

## XIX. YÜZYILDA DİCLE-FIRAT ÜZERİNDE SİYASET: OSMANLI-İNGİLTERE NÜFUZ MÜCADELESİ

Zafer YILDIRIM\*

### POLITICS OVER THE TIGRIS-EUPHRATES IN THE XIX. CENTURY: THE OTTOMAN-BRITISH STRUGGLE FOR INFLUENCE

#### Öz

XIX. yüzyılda İngiltere, sömürgelerinin incisi olarak gördüğü Hindistan güzergahında bulunan hammadde ve pazar açısından zengin İran ve Osmanlıyı kendi perisferinde tutmaya gayret etmiştir. Osmanlı ise bu dönemde uzaktaki düşman İngiltere'yi yakındaki düşman Rusya'ya karşı kullanmaya gayret etmiştir. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde İngiltere, Hindistan'a ulaşım konusunda Fırat-Basra güzergahını kullanmayı talep etmiştir. Osmanlı, İngiltere'nin ittifakına duyulan ihtiyaç kadar bölgeyi dünyaya açma arzusu nedeniyle bu talebi reddedememiştir. Ancak bölgedeki İngiliz etkisini kırabilmek için kendisi de nehir taşımacılığına başlamıştır. Lynch şirketi etrafında, iki ülke arasında gelişen nehir taşımacılığındaki mücadele esasında Osmanlı-İngiltere arasında yaşanan hükümler ve nüfuz mücadelesinin görünen yüzünü teşkil etmiştir. Bu çalışma da Batının ve İngiltere'nin bölgeye girme, Lynch şirketinin bölgedeki varlığını artırma gayretine karşı Osmanlı yerel yönetimlerinin ve merkezin aldığı önlemler, bölgede XIX. yüzyılda vuku bulan gelişmeler ışığında analiz edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, Irak, İngiltere, Lynch, Basra.

#### Abstract

As Great Britain considered India “jewel in the crown”, the Ottoman Empire and Iran also received special interest by the Britain which tried to keep them in its sphere of influence as available markets and providers of raw materials. The Ottoman Empire, in turn, considered Great Britain as a valuable partner against Russian expansion and aggression. When Great Britain sought to control the Basra-Euphrates route as an important trade route to India, the Ottomans tried to follow a careful policy to avoid alienating the British while keeping their sovereignty in the region. While giving limited concessions in navigation of the Basra-Euphrates route to British companies, the Ottoman government also formed its own companies to compete with the British. The well-known issue of the British Lynch Company only represents the surface of a complicated relation of cooperation and rivalry between the Ottoman Empire and Great Britain to

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Kocaeli Üniversitesi, e-posta: zafer.yildirim@kocaeli.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-7648-2152>.

dominate the region. This study examines the efforts of Great Britain to gain influence in the region as manifested in the undertakings of the Lynch Company and the resistance shown to them by the Ottoman central government and its local agents during the nineteenth century.

**Keywords:** Ottoman, Iraq, United Kingdom, Lynch, Basra.

## 1. Giriş

İlk uygarlıklar Ortadoğu’da Mezopotamya ve Nil etrafında kurulmuştur. Fırat, Dicle ve Nil nehrini içine alan bölge, uygarlıkların çıktığı yer olurken burası Bereketli Hilal<sup>1</sup> olarak adlandırılmıştır. Batı XI. yüzyıldan itibaren Doğunun zenginliğine ulaşmak için bu bölgeleri ele geçirmeye gayret etmiştir. Bölgeyi XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde ele geçiren Osmanlı üç asır sonra bölgeyi ele geçirmek isteyen yeni imparatorluklarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. XVIII. yüzyılda Fransa’dan Hindistan’ı ele geçirerek bölgeyi sömürgelerinin incisi yapan İngiltere için Mezopotamya önemli hale gelmiştir. Diğer yandan “sanayi çağı” olarak kabul edilen XIX. yüzyıl, sömürgeci güçleri hammadde ve pazar arayışına sevk etmiştir. Bu durum sömürgeci güçlerin dikkatini yeniden Doğu’ya çevirmelerine neden olmuştur. Dönemin en büyük sömürgeci gücü İngiltere için Osmanlı, Hindistan’ın güvenliği ve gelişen sanayinin ihtiyaçları ve pazar konusunda da önem verdiği ülke haline gelmiştir. Yüzyılın ilk çeyreğinde Fransa’nın bölge için oluşturduğu tehdidi Osmanlı’nın da yardımıyla bertaraf eden İngiltere, bu kez Rusya’yı bölge de kendi çıkarlarına tehdit olarak görmüştür. Bu dönemde kendi zayıflığının idrakinde olan Osmanlı, başta askeri ve idari olmak üzere çağın gerektirdiği değişimleri yapmaya çalışmış, dönemin sömürgeci güçlerinden ise uzak durmaya gayret etmiştir. Sorunlar karşısında da yine bu ülkeler arasındaki çıkar çelişkilerinden faydalanmaya çalışmıştır

XIX. yüzyılın başında İngiltere, Hindistan’a giden kısa ve güvenli güzergâh arayışında Fırat-Basra yolunu tercih etmiştir. Bu tercih bölgeye daha yoğun bir şekilde girmesine ve Osmanlı üzerinde nüfuz sahası oluşturmasına vesile olmuştur. Ortadoğu’ya devlet desteğinde gelen İngiliz sermayesinin giderek güçlenmesi ayrı bir nüfuz sahası oluşturması Osmanlı için yeni bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Lynch şirketi de bu yüzyılın ikinci yarısında, Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık yapmak için Irak’a gelmiş ve Irak’ın kaybedilmesine kadar bölgeye ilişkin iki ülke ilişkilerinde yaşanan en önemli sorunun adı olmuştur.

---

<sup>1</sup> Bereketli/Mümbit Hilal (Fertile Crescent) ismi 1916 yılında Amerikalı arkeolog ve doğu bilimci James Henry Breasted kullanmıştır. Araplar ise Dicle ve Fırat arasındaki bölgeye ada anlamına gelen Cezire demişlerdir.

19 yüzyılda Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık ve bununla ilgili Osmanlının takip ettiği politikalarla ilgili önemli eserler verilmiştir. İlhan Ekinci, Uğur Tozlu, Selahattin Akbulut, Sungur Doğançay, Cengiz Orhonlu ve Turgud Işıksal'ın Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık, karşılaşılan sorunlar ve İngiltere ile ortaya çıkan problemleri izah eden makale çalışmaları bulunmaktadır. Ayrıca bu konuyu da içine alan Sungur Doğançay, Âdem Korkmaz ve Mehmet Korkmaz'ın tez çalışmaları mevcuttur. Araştırma konumuyla ilgili İlhan Ekinci ve Burcu Kurt'un kitapları, Osmanlının bu yüzyılda bölgede karşılaştığı sorunları ve yönetim şeklindeki değişiklikleri izah eden Zekeriya Kurşun, Remzi Kılıç'ın kitabı ve Süheyla Yenidünya'nın makalesi vardır. Bu eserler ağırlıklı olarak Osmanlı arşivinden faydalanılarak tarihsel perspektifle yapılmış çalışmalardır. Literatürde bulunan bu eserler makale içerisinde konuyla ilgili olarak Osmanlının bölgede takip ettiği siyasetlerin izahında geniş şekilde kullanılmıştır. Bu çalışma, temel olarak İngiltere'nin Osmanlı Ortadoğu'suna yönelik siyaseti, Dicle ve Fırat konusunda 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren takip ettiği politikalar etrafında kurgulanmıştır. Bu nedenle çalışmada 19. yüzyılda konuyla ilgili yazılan eserler, yine aynı dönemde İngiliz hükümetinin bölgedeki ve Hindistan'daki resmi temsilcileri ile yaptığı yazışmalar, İngiliz Lordlar Kamarası tutanakları ve uzun yıllar Lynch şirketinde kaptan olarak görev yapmış Joseph Svoboda'nın anıları kullanılmıştır. Bu şekilde, temelde konuya Osmanlı perspektifinden bakan çalışmalara İngiltere'nin bakışının da eklenmesi düşünülmüştür. Ayrıca mevcut eserler yanında uluslararası ilişkiler açısından da konunun analizi yapılmaya çalışılarak literatüre katkı sağlanmaya gayret edilmiştir.

Bu çalışma da yukarı da izahı yapılan XIX. yüzyılın başından itibaren İngiltere'nin bölgeye girişi ile başlayan, Lynch şirketi etrafında gelişen Osmanlı-İngiltere nüfuz mücadelesinin analizi yapılmaya gayret edilmiştir. Bu çerçevede konu üç bölüm altında incelenmiştir. İlk bölümde İngiltere'nin bölgeye girişi bunun nedenleri etrafında analiz edilmiştir. İkinci bölümde İngiltere'nin bölgede nüfuzunu artırma gayretine karşılık verebilmek için Osmanlının aldığı tedbirler irdelenmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise Lynch şirketi etrafında görülen nüfuz mücadelesi ve Osmanlının nehir taşımacılığı konusundaki çözüm arayışları bu bölümde incelenmiştir.

## **2. Osmanlı'nın Irak Hakimiyeti ve İngiltere'nin Irak Siyaseti**

XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı devleti Ortadoğu'ya doğru topraklarını genişletir. Bu yüzyılın başında Dicle ve Fırat'ın birleştiği Kurna' ya kadar olan yerler Portekizlilerin elindedir. Bölgedeki yerel çatışmalara taraf

olarak kontrol ettikleri bölgeleri genişletmişlerdir. Osmanlı'nın Irak'ta ki hakimiyeti 1546 yılında Kanuni Sultan Süleyman zamanında Basra ele geçirilerek güçlendirilir. Ancak Basra Körfezi etrafında Osmanlı-Portekiz çekişmesi bir süre daha devam etmiştir. (Korkmaz, 2018: 8) Bu tarihten sonra da bölge İran-Osmanlı mücadelesine sahne olmuş ve el değiştirmiştir. Nihayet Osmanlı'nın Bağdat'ta hakimiyetini pekiştirmesi 1638 yılında gerçekleşir. (Bamforth, 1948) Ancak İran'ın Basra ve Bağdat konusundaki talepleri ve anlaşmazlık devam eder. 1847 yılında II. Erzurum Antlaşmasıyla bu iki kentin Osmanlı toprağı olduğu İran tarafından son kez teyit edilmiştir. (Daei, 2011: 59)

Diğer yandan Osmanlı Devleti bölgedeki su kaynaklarının öneminin de farkındadır. Bu bakımdan Osmanlı yönetimi bölgede sulama ve halkın su ihtiyacı konusunda da çalışmalar yapmıştır. 1620 yılından itibaren Osmanlı barajlar inşa ederek sulama sistemi kurmaya gayret eder. Toplumun su ihtiyacının karşılanması ve tarımda kullanım için sulama kanalları inşa edilir ve bununla ilgili hukuk geliştirilir. Osmanlı Devleti'nin anlayışına göre su kamuya aittir zira, “su Allah'ın hediyesidir, hiç kimse onun sahibi değildir.” (Kolars ve Mitchell, 1991:9)

## **2.1. Dicle ve Fırat'ta Osmanlı İdaresi**

Osmanlılar Dicle ve Fırat'ın stratejik öneminin farkındadır ve bu iki nehirde ulaşım ve taşımacılık için de faydalanmışlardır. Dicle ve Fırat nehirleri Suriye ve Bağdat'a ulaşımında ve bu bölgelerin savunması için Anadolu'dan malzeme ve insan tedarikinde kullanılmıştır. Basra Körfezi'ndeki Osmanlı donanmasının ihtiyaçları ve donanmanın bölgeye intikalinde de karadan olduğu kadar nehirlerden de faydalanılmıştır. Bölgeye gönderilecek gemilerin yapımı için Birecik' de bir tersane inşa edilmiştir. Gemi yapımı ve gemilerin sevki konusunda da ayrı bir talimname hazırlanmıştır. Buradan Basra Körfezi'ne kadar malzeme ulaştırılmıştır. Dicle'nin debisinin arttığı dönemlerde “lalaks” adı verilen tahta sallarla yük taşınabilmiş ve Musul'dan Bağdat'a kadar ulaşılabilmiştir. (Yiğit, 2012: 3397-3418) Fırat nehri daha derin olması nedeniyle daha ağır tonajlı gemiler için kullanılırken, Dicle ise daha çok bölgenin zahire ve hububat ihtiyacının temininde kullanılmıştır. (Orhonlu ve Işıksal, 2011: 89-90) Bölgenin savunulmasında, kalelerdeki askerin iaşesinin temininde ve halkın ihtiyacının giderilmesinde de yine nehirde faydalanılır. İran ile bir savaş veya gerginlik durumunda ise bölgeye sevk edilecek silah, cephane ve iaşenin güvenliği için gemilerde ve gerekse kıyılarda askeri birlikler bulundurulmuştur. XVI. yüzyılda bölgenin güvenliğine yönelik tehditler yalnızca İran veya Portekiz'le sınırlı değildir. (Orhonlu ve Işıksal, 2011: 93-96) Bölge devlet otoritesinin ulaşamaması

nedeniyle başına buyruk yaşayan “Cezayir Arapları”<sup>2</sup> bölgeden geçen vapurlar için sürekli tehdit oluşturmuşlardır. Cezayir Arap kabileleri arasında devleti uğraştıran kabile Ulyanoğulları olmuştur. 1565 yılında yapılan Ulyanoğlu seferi veya Basra-Cezayir seferi sonucunda bu tehdit savuşturulabilmiştir.<sup>3</sup>( Sağırlı, 2012: 46-47)) Ancak daha sonraki dönemlerde de benzer sorunlarla karşılaşmış Basra’nın güvenliğini tehdit eden hadiseler cereyan etmiştir. Diğer bir sorunda Nehir yataklarının bakımsız kalması nedeniyle ortaya çıkmıştır. Nehir yataklarında dolmalar ve nihayetinde de taşkınlar meydana gelmiştir. Nehir yataklarının temizlenmesine yardımcı olması ve gemi seferlerini düzenlemesi için XVIII. yüzyılın başından itibaren bir asır boyunca “Şat Kaptanlığı” oluşturulmuştur. (Orhonlu ve Işıksal, 2011: 98-100)

Hindistan’ın zenginliğinin XVI. yüzyılın başından itibaren Batılı sömürgeciler tarafından keşfedilmesinin akabinde bölge tüm sömürgeciler için önemli hale gelmiştir. Portekizlilerin XVI yüzyılın başından itibaren Hindistan’da ticaret ve koloni kurma gayretlerini Hollanda takip etmiştir. Ancak bu gücünde bölgedeki varlığı çok uzun sürmez ve bir asır sonra İngiltere bölgedeki hakimiyetini kalıcı şekilde ilan eder. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi de bu dönemde bölgedeki faaliyetlerini yoğunlaştırır. Bölgeyi XVII. yüzyılda hakimiyetine alan Fransa burada İngiltere’yi karşısında bulur ve Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) nihayetinde bölge İngiltere’nin eline geçer. Ardından bölgeye ilk valisini iki yıl sonra atar. (Magedera, 2020: 331-343) Yeni Vali Warren Hastings’in aynı zamanda Doğu Hindistan Şirketi’nin başkanı olması, İngiltere’nin Hindistan’ı nasıl gördüğünün izahı gibidir. (Akbulut, 2014: 102) Bölgede kazanan İngiltere ve Doğu Hindistan Şirketi olur. Artık şirket açısından öncelik Hindistan’dan getirilen malların kısa ve güvenli şekilde Avrupa’ya taşınması olur. Bu nedenle Dicle ve Fırat’ın İngilizlerin dikkatini çekmesi kaçınılmazdır. (Magedera, 2020: 331-343)

## **2.2. İngiltere Dış Politikasında Irak: İngiltere’nin Basra Körfezi’ne Girişi ve Nehir Taşımacılığının Başlaması**

Irak’ta, Basra’da ilk İngiliz yatırımın tarihi oldukça eskiye dayanmakta Doğu Hindistan Şirketi’nin 1639’da Basra’da ilk İngiliz yatırımı olarak

---

<sup>2</sup> Dicle ve Fırat’ın birleşmesiyle oluşan Şattül Arap’ı besleyen küçük suyolları bölgede birçok küçük adacıkların oluşmasına neden olmuştu. Bu adacıklar üzerinde yaşayan halka doğal savunma imkânı veriyordu. “Cezayir” kelimesinin Arapça’da ada anlamına gelmesi nedeniyle bu halka “Cezayir/Cezair Arapları” denilmiştir.

<sup>3</sup> Ulyanoğlu isyanı ve isyanın bastırılması ile daha ayrıntılı bilgi için adı geçen eser: s.44-93.

fabrika açmasına kadar uzanmaktadır. (Bamforth, 1948: 18) İngiltere'nin ardından 1721 yılında Fransa'nın bölgedeki varlığı bir misyoner grubun Basra'ya gelmesiyle başlar. Ancak faaliyetlerinde İngilizler gibi devletten destek alamamaları faaliyetlerinde başarısız olmalarına neden olur. (Doğançay, 2015: s.21) İngiltere'ye ilk olarak Bağdat'ta 1755'de büro açma izni verilir. (Ireland, 1938: 35-39) İngiltere Basra'daki İngiliz çıkarlarını korumak için ilk konsolosluk açma izni ise 1764'de alınır. (Bamforth, 1948: 18) Hiç kuşku yok ki bu izinde Ka'ab aşiretinin 1763 yılında Basra'ya saldırılarını durdurabilmek için yerel yöneticilerin İngiltere'den yardım istemesinin de payı vardır. Bu saldırılar İngiltere'nin Bombay'dan üç yıl sonra altı savaş gemisi göndermesiyle ancak durdurulur. (Ireland, 1938: 36) 1776 yılında Basra, İran Şahı Kerim Han zamanında üç yıl süreyle İran'ın hakimiyetine geçer. (Ágoston ve Masters, 2009: 79) Osmanlı bu sorunları bertaraf ettikten sonra ancak İngiltere'nin 1783'de yerel halktan bir görevli tayini yapmasına izin verir. Bu kişinin görevi İngiltere ve Hindistan arasında istihbarat taşımak ve Napolyon'un Mısır ve Hindistan'a saldırması konusunda istihbarat toplamaktır. (Bamforth, 1948: 19) Bağdat'a 1798 yılında Doğu Hindistan Şirketi'nin resmi görevlisi olarak giden Harford Jones resmi yazışmaların iletilmesi, Bağdat valisiyle görüşmek ve bölgede faaliyet gösterdikleri düşünülen Fransız ajanlarına karşı önlem almakla görevlendirilir. (Ireland, 1938: 23-26) Bu dönemde Napolyon'un Hindistan'a saldırma planları kapsamında ikinci kez Fransızlar bölgeye gelirler. Albay Sebastiani Fırat-Basra üzerinden Körfez'e inebilme konusunu araştırmakla görevlendirilmiştir. Bu ziyaret İngiltere'yi kaygılandırırken dönemin Bağdat Valisi Hafız Ali Paşa'nın Fransızlarla anlaşmaya varması İngilizlerin harekete geçmesine ve paşaya cephe almalarına neden olur. Ancak Avrupa'da zorlanan, Mısır'da yenilen Napolyon'un Ortadoğu'daki varlığı sona ermiş ve İngiltere rahatlamıştır. (Doğançay, 2015: 22-23) İngiltere Irak'ta ve Ortadoğu'da Fransız varlığına son vermeye gayret ederken diğer yandan da Irak'ta ki varlığını artırma gayretindedir. 1802'de İngiltere'nin İstanbul büyükelçisi Lord Elgin'in aldığı berat ile birlikte resmi olarak İngiltere'nin Bağdat konsolosu olarak Harford Jason atanmıştır. (Bamforth, 1948: 22) Ancak bu beratın içeriğine bakıldığında bir konsolos yetkisinin olmadığı, Doğu Hindistan Şirketi'nin temsilcisi konumunda olduğu anlaşılmaktadır. Ancak tam yetkili bir konsolos ataması 1839 yılında Musul'a yapılan atamayla gerçekleşir. (Bamforth, 1948: 21)

XIX. Yüzyılın ikinci çeyreğinin hemen başında Hindistan için Rusya tehdit olarak görülmeye başlanır. İngiltere açısından tehlike Rusya'nın İran üzerindeki etkisini artırıyor olmasıdır. Rusya'nın bu tutumunun yalnızca ticari hedefler için olmadığı düşüncesi vardır. Nihai hedefinin İran Körfezi üzerinden Basra'ya doğru nüfuz sahasını genişletmek olduğundan kaygı

duyulmaktadır. (Ireland, 1938: 23-26) Bu kaygıyı besleyen diğer bir hadise de Rusların 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında Doğu Anadolu'nun büyük bir bölümünü ve Fırat'ın çıktığı kaynakları da ele geçirmeleridir. Her ne kadar Edirne Antlaşması ile bölgeyi terk etmişlerse de yeniden ele geçirmeleri mümkündür. (Akbulut ve Tozlu, 2012: 419) Bu endişeyi dillendiren Lordlar Kamarası üyesi William Patrick Andrew'a göre, tıpkı asırlar önce Roma imparatorları Trajan ve Julian'ın yaptığı gibi o dönemde Fırat'ın yukarı kıyısına sahip olan Rusya'nın Ermenistan üzerinden Fırat'ı kullanarak Buşehr'e inebilme ihtimali vardır. (Andrew, 1857: 17) Bu kaygı İngiliz parlamentosunda Doğu Hindistan Şirketi'nin hesaplarının ele alındığı toplantı da gündeme gelir. Kaygı Rusya'nın Hindistan'a ulaşma ihtimalinin olup olmadığı ve hangi güzergahları böyle bir amaç için kullanabilecekleri yönündedir.<sup>4</sup> Bu kaygının tamamen bertaraf edilmesi için Hindistan'a giden güvenli ve kısa bir yolun bulunması ve güvenliğinin temini İngiliz çıkarları açısından hayati öneme sahiptir. Gündeme gelen Dicle-Fırat-Basra güzergahı, Hindistan'a ulaşımında alternatif olabilecek İran, Belucistan ve Afganistan güzergahından daha kısa ve güvenli görülmektedir. Bu nedenle bu iki nehir İngiltere için önemli hale gelmiştir.

Aslında Doğu Hindistan Şirketi'nin bu güzergahın Hindistan'dan gelen malların ulaştırılması açısından en kısa yol olduğu konusundaki düşüncesi, Basra'da ilk konsolosluğun açıldığı 1764 yılına kadar gitmektedir. Ancak bu konuda ilk somut adım 1831 yılında asker ve araştırmacı Francis Rawdon Chesney'in Fırat nehrinden Basra Körfezi'ne yolculuk yapmasıyla başlar. (Britannica, 2019) Dicle ve Fırat üzerinden Hindistan'a ulaşım konusu İngiliz Parlamentosu'nun gündemine de gelir. Konu ile ilgili olarak oluşturulan özel komitenin hazırladığı iki yüz sayfalık raporda bölgenin iklimi, topografik, demografik yapısı, bu taşımacılığın İngiltere'nin dış politikası ve ekonomisine katkıları ve bu taşımacılığın avantaj ve dezavantajları ayrıntılı olarak ele alınır. Bu raporun son sayfalarında ise konu edilen nehirler için yapılması uygun görülen

---

<sup>4</sup> Meclis Alt Komisyon Başkanı Thomas Hyde Villiers'in soruları Rusya'nın Hindistan'a ulaşma ihtimalinin olup olmadığı ve hangi güzergahları böyle bir amaç için kullanabilecekleri yönündedir. Şirket adına soruları cevaplayan Thomas Peacock ise Rusya'nın bölgede donanmasının olmaması nedeniyle Büyük İskender'in takip ettiği güzergahı takip ederek Ermenistan üzerinden aşağıya inemeyeceği yönündedir. Diğer bir soru ise Rusya'nın Fırat üzerinden İran Körfezi'ne uğramaksızın Hindistan'a ulaşabilme ihtimalidir. Peacock'un verdiği cevap, kendilerinin orada güçlü bir deniz gücü olmaması halinde ulaşabilecekleri ve Buşehr'de donanma oluşturabileceklerini söyler. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Minutes of Evidence Taken Before the Select Committee on the Affairs of the East India Company*, 17 Mart 1832, The House of Commons, London, 16 August 1832, s.119-124.

gemilerin ayrıntılı çizimlerine yer verilmiştir. (Report, 1834) Bu görüşmelerin ardından İngiliz Parlamentosu 1834 yılında Fırat üzerinde taşımacılık yapılmasını araştırmak üzere iki nehir gemisinin yapımı için 20000 sterlin ödenek verilmesini kabul eder. (Bamforth, 1948: 36) Ancak diğer bir sorun da Osmanlı hükümetinin bu sefer için izin vermesidir. İngiltere büyükelçisi tarafından yapılan müracaata yalnızca Fırat nehri için olumlu cevap verilir. (Akbulut, 2014: 105-106) Bir yıl sonra Chesney resmi olarak iki gemiyle bu güzergahı test etmek için gönderilir. (Britannica, 2019) Dicle ve Fırat isimli iki gemiyle Bilecik'ten başladığı yolculukta Dicle batarken diğeri yoluna devam edecek ve bir yıl sonra Basra'ya ulaşarak Fırat üzerinden Basra'ya ulaşmanın mümkün olduğunu kanıtlar. (Akbulut ve Tozlu, 2012: 433-434)

Ancak nehirde taşımacılık faaliyetinin başlaması Osmanlı Devleti ile Mehmet Ali Paşa arasındaki gerginlik nedeniyle 1842 yılına sarkar. Fransa'nın Mehmet Ali üzerinden bölgeyi kontrol etme gayreti de İngiliz çıkarlarına ters düşerken dönemin İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Palmerston (Henry John Temple, 3rd Viscount Palmerston) doğrudan veya dolaylı Hindistan'ın egemenliğine yönelik hiçbir adıma izin verilmeyeceğini ilan eder. (Ireland, 1938: 37-38) İngiltere'nin Fırat nehrinde başlattığı silahlı gemilerle ticari taşımacılık, Dicle nehrinde de benzer şekilde taşımacılık yapılması için örnek teşkil eder. 1840-1841 yılında Doğu Hindistan Şirketi'ne ait dört silahlı nehir gemisi (Asur, Nemrud, Nitocris ve Fırat) Hindistan donanmasından Henry Blosse Lynch'in emrinde Basra'dan Bağdat'a sefer yapmaya başlar. Bu seferler bölgedeki İngiliz nüfuzunun ilanıdır. (Uğuz, 2016: 112) Bu görev Lynch'in bölgeyi tanımasına ve nehir taşımacılığın yapılabileceği konusunda fikir sahibi olmasına vesile olur. Yapılan bu seferler Dicle'nin gemi taşımacılığı için uygun olduğunu da kanıtlar. Diğer yandan ise Bağdat'tan Musul'a gitmenin mümkün olmadığını da ortaya koymuştur. Akıntı ve nehir yatağının Musul'a kadar gemi seferlerine uygun olmaması bir hayal kırıklığı yaratsa da Basra-Bağdat arasında gemi seferleri devam eder. (Keskin, 2012: 27-28)

### **2.3. Nehir Taşımacılığının Başlaması: Fırat ve Dicle Seyr ü Sefer Şirketi**

İngiltere'nin ilk taşımacılık firması 1832 yılından beri Bağdat ile İran Körfezi arasında yelkenli gemiler ile ticaret yapan (Hoskins, 2019: 431-432) ve aynı zamanda Bağdat'ta Bombay Hükümetinin bölgede posta nakil görevlisi olarak da görev yapan Alexander Hector tarafından 1837 yılında kurulur. Bir yıl sonra bunu Henry Blosse Lynch ve kardeşleri Thomas ve Stephan ile birlikte kurdukları firma takip eder. Ancak bu firmalar yalnızca



yerel yöneticilerin kontrolünde onların istedikleri nakliyatı yapmakta kullanılır. Ticaret ve firma taşımacılığı yapmalarına izin verilmez. Nihayet bu durum İngiltere hükümetinin araya girmesi sonucunda değişir ve Lynch kardeşlerin ticari amaçlı olarak Dicle nehrinde taşımacılık yapmasına müsaade edilir. 1861 yılında Thomas Lynch, kardeşleri ile birlikte “Fırat ve Dicle Seyr ü Sefer Şirketi”ni (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company) kurar. Şirket bir yıl sonra Londra Şehri (City of London) isimli gemilerini Dicle nehrinde sefere koyarak Basra ve Bağdat arasında taşıma işine başlar. (Bamforth, 1948: 111) 1865’de işlerin gelişmesine paralel şekilde Dicle isimli gemi de sefere konur. Ardından Dicle nehrinde kargo taşımaya da başlarlar. Bu taşımalarla ilgili Musullu bir Hristiyan olan ve 1862 yılından itibaren Lynch şirketinde çalışmaya başlayan Joseph Svoboda’nın 1902 yılında şirketten ayrılmasına kadar olan dönemde tuttuğu günlükler o dönemde yaşananlarla ilgi olarak önemli bir kaynak teşkil eder.<sup>5</sup>

1850’de Fırat’a paralel bir demiryolunun yapımı projesi gündeme gelir. Ancak maliyetinin fazlalığı artık başbakan olan (1855-1858 ve 1859-1865 yıllarında başbakan) Lord Palmerston’ın bu projeye karşı çıkmasına neden olur. Projeyi destekleyenler Rusya’nın Erivan-Kars üzerinden Fırat ve Basra’ya bir demiryolu yapımı projesi olduğunu ve bunun İngiliz çıkarlarına ters olduğunu ileri sürerler. Bu projenin destekçileri arasında

Chesney başta olmak üzere birçok Lordlar Kamarası üyesi bulunmaktadır. Bu amaçla başkanlığını Lordlar Kamarası üyesi olan William Patrick’in yaptığı (Euphrates Valley Railway Company) Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi kurulur. Parlamento’da ve kamuoyunda bu demiryolunun İngiltere’nin çıkarları ve ekonomisine olan getirileri ile alternatif güzergahlara göre ekonomik ve siyasi avantajlarının sıralandığı raporlar yayınlanır. Raporlarda bölge halkının böyle bir girişim konusundaki tepkisin kontrol edilmesi açısından padişahın İslam halifesi kimliğinin faydalı olabileceğine işaret edilirken, sultan kimliğinin etkisinin ise artık sınırlı olduğunun dile getirilmesi ilgi çekicidir. (Andrew, 1857. 5-53) Ancak tüm argümanlar Başbakan Palmerston’ın direncini kırmaya yeterli olmaz. Proje her ne kadar Lord Palmerston döneminde hükümet tarafından dikkate alınmasa da XX. yüzyılın başına kadar gündemde kalmıştır.

---

<sup>5</sup> Toplam 53 ayrı defterde toplanan ve bazıları 200 sayfadan bazıları ise 459 sayfadan oluşan Svoboda’nın günlüklerine <https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/iraqdiaries/search> adresinden ulaşılabilir.

### 3. Osmanlı'nın Irak'ta İdareyi Güçlendirme Gayretleri: Irak'ın Merkezden Yönetilmesi ve Dicle Nehrinde Taşımacılık

İngiltere'nin bölgedeki varlığını artırma gayretinde olduğu XIX. yüzyılın başında Osmanlı Devleti de Irak üzerinde yeniden yönetimini kuvvetlendirme arzusundadır. XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Bağdat ve Basra Kölemen kökenli paşalar tarafından yönetilirken merkezi yönetim 1831 yılından itibaren bölgeyi doğrudan merkeze bağlama konusunda daha ciddi adımlar atmaya başlar. (Bamforth, 1948: 1-2) Bu tarihten sonra bölge merkezden gönderilen valiler tarafından yönetilir. Bu değişiklikte Osmanlı Devleti'nde bu yüzyılın başından itibaren genel olarak idari yapıda görülen restorasyon ile yerel yönetimlerde ve orduda ıslah gayretlerinin etkisi vardır. Irak'ta ise Kölemen paşaların vergilerini düzenli göndermemeleri, İngiltere'nin Bağdat konsolosları ile olan ilişkileri ve Vahhabi tehdidi konusunda merkezin emirlerini dikkate almamaları Osmanlı Devleti'nin buradaki merkezileştirme politikalarında etkili olmuştur.<sup>6</sup> (Yenidünya, 2009: 1-14)

Ancak yapılan idari revizyonların nedenini yerel yöneticilerde görülen yozlaşma ile açıklamak yeterli değildir. Bunda bu yüzyılda İngiltere'nin yukarıda izah edilen Ortadoğu'ya ve Irak'a daha fazla girme gayretinin de merkezin bu reformlarını hızlandırdığı söylenebilir. Yapılan reformlar mahalli yönetimlere de yansır. Yeni yapılanma sonucunda yeni idari birimler ortaya çıkar. XIX. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar Bağdat Eyaletine bağlı bir kent olarak yönetilen Basra bu dönemden sonra ise ayrı bir eyalet olarak yönetilmeye başlanır. (Özbaran, 1971: 54-58) Eyalet yapılmasından sonra Basra'ya Amâra, Müntefik, El-Hasâ sancakları bağlanır. Böylece güçlü bir yönetim birimi oluşturulmaya çalışılır. (Kılıç, 2011: 48-50)

---

<sup>6</sup> XVIII. yüzyılın başında Kölemen valiler rakipleriyle mücadele ederek merkezin emirlerinin hilafına vali olup bunu merkeze kabul ettirir hale gelmişlerdi. Bunun ilginç bir örneği köle olarak geldiği Bağdat'ta Kölemen vali olan Gürcü asıllı Davud Paşa'dır. Esasında başarılı icraatlar yapan paşa, 1822 ve 1831 yıllarında iki veba salgını, binlerce insanın ölümü ve Dicle ve Fırat'ının taşması gibi büyük felaketlerle karşılaşmış hatta 1831'deki felaketten kendisini bile zor kurtarmıştır. Sultan II. Mahmud'un vergiyi geç gönderme gerekçesiyle görevinden azletmesine direnmiş ancak üzerine gönderilen Ali Rıza Paşa kuvvetlerine bitkin Bağdat'ı ve kendisini teslim etmiştir. Kölemen valilerin sonuncusu olarak da tarihe geçmiştir. Bu konuda bkz. Charles Issawi, *The Fertile Crescent 1800-1914* (Oxford & New York: Oxford University Press, 1988), s.102-103.

### 3.1. Dicle Nehrinde Taşımacılık

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bölgenin önemine ve İngiltere'nin ülkenin bekası için oluşturduğu tehdide vakıf olan valilerin önemli icraatları görülür. Bunlardan Namık ve Midhat Paşalar Osmanlının bölgedeki varlığının tesisinin Arap Yarımadasının elde tutulmasına bağlı olduğunu görürler. Bunu sağlamanın yolunun da Bağdat'ın ekonomik ve siyasi olarak güçlü olmasıyla mümkün olduğunu düşünürler. (Kurşun, 1998: 81) Osmanlı yöneticileri Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur seferlerinin yapılmasının İngiltere'nin bölge de takip ettiği siyasete karşılık verebilmek açısından önemini idrak etmişlerdir. Bunun ayrıca bölgede devletin varlığının ihdas edilmesi açısından da önemli olduğu kanısındadırlar. Gözlüklü Reşid Mehmed Paşa ve Namık Paşa dönemlerinde başlayan bu çabalar Mithat Paşa döneminde de devam eder. Midhat Paşa'nın valiliğe gelmesinden sonra yaptığı icraatlardan ilki Kuveyt'i Basra'ya bağlamak ve Körfezin güvenliğini sağlamak olur. Bu siyaset paşanın bölgede İngiliz varlığının sınırlandırılması yönünde attığı ilk adım olarak görülebilir. İkinci adım ise artık işlevsiz hale gelen Basra tersanesinin yeniden faaliyete geçirilmesi ve hizmet vermeyen personelin yenilenmesi olarak verilebilir. Paşa'ya göre Basra, Yemen ve Cidde sahillerinin korunması, bölgede Osmanlı hâkimiyetinin devamı ve bölgede nüfuzunu giderek artıran İngiltere'nin engellenebilmesi açısından önemlidir. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Basra ve Süveyş kanalı arasında vapur seferi düzenlenmesinin de önemine vurgu yapar. (Kurşun, 1998: 82-83)

### 4. Dicle Nehri'nde Osmanlı'nın İngiliz Nüfuzunu Kıрма Teşebbüsleri ve Lynch Şirketinin Üstünlüğü

İngiltere'nin XIX. yüzyılın ikinci yarısında taşımacılık konusundaki gayretleri yerel yöneticileri de buna karşılık verme yönünde harekete geçirdiği görülmektedir. İlk olarak Bağdat valisi Gözlüklü Reşid Mehmed Paşa 1855'de Belçika'dan iki gemi satın alır ve iki yıl sonra bu gemilerle Dicle'de taşımacılığa başlanır. Ancak vefat ettiği için bunu kendisi göremez. (Bamforth, 1948: 110) Bu yöndeki gayretler ikinci kez Bağdat valiliğine atanan Namık Paşa döneminde de devam ettirilir. Paşa, Basra tersanesini ıslaha çalışır ve üç yeni gemi ile Lynch şirketinin hakimiyetini kırmayı dener. "Umman-ı Osmani" şirketini kurar. (Doğançay, 2016: 48) Buharlı gemi taşımacılığı için halihazırda önceden kurulan Aziziye Kumpanyası halen çalışmaktadır. Ancak bu firmanın Kızıldeniz'de taşımacılık yapması dikkate alınarak ayrı bir firmanın kurulması uygun görülür. (Ceylan, 2011: 192) Getirilen bu iki vapur Bağdat'ta hizmete hazır hale getirilmesine karşın işletmeye konulamaz. Mithat Paşa'nın Bağdat

valiliği döneminde üçüncü vapur da hizmete hazır hale getirilir. Bunlara ilave beş gemi daha alınarak Dicle nehrinde sekiz gemi ile taşımacılığa başlanır. Bu amaçla Paşa'nın inisiyatifiyle "İdare-i Nehriye" (Nehir İdaresi) isimli vapur işletmesi kurulur. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Basra-Kızıldeniz arasında artması muhtemel ticaret içinde önlem alınmış ve denize de dayanıklı gemiler alınmıştır. Umman-ı Osmani şirketi yeniden canlandırılır ve şirket ilk yılında önemli kâr elde eder. Kurna-Basra-Kuveyt ile Buşehr ve Bahreyn arasında düzenli seferler yapılır. Ayrıca açık artırmadan alınan ve Babil ismi verilen gemiyle üç ayda bir Londra'ya sefer düzenlenmeye başlanır. (Kocahanoğlu, 1997: 108-110, 117-118) Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'nu açılan bölgelerinde gemiler için kömür depoları oluşturulur. (Korkmaz, 2005: 63) Ayrıca Aden Maskat ve Buşehr'de liman ve diğer hizmetlerin yürütülmesi gayesiyle ofisler açılır. Ardından Fırat nehrinde ulaşım el vermeyen Filyovi, Cebe ve Alus adaları etrafı temizlenir. Buna karşın Fırat'ın hızının düşmediği görüldüğünden Avusturya'dan hızlı ve akıntıya dayanıklı gemi alınır. Meskene ismi verilen gemi Paşa'nın görevinden ayrılmasından sonra hizmete girer. (Kocahanoğlu, 1997: 118-111) Ülke içinden ve dışından yeni taşıma şirketleri kurulması yönünde talepler gelir. Ancak bu taleplere mevcut şirketin zarar etmemesi için sıcak bakılmaz. Tüm bu önlemlere karşın şirket Lynch şirketi karşısında tutunamaz. İdari yeteneksizlikler ve yolsuzluklar bunda etkili olduğu düşünülmektedir. Diğer yandan yeni bir taşıma firmasına izin verilmemesi Lynch'i tekel haline getirirken bu konuda yüksek fiyatlar talep etmelerine imkân verir. (Ekinci, 1999: 83-89)

#### **4.1. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Taşımacılık: Lynch Şirketinin Dicle Hakimiyeti**

Lynch şirketi yalnızca taşımacılıkla meşgul olmaz, ticarete de el atar. Svoboda'nın günlüğünde 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle devletin bölgeye buğday ihracatı yasağı koyduğu ve buna Lynch şirketinin karşı çıktığı, bu konuyla ilgili sorunlar yaşandığı verilmektedir. Bir yıl sonra ise yoğun kış şartları nedeniyle bölgenin iâşesinin temininde ciddi sorunlar ortaya çıkar. Bunu fırsata çevirmek isteyen Lynch şirketinin Dicle'de derinliğin düşük olduğu yerlerde gidebilen hafif mavnalarla Karaçi'den ithal ettikleri buğdayı bölgeye getirirler. Yaşanan kıtlık karşısında Bağdat Valisi Mehmed Takiyeddin Paşa firmanın ithalatına izin verir. Ancak mevcut sorunların hafiflemesi ve bölgede görülen kıtlığın azalması üzerine vermiş olduğu izni yılın sonuna doğru geri alır. (Keskin, 2012: 39) Bunun üzerine Thomas Lynch bu yasağı kaldırmak için Babiali ve İngiliz hükümeti nezdinde girişimlerde bulunur. Ancak olumlu bir sonuç alamaz ve bu durumu Abdülhamid'in "ticari kıskançlığının ötesinde İngiliz paranoyasından kaynaklandığını" belirterek "Şirketin Irak'ta ki

operasyonlarının üzerinde Türk ve Yahudi komplosunun olduğunu” ileri sürer. (Chess, 2014: 44-45) Öyle anlaşılmaktadır ki İngiliz hükümeti de bu konuda Lynch’in itirazı konusunda yeterince tatmin olmamış veya bu sorunu Babıali ile yeni bir sorun yaşamak için yeterli görmemiştir. 1883 yılında Basra Valisi Hüseyin Fevzi Paşa Dahiliye Nezareti’nin talimatıyla Lynch firmasının gemilerinin seferlerini durdurur. Bakanlığın bu konudaki gerekçesi Lynch şirketinin izninin yalnızca Fırat nehri için olduğu ve Dicle nehrinde taşımacılık yapma izinlerin olmadığı yönündedir. (Chess, 2014: 45-46) Paşa, kargo taşımaksızın şirketin iki gemisinden biri olan Mecidiye gemisinin seferine izin verir. Diğer gemi Halife’nin seferine ise izin vermez. Sorun genişler ve iki ülke ilişkilerinde gerginliğe neden olur. Svoboda’ya göre sorun bir Osmanlı-İngiliz savaşına doğru gitmektedir. Nihayet İngiliz ganbotu Philomel’in 24 Temmuz 1883’de Basra ‘ya ulaşmasından sonra İstanbul’un Basra valisine Lynch şirketiyle ilgili tüm yasakları kaldırması talimatı verdiğini ileri sürmektedir. Ancak Svoboda’nın anılarında Osmanlı zaptiyelerinin vapurların Kut’dan kömür almalarını engellediklerini ifade etmesinden anlaşılan sorun halen çözülememiştir. İngiltere’nin Paşa’nın görevden alınması yönünde bir gayreti olmuş, ancak bunda başarılı olamamıştır. (Chess, 2014: 47-48)

Ancak bu sorunun başlangıcı yeni değildir. Necip Paşa’nın valiliği döneminde de benzer bir sorun yaşanmıştır. Vali, Chesney’e verilen izine göndermede bulunarak iznin yalnızca Fırat nehrinde geçerli olduğunu belirtmiştir. İngiltere’nin o dönem İstanbul Büyükelçisi Sir Canning de Babıali’ye gönderdiği bir yazı ile vergilerinin ödenmesi halinde Fırat’da olduğu gibi Dicle’de de taşımacılık yapabilme haklarının 1838 Balta Limanı Antlaşması’nda yer aldığını belirtmiştir. (Brant ve Parkes, 1913: 19) Lynch’e göre sorunun siyasi bir boyutu bulunmamaktadır. Sorunun nedeni konusunda 1886’da yaptığı açıklamada “Türkler yabancı girişi konusunda oldukça kıskançlar ancak kendileri de herhangi bir iş yapamamaktadırlar.” der. Lynch, Chesney’e Fırat nehrinde seyr ü sefer için verilen iznin Dicle içinde geçerli olmasının doğru olduğunu, çünkü iki nehrin tek bir nehir olarak düşünülmesi gerektiğini dile getirir. Bu konuda İngiltere büyükelçiliğinin tutumunu da eleştiren Lynch, kendisinin engellenmesine Yahudi Sassoon ailesinin yanı sıra İngiltere’nin de katkısının olduğunu ileri sürmektedir. Ancak bu dönemde seferlerinde bir engellemede söz konusu değildir. Sadece üçüncü bir vapura ve ek duba bağlamasına müsaade edilmemektedir. Ağustos 1899’da Svoboda’nın “tanıdık” olarak tanımladığı bir sorunla karşılaşılır. Sorunun “tanıdık” olmasının nedeni Basra Valisi Hidayet Paşa’nın İstanbul’dan Lynch’in gemi seferlerinin durdurulması yönünde telgraf aldığını şirkete iletmesidir. İngiltere’nin Basra konsolosu bu emrin Bahriye Nezareti tarafından verildiğini öğrenir. Emrin Babıali’den gelmediğinin anlaşılması üzerine

sefere devam kararı alınır ve herhangi bir engelleme olmaz. Öyle anlaşılmaktadır ki Lynch şirketi konusunda Osmanlı makamları arasında koordinasyon eksikliği vardır ve İngiltere'nin desteğini arkasında gören Lynch şirketi de bu “tanıdık” vakayı ciddiye almamıştır. (Svoboda, 1899: 358-361)

#### **4.2. Babıali'nin Dicle ve Fırat Nehirlerinde İngiliz Nüfuzu Karşısında Çözüm Arayışları: Hamidiye Vapur İdaresi ve Özel Müteşebbise İzin Verilmesi**

Her ne kadar Osmanlı merkezi ve yerel yönetimi hukuki ve fiili zeminde Lynch üzerinden İngiliz varlığının bölgede genişlemesine müsaade etmemeye çalışsa da kendisinin taşımacılık konusundaki sorununa çözüm bulamamıştır. Umman-ı Osmani ve İdare-i Nehriye'nin hizmetlerinde ve gelirlerindeki gerileme birçok eleştiriye konu olurken diğer yandan Lynch şirketi de üçüncü bir gemi için baskısını artırmıştır. Bu krizin ortasında tahta çıkan II. Abdülhamid Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık yapma imtiyazını Hazine-i Hassa'ya devrederek Umman-i Osmani'nin problemlerini de yüklenir. 1886'da yapılan bu devir ardından yeni bir şirket kurulması konusundaki çalışmalar Abdülhamid'in kontrolü elinden bırakmak istememesi, diğer yandan da mevcut şirkete ortak olan yerel sermayedarların buna karşı çıkmaları üzerine başarısızlıkla sonuçlanır. (Ekinci, 2011: 445-457) Nihayet II. Abdülhamid tamamen Hazine-i Hassa'nın sahibi olduğu yeni bir şirket kurulması talimatının ardından 1904 yılında yeni şirket Hamidiye Vapur İdaresi seferlere başlar. Umman-i Osmani'de bu şirkete devredilir. Yeni şirketin Lynch ile rekabet gücünün artırılması için yeni gemi alımına ve yönetim değişikliğine gidilir. Almanya'dan iki vapur alınır. Bu gemiler; kazanlarının büyüklüğü, taşıma kapasiteleri, motorlarının gücü ve elektrik kullanarak gece aydınlatma yapabilme avantajlarıyla Lynch'in gemilerinin çok üstünde özelliklere sahiptirler. Daha da önemlisi saatte ortalama 10 mil hız yapabilme kapasiteleri Bağdat'a ulaşımı en az bir gün kısaltacaktır. Daha profesyonel bir yönetim için şirketin müdürlüğüne Sassoon Efendi (Eskell) getirilir.<sup>7</sup> Böylece şirketin gemi sayısı altıya çıkarken Lynch'in gemi sayısı iki de kalır. (Issawi, 1988: 249-250) Ancak Umman-i Osmani' den devralınan gemilerin ikisinin bozularak devre dışı kalması, diğerlerinde ortaya çıkan arızalar, personelin işletmedeki bilgisiz ve yeteneksizlikleriyle birleşince

---

<sup>7</sup> Iraklı Osmanlı Yahudi bir ailenin mensubu olan Sassoon Eskell, (1860-1932) özellikle Lynch firmasının İdare-i Nehriye ile birleşmesine karşı çıkışı ve bu konuda Irak'ta ve Meclis'i Mebusan üyesi olarak yaptığı çalışmalarla adını duyurmuştur. Irak'ın kuruluşunda da yer alan Eskell, beş yıl süresince de Irak Maliye Bakanlığı görevini yürütmüştür.

yeni şirkette bekleneni veremez. Buna ilave olarak alınan iki geminin de açık denize uygun olmadığı anlaşılır. Bunun üzerine yeni yatırıma gidilir ve mevcut personel işten çıkarılarak yenilerinin alımına çalışılır. Bahriyeli subaylardan faydalanılmaya çalışılmasına karşın şirket açık verir. Müslüman halkta İngiliz gemilerini kullanmamaları yönünde teşvik edilmesine karşın sonuç değişmemiştir. Tüm önlemlere karşın bu şirket de zarar eder. 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından bir yıl sonra şirket yeniden Bahriye Nazırlığı'na devredilirken ismi de yeniden İdare-i Nehriye olur. (Ekinci, 2011: 445-459) Ancak mevcut sorunlar isim değişmekle bitmemiştir. Bu dönemde yeni çözüm önerileri ve talepler gündeme gelir. Dönemin Bağdat Valisi Necmeddin Bey gemilerin özel müteşebbise devrinin bir çözüm olabileceğini ileri sürer. Ticaret ve Nafia Nezareti böyle bir devrin mümkün olmadığını ancak Osmanlı tebaasından olması şartıyla isteyenlere işletme ruhsatı verilebileceği bildirir. Bu izin etrafında ilk müracaat yapan Ağa Cafer Çelebi isimli girişimci Fırat nehrinde iki vapur işletme hakkını elde eder. Ancak vapur bulundurma hakkını Nasiriye (Müntefik) kentinin kuzeyinde kullanabilecektir. (Kurt, 2009: 17-18) Mevcut şirketin durumu konusunda diğer bir öneri de şirketin daha büyük bir sermaye katılımına açılarak oluşturulacak bir anonim şirkete devridir. Ancak Ticaret ve Nafia Nezareti yeni şirketin yine Lynch şirketi ile rekabet etmek zorunda kalacağını, bu rekabeti engellemek için Lynch'in ruhsatının iptalinin ise İngiltere ile soruna neden olabileceğini belirtir. Buna karşın Nezaretin önerisi Lynch'in de iştirakiyle Osmanlı bayrağı taşıyan bir anonim şirketin kurulmasıdır. Lynch şirketinin de bu teklife olumlu bakması üzerine görüşmelere başlanır. Konu kamuoyuna intikal ettiğinde Meclis'te ve kamuoyunda ciddi bir tepki ile karşılaşılır. İttihat ve Terakki bu öneriyi desteklese de bölge milletvekillerinden, eşraftan ve aydın kesimlerden tepkiler gelirken Irak'ın farklı kentlerinde de gösteriler yapılır. Tasarı, Meclisi Mebusan'dan geçse de Hüseyin Hilmi Paşa hükümeti Ocak 1910'da istifa ederken tartışmalar durur.<sup>8</sup> Ardından birçok yerel girişimci Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletme ruhsatı için müracaat eder ve yeni taşımacılık firmaları kurulur. (Kurt, 2009: 41) Basra'dan dünyanın farklı kentlerine Rusya'dan Hollanda'ya kadar birçok ülke yük ve yolcu taşırken bunların arasında bir tane dahi Osmanlı gemisi bulunmamaktadır. (Korkmaz, 2018: 191-193)

Yüzyılın başında Almanya'ya İstanbul-Bağdat-Hicaz demiryolu yapım işinin verilmesi ve bunun Basra'ya kadar uzatılmasının planlanması nehir taşımacılığı konusunda İngiltere ile yaşanan sorunun Almanya'nın da dâhil

---

<sup>8</sup> Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kurt, a.g.e, s.17-41. Burcu Kurt, Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler - Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü 1909-1913 (İstanbul: Ofset Yapımevi, 2009)

olduğu bir gerginliğe dönüşmesine neden olur. Dicle ve Fırat'a paralel demiryolu yapımı yarım asır sonra bu defa Almanlar tarafından gündeme getirilmiştir. Almanların Osmanlıdaki bu yatırım gayretleri nehir taşımacılığına kadar yayılır. 1847 yılında kurulmuş olan Hamburg-American Line (Hamburg-Amerika Hattı) XX. yüzyılın başında nehirden dünyanın farklı kentlerine taşımacılığı başlar. (The Hamburg America Line, 2020) II. Meşrutiyetin ilanının ardından kurulan hükümet yabancı yatırımcıyı çekmek arzusundadır. Bu bağlamda da Bağdat'a yatırımın özendirildiği ve Bağdat'ın Hindistan'dan Avrupa'ya giden ticaret üzerinde önemli bir merkez yapılmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Dicle bağlantılı olarak çalışan Rusya'nın beş gemisi bulunmaktadır. 1908 sonrasında diğer şirketlere de Dicle'de taşıma izni verilerek bölgenin ticaretinin canlandırılmasına gayret edilir. Böylece Lynch şirketinin taşımacılıktaki tekel durumuna gelen konumu da ortadan kalkmış olur. (Government Printing Office, 1909: 653) Almanlar yedi yıl içerisinde 1913 yılına kadar Osmanlıya olan ihracatlarını on sekiz kat artırırlar. (Ekinci, 2012: 83-88) Ocak 1913 yılında ki Babıali Baskını sonrası tüm yönetimi fiili olarak ele geçiren İttihat ve Terakki İngiltere ile ilişkilerde yeni bir sayfa açmak istemektedir. Bu maksatla “olağanüstü ve tam yetkili bakan” olarak İngiltere'ye giden Hakkı Paşa ile İngiliz mevkidaşı Sir Edward Grey arasında yapılan görüşmelerde Mayıs 1913'de anlaşmaya varılır. Buna göre İngiltere Osmanlı'nın gümrük vergilerindeki %4 artırımını kabul eder. 1913 yılındaki antlaşmayla Şattularap bir uluslararası su yolu sayılırken nehirdeki taşımacılığın düzenlenmesi de dâhil olmak üzere Basra'dan Şattularab'ın Körfez'e döküldüğü yere kadar olan taşımacılığın İngiltere ile ortak yönetimi için bir komisyon kurulması öngörülür. Bu komisyon kapitülasyonlar dâhilinde kararlar alabilecek ve yerel yöneticilere danışmadan merkezi yönetime danışarak karar alabilecektir. (Haddad, 1991: 133) Bununla ilgili olarak Osmanlı Nehir Seyr ü Sefer Şirketi (Ottoman River Navigation Company) kurulmakta ve başkanlığına da P&O Şirketi'nin (Peninsula and Oriental and the British Steam Navigation Company)<sup>9</sup> Başkanı Lord Inchcape getirilmektedir. Bağdat Demiryolu şirketinin yönetim kuruluna iki İngiliz'in seçilmesi de kabul edilir. Osmanlı Kuveyt'in içişlerine karışmayacağını taahhüt eder. (Haddad, 1991: 133) Ekici'ye göre aslında bu yetkinin İngiltere'ye devridir ve bunu İngiltere, Almanya ve Rusya'ya da kabul ettirmiştir. Osmanlı'nın iki devletin mücadelesi üzerinden kendi hükümlerlik haklarını koruma gayreti de boşa çıkmıştır. İngiltere demiryolu hisselerinin %40'ını

---

<sup>9</sup> 1835'de Londra'da kurulan şirket 1837'de hükümetle yaptığı kontratla Mısır-Hindistan-İngiltere arasında kargo taşıma işini alır. Büyüyen şirket, İngiliz kolonilerine kadar yayılan bir taşıma ağı kurar.



Almanya'dan alarak bölgedeki hâkimiyetlerini Almanya'ya da kabul ettirmiştir. (Ekinci, 2012: 88-89) Bu antlaşma Dicle, Fırat ve Şattularap'ta İngiltere'nin tüm çıkarlarının kabul edilmesi anlamına gelmektedir.

XVIII. yüzyılda Hindistan'ı ele geçiren İngiltere bölgenin güvenliğinin sağlanması ve bölgeden gelen hammadde ve mamul maddenin Batıya ulaştırılması önemli bir sorun olmuştur. Bu sorunun halledilmesinde farklı güzergâh tercihleri arasında Fırat/Dicle üzerinden Basra'ya ve oradan İran Körfezi'nden ulaşımı tercih etmiştir. Dicle ve Fırat üzerinde Osmanlı ile İngiltere arasında yaşanan sorunlar, Thomas Lynch'in ifade ettiği gibi kendisinin iktisadi mülahazalar ile yapmış olduğu girişim karşısında dışa açılmamış bir ülkenin çıkardığı sorunlardan ibaret olmamıştır. Çünkü daha önce de izah edildiği gibi bölgeye ilk İngiliz yatırımı XVII. yüzyılın ikinci çeyreğinin başında yapılmıştır. Lynch'in girişinden önce yüzyılın başında İngiliz menşeli ürünlerin bölgede oldukça hâkim olduğu görülmektedir. 1827 yılında bölgeyi gezen J.S. Buckingham Hindistan'dan getirilen ürünlerin Mezopotamya'da ve diğer bölgelerdeki hâkimiyetine vurgu yapmaktadır. Benzer bir tespiti bölgeyi 1847 yılında gezen Mehmed Hurşid Paşa da yapmış ve yerel üreticinin zayıflığından ve yabancı ürünlerin bölgedeki hâkimiyetinden bahsetmiştir. (Keskin, 2012: 81) Aslında İngiliz hükümetinin de Fırat nehrinde nehir taşımacılığı konusunda Chesney'i görevlendirmesi ticari kaygılar dâhilinde olmamıştır. Lordlar Kamarası'nda bu konu ile ilgili olan görüşmeler bunu teyit eder niteliktedir. Kızıldeniz yerine Hindistan'a ulaşım konusunda alternatif olarak Fırat ve Dicle gündeme geldiğinde tartışılan başlıklarda öncelik iktisadi unsurlar olmamıştır. Lynch' de bu dönemde zaten Hindistan donanmasında bir subaydır. Chesney'e izin verilmesi konusu Babıali'de değerlendirilirken konunun iktisadi yönü de gündeme gelmiştir. İktisadi anlamda bu iznin Hindistan'dan gelen malların Fırat üzerinden naklinin bölge ekonomisinde canlanma sağlayacağı görüşü dile getirilmiştir. Böylece vergi sağlanacağı ve bölgenin dünyaya açılacağı beklentisi de mevcuttur. (Akbulut ve Tozlu, 2012: 426-429)

Konunun önemli ve tartışmalı olan yönü de bu iznin kapsamına ilişkindir. İngiltere bu konuda görüşlerini fiili duruma ve 1838 Balta Limanı Antlaşması'na dayandırmaktadır. İngiltere ve Doğu Hindistan Şirketi görevlileri arasında o dönem yapılan gizli yazışmalarda da bu sorunun gündeme geldiği görülmektedir. Bu yazışmalarda eğer 1834'de verilen izin yalnızca Fırat nehrini kapsıyorsa neden bunu takip eden yıllarda İngiliz gemilerinin Dicle'de yaptığı seferlere yerel yönetimin ve Babıali'nin karşı çıkmadığı eleştirisi yapılmaktadır. (India Office Records and Private Papers, 1913: 25) Ayrıca dönemin İngiliz büyükelçisi Sir Carning bu konu ile ilgili olarak 5 Şubat 1846'da Babıali ye gönderdiği memorandumda da

yine Balta Limanı Antlaşması'na atıf yaptığı ve denizden denize gelen İngiliz bayraklı gemilerin İngiliz bayrağı altında iki nehre girebilecekleri, ancak yalnızca iki nehirde taşımacılık yapılması halinde ise Osmanlı bayrağı bulundurmalarının zorunlu olduğu ileri sürülmektedir. Ayrıca İngiliz büyükelçi ile dönemin baş veziri Mustafa Reşit Paşa arasında 24 ve 26 Şubat 1846 tarihlerinde mektup teatisi olduğu bildirilmektedir.<sup>10</sup> Reşit Paşa'nın da konu ile ilgili olarak Bağdat valisine gerekli talimatın verildiğini bildirdiği ve Balta Limanı Antlaşması'nın beşinci maddesine atfen uluslararası taşımalarda İngiliz bayrağı Osmanlı topraklarına girebileceğine bir kez daha vurgu yapılmaktadır. Burada dikkati çeken nokta Necip Paşa nezdinde sorunun Dicle Nehri'nde İngiltere'nin taşımacılık konusundaki izni üzerineyken Babıali ise konuyu taşımacılık yapılması hususunda sorunu hangi ülkenin bayrağının bandirasında olması noktasına yoğunlaştırdığı görülmektedir. Fırat Nehri için verilen izine 1838 Balta Limanı Antlaşması'na istinaden Dicle'de dâhil edilmiştir. Buna engel olamayan Osmanlı Devleti'nin kendisi de nehirde taşımacılık yaparak Lynch'e engel olma gayretinde başarılı olamamıştır. Devletin kendi firmasını koruma gayesiyle diğer bir firmaya izin vermemesi sonuçta Lynch firmasını tekel konuma getirmiştir. Bundan en çok zarar gören de ticaretle uğraşan gayrimüslim tebaa olmuştur. Çünkü Lynch firması navlun ve yolcu taşıma ücretlerini istediği gibi düzenlemiş ve Hindistan'dan getirdiği ürünlerle de yerli tüccara zarar vermiştir. Bu nedenle Osmanlı'da yeni taşımacılık izin talepleri ve firma ile ilgili şikâyetler de bu kesimlerden daha yoğun şekilde gelmiştir. Bu yerel tüccarlardan birisi de Sassoon ailesidir. Lynch'in kendi işlerinin Osmanlı hükümeti nezdinde engellenmesinden "Yahudi Sassoon ailesinin hayaletinden" bahsetmesinin nedeni budur. Babıali'nin Hamidiye Vapur İdaresi'nin başına Sassoon Eskill'i getirmesinde daha profesyonel bir idare beklentisi olduğu kadar yerelden gelen bu şikâyetlere de cevap verme isteği vardır. II.

---

<sup>10</sup>[https://images.qdl.qa/iiif/images/81055/vdc\\_100000000833.0x00021a/IOR\\_L\\_PS\\_18\\_B199\\_0032.jp2/full/!1200,1200/0/default.jpg](https://images.qdl.qa/iiif/images/81055/vdc_100000000833.0x00021a/IOR_L_PS_18_B199_0032.jp2/full/!1200,1200/0/default.jpg), s.17.

Balta Limanı Antlaşması siyasi sonuçlarıyla da İngiltere'nin nüfuzunu artırdığı gibi ticari ve mali anlamda da değerdendirildiğinde Osmanlı ekonomisine ağır bir darbe vurduğu ve yerli üretimi baltaladığı, buna mukabil İngiltere için ise ucuz hammadde ve geniş bir pazar fırsatı sağladığı görülmektedir. Her ne kadar bu antlaşma maddelerinin Mısır'ın ekonomisine de ağır bir darbe vurarak Mehmet Ali'nin güçlenmesine engel olduğu belirtilse de bu antlaşma ekonomik anlamda Osmanlı için zararı çok büyük olduğu gibi diğer ülkelerinde benzer taleplerde bulunmalarına da zemin hazırlamıştır. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. B. Ali Eşiyok, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması" "*Mülkiye Dergisi*"; Cilt 34, Sayı 266 (2010) s.77-96.

Meşrutiyet'in ilanının akabinde Lynch-Hamidiye birleşmesine en çok karşı çıkan kesimlerde yine ticaretle uğraşan yerel gayrimüslim tebaa ve yerel eşraf olmuştur.

Sonuç itibarıyla Lynch kendisini İngiliz hükümlerinin “doğrudan ve meşru” bir uzantısı olarak gördüğü için oldukça rahat hareket etmiştir. İngiltere krallığı da kendisini imparatorluğun gayri resmi bir kolu olarak görmüş ve desteklemiştir. Osmanlı'nın Basra ve Bağdat'taki etkisini “sazlık bir kulübe olan” Basra gümrüğünün üzerinde dalgalanan bir bayrak olarak görmesi onun cesaretine vesile olmuştur. (Cole, 2016: 90) Osmanlı yönetimi ile sürekli yaşadığı sorunlar karşılaştığı en büyük sorunlar gibi görülse de esas sorun Dicle'nin debisinde ki artma ve düşmeler, yığıntılar ve nehirde oluşan birikinti adaları olmuştur. (Cole, 2016: 81)

## **5. Sonuç**

Sanayi Çağı olarak adlandırılan XIX. yüzyılın en güçlü devleti, dönemin en güçlü donanmasına sahip İngiltere olmuştur. Bu döneme adını veren sanayinin ihtiyaçları sömürgeci ülkelerin dış politikalarındaki temel motivasyon unsuru haline gelmiştir. Sanayinin hammadde, artan üretimin pazar ihtiyacının karşılanması Doğu'ya ulaşımı önemli hale getirmiştir. İngiltere'nin Doğu'ya kısa ve güvenli bir güzergâh arayışında Fırat-Basra güzergahı tercih edilmiştir. Osmanlı üzerindeki İngiliz nüfuzunun artırılmasına vesile olabilecek bu tercih uzun vadede İngiltere'nin bölgedeki hükümlerlik emelleri içinde iyi bir araç olmuştur. Ancak bu güzergahın uygun görülmesindeki temel unsur, Rusya'nın güneye inmesine ve Hindistan için tehdit oluşturulmasına engel olunması teşkil etmiştir. Bölgeye olan yakınlığı, güçlü bir deniz gücü olmamasına karşın büyük bir coğrafyaya ve kara ordusuna sahip oluşu İngiltere'nin bölgeye dair politikasında Rusya'dan kaygı duymasına neden olmuştur. Her ne kadar Fransa'nın Napolyon sonrasında bölgeye yeniden girme gayreti görülse de bu başarılı olmamıştır. Bu siyaset kapsamında Rusya ile sınırı olan Hindistan yolunda bulunan Osmanlı ve İran ile olan ilişkilerin geliştirilmesine önem verilmiştir. Zayıf müttefik Osmanlı'nın devamı güçlü komşu Rusya'nın bölge siyasetlerinin engellenmesi açısından İngiltere nezdinde önemli hale gelmiştir. Bu amaç doğrultusunda İngiltere, Osmanlı'yı bu yüzyılın son çeyreğine kadar desteklemiş ve bu ülkeye karşı Osmanlı'nın yanında “holder of balance” rolünü üstlenmiştir. Ancak Rusya karşısında baki gibi gözükken bu destek Fransa'nın desteklediği Mehmet Ali Paşa isyanı karşısında kısa süreli de olsa değişmiş ve Osmanlı'nın yerine Rusya karşısında güçlü Kavalalı'yı ikame etme de bu kapsamda değerlendirilmiştir. (Demirbaş, 2015: 241) Bu dönemde Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur seferlerinin güvenliğinin temini ve ticaretin

devamı konusunda Kavalalı ile anlaşmaya dahi varılmıştır. (Doğançay, 2015: 50) Ancak resmi düzeyde ise “bekle gör” siyaseti takip edilmiştir. Ancak bu politika uzun bir süre devam ettirilmemiş, 1838 yılında bölge dış politikası Osmanlı lehine revize edilmiş ve bu konuda Fransa da “ikna” edilmiştir. Konu ile ilgili eser veren bazı yabancı yazarlara göre bu siyaset değişikliğinde 1838 Balta Limanı Antlaşması’nın belirleyici olduğu ileri sürülmüştür. Bu nedenle antlaşmanın bir başarı olarak yorumlanabileceği ve hatta Osmanlının bekasını belirlediği de söylenebilmektedir. (Demirbaş, 2015: 239-242) Ancak bu bakış açısında ciddi eksiklikler mevcuttur. İlki Hünkâr İskeleyi Antlaşması olmasa İngiltere’nin Kavalalı isyanındaki konumunun acaba ne olacağıdır. Yapılan antlaşmanın savunma ittifakı yönü unutulmamalıdır. Yani Osmanlı’nın istemesi halinde Rus ordusunun soruna müdahil olma durumu bulunmaktadır. İkinci nokta Boğazlarla ilgili olarak antlaşmanın kapalı maddelerinin Rusya’ya bu konuda taraf olma ve müdahale hakkı tanımış olmasıdır. Diğer yandan Hünkâr İskeleyi Antlaşması olmasa ve Osmanlı Kavalalı karşısında yenilmiş olsa bu duruma Rusya’nın seyirci kalmayacağı ve karadan kısa bir sürede Boğazlara inme ihtimalinin yüksek oluşudur. Bunlara ilave olarak henüz devlet vasfını dahi almamış, akıbeti belli olmayan, kontrol edilebilmesi konusunda İngiliz hariciyesinin tecrübe ve bilgisinin olmadığı Kavalalı yerine yüzyıllardır devam eden bir devlet ve sistem ile iş birliği yaparak mevcut kazanımlarını artırmaya çalışmak İngiltere açısından daha doğru olacağı da ihmal edilmemelidir. İngiltere’nin Fırat için izin talebi Osmanlı’nın kendi paşasının isyanı karşısında çaresiz kaldığı bir döneme denk gelmiştir. İngiltere bu sorunu kendi lehine kullanarak gerekli iznin Kavalalı’dan da alınabileceği mesajını vermiştir. İngiltere izni yalnızca Fırat Nehri’nde gemi bulundurmak için istemiştir. Buna karşın Dicle Nehri için böyle bir talep ve izin yok iken İngiltere bunu Balta Limanı Antlaşması’na dayandırarak bu iznin var olduğunu ileri sürmüştür. Osmanlı nezdinde bu iznin verilmesi konusu yalnızca Kavalalı isyanında İngiltere’nin desteğinin alınması etrafında değerlendirilmemiştir. Bölgenin kalkınması ve dünyaya açılması ayrıca artan ticaret vesilesiyle vergi gelirlerinde artış sağlanması ihtimali de bu iznin verilmesinde etkili olmuştur. (Akbulut ve Tozlu, 2012: 424-430) Ancak verilen izinden dört yıl sonra imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması’nın da katkısıyla artan Osmanlının vergi gelirleri değil, İngiltere’nin gelirleri ve bölgedeki nüfuzu olmuştur.

Osmanlı, sınırındaki Rus tehdidi karşısında İngiltere’nin ittifakına duyulan ihtiyaç nedeniyle bu ülkeye yönelik siyasetini “soft power” etrafında şekillendirmeye gayret etmiştir. Bölgede merkezin kontrolü güçlendirilerek, iktisadi ve ticari alanda önlemler alınarak bölgede ki İngiliz varlığı azaltılmaya çalışılmıştır. İngiliz nüfuzunun Dicle ve Fırat

nehirlerindeki kolu gibi hareket eden Lynch şirketine karşı alınan önlemler de yine bu kapsamda uygulamaya konmuştur. Bu önlemler çerçevesinde yerel yöneticilerin yapmış olduğu gayretler olmuş, ancak bu gayretlerin devamı getirilemediği için kalıcı sonuçları olmamıştır. Özellikle Mithat Paşa kısa süren görev süreci içinde bölgedeki Osmanlı hükümrânlığının devamı, bölgenin ekonomik ve sosyal yönden kalkındırılması yönünde önemli adımlar atmıştır. Çalışma içerisinde değinilen Kuveyt'i Osmanlıya bağlayan Ahsa Seferi dışında Fırat Nehri'ni Halep'e kadar, Dicle'yi de Musul'a kadar uzatmak gayreti ve akim kalan İngilizlerin demiryolu projeleri karşısında kendisi de Fırat Demiryolları projesi çalışması önemlidir. Ancak görev yaptığı üç yıl bu kapsamlı projeler için yeterli olmazken görev süresi içerisinde ancak Bağdat –Kazımiye arasında tramvay hattını yapmıştır. (Lutsky, 2011: 134-135) Paşa'nın görev süresinin kısa oluşunun bölgedeki Osmanlı varlığı üzerinde olumsuz sonuçlarının olduğunu ifade etmek kanımca abartı olmayacaktır.

İngiltere Hindistan'a ulaşım konusunda farklı güzergahları da göz ardı etmemiş ortaya çıkan imkanları en iyi şekilde değerlendirmiştir. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması Hindistan'a daha kısa bir ulaşım imkânı sağlamıştır. Bu da İngiltere'nin Mısır'a olan ilgisinin artmasına neden olmuştur. Mısır'ı fiili olarak ele geçirmesinin hemen akabinde 1888 yılında İran'ın Şattülarap üzerinden Körfez'e bağlanan nehri olan Karun Nehri'nde gemi bulundurma imtiyazını almıştır. Basra üzerinden yapılan ticarete alternatif olarak görülen bu su yolunu da kontrol ederek İran'daki nüfuzunu pekiştirirken diğer yandan da Rusya'nın bu nehir üzerinden Körfez'e inmesine ve Hindistan için tehdit oluşturmaya da engel olunmuştur. Bu imtiyazın ardından Karun Nehri'nde ilk taşımacılığı Hürremşehr'den Şuşter'e yapan yine Lynch kardeşler olmuştur. Daha sonra bu güzergahı yüzyılın başında Ahvaz kentine doğru uzatmışlardır. Ahvaz-İsfahan arasında "Lynch karavan/deve yolu" olarak bilinen bu güzergahta bölgedeki yerel Arap kabileleri ile iş birliği içinde taşımacılık yapmışlardır.<sup>11</sup> (Bostock ve Jones, 1989: 33-34) İngiltere'nin nüfuzunun gayri resmi kolu olan Lynch şirketinin Karun Nehri'ndeki varlığı

---

<sup>11</sup> İngiltere'nin İran'daki varlığı 1598 yılında Şah I. Abbas'dan aldıkları ticaret imtiyazı başlamış, 1622'de İngiliz donanmasının Hürmüz Boğazı'ndan Portekizlilerin atılmasına yardımlarıyla Şah üzerindeki nüfuzlarını genişletmişlerdir. (bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. H. Ram Hormozi, *Averting An Iranian Geopolitical Crisis: A Tale of Power Play for Dominance*, Friesen Press, Victoria: 2016, s.136-148, "GREAT BRITAIN ii. An Overview of Relations: Safavid to the Present", *Encyclopedia Iranica*,) <http://www.iranicaonline.org/articles/great-britain-ii> (Erişim Tarihi 1 Şubat 2020)

İngiltere'nin bölge siyasetinde bu firmanın rolünün izahı açısından önemlidir.

Sonuç olarak belirtmek gerekirse Osmanlı'nın talihsizliği kendisinin zayıf yüzyılının Rusya'nın güçlü olduğu bir yüzyıla denk gelmiş olması ve bu ülkenin sınırında ve genişleme havzasında yer alıyor olmasıdır. Bu durum ülkenin varlığı konusunda Hindistan'ı ele geçiren İngiltere'nin bölge siyasetinin önemli hale gelmesine neden olmuştur. İngiltere'nin güçlü Rusya yerine zayıf müttefik Osmanlı tercihi, Osmanlı dış siyasetinde dengeli dış politika olarak karşılık bulmuştur. Osmanlı toprakları konusunda sabırsız Rusya karşısında sabırlı ama kararlı İngiliz dış politikası, Osmanlı'nın kaderini belirler hale gelmiştir. Bu noktadan bakıldığında Osmanlı'nın son yüzyılda takip etmeye çalıştığı bu denge siyaseti, Osmanlı'nın mirası üzerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti de devam ettirmiştir. Yakındaki düşman SSCB karşısında uzaktaki düşman ABD'den destek aranmıştır. Kanımca bu manada “garp cephesinde yeni bir şey” olduğunu söylemek güçtür.

Görüldüğü gibi XIX. yüzyılda Dicle ve Fırat üzerinde Lynch şirketi etrafında gelişen Osmanlı-İngiliz mücadelesi Osmanlı nezdinde bir beka sorunu olarak değerlendirilmiştir. Buna mukabil İngiltere içinse küresel çıkarlarının bir ayağı olarak görülmüş ve uygulanan siyasetlerde kendi çıkarlarına tehdit olarak gördüğü diğer büyük güçlerin tutumları etkili olmuştur. Bu nedenle İngiltere için Lynch şirketine verilen destek esas itibarıyla bölgede Fransız ve Rus varlığının güçlenmesini engelleyen İngiliz varlığını da temsil etmiştir. Bu aynı zamanda XIX. yüzyılın başında bölgedeki İngiliz çıkarlarını tehdit eden Almanya'ya karşı da önemli stratejik bir araç olarak görülmüştür. (Cole, 2016: 81)

## Kaynaklar

- Ágoston, G. ve Masters, B. (2009), *Encyclopedia of Ottoman Empire* (New York: Facts on File Inc.,)
- Akbulut, U. ve Tozlu, S. (2012), *İngilizlerin Hindistan Yolunu Güvence Altına Alma Çabası: Fırat Nehrinde İlk Vapur İşletme İmtiyazı (1834)*, Altıncı Uluslararası Orta Doğu Semineri, ed. Mustafa Öztürk, Enver Çakar. Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları.
- Akbulut, U. (2014), “İngilizlerin Hindistan’la Olan Haberleşmeyi Hızlandırma Çabaları”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, cilt: 13, sayı: 25-26.

- Andrew, W. P. (Sir.), (1857a), *Letter to Viscount Palmerston, K.G. on the Political Importance of the Euphrates Valley Railway, and the Necessity of the Financial Support of Her Majesty's Government* (London: Wm. H. Allen&Co.), s.5-53.
- Andrew, W. P. (1857b), *Memoir on the Euphrates Valley Route to India* (London: Wm. H. Allen&Co., 1857), s.17.
- Bamforth, Winifred. (1948), *British Interests in the Tigris- Euphrates Valley; 1856-1888*, M.A. Thesis.
- Bostock, F., J. (1989), *British business in Iran, British Business in Asia Since 1860*, ed: R. P. T. Davenport-Hines, Geoffrey Jones, Geofroy. New York: Cambridge University Press
- Brant, R. W., Parkes, E. (1913), *Memorandum Respecting the Navigation of the Tigris and Euphrates, Foreign Office.*
- Ceylan, E., (2011), *The Ottoman Origins of Modern Iraq*, New York: I.B. Tauris
- Commercial Relations of The United States With Foreign Countries: During The Year 1908*, (1909), Washington: Government Printing Office.
- Chess, K. M. (2014), *Commerce and Quarantine in Baghdad: Contending Visions of Ottoman and British Imperialism in Iraq, 1862-1908*, M. A. Dissertation, Washington: Washington University.
- Cole, C., L. (2016), *Precarious Empires: A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris*, *Journal of Social History*, 50, s.74-101.
- Daei, M. (2011), *20.Yüzyılın Başlarında İran-Osmanlı Ticaretinde Bağdat-Basra Yolu*, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 30 (50), s. 57-68.
- Demirbaş, S. (2015), *The Treaty of Balta Limani's Role in Anglo-Ottoman Relations During the Mehmet Ali Problem*, *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 8, Sayı XXIV, s. 233-251.
- Doğançay, S. (2015), *İngiltere'nin Irak Siyaseti (1798-1876)*, Doktora Tezi, (Elâziğ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü)
- Doğançay, S. (2016), *XIX. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri*, *Vakanüvis*, vol. 1, 2016, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 30-68.
- Ekinci, İ. (2011), *Hamidiye Vapur İdaresi: Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdulhamid*, ed. M.

- Metin Hulagü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alah, c. II (Kayseri: Erciyes Üniversitesi), s. 445-461.
- Ekinci, İ. (1999), Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göller, *Araştırmalar*, Yıl:1, Sayı:2, s. 67-90.
- Eşiyok, B., A. (2010), Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması, *Mülkiye Dergisi*; Cilt 34, Sayı 266 s.77-96.
- GREAT BRITAIN ii. An Overview of Relations: Safavid to the Present, *Encyclopedia Iranica*, <http://www.iranicaonline.org/articles/great-britain-ii> (Erişim Tarihi 1 Şubat 2020)
- Haddad, M. (1991), Iraq Before World War I, *The Origins of Arab Nationalism*, eds. Rashid Khalidi, Lisa Anderson, Muhammad Muslih, and Reeve S. Simon (New York: Columbia University Press)
- Hoskins, H., L. (2019) *British Routes to India* (London: Roudledge)
- Ireland, P. W. (1938), *The Government and Administration of Iraq: A Study in Political Department*, Ph.D. Dissertation (London: London School of Economics and Political Sciences,)
- Issawi, C. (1988), *The Fertile Crescent 1800-1914*, Oxford & New York: Oxford University Press.
- Keskin, T. (2012), *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, Yüksek Lisans Tezi (İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kılıç, R. (2011), *Osmanlı Yönetiminde Irak ve Suriye*, İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık.
- Kocahanoğlu, O. S. (1997) haz., *Midhat Paşa'nın Hatıraları: Hayatım İbret Olsun*, c. I, İstanbul: Temel Yayınları.
- Kolars J. F. ve Mitchell, W. A. (1991.) *The Euphrates River and the Southeast Anatolia Development Project*, Illinois: Southern Illinois University Press.
- Korkmaz, A. (2005), *Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği*, Yüksek Lisans Tezi İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Korkmaz, M. (2018), *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri*, Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.



- Kurşun, Z. (1998), *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hakimiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Kurt, B. (2009), *Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler -Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü 1909-1913*, İstanbul: Ofset Yapımevi.
- Lutsky, B. (2011), *Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi*, (Çev: Turan Keskin), Yordam Kitap, İstanbul.
- Magedera, I. H. (2020), Arrested Development: The Shape of 'French India' after the Treaties of Paris of 1763 and 1814, *Interventions*, 12/3, s.331-343.
- Orhonlu C., Işıksal, T. (2011), Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat, *Tarih Dergisi*, cilt:13 sayı:17-18, s.77-102.
- Özbaran, S. (1971), XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 25, s. 51-72.
- Ram H. H. (2016), *Averting An Iranian Geopolitical Crisis: A Tale of Power Play for Dominance*, Victoria: Friesen Press.
- Report from the Select Committee on Steam-Navigation to India: With the Minutes of Evidence*, (1834), The House of Commons, London.
- Sağırılı, A. (2012), Cezayir-i Irak\_1 Arab veya Şattü'l-Arab'ın Fethi-Ulyanoğlu Seferi- 1565-1571, *Tarih Dergisi*, 0/41, s.43-94.
- Svoboda, J. M. (1899), *Diary nr. 49 (Feb. 1899-Oct. 1899): Summary*, [https://digital.lib.washington.edu/researchworks/bitstream/handle/1773/36918/jms\\_049\\_02\\_1899\\_040\\_sum.html?sequence=1&isAllowed=yerek](https://digital.lib.washington.edu/researchworks/bitstream/handle/1773/36918/jms_049_02_1899_040_sum.html?sequence=1&isAllowed=yerek) (Erişim 07.02.2020).
- Uğuz, S. (2016) “Emperyalizm Çağında Akdeniz'den Hindistan'a Alternatif Yol Teşebbüsleri: Süveydiye (Samandağ)-Fırat Nehri-Basra Körfezi Hattı”, (ed. Sacit Uğuz, Bülent Arı), *Hatay Tarihi ve Kültürü Üzerine Araştırmalar-1*, Mustafa Kemal Üniversitesi Yayını, No:59, Hatay.
- Yenidünya, S. (2009), XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Devleti'nin Bağdat'ta Kölemen Hâkimiyetini Kaldırma Teşebbüsleri, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı:182, s.1-14.
- Yiğit, A. (2012), *Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer'iyye*

*Sicillerinden Bazı Belgeler, 38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi (10-15 Eylül 2007-Ankara) (38. ICANAS), Bildiri Kitabı, VII. Cilt, Ankara, s.3397-3418.*

[http://www.norwayheritage.com/p\\_shiplist.asp?co=haaml](http://www.norwayheritage.com/p_shiplist.asp?co=haaml) (Erişim 07.02.2020)

[https://images.qdl.qa/iiif/images/81055/vdc\\_100000000833.0x00021a/IO\\_R\\_L\\_PS\\_18\\_B199\\_0032.jp2/full/!1200,1200/0/default.jpg](https://images.qdl.qa/iiif/images/81055/vdc_100000000833.0x00021a/IO_R_L_PS_18_B199_0032.jp2/full/!1200,1200/0/default.jpg), (Erişim 13.04.2020)

<https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney> (Erişim 21.04.2020)

[https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc\\_100000000833.0x00021a](https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000000833.0x00021a) (Erişim 07.02.2020)