



T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU ARAŞTIRMALARI MERKEZİ YAYINLARI NO: 26

ALTINCI ULUSLAR ARASI ORTA DOĞU SEMİNERİ

**Selçuklu ve Osmanlı İdaresinde
Orta Doğu'nun Siyasi ve İdari Vaziyeti**

Elazığ 11-13 Ekim 2012

BİLDİRİLER

Editörler

Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK
Prof. Dr. Enver ÇAKAR

**ELAZIĞ
2016**

**T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
ORTA DOĞU ARAŞTIRMALARI MERKEZİ YAYINLARI NO: 26**

ALTINCI ULUSLAR ARASI ORTA DOĞU SEMİNERİ

(Selçuklu ve Osmanlı İdaresinde Orta Doğu'nun Siyasi ve İdari Vaziyeti)

Elazığ 11-13 Ekim 2012

BİLDİRİLER

Editörler

Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK

Prof. Dr. Enver ÇAKAR

ELAZIĞ

2016

Eserin Adı: Altıncı Uluslar Arası Orta Doğu Semineri (Selçuklu ve Osmanlı İdaresinde Orta Doğu'nun Siyasi ve İdari Vaziyeti), Elazığ 11-13 Ekim 2012, Bildiriler

Yayınlayan Kurum: Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi

Basım Yeri: Elazığ

Basım Tarihi: 2016

Baskı: Fırat Üniversitesi Matbaası

Baskı Adedi: 250

ISBN: 978-975-394-084-9

Her hakkı mahfuzdur. Fırat Üniversitesi'nin izni olmadan tamamen veya kısmen çoğaltılamaz.

Yayınlanan bildirilerde ileri sürülen görüşler, yazarlarına aittir. Merkezimizin görüşünü yansıtmaz. Bundan dolayı Merkezimiz mesuliyet kabul etmez.

İsteme Adresi: Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Müdürlüğü, ELAZIĞ

Tlf:0.424.2370000/3651

Fax:0.424.2330062

e-mail: mozturk@firat.edu.tr

İÇİNDEKİLER

Kurullar	VII
Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Müdürü Prof. Dr. Mustafa Öztürk'ün Açılış Konuşması	1
Fırat Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Kutbeddin Demirdağ'ın Açılış Konuşması	5
BİLDİRİLER	7
عبدالله بن محمد المطوع صورة الدولة العثمانية في المصادر النجدية "عنوان المجد في تاريخ نجد والمقامات أنموذجاً"	9
عبد الحكيم عبد الحق محمد سيف الدين حيثيات قدوم العثمانيين إلى اليمن	27
Ahmet AKSIN-Arzu AYTEKİN 19. Yüzyılda Rusya'nın Ortadoğu'da Uyguladığı Dini Politikalar.....	49
Behçet Kemal YEŞİLBURSA The Druze Community In The Middle East According To British Documents	79
Efe DURMUŞ-Türker UYGUR Ortadoğu Hâkimiyet Mücadelesinde Türkiye Selçukluları-İlhanlı- Memlük İlişkileri	89
Ela ÖZKAN Fransa'nın Cezayir'i İşgali Sonrası Bölgenin Siyasi Durumu	109
Enver ÇAKAR XVI. Yüzyılda Suriye Coğrafyasının İdari Taksimatı	129
حسن عبدالوهاب حسين سليم صورة السلاجقة في المصادر اللاتينية للحملة الصليبية الأولى وتأثيراتها (1095-1099م/488-492هـ)	155
Işıl IŞIK BOSTANCI Osmanlı Devleti İdaresinde Filistin Bölgesinin İdarî Vaziyeti	165

Kürşat ÇELİK

Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut Vilayeti'nin Kurulması (1887-88) ve İdarî Taksimatı.....	183
---	-----

Leila BLİLİ TEMİME

الأوضاع الإدارية والسياسية في تونس 1535 - 1591.....	201
---	-----

Mehmet Alaaddin YALÇINKAYA

Mısır'ın Fransızlar Tarafından İşgaline Karşı Avrupa'daki Osmanlı İkamet Elçiliklerinin Siyasî ve Diplomatik Faaliyetleri (1798-1802)	207
--	-----

Muammer GÜL

Ortaçağ Kaynaklarına Göre Ortadoğu'nun İdari Taksimatı (Selçuklulardan Osmanlılara)	221
---	-----

Muhammet Beşir AŞAN

Osmanlı Hakimiyetinden Önce Yakın Doğuda Memlûklerin Öncü Rolü	241
--	-----

Murat ÖZTÜRK

Selçukluların Ortadoğu'daki Hâkimiyetlerinin Bölge ve Dünya Siyasetine Etkileri	251
---	-----

Oktay KIZILKAYA

XIX. Yüzyılda Basra Körfezi'nde Uluslararası Nüfuz Mücadelesi	261
---	-----

Orhan KILIÇ

18. Yüzyılda Arap Coğrafyasının İdari Taksimatı.....	275
--	-----

Ömer Osman Umar

Arapların Islahat Talepleri Adı Altında Bağımsızlığa Gidişi.....	303
--	-----

Süheyl SAPAN

Osmanlı Döneminde Hicaz'ın İdari ve Mali Yapısı İlgili Bazı Mülahazalar 1840-1916.....	323
--	-----

طلال عترسي

السياسات الدينية للقوى الاستعمارية في البلاد الإسلامية	345
--	-----

طلال حمود عبده بن عبده المخلافي

بحث بعنوان: اليمن بين الانضمام والضم إلى الدولة العثمانية (1635-1517 م / 1045-923 هـ)	353
---	-----

Tolga AKAY

XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Devletinin Almış Olduğu Tedbirler.....	377
---	-----

Tuba ÇINAR

Süveyş Kanalı: Büyük Güçlerin Çatışma Alanı..... 393

Uğur AKBULUT-Selahattin TOZLU

İngilizlerin Hindistan Yolunu Güvence Altına Alma Çabası: Fırat
Nehrinde İlk Vapur İşletme İmtiyazı (1834)..... 415

Zekiye TUNÇ

Büyük Selçuklu Sultanı Melikşah Dönemi Bağdat Hâkimiyeti 439

SEMİNER ONURSAL BAŞKANI

Prof. Dr. Kutbeddin DEMİRDAĞ (Fırat Üniversitesi Rektörü)

SEMİNER GENEL SEKRETERİ

Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK (F. Ü. Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Müdürü)

BİLİM KURULU

Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. M. Beşir AŞAN (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Sadettin TONBUL (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Ali YILDIRIM (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Y. Cemalettin ÇOPUROĞLU (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Esmâ ŞİMŞEK (Fırat Üniversitesi)

Yrd. Doç. Dr. Rifat ÖZDEMİR (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Orhan KILIÇ (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. İbrahim YILMAZÇELİK (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Ahmet AKSİN (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Enver ÇAKAR (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Erdal AÇIKSES (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Rahmi DOĞANAY (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Ömer Osman UMAR (Fırat Üniversitesi)

Prof. Dr. Abdullah el-MUTAVVA (Kral Suud Ün.- Suudi Arabistan)

Prof. Dr. Hasan Abdullah Hüseyin Selim (Kral Suud Ün.- Suudi Arabistan)

Prof. Dr. Leyla BİLİLİ (Manuba Üniversitesi-Tunus)

Prof. Dr. Talal HAMUD (Taiz Üniversitesi-Yemen)

Prof. Dr. Abdülkerim ABDÜLHAK (Taiz Üniversitesi-Yemen)

Prof. Dr. Talal ATRİSİ (Lübnan Üniversitesi- Lübnan)

Prof. Dr. Alaattin YALÇINKAYA (Karadeniz Teknik Üniversitesi)

Prof. Dr. Kemal YEŞİLBURSA (Uludağ Üniversitesi)

Doç. Dr. Süheyl SAPAN (Kral Suud Üniversitesi- Suudi Arabistan)

Doç. Dr. Aydın ÇELİK

Doç. Dr. Füsün KARA

Doç. Dr. Mehmet ÇEVİK

YÜRÜTME KURULU

Prof. Dr. Enver ÇAKAR (Başkan)

Yrd. Doç. Dr. Ergünöz AKÇORA

Yrd. Doç. Dr. Sezgin GÜÇLÜAY

Yrd. Doç. Dr. Özcan TATAR

Yrd. Doç. Dr. Ayşegül HÜSEYİNKLİOĞLU

Yrd. Doç. Dr. Yavuz HAYKIR

Arş. Gör. Murat ÖZTÜRK

Arş. Gör. Filiz YILDIRIM

Arş. Gör. Arzu ŞAHİN

Arş. Gör. Murat KATAR

İNGİLİZLERİN HİNDİSTAN YOLUNU GÜVENCE ALTINA ALMA ÇABASI: FIRAT NEHRİNDE İLK VAPUR İŞLETME İMTİYAZI (1834)

Uğur AKBULUT¹

Selahattin TOZLU²

ÖZET

Hindistan, İngiltere'nin XIX. yüzyılda sahip olduğu en önemli sömürge toprağıydı. İngilizler, Hindistan'la irtibat kurdukları Ümit Burnu yolunun uzun ve tehlikelerle dolu olması nedeniyle daha kısa yolların arayışına girdiler. En kısa yollar, Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden olmak üzere Osmanlı topraklarından geçiyordu. Bu iki güzergâh üzerinde mevcut düzeni bozup Hindistan'ı tehdit edebilecek herkes, karşısında İngiltere'yi buluyordu. Napolyon'un 1798 yılında giriştiği ilk büyük tehdit, İngilizlerin aktif rol aldığı bir savaş neticesinde uzaklaştırılmışsa da, üzerinden otuz yıl geçmeden Hindistan yolu, bu kez iki farklı yönden gelen tehditlerle karşı karşıya kalmıştı. Bu tehditlerden ilki, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Doğu Anadolu'ya girip Fırat'ın kaynaklarını ele geçiren Ruslar, ikincisi de Mısır'da güçlü bir idare kuran, ardından da Suriye'ye yayılan Mehmet Ali Paşa idi.

İngilizler, güç kullanarak Fırat vadisine sahip olamayacaklarından, alacakları ticari imtiyazlarla gelecekte ortaya çıkabilecek tehditlere karşı, bölgede ayrıcalıklı bir alan oluşturmayı planlıyorlardı. Nitekim Osmanlı Devleti'nin Mehmet Ali Paşa ile olan sorunlarından istifade ederek 1834 yılında Fırat Nehri'nde vapur işletme imtiyazı almayı başardılar. General Francis R. Chesney idaresinde Birecik'e getirilen Fırat ve Dicle adlı iki vapur alınan imtiyaz çerçevesinde işletilmeye başlandı.

İngilizlerin Fırat Nehri'nde giriştikleri ilk vapur işletme teşebbüsü ticari olarak başarıya ulaşamadı. Zaten böyle bir beklentileri olduğu da söylenemez. Fakat siyasi anlamda hedefe ulaşılmıştır. Getirilen ilk vapurlardan sonra General Chesney'in ekibinde bulunan H.B. Lynch tarafından kurulan şirket, Osmanlı Devleti yıkılana kadar bölgede faaliyet yürütmüş ve bilhassa Basra'nın adeta bir İngiliz üssüne dönüşmesine hizmet etmiştir.

Giriş

İngiltere, XV. yüzyılda siyasi ve ekonomik yönden önemli bir ülke değildi. 1450'de Calais dışında Fransa'daki tüm topraklarını kaybetmiş, ardından da uzun süren bir iç çatışma devresine girmişti. Bu dönemde gerek veba ve gerekse açlık yüzünden nüfusu iki milyona kadar düşmüştü. En önemli ihraç ürünü olan yünün satışı azalmış, İngiliz tüccarlar kuzey pazarlarından uzaklaştırılmıştı. Öte yandan tarımda kâr oranı düşmüş, topraklar boşalmıştı. Hâlbuki 130.000km² alana sahip olan İngiltere neredeyse bütün ihtiyaçlarını karşılayacak kadar toprağa sahipti. En kötü topraklar bile koyun yetiştirmeye müsaitti. Orman boldu ve 4-6 milyon insanın ihtiyacı karşılandıktan sonra bile bir miktar tahıl

¹ Dr., Atatürk Üniversitesi, KKEF, Tarih Eğitimi ABD. 25240 – ERZURUM.

² Yrd. Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi, KKEF, Tarih Eğitimi ABD. 25240 – ERZURUM.

ihraç edilebiliyordu. Demir, talebi karşılayacak kadar vardı ve bol miktarda da kömüre sahipti. Yani birçok endüstrinin hammaddesi ülke içinde bulunuyordu.³

1500 yılından sonra sahip olduğu avantajlar, İngiltere’de bir endüstri patlamasına neden oldu. Bu durum ülkede hem üretimi hem de buna bağlı olarak ihracatı artırdı. Ucuz ve kaliteli İngiliz yünlü kumaşları tüm Avrupa’da büyük ilgi görüyordu.⁴ Tam bu dönemde Batı Avrupa’nın denizci milletleri, iktisaden Avrupa dışına taşmaya başladılar. Gayeleri, Uzak Doğu ve özellikle Hindistan mallarının temininde Venedikli aracılardan kurtularak, bu malları bizzat kendilerinin taşıma ve satışını yapmaktı. Bu nedenle özellikle Portekizli denizciler Hindistan yolunu aramaya başladılar.

Bu dönemde Uzak Doğu ve Hindistan malları Avrupa’ya üç yolla giriyordu.

- 1) Hazar Denizi – Karadeniz
- 2) Basra – Halep – Suriye sahili
- 3) Kızıldeniz – İskenderiye

Bu üç yol en nihayetinde Venedik’te birleşir ve şark malları oradan bütün Avrupa’ya dağılırdı. Bu sayede hem Akdeniz havzası hem de nakliye işini yapan Venedikliler belirli bir zenginliğe sahipti.

İşte bu zenginliğin kaynağına ulaşmak isteyen Portekizliler Hindistan’a denizden ulaşılacak yeni bir yolun arayışına girdiler. Bu amaçla yola çıkan Christopher Columbus, yeni bir kıta olan Amerika’yı keşfetti. Öte yandan 1486 yılında Bartholomeu Dias, Ümit Burnu’na ulaştı. 1497 yılında yola çıkan Vasco da Gama ise 1498 yılında Hindistan’a giderek gemisine baharat ve kumaş yükleyip Lizbon’a geri döndü. Böylece Avrupalılar için yeni ufuklar açılmış oldu. Afrika, Amerika ve Asya kıtalarındaki yerleşmelerden elde edilen menfaatler birbirine bağlı olarak geliyordu. Afrika’dan aldıkları esirleri Amerika’ya götürerek çalıştırıyorlar, buradan elde edilen bol miktardaki altın ve gümüşü de Asya’da baharat, biber ve sair malların satın alınmasında kullanıyorlardı.

Portekizliler, XVI. asrın başlarından itibaren Hint Okyanusu ticaretini hâkimiyetleri altına alarak bu ticaretten büyük paralar kazanmaya başladılar. Bu durum İngilizler ve Hollandalıların da Hint Okyanusu ticaretine yönelmesine neden oldu. 1590 yılından itibaren Hindistan’a keşif heyetleri gönderen İngilizler, gerekli incelemeleri yaptırarak ticaret imkânlarını öğrendiler. Hindistan ticaretinin cazibesini görünce de 1600 yılında Doğu Hindistan Kumpanyasını

³ Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, I,(çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğmuş), Teori Yayınları, Ankara 1995, s. 295-296.

⁴ Herbert Heaton, s. 302-303.

(East India Company) kurdular.⁵ Bu kumpanya sayesinde Portekizlileri ve Hollandalıları bölgeden uzaklaştıran İngilizler, Uzak Doğu mallarının tek satıcısı durumuna geldiler.⁶ Sömürgeci bir yayılma politikası takip etmeye başlayan İngilizlerin, Asya'daki sömürge faaliyetlerini Doğu Hindistan Kumpanyası yürütüyordu. Kuruluşundan onbeş yıl sonra kumpanyanın Hindistan, Endonezya ve Japonya'da yirmi kadar şubesi faaliyet gösteriyordu.⁷

Takep eden dönemde XVIII. yüzyılda İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi, bu ülkeyi diğer ülkeler sanayileşinceye kadar, adeta dünyanın tek atölyesi, tek büyük ithalat ve ihracatçısı, tek taşımacısı ve yatırımcısı durumuna getirdi.⁸ Tarımla başlayan ve dokuma ile devam eden gelişmeler sanayinin finansmanı için gerekli sermayeyi sağlarken, özellikle pamuklu dokuma, Sanayi Devrimi'nin itici gücünü oluştuyordu. Ev içi ekonomiden, seri üretimin yapıldığı fabrika ekonomisine geçen İngiltere ekonomisi, ihracat üzerine kuruluydu. XVIII. yüzyılın ortalarında İngiltere'nin ihracatının dörtte üçü mallarının daha kaliteli olması ve yakınlığı dolayısıyla Avrupa'ya yapılıyordu. Fakat aynı yüzyılın sonuna doğru diğer Avrupa ülkelerinde başlayan sanayileşme İngiltere'nin ihracatının düşmesine neden oldu. Artık İngilizlerin Avrupa'ya olan ihracatı toplam ihracatın üçte birine düştü. Bu durum İngilizlerin dikkatini Avrupa dışı pazarlara ve sömürgelere vermesine neden oldu.⁹

İngiltere'nin sömürgelerle olan ticaretinin dış ticaret içerisindeki payı, XVII. yüzyılın başında %15 iken, 1775 yılına gelindiğinde bu oran üçte bire kadar yükseldi. İşte İngiltere'yi diğer rakipleri karşısında tartışmasız lider kılan

⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı – İngiliz İktisâdî Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1974, s. 1-2.

⁶ Ümit Burnu yolunun keşfinden sonra Uzak Doğu mallarının Avrupa'ya taşınması Hint ve Uzak Doğu ile alakalı Akdeniz ticaretinde buhran doğurdu. Akdeniz üzerinden ticaret XVI. yüzyıl boyunca devam ettiyse de özellikle Doğu Hindistan Kumpanyası'nın kurulmasından sonra Akdeniz'e Basra veya Kızıl Deniz üzerinden Hint malı gelmez oldu. (Mübahat S. Kütükoğlu, s. 4-5.) Akdeniz ticaretinin çıktığı dönemde İran-Osmanlı ticareti devam ediyordu. Özellikle İran ipeğinin Avrupa'ya naklinde Osmanlı hazinesi büyük gelir elde ediyordu. Hatta bu ticaret Osmanlı-İran savaşları döneminde de devam etmiştir. İran ipeğinin ticareti büyük oranda Ermeni tacirlerin elindeydi. 1690 yılında İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası yetkilileri, Ermeni tacirlerine, Halep ve Akdeniz yolunu bırakmalarını istediklerinde onlar, bu kârlı ticarettten vazgeçmeyecekleri yanıtını vermişlerdi (Halil İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel sayısı, s. 10.) XVII. yüzyılın ilk yarısında Osmanlılar için Hint ticareti tamamıyla sona ermiştir. Bu hadise aynı zamanda yakın doğunun iktisadi tarihinde bir dönem noktasıdır (Halil İnalcık, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerine Bir Tetkik Münasebetiyle", *Belleten*, C. XV. S. 60, 1951, s. 676.)

⁷ Michel Beaud, *Kapitalizmin Tarihi*, (çev. Fikret Başkaya), Dost Kitabevi, Ankara, 2003, s. 32

⁸ E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, (çev. Abdullah Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara 2008, s. 13.

⁹ Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılabı*, (çev. Tevfik Güran), TTK, Ankara 1994, s. 46-50.

etken de burada yatmaktadır. Sahip olduğu devasa donanma, denizaşırı sömürge ve az gelişmiş pazarlar üzerinde hâkimiyet kurmasına neden olmuştur.¹⁰

Sömürgelerden elde edilen pamuk, İngilizlere büyük kazanç sağlıyordu. Bu nedenle Hobsbawm, Sanayi Devriminin pamuk olmadan açıklanamayacağını söyleyerek bu ürünün önemine işaret eder. 18. yüzyılın başlarında, Avrupalıların bildiği tek pamuklu sanayi Hindistan'daydı ve bu ülke ürünleri doğu ticaret şirketleri tarafından ülke içinde ve dışında pazarlanıyordu.¹¹ Ancak Hindistan'dan gelen pamuklular, yerli yünü, ketenli ve ipekli imalatçıların siddetli muhalefetiyle karşılaşınca İngiliz hükümeti, 1721 yılında Hint pamuklu kumaşının ülkeye girişini yasakladı.¹² Pamuklu kumaş, Doğu Hindistan Kumpanyasının temel ticaret kalemiydi. XVII. yüzyılın sonu itibarıyla kumpanyanın tüm ticaretinin dörtte üçünün pamuklular oluşması pamuğun önemini ortaya koyar.¹³

Hindistan pamuklu kumaşının Avrupa'ya girişinin yasaklanmasından sonra, Doğu Hindistan Kumpanyası satışları düşen ve bir süre sonra üretim yapamaz olan Hindistan'a pamuk ipliği ve pamuklu kumaş satmaya başladı. Böylece neredeyse tüm dünya piyasasının tek pamuklu üreticisi olan Hindistan, İngiliz pamuklusuna muhtaç hale getirilmiş oldu.¹⁴

Hindistan Yolunu Tehdit Eden Güçler

Doğu Hindistan Kumpanyası eliyle yapılan ticaret, İngiltere ekonomisinin can damarını oluşturuyordu. Bu bölgeden elde edilen gelirin düzenli olarak devam etmesi, İngilizleri Avrupa'da daha güçlü kılıyordu. Bu durumda İngiltere'nin doğudaki sömürgelerine yapılacak bir saldırı onun, Avrupa'daki gücünün azalması anlamına geliyordu. Hindistan'daki İngiliz varlığını tehdit edebilecek güçteki devletlerden ilki kuşkusuz Rusya idi. Kafkasya istikametinde yayılan Ruslar, İngilizleri korkuttuğu için, Hindistan'la Rusya arasında bir set oluşturan İran'ın gücünü ve bütünlüğünü koruması İngilizler için özel önem taşıyordu.¹⁵

İngilizleri Hindistan yolu üzerinden tehdit edebilecek ikinci devlet ise Fransa olmuştur. Napolyon Bonapart, Fransız İhtilali'nden sonra başlayan koalisyon savaşları sırasında en büyük düşmanları olan İngiltere'nin canını en hassas noktasından yakmak istiyordu. Bu amaçla harekete geçen Napolyon, 1798 yılında İngiltere'nin Hindistan'la olan ulaşım yollarının üzerinde oldukça stratejik bir nokta olan Mısır'ı işgal etti. Fransızlar, Mısır'ın işgal edilmesiyle

¹⁰ E. J. Hobsbawm, s. 49-50.

¹¹ E. J. Hobsbawm, s. 52-53.

¹² Herbert Heaton, s. 303.

¹³ Halil İnalcık, "Osmanlı Pamuklu Pazar", s. 13.

¹⁴ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008, s. 59.

¹⁵ Sir John McNeill, *Progress and Present Position of Russia in the East*, John Murray – Albemarle-Street, London 1836, s. 59-61.

İngiltere'nin Hindistan'la olan bağlantısının kesileceğini ve ekonomik sıkıntıya düşen İngiltere'nin barış istemek zorunda kalacağını hesap ediyordu. Hatta Napolyon, sadece Mısır'ın işgali ile kalmayıp, ya Süveyş'e bir kanal açarak Kızıldeniz üzerinden ya da Suriye üzerinden yoluna devam ederek Hindistan'a kadar uzanmanın hesaplarını yapıyordu.¹⁶

Napolyon'un dikkatini Asya'ya vermesinden tedirgin olan İngilizler,¹⁷ Mısır'ın sahibi olan Osmanlı İmparatorluğu ve kendisi gibi Napolyon'un Mısır'a hâkim olmasından rahatsızlık duyan Rusya ile işbirliği yaparak Fransızları Mısır'dan çıkarmayı başardı. Bu teşebbüs İngilizleri öyle korkuttu ki, Osmanlılarla bozuşma pahasına bir süre askerlerini Mısır'dan çekmek istemediler.¹⁸

Fransızların, Mısır'dan çıkarılmalarından yaklaşık çeyrek yüzyıl sonra İngilizler için Hindistan yolu bir kez daha tehdit edilmeye başlandı. Üstelik bu kez tehdit iki farklı yönden geliyordu. İngilizleri tedirgin eden ilk tehdit Ruslardan kaynaklanıyordu. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Rus ordusu tarihte ilk kez Doğu Anadolu'ya girmiş¹⁹ ve özellikle 1829 yılı içerisinde dört ay gibi bir süre içerisinde 640 kilometrelik bir yol kat etmişti. Bu yürüyüş neticesinde Ruslar, Trabzon eyaletini kısmen, Erzurum eyaletini ise bütünüyle ele geçirdiler. Bu da Fırat Nehrinin kaynaklarının Rusların eline geçtiği anlamına geliyordu.²⁰ Gerçi Ruslar, 1829 yılında imzalanan Edirne Anlaşması ile Doğu Anadolu'yu bütünüyle terk etmişlerse de,²¹ bu durum İngilizlerin tedirgin olması için yeterliydi. Çünkü Rusların bir kez daha Kafkaslar üzerinden Doğu Anadolu'ya girmeleri halinde onları durduracak güç Osmanlılarda görünmediği gibi, 1829 yılı içerisinde ele geçirdikleri yeri bir miktar daha geçmeleri, Hindistan'dan gelen yollardan biri olan Fırat vadisine yerleşmeleri anlamına geliyordu. İşte bu tehlike, İngilizlerin kesinlikle göze alamayacakları kadar büyüktü. Üstelik birkaç yıl önce Rusların, bölgenin bir diğer önemli gücü olan İran'ı da mağlup etmiş olmaları İngilizlerin korkusunu daha da artırıyordu.²²

İngilizleri tedirgin eden bir diğer gelişme Mısır'da yaşanıyordu. Gerek Osmanlı Devletinin gerekse Avrupa'nın birbirinden karışık meselelerin içerisinde bulunduğu bir dönemde Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, bilhassa

¹⁶ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, TTK, Ankara 1997, s. 55-56.

¹⁷ Sir John McNeill, s. 59.

¹⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi V*, TTK, Ankara 1988, s. 27 vd.

¹⁹ Uğur Akbulut, "Doğu Anadolu'da İlk Rus İşgalleri: 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı", *Yeni Türkiye* 44, 2002, s. 154.

²⁰ Ahmed Muhtar Paşa, *1828-1829 Türkiye-Rusya Seferi ve Edirne Muahedesi II*, İstanbul 1928, s. 90.

²¹ Mehmed Arif, "Rusya ile 1244 ve 1245 Senelerinde Vuku' Bulan Harbe Dair Bir Vesika", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası*, Cüz: 14, İstanbul 1328, s. 887.

²² Selahattin Tozlu, *Antakya (Hatay) Tarihi Bibliyografyası*, Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ 2009, s. 10.

Fransız uzmanlardan yararlanarak idari, iktisadi, askeri ve sınaî sahalarda büyük gelişmeler kaydediyordu. Mehmet Ali Paşa, yeteri kadar kuvvetlendikten sonra, 1831 yılında bir takım bahanelerle Suriye'ye girdi.²³ Kısa zamanda Suriye'yi ele geçiren Mehmet Ali Paşa, oğlu İbrahim Paşa'yı Anadolu'ya gönderdi ve Anadolu'ya geçen İbrahim Paşa, Osmanlı ordularını peş peşe mağlup etti. Her geçen gün yeni katılımlarla kalabalıklaşan Mısır ordusu Kütahya'ya kadar ilerleyince araya giren İngiltere ve Fransa 14 Mayıs 1833 günü, Kütahya'da bir anlaşma imzalanmasını sağladı. Buna göre Mehmet Ali Paşa'ya Mısır ve Girit valiliklerine ilaveten Suriye valiliği,²⁴ oğlu İbrahim Paşa'ya da elinde bulunan Cidde valiliğine ek olarak Halep valiliği verildi.²⁵

Böylece iyi yetiştirilmiş bir orduya ve modern bir donanmaya sahip olan Mehmet Ali Paşa, Fırat Nehrinin bir kısmının da içerisinde bulunduğu Hindistan yolunun ağzına yerleşmiş oldu.

Suriye'nin Mehmet Ali Paşa'nın elinde kalması İngiltere Dışişleri Bakanı Palmerston'u memnun etmedi. Nitekim Palmerston, İngiltere'nin Paris Büyükelçisi Granville'e yazdığı bir mektupta; "Suriye'nin alınması, Bağdat'ın da alınması demektir. Padişahın bu kadar güçsüzleşmesinin İngiltere'nin çıkarına olup olmadığı kuşkulu bir durumdur. Padişahın güçten düşmesi ve topraklarını kaybetmesi onun Rusya'ya olan direncini azaltacaktır" diyerek endişelerini dile getirmiştir. Buna rağmen II. Mahmut'un İngilizlerden istediği donanma yardımı, o sırada Hollanda ile olan sorunlar nedeniyle reddedildi.²⁶ Bu durum II. Mahmut'un kendisini güvende hissetmek için yeni arayışlara girmesi anlamına geliyordu.

Mehmet Ali Paşa ile yapılan anlaşmaya rağmen Sultan II. Mahmut huzursuzdu. Mehmet Ali Paşa her an yeniden harekete geçebilirdi. Bu nedenle Paşa'ya kesinlikle güvenmiyordu. Ayrıca Mısır meselesi sırasında İngiltere ve Fransa'nın takındıkları tavır II. Mahmut'u rahatsız etmiş ve bu iki devlete olan güvenini kaybetmesine neden olmuştu. Bu nedenle geriye Mehmet Ali Paşa'nın yeniden harekete geçmesi tehlikesine karşı güvenebileceği tek bir devlet kalıyordu ki, o da Rusya'dan başkası değildi. Bunlardan dolayı Sultan II. Mahmut, İngiliz ve Fransızları şaşkına çevirerek 8 Temmuz 1833 tarihinde Ruslarla Hünkâr İskeleyi Anlaşmasını imzaladı. Anlaşmaya göre, taraflardan birine herhangi bir saldırı olması durumunda diğeri en etkin bir şekilde yardıma gelecekti.²⁷ Hünkâr İskeleyi Anlaşması ile Rusya, Osmanlı Devletinin himayesi altına aldığı için, İngilizler vaziyetten rahatsız oldu. Ruslar, İngilizlerin uzun

²³ Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Mısır Meselesi 1831-1841*, I. Kısım, TTK, Ankara 1988, s. 25-29.

²⁴ Fahir Armaoğlu, s. 205.

²⁵ *Halep Vilayeti Salnâmesi*, Halep 1326, s. 79.

²⁶ Khaled Fahmy, *Paşanın Adamları Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır*, (çev. Deniz Zarakolu), İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010, s. 289.

²⁷ Şinasi Altundağ, s. 151.

yıllardır özenle geliştirdikleri çıkarlarını tehlikeye düşürecek kadar büyük bir tehlike haline gelmişti.

İngilizleri ve İngiliz hariciyesini yöneten Dışişleri Bakanı Palmerston'u endişelendiren esas şey, Doğu Akdeniz'in küçük pazarlarından ziyade İngilizlerin Asya'daki toprakları ve pazarlarıydı. Mehmet Ali Paşa, Ruslara müdahalede bulunma fırsatı verdiği takdirde Ruslar, Osmanlı İmparatorluğunu ortadan kaldırarak, İngilizlerin önemsedığı pazarı tehlikeye düşürebilirdi.²⁸ Hâlbuki İngilizlerin politik ve ticari üstünlüklerini devam ettirebilmeleri Osmanlı İmparatorluğunun varlığına bağlıydı. Bu durum aynı zamanda Avrupa'da kuvvetler arasındaki dengeyi de sağlıyordu. İngiltere, Osmanlı İmparatorluğunun bütünlüğünü koruyarak aynı zamanda Hindistan'a giden yolu da kontrol altında tutabileceğini düşünüyordu.²⁹

Böylece geniş bir bölgeye yayılarak İngiltere'nin sömürgeci amaçlarına ciddi şekilde meydan okuyan ve İngiltere'nin Hindistan'la olan iletişimine tehdit oluşturan Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa³⁰ ile her an İstanbul başta olmak üzere Osmanlı topraklarını işgal ederek İngiliz çıkarlarına darbe vuracak olan Rus tehdidi, İngiltere'yi Hindistan yolunu güvenceye alma noktasında daha aceleci ve kararlı davranmaya itti. Özellikle Hünkâr İskelesi Anlaşması, İngiltere için adeta bir uyarı mahiyetinde olup elini çok daha çabuk tutması gerektiği anlamını taşıyordu.³¹

Hindistan Yolu Çalışmaları

Hindistan'a giden her iki kısa yol da Osmanlı topraklarından geçiyordu. Bunlardan ilki Basra Körfezinden Bağdat ve Halep yoluyla Akdeniz'e, diğeri de Kızıldeniz üzerinden İskenderiye'ye ulaşıyordu. Bu iki yol da çok eski zamanlardan beri ticaret kervanlarının kullandığı yollar olup, doğal olarak Avrupalılar tarafından da biliniyordu. XVI. yüzyıldan itibaren bazı Avrupalı gezginler Fırat Nehri vasıtasıyla Bağdat ve Basra'ya kadar seyahat etmişti.³² Bunlardan biri olan Hollandalı Leonhart Rauffolff, XVI. yüzyılın ikinci yarısında Suriye, Lübnan ve Filistin'i dolaşmış ve seyahatini kitaplaştırmıştı.³³ Yine XVIII. asrın

²⁸ Khaled Fahmy, s. 287.

²⁹ Sevim Ünal, "1830-1840 Yılları Arasında Türk-İngiliz Ekonomik İlişkileri", *VIII. Türk Tarih Kongresi, (Ankara 11-15 Ekim 1976), Kongreye Sunulan Bildirileri II*, TTK, Ankara 1981, s. 1368.

³⁰ Khaled Fahmy, s. 22.

³¹ Fahrettin Tızlak, "İngiltere'nin Fırat Nehri'nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)", *Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6, Samsun, 1991, s. 294.

³² Nejat Göyünç, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Belleten*, C. LXV, S. 243, Ağustos 2001, s. 656.

³³ Nilüfer Bayatlı, "Hollandalı Doğu Gezini Dr. Leonhart Rauffolff'un Gezi Notlarında Bağdat Şehri ve Türkler", *XIII. Türk Tarih Kongresi, (Ankara 4-8 Ekim 1999), Kongreye Sunulan Bildiriler III. I. Kısım*, TTK, Ankara 2002, s. 1.

sonlarından itibaren başta George Baldwin olmak üzere bazı İngiliz tüccarlar, Hindistan'a gitmek için Süveyş – Kızıldeniz yolunun çok daha kârlı olduğunu düşünerek, hükümetlerini bu hususta çaba sarf etmeye çağırmıştı. Nitekim tüccarlar, yaptırdıkları incelemeler neticesinde Süveyş – Kızıldeniz yolunun, Ümit Burnu yoluna göre üçte bir oranında daha kısa olduğunu ortaya koydular. Üstelik ilk buharlı gemiler, çok fazla su ve yakıtı ihtiyaç duyduğundan yük için gemide çok az yer kalıyor ve bu nedenle kâr oranı aynı ölçüde düşüyordu. Ayrıca bu uzun yolculuk esnasında şiddetli fırtınalar yüzünden pek çok gemi zarar görüyor veya batıyordu. 1830 yılına gelindiğinde Süveyş Kanalı'nın açılması fikri İngiltere Dışişleri Bakanı Palmerston'a sunuldu. İngiliz bakan, zaten pek çok sorunun yaşandığı bölgeye ikinci bir boğazlar sorunu çıkarmak anlamına gelen projeye onay vermedi.³⁴ Yine 1824 yılında Fırat Nehri ile ilgili bir rapor hazırlayan ve bunu 1829 yılında yayınlayan Sir William Quseley, ilkçağlardan itibaren nehre verilen adlar, bu nehir üzerine yapılan çalışmalar ve nehrin önemini ortaya koyarak bir anlamda Chesney'e rehberlik etti.³⁵

Hindistan yolu ile ilgili yukarıda belirttiğimiz nedenlerden dolayı endişeye kapılan İngilizler, 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın hemen ardından faaliyetlere başladılar.

1829 yılında Osmanlılara teknik destek sağlamak için gelen İngiliz topçu subaylarından olan Francis Rawdon Chesney, Edirne Anlaşması imzalandıktan sonra birkaç ay Balkanlarda savaş bölgesinde kalmış ve çeşitli yerleri dolaşarak bir rapor hazırlamıştı. Çalışmasını bitirince İstanbul'a gelen Chesney, raporunu İngiltere Büyükelçisi Sir Robert Gordon'a takdim etti. Bu rapor büyükelçi tarafından beğenilmiş olacak ki kendisine İngiltere ve Hindistan arasındaki bağlantı imkânlarını araştırma görevi verildi. Chesney bu gezi ile bir taraftan Hindistan yolu ile ilgili inceleme yaparken bir yandan da Mehmet Ali Paşa'nın durumunu inceleyecekti. Mehmet Ali Paşa'nın gittikçe güçlenmesinde rol oynayan Fransızların gittikçe artan etkisi İngilizleri rahatsız ediyordu.³⁶

Chesney'in bu keşif gezisi sırasında araştıracağı hususları şu şekilde sıralamak mümkündür:

³⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, s. 76.

³⁵ Sir William Quseley, "Observations on the River Euphrates", *Transactions of the Royal Society of Literature of the United Kingdom*, Vol. I, 1829, s. 107-121. Sir William (Gore) Quseley, Hindistan'da eğitim görmüş olup, Farsça ve Arapça biliyordu. 1815 yılında, "Abdullah" uydurma adıyla İran topraklarında epeyce dolaşmış ve ülkesi için bilgi toplamıştı. Colonel Chesney'den çok önce de (1824), Fırat-Basra arasında etütler yapmış ve Fırat Suyu ile alakalı bir de "kaynaklı" makale yazmıştı. İngilizleri, Basra Körfezindeki Buşir Limanı /Bender-i Buşir/ yerine, ondan daha kısa olan Tebriz-Erzurum-Trabzon yoluyla ticaret yapmaya çağıran ve bunu gerçekleştiren de Sir Quseley'dir. Nihayet, birkaç yıl sonra Ruslara yenilen İran Şahı Abbas Mirza da, herhalde İngilizlerin teşvikiyle bu tercihi kullanmıştı. (Selahattin Tozlu, s. 128.)

³⁶ James Marshall Cornwall, "Three Soldier Geographers", *The Geographical Journal* 131/3, September 1965, s. 361.

- Halep, Lazkiye, İskenderun ve Antakya'dan Hindistan'a iletişim noktaları hakkında bilgi toplamak,
- Her rota için gereken gün sayısını tespit etmek,
- Diğer yollarla karşılaştırıldığında Fırat yolunun avantajlarını tespit etmek,
- Yolun sağlayacağı hız ve güvenlik durumunu belirlemek,
- Fırat üzerindeki ticaret hacmi ile nehirde kullanılacak gemilerin çapı ve su alma derinliğini tespit etmek,
- Nehirdeki ulaşım noktalarını belirlemek,
- Hangi noktalarda buharlı gemiler için yetecek kadar odun bulunduğunu öğrenmek,
- Fırat'ın kıyılarında, özellikle de sağ taraftaki kabileler ve aşiretlerin durumunu öğrenmek,
- Lazkiye, İskenderun ve Asi Nehrinin ağzındaki limanların ne durumda olduğunu gözlemlemek,
- Halep'ten Bağdat ve Basra'ya giden yolun güzergâhını incelemek,
- Hangi noktalarda buharlı gemilerin kıyıya yanaşabileceğini belirlemek.
Chesney belirtilen bu maddeleri inceledikten sonra kapsamlı bir rapor hazırlayacak ve İstanbul'daki İngiliz elçiliğine sunacaktı.³⁷

1830 yılında Mısır'a giden Chesney, Kahire, İskenderiye, Süveyş gibi şehirleri gezdi, Nil Nehri başta olmak üzere çeşitli yerlerde araştırmalar yaptı. Neticede Mısır'daki Fransız nüfuzunun İngiltere'nin Süveyş yolunu kullanmasına mani olacağına karar veren Chesney, diğer yol olan Fırat'a yöneldi. Hayfa, Kudüs, Beyrut ve Şam üzerinden Fırat Nehrine ulaşan Chesney, Ane'de satın aldığı bir botla önce Bağdat'a ardından da Basra'ya kadar gitti.³⁸ Buradan İran'a geçen Chesney, Tebriz üzerinden Erzurum ve Trabzon'a kadar gitti. Ardından da Sivas, Urfa, Halep ve Antakya güzergâhı ile Akdeniz'e ulaştı ve buradan deniz yoluyla İstanbul'a geri döndü. İstanbul'a geldiğinde Robert Gordon'un yerine elçi olarak görev yapan Stratford Canning ile görüşerek izlenimlerini ona anlattı.³⁹

Chesney, Londra'ya giderek Mısır, Suriye ve Fırat Nehri ile ilgili raporunu Dışişleri Bakanlığına sundu. Chesney raporunda, Hindistan'a giden en uygun yol olarak Fırat Nehrini önerdi.⁴⁰ Nehrin buharlı vapurların işlemesi için uygun olduğunu savunarak, Birecik'i buharlı vapurlar için başlangıç istasyonu olarak seçti.⁴¹ Chesney, yolun ticari avantajları yanında, Osmanlı İmparatorluğu zemininde kendilerine siyasi destek sağlayacağını ve İngiltere'nin doğuda ve

³⁷ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of This Euphrates Expedition Carried on by Order of the British Government*, Longsman, Green and Co., London 1868, s. 116-141.

³⁸ James Marshall Cornwall, s. 362.

³⁹ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of This Euphrates Expedition*, s. 116-141.

⁴⁰ Zaki Saleh, *Mesopotamia (Iraq) 1600-1914*, Al-Ma'aref Press, Baghdad 1957, s. 152

⁴¹ Francis Rawdon Chesney, "Reports on the Navigation of the Euphrates", *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, Volume: III, 1833, s. 232.

batıda itibarının artacağını kaydetti. Böylelikle Hindistan'daki İngiliz menfaatleri de sağlama alınmış olacaktı.⁴² Bu sırada birçok nüfuzlu kişinin desteğini aldı. Dışişleri Bakanı Palmerston'un Mehmet Ali Paşa'nın isyanı dolayısıyla meseleye tereddütlü yaklaşmasına rağmen Chesney amacına ulaştı. Hatta bizzat Kral IV. William'ın huzuruna çıkarak onun da desteğini aldı.⁴³ İngiltere parlamentosu Fırat projesini görüşmek üzere toplandı ve yapılan görüşmelerin ardından onaylanan proje için 20.000 pound ayrılması onaylandı ve Chesney projeyi yürütmekle görevlendirildi.⁴⁴ Ayrıca Chesney'e, geçici olarak albaylık rütbesi verildiği gibi denizcilerden, subaylardan ve bazı bilim adamlarından oluşan bir ekip kurması sağlandı.⁴⁵

Fırat Nehrinde Vapur İşletme İmtiyazı Tartışmaları

İngilizler, Hindistan yolunun gelecekte herhangi bir tehlikeyle karşı karşıya kalmaması için, bölgede kendi imtiyazlı alanlarını oluşturmanın çabasında daydılar. Almak istedikleri imtiyaz, ticari olarak çok fazla gelir getirmese de İngilizlere stratejik avantaj sağlayacaktı. İngiltere parlamentosunun aldığı karardan sonra konuyla ilgili ilk temas Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa ile kuruldu. İngilizler, istiklal peşinde koşan Mısır valisinin, kendilerinin desteğini alabilmek adına sorun çıkarmadan istenen ruhsatı vereceğini düşünüyorlardı.⁴⁶ Nitekim düşündükleri gibi de oldu ve Mehmet Ali Paşa, kendilerine yardımcı olabileceğine dair cevap verdi. Bunun üzerine İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Lord Ponsonby, tercümanı Pizani aracılığıyla Osmanlı Hükümetine başvurarak Hindistan'la olan ticareti kolaylaştırmak ve İngiltere ile Hindistan arasındaki haberleşmeyi hızlandırmak için Fırat Nehrinde buharlı vapur işletmek için ruhsat talebinde bulundu. Ponsonby, ilk yazısında eğer talepleri karşılanmazsa Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın yardıma hazır olduğunu ve amaçlarına ulaşmak için Mısır'ın içinden geçen Süveyş yolunu kullanacaklarını söyledi. Osmanlıları köşeye sıkıştırıp, istedikleri izni kolayca alabilmek adına kullanılan bu rahatsız edici ifadeler üzerine, İngilizlerin tercümanı riyasete davet edilerek izahat istendi. Tavırlarının siyasi nezakete sığmadığı ifade edildikten sonra, istenen ruhsatın ancak dostane ilişkiler çerçevesinde talep edilebileceğini ve eğer verilecekse de ancak dostluk üzerine verilebileceği vurgulandı. Ayrıca Mehmet Ali kim oluyor da gidip onu maksadınıza alet ediyorsunuz, eğer bu tip dedikodular çıkmaya devam ederse talebiniz iade edilecek denilerek sert bir

⁴² Cezmi Eraslan, "İrak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı, Sayı: 35, Mart 1984-1994, s. 28.

⁴³ James Marshall Cornwall, s. 362.

⁴⁴ Zaki Saleh, s. 153.

⁴⁵ James Marshall Cornwall, s. 362.

⁴⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HH)*, Dosya No: 1179, Gömlek No: 46587.

tavır takınıldı. Bunun üzerine verilen ilk tavrı geri çeken İngilizler, hükümetin rahatsız olduğu ifadeleri çıkararak taleplerini yenilediler.⁴⁷

İngilizlerin talebi, Basra Körfezi istikametinden getirilecek iki buharlı vapurun Fırat Nehrine konulması ve vapurlar işlemeye başladıktan sonra herhangi bir sakınca ortaya çıkmadığı sürece imtiyazın devam etmesi şeklindeydi.⁴⁸ Bir anlamda sorun çıkmaması halinde süresiz imtiyaz isteğinde bulunuyorlardı.

İngiliz elçisinin yazdığı yazıda, Fırat'ta vapur işletilmesine müsaade edilmesi halinde ticaretin artacağı vurgulanmış ve bunun Osmanlı Devletine de menfaat sağlayacağı ifade edilmiştir. Ancak yazının devamında, Osmanlı Devleti gibi bir dost devletin bu talebi reddetmesi halinde bunun İngilizler arasında büyük bir üzüntüye sebep olacağı yazılarak talebin süratle yerine getirilmesi rica edilerek bir anlamda içten içe bir tehdit vurgusu da yapılmıştır. Bu meselenin kendileri açısından önemini de şu şekilde vurgulamışlardır: İngiltere Devleti, İngiltere ve Hindistan halkının menfaatleri için hiçbir mühim tedbirin icrasını ertelemediği gibi, zamanın ve durumun mümkün kıldığı her türlü teşebbüs de yerine getirmekte aceleci davranmaktadır.

Osmanlı yetkilileri, talep karşısında şimdilik bir vapura bir defaya mahsus ruhsat verilerek taraflara olan menfaatinin gözlenmesi teklifini getirdi. Fakat buna yanaşmayan İngiliz elçiliği, bir defalık ruhsattan bir şey anlaşılamayacağı gibi bir vapura izin verilmesi halinde beklenen faydanın da hâsıl olmayacağını beyan ederek, şayet iki vapurun karşılık gidiş gelişine izin verilirse esas faydanın o zaman görülebileceği söylendi.⁴⁹

İngilizler, Fırat Nehrinde vapur işletme imtiyazının Osmanlılara kesinlikle zararının dokunmayacağını söyleseler de, Osmanlı devlet adamları bundan emin o kadar olamıyordu. İznin verilmesine taraftar olanların yanında, sakıncaları dolayısıyla karşı çıkanlar da vardı. Nitekim mesele padişaha arz edildiğinde, başlangıçta sakıncalarından dolayı olumsuz cevap verip, sonradan izin vermenin yakışıksız olacağını, bu yüzden meseleyi etrafıca düşünüp, şimdi ve gelecekte ortaya çıkabilecek mahzurları ne ise tespit edildikten sonra ya kesin olarak reddedilmesi veya araştırıldıktan sonra uygun bulunursa kabul edilmesi görüşünü belirtti.⁵⁰

İngilizler, Rusların Hindistan yolunu tehdit etmesinden nasıl endişe duyuyorsa, Ruslar da aynı şekilde İngilizlerin Osmanlı topraklarında üstünlük elde etmesinden endişe duyuyordu. Özellikle Hünkâr İskelesi Anlaşması ile elde ettikleri üstünlüğü İngilizlere kaptırmak istemiyorlardı. Bu nedenle Fırat Neh-

⁴⁷ BOA. HH. 1172/46352.

⁴⁸ BOA. HH. 1350/52737.

⁴⁹ BOA. HH. 1172/46352.

⁵⁰ BOA. HH. 1179/46587.

rinde vapur işletme imtiyazı meselesi ortaya çıkınca ilk tepkiyi veren Ruslar olmuştur. Rusya'nın Paris elçisi Boçoriyorgo'dan İstanbul elçisi Pontef'e gelen yazıda İngilizlerin talebinin ne kendileri ne de Fransa için kabul edilebilir olduğunu belirttikten sonra, izin verilmesi halinde gelecekte Osmanlıların başına vahim neticeler açacağını ifade etti. Rus elçisi vapurların geçişine bir kez izin verilirse İngilizlerin hem sahil kesimini hem de etrafını zapt edeceği uyarısında bulundu.⁵¹

Rusların, İngiliz teklifinin reddi yönündeki çabalarına karşılık Osmanlı Hükümeti, meseleye vakıf devlet adamlarına fikirlerini sorarak karar vermeye çalışıyordu. Görüşü alınan kişilerden birisi Bağdat Valisi Ali Paşa olmuştur. Hindistan'dan İngiltere'ye, İngiltere'den de Hindistan'a mektup ve sair şeylerin naklini kolaylaştırmak için Süveyş yolundan daha kısa olan Fırat yolunun kullanılmasının, devlete herhangi bir sakınca getirip getirmeyeceği, görev yaptığı bölgeyi doğrudan doğruya ilgilendirdiği için Bağdat Valisi Ali Paşa'ya soruldu. Ali Paşa, henüz bu ruhsat meselesi gündeme gelmeden evvel Halep'te görev yaparken Fırat Nehrinin temizlenerek içerisinde vapur işletilmesi halinde devlete büyük yarar sağlayacağını düşündüğünü ve şimdi ortaya çıkan bu durumun Osmanlı Devletinin menfaatine olacağını beyan etti. Fırat Nehrinde vapurların işlemesi ile bölgeye kayacak olan Hindistan ticaretinin devlete büyük gelir getireceğini belirten Ali Paşa, Birecik'ten itibaren nehrin temizlenmesi halinde vapurların işlemesinde bir sakınca olmayacağını belirtti. Fakat Hille'den Kurna'ya kadar Fırat'ın akışındaki düzensizliğin çıkarabileceği sorunlara da dikkat çekti. Bu arada daha sağlıklı ve kesintisiz bir bağlantının Fırat'tan Dicle'ye açılacak bir kanalla mümkün olacağını ve bu durumda Birecik, Bağdat ve Basra arasında daha düzenli iletişim kurulabileceğini beyan etti. Eğer kanal açma fikri uygun bulunursa işin İngilizlere kesinlikle verilmemesini, istenirse kendisinin Fırat'tan Bağdat'a böyle bir kanalı açabileceğini ifade etti. Bu arada şimdilik Halep ve havalisinin Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın elinde bulunmasından endişe duyduğunu ve bu vapur işi vesilesiyle yaşanacak temasların akla bir takım sakıncaları getirdiği uyarısında bulundu.⁵²

Fırat Nehrinde İngiliz vapurlarının işlemesi hususunda fikir beyan eden bir diğer kişi Londra elçisi Mehmet Namık Paşa'dır. Mehmet Ali Paşa'nın isyanı sırasında İngiltere'nin desteğini sağlamak üzere 1832 yılında Londra'ya elçi olarak gönderilen Namık Paşa, vazifesini tamamlayıp döndükten sonra bir süre İstanbul'da bulunmuş ve 1834 yılında bilgi ve tecrübesine binaen yeniden Londra elçisi olarak tayin edilmiştir.⁵³ İşte Namık Paşa'nın bu ikinci Londra elçiliği sırasında Fırat Nehrinde vapur işletilmesi hususu tartışılıyordu. Dolayısıyla Namık Paşa'nın bu husustaki önerisine Osmanlı devlet adamları

⁵¹ BOA. HH. 1167/46153/A.

⁵² BOA. HH. 1178/46565/A.

⁵³ Şehabeddin Akalın, "Mehmed Namık Paşa", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* IV/7, Eylül 1952, İstanbul 1953, s. 129-137.

özel önem veriyordu. Namık Paşa, ilk olarak İngilizlerin başlangıçta Mehmet Ali Paşa ile irtibata geçmesini yorumlamış ve Osmanlı Devletinin hükmü altındaki bir toprakla ilgili tasarrufta bulunulurken, onun onayı alınmadan bir vali ile anlaşmaya yanaşmanın devletlerarası hukuka aykırı olduğunu belirtmiştir. Ardından da Palmerston ile bir görüşme yaptığını ve İngiliz bakanın kendisine, İstanbul'da bulunan elçilerine Osmanlı Devleti ile müzakerelerde bulunması talimatını gönderdiğini ve İngilizlerin bu işe çok özel önem verdiğini söylemiştir. Fırat hususundaki görüşüne gelince, Namık Paşa'ya göre, Fırat Nehrinde vapur işletilmesi halinde, bölgede Hindistan ticareti nedeniyle büyük bir yoğunluk yaşanacaktır. Bu geçiş sırasında alınacak gümrük vergisi Osmanlı hazinesine önemli bir gelir getirecektir. Yol açık kaldıkça İngiltere'nin Osmanlı Devletine ihtiyacı çoğalacak ve netice devlet için madden ve manen hayırlı olacaktır.⁵⁴ Diğer taraftan Namık Paşa, siyasi olarak oldukça büyük sıkıntıların yaşandığı bir dönemde İngilizleri kırımın da uygun olmadığını belirtmiştir.⁵⁵

Namık Paşa, Londra'da temaslarını sürdürürken Dük Velington ile de görüştü. Bu görüşmede Osmanlı Devleti hakkında iyi düşüncelerini ifade eden Dük Velington, Mehmet Ali Paşa ilgili düşüncesini yansıttığı kısımda, şu sıralar bozuk düşüncelerinden vazgeçmiş gibi görünse de asıl niyetinin Mısır olduğunun unutulmaması gerektiğini belirtti. İngiltere'nin, Mehmet Ali Paşa'ya karşı kurulacak bir ittifaka ön ayak olup asayişin Osmanlı Devleti lehine temin edilmesini istediğini, fakat Osmanlı Devletinin de İngiltere'nin dostluğuna karşılık dostluk göstermesi gerektiğini bildirdi. Bu durumda Velington, eğer siz bize Fırat meselesinde istediğimiz ruhsatı verirseniz, biz de Mehmet Ali Paşa'ya karşı size destek oluruz. Böylece her iki devlet de istediğini almış olur demek istiyordu.

Namık Paşa'nın Fırat meselesinde duyduğu en önemli endişe Adana, İskenderun ve Halep'in Mehmet Ali Paşa'nın elinde bulunmasıydı. Ona göre eğer bu vapur işinden istenen menfaat temin edilmek isteniyorsa bu mahzurun ortadan kaldırılması gerekiyor. Bu düşüncesi ile Namık Paşa, Dük Velington ile aynı fikre sahip olduğunu göstermiş olur. Osmanlılar Fırat için İngilizlere imtiyaz verecek, İngilizler de karşılığında Osmanlıların en büyük sorunlarından biri olan Mehmet Ali Paşa'dan kurtulmalarını sağlayacaktı. Böylece Mehmet Ali Paşa meselesi ortadan kaldırılınca Fırat Nehrinden beklenen fayda sağlanmış olacaktı. Mehmet Ali Paşa ortadan kaldırılamazsa da en azından devlete olan itaati kuvvetli bir kefile sağlama alınmış olacaktı.⁵⁶ İngilizlerin bu sırada Chesney başkanlığındaki heyeti incelemelerde bulunmak üzere Fırat'a göndereceği bilgisini alan Namık Paşa, Dük Velington'a, buraya asayiş tam olarak sağlanmadan memur göndermenin uygun olmadığı uyarısını da

⁵⁴ BOA. HH. 829/37503/F.

⁵⁵ BOA. HH. 1172/46352.

⁵⁶ BOA. HH. 829/37504/B.

yapmıştır. Üstelik isyan halinde olan bu bölgedeki sorunun öyle birkaç gün içerisinde çözülebilecek basit bir mesele olmadığının da bilinmesini istedi.

Fırat Nehrinde İngiliz vapurlarının işletilmesine yönelik görüş bildiren bir diğer devlet adamı da Namık Paşa'nın ardından Londra elçisi tayin edilen Beylikçi Nuri Efendi'dir. Nuri Efendi, sefelinin aksine bu meselenin devlete yarar getireceği kanaatinde değildir. Hatta mahzurları dolayısıyla endişe de duymaktadır. Nuri Efendi: "Bu tarafta yaptığım tetkike göre Fırat Nehri maddesinin büyük sakıncaları olduğu aşikârdır. Bu hususa müsaade edilmemesinin devlet için hayırlı olacağına şüphem yoktur" diyerek meseleye bakışını ortaya koyar. Buna karşılık dönemin siyasi şartlarını dikkate alarak hareket edilmesi gerektiğinin de farkındadır. Ya da İngilizlerin yapacakları baskılar neticesinde bu imtiyazı alacaklarını tahmin etmektedir. Bu nedenle hiç olmazsa bunun karşılığında İngilizlere biraz iş gördürmek gerektiğini ifade eden Nuri Efendi, oldukça kurnaz ve fitneci adamlar olarak nitelendirdiği İngilizlerin, yüze karşı gerçekçi olmayan dostluklarına kanılmamasını, en ufak bir menfaatleri yoksa Osmanlı Devleti için hiçbir şey yapmayacakları konusunda da uyarıda bulunmuştur. Nuri Efendi, yazısında İstanbul'u İngiltere Dışişleri Bakanı Palmerston'a karşı da uyarmıştır:

*"Umur-ı Ecnebiye Nazırı Palmerston, diğerlerinden fazla olarak Ruslara can düşmanıdır. Bu nedenle gece gündüz zikri ve fikri Rusya ile İngiltere arasında bir muharebe çıkmasına çalışmaktır. Allah muhafaza elinden gelirse Osmanlı Devletini dahi bu savaşa ortak etmek arzusundadır. Gerçi bana bu hususa dair açıkça bir şey söylememişse de konuşmaları ve tavırlarından bunu anlamak mümkündür. Hatta gümrük maddesine başlangıçta, daha önce yazdığım gibi yumuşak yüz göstermişken sonradan karşı bir menfaat, çıkar olmaksızın mümkün değildir diye cevap vermesi galiba bu Fırat maddesinden dolayıdır. Anladığım kadarıyla Mısır meselesinin ortadan kaldırılması mümkün iken Fırat maddesini buna karşı kullanıyorlar."*⁵⁷

Görüldüğü üzere İngiliz hariciyesinin maksadını gayet iyi tahlil eden Nuri Efendi, hem Ruslarla Osmanlı Devletinin arasının açılması konusunda İngilizlerin oyunlarına gelinmemesi hem de karşılıklı çıkarların esas rol oynadığı diplomaside verilecek bir taviz karşılığında bir taviz alınmasını öneriyor.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında 1830'lu yıllarda müzakere edilen bir başka husus da gümrük vergilerinin yükseltilmesi ve süresi dolan tarife defterinin yenilenmesi meselesidir. Kapitülasyon hükümlerine göre yabancı tüccarlardan alınan %3 gümrük resmi, her mal için ayrı ayrı düzenlenerek XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren tarife defterleri düzenlenmeye başlandı. Bu defterler 14 yıllığına düzenleniyordu. 1820 yılında düzenlenen İngiltere tarife defterinin süresi 1834 yılında sona eriyordu. Bu süre esnasında fiyatlardaki

⁵⁷ BOA. HH. 1186/46759/A.

yüksek artış nedeniyle %3 üzerinden alınmakta olan gümrük resimleri neredeyse %1 - 1,5 seviyelerine düşmüştü. Bu nedenle tarife defterinin süresi dolar dolmaz Osmanlı Hükümeti, İngilizlerle müzakerelere başladı. İşte Fırat meselesi tartışılırken, gerek Namık Paşa gerekse Nuri Efendi, Londra'da bir yandan da gümrük ve tarife meselesini çözmeye çalışıyordu. İngilizler, Fırat'ta istediklerini alabilmek için bunu bir koz olarak kullanmış ve tabiri caizse kırk dereden su getirmiştir.⁵⁸

Vapur İşletme İmtiyazının Verilmesi

İstanbul'da Fırat konusunda tartışmalar yapılırken İngilizler, izin alacaklarından emin bir şekilde hazırlık yapıyorlardı. Chesney, ilk keşif gezisinden sonra vermiş olduğu raporunda, nehrin buharlı vapurlar için uygun olduğunu belirtince buna yönelik çalışmalar yapılmaya başlandı. Plana göre İngiltere'de parçalar halinde üretilecek iki vapur gemilerle İskenderun'a getirilecek ve buradan karayoluyla Birecik'e nakledilecekti. Birecik'te ise kurulacak iskelede vapurların montajı yapılarak nehre indirilecekti.

İngilizlerle yapılan görüşmeler sırasında zaman zaman yaşanan gerginliklere rağmen, yukarıda bahsedildiği üzere gerek ekonomik gerekse siyasi faydaları düşünülerek izin verilmesi yönünde daha baskın bir görüş ortaya çıktı. Fakat İngilizlerin talepte bulundukları ilk yazılarında vapurların Basra'dan Fırat'a konulacağı yazılı iken sonradan bundan vazgeçerek Birecik'te karar kılmışlardı. Bu durum Osmanlı devlet adamlarının şüphelerine neden oldu. Ancak İngilizler, bu kararı almalarında vapurların seyrinden ziyade mektup ve sair malzemenin Londra'ya daha hızlı ulaştırılması endişesinin rol oynadığını söylediler. Basra ve Bağdat'tan Birecik'e kadar gelecek olan vapurlarda bulunan postalar, karayoluyla İskenderun veya Beyrut limanlarına taşınacak ve bu limanlarda bekleyen gemilere verilerek ve bu gemilerle Londra'ya götürülecekti. Londra'dan gelecek postalar da aynı yolu izleyerek Hindistan'a gönderilecekti. İngilizler, mektup nakli işinde çok fazla ısrarcı olduğundan Osmanlılar, sakıncalarına rağmen,⁵⁹ bunu kabul etmek zorunda kaldılar.⁶⁰ Bu sakıncalara rağmen İngilizlere imtiyaz verilmesi, karşılıklı halisane niyetlerin göz önünde bulundurulmasına bağlandı.⁶¹

Tartışmalar neticesinde verilecek ruhsatla ilgili iki görüş ortaya çıktı. Birincisi mutlaka geçici olması ve ikincisi de Osmanlı Devleti için herhangi bir sakınca ortaya çıkarsa derhal iptal edilecek şekilde kabul edilmesidir. Böylece

⁵⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, s. 78-82. Gümrük ve tarife meseleleri ile yed-i vâhid usulünün kaldırılmasına dair müzakereler İngilizlerin işi ağırdan alması nedeniyle 1838 yılında imzalanan Baltalimanı Anlaşmasına kadar devam etmiştir.

⁵⁹ Bu durumda İskenderun ve Beyrut limanlarında sürekli mektup veya sair malzeme getirip götüren İngiliz gemileri görüleceği gibi Birecik'le Akdeniz arasındaki yolda da aynı malzemeleri taşıyan İngilizler olacaktı. Bu durum Osmanlı devlet adamlarını mutlaka rahatsız etmiştir.

⁶⁰ BOA. HH. 1350/52737, BOA. HH. 1171/46332.

⁶¹ BOA. HH. 1186/46759/A.

1834 yılının sonunda (Evahir-i Şaban 1250) İngilizlere istedikleri imtiyaz verilmiş oldu.⁶²

Osmanlı Devleti, bu ruhsat işinin Rusları rahatsız edebileceği endişesini taşıyordu. Ruslar, İngilizlerin işin daha başında ruhsat talebini haber alınca karşı çıktıklarından, II. Mahmut, herhangi bir dedikoduya mahal verilmemesi için Rus elçisinin olaydan haberdar edilmesi uyarısını yapmıştır.⁶³

Fırat Nehrinde iki İngiliz vapuru için verilen imtiyazın ardından Fırat'ın sağ ve solunda bulunan vilayetlere hitaben bir emir hazırlanmış ve Bağdat valisine sunmak üzere İngiltere elçisine verilmişti.⁶⁴ Nitekim Bağdat Valisi Ali Paşa'dan gelen yazıda vapurlara ilişkin ruhsat belgesinin İngiliz konsolosu tarafından kendisine verildiğini belirtmiştir.⁶⁵

Yukarıda da belirtildiği üzere İngilizler, Fırat Nehrinde görev yapacak heyetin başına Francis R. Chesney'i getirmişti. Chesney'in yapması gerek işler aşama aşama şunlardı:

- İki buharlı vapurun Süveydiye'ye (şimdi Hatay'a bağlı Samandağ ilçesi) taşınması ve diğer malzeme ile birlikte kıyıya çıkarılması,
- Buhar kazanları, motorlar ve diğer donanımın Birecik'e kadar taşınması,
- Vapurların montajının yapılarak yüzdürülebilir hale getirilmesi,
- Deniz kıyı şeridi, Kuzey Suriye ve özellikle Fırat ile Dicle ve Karun Nehirlerinin araştırılması.⁶⁶

Albay Chesney ve ekibi 4 Şubat 1835 tarihinde Liverpool'dan hareket etti ve yaklaşık iki ay sonra 2 Nisan'da Süveydiye'ye ulaştı.⁶⁷ Burası Mehmet Ali Paşa'nın idare ettiği yerlerden olduğu için kıyıya yanaşıp, malzemeyi indirmek ancak bir İngiliz savaş gemisinin nezaretinde mümkün olmuştur. Chesney ve ekibi karaya adım atar atmaz derhal çalışmalara başlamış ve ekipteki görevliler çalışma alanlarına göre etrafa dağılmıştı.⁶⁸ Yani yukarıda belirtilen planın ikinci aşaması gerçekleştirilmiştir.

⁶² BOA. HH. İradeler, Hariciye (İ.HR.), 12/597.

⁶³ BOA. HH. 1172/46352.

⁶⁴ BOA. HH. 1178/46565. Osmanlılar, Irak'ı idari taksimata tabi tutarken, bölgenin coğrafi ve askeri konumu yanında iktisadi ve sosyal konumunu da dikkate almıştı. Bu eyaletlerin idaresi, genellikle Bağdat'ta askeri ve sivil yetkilere sahip valiler tarafından gerçekleştirilmekteydi. Diğer eyaletlerin valileri her ne kadar padişah tarafından atanmış idilerse de, onların yetkileri ve nüfuz alanları Bağdat valisinin askeri ve siyasi gücüne göre değişiklik arz etmekteydi. (Sinan Marufoğlu, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998, s. 36-37)

⁶⁵ BOA. HH. 1178/46565/A.

⁶⁶ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of This Euphrates Expedition*, s. 151.

⁶⁷ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of This Euphrates Expedition*, s. 165-167.

⁶⁸ Colonel Chesney, W. Ainsworth, "A General Statement of the Labours and Proceedings of the Expedition to the Euphrates, Under the Command of Colonel Chesney", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 7 (1837), s. 413, <http://www.jstor.org/stable/1797540>; 04/12/2008; William Francis Ainsworth, *A Personel Narrative of the Euphrates Expedition*, I, London 1888, s. 97 vd.

İngilizler karaya çıktıktan sonra sürekli kendilerine zorluk çıkarılmasından şikâyetçi idiler. Nitekim bölgeyi idare eden Mısırlı memurlar kıyıda daha ileri gitmelerine izin vermediler. Bunun üzerine Lazkiye’de bulunan Mehmet Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa’ya başvurdularsa da İbrahim Paşa, babasından emir aldığını ve yola çıkmalarına müsaade etmeyeceğini bildirdi.

Bu arada İngilizler, Mehmet Ali Paşa ile de bir görüşme yaparak padişahın emrini hatırlattılar. Bunun üzerine Mehmet Ali Paşa, emrin sadece Fırat’ın sol tarafında bulunan vilayetler için geçerli olduğunu kendisini bağlamadığını söyledi.⁶⁹ Fırat hususunda kendisine herhangi bir yazı gelmediğini ve bunu İstanbul’a yazması gerektiği cevabını verdi. İngilizlerin Mısır’daki temsilcisi olan Albay Campell aracılığıyla alınan müsaade gösterildiğinde Mehmet Ali Paşa, bunun maksadını tam olarak anlayamadığını ve nasıl hareket etmesi gerektiğini yine de sormak istediği cevabını verdi.⁷⁰ Belli ki Mehmet Ali Paşa, hiç memnun olmadığı Fırat’ta vapur işletilmesi hususunda İngilizleri oyalıyordu. Bu arada malzemenin Birecik’e nakli için İngilizlerin kiraladığı amelelerle yük hayvanlarının sahipleri yerel yöneticiler tarafından vazgeçirildiğinden Chesney bir hayli zor duruma düşmüştü. Halep’ten tedarik edilen araba, katır ve develer Süveydiye’ye gelmek için yola çıkmışken Halep’ten bir adam gelerek bunları geriye çevirmişti. Umduğu yardımı alamayan Chesney, İstanbul’daki İngiliz elçiliğine bir yazı yazarak Osmanlı Hükümetini, Mısır Valisine kendilerine yardımcı olunması için bir emir göndermeye ikna etmesini istedi.⁷¹ Bu talep Osmanlı Hükümetine iletiliğinde, genele hitap eden bir fermanın zaten yayınlandığını, ayrıca Mısır için bir ferman göndermenin Mehmet Ali Paşa’nın konumu dolayısıyla sakıncalı olabileceği cevabını aldılar. Fakat Osmanlı yöneticileri yine gerekli girişimlerde bulunacaklarını söylediler.⁷²

Bir süre sonra İngiltere’nin Şam konsolosu yeniden Mehmet Ali Paşa ile görüşerek kendilerine yardımcı olmasını istediğinde, İstanbul’a gönderdiği ulakların henüz gelmediğini, ancak geldikleri an arzu edilen yardımın yapılacağını söyledi.⁷³

Haziran ayına kadar Süveydiye’de kalan İngiliz heyeti, İngiltere’den gelen yeni bir grubun katılımı ile bir yandan Birecik’e kadar olan yolun düzeltilmesi ve bir yandan da Fırat’ta gerekli temizliğin yapılması ile meşgul oldu. Bu arada Birecik’te bir iskele inşa edilerek vapurların montajı için hazırlık yapıldı. Bu arada temin edilen yüzlerce deve, katır ve öküzle malzeme taşınmaya

⁶⁹ BOA. HH. 1181/46648.

⁷⁰ BOA. HH. 1177/46486/A.

⁷¹ James Marshall Cornwall, s. 363.

⁷² BOA. HH. 1178/46565.

⁷³ BOA. HH. 360/20075/A.

başlandı.⁷⁴ Yaklaşık 10-12 hafta süren bu nakliye esnasında yaklaşık 4,5 tonluk buhar kazanlarının derelerden ve tepelerden götürülmesi için en zor kısmıydı.⁷⁵ Chesney ve ekibinin nakliye sırasında çektiği sıkıntıların bir kez daha dile getirilmesi üzerine Birecik mütesellimine bir yazı yazılarak ücretleri İngilizler tarafından ödenmek şartıyla gereken amele, araba ve hayvanların tedarik edilmesinde gerekli yardım yapılması tembih edilmiştir.⁷⁶

Chesney ve ekibinin, kendilerine yardımcı olunmadığı veya zorluk çıkarıldığı türünden şikâyetlerine yukarıda şahit olunmuştu. Fakat bu kez şikâyet karşı taraftan gelmiş ve nakliye işinde kullanılan ameleler ve nakliye araçlarının sahiplerine zulmedildiği, ücretlerinin verilmediği ve hayvanlarına el konulduğu iddiaları kendilerine iletilmişti. Bunun üzerine İngiltere elçiliğine bir mektup yazan Chesney, bunların birer iftiradan ibaret olduğunu ve kendilerine düşmanlık eden kimseler tarafından uydurulduğunu belirtti. Birecik müteselliminin herhangi bir tahkikat yaptırmadan kendilerini zulmetmekle suçladığını, hâlbuki ücretleri zamanında ve fazlasıyla ödediklerini, gerekirse bunların adalet karşısına çıkıp ifade vermeye hazır olduklarını yazdı. Chesney, yanında bulunan otuz kırk adamla bir memleket halkına zulmediyor diyenlere inanmanın akla uygun olmadığını, bunları tahrik eden kişinin padişahın can düşmanı olan Mehmet Ali Paşa'dan başkası olamayacağını da yazısında ifade etmiştir. Bu iddiaları ortaya atanların esas maksadının ise vapur işini iptal ettirmek sevdasına düşenler olduğunu belirtmiştir. Mektubun sonuna ise bir kez daha elçiliğin araya girerek Birecik mütesellimine kendilerine yardımcı olunması hususunda bir emrin gönderilmesini talep etmiştir.⁷⁷

İngilizlerin en büyük endişesi Dicle ve Fırat adı verilen vapurların işlemeye başladıktan sonra Fırat Nehrinin kıyılarında oturan kabileler ve Arap aşiretlerinin saldırılarına maruz kalmaları tehlikesiydi. Bu nedenle İngiltere elçiliği vapurların himayesi ve bunlara yapılacak taarruzların önlenmesi için o taraftaki yöneticilere yazılar yazılması ve özel bir görevli gönderilmesi talebinde bulundu.⁷⁸ Bunun üzerine Arap aşiretlerinin saldırı yapmamaları için Sivas, Diyarbakır ve Rakka eyaletlerine yazılar yazılarak gerekli uyarılar yapıldı.⁷⁹ Yalnız bu arada, Osmanlı Devleti, İngilizlere bir yazı yazarak, tüm uyarılara rağmen nehir kıyılarında oturan kabileler tarafından vapurlara bir saldırı olursa Osmanlı Devletinin bundan sorumlu tutulamayacağı uyarısında bulunulmuştur. Bunun üzerine İngiltere elçiliğinden bir yazı yazılarak, Arap

⁷⁴ Colonel Chesney, W. Ainsworth, s. 415; Cengiz Orhonlu – Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, C. 13, S. 17-18, İstanbul 1963, s. 101.

⁷⁵ James Marshall Cornwall, s. 363.

⁷⁶ BOA. HH. 377/20477/E; BOA. HH. 1172/46365.

⁷⁷ BOA. HH. 1173/46422.

⁷⁸ BOA. HH. 451/22357; BOA. HH. 451/22357/A.

⁷⁹ BOA. HH. 451/22357/A.

aşiretleri tarafından yapılacak herhangi bir saldırıdan Osmanlıları sorumlu tutmayacaklarının garantisini verdiler.⁸⁰

Vapurlar Yola Çıkıyor

Birecik'te tüm hazırlıklarını yapan İngilizler, ekip lideri olan Chesney'in doğum günü olan 16 Mart'ta Fırat adlı vapuru yüzdürmeyi planlıyordu. Ancak vapurun motorunda bir sorun çıkınca planlar gerçekleştirilemedi. Ertesi gün sorunlar giderildi ve Birecik istikametine gidilerek selamlama yapıldı. Bu arada selamlamaya karşılık olarak kaleden bir paye top ateşi yapıldı. Kıyıda bulunan bazı kimseler de ellerinde bulunan tüfeklerle havaya ateş ettiler. Kadınli erkekli Birecikli, çatılara, minarelere ve yüksek yerlere çıkarak meraklı gözlerle demirden yapılmış vapurların nasıl yüzdüğünü takip ediyordu.⁸¹

Fırat Nehri, bütün yıl boyunca gemilerin işleyebilmesi için uygun değildi. Suyun iyice azaldığı yaz aylarında nakliyat yapılamıyordu. Yapılsa bile çok az eşya taşınıyordu. Yine ilkbaharda fazla yağmurlar yüzünden meydana gelen taşkın hali de bir başka engeli teşkil ediyordu.⁸² Nitekim Bağdat Valisi Ali Paşa'dan gelen bir yazıda suların coşkun olduğu zamanlarda vapurların işleminin mümkün olmadığı uyarısı bulunuyordu.⁸³

Chesney ve ekibi, Fırat Nehrinde uygun olmayan bir mevsimde vapur işletmenin zorluğu ile daha harekete geçilir geçilmez yüzleşti. Aşırı yağmur nedeniyle aniden yükselen sular Fırat adlı vapurun kuma sapladı. Vapura sızan su pamuk ve çamurla kapatılmaya çalışılıyordu. Bütün bu uğraşları esnasında iki kez de Arapların saldırısına uğradılar. Saldırıyı yanlarında bulunan tüfeklerle ateş edilerek püskürtüldü. Bin bir zorlukla vapur saplandığı yerden kurtarılacak yoluna devam etti. Fakat bu kez de Ane'nin aşağısında oluşmuş olan kıvrımlar vapurları zor duruma sokuyordu.⁸⁴

Hille ile Ane arasında fırtınaya tutulan İngilizler, üç gün devam eden şiddetli yağmurla mücadele etmek zorunda kaldılar. İşte bu fırtına sırasında Dicle isimli vapur battı.⁸⁵ Bağdat valisi bu haberi İstanbul'a yazarken daha önce taşkın zamanında nehirde vapur işletmenin zorluğunu dile getirdiğini de

⁸⁰ BOA. HH. 1173/46420; BOA. HH. 1174/46430/N.

⁸¹ *The Life of the Late General F. R. Chesney*, ed. Stanley Lane-Poole, W.H. Allen&Co. London 1885, s. 311-312.

⁸² Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, s. 87. Esasında Fırat Nehrinin, Birecik'ten Meskene'ye kadar olan kısmı gerek debisi ve gerekse kıvrımları dolayısıyla vapur işletmeye çok da uygun olmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla Meskene'den sonrası vapur işletmek için daha uygun şartlara sahiptir.

⁸³ BOA. HH. 1264/48951/E.

⁸⁴ *The Life of the Late General F. R. Chesney*, s. 314-316.

⁸⁵ William Francis Ainsworth, s. 391-392.

hatırlatmıştır.⁸⁶ Dicle'nin batmasında sonra yoluna devam eden Fırat, Basra'ya kadar gitmiş ve oradan Bağdat'a dönmüştür. Nehrin akıntı yönüne doğru hasarlı vapuruyla devam ederken Lamlum bataklıklarına geldiğinde motor da bozulunca yoluna devam etmenin mümkün olmadığını gördü. Bu nedenle Bağdat'a geri dönerek mürettebatını evlerine geri gönderdi ve vapuru Bağdat'taki İngiliz konsolosuna teslim etti.⁸⁷

Albay Chesney, Bağdat'tan hareketle Hindistan'a, Bombay'a gitti. Burada Bombay valisine İngiltere ile iletişim için Kızıldeniz ve Fırat yollarını önerdi. Fakat bunun kararını ancak Hindistan genel valisi verebilirdi. Bu nedenle öneri ona rapor edildi. Bu sırada öneriyi dikkate alan tüccarlar, İngiltere ile olan bu bağlantıların hayata geçirilmesi noktasında çok istekliydi. Fakat genel bu alternatif güzergâhların açılması fikrini erteleyerek, İndus Nehri üzerinde buharlı gemi işletme fikrini ilk plana aldı. Bu nedenle Chesney, Hindistan'dan ayrılarak fikrini İngiltere'de savunmaya karar verdi. Fakat daha İngiltere'ye varamadan kendisini destekleyen Kral IV. William'ın ölüm haberini aldı. Bu ölüm Chesney'in planlarının altüst olmasına neden oldu. Fırat Nehri projesi bir süreliğine rafa kaldırıldı.

Chesney, her şeye rağmen bu yolculuk sonunda;

- Fırat'ın ulaşım elverişli olduğunu ispatladı.
- Fırat vadisinin Hindistan'a en kısa yol olduğunu gösterdi.
- Fırat'ın kıyılarında küçük bir destekle fazlasıyla değerli hale getirilebilecek yoğun bir ticaret olduğunu gösterdi.
- Uygun bir yönetimle Arap kabilelerinden korkulacak bir şey olmadığını da ispatlamış oldu.⁸⁸

Sonuç

Chesney, yaptığı bu seyahat neticesinde İngiltere'nin neredeyse gelecek yüz yıllık programının ilk planlayıcısı olmuştur.⁸⁹ Her ne kadar Chesney'in dönüşünden sonra İngilizler, Fırat güzergâhından bir süreliğine vazgeçip Kızıldeniz istikametini araştırmaya başlamışlarsa da Fırat'a olan ilgi devam

⁸⁶ BOA. HH. 1264/48951/E; BOA. HH. 1172/46413/A. Bağdat Valisi Ali Paşa, Hille'den sonra nehrin yatağının dağılması sebebiyle suyun sığlaştığını ve bu nedenle özellikle yaz aylarında bu kısımlarda vapur işletmenin pek mümkün olmayacağını ifade etmiştir.

⁸⁷ James Marshall Cornwall, s. 363; BOA. HH. 1172/46413/A; BOA. HH. 1172/46413. Chesney'in ekibinde yer alan ve Fırat'ın ikinci kaptanlığını yürüten Captain E.P. Charlewood emekli olduktan sonra, Fırat yolculuğu ile ilgili olarak hatıralarını anlatırken, zihninde Fırat yolculuğu ile bağlantılı pek çok hadisenin bulunduğunu ve geriye dönüp baktığında hayatının en mutlu zamanlarının o anlar olduğunu söylemiştir. Hastalıklar ve diğer nedenlerle pek çok acılar çektiklerini, ancak buna rağmen ekip olarak iyi bir iş çıkardıklarına inandığını belirttikten sonra, yolculuk sırasında Chesney'in kendilerine olan güven duygusunun yarattığı azmin önemine vurgu yapar. (*The Life of the Late General F. R. Chesney*, s. 362.)

⁸⁸ *The Life of the Late General F. R. Chesney*, s. 361-363.

⁸⁹ Selahattin Tozlu, s. 11.

etmiştir. Nitekim 1839 yılında Doğu Hindistan Kumpanyası, dört buharlı vapurla Fırat, Dicle ve Karun Nehirlerinde posta ve yolcu taşımacılığına girişti.⁹⁰ Fakat bu girişimden de beklenen verim alınamadı. Ancak İngilizler ısrarla o bölgede var olmak istiyorlardı. Zaten onlar için esas olan ekonomik getirisi olan işler yapmaktan ziyade, rakiplerine karşı üstünlük kurabilecekleri imtiyazları elde tutmaktı.

İngilizlere, Fırat ve Dicle Nehirlerinde kalıcılığı, Chesney'in ekibinde yer alan H. B. Lynch'in kurduğu şirket kazandırmıştır. 1841 yılında İngiltere Büyükelçisi Lord Ponsonby'nin girişimleri ile Kaptan Lynch, 1834 yılında alınan imtiyazın bir benzerini almış⁹¹ ve Lynch Şirketi, 1936 yılına kadar bölgede faaliyette bulundu.⁹² Şunu belirtmek gerekir ki Lynch Şirketi Bağdat ve Basra arasında, yani buharlı vapur için çok daha uygun olan bir zeminde faaliyet göstermiş ve başarılı olmuştur. Unutulmamalı ki Kaptan Lynch'in bölgeye gidişi ve sonradan şirket kurarak orada var olma vesilesi hep Chesney'in keşif gezisinin bir neticesidir.

İngilizlerin, XIX. yüzyılın ikinci yarısı ve XX. yüzyılın başında hem Basra'da hem de bütün Mezopotamya'da rakiplerine karşı belirgin üstünlükleri vardı.⁹³ İngilizlerin I. Dünya Savaşı'nın hemen başında, Basra'ya asker çıkarıp kuzeye doğru ilerlemeleri bölgedeki üstünlüklerini korumayı ne kadar önemsediklerini gösterir. İşte Fırat vadisinde oluşan İngiliz egemenliğinin tohumları Chesney ve ekibi tarafından atılmış olduğundan, Chesney'in hiç olmazsa uzun vadede başarılı olduğu kabul edilmelidir.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Hatt-ı Hümayûn Tasnifi (HH): 1179/46587; 1172/46352; 1350/52737; 1167/46153/A; 829/37503/F; 1178/46565/A; 829/37504/B; 1186/46759/A; 1171/46332; 1178/46565; 1181/46648; 1177/46486/A; 360/20075/A; 377/20477/E; 1172/46365; 1173/46422; 451/22357/A; 451/22357; 1173/46420; 1174/46430/N; 1264/48951/E; 1172/46413/A; 1172/46413.

İradeler, Hariciye (İ.HR.): 12/597.

Cevdet, Hariciye (C. HR.): 8042.

Araştırma ve İnceleme Eserleri

Ahmed Muhtar Paşa, *1828-1829 Türkiye-Rusya Seferi ve Edirne Muahedesi II*, İstanbul 1928.

⁹⁰ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007, s. 30-31.

⁹¹ BOA. İ. Hr. 12/597, BOA. Cevdet, Hariciye, nu. 8042.

⁹² İlhan Ekinci, s. 31.

⁹³ İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Bir Mezopotamya Limanı: Basra", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler*, I, Turhan Kitabevi, Ankara 2004, s. 180-181.

Ainsworth, William Francis, *A Personel Narrative of the Euphrates Expedition I*, London 1888.

Akalın, Şehabeddin, “Mehmed Namık Paşa”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi IV/7*, Eylül 1952, İstanbul 1953, s. 127-145.

Akbulut, Uğur, “Doğu Anadolu’da İlk Rus İşgalleri: 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı”, *Yeni Türkiye 44*, 2002, s. 140-156.

Altundağ, Şinasi, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Mısır Meselesi 1831-1841*, I. Kısım, TTK, Ankara 1988.

Armaoğlu Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, TTK, Ankara 1997.

Bayatlı, Nilüfer, “Hollandalı Doğu Gezgini Dr. Leonhart Rauffolff’un Gezi Notlarında Bağdat Şehri ve Türkler”, *XIII. Türk Tarih Kongresi, (Ankara 4-8 Ekim 1999), Kongreye Sunulan Bildiriler*, III. Cilt, I. Kısım, TTK, Ankara 2002, s. 1-5.

Beaud, Michel, *Kapitalizmin Tarihi*, (çev. Fikret Başkaya), Dost Kitabevi, Ankara 2003.

Chesney, Francis Rawdon, “Reports on the Navigation of the Euphrates”, *The Journal of the Royal Geographical Society of London III*, 1833, s. 231-243.

Chesney, Francis Rawdon, *Narrative of This Euphrates Expedition Carried on by Order of the British Government*, Longsman, Green and Co., London 1868.

Chesney, C., W. Ainsworth, “A General Statement of the Labours and Proceedings of the Expedition to the Euphrates, Under the Command of Colonel Chesney”, *Journal of the Royal Geographical Society of London VII*, 1837, pp. 411-439, <http://www.jstor.org/stable/1797540>: 04/12/2008.

Cornwall, James Marshall, “Three Soldier Geographers”, *The Geographical Journal* 131/3, (September 1965), pp. 357-365.

Deane, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılâbı*, (çev. Tefik Güran), TTK, Ankara 1994, s. 46-50.

Ekinci, İlhan, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007.

Eraslan, Cezmi, “İrak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı, Sayı: 35, Mart 1984-1994, s. 223-251

Fahmy, Khaled, *Paşanın Adamları Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır*, çev. Deniz Zarakolu, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2010.

Göyünç, Nejat, “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Belleten LXV/243*, Ağustos 2001, s. 655-660.

Halep Vilayeti Salnâmesi, Halep 1326.

Heaton, Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi I*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Osman Aydoğmuş, Teori Yayınları, Ankara 1995.

Hobsbawm, E.J., *Sanayi ve İmparatorluk*, (çev. Abdullah Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara 2008.

İnalcık, Halil, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye’nin İktisadi Vaziyeti Üzerine Bir Tetkik Münasebetiyle”, *Belleten* XV/60, 1951, s. 629-690.

İnalcık, İnalcık, “Osmanlı Pamuklu Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel sayısı, s. 1-65.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi V*, TTK, Ankara 1988.

Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul 2008.

Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1974.

Marufoğlu, Sinan, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998.

McNeill, Sir John, *Progress and Present Position of Russia in the East*, John Murray-Albemarle-Street, London 1836.

Mehmed Arif, “Rusya ile 1244 ve 1245 Senelerinde Vuku‘ Bulan Harbe Dair Bir Vesika”, *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası*, Cüz: 14, İstanbul 1328, s. 882-901.

Orhonlu, Cengiz – Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi XIII/17-18*, İstanbul 1963, s. 77-102.

Ortaylı, İlber, “19. Yüzyılda Bir Mezopotamya Limanı: Basra”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Turhan Kitabevi, Ankara 2004, s. 173-182.

Quseley, Sir William, “Observations on the River Euphrates”, *Transactions of the Royal Society of Literature of the United Kingdom. I*, 1829, s. 107-121.

Saleh, Zaki, *Mesopotamia (Iraq) 1600-1914*, Al-Ma’aref Press, Baghdad 1957,

The Life of the Late General F. R. Chesney, ed. Stanley Lane-Poole, W.H. Allen&Co. London 1885.

Tızlak, Fahrettin, “İngiltere’nin Fırat Nehri’nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)”, *Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 6, Samsun, 1991, s. 293-301.

Tozlu, Selahattin, *Antakya (Hatay) Tarihi Bibliyografyası*, Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları, Elazığ 2009.

Ünal, Sevim, “1830-1840 Yılları Arasında Türk-İngiliz Ekonomik İlişkileri”, *VIII. Türk Tarih Kongresi, (Ankara 11-15 Ekim 1976) Kongreye Sunulan Bildirileri II*, TTK, Ankara 1981, s. 1367-1376.