



19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Basra Körfezi bir rekabet ve gerilim alanına dönüştü. Alman İmparatorluğu güçleninceye kadar, bu bölge adeta fiilen Britanya İmparatorluğu'nun nüfuzuna bırakılmış gibiydi. Osmanlıların bölgedeki hâkimiyetinin zayıf kalması ve neredeyse iflas etmekte olan maliyesi dolayısıyla, İngiltere'nin bölge üzerindeki etkisi gittikçe artmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti, Almanya'nın da bölgede söz ve nüfuz sahibi olmak istemesi nedeniyle bu devlet yanlısı izlediği politikalarla Britanya'nın nüfuzunu dengelemeye çalışacaktır.

Doç. Dr. İlhan Ekinci'nin *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)* adını taşıyan kitabında Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletmesi konusunda yaşanan Osmanlı-İngiliz rekabetinin üzerinde durulmaktadır. Kitapta I. Dünya Savaşı'na kadar uzanan tarihi süreç içerisinde sadece vapur işletmesi değil sulama, demiryolu, petrol ve nehirlerle ilgili birçok konuya değinilmektedir.

Üç bölümden oluşan kitabın giriş kısmında 19. yüzyıla gelinceye kadar Fırat ve Dicle'deki ulaşım ve bunun Osmanlı açısından önemi üzerinde durulmaktadır. Sanayi inkılabı sonrasında Akdeniz, Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa için ekonomik açıdan büyük önem taşımaya başlamıştı. Sanayisine yeni hammadde kaynakları ve ürettiği mallara yeni pazarlar bulma isteği, İngiltere'nin dış ticaret politikasını doğuya doğru kaydırmasına neden olmuştur. Bu süreç içerisinde İngilizler 18. yüzyıl sonlarından itibaren, en önemli pazarlarından biri olan Hindistan'a gidecek daha kısa bir yol aramaya başladılar ve Süveyş-Kızıldeniz yolunun daha karlı olacağını düşündüler. Ancak, bu fikir 1830'a kadar ciddi bir şekilde ele alınmadı. Aslında bu fikir, İngiliz tüccarları arasında hayli revaç bulmasına rağmen İngiliz dışişleri bu konuya pek sıcak bakmıyordu.

Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletmek için ilk girişim James Taylor tarafından 1830 yılında yapılmıştı. Bu girişim kısa yol arayışlarından çok Irak bölgesinin ekonomik potansiyelini değerlendirme amacı taşıyordu. Bölgedeki nehirleri buharlı gemi ulaştırması için gözden geçiren Taylor, Osmanlı Devleti'nin zafiyetinden faydalanmıştı. Çünkü o dönemde Osmanlı Devleti Mehmet Ali Paşa meselesinden dolayı bölgedeki otoritesini iyice yitirmişti. Bu kaos ortamında Bağdat valiliğinden Dicle'de vapur işletmek için ruhsat alınmıştı. Fakat, Taylor Bedeviler tarafından öldürülünce proje gerçekleşmedi. Hemen akabinde İngilizler devlet politikası olarak Dicle ve Fırat'taki ulaşım konusunuyla ilgilenmeye başladılar. Osmanlı yetkilileriyle izin konusundaki görüşmelere devam ederken Fırat nehrinin temizlenmesi ve üzerinde vapur işleri bir hale getirilmesi konusundaki araştırmalara başlamışlardı. Fakat sadrazam, İngilizler'in ruhsatın sınırlarını zorlayacakları ve genişletmeye çalışacakları düşüncesiyle, vapur işletme izninin verilmesi konusuna pek sıcak yaklaşmamıştı. Sonuçta Osmanlı Devleti'nin Mehmet Ali Paşa isyanı ile uğraşmasını fırsat bilen İngiltere, bölgedeki dengeleri kendi lehine kullanarak, Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme iznini almıştı. Bunun üzerine İngilizler nehirler üzerinde inceleme yapmak için bir keşif heyeti gönderdiler. Keşif heyetinin başkanı olan Chesney, Dicle üzerindeki incelemelerini devam ettirerek 1837'de Buşir'e ulaştığında Euphrates gemisinin kaptanlığını Henry Blosse Lynch yapmıştı. H. B. Lynch 1840 yılı ortalarında Fırat nehri üzerinde işletilmiş olan vapurları Hindistan kumpanyasından satın almıştı. 1841'de Osmanlı hükümeti Kaptan Lynch'e Fırat nehri üzerinde iki buharlı gemi işletmek için izin verdi. Böylece Lynch şirketinin faaliyetleri başladı ve II. Dünya Savaşı öncesine kadar sürdü. Bir süre sonra taşınan yükün çeşit ve miktarının artması sonucu gelen talepler, Osmanlı hükümetini Dicle'de ulaşım katılmaya sevk etmişti. Osmanlı yetkilileri bir taraftan nehirde vapur sayısını ve faaliyetlerini arttırmaya çalışırken, diğer taraftan rakipleri Lynch şirketinin hareket alanını kısıtlamaya daha doğrusu imtiyazını genişletmesini önlemeye çalışmışlardır.

Avrupa'da, ulaşım teknolojilerinin gelişmesiyle birlikte buharlı gemiler ulaşım elverişli nehirlerde kullanılmaya başlanmıştı. Osmanlı sahillerinde yabancılara ait buharlı gemiler ise 1830'lardan sonra görülmüştür. Fırat ve Dicle üzerindeki ulaşım çalışmaları şüphesiz Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği görevine başlamasıyla büyük ivme kazanmıştır. Mithat Paşa'nın düşüncesine göre Bağdat'ın dışarıyla bağlantısını

* Doç. Dr., Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

kolaylaştıracak yolların açılması gerekiyordu. Bu ancak güçlü bir filonun kurulması ile mümkündü. Mithat Paşa bütün gemileri Umman-ı Osmanî adında bir idare çatısı altında toplamış ve yabancı şirketlerle sıkı bir rekabete girmişti. İngilizlerin Aden'i zapt etmeleri, Maskat'a el uzatmaları ve Basra Körfezi'ne girerek Bahreyn başta olmak üzere Necid, Katar, Muhammere gibi bölgelere müdahale etmeye başlamaları Osmanlı-İngiliz rekabetine dönüşmüştü. 1872 yılında İdare-i Nehriyye ile Umman-ı Osmanî İdaresi birleştirilmişti. Aksaklıkların giderilmesi için yapıldığı anlaşılan bu birleştirmenin sonuçları da beklendiği gibi olmadı. Bağdat vilayetinin başkanlığı altında, Nafia dairesince yönetilen idarenin, açık deniz ticareti konusunda tecrübesi yoktu. Bahriye Nezareti bu aksaklıkların sebebinin vilayetin bu konudaki tecrübesizliğine bağlarken, vilayet yetkilileri ise Lynch şirketinin rekabetini suçluyordu. İyileştirme çalışmaları beklenen sonuçları vermemişti. Umman-ı Osmanî İdaresi'nin deniz seferleri her geçen gün azalıp, diğer vapur şirketlerinin baskı ve rekabeti karşısında adeta Basra körfezinden Basra limanına çekilerek bir nehir idaresine dönüşmüştü.

Kitabın ikinci bölümünde II. Abdülhamid'in birçok imtiyaz ve gelir kaynağını Hazine-i Hassa'da toplayarak, ülkenin mali kaynaklarını kontrol etme isteğinin tipik bir örneğini oluşturan ve bir Hazine-i Hassa girişimi olan Hamidiye Vapur İdaresi hakkında bilgiler yer almaktadır. Sultan II. Abdülhamid'den önce başlayan ve II. Abdülhamid ile beraber devrin siyasi olaylarının da etkisiyle fabrikalar, maden işletme, vapur kumpanyası hasılatları gibi birtakım gelir kaynakları Hazine-i Hassa'ya bağlanarak gelirleri artırılmıştı. Şirketleşme konusunda başarısız olunmuş denemelerden sonra, 1894 yılında, Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme işinin, hiçbir sermayedar karıştırılmayarak, Bahriye Nezareti'nin yardımıyla yalnızca Hazine-i Hassa tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmişti. II. Abdülhamid, yerel sermayeyi bir kenara bırakarak merkezîyetçi ve otokrat yönetim anlayışını temsil eden bu karardan dört yıl sonra, imtiyaz hukukunun bir parçası olduğu görüşüyle, Umman-ı Osmanî vapurlarının da Hazine-i Hassa'ya devredilmesini istemişti. Bu karar üzerine daha sonra Hamidiye Vapur İdaresi olarak adlandırılacak idarenin kurulması çalışmaları başlatılmıştır. Hamidiye Vapur İdaresi kurulmadan önce ve ilk kuruluşu sırasında bütün işlemleri Bağdat Arazi-i Seniyyesi tarafından veya onun aracılığı ile yapılıyordu. Bağdat merkezli idare, Osmanlı merkezi otoritesini de temsil ediyordu. Umman-ı Osmanî devralınarak Hamidiye Vapur İdaresi'nin kurulmasından sonra idareyi düzenleme çalışmalarına başlanmıştı. Kuruluş çalışmalarının devamı niteliğinde olan ve yeni idareye geçerken yapılacak düzenleme ve ıslahatları içeren raporlar birkaç yıl boyunca verilmeye devam etmişti. Hamidiye Vapur İdaresi Dicle nehrinin ulaşma izin verdiği Basra ve Bağdat arasında sefer yapmaktaydı. Fakat çeşitli kesimlerden seferlerin gerek Musul ve Meskene'ye gerekse Basra Körfezi'ne doğru genişletilmesi için istekler gelmekteydi. Fakat bu doğrultudaki plan ve projeler başarılı olamadı. Umman-ı Osmanî İdaresi'nin Hamidiye Vapur İdaresi'ne devri ile Dicle üzerinde ulaşım konusunda yeni bir atılım yapmak isteyen idareciler vergiler, muafiyetler ve imtiyazlar konusunda da yeni düzenlemeler yapmak istediler. Hamidiye Vapur İdaresi yöneticileri, daha fazla gelir elde etmek ve güçlü bir şekilde rekabet edebilmek için, Umman-ı Osmanî döneminde idareye ait muafiyetlerin sürdürülmesini isterken, idarenin üslenmiş olduğu bazı sorumlulukları ise en aza indirmeye çalışmışlardı. Güvenlik meselesi bölgedeki ulaşım bakımından çok yönlü önem taşıyan bir konuydu. Irak'taki aşiretlerin birbirleriyle ve merkezi otoriteyle kavgaları, Arazi-i Seniyye idarelerinin işlevi ve güvenliğini tehdit ediyordu. İran menşeli aşiretlerden gelen tehdit ve tehlikeler, Basra Körfezi'ni ilgilendiren hususlardaki güvenlik sorunları ve İngiltere'nin müdahaleleri sebebiyle ortaya çıkan güvenlik kaygıları, bölgedeki ulaşım sistemini hem sebep hem de sonuç olarak etkiliyordu. Güvenlik kaygıları nehirler için vapur alınmasını teşvik ederken, sivil vapurların güvenliklerini sağlamak için vapurların silahlandırılması kaygısı da işin diğer boyutuydu.

Üçüncü bölüm ise rekabet sonu çözülme ya da işbirliği arayışları olarak değerlendirebileceğimiz üçüncü devreyi içine almaktadır. Bu bölümde II. Meşrutiyet döneminde Fırat ve Dicle üzerindeki artan uluslararası siyasi baskı, bunun İttihat ve Terakki'nin politikalarına yansımaları, bölge halkı üzerindeki etkisi ve I. Dünya Savaşı öncesinde nehirle ilgili olarak yaşanan süreç anlatılmaktadır. Lynch şirketi Fırat ve Dicle'de vapur işletme konusunda 1840'da aldığı ve 1860 yılından itibaren şirketleşerek uygulamaya başladığı izni genişletmeye çalışmıştı. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra hızla artan ticaret, şirketin ruhsat olarak aldığı izni bir imtiyaza dönüştürmek için Babiali üzerinde baskı yapmasına sebep olmuştu. Fırat ve Dicle'de vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya geçmesiyle birlikte 1886'dan 1893'e kadar nehirler üzerinde güçlü bir Osmanlı vapur şirketi kurmak için çalışıldı. II. Meşrutiyet'in ilanını yeni bir fırsat olarak gören Lynch şirketi yetkilileri Hazine-i Hassa aracılığı ile imtiyazı elinde bulunduran II. Abdülhamid'e başvurdu ve yüz yirmi beş bin liralık hisse senedini devrederek ortak bir şirket kurulmasını teklif etti. II. Abdülhamid'in bu isteği kabul ettiği hatta bir mukavele yapıldığı belirtilmektedir. İttihat ve Terakki, Meclis-i Mebusan'da ard arda toplantı yaparak İngiliz ve Alman dostluğu kaybedilmeden sorunu bir çözüme kavuşturmaya çalışıyordu. Lynch imtiyazı meselesi bölgeyle ilgili diğer ülke ve meselelerin de tartışılmasını tetiklemişti. İngiltere sahip olduğu güç ve ticari üstünlükle önemli su yollarına uluslararası nitelik kazandırarak serbest ticaret ilkelerini yerleştirmeye çalışmıştı. Şattülarap da İngilizlerin seyri sefer serbestliği yerleştirmeye çalışacağı su yollarından birisi olacaktır. İngiltere'nin Şattülarap'a kazandırmaya çalıştığı uluslararası nehir hukuku, özellikle Fransız İhtilali sonrası Avrupa'da yaşanan gelişmelere dayanmaktadır. Osmanlı'da siyasi, askeri ve ekonomik problemlerin yaşandığı

ve bundan faydalanmaya çalışan yabancı sermaye ve imtiyaz avcılarının arttığı bir dönemde, Lynch İmtiyazı meselesi Hüseyin Hilmi Paşa hükümetinin düşmesinin görünürdeki sebeplerinden birisi olmuştur. Yerel dinamikleri arkasına alan İttihat Terakki içindeki muhalifler, İngiliz sermayesinin nehirde tek başına egemen olma çabalarına 1909'da engel olmuşlardır. I. Dünya Savaşı'nın çıkması yalnızca bu anlaşmaların uygulanmasına engel olmakla kalmadı, bölgede sona eren Osmanlı egemenliği, geleceğe ait planları da sona erdirdi.

Eserin hazırlanmasında Hazine-i Hassa Nezaretinin tasnif edilmiş olan kataloglarından Tahrirat Kalemî dosyalarının esas alındığı anlaşılmaktadır. Hazine-i Hassa Nezareti padişahın özel gelir ve giderlerinin kaydedilip, yönetildiği bir müessesedir. Hamidiye Vapur İdaresi bir Hazine-i Hassa teşebbüsü olarak ihdas edildiği için bu konuyla ilgili faaliyetler bu arşivde dosyalanıp, kataloglanmıştır. Bu nedenle eserin hazırlanmasında büyük ölçüde ve titizlikle sözü edilen arşiv belgeleri kullanılmıştır. Bunun yanında dönemin diğer arşiv tasnifleri de taranarak, bazı konulardaki boşluklar doldurulmaya çalışılmıştır. Bu açıdan bakıldığında, eserin birincil el kaynaklara dayanılarak hazırlanması ona orijinallik kazandırmaktadır. Ayrıca, Vilâyet Salnameleri ve Gazeteler gibi süreli yayınlar da değerlendirilmiştir. Bu ana kaynakları destekleyen ve bu konu ile ilgili pek çok makale ve kitap da araştırma eser olarak yararlanılan kaynaklar arasında yer almaktadır.

Bu konuda şunları söylemeyi gerekli görüyoruz. Belgelerin tarih yazımında şüphesiz çok önemli bir yeri vardır. Ancak, belgeler kaydedilmekten ziyade değerlendirilmezse, tarih yazmanın bir anlamı kalmaz. Yani tarihin aslında, geçmişî yaşanan anın gözlerinden ve o anın sorunlarının ışığında görmekten oluştuğu ve tarihçinin başlıca işinin kaydetmek değil, değerlendirmek olduğu anlamında, bütün tarih “çağdaş tarihtir”. Çünkü tarihçi değerlendirme yapmayacak olursa, neyin kaydedilmeye değer olduğunu bilemeyecektir. Amerikalı tarihçi Carl Becker: “*Tarih olguları, herhangi bir tarihçi onları yaratıncaya kadar var olmazlar.*” demiştir. Aynı şekilde tarih yazımı, kendi başına geçmişle, ya da tarihçinin geçmiş hakkındaki düşüncesiyle değil, karşılıklı ilişki içinde bu iki şeyle birden ilgilidir. Bu yargı tarih kavramının üç anlamını birden yansıtmaktadır: Birincisi tarih, tarihçi tarafından yürütülen bir soruşturmadır. İkincisi tarih, tarihçi tarafından oluşturulan bir olaylar dizisidir. Üçüncüsü ise tarih bugün hala yaşayan bir geçmiştir, yani geçmişin bugün yaşayan kısmıdır. Başka bir deyişle her hangi bir geçmiş kesiti, tarihçi onun üzerinde düşünmedikçe ölü geçmiş, tarihçi onun üzerinde düşündükçe de yaşayan geçmiş vasfını taşır.

Bu açılardan bakıldığında yazar bize tartışmalı tarihsel olgularca belirlenmiş bir yorum çekirdeği sunmaktadır. Günümüzün Ortadoğu dünyasında yaşanan sosyo-kültürel, siyasal, jeopolitik, etnik, dini, ekonomik, askeri ve ticari sorunlara baktığımızda yazarın ele almış olduğu Osmanlı döneminin izlerine rastlamaktayız. İlhan Ekinci, kitabının sonuç kısmında 19. yüzyılın ikinci yarısında teknik alanda yaşanan gelişmelerin, küresel bazda uluslar arası siyasete nasıl yansıdığını, harmanlayarak tespit etmiştir. 19. yüzyılda yaşanan teknik gelişmelerin uluslar arası ulaşımında sunduğu imkânlar, ticaret konusunda Ortadoğu bölgesinin zaten var olan önemini daha da cazip hale getirmiş, bu durum ise rekabetin artmasına yol açmıştır. Süveyş Kanalı'nın önce açılıp, sonra da Mısır'ın İngilizler tarafından işgal edilmesi, doğuyla bağlantıyı sağlayacak alternatif ticaret yolu olarak Fırat-Dicle Basra yolunun önemini arttırmış ve Osmanlı'nın bu bölgedeki toprakları ve hâkimiyeti, batılı sömürgeci devletlerin çekişme alanı haline gelmiştir. Osmanlı'nın bizzat kendisi dahi bu rekabet ortamında yerini almıştır. Tarihsel dönemde İpek ve Baharat Yolları'nın geçtiği Ortadoğu, Ümit Burnu'nun bulunmasından sonra kısa bir süreliğine ticari önemini bir süreliğine kaybetmişse de “Kara Altın” olarak tabir edilen petrolün 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren değer kazanmasıyla Ortadoğu'dan geçen kara ve deniz ticaretinin önemi dünyanın hiçbir yeriyile kıyaslanamayacak derecede artmıştır. Kızıldeniz ve Basra Körfezi gibi asırlardır deniz ticaretinde kullanılan suyolları, petrolün karşı konulamaz bir güç haline gelmesiyle dünya deniz ticaretinin en yoğun yaşandığı alanlar haline gelmiştir.

Bu değerli çalışmasından dolayı İlhan Ekinci'yi tebrik ediyoruz.