

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TÜRK TARİHİ ANA BİLİM DALI

YAKIN ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

**LYNCH VAPUR ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU DİCLE VE FIRAT
NEHİRLERİNDEKİ FAALİYETLERİ (1835-1914)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SENA KAYA

İSTANBUL 2024

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

TÜRK TARİHİ ANA BİLİM DALI

YAKIN ÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

**LYNCH VAPUR ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU DİCLE VE FIRAT
NEHİRLERİNDEKİ FAALİYETLERİ (1835-1914)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SENA KAYA

TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. DAVUT HUT

İSTANBUL 2024

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
ÖNSÖZ	III
ÖZET	V
ABSTRACT.....	VI
TABLolar.....	VII
KISALTMALAR	VIII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM: LYNCH ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ

1.1 XIX. Yüzyılın Başlarında İngiliz-Osmanlı İlişkileri: Buharlı Vapur Teknolojisinin Osmanlı'ya İntikali.....	12
1.2 İngilizlerin Osmanlı Irak'ına İlgisi.....	22
1.3 İngilizlerin Fırat Nehri'ndeki Keşif Faaliyetleri ve Vapur İşletme İmtiyazının Alınması.....	24
1.4 Dicle ve Fırat Nehirlerinde Lynch Kumpanyası'nın Teşekkülü ve Gelişmesi.....	31
1.5 Lynch Şirketi'nin Nehirlerde Faaliyetlerini Kuvvetlendirme Çabaları	41
1.5.1 Mevcut Vapurlara Duba Bağlanması Talepleri	42
1.5.2 Vapur Sayısını Artırma Talepleri	47
1.5.3 Vapurların İngiliz Bayrakları ile Seyrüsefer Ettirilmesi	49
1.6 Lynch Şirketi'nin İdâri ve Mali Durumu	50
1.7 Lynch Kumpanyası'nın Vapurları	56
1.7.1 Blossé Lynch Vapuru	57

1.7.2 Halife Vapuru	61
1.7.3 Mecidiye Vapuru	63
1.7.4 Malamir Vapuru	65
1.8 Vapurlardaki Memurlar ve Mürettebât	65
1.9 Lynch Kumpanyası'nın Simsar ve Dellalları	68
1.10 Gemi Seyrüseferlerinin İdaresi	68
1.11 Lynch Kumpanyası Vapurlarının Yolcuları	69
1.12 Lynch Kumpanyası'yla Yapılan Posta Nakliyatı	70

İKİNCİ BÖLÜM: LYNCH KUMpanyASI'YLA İLGİLİ ÖNEMLİ GELİŞMELER

2.1 Hamidiye Vapur Şirketi'nin Kuruluşu	71
2.2 Nehirlerde Osmanlı-İngiliz Ortak Vapur Şirketi Kurma Tasarısı	75
2.3 Meclis-i Mebusan'da Lynch İmtiyazı Meselesi	77
2.4 Fırat ve Dicle'de Osmanlı Tebaasına Verilen İmtiyazlar	84
2.5 Osmanlı-İngiliz Ortak Seyrüsefer Şirketi'nin Kararlaştırılması	87
2.6 Mezopotamya Nehirlerinde Seyrüsefer Zorlukları	96
2.7 Lynch Vapurlarına Aşiretler Tarafından Yapılan Saldırıları	98

SONUÇ	107
--------------------	------------

KAYNAKÇA	112
-----------------------	------------

EKLER	123
--------------------	------------

ÖNSÖZ

Bu çalışmada genel olarak 19. yüzyılda İngilizlerin sömürgesi durumundaki Hindistan'a olan ulaşımı ve ticareti hızlandırmak için yaptıkları keşif faaliyetleri neticesinde Dicle ve Fırat Nehirlerinde İngiliz Kaptan Henry Blosser Lynch ve kardeşleri tarafından 25 Nisan 1861 tarihinde The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited (Dicle ve Fırat Buharlı Seyrüsefer Şirketi)'in kurulması ve bu şirketin Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte bölgedeki faaliyetleri ele alınmıştır.

Çalışmamızın giriş kısmında Dicle ve Fırat'ın fiziki özelliklerinden, tarih boyunca üzerlerinde yapılan ulaşım ve ticaretten, kullanılan vasıta çeşitlerinden bahsedildikten sonra birinci kısımda; 1830'larda nehirlerde İngilizler tarafından yapılan keşif faaliyetlerinin neticesinde buharlı vapurların nehirlere uygunluğunun tespit edilmesi, İngilizlerin, Hindistan'a ulaşım mesafesini kısaltmak için yaptıkları güzergah arayışları, Lynch Şirketi'nin kuruluşu, idari ve ticari anlamda genişlemesi, sahip olduğu buharlı vapurlar hakkında detaylı bilgiler ele alınmıştır. Çalışmanın son kısmını oluşturan ikinci bölümde ise İngilizlerin, nehirlerdeki haklarını genişletmek için Osmanlı Devleti'nden talepte bulundukları izinlerin II. Meşrutiyet'in ilan edilmesiyle beraber bir ortak vapur şirketi imtiyazı tasarısına dönüşmesi, bu tasarıya karşı yerli halk ve diğer yabancı devletler tarafından gösterilen tepkiler incelenmiştir. Son olarak Irak'ın toplumsal yapısından bahsedilerek aşiretlerin Dicle ve Fırat'ta seyrüsefer eden vapurlara yaptıkları saldırılar ve bölgedeki güvenlik sorunları değerlendirilmiştir.

19.yüzyıl'da Irak'la, Osmanlı Ortadoğu'suyla, Osmanlı yerli seyrüsefer şirketleriyle hatta İttihat ve Terakki ile ilgili yapılan çalışmalarda Lynch Şirketi'ne veya şirkete ait vapurlara mutlaka rastlarız. Fakat bu çalışmalardan hiçbiri doğrudan Lynch Şirketi'ni merkeze alan çalışmalar değildir. Dolayısıyla bu çalışma, daha önce Lynch Şirketi'ne odaklanan detaylı bir araştırmanın eksikliğinden kaynaklanan boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır.

Tez yazım süreci boyunca, özellikle birinci el kaynaklara ulaşma konusunda birçok zorlukla karşılaşmıştır. Ancak bu zorluklar konuyla ilgili daha derinlemesine bir anlayış geliştirmeme ve araştırma becerilerimi artırmama yardımcı olmuştur. Süreç boyunca edindiğim deneyimler, akademik kariyerimin ilk basamağında benim için büyük bir değer taşımaktadır. Dolayısıyla bu konuyla ilgili bir çalışmada bulunmamda

ders dönemi boyunca Lynch Vapur Kumpanyası meselesine dikkat çeken ve bu konu hakkında bir çalışma yapmam için beni teşvik edip her daim destekleyen ayrıca süreç boyunca rehberliğiyle bana yol gösteren, tezimin her sayfasını titizlikle okuyarak hatalarımı düzelten, gördüğü eksiklikler için kaynak öneren ve temin eden kıymetli danışman hocam, Prof. Dr. Davut Hut'a derin teşekkürlerimi sunarım. Tez jürime katılarak çalışmama yaptıkları eleştiriler ve katkılar için değerli hocalarım, Prof. Dr. Yüksel Çelik'e ve Prof. Dr. Tuncay Zorlu'ya teşekkür ederim. Bu tezin tamamlanmasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve sevdiklerime minnettarlığımı ifade etmek isterim. Bilhassa her daim yanımda olan beni her zaman destekleyen yol arkadaşım Emre Sandıkçı'ya ayrıca teşekkür ederim. Çalışma süreci boyunca basım tarihi eski olan ve satışı olmayan kaynakların temin edilmesinde Marmara Üniversitesi Prof. Dr. Orhan Oğuz Kütüphanesi'nin ve İslam Araştırmaları Merkezi (İSAM) Kütüphanesi'nin önemli katkıları olmuştur. Çalışanlarına teşekkür ederim.

Son olarak, süreç boyunca edindiğim deneyimlerin ve bilgilerin, gelecekteki çalışmalarına ışık tutmasını umuyorum. Bu tezin tamamlanması, akademik yolculuğun bir aşamasını oluşturmanın yanı sıra kişisel ve profesyonel gelişimimde önemli bir dönemeç olmuştur.

Sena KAYA

İstanbul, Ocak 2024

ÖZET

Sanayi devrimiyle birlikte pek çok alanda gelişme gösteren İngiltere'nin özellikle XIX. yüzyılda buhar gücünü vapurlara uygulaması ve bu vapurları en büyük sömürgesi olan Hindistan ile ticaretinde önemli birer vasıta haline getirmesinde, dönemin Osmanlı toprakları dahilinde bulunan Dicle ve Fırat nehirleri, jeopolitik olarak büyük bir değer kazanmıştı. Nitekim 1830'lu yıllarda İngilizler parlamentoda Hindistan'a en kısa sürede varmak için iki rota üzerinde tartıştılar. Yapılan araştırmalar ve keşif gezileri neticesinde Fırat Nehri'nin buharlı gemi işletmeciliğine daha elverişli olduğu ve ticaretin daha güvenilir yapılabileceği kanısına varıldı. Bundan sonra İngiliz Hükümeti, Babıali ile iletişime geçerek 1834'te Fırat'ta vapur işletme imtiyazını elde etmiş, 1841'de şartlı ve sınırlı olmak suretiyle Kaptan Henry Blosse Lynch'e Fırat'ta iki vapur işletme imtiyazı verilmişti. Zamanla İngiltere, verilen bu imtiyazları suiistimal ederek ve Osmanlı Devleti üzerinde nüfuzunu artırarak Fırat ve Dicle Nehirlerinde H.B Lynch önderliğinde 25 Nisan 1861 tarihinde *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited* isimli bir şirket kurmaya muvaffak oldu.

Bu tezin amacı, keşif gezileri neticesinde 1861 yılında tesis olunan Lynch Şirketi'nin kuruluşu, işleyişi ve sahip olduğu yolcu-yük nakliyatı ve ticaret hacmi hakkında incelemelerde bulunarak İngiltere ve Osmanlı Devleti'nin mezkûr nehirler üzerindeki rekabetleri çerçevesinde bölgenin gelişen ve değişen ekonomik, siyasi ve sosyal durumları hakkındaki bilgileri ve değerlendirmeleri ortaya koymaktır. Lynch Şirketi hakkında daha önce belli başlı çalışmalar mevcut bulunsa bile bu çalışmalarda olaylar genellikle II. Abdülhamit tarafından kurulan Hamidiye Vapur Kumpanyası etrafında incelenmiştir. Lynch Şirketi'ni merkeze alarak, bölgeyi anlatan çalışma ise bulunmamaktadır. Bu durum, XIX. Yüzyılda telgraf hatlarının döşenmesi, demiryollarının yapılması kadar önemli bir İngiliz projesi olan buharlı seyrüsefer şirketinin yeterince incelenmemiş olmasına ve anlaşılmamasına sebebiyet vermiştir. Dolayısıyla yaptığımız çalışma, literatürdeki boşluğu bir dereceye kadar tamamlaması hedeflenen monografik bir çalışma olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Lynch Buharlı Vapur Şirketi, Irak, Dicle, Fırat, Buharlı Vapurlar, İngiltere, Osmanlı Devleti.

ABSTRACT

With the Industrial Revolution, England, which made progress in many areas, particularly applied steam power to steamships in the 19th century and turned these steamships into significant means of trade with its largest colony, India. In this context, the Tigris and Euphrates rivers, located within the Ottoman territories of the time, gained great geopolitical importance. Indeed, in the 1830s, the British debated in Parliament two routes to reach India as quickly as possible. Through research and exploration trips, it was concluded that the Euphrates River was more suitable for steamship operations, providing a more reliable basis for trade. Subsequently, the British government communicated with the Ottoman government and obtained the privilege of operating steamships on the Euphrates in 1834. In 1841, conditional and limited privileges for operating two steamships on the Euphrates were granted to Captain Henry Blosse Lynch. Over time, Britain, by abusing these privileges and increasing its influence over the Ottoman Empire, successfully established a company called "The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited" on April 25, 1861, under the leadership of H.B. Lynch.

The aim of this thesis is to examine the establishment, operation, passenger-freight transportation, and trade volume of the Lynch Company, founded in 1861 as a result of exploration trips. This study aims to reveal information and evaluations about the evolving and changing economic, political, and social conditions of the region within the framework of the competition between England and the Ottoman Empire over these rivers. While there are existing studies focusing on the Hamidiye Steamship Company established by Abdulhamid II, there is no study centered around the Lynch Company, which played a crucial role in the region. Thus, our work is intended to partially fill this gap in the literature, serving as a monographic study.

Keywords: Lynch Steamship Company, Iraq, Tigris, Euphrates, Steamships, England, Ottoman Empire.

TABLÖLAR

Tablo 1.1: Lynch Kumpanyası'nın Ofislerinde ve Vapurlarında Görevli Bazı Kişiler...	51
Tablo 1.2: Lynch Kumpanyası'nın Bağdat Merkez İdaresi Çalışanlarının İsimlerini, Maaş ve Tabiiyetlerini Gösteren Tablo.....	53
Tablo 1.3: Lynch Kumpanyası'nın Basra Acentesi Çalışanlarının İsimlerini, Maaş ve Tabiiyetlerini Gösteren Tablo.....	55
Tablo 1.4: Blosser Lynch Vapuru'nda Çalışanların İsimleri, Maaş ve Hüviyetleri.....	60
Tablo 1.5: Lynch Kumpanyasına mensup Halife Vapuru Çalışanlarının İsimleri, Maaş ve Hüviyetleri.....	62
Tablo 1.6: Lynch Kumpanyası'nın Mecidiye Vapuru'nda Çalışanların, İsimleri, Maaş ve Hüviyetleri.....	64
Tablo 1.7: Lynch Kumpanyasına Mensup 3 Vapur Mürettebatıyla Maaşlarının Miktarını Gösteren Tablo.....	66
Tablo 1.8: Lynch Kumpanyası'nın Bağdat ve Basra Şubelerindeki Memur ve Muavinlerin İsimleri ile Maaş Miktarları.....	67

KISALTMALAR

a.g.e	: Adı geçen eser
a.g.m	: Adı geçen makale
A.Ü	: Atatürk Üniversitesi
bkz.	: Bakınız
BAİBÜ	: Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi
BEO	: Bâbîâli Evrak Odası
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri - Osmanlı Arşivi
BTML	: British India Mail Line
IOR	: India Office Records
c.	: Cilt
çev.	: Çeviren
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
A.DVN.MKL	: Divan-ı Hümayun Kalemî, Mukavelenameler
BEO	: Bâbîâli Evrak Odası
DH.EUM	: Dahiliye Nezareti Eum 7. Şube
DH.İD	: Dahiliye Nezareti İdare
DH.KMS	: Dahiliye. Kalemî Mahsus
DH.MKT	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî
DHŞ	: İngiliz Doğu Hindistan Şirketi
DH.TMIK.M	: Dahiliye Nezareti Muamelat
HAT	: Hatt-ı Hümayun

HH.THR	: Hazine-i Hassa. Tahrirat Kalemi
HR.HMŞ.İŞO	: Hariciye Nezareti İstişare Odası
HR.İD	: Hariciye Nezareti. İdare
HR.MKT	: Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi
HR.SYS	: Hariciye Nezareti. Siyasi Kısmı
HR.TH	: Hariciye Nezareti. Tahrirat
HR.TO	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
HSD.CB	: Cavit Baysun Evrakı
İ.HUS	: İrade, Hususi
İ.MMS	: İrade. Meclis-i Mahsus
İTC	: İttihat ve Terakki Cemiyeti
nr.	: Numara
sy	: Sayı
s.	: Sayfa
ML.EEM	: Maliye Nezareti Emlakı Emriyye Müdirriyeti
MV	: Meclis-i Vükela Mazbataları
Y.A.HUS	: Yıldız Hususi Maruzat Kısmı
Y.EE	: Yıldız Tasnifi Esas Evrakı
Y.MTV	: Yıldız Mütenevvi Maruzat
TS. MA. e	: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı

GİRİŞ

Bu çalışmada öncelikli olarak birinci el kaynaklar kapsamında Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan muhtelif tasniflerdeki belgelerden çokça faydalanılmıştır. Zira konuyla alakalı İngiliz arşivine erişim imkanının kısıtlılığı, çalışmanın büyük çoğunluğunun Osmanlı belgelerine dayanılarak yazılmasını gerekli kılmıştır. Konuyla alakalı incelediğimiz en önemli arşiv belgesi ise Hazine-yi Hâssâ Müfettişi ve Bahriye Kaymakamı olan Sermed Bey'in 1907 yılında yazmış olduğu Dicle ve Fırat Nehirleriyle Lynch Kumpanyası Hakkındaki Raporlardır.¹ Bu raporlar Kumpanyanın kuruluşu, işleyişi, vapurları, sermayesi ve personelleri hakkında geniş bilgilere ulaşabilmemize imkân sağlamıştır. Ayrıca bu incelemede çoğu zaman Lynch Vapur Şirketi ile Hamidiye Vapur Şirketi kıyaslanmıştır.

Birinci el kaynakların öncelikli olarak kullanılması bağlamında *Qatar Digital Library*'de yayımlanan *India Office Records (IOR)*'a ait pek çok dokümanla beraber özellikle Bağdat'ta bulunan İngiliz konsoloslugu ile Londra arasındaki yazışmaların bulunduğu dosyalardan faydalanılmıştır. Yine birinci el kaynak olarak İngiliz General Francis Rawdon Chesney'nin, 1833 yılında İngiliz Hükümeti'nin teşvikiyle Fırat Nehri'ne düzenlenen keşif gezileri sırasında buharlı vapurların bu nehirde kullanılabilirliğine dair yaptığı tespitlerle birlikte bölgenin coğrafi ve toplumsal yapısı hakkındaki gözlemlerini anlattığı *Reports on the Navigation of the Euphrates*² ve *Narrative Euphrates Expedition*³ adlı eserleri bu çalışma için önemli başvuru kaynakları olmuşlardır. Bu kapsamda şirketin kurucularından biri olan Thomas Kerr Lynch'in *The Navigation of Euphrates and Tigris*⁴ adlı eserinde, Henry Blossé Lynch'in kumandanlığını yapmış olduğu ikinci keşif seferinden bahsedilerek özellikle bölgede bulunan Arap kabileleri hakkında detaylı bilgiler ele alınmış, Lynch Şirketi'nin kuruluşundan ve Osmanlı Hükümeti ile siyasi ilişkilerden bahsedilmiştir.

Lynch Kumpanyası hakkında önemli bilgileri doğrudan ele almış olan bir başka ana kaynak Lynch Şirketi'ne ait *Dicle* daha sonra *Blosse Lynch* gemilerinde görev yapmış olan Joseph Svoboda'nın yazmış olduğu günlüklerdir⁵. Joseph Svoboda, Lynch

¹ BOA, Maliye Nezareti Emlak-i Emriyye (ML.EEM), 622-20, R. 16.07.1323

² Francis Rawdon Chesney, *Reports on the Navigation of the Euphrates*, Londra 1833.

³ Francis Rawdon Chesney, *Narrative Euphrates Expedition*, Londra 1868.

⁴ Thomas Kerr Lynch, *The Navigation of Euphrates and Tigris*, Londra 1884.

⁵ "Joseph Svoboda Diaries" (<https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/iraqdiaries/search/>), E.T. 06.02.2024; ayrıca bkz. "Svoboda Diaries Project" (<https://www.svobodadiariesproject.org/supporters-and-contributors/>), E.T. 06.02.2024

Şirketi'ne ait vapurların geçtiği güzergahlar, taşıdığı yolcular, ticari eşyalar ve postalar, bu şirkette çalışan personeller, Dicle ve Fırat Nehirleri'nin mevsimlere göre gösterdiği değişkenlikler, bölgede yaşanan kıtlık ve salgın hastalıklar vs. hakkında geniş bilgiler kaleme almıştır.

Öte yandan literatürde özellikle Lynch Kumpanyasını merkeze alarak yazılan monografik bir eser bulunmaması, literatürdeki boşluğu doldurması amacıyla bu konunun tez çalışması olarak seçilmesinde temel unsur olmuştur. Arşiv belgelerinin ve birinci el kaynak saydığımız diğer belgeler dışında İlhan Ekinci'nin *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*⁶ adlı kitabı Osmanlı Devleti tarafından kurulan Hamidiye Vapur Kumpanyası merkeze alınarak yazılmış bir eser olmakla beraber Lynch Kumpanyası hakkında da geniş bilgilere yer vermektedir. Bunun haricinde Ali Akyıldız ve Zekeriya Kurşun'un *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*⁷ adlı eserinde Lynch Kumpanyası hakkında 20. Yüzyıla ait birtakım arşiv belgelerinin transkripti mevcuttur.

Mübahat Kütükoğlu'nun *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri*⁸ adlı eseri Lynch Kumpanyası'nın kuruluşundan önce İngilizlerin Mezopotamya'ya olan ilgisi ve bu devletin, Hindistan ile artan ticaretinde ulaşım kolaylığı sağlamak amacıyla araştırmış olduğu kısa yollar hakkında bilgiler vermesi bu tez çalışması için kıymetli olmuştur. Nurcan Yurdakul ise *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?*⁹ adlı kitabında Irak'ta İngilizlerin bir nüfuz elde etme vasıtası bağlamında zaman zaman Lynch Kumpanyası'na ait bilgilere eserinde yer vermiştir.

Burcu Kurt'un *Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler*¹⁰ başlıklı kitabında II. Meşrutiyet sonrası Meclis-i Mebusan'da Lynch imtiyazı meselesine dair Irak mebuslarının ve halkının başta olmak üzere Babıali'ye karşı ortaya çıkan muhalefetin incelenmiş olması, bu çalışmanın ikinci bölümü için önemli bir referans kaynağı olmuştur. Aynı şekilde tezin ikinci kısmında yer alan II. Meşrutiyet sonrası İngilizlerin, Dicle ve Fırat'ta Osmanlı-İngiliz ortak seyrüsefer kumpanyası kurma girişimleri ve Osmanlı tebaasına verilen seyrüsefer izinleriyle ilgili Önder Kocatürk'ün *Osmanlı-*

⁶ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Ankara 2007.

⁷ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, İstanbul 2018.

⁸ Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)*, c. I, Ankara 1974.

⁹ Nurcan Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?* İstanbul 2021.

¹⁰ Burcu Kurt, *Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü(1909-1913)*, İstanbul 2009.

İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914) adlı iki ciltlik eseri önemli bir kaynak olmuştur.¹¹

İngilizlerin Dicle ve Fırat Nehirlerine olan ilgisini ve emellerini anlatan, burada yerli bir seyrüsefer şirketi kurulmasının gerekliliğini vurgulayan Mithat Paşa'nın Bağdat Valiliği görevindeyken yayımlattığı *Zevra Gazetesi*¹², Ayrıca II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki süreçte İngilizlerin, Osmanlı Devleti'yle ortak bir seyrüsefer şirketi kurma imtiyazı alma tasarısına karşı oluşan muhalefetin yansıdığı dönemin önemli gazeteleri olan *Tanin* ve *Sâdâ-yı Millet* gibi gazeteler de bu çalışmada başvurulacak birincil kaynaklar arasındadır.

Konuyla alakalı yabancı yazarların yayımladığı başlıca kaynaklardan Charles İssawi'nin *The Fertile Crescent (1800-1914)*¹³ adlı eserinde; İngilizlerin nehirlerdeki keşif faaliyetlerinden, Lynch Şirketi'nin kuruluşundan, bu şirketin idari ve mali durumundan, Osmanlı Devleti'nin nehirlerde vapur işlettilmesi için kendi tebaasına verdiği imtiyazlardan bahsedilmektedir. Bu kapsamda J. Gordon Lorimer'in *Gazetteer of The Persian Gulf*¹⁴ ve Stephen Hemsley Longrigg'in *Four Centuries of Modern Iraq*¹⁵ adlı eserleri gerek Irak'la ve gerekse doğrudan Lynch Kumpanyası'yla alakalı bilgiler ihtiva etmesinden dolayı referans alınan birincil kaynaklardır. Bununla birlikte Osmanlı'nın çevre tarihi hakkında araştırmalar yapan ve kıymetli çalışmalar ortaya koyan Faisal H. Husain'in *Sultan'ın Nehirleri*¹⁶ adlı eseri bu tez çalışmasının ilk kısmında Dicle ve Fırat'ın fiziki özelliklerinden bahsederken kullanılan eserlerden biri olmuştur.

¹¹ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914)*, c.I-II, İstanbul 2011.

¹² Mine Ersoy, *Zevra Gazetesi (s.1-100)'nin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kilis 2014.

¹³ Charles İssawi, *The Fertile Crescent 1800-1914*, New York 1988.

¹⁴ J. Gordon Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf*, c. I, Kalküta 1915.

¹⁵ Stephen Hemsley Longrigg, *Four Centuries of Modern Iraq*, Oxford 1925.

¹⁶ Faisal Husain, *Sultan'ın Nehirleri*, çev. Bestami S. Bilgiç, İstanbul 2023.

2. Dicle ve Fırat'ın Coğrafi Konumları ve Fiziksel Özellikleri

Tarih boyunca geçtiği topraklarda tarım alanlarının sulanmasında, nehir yoluyla ticaretin gerçekleştirilmesinde ve komşu ülke sınırlarının belirlenmesinde önemli bir yere sahip olan Fırat ve Dicle nehirlerinin her ikisi de Türkiye topraklarından doğmaktadır. Fırat nehri Erzincan yakınlarında Dicle nehri ise Elazığ'daki Hazar gölünden doğar.¹⁷ Bu tez çalışmasına spesifik olarak Dicle ve Fırat'ın geçtiği Irak ülkesinin tarihî coğrafyasını inceleyerek başlamak ana konumuz olan Lynch Vapur Kumpanyası'nın nasıl bir coğrafya üzerinde tesis edildiğini anlamak bakımından önem arz eder.

Celal Nuri, 1918 yılında kaleme aldığı *Coğrafya-yı Tarih-i Mülk-i Rum* isimli eserinde; Irak coğrafyasının yani Musul, Bağdat, Diyarbakır'ın güneyi ve Zor kasabasının doğusu ile Katar nehrinin ihtiva ettiği bölgeyi, Fırat ve Dicle nehirlerinin arasında değil yanında bulunmasından dolayı “Memalik-i Nehriyye” olarak adlandırmayı daha doğru bulmuştur.¹⁸ Memalik-i Nehriyye'nin coğrafi özellikleri doğal olarak burada yaşayan insanların hayatlarını sosyo-ekonomik anlamda büyük ölçüde etkilemişti. Nitekim Celal Nuri, bu coğrafyada medeniyetin iki kaynağını; toprak ve su yani *ziraat* ve *ticaret* olarak nitelemişti.¹⁹

Fırat ismi, Asur dilinde “Dere Yatağı” anlamına gelen Purattu, İbranice’de Perath kelimesinin Arapçalaşmış (Furat) halidir.²⁰ İngilizcede ise *Euphrates* olarak kullanılmıştır. Erzurum ovasındaki Dumlu suyundan doğan Karasu ve Van Gölü’nün kuzeyinde bulunan Muratbaşı dağından kaynaklanan Muratsu adlı iki kolun Elazığ’da birleşmesinden meydana gelir. Nehir buradan Erzincan, Tunceli, Elâzığ, Malatya, Diyarbakır ve Gaziantep il sınırlarını belirledikten sonra Suriye’den Irak’a doğru akmaktadır. Bu nehrin havza alanı; Türkiye, Suriye, Ürdün, Suudi Arabistan, Kuveyt ve Irak’ı kapsar.²¹ Fırat nehri, Suriye’den geçtikten sonra Irak’ta Kurna mevkii civarında Dicle ile birleşir. Buradan sonra *Şattülarap* adını alan nehir, bölgenin güney ucunda bulunan Fav noktasından Basra körfezine dökülür.²² Fırat Nehrinin uzunluğunun

¹⁷ Tuğba Maden ve Seyfi Kılıç, “Irak’ta su kaynakları Sorunu ve Yönetimi”, *Ortadoğu Analiz Dergisi*, IV/43(2012), s.86

¹⁸ Celal Nuri, *Osmanlı Mülkünün Tarihi Coğrafyası*, yayına haz. İlker Yiğit, İstanbul 2021, s.75

¹⁹ Celal Nuri, *Age*, s. 77

²⁰ Metin Tuncel, “Fırat”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, 13. Cilt, s. 31.

²¹ Aytekin Çelik, Ekrem Aydın, “Fırat- Dicle Havzası Nehir Kollarında Su Kalitesi Karakterizasyonu için Antibiyotik Grubu Tetrasiklin ve Bazı Minerallerin Takibi ve Değerlendirilmesi”, *Fırat Üniversitesi Fen bil. Dergisi*, 33(1), s.103

²² Mustafa Bilge, “Şattülarap”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XXXVIII (2010), s.381.

yaklaşık 2700 ve 3000 kilometreye kadar ulaşmış olması İndus nehrinin batısında Güneybatı Asya'nın en uzun nehri olmasını sağlamıştır. Yapılan araştırmaya göre Türkiye'nin Fırat nehrine katkısı %88 iken geri kalan %12'lik kısım Suriye'den kaynaklanmaktadır. Irak ise Fırat Nehri için su kaynağı oluşturmamakla beraber suyun %44'lük bölümünü kullanmaktadır.²³ Bu doğrultuda Türkiye, Suriye, Irak topraklarından geçmesi ve bu ülkelerin su ihtiyacını önemli ölçüde karşılaması bakımından Fırat nehri, geçmişten günümüze bu üç ülke arasında su kaynaklarının paylaşımı konusunda uluslararası anlaşmazlıklara ve diplomatik krizlere neden olmaktadır.

Yüksek kıyılı ırmak²⁴ veya akan su²⁵ gibi anlamlara sahip olan Dicle²⁶ ismi ise aslı Sümerceden İdigna ve Akadca'dan İdiqlat olan kelimelerin Arapçalaşmış halidir ve bu nehir, İngilizler tarafından *Tigris* olarak adlandırılmıştır. Elazığ'ın Güneydoğusundaki Hazar Gölünün bir kolu ile Hazarbaba dağından çıkan suların birleşmesiyle oluşmuştur ve Fırat nehri gibi Türkiye'den sonra Suriye ve Irak topraklarından geçmektedir. Toplam uzunluğu 1900 km olan Dicle ırmağının 523 kilometresi Türkiye sınırları içinde kalmaktadır.²⁷ Dicle havzasının %12'si Türkiye, %0,2'si Suriye, %54'ü Irak ve %34'ü İran sınırları içinde yer alır. Dicle nehrinin sularına kaynak oluşturan alanların %21'i Türkiye'de, %0,3'ü Suriye'de, %31'i Irak'ta ve %48' i İran'dadır. Bu nehrin yıllık su hacmine ise Türkiye'nin katkısı %51, Irak ve İran'ın katkıları sırasıyla %39 ve %10'u bulmaktadır.²⁸ Buradan da anlaşılacağı gibi Fırat nehri Türkiye topraklarında doğup kaynağının çoğunluğunu buralardan alsa da Dicle nehri azımsanmayacak oranlarda kaynağını Irak ve İran'dan da almaktadır.

Ulaşım konusunda Fırat nehri, Dicle nehrine göre bazı avantajlara sahiptir. Fırat nehrinin, Dicle'ye kıyasla debisinin daha yüksek olması yaz mevsiminde ulaşımına daha elverişli olmasını sağlamıştır. Dicle nehri, sürekli değişen rejimi ve yatağı yüzünden ıslah edilmeye muhtaç olmasına rağmen Fırat nehrinin rejimi daha istikrarlıdır.²⁹ Bunun

²³ Peter Beaumont, "The Euphrates River, An International Problem Of Water Resources Development" *Environmental Conservation*, V/1, s.36

²⁴ Bilal Aksoy, "Anadolu'da Yer Adlarının Kökeni" (<http://www.bilalaksoy.com/anadoluda-yer-adlari-kokeni>), E.T. 06.02.2024

²⁵ Zeki Fırat Yıldırım, "Özgün ve Zengin Bir Coğrafi Kompozisyon", (<https://diyarbakirhafizasi.org/ozgun-ve-zengin-bir-cografi-kompozisyon>), E.T. 06.02.2024

²⁶ Dicle Nehri için Osmanlı belgelerinde; bir vadinin veya derenin kenarı, kıyısı anlamına gelen "Şatt" kelimesi de kullanılmıştır. Bkz. Ebubekir Ceylan, *Modern Irak'ın Osmanlı Kökenleri*, İstanbul 2022, s. 54.

²⁷ Metin Tuncel, "Dicle", TDV İslam Ansiklopedisi, sy. 9 (1994), s.281-282

²⁸ Vedat Durmazuçar, *Ortadoğu'da Suyun Artan Stratejik Değeri*, İstanbul 2002, s.50

²⁹ Sungur Doğançay, "XIX. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri" *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 1, (2016), s.32

sebebi ise Fırat nehrinin Irak'a girmeden önce dağlık bölgeleri terk etmesiyle daha yavaş ve kıvrımlar yaparak akmasıdır. Bu iki nehrin suları, ocak ayından itibaren yükselmeye başlamakla mart ayında zirveye çıkmakta daha sonra hazirana kadar azalarak eski seviyesine düşmekteydi. Dolayısıyla ocak ayından hazirana kadar olan dönem; *Feyezan (Taşkın)*, hazirandan ocak ayına kadar olan dönem ise *Sayhud (cezir)* olarak adlandırılmıştı.³⁰

Dicle ve Fırat'ta sık sık meydana gelen taşkınlar; bölgede sulamayı zorlaştırmış, nehirlerdeki köprülere ve ekinlere zarar vermişti. Ayrıca taşkın sonrasında oluşan bataklıklar kolera ve sıtma gibi salgın hastalıklara da yol açmıştı³¹. Bundan başka Bağdat Mebusu Babanzade İsmail Hakkı'nın 1908'de Tanin gazetesinde yayımlanan Irak Mektupları'na göre; Fırat nehrinin gerçek yatağı hakkında yapılan haritalara şüpheli yaklaşmak gerekirdi. Zira bu nehir başına buyruk seyretmekteydi. Bir sene beğendiği güzergahı sonraki sene terk ederek başka vadilere doğru akabilmekteydi.³²

Hazine-i Hâssâ Müfettişi olan Sermed Bey, Dicle ve Fırat üzerinde yaptığı incelemeler sonucunda kaleme aldığı raporunda "Dicle Nehri Üzerinde Seyrüsefain Müşkilatı" başlıklı bir kısımda Dicle nehrinde gemi işletmenin zorluklarından bahsetmekteydi. Bu rapora göre; Dicle'nin Bağdat ile Basra arasında hiçbir mevsimde ve hiçbir zaman gece düzenli olarak seyrüsefer edilemeyen kısmının; Ammare ile Kurna arasındaki yer olup burada nehrin arazisinin dar ve dönemeçlerinin keskin, akıntının ise şiddetli olduğundan bahsetmişti. Feyezan zamanı gelince Bağdat'tan Ammare'ye ve Basra'dan Kurna'ya kadar nehrin hiçbir seyrüsefain müşkilâtı yoktu. Fakat bu zamanda bile en büyük tehlike küçük ve keskin dönemeçlerdi. Dolayısıyla bu nehirde işleyecek gemilerin belli ölçülerde olması gerekmektedir. Sermed Bey'e göre işletilebilecek en büyük vapurun uzunluğu 210 kademi³³ (70 m) geçmemeli ve genişliği de 85 kademden (30 m) fazla olmamalıydı.³⁴ Bundan başka Dicle ve Fırat nehirlerinin Kurna'da birleşip Şattülarap adını almalarından sonra en geniş yeri 300 metreye ulaşmakta, derinliği ise med-cezir sebebiyle 8-15 m arasında değişmekteydi. Basra körfezinde 24 saatte iki defa

³⁰ İlhan Ekinci, age, s. 8-9

³¹ Ebubekir Ceylan, age, s. 52-53

³² Babanzade İsmail Hakkı, *Beyrut'tan Kuveyt'e Irak Mektupları*, s.67-68

³³ Kadem: Metrenin kabulüne kadar kullanılan yarım arşın değerindeki uzunluk ölçüsüdür. **1 kadem: 33-37,5 cm.** arasında bir değere sahiptir. Bkz. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elâzığ 2005, s. 144.

³⁴ BOA, *ML.EEM*, nr. 622-20, R. 16.07.1323

meydana gelen med-cezir, Kurna'ya kadar etkisini gösterdiğinden ulaşım araçları bu durumdan faydalanmaktaydı.³⁵

3. Dicle ve Fırat'ta Ulaşım ve Ticaretin Tarihçesi

Dicle ve Fırat nehirlerinin fiziksel özelliklerinden bahsettikten sonra nehirlerde yapılan ulaşım ve ticaretin kısaca tarihine değinilecektir.

İlk Çağlardan itibaren Asya ile Avrupa arasında ticaret “Baharat Yolu” ve “İpek Yolu” olmak üzere iki ana güzergâh üzerinde gerçekleştirilmekteydi. Bu güzergahlardan Baharat Yolu, Çin'den başlayarak bir kolu Kızıldeniz'e oradan Akdeniz limanlarına; diğer kolu ise Basra Körfezi'nin kuzeyindeki Basra limanına oradan Şattülarap'tan yukarı çıkarak Bağdat'a ulaşırdı. Buradan ise yol ikiye ayrılır: biri Dicle Nehri'ni takip ederek Musul-Anadolu-İran'a, diğeri Fırat Nehri'ni takip ederek Suriye limanlarına veya Anadolu üzerinden İstanbul'a ulaşırdı.³⁶ Böylece Doğu-Batı ticaretinin temin edilmesinde Dicle ve Fırat Nehirleri, İlk Çağlardan itibaren büyük bir öneme sahipti. Nitekim bu nehirlerde nakliyat faaliyetleri, Asurlular döneminden itibaren görülmektedir. Asur'a başkentlik yapmış üç şehir Asur, Kalah ve Ninova (Eski Musul) Dicle Irmağı'nın kenarına kurulmuştu. Bu da bölgede Asurlular tarafından yürütülen potansiyel bir nehir taşımacılığına olanak sağlamıştı.³⁷ İki nehrin fiziksel yapılarına göre Kuzeyden-Güneye mal aktarımı yapılması uygundu. Dolayısıyla Eski Çağ'dan beri güney bölgelerine günlük ihtiyaçlar dışında maden, taş gibi ağır hacimli eşyaların taşınmasında da su yollarının kullanımı kolaylık sağlamaktaydı.³⁸

Bölgede İlk Çağ'dan itibaren yapılan ulaşım ve ticaret yoğun olmakla birlikte nehir vasıtası olarak; bir dizi keçi veya koyun derisinin şişirilip birbirine bağlanmasıyla ve bunların üzerine palmye ağacından elde edilen direklerin yerleştirilmesiyle yolcuların oturması için bir güvertesi de bulunan; *Kelekler* kullanılmıştı.³⁹ Kelek denilen basit sandallar buralarda ticari malların taşınmasından ziyade, yolcu ve kargo sevki de yapmaktaydı. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar nehir gemileri ve keleklerle mal nakliyatı yapılması ve bu yolun Hindistan-Basra ticaretini Türkiye'ye intikal ettirmesi

³⁵ İlhan Ekinci, age, s.10

³⁶ Rifat Uçarol, “Tarihte; Dicle ve Fırat Nehirleri Basra Körfezi ve Çevresinde Önemli Gelişmeler”, *Su Sorunu, Türkiye ve Ortadoğu*, haz. Sebahattin Şen, İstanbul 1993, s.363

³⁷ Sağlamtimur, agm, s.10

³⁸ Haluk Sağlamtimur, “Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf”, *Metro Gastro*, 77, s.9

³⁹ Tuncay Ögün ve Halit Baş, “Dicle ve Fırat'ta Geleneksel Nehir taşımacılığı ve I. Dünya Savaşında Irak cephesinde Kullanımı”, *History Studies*, VIII/3(2016), s.85

gibi gerekçeler Osmanlıların da bölgeye hâkim olduklarında bu ticaret yoluna önem vermelerine sebep olmuştu. Bu dönemde Birecik'e nakledilen emtia oradan deve kervanları aracılığıyla Halep, İskenderun, Trablus ve diğer istikametlere sevk edilmekteydi.⁴⁰

Kelekler, İlk çağdan itibaren 20. Yüzyılda bile ağır yükleri taşımak için kullanılmıştı. Bunun dışında Dicle nehri üzerinde Bağdat ve Kurna arasındaki ticari faaliyetlerde; Sefine ve Keleklerin kamıştan sepet gibi örülerek yuvarlak yapılmış versiyonu olan; *Kuffa*, Türkçede Küfe de denilen ve çapları 5.5 metre olup 16 tona kadar mal taşıyabilen⁴¹ ulaşım ve taşımacılık araçları bulunuyordu. Dicle'nin suyunun Fırat'a göre daha sığ olması onu kelek kullanımına nispeten daha uygun hale getirmişti. Bununla birlikte Fırat'ta Birecik ve Dicle'de Musul, kelek nakliyatının başlangıç noktalarıydı.⁴² Şattülarap'ta elli ton taşıyabilen uzun ve dar *Belemler* ve körfezde ise daha küçük *Baghale* denilen vasıtalar da işletilmekteydi.⁴³ *Şahtur* adı verilen altı düz yelkenli kayıklar da kullanılan vasıtalar arasındaydı. Kelekler genellikle Dicle nehri için tercih edilirken Şahturlar, debisi yüksek olan Fırat nehri için daha fazla kullanılırdı.⁴⁴ Bağdat Vilayet Salmeleri'ne göre Şahturlar, Fırat nehri üzerinde Zor Sancağı'ndan Felluce ve Müseyyip kasabalarına kadar ticari nakliyat yapmaktaydı.⁴⁵ Ayrıca Fırat nehri daha derin olması nedeniyle daha ağır tonajlı gemiler için kullanılırken, Dicle ise daha çok bölgenin zahire ve hububat ihtiyacının temininde kullanılmıştı.

1497-1499 yıllarında Vasco da Gama önderliğinde Portekizlilerin, Ümit Burnu'nu dolaşarak Hint deniz yolunu keşfetmesi, bölgede hakimiyet kurmalarını ve Hint mallarının ticaretini ele geçirmelerini sağlamıştı. Bu devletin, Hint Okyanusu ve çevresinde, Basra Körfezi girişinde hakimiyet kurdukları sırada Osmanlı İmparatorluğu'nun 1516'da Mercidabık, 1517'de Ridaniye zaferlerini kazanıp Suriye, Mısır ve Hicaz'ı sınırlarına dahil ederek Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'e, Irakeyn seferi sonucunda da 1534 yılında Irak ile Basra Körfezi'nin Kuzeyi ile Batı kıyılarına hâkim olması bölgede Osmanlı-Portekiz mücadelesini başlatmıştı.⁴⁶

⁴⁰ Orhonlu, Işıksal, agm, s.78

⁴¹ Kadim Hasson Hnaihen, "River Transport in Mesopotamia", *Światowits*, 59 (2020), s.149

⁴² Orhonlu ve Işıksal, agm, s.86

⁴³ Turan Keskin, age, s.32

⁴⁴ Keskin, age, s.86

⁴⁵ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu ve Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salmelerinde Bağdat*, Ankara: Global Strateji Enstitüsü, 2006, s. 154.

⁴⁶ Uçarol, agm, s.364

Portekizlilerin nüfuzunu kırmak için bölgeye dört defa sefer düzenlese de istediği sonucu alamayan Osmanlı Devleti, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nden itibaren Hint Okyanusu'nda deniz egemenliğini Portekizlilere bırakmak zorunda kalmıştı. Bu doğrultuda Doğu-Batı arasındaki ticaret, Afrika'nın güneyinden, Ümit Burnu'nun geçilip Hint Okyanusu'na ulaşan güzergaha kaymış ve bu durum, D. Akdeniz, Basra Körfezi, Dicle ve Fırat nehirleri ile çevrelerinde yapılan ticaretin azalmasına sebebiyet vermişti.⁴⁷

Osmanlı İmparatorluğu, Hint Okyanusu'nun egemenliğini Portekizlilere terk etmek zorunda kaldıktan ve Basra Körfezi'ne kapandıktan sonra Dicle ve Fırat Nehirlerine önem vermiş, bu sefer de bölgedeki güç dengesi ve sınırların belirlenmesiyle ilgili İran ile karşı karşıya gelmişti. İki devlet arasında 16. yüzyıldan 17. Yüzyılın ortalarına kadar devam eden savaş dönemi, 1639 yılında yapılan Kasr-ı Şirin anlaşmasıyla sona ermiş, bu anlaşmayla birlikte Bağdat ve Musul'un Osmanlı Devleti'ne ait olduğu teyit edilmişti.⁴⁸

1655 yılında Diyarbakır'dan Van'a giderken yolculuğun bir kısmını keklele yapmış olan Evliya Çelebi'ye göre Dicle ve Fırat üzerinde yapılan nakliyat; savaş zamanlarında İran üzerine yapılan harekât sırasında veyahut yakın yerlerde çıkan iç karışıklıklar dolayısıyla olmaktaydı.⁴⁹ Nitekim 1565 yılında bölgede meydana gelen bir karışıklığı bastırmak; Birecik'ten 500, Bağdat'tan 200 adet mühimmat ve askerlerle dolu nehir gemileri gönderilmek suretiyle mümkün olmuştu.⁵⁰ Ayrıca bu dönemde Osmanlı'nın sahip olduğu Kadirga ve Kalitaların ateş gücü Irak aşiretlerinin küçük teknelerini ve kerpiç kalelerini yok edebilecek kabiliyettedir.⁵¹

Nihayetinde bölgede hakimiyetini güçlendiren Osmanlı Devleti, Dicle ve Fırat nehir yataklarının bakımsız kalması sonucu meydana gelen taşkınları önlemek adına; bu nehir yataklarının temizlenmesine yardımcı olması ve gemi seferlerini düzenlemesi için 18. yüzyılın başından itibaren bir asır boyunca faaliyet gösterecek olan Şat (Büyük nehir) Kaptanlığını kurmuştu.⁵² Diğer yandan Osmanlılar döneminde Basra'da yapılacak gemiler için Birecik'ten gönderilen malzemelerin, taşkınlar sırasında kullanılan Serat ile

⁴⁷ Uçarol, agm, s.366

⁴⁸ Aynı yer.

⁴⁹ Orhonlu ve Işıksal, agm, s.89-90

⁵⁰ Orhonlu, Işıksal, agm, s.97

⁵¹ Husain, age, s.104

⁵² Orhonlu ve Işıksal, agm, s. 98-100

Kerkaya arasındaki İsb Kanalı vasıtasıyla Fırat'tan Dicle'ye geçirilerek Basra'ya ulaştırılması planlanmıştı.⁵³

Barış zamanlarında ise ticaret gayesi ile nakliyat yapılmaya devam edilmekteydi. Fırat üzerinde Birecik'ten Basra'ya kadar nehir gemileri ve kelekler ile gidiş geliş ve mal nakli yapılmaktaydı. Şattülarap nehri vasıtasıyla Hindistan'dan gelen gemiler Basra'ya kadar ilerleyebiliyorlardı. Buradan gemiler vasıtasıyla Birecik'e nakledilen emtia deve kervanları vasıtasıyla Halep, İskenderun, Trablus ve diğer istikametlere sevk ediliyordu.⁵⁴ 1866 yılında Lewis Farley'in yazdığı Türkiye isimli kitaba göre; bölgede ticaret esas olarak Diyarbakır'da yoğunlaşır ve buradan emtia, sal, katır ve develerle Musul ve Bağdat'a oradan Erzurum, Samsun ve Halep'e taşınırdı. Bu dönemde Dicle üzerindeki kelek işletmeciliği devlet tekelindeydi ve her yıl en yüksek fiyatı verene satılırdı. Her sal 100-150 tane keçi derisinden ve 6 hafif direktten oluşuyordu. Bu sallar, 15 kantar mal taşırlar ve Diyarbakır'dan Musul'a yolculuk bahar aylarında ortalama 5 gün, sonbaharda ortalama 20 gün sürerdi. Bağdat'a gitmek bundan daha uzun vakit alırdı. Diyarbakır'ın merkezi konumu -Halep, Musul, Erzurum ve Trabzon'a neredeyse eşit uzaklıkta olmasından dolayı- Mezopotamya'nın içine doğru gidecek iyi bir yol sisteminde önemli bir nokta olduğunu göstermekteydi. Ayrıca Diyarbakır'ın Dicle üzerinde sefer yapmaya elverişli olan ilk kısım olması ona ayrı bir önem kazandırmaktaydı. Bu tespitlerin dışında Farley, bu yıllarda Fırat üzerinde yapılan incelemelerden dolayı İngiltere-Hindistan arasında Fırat Vadisi'nin yeni bir iletişim hattı olarak seçilebileceğini belirtse de burada konumlanmış olan başıboş bedevilerin bir otoriteye tabi olana kadar güzergahın elverişsiz olacağı yönünde gerçekçi bir görüşte de bulunmuştu.⁵⁵

Osmanlı Devleti, 16. ve 17. Yüzyıllarda donanmanın bel kemiği olarak Dicle-Fırat nehirlerinde ve hâkim olduğu başka bölgelerde kadirga ve kalita (Galyot, Kalyete) adı verilen vasıtaları kullanmıştı.⁵⁶ 17. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçen bu Devlet, 1703 yılında Basra'da bulunan tersanenin de kalyon inşa ettirmesini istemişti. Ancak kalyon gibi büyük tipte gemiler, nehirlerden çok açık denizlere uygundu. Bunun yerine uzun-dar ve süratli bir gemi tipi

⁵³ Metin Tuncel, agm, s.282

⁵⁴ Mehmet Ali Ünal, "Evliya Çelebi'de Fırat ve Dicle Nehirleri", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller II*, haz. Şakir Batmaz ve Özen Tok, Kayseri 2015, s.202

⁵⁵ J. Lewis Farley, *Turkey*, Londra 1866, s. 181-182

⁵⁶ Husain, age s.103

olan *Firkateynler* nehirlerde kullanıma daha uygun olduğundan Fırat nehrinde kullanılmak üzere Birecik Tersanesi'nde 60 adet inşa ettirilmişti. Alt kısmı düz ve kürekle çalışan *Şayka*, *İşkompaye* (*İşkampavya*) ve *Üstüaçık* ismi verilen gemi türleri de Dicle ve Fırat'ta işletilen vasıtalar arasındaydı.⁵⁷



⁵⁷ Husain, age, 105-106

BİRİNCİ BÖLÜM: LYNCH ŞİRKETİ'NİN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ

Bu bölümde evvela İngiliz-Osmanlı diplomatik ve ticari ilişkileri bağlamında buharlı vapur teknolojisinin Osmanlı'ya nasıl ulaştığı ve geliştiği hakkında bilgi vermekle başlayarak İngilizlerin Osmanlı hakimiyetinde bulunan Irak'a neden ilgi duyduğu bu bağlamda burada bulunan Dicle ve Fırat Nehirlerinde yaptığı keşif faaliyetleri ele alınarak asıl konumuz olan Lynch Kumpanyası'nın kuruluşu ve gelişmesi, nehirlerde kullandığı vapurlar, Bağdat ve Basra'daki acenteleri, personelleri, mali durumu gibi pek çok konu hakkında detaylı bilgiler verilecektir.

1.1 XIX. Yüzyılın Başlarında İngiliz-Osmanlı İlişkileri: Buharlı Vapur Teknolojisinin Osmanlı'ya İntikali

Osmanlı Devleti 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kürekli gemilerden yelkenli (kalyon) gemilere geçişi tamamlamıştı. Dolayısıyla Musul Vilayeti ile Samarra Kazası'ndan Bağdat'a kadar olan kısımda daha önce bahsettiğimiz bir nehir vasıtası olan kelekler kullanılmakta iken Dicle'nin diğer bölgelerine ve Basra'ya kadar olan taşımacılık ise yelkenli gemiler vasıtasıyla sağlanmıştı. Delim Kazası'ndan ve Müseyyip mevkiinden itibaren Hille, Divaniye, Hindiye, Şamiye, Semave Kazaları ve Basra Vilayetine bağlı Müntefik sancağı arasında ticari mallar yelkenli gemilerle taşınmaktaydı. Bu yelkenliler hacmine ve şekline göre muhtelif isimler almıştır. Bunlardan bazıları Belem, Meşhuf, Tarrade ve Saciye'dir.⁵⁸

1770'te Rusların, Çeşme civarında 30 tane Osmanlı gemisini yakmasına kadar donanmada ağırlıklı olarak kullanılan kalyonların varlığı çok eskilere kadar götürülebilir ancak savaş gemisi anlamında 16. yüzyıla kadar gidebilmektedir. Ayrıca yelkenli gemi türlerinden üç ambarlı, kalyon, kapak gibi gemiler hatt-ı harp gemisi olarak bilinirken, diğerleri firkateyn, korvet, brik, uskuna, golet ise hafif ya da küçük donanma ismini almaktaydı.⁵⁹

Çeşme civarında Ruslarla yapılan savaşta donanması mahvolan Osmanlı Devleti bir takım ıslahat çalışmaları başlatmıştı. Donanmanın modernizasyonu konusunda Osmanlı Devleti, başta Fransa ve İsveç olmak üzere diğer ülkelerden uzmanlar getirtmişti. 1770-

⁵⁸ C. Eroğlu, M. Babuçoğlu ve O. Özdil, age, s. 154

⁵⁹ Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, İstanbul 2017, s.8

1784 yılları arasında Osmanlı topraklarına gelen Fransız M. Bonneval⁶⁰, hazırladığı raporda Osmanlı donanması için yapılması gerekenler hakkında da bilgiler vermişti. Bunların arasında; gemi kaptanlarının tecrübesiz oluşu, donanmadaki personel sayısının yetersizliği, inşa edilen gemilerin bakımlarının iyi yapılmadığı gibi hususlar vardı. Şüphesiz bu ıslahat çalışmalarında Ruslarla olan deniz muharebesinde kahramanlık gösteren ve on altı seneden fazla kaptan-ı deryalık görevini ifa etmiş olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın büyük bir rolü olmuştu. Hasan Paşa'nın, Osmanlı yelkenli gemilerine getirmiş olduğu en önemli yenilik, gemiler inşa edildikten sonra güvertelerine sütunlarını yerleşmede kullanılan *çarklı maçuna* sistemiydi. Ayrıca geminin yelken performansını artırmaya ve seyir yeteneklerini optimize etmeye yarayan bu sistemden başka 1775'te Tersane-i âmire'nin Darağacı mevkiinde Avrupalı uzmanların da ders verdiği Hendesehane açılmasına öncülük etmesi⁶¹, denizciliği bir meslek haline getirmesi, Karadeniz'in güvenliğini sağlamak için çalışmalar yapması ve kalyoncu kışlası kurdurması bu yeniliklerden sadece birkaçıdır.⁶² Bundan başka III. Selim döneminde tersaneler çağdaştırılmış, tersanelere yeni makineler ve teknolojiler getirilmişti. Denizcilik eğitiminde, personel seçiminde ve denizcilik kanunlarında da birtakım değişiklikler meydana gelmişti. Bu yenilikler, I. Abdülhamit'in kızıyla evlenerek saraya damat olan ve 1792 yılında kaptan-ı deryalık makamına getirilen Küçük Hüseyin Paşa öncülüğünde yapılmıştı.⁶³

Küçük Hüseyin Paşa'nın Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki dostluğa katkısı büyüktü. Nitekim bu özelliği sayesinde donanmanın ıslahında Fransa'dan uzmanlar getirtmesi mümkün olmuştu. Donanmanın modernizasyonu için en önce gemi inşa tekniklerinin değiştirilmesi, bu alanda yetişecek öğrencilerin daha düzgün bir eğitim alması gerekiyordu. Bunun için Fransa'dan 1793 yılında gemi inşasındaki uzmanlığı herkesçe kabul edilen Fransız gemi mimarı Jacques Balthazard le Brun, iki asistanıyla beraber İstanbul'a getirilmiş ve tersanedeki mühendishanede eğitim programı yeniden düzenlenmişti.⁶⁴ Neticede ıslah edilen tersanelerde 45 parça gemi yapılmış, bu

⁶⁰ M. Bonneval, 1784 yılında Osmanlı bahriyesi hakkında bir rapor hazırlamıştır. Bu kişi, meşhur Claude-Aleksandre Comte de Bonneval (Müslüman olduktan sonra Humbaracı Ahmed Paşa) ile karıştırılmamalıdır. Bkz. Enver Ziya Karal, "Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar", *Belleten*, IV/14-15, s.176-177.

⁶¹ Ali Karahan, *Cezayirli Hasan Paşa'nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714? – 1790)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2017, s.142-143

⁶² Tefik Temelkuran, *Gazavat-ı Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora tezi, İstanbul 2000. S.117-118

⁶³ Nalan Karaöz, *III. Selim Döneminde Donanmada Yapılan Merasimler*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek lisans tezi, İstanbul 2015, s.31.

⁶⁴ Nejat Göyünç, "Küçük Hüseyin Paşa", *DİA*, XIX (1999), s.7

gemilerin subay ve er sayısı 20.495'i bulmuştu. III. Selim devrinin sonlarına doğru Türk donanması 27 büyük savaş gemisiyle 27 firkateynden oluşmuştu.⁶⁵

Donanma alanında yapılan ıslahat çalışmalarıyla beraber XVIII. yüzyılın sonlarında artık kürekli gemilerin modasının geçtiği anlaşılmış ve bu tip gemiler sayıca neredeyse yok olmuşlardı. Onların yerini yeni tip gemiler almaya başlamıştı. Osmanlı Devleti, uzak limanlar arasında nakliyat için büyük tonajlı gemilere ihtiyaç duymaktaydı. Bu doğrultuda 18. yüzyılda Akdeniz ve Ege'de Fransız ve Rum gemileri önemli bir vasıta iken, Karadeniz'de yabancı gemilerin seyrüsefer haklarını kazanmasıyla birlikte Avusturyalı, Rus, İngiliz ve Fransız şirketleri deniz nakliyatında aktif bir rol oynamışlardı.⁶⁶ Hem yelkenle hem de kürekle yol alan bir gemi türü olan kadırgaların sayısı ise 1701 yılında on beşe düşmüş ve 1760 yılına kadar bu seviyede kalmıştı.⁶⁷ Bunun dışında Osmanlı Devleti, 18. yüzyılın ikinci çeyreğinden sonra buharlı gemiler yaygınlaşana kadar kalyon, firkateyn, korvet, koter, brik, uşkuna, golet, çekeleve, şalope ve kereste gibi gemi türlerine sahipti.⁶⁸

Osmanlı klasik döneminde kullanılan gemi tipleri ve donanmanın modernizasyonu hakkında kısaca bilgi verdikten sonra buharlı gemileri, Osmanlı'ya tanıtan ve daha sonra çağın ortalarından başlayarak Dicle ve Fırat Nehirlerinde bu tipteki gemilerle bir seyrüsefer kumpanyası kurmayı başaran İngiltere ile Osmanlı ilişkilerinden bu kısımda bahsetmek doğru olacaktır.

İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikası tam olarak Rusya'nın Güney'e yayılma emellerine göre şekillenmişti. Nitekim 28 Mart 1791 tarihinde İngiliz parlamentosunda William Pitt yaptığı konuşmada Osmanlı Devleti'yle ilişkilerin öneminden bahsederken bu devletin, Avrupa güçler dengesinde önemli bir yer işgal ettiğini ve Rusya'nın Osmanlı'yı yenmesi durumunda bütün Avrupa'nın bundan etkileneceğini belirtmişti.⁶⁹ İngiliz parlamentosunda "Osmanlı toprak bütünlüğünün korunması" siyasetinin benimsenmeye başlamasında 1787-1792 yılları arasında cereyan eden Osmanlı-Rus savaşında, Rusya'nın önemli bir mevkide bulunan Özi

⁶⁵ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, c. V, Ankara 2017, s.67.

⁶⁶ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, İstanbul 2011, s. 72

⁶⁷ Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014, s. 22

⁶⁸ Levent Düzcü, "Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)" *International Journal Of History*, 5/1, 2013, s.115

⁶⁹ Ahmet Dönmez, *Osmanlı İngiliz İlişkileri: Diplomasi ve Reform*, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, s. 20

kalesini ele geçirmesinin önemli bir yeri vardı. Doğrusu Özi krizi, İngiltere'nin 19. yüzyılda Osmanlı konusunda izleyeceği siyasetin başlangıcı olmuştu. 1798 yılına gelindiğine ise Osmanlı toprak bütünlüğünü korumaya yönelik bir karar alınmasına sebebiyet veren başka bir olay da Napolyon'un Mısır'ı ele geçirmesiydi. Bu olay bölgede menfaatleri ve emelleri olan hem İngiltere hem de Rusya'nın Osmanlı yardımına koşmasını sağlamıştı. Nitekim Mısır, İngiltere'den Hindistan'a giden en kısa deniz yollarının üzerinde bir kilit noktasıydı. Neticede Osmanlı Devleti 1798'de Rusya ile 1799'da da İngiltere ile ittifak anlaşmaları imzalamıştı ve bu anlaşmalarla beraber İngiliz ticaret gemilerine Karadeniz'de ayrıcalıklar tanınmıştı.⁷⁰

1820'lere gelindiğinde ise İngiltere'nin yüzyılın başından itibaren takip ettiği Osmanlı siyasetini sekteye uğratacak olaylar meydana gelmişti. Bunlardan ilki 1821'de Rumların, Osmanlı'ya karşı bağımsızlık mücadelesine girmesiydi. İngiltere Dışişleri'ne Rum bağımsızlık hareketinin aleyhinde olan Castlereagh yerine Hellenist olan Canning'in getirilmesi işleri tamamen değiştirmişti. Canning'e göre Rum davası, Ruslar tarafından yönlendirilen bir Hristiyanlık davası olmuştu. Bu hareketin başarılı olması demek, Rusya'nın Akdeniz'e inmesi ve Hristiyan dünyasında nüfuzunu artırması demek olacağından olaylar karşısında pasif ve arabulucu bir tutum sergilemeyi bırakıp Rus tehlikesinin bölgeden defedilmesi gerekirdi.⁷¹ Ayrıca bağımsız bir Yunanistan kurulacaksa bunun İngiltere himayesiyle sağlanması da önem arz etmekteydi. Nihayetinde Rusya ile aynı tarafta hareket etmiş olan İngiliz ve Fransız birleşik güçleri 20 Ekim 1827'de Navarin'de Osmanlı-Mısır birleşik donanmasını yaktılar. Başta Yunanistan olmak üzere müttefik kuvvetlerden Rusya, Fransa bu duruma oldukça sevinse de Osmanlı Devleti'nde büyük bir öfke hasıl olmuş ve İngiltere dahil olmak üzere müttefik kuvvetlerle diplomatik ilişkiler kesilmiş, İngiliz elçisi İstanbul'u terk etmişti.

Osmanlı Devleti'nden başka İngiltere de ortaya çıkan durumdan hiç memnun olmamıştı. Navarin olayının baş sorumlusu Amiral Codrington görevinden azledilmiş, mevcut kabine tepkiler sonucunda istifa etmiş yerine Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma taraftarı olan Duc de Wellington yeni kabineyi kurmuştu. Böylece hükümet Navarin olayını “kaza” olarak nitelendirmiş, İngiltere kralı IV. George, 1828 yılı

⁷⁰ Ömer Kürkçüoğlu, *Mondros'tan Musul'a Türk-İngiliz İlişkileri*, Ankara 2006, s. 4-5

⁷¹ Meral Bayrak, *1821 Mora İsyanı ve Yunanistan'ın Bağımsızlığı*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, s.125

başında parlamentoyu açarken Navarin hadisesinden dolayı derin üzüntü duyduğunu beyan etmişti.⁷²

XIX. yüzyılın başından beri Doğu Akdeniz’de dengeler konusunda Rusya karşısında Osmanlı’yı müttefik olarak gören İngiltere, Helenist düşüncenin de etkisiyle bu politikadan şaşmıştı. Navarin’de Osmanlı donanmasının yakılması Rusya’ya Akdeniz’de karşı koyacak bir donanmanın da yok olması demekti. Bu durumdan dolayı endişeye düşen İngiltere,⁷³ Osmanlı donanmasının Navarin olayında büyük zarar görmesinin ardından 1828’de Osmanlı’ya buhar makinesiyle çalışan gemi pazarlamaya başlamıştı. Dolayısıyla İngilizlerin yaptığı bu hamleler ile Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasına geri döndüğü sonucunu çıkarabiliriz.

XIX. yüzyılda nehir nakliyatında en önemli gelişmelerden bir tanesi de şüphesiz buharlı gemilerin üretimi olmuştur. Buharlı gemiler, İngiltere’de 18. Yüzyılın 2. Yarısında meydana gelen sanayi inkılabının su yolu taşımacılığına en önemli etkisidir. Nitekim ilk başarılı buharlı gemi denemesi 1807 yılında Robert Fulton’un Amerika’da *Clermont* adlı yandan çarklı tipteki buharlı gemiyi yaparak Hudson Nehri’nde yüzdürmesiydi.⁷⁴ Newyork’tan Albany’e yüzdürülen bu gemi gerçek bir başarıya imza atmıştı.⁷⁵ Bunun ardından Fulton, ömrünün sonlarına doğru ilk buharlı savaş gemisi; *Demologos* veya *Fulton* olarak adlandırılan gemiyi de inşa etmiş ve bu gemi onun ölümünden sonra 1815’in yazında başarılı deneme sürüşleri yapmıştı.⁷⁶

Buharlı gemilere *yandan çarklı* denmesinin sebebi; *Demologos*’ta yani ilk buharlı savaş gemisinde kullanılan çarkın geminin tam merkezine yerleştirilmesi üzerine görülen verimsizlikti. Çünkü bundan sonra çarklar, inşa edilen buharlı gemilerin her iki tarafına yerleştirilmişti.⁷⁷

İngilizler ise 1812 yılında *Comet* adlı buharlı gemiyi Port Glasgow Limanı’ndan Clyde Nehri üzerine indirerek posta ve yolcu taşımacılığı servisini başlatmışlardı. Glasgow’dan Greenock’a yolculuk yelkenli gemilerle 10-12 saat sürerken, buhar

⁷² Edouard Driault, *La Question d'Orient Depuis ses Origines Jusqu'à la Paix de Sèvres*, Paris 1921, s.124; Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, Ankara 1997, s.181

⁷³ Kürkcüoğlu, age, s. 7

⁷⁴ Levent Düzcü, “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *International Journal Of History*, V/1 (2013), s.114

⁷⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, yayına haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.165

⁷⁶ “Fulton Catamaran Steam Frigate” (<https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/f/fulton-i.html>) E.T. 30.12.2023

⁷⁷ Levent Düzcü, age, s.31

gücüyle 4 saatin altında sürmüştü.⁷⁸ Buharlı gemilerin dezavantajı ise yandan çarklı tipte olmasıydı. Zira bu tipteki gemiler hem hız açısından hem de bordalarına (geminin dış yan yüzeyidir.) top konulması açısından kusurlu bulunmaktaydı.⁷⁹ Bunun dışında ilk buharlı gemiler fazla yakıt tükettikleri için uzak yolculuklarda kullanıma elverişli değillerdi. Ancak bu tip gemilerin yelkenli gemilere göre avantajı hava koşullarına bağlı olmamalarıydı.⁸⁰

Yapılan denemelerin ardından başlangıçta uzun yolculuklara yetecek yakıtı depolama gücüne sahip olmamalarından dolayı yalnızca nehirlerde seyrüsefer eden buharlı gemiler, çok geçmeden Amerikalı Moses Rogers yapmış olduğu *Savannah* adlı gemiyle Atlantik Okyanus'unu 1819'da geçmiş ve buharlı vapurların denizlerde de kullanılabilir olduğunu ispat etmişti. Bu ilk başarının ardından İngilizlerin *Rising Star* adlı gemisinin 1822'de, Fransızların *Caroline Brest* isimli gemisinin de 1823'te Atlantik'i geçmesi buharlı gemilerin ilk başarılarındandı.⁸¹ Bu doğrultuda sürat ve tarifeli seferler konusunda büyük avantajlar sağlayan buharlı gemiler, hızla yelkenlilerin yerini almaya başlamıştı. Nitekim yapılan denemelerden sonra 1820'lerde İngilizler tersanelerinde buharlı gemiler inşa etmeye başlamışlardı.⁸² Gemi teknolojisindeki bu ilerleme zamanla sanayi devriminin getirmiş olduğu yayılmacı anlayışla beraber, doğal kaynaklar bakımından zengin ülkelerin sömürülmesinde önemli bir vasıta haline gelecekti.

Osmanlı Devleti'nin kayıtlarına göre ilk buharlı gemi bilgisine İngiltere-Rus-Fransız birleşik donanmasının Navarin Baskını'ndan önce M. Ali Paşa'nın oğlu tarafından hazırlanan donanmada iki adet "buğu" adı verilen gemilerin bulunduğu dair sadarete gönderilen belgeden ulaşılmıştır. Buna göre Mehmet Ali Paşa, Mısır gemilerine oğlu Muharrem Bey'i Başbuğ tayin etmiş, muharebe hususlarının da etraflıca konuşulduğunu belirtmişti. Ayrıca her iki buharlı (buğ) gemiye İç ağası ve neferler de yerleştirilmişti.⁸³ Osmanlı-Mısır birleşik donanması 130 gemiden

⁷⁸ Scottish Maritime Museum, "Comet, the first commercial steamship in Europe (<https://www.flickr.com/photos/scottishmaritimemuseum/4833550591>) E.T: 01.01.2024

⁷⁹ Düzcü, agm, s.114.

⁸⁰ Mark Dunkley, *Ships and Boats: 1840-1950*, 2016, s.3

⁸¹ Kütükoğlu, agm, s.165

⁸² Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s.146, yayına haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar.

⁸³ Düzcü, age, s.157; BOA, *Hatt-ı Hümayun (HAT)*, nr. 860-38347, H.04.03.1241.

oluşmaktaydı. Bu donanmada bulunan buharlı gemilerden birinin adı; Margate Steam Packet Şirketi'nden satın alınmış olan "London Engineer"di.⁸⁴

Osmanlı-Mısır birleşik donanmasında bulunan buharlı gemilerin dışında 12 Temmuz 1828 tarihli bir belgede Black (bolek) isimli bir tüccarın İngiltere'den İzmir'e gönderilmiş olan buğ gemisi hakkındaki bildirisine göre 2 sene önce Londra'da inşa edilip satılmak üzere kendisine gönderilmiş olan buharlı gemi 12.000-15.000 kile yük taşıma kapasitesine sahipti. Eğer bu gemi beğenilirse Osmanlı Devleti'ne satılacağı eğer beğenilmez ve ruhsat verilirse tüccarın kendisinin gemiyi kullanacağı bu da uygun görülmezse geminin geri iade edileceğini beyan etmişti. Buna ek olarak tüccar Black, gemide kullanılacak askerler Müslümanlardan oluşursa nasıl kullanılacağını bilmedikleri için 20 kişi gerektiği ama Avrupalılardan oluşacaksa 12 kişinin yeterli olacağını da belirtmişti. Diğer ihtiyaçlar için 200 nefer, on top ve eksiksiz bir şekilde kumanya ve mühimmat konulursa gemi, istenilen yere seyrüsefer edebilirdi. Ayrıca bu gemi, batan gemileri kurtarabilecek ve keskin havalarda korvet ve firkateynleri akıntıdan yukarı ve rüzgâra karşı götürebilecekti. Geminin bir diğer özelliği de 6 aylık yakıtı kadar kömür depolayabilmesiydi.⁸⁵

Yukarıdaki belgeden anlaşıldığı üzere İngiltere, tüccar Black vesilesiyle Osmanlı Devleti'ne buharlı gemi satmak istemişti. Tüccar Black takririnde geminin özelliklerinden bahsetmiş ve onu pazarlamıştır. Bu vesileyle Osmanlı Devleti satın almasa dahi kendisi kullanmak için izin istemişti. Osmanlı Devleti'nin bu gemiye karşı tutumunu Serasker Hüsrev Mehmed Paşa'nın⁸⁶ aynı tarihte sadarete gönderdiği tezkireden anlayabiliriz. Paşa'ya göre bu geminin Tersane-yi âmire'de bulunması Osmanlı Devleti'nin yararınaydı. Zira yakıtı olan kömür madeninin tedarikinde Osmanlı Devleti yeterli kaynağa sahipti.⁸⁷

Nihayetinde İngiltere'nin buharlı gemisinin, tüccar Black'le yapılan pazarlık sonucu 2 Temmuz 1829 tarihinde 1250 kese akçeye satın alınması kararlaştırılmış, gemi boğazdan geçtikten sonra tüccar Black'e darphane tarafından 1250 akçenin

⁸⁴ Düzcü, age, s.158; John L. Comstock, *History Of The Greek Revolution*, New York, 1828, s. 350

⁸⁵ BOA, HAT, nr. 569-27922, 29.12.1243.

⁸⁶ Mısır'ı Fransız işgalinden kurtarmak üzere 1801'de harekâta katıldıktan sonra Kaptan-ı Derya Kara Mehmet Paşa'nın vefatının ardından 31 Aralık 1811'de Kaptan-ı Deryalık makamına getirilen Hüsrev Paşa, görevi boyunca donanmada reform çalışmalarını desteklemiştir. 1822 yılında ikinci Kaptan-ı Deryalık görevinde ise Mora isyanını bastırmak üzere görevlendirilmiştir. Hüsrev Paşa hakkında detaylı bilgi için bkz. Yüksel Çelik, *Şeyhü'l Vüzera Koca Hüsrev Paşa*, Ankara 2013, s.183-241.

⁸⁷ BOA, HAT, nr. 569-27922, 29.12.1243

ödenmesinde karar kılınmıştı. Bunun dışında tüccara mükafat olarak Karadeniz’de ticaret yapması için eşya yüklü bir gemiye de ruhsat verilmişti.⁸⁸ *Swift* olarak adlandırılan bu buharlı gemi, 1829 yılında Osmanlı Devleti tarafından satın alındıktan sonra *Sürat* adını almış, Sultan II. Mahmut bu yeni vapurla yakından ilgilenerek bu vapuru kullanabilecek kaptan ve tayfanın yetiştirilmesini emretmiş, Marmara Denizi’nde yapılan denemelere katılmış⁸⁹ dahası bu vapurla Rodos’a gidip gelmişti.⁹⁰ Bu gezintiler sonucunda vapurdan oldukça memnun kalmış olan Padişah, geminin kaptanı olan Kelly’yi altın madalya ile onurlandırmış daha sonra onu Tersane-i Âmire’de münasip bir göreve atamıştı.⁹¹

İlk buharlı vapurla ilgili olumlu izlenimden sonra İngiltere, Osmanlı Devleti’yle buharlı vapur ticareti yapmaya devam etmişti. Nitekim bu yıllarda Osmanlı Devleti, Rusya ile savaş halindeydi. Rus gemileri İstanbul Boğazı’na saldırırken Ege’deki bir filo da Çanakkale Boğazı’nı abluka etmişti⁹². Tüm bunlara rağmen 1829 yılında Hilton Joliffe adlı buharlı gemi, sultana satılmak üzere İngiltere tarafından gönderilmiş ve Çanakkale’de bulunan ablukadan geçmeyi başarmasının⁹³ ardından Osmanlı Devleti tarafından satın alınmıştı.⁹⁴

Osmanlı Devleti, İngiltere ile yaptığı ticaret sonucunda iki tane buharlı vapura sahip olmuştu ve dünyada denizcilik alanında katedilen gelişmeleri, kötü ekonomik ve siyasi durumuna rağmen takip etmek istemişti. Fakat bu gelişmelerin olumsuz sonucu olarak sanayileşmeye çok önceden başlamış ve ekonomik olarak iyi olan çağın önde gelen devletleri, vapurlarını Osmanlı Devleti’ne ait sahillerde de kullanmakta çekinmemişti. Babiâli’ye göre bu vapurların menedilmesi vakit alacağından ve bu dönemde devletin donanmasını güçlendirmek için sürekli yabancı devletlerden vapur satın alacak gücünün olmamasından dolayı 1837 yılında malzemelerin İngiltere’den getirtilip vapurların yerli

⁸⁸ Düzcü, age, s.202; BOA, HAT, 1178-46521, H.29.12.1244/ M. 02.07.1829; Levent Düzcü’nün *Yelkenli’den Buharlı’ya geçişte Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2017, sayfa 202’de yıl sehven 1828 olarak belirtilmiştir.

⁸⁹ Eser Tütel, “İstanbul Halkı Buharlı Gemiyle Tanışıyor”, *Bütün Dünya Degisi*, sy.11 (2001), s.55

⁹⁰ Nurdal Agrass, *II. Mahmut Dönemi Islahat Hareketleri ve II. Mahmut’un Eğitim Öğretim Faaliyetleri*, Selçuk Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2010, s. 76; İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Kronolojisi*, c.IV, İstanbul 1924, s.112

⁹¹ Tütel, agm, s.55; Düzcü, age, s.204

⁹² Şerafettin Turan, “Edirne Anlaşması”, *DİA*, X (1994), s.443

⁹³ Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, Etc., and of a Cruise in the Black Sea, With The Capitan Pasha, In The Years 1829, 1830 and 1831*, Londra 1833, s. 108

⁹⁴ Levent Düzcü, age, s. 204; Eser Tütel, *Seyr-i Sefain*, İstanbul 1997, s. 18-19

tersanelerde inşa edilmesi uygun görülmüştü. Bu hususta Müşir Paşa ve Gümrük emini Tahir Bey vazifelendirilmişti.⁹⁵

Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den vapur satın almayı bırakıp yerli tersanelerde bu gemileri üretmek istemesinin diğer bir sebebi de 1830 yılında Amerika ile ticaret ve seyrüsefain anlaşması imzalaması olabilir. Bu anlaşmadan sonra Amerikalı gemi mühendisi Henry Eckford, İstanbul'da kendisine tahsis edilen Amerikanvari Aynalıkavak Tersanesi'nde Foster Rhodes ve çok sayıda Amerikalı gemi işçisiyle beraber Osmanlı donanması için çalışmalarda bulunmuştu. 1832 yılında Eckford'un ölümünden sonra Rhodes, bu tersanede 1840'a kadar Osmanlı donanmasına Nev Eser, Nusretiye, Eser-i Hayr, Mesir-i Ferah, Tair-i bahri ve Adliye adlı gemileri kazandırmıştı.⁹⁶ Bu gemiler arasında Eser-i Hayr, Osmanlı Tersane-i âmire'sinde yapılan ilk buharlı gemiydi ve 1837 yılında denize indirilmişti.⁹⁷ Osmanlı'nın bahriye alanında başlattığı bu yenilikler neticesinde 1844 yılında tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı Tersane-i Amire'ye ait Mesir-i Bahri Vapuru'yla başlamıştı. Bu vapur ile Marmara kıyısı limanlarından İstanbul'a düzenli seferler yapılmaya başlanmıştı ve aynı yıllarda Eser-i Hayr Vapuru da Boğaziçi'nde işletilmek üzere tahsis olunmuştu.⁹⁸ Bu vapurların idaresi Cihangirli Çelikoğlu Salih Paşa'ya verilmişti. İngiliz Kaptan John Cort'la da hem Salih Paşa'ya danışmanlık yapması hem de vapur seferlerinin düzenlenmesine yardımcı olması konusunda bir anlaşma imzalanmıştı.⁹⁹

Osmanlı Devleti, buharlı gemilere geçişteki bu aşamada Rum İsyanı, yeniçeri ocağının kaldırılması, Navarin faciası gibi olayların cereyan etmesiyle beraber yeterince sarsılmışken Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa, Akka Valisi Abdullah Paşa ile arasındaki anlaşmazlığı ve Yunan isyanındaki gelişmeleri bahane ederek 1831 yılında isyan etmişti. M. Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın 1832 yılının sonuna kadar Kayseri'den Konya'ya kadar bütün şehirleri ele geçirmesi padişah II. Mahmut saltanatının oldukça zor durumda kalmasına neden olmuştu. Bu durumda ordusu bile olmayan padişah yeni savaştan çıkmış olduğu Rusya dahil bütün devletlerin yardımına ihtiyaç duymuştu. Bu süreçte İngiltere ve Fransa'dan beklediği yardımı alamayan II. Mahmut, Rusya'nın

⁹⁵ Düzcü, age, s.180; BOA, HAT, nr. 49040, 29.12.1252/ 06.04.1837

⁹⁶ Çağrı Erhan, "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları" *Belleten*, 62/234 (1998), s.464

⁹⁷ Düzcü, age, s.182

⁹⁸ Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, yayına haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 159

⁹⁹ Sema Küçükalioglu, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Marmara Üniversitesi, Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999; Eser Tütel, age, s.28

yardım teklifini kabul etmiş ve Amiral Lazarev komutasındaki Rus donanması ile 5.000 kişilik Rus kara ordusu İstanbul'a ulaşmıştı.¹⁰⁰

M. Ali Paşa ile barış yapıldıktan sonra Rusya yaptığı yardım karşılığında 8 Temmuz 1833'te Osmanlı Devleti ile Hünkâr İskelesi anlaşması imzalamıştı. Bu anlaşma ile Osmanlı ve Rusya'nın yakınlaşması, İngilizlerin dış politikasına ve bölgedeki çıkarlarına oldukça aykırıydı. Özellikle Rusya talep ettiğinde boğazların kapatılacağı maddesi İngilizleri harekete geçirmişti. Nihayetinde İngiltere, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma konusunda dış politikada daha kesin adımlar atmaya karar vermişti. Nitekim artık İngilizlerin önceliği Hünkâr İskelesinin hükümlerini geçersiz kılmaktı.¹⁰¹

Öte yandan Osmanlı Devleti'nin gemicilik alanındaki gelişmeleri takip etmesi ve özellikle Osmanlı tarihinde reform çağı olarak adlandırılan bir dönemde bu yenilikleri kurduğu yerli tersanelerde de tatbik etmeye çalışması dönemin getirdiği başka değişikliklerden ayrı olarak değerlendirilemez. Şüphesiz bu değişikliklerden en önemlisi 16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Muahedesi idi. II. Mahmud, yeniçeri ordusunu kaldırarak yerine Asakir-i Mansure ordusunu kurmuş ve bu ordunun ihtiyaçlarını karşılamak ve üreticinin aldatılmasını önlemek amacıyla 1828'den itibaren yed-i vahid (Tekel) sistemini uygulamaya başlamıştı. Kısacası bazı maddelerin ithal ve ihracının devlet kontrolü altında yürütülmesi demek olan bu sistem, yabancı tüccarları oldukça rahatsız etmekteydi. Çünkü yabancı tüccarlar bu sistemle belirli sınırlamalara tabi tutulmakla beraber ekstra vergi yüküne maruz kalabiliyorlardı. Sanayileşmeye diğer devletlerden önce başlamış bu konuda büyük yol katetmiş ve Osmanlı'nın en büyük ticaret ortaklarından biri olmaya çalışan İngiltere, 4 yıl uğraşmanın sonucunda 1838'de Balta Limanı Anlaşması'nın imzalanmasıyla emellerine ulaşmıştı.¹⁰² Bu anlaşmadan sonra konsololarla yerel idareciler özellikle gümrük memurları karşı karşıya gelmiştir. Bu bağlamda bir ticaret şehri olan Basra'da yerel idareciler gümrük gelirlerinin azalmasını engellemeye çalışmışlardı.¹⁰³

Balta Limanı Anlaşması'yla beraber Osmanlı Devleti'nin dış ticarete İngiltere ile yakınlaşması da dolayısıyla vapur ithalinde İngiltere ile yakınlaşması demektir. Bu

¹⁰⁰ Dönmez, age, s.47

¹⁰¹ Dönmez, age, s. 50-51

¹⁰² Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1838-1850)*, c.II, İstanbul 1976, s.5

¹⁰³ Nurcan Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?* İstanbul 2021, s. 71

doğrultuda Swift (Sagir) ve Hilton Joliffe vapurlarından sonra Eser-i Ticaret, Üsküdar Vapuru (Nikola, daha sonra Savn-ı bari), Mecra-yı ticaret, Ereğli Vapuru, Persud ve Şehir vapurları, Nümayiş-i ticaret ve Medar-ı Ticaret vapurları, Cidde, Basra, Şat ve Tuna vapurları İngiltere'ye sipariş olunan ve satın alınan vapurlardan bazılarıydı.¹⁰⁴

19. yüzyılın başından itibaren Osmanlı-İngiliz ilişkilerinden ve Osmanlı donanmasının modernizasyonu bağlamında buharlı vapurların Osmanlı'ya girişi ve yaygınlaşmasından kısaca bahsettikten sonra İngilizlerin Irak'a olan ilgisi ve bu coğrafyanın onlar için önemine değinilerek tezin asıl konusu olan Dicle-Fırat nehirlerinde Lynch Kumpanyası'nın kuruluşu ve kuvvetlenmesi faslına geçilecektir.

1.2 İngilizlerin Osmanlı Irak'ına İlgisi

İngilizlerin, Basra Körfezi ve çevresine nüfuz etmeye başlaması 1600 yılında kurulup 1858 yılında çözülmeye başlamış olan Doğu Hindistan Şirketi (DHŞ) vasıtasıyla olmuştu. 1764 yılına kadar İngilizler, bu bölgedeki faaliyetlerini yarı konsolosluk statüsü kazanmış olan DHŞ aracılığıyla devam ettirmişti. 1764 yılında ise İngiltere Basra'daki fiili durumuna meşru bir statü kazandıran konsolosluk beraatını almayı başarmıştı.¹⁰⁵ Buradaki asıl soru Irak, neden İngilizler için giderek önemli bir bölge haline gelmişti?

19. yüzyılın başında Fransızların, Mısır'ı işgal etmesi; İngilizlerin Osmanlı'ya karşı dış politikasını değiştirmesine neden olmuş ve bu politikaya göre İngiliz sömürgelerine giden yolların tehdidi olarak görülen bu hareketlerin stratejik olarak önemli sayılan mevkilere kaldırılması ve fırsat verilmemesi öncelikli hedef olmuştu. Dolayısıyla İngilizler, bu coğrafyadaki faaliyetlerini ve siyasi nüfuzlarını Maskat'ın ilerisine ve bir Osmanlı Vilayeti olan Basra'ya kadar uzatmaya niyetlenmişlerdi.¹⁰⁶ Elde etmek istedikleri bu siyasi nüfuz ise bölgede iktisadi ayrıcalıklar kazanmaya bir nevi burada bulunan nehirlerde ticaretini artırmaya dayanmaktaydı. Bölgede Fransız tehdidinin bertaraf edilmesinin ardından Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma siyasetine önem veren İngilizler, Hindistan sömürgesine giden güzergahta bulunan bölgeleri güvenli hale getirmeyi kendine öncelikli amaç edinmişti. Bu doğrultuda İngiltere'nin Irak ve özellikle Basra Körfezi'yle ilgilenmesinin nedeni öncelikle bu bölgenin coğrafi

¹⁰⁴ Levent Düzcü, age, s.204-205

¹⁰⁵ Yurdakul, age, s.81

¹⁰⁶ Ali Akyıldız ve Zekeriya Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyasında Uluslararası Rekabet*, İstanbul 2018, s.23

konumundan kaynaklanmaktaydı. Irak'ın, İngilizlerin Hint Okyanusu'na ve Hint kolonilerine erişimini kolaylaştıran bir konumda bulunması, Hindistan-İngiliz ticaretinde bir köprü vazifesini görmesi, Ayrıca İngilizlerin sömürgesi durumundaki Hindistan'da Şii nüfusun Irak'taki Şii kutsal kentlere hacları ve ziyaretleri bu coğrafyayı önemli kılan etmenlerdi. Nitekim, İngilizler bölgede gerçekleştirmeye niyetlendikleri ulaşım faaliyetlerine sebep olarak Hindistan'da yerleşik Şii hacıların güvenli bir şekilde Irak'a seyahat etmelerini temin etmeyi bahaneleri arasında sunmuşlardı.¹⁰⁷

19. yüzyılın sonlarına kadar İngiltere Devleti, Rusya'nın Osmanlı topraklarındaki emellerine karşılık kendi menfaatlerini korumak için Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasını takip etse de yüzyılın sonlarında yapılan Osmanlı-Rus savaşları, Balkanlar'ın Osmanlı'dan kopması, İngiltere'de Osmanlı karşıtı hükümetin başa geçmesi gibi sebepler bu politikanın değişmesi gerekliliğini ortaya koymuştu. Bundan başka 1871'de siyasi birliğini tamamlayarak Avrupa'da yeni bir güç merkezi olarak ortaya çıkan Almanya, Mezopotamya'da İngilizlerle rekabet etmek için faaliyetlerde bulunmaya başlamıştı.¹⁰⁸ Bu rekabet ortamı 19. Yüzyılın ikinci yarısında keşfedilmeye başlanan Irak'taki petrol rezervleri ve ulaşım projeleri etrafında şekillenmişti. Zira Osmanlı'nın Arap vilayetlerindeki petrol rezervlerinden haberdar olan ülkeler, II. Abdülhamit'in petrol bölgelerini şahsi mülkü haline getirmesinden dolayı imtiyaz sahibi olacak bir ortam bulamasalar da padişahın tahttan indirilmesiyle birlikte petrol sahalarının devlet hazinesine devredilmesi, yabancı devletlerin Irak petrolü üzerindeki hararetli imtiyaz yarışının başlamasının da önünü açmıştı.¹⁰⁹

Mezopotamya'daki petrol rezervlerinin öneminin anlaşılması İngiltere Devleti'nin, bölgeyi tanımak ve keşfetmek amacıyla seyyahlar vasıtasıyla bilgi edinmesini gerekli kılmıştı. Bu bağlamda Mezopotamya'ya seyahat eden İngiliz araştırmacılar, petrol rezervleriyle alakalı önemli tespitlerde bulunmuştu.¹¹⁰ 1910 yılında bölgeyi inceleyen Gertrude Bell'e göre; Mezopotamya bölgesinin, İngilizler için yalnızca Hindistan'a giden güzergahta stratejik açıdan önemli olduğu şeklinde değerlendirilmesi kısır bir bakış açıydı. Zira bölgenin; Rus yayılcılığının önüne geçmek, Ortadoğu

¹⁰⁷ İsmail Sefa Üstün, "Bağdat Eyaletindeki Atebatlara Gelen Şii Ziyaretçiler", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, sy.163 (2006), s. 176

¹⁰⁸ Kürkçüoğlu, agm, s. 20

¹⁰⁹ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", *Die Bagdadbahn-Ein Umriss deutsch-türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, haz. Verlag Dr. Kovaç, Hamburg 2016, s.77

¹¹⁰ İngiliz seyyahların Mezopotamya bölgesinde keşfettiği petrol sahaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Cengiz Kartın, "İngiltere'nin Musul Politikası (1800'lerden Lozan'a)", *Tarihi Süreçte Musul ve Musul Sorunu*, ed. Tolga Akay ve Süleyman Tekir, İstanbul 2019, s.301-356

coğrafyasını kontrol etmek, petrol sahalarına egemen olmak gibi emellerin tahakkukunda da İngilizler için vazgeçilmez bir değeri vardı.¹¹¹

Almanya'nın güçlü bir devlet olarak sömürge yarışına katılmasıyla beraber Osmanlı Devleti ile yakınlaşarak Bağdat'a uzanan bir demiryolu projesi imtiyazı alması İngilizleri tedirgin eden ve Irak'a karşı verdiği ehemmiyeti artıran etmenlerden biriydi. 1904'te Almanlarla yapılan bu demiryolu anlaşmasından endişe duyan İngilizler, yeni bir demiryolu projesi tasarısıyla beraber Dicle ve Fırat'ta Osmanlı ile yapılacak ortak bir seyrüsefer şirketi kurma tasarılarını Osmanlı Hükümeti'ne sunmuşlardı. Dolayısıyla tüm bu gelişmeler Irak'ı, 19. Yüzyılın sonlarında İngilizler için Hindistan kadar mühim bir bölge haline getirmişti.

1.3 İngilizlerin Fırat Nehrindeki Keşif Faaliyetleri ve Fırat'ta Vapur İşletme İmtiyazının Alınması

19. yüzyılda deniz ve nehir nakliyatında ahşap yelkenli gemilerin yerini demirden buharlı gemilerin almaya başlaması, buharlı vapurların en büyük üreticisi olan İngilizlerin diğer devletlerle ilişkilerinde ticari, ekonomik ve diplomatik anlamda büyük menfaatler elde etmesini sağlamıştı. Ancak buharlı gemilerin dezavantajı yakıt ve su ihtiyaçlarından dolayı uzun yolculuklar için elverişli olmamaları ve yük için gemide az yer kalmasıyla ticarete kâr oranının azalmasıydı.¹¹² Buna rağmen yelkenli gemilere kıyasla ticarete kullanım konusunda tercih edilmeye başlanan buharlı gemilerin, bu sorununun avantajı çevrilmesi Hindistan ile olan ticaret için büyük önem arz etmişti. Dolayısıyla İngiltere, Hindistan'da giderek artan nüfuzunu ve menfaatlerini etkili bir şekilde temin etmek için daha hızlı bir rota bulma çabası içine girmişti.¹¹³

Buharlı vapurları daha verimli kullanabilmek için Ümit Burnu'nu dolaşarak Bombay'a ulaşmaktan daha kısa bir güzergâh bulmaları gerekmektedir. 18. Asrın sonlarından itibaren parlamentoda Londra'dan Bombay'a kısa sürede vasıl olmak için yeni güzergahların kullanılması konusunda tartışmaya başladılar. Bu tartışmalarda özellikle iki hat üzerinde duruldu. Bunlardan biri Süveyş-Kızıldeniz güzergahını takip eden hat diğeri ise Suriye, Irak ve Basra Körfezi gibi bölgeleri ihtiva eden daha

¹¹¹ Kartın, agm, s. 310

¹¹² Mübahat Kütükoğlu, age, s.76

¹¹³ Longrigg, age, s.292

doğrudan bir hattı.¹¹⁴ Bu hat Direct Route/Doğrudan irtibat hattı olarak isimlendirilmişti.¹¹⁵

Parlamentoda tartışılan bu güzergahlardan Palmerston'un desteklemesiyle özellikle ikinci yolun daha avantajlı olacağı mütalaa olunmuştu. Nitekim Süveyş-Kızıldeniz güzergahına nazaran daha doğrudan bir hat olmasının yanı sıra bölgenin iklim koşulları ve daha önce kısaca bahsettiğimiz gibi Fırat Nehri'nde eski devirlerden itibaren yapılan geleneksel taşımacılık gibi sebeplerden dolayı Suriye-Irak-Basra Körfezi hattı işlerlik kazanmıştı.¹¹⁶ Bu doğrultuda mütalaa edilen iki güzergahın ulaşımında avantaj ve dezavantajlarını tespit etmek için topçu teğmeni olan Francis Rawdon Chesney, 1829'da Sir Robert Gordon tarafından görevlendirildi.¹¹⁷ Chesney; Araştırmasına 7 Haziran 1830'da Mısır'dan başlayarak; Manzala gölü, Kızıldeniz, Nil, Süveyş çölleri, Kuseyr'den geçtiğini ve 1831'de de Fırat'tan Buşir'e yolculuk yaptığını belirtmişti.¹¹⁸

Bu keşif yolculuğu sırasında tuttuğu raporlarda Chesney, Kızıldeniz ve Nil tarafından Bombay'a ve Basra Körfezi-Fırat Nehri tarafından Bombay'a yaptığı ulaşımarda iki güzergah üzerinde bulunan yerlerin coğrafyaları, iklim koşulları, güvenlik meseleleri hakkında bilgi vermekle birlikte her iki güzergah üzerinden Bombay'a ne kadar sürede vasil olduğunu, bu yerlerin birbirlerine olan mesafelerini, buharlı gemilerin bu güzergahlar üzerinde giderken ne kadar yakıt harcayacağını, gemilerde bulunması gereken eleman sayıları gibi hususları karşılaştırmalı olarak detaylı bir şekilde rapor etmişti.¹¹⁹

Chesney'nin gezdiği Osmanlı coğrafyası hakkında topladığı ve naklettiği bilgiler bunlarla sınırlı değildi. O ayrıca II. Mahmut döneminin en önemli siyasi olaylarından biri olan Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın yayılmacı politikalarına dair bir takım malumatı da 19 Mayıs 1833 tarihinde İstanbul'da bulunan İngiliz sefirine iletmişti.¹²⁰

¹¹⁴ "Francis Rawdon Chesney", (<https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney>), E.T: 12 Mart 2021.

¹¹⁵ Edward Ingram, "From trade to empire in the near East – I: the end of the spectre of the overland trade 1775–1801", *Middle Eastern Studies*, XIV/1(1978), s.278-279

¹¹⁶ Kütükoğlu, age, s.76

¹¹⁷ Zaki Saleh, *Britain and Iraq*, Londra 1995, s. 103

¹¹⁸ Francis Rawdon Chesney, age, s. 1.

¹¹⁹ Chesney, age, s. 26

¹²⁰ Bu belge M. Ali Paşa'nın, İngilizlerin Hindistan'a kısa sürede ulaşmak için yaptığı keşif gezilerinden şüphe duyduğunu nakletmenin yanı sıra M. Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa önderliğinde 24.000 kişilik bir kuvvetle Suriye'yi işgal etmesi üzerine II. Mahmut'un Reşit Paşa komutasındaki bir kuvvetle buna karşı bir harekât

General Chesney, bir senelik keşif gezisinin ardından, Basra Körfezi'ni Fırat'ın gemi ile geçilebilir kısmına bağlayacak ve böylece Hindistan'a hızlı, ekonomik ve doğrudan bir yol açacak bir demiryolu inşa edilmesi tasarısını sunmakla birlikte¹²¹ bu tasarımın diğer bir ayağını da Fırat'ın, Birecik veya Meskene'ye kadar olan kısmında vapur işletilmesi hususu oluşturmuştu.¹²² Chesney önderliğinde yapılan keşif gezisi neticesinde, Fırat Nehri'nde bir vapur işletmesinin tesis edilebileceği fikri işlerlik kazanmış, 1833 yılında Osmanlı Devleti ve Rusya arasında imzalanan Hünkâr İskelesi antlaşmasıyla, Osmanlı Devleti üzerinde İngiliz nüfuzunun azalması, bu tasavvurun ivedilikle tahakkuk edilmesinde itici güç olmuştu.¹²³

Chesney'nin raporları ve değerlendirmeleri üzerine Avam kamarasında Fırat Nehri'nin ve Mısır'ın Hindistan'a giden yollarını karşılaştırmalı olarak değerlendirmek için bir komite kuruldu. Bu komite, mezkûr yollar üzerinde yapılacak araştırmanın mümkün olan en az gecikmeyle başlaması için parlamento tarafından 20.000 sterlinlik bir hibe verilmesini tavsiye etti. Bu meblağa DHŞ de 500 pound ekledi.¹²⁴

Fırat ve Dicle üzerinde yapılacak bir vapur işletmesinin şüphesiz İngiltere Devleti'ne çok önemli getirileri olacaktı. İki nehirde tahakküm kurmak bu güzergâh üzerinde tehdit oluşturabilecek gerek uluslararası güçleri kontrol altına almaya ve gerekse yerli Arap kabilelerin İngiliz ticaretine engel olacak teşebbüslerini önlemeye yarayacaktı. Mezkûr nehirlerin stratejik önemlerinin yanı sıra Hindistan ile olan haberleşmenin hızlandırılması, buharlı gemilerin kısa mesafelerde daha etkin kullanılabilmesi, hammadde ihtiyacının artması¹²⁵ gibi hususlar da bu güzergahın tercih edilmesinin sebepleri arasında yer almaktaydı. Bu doğrultuda İngiltere Devleti'nin, 1834 yılından itibaren Babıali'ye müracaat ederek Fırat Nehri'nde gemi işletme imtiyazı almaya çabaladıkları gözlemlenebilir.

oluşturması hususunda önemi bilgiler ihtiva etmektedir. Buna göre Suriye ahalisi ve Mısır ordusundaki askerler M. Ali Paşa'dan memnun değildir. Ayrıca Chesney, M. Ali Paşa'nın ordusunda bulunan Avrupalı askerlerden edindiği bilgilere göre M. Ali Paşa, askerlerinin üçte birinden fazlasını hastalıktan kaybetmiş ve geri kalan askerlerin de Paşa'ya olan sadakatleri şüpheli gözükmekteydi. (BOA, *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı/TS. MA. E, nr. 706-20, H. 29.12.1248, M. 19.05.1833*)

¹²¹ "Francis Rawdon Chesney", <https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney>, E.T: 12 Mart 2021.

¹²² İlhan Ekinci, age, s. 25

¹²³ Fahrettin Tızlak, "İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkına Yeni Bilgiler (1834-1836)", *On dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, VI/1(1991), s.294

¹²⁴ Zaki Saleh, age, 104-105

¹²⁵ Tızlak, Aynı yer.

Bu meselenin uluslararası bir değer taşıdığını anlamak açısından 18 Kasım 1834 tarihinde Rusya’da bulunan Fransız sefir Prosper Brugiere de Baronte¹²⁶ tarafından Osmanlı’daki Fransız sefir Pontois’e gönderilen yazıda belirtilen düşünceye göre; Fırat’ta İngiliz vapurlarının işletilmesine izin verildiği takdirde sonradan mesken ve derbendlerin yapımı da gerekli olacaktı. Dolayısıyla M. Ali Paşa’nın, bu vapurların Süveyş Limanı’ndan geçmelerine izin vermesi halinde vapurların, deniz kıyısında durmaları bir sorun yaratmazken eğer vapurlar Fırat Nehri’nin içlerine ulaşırlarsa gerek kıyılarda ve gerekse dahilinde bulunan yerlerin zapt olacağı açıktı.¹²⁷ Dolayısıyla İngiltere’nin bu dönemde Hindistan sömürmesine kısa yoldan ulaşmak isteği ve stratejik bölgelerdeki bu tasarılarının, rakip devletleri rahatsız ettiği gözlemlenebilir. Bir bakıma bu, dönemin güçlü aktörleri olan devletlerin menfaatleri doğrultusunda Osmanlı üzerindeki nüfuz çekişmelerinin stratejik bölgelere, bu bölgelerde bulunan nehirlerle ve nehir yoluyla yapılan ticarete sirayet ettiğinin göstergesi olmuştur.

Londra sefiri Namık Paşa’ya göre eğer İngilizler, Fırat Nehri’nde bir gemi işletmesi kurmayı başarırlarsa Osmanlı Devleti’ne yüklü bir miktarda para girecek, İngiltere-Hindistan ticaretinde Osmanlı toprakları ana yol olacağından gümrük hasılatı da buna göre artacak ve bu güzergah üzerinde aşiretlerin, ticarete engel olan saldırıları önlenabilirse İngiltere’nin Osmanlı’ya ihtiyacı artacağından iki devlet arasında çok yönlü bir iş birliği gerçekleştirilebilecekti.¹²⁸

Bu hususta görüşlerini merkeze bildiren diğer bir zât olan Bağdat valisi Ali Paşa’nın tahriratından 1835 yılının başlarında Fırat Nehri’nde vapur işletilmesine izin verildiği, bu suretle İngiliz konsolos tarafından Bağdat Valisi’ne ve bazı kişilere üç adet emrin verildiği ve Fırat Nehri’nin iki tarafında bulunan zabıtlara ve aşiret şeyhlerine de buyrulduklarını gösterildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Ali Paşa’ya göre Fırat’ta iki vapur işletilmesinin mahzuru olmamakla beraber nehrin temizlenerek gemi işletilmeye başlanması da Osmanlı Devleti’nin menfaatineydi. Paşa’nın değindiği bir diğer noktaya bakılırsa Birecik’ten Hille’ye kadar Fırat Nehri’nin temizlenerek gemi işletilmesi

¹²⁶ Belgede Boçoriyorgo şeklinde okunmasından dolayı kişinin ismi, Wikipedia’dan Rusya’da görev yapmış olan Fransız sefirler listesinden tespit edilmiştir. “List Of The Ambassadors of French To Russia” (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_ambassadors_of_France_to_Russia) E.T: 19 Haziran 2021.

¹²⁷ BOA, HAT, nr. 1167/46153, H-29.12.1249, M-09.05.1834.

¹²⁸ BOA, HAT, nr. 37503, H.21.06.1250, M. 25.10.1834

mümkün ise de Hille'den Kurna'ya kadar olan kısım karışık olduğundan tanzim ve temizliği imkânsız gibiydi.¹²⁹

Bâbîâli'den elde edilen bu imtiyaz sonucunda Francis Rawdon Chesney, 1835'te başlayan Fırat ve Dicle keşif seferinin sebebinin; Kral IV. William emriyle, Hindistan ile daha hızlı bir şekilde iletişim kurmanın yollarını aramak olduğunu yazmış, buna ek olarak nehirlerin coğrafi yapısı, ticari şartları hakkında bilgi toplamak¹³⁰ ve civarda bulunan Arap aşiretleri ile dostane ilişkiler geliştirmeyi amaçlamıştı. Nitekim 1834 yılının sonlarına doğru Chesney, Antakya Körfezi'nde uzman memur kadrosunun başında bulunuyordu. Dolayısıyla Chesney'in, istihbarat toplamak ve bölgede İngiliz nüfuzunun tesisi için şartları oluşturmak gibi görevleri bulunduğu söylenebilir. Fırat'ın Ege'ye en yakın noktası olan Birecik'te bu grup iki buharlı vapurunun parçalarını taşıırken zor zamanlar geçirmişti. Bazı ağır parçaları taşımak için çok sayıda öküz kullanılmışken nihayetinde Birecik'te iki vapurun parçaları yeniden terkip edilebilmişti.¹³¹

İngilizler aldıkları bu ilk imtiyazdan itibaren belirlenen sınırlara tecavüze başlamışlardı. Nitekim önceleri bu vapur maddesi Hindistan ile ticareti kolaylaştırmak için Basra Körfezi'nden ve Bağdat tarafından Fırat Nehri'nde gidip gelmelerine sınırlı olarak izin verildiği halde İngiliz Hükümeti daha sonra vapurların, Londra'dan hareketle İskenderun'a oradan Halep yoluyla Birecik'e nakil olunacağını beyan etmişlerdi. Evvelki verilen mahdut izne ters düşeceğinden Babıâli buna karşı çıkmış ise de İngiltere Devleti, M. Ali Paşa ile anlaşıp vapurlarını yine geçireceklerini belirtmekle tehditkârane davranmıştı. Fakat Mehmet Ali Paşa'nın İngiltere ile anlaşmaya niyeti olmadığı açık olduğundan Padişah, vapurların geçeceği yolun genişletilmesine tamamen karşı durmuştu.¹³²

M. Ali Paşa, Francis Rawdon Chesney ve donanmasının, Asi Nehri'nden yukarı çıkıp gerekli bir takım eşyayı Birecik'e nakletmek istemelerinde zorluk çıkarmaya devam etti. Bu doğrultuda 21 Mayıs 1835'te bir İngiliz gazetesinde çıkan habere göre Osmanlı Devleti, bu dönemde Rusya ile yakın ilişkilerinden dolayı İngiltere'nin Fırat'ta vapur işletmesine engel oluyor ve gerekli malzemelerin taşınması hususunda Mehmet

¹²⁹ BOA, HAT, nr.1178/46565, H.27.10.1250, M.26.02.1835.

¹³⁰ Cezmi Erarslan, "İrak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 35(1994), s.228

¹³¹ Zaki Saleh, *Britain and Iraq*, Londra 1995, s.105

¹³² BOA, HAT, nr.1171/46332, H-29 Zilhicce 1250, M. 28.04.1835.

Ali Paşa'ya hitaben bir emr-i ali yollamıyordu. Rusya'nın Osmanlı üzerindeki nüfuzundan ve İstanbul'u bir hafta içinde zapt edebilecek kudrete sahip olmasından dolayı sultanın, İngiltere'ye olan itimadını yenilemek için gerekirse Çanakkale'ye bir İngiliz donanması gönderilmeliydi.¹³³ Burada belirtildiği gibi aslında Osmanlı Devleti'nin, M. Ali Paşa'ya hitaben bir emr-i âli göndermemesi yalnızca sultanın isteğiyle ilgili bir durum değildi. Zira emr-i ali gönderilse bile Kavalalı M. Ali Paşa, Osmanlı'ya isyan etmiş olduğundan bunu kaale almayacak ve bir işe yaramayacaktı. Ayrıca bu haberdan anlaşılabilecek bir başka husus da İngiltere için Fırat Nehri projesinin son derece önemli olduğudur. Nitekim yalnızca İngiltere değil XIX. Yüzyılda güçlü devletler, isteklerini kabul ettirmek için sık sık Babıali'ye bu muameleyi yapmıştı.

Chesney, bölgenin yerel yetkilileriyle anlaşmak suretiyle bu zorluğu aşmak için Suriye Valisi olan Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'ya ısrar ederek eşyaların taşınması hakkında onun desteğini almaya çalıştı. Ancak İbrahim Paşa, babasından farklı bir şekilde davranmamıştı.¹³⁴ Birecik'te inşa edilecek gemiler için gerekli malların taşınması adına satın alınan beygir ve katır, arabaların geri alınmaları, bu suretle malların Birecik'e taşınmasına izin verilmemesi üzerine İngiltere Devleti, Padişah'tan Mehmet Ali Paşa'ya ve İbrahim Paşa'ya Kaptan Chesney ve donanmasına yardım etmeleri için emr-i ali çıkarmasını istemişti.¹³⁵

Neticede 28 Ağustos tarihinde Chesney ve donanması, Birecik İskeleyi'ne ulaşmayı başardılar. Bundan dolayı Fırat Nehri'nin iki tarafında bulunan Arap aşiretlerinin İngiliz vapuruna ve malzemelerine taarruzunu önlemek için buyruldu verilmesini istirham ettiler.¹³⁶ Bütün olumsuzluklara rağmen İngilizler vapur malzemelerini Birecik'e kadar taşımış ve monte işlemlerinden sonra iki tane vapuru aynı yıl içinde suya indirmişlerdi. Bu vapurlara Dicle (Tigris) ve Fırat (Euphrates) isimleri verilmişti.¹³⁷ Chesney, bu iki geminin mürettebatının topçular, istihkâmcılar, bilim adamları dahil olmak üzere önemli subaylardan oluştuğunu ve bu kişilerin kendi emri altına verildiğini nakletmişti.¹³⁸

İlk raporlarda suların alçak olduğu mevsimlerde nehrin seyrüsefere uygun olduğu sahil kasabası halkının Manchester yönlüleri için iyi bir alıcı oldukları hatta nehrin

¹³³ BOA, HAT, nr.1186-46759, H-24.02.1251, M-21 Haziran 1835.

¹³⁴ F.R. Chesney, *Narrative of Euphrates Expedition*, Londra 1868, s.108

¹³⁵ BOA, HAT, nr.1181/46648, H-30.01.1251, M-28 Mayıs 1835

¹³⁶ BOA, HAT, nr. 451-22357, 04.05.1251, 28.08.1835

¹³⁷ Tızlak, agm, s.300

¹³⁸ Chesney, age, s. 5

süratli bir buharlı gemi seyrüseferine imkân vereceği belirtilmişti. İngilizler, yaptıkları araştırmada Caber'den Divaniye'nin biraz aşağısına kadar olan kısmın iyi fakat Divaniye'den Lamlum bataklıkları arasındaki bölgenin sert rüzgarlar ve dar kıstaklar dolayısıyla gemi işletilmesine uygun olmayacağını anladılar.¹³⁹ Deyrizor'da durakladıktan sonra 21 Mayıs'ta Ane'ye ilerlediklerinde hava muhalefeti ile karşılaştılar. Dicle Vapuru, hava şartlarından dolayı batmış ve mürettebattan 20 subay ve denizci boğulmuştu.¹⁴⁰ Fakat şiddetli fırtınaya rağmen Fırat Vapuru kurtulmayı başararak yolculuğuna devam etmiş, 1836 yazında Basra Körfezi'ne ulaşmıştı.

Chesney, bu keşif gezisinden sonra yazdığı eserde; 1835'te nehirler üzerine yaptığı sefer dönemini buharlı gemilerin inşasında “emekleme” dönemi olarak nitelendirmiş ve eseri kaleme aldığı tarih olan 1868 yılını herhangi bir buharlı geminin kolayca Asi nehrini aşabileceği şeklinde değerlendirmişti. Dolayısıyla buharlı gemilerin ve ulaşımın 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra hızlı bir şekilde geliştiğini söylemek mümkündür.

Neticede 1835'te başlayan keşif gezisi 1837'de tamamlanmıştı. Yolculuk başarılı sayılmasına rağmen İngiliz Hükümeti planı uygulamak için adım atmamıştı.¹⁴¹ Nitekim araştırılan bu güzergahın Hindistan'a ulaşmak için yüksek maliyet gerektirdiği anlaşıldığından ertesi yıl seçilen başka bir komite ulaşımı sağlamak için Kızıldeniz rotasını araştırmaya başlayacaktı.¹⁴²

F. Rawdon Chesney ise Çin ile ilk Afyon Savaşı'ndan sonra İngiliz topçusunu komuta etmek için Hong Kong'a (1843-1847) gönderilmiş, 1847'de ordudan emekli olup 1856-1862'de tekrar Orta Doğu'ya gittikten sonra 1872'de vefat etmişti.¹⁴³ Ancak Keşif faaliyetleri, Hindistan donanması kumandanı Felix Jones önderliğinde 1847'den 1854'e kadar devam etmişti. 1855'te ise Jones, Buşir'e atandığında Komutan Selby onun yerine Mezopotamya bilirkişisi seçildi ve 1862 yılına kadar bu görevde kaldı¹⁴⁴. Ayrıca Hindistan'a giden en kısa yol araştırmaları yapanlardan biri de Bağdat konsolosunun kardeşi James Taylor'dı. Basra Körfezi'nin Kızıldeniz hattından daha güvenilir olmasını coğrafi nedenlere bağlamış ve bu hattın daha kısa olacağından

¹³⁹ Kütükoğlu, age, s.78

¹⁴⁰ J.P. Parry, “Steam power and British influence in Baghdad 1820-1860” *The Historical Journal*, 56/1, s.155

¹⁴¹ “Francis Rawdon Chesney”, Encyclopedia Britannica, (<https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney>), E.T. 12.03.2023

¹⁴² Ekinci, age, s.30

¹⁴³ “Francis Rawdon Chesney”, Encyclopedia Britannica, (<https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney>), E.T. 12.03.2023

¹⁴⁴ Saleh, age, s.106

bahsetmişti. Fırat ve Dicle hattına ilişkin endişeleri ise Arap aşiretlerinin saldırıları ve nehir sularının debilerinin mevsimlere göre değişkenlik göstermesi olmuştu.¹⁴⁵

Dikkat çeken diğer bir husus da bu dönemde haritacılıkta önemli gelişmeler yaşanmasıdır. Zira Lynch, Felix Jones, Selby, Collingwood ve Bewsher gibi kaptanlar, keşif gezilerini başarılı bir şekilde tamamlayabilmelerini 1914 yılına kadar sahayla ilgili doğru bilgiler içeren haritalara borçluydular.¹⁴⁶

Chesney'in kumanda ettiği keşif gezilerinden sonra bu keşif filosunun üyeleri tarafından iki şirket kurulmuştu. İlki 1837 yılının sonlarında ambarcı ve muhasebeci olarak görev yapmış olan Aleksander Hector tarafından kurulmuş ve bu şirket Muhammara ile Beyrut arasındaki çöl üzerinden postaların iletilmesinden sorumlu olmuştu. Bir yıl sonra Henry Blosse Lynch ve kardeşleri Stephen ve Thomas Kerr Lynch ile Bağdat'ta şirket kurmuşlardı.¹⁴⁷ İki firma da Manchester ve Sheffield'den emtia getirmek için yılda bir kere İngiltere'den gemi kiralamışlar, Bağdat-Basra arasında nakliye faaliyetleri gerçekleştirmişlerdi.¹⁴⁸

1.4 Dicle ve Fırat Nehirlerinde Lynch Kumpanyası'nın Teşekkülü ve Gelişmesi

1835'ten 1837'ye kadar Fırat Nehri'nde yapılan keşif hareketlerinde iki vapurdan birinin kaptanı Henry Blosse Lynch'ti. 1823'te Hint donanmasına girmiş, Basra Körfezi'nin Arap kıyılarının araştırılmasında görev almış ve Arapça, Farsça, Hintçe tercümanlık yapmıştı. 1830'da Hindistan'da *Enterprise* buharlı gemisinin komutanı olarak atandıktan sonra Chesney'nin Fırat seferinde, ikinci komutan vazifesini alarak sefere eşlik etmişti. 1837'de Chesney İngiltere'ye döndüğünde Lynch'e Fırat gemisinin kaptanlığı verildi ve ikinci Fırat seferi için görevlendirildi¹⁴⁹. H. B. Lynch, kendine verilen talimatlara uyarak Bağdat-Basra arasındaki iletişimi sağlamış, her iki nehirde incelemeler yapmış ve bölgedeki Arap kabileleri üzerinde ciddi bir etki bırakarak¹⁵⁰,

¹⁴⁵ Nurcan Yurdakul, age, s.101

¹⁴⁶ Longrigg, age, s.293

¹⁴⁷ Winifred Bamforth, "British Interests in the Tigris- Euphrates Valley; 1856-1888" *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 22/66 (1949), s.105

¹⁴⁸ Bamforth, agm, s.106

¹⁴⁹ Henry Blosse Lynch tarafından yapılan nehirlerdeki ikinci keşif faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Thomas Kerr Lynch, *The Navigation of Euphrates and Tigris*, Londra 1884, s.1-74.

¹⁵⁰ Bamforth, agm, s.38; İngilizlerin, bölgedeki Arap kabileleriyle ilişkilerine örnek olarak, 1838 yılında Thomas Kerr Lynch'in de bulunduğu Henry Blosse Lynch kumandanlığındaki ikinci keşif seferinde Kut'ta bulundukları esnada Şammar kabilesinin Şeyhi, Şeyh Seba'nın onları dostane bir şekilde karşılamaları verilebilir. Zira Şeyh Seba, İngilizlere, Osmanlı Devleti hakkında bilgiler vermiş, Türk Hükümeti tarafından rahatsız edilmediğinden ve zaman zaman yıllık olarak az miktarda bir ödenek aldığından bahsetmişti. Ayrıca nehrin diğer bölgelerinde bulunan tehlikeli aşiretler hakkında da İngilizleri uyarmıştı. bkz. Thomas Kerr Lynch, age, s.35-36.

1839 yılında Dicle Nehri'nin Bağdat'tan Şattülarab'a kadar taslağını çıkarmıştı.¹⁵¹ Aynı yıl Fırat gemisine ek olarak ağır silahlarla donatılmış üç gemi daha Fırat Nehri'ne gönderilmişti ve tüm bu filo Henry Blosse Lynch'in emri altındaydı.¹⁵² Kaptan Lynch önderliğinde yapılan bu sefer; 1837'den 1842'ye kadar devam etmişti.¹⁵³ Bu süre zarfında İngiliz vapurları, düzenli olarak Bağdat'a posta taşımış ve Türk yetkililerin herhangi bir itirazıyla karşılaşmadan birçok kez bu şehrin çok ötesine geçmişlerdi.¹⁵⁴ İngiltere Hükümeti, nehirlerde keşif çalışmalarının devam ettiği dönemde 1837 yılında H.B. Lynch'in Bağdat'tan İstanbul'daki elçiliğe gönderdiği mektupta M. Ali Paşa'nın bölgedeki niyetleri konusunda İngiltere'yi harekete geçirmek istemişti. M. Ali Paşa'nın Muhammara'da Arapların desteğini kazandığını Arapların çoğunun Paşa'dan yana olduklarını yazmıştı. Lynch'in bu şekilde davranması bu yıllarda Taylor, Bağdat konsolosu olmasına rağmen Lynch'in konsolos gibi davrandığının göstergesi olabilirdi.¹⁵⁵

Henry Blosse Lynch, yaptığı tetkikler sonucunda Basra-Bağdat arasında vapur işletmenin büyük menfaatler sağlayacağını fark etmişti. Bundan dolayı 1850'lerde Bağdat'a gelerek bazı rivayetlere göre Bağdat İngiliz Konsoloshanesine diğer bir rivayete göre ise yerli bir ticarethaneye kâtip olarak girmiş, ticarethane sahibinin kızıyla evlenmişti. Bunun dışında Lynch, Bağdat'ta sakin bazı ecnebi ve yerli tüccarlardan topladığı paralarla bir şirket tesis edebilmiş, Dicle ve London namında yandan çarklı iki vapur tedarik ederek mezkûr iki şehir arasında seyrüsefer ticaretine başlamıştı.¹⁵⁶ Henry Blosse Lynch'in Bağdat'ta nasıl nüfuz sahibi olduğuna dair Sermed Bey'in aktarmış olduğu bu bilgilerden başka Babıali, 19 Ağustos 1841'de Kaptan Lynch'e Fırat üzerinde iki buharlı gemi işletme imtiyazı vermişti. Bu fermanla 1834'teki şartlar bazı sınırlamalarla yalnızca Fırat nehri için verilmişti.¹⁵⁷ Ancak Hindistan'a giden posta yolu Fırat hattının, Chesney'nin keşif seferlerinde Dicle Gemisi'nin batması ve diğer kazalar nedeniyle hızlı ve düzenli yolculuklar için yeterli ve uygun olmadığı fikrini doğurmuştu.¹⁵⁸ Bundan dolayı Lynch'e yalnızca Fırat Nehri için verilen ehliyetin sınırları İngilizler tarafından daima aşılacaktı. Bundan başka daha önce Kaptan

¹⁵¹ "Henry Blosse Lynch", (<https://www.dib.ie/biography/lynch-henry-blosse-a4942>), E.T: 04.01.2024

¹⁵² IOR/L/PS/18/B195, F.DE Lesseps, *Navigation on The Rivers of Mezopotamya*, (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000000833.0x0001f6) s.22.

¹⁵³ Chesney, age, s.547.

¹⁵⁴ Chesney, age, 22

¹⁵⁵ Yurdakul, age, 209

¹⁵⁶ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323

¹⁵⁷ F. De Lesseps, age, s.22.

¹⁵⁸ Longrigg, age, s.293

Lynch'in kumandanlığını yaptığı üç buharlı gemi 1842'de Hindistan'a çekildikten sonra onların yerini Felix Jones kumandanlığında *Nitocris* buharlısı almıştı.¹⁵⁹ *Nitocris*, Dicle Nehri üzerinde postaları taşımanın yanında ara sıra yolcu taşımacılığı da yaptı. *Nitocris*'in varlığı özellikle 1849 yılında faydalı olmuştu. Çünkü bu yılda Arap kabileleri arasındaki düşmanlık, tüm yerli seyrüseferin durmasına sebebiyet vermişken *Nitocris* buharlısının varlığından dolayı, İngilizlere ait tekneler Dicle'nin kuzeyinde ve güneyinde serbestçe hareket edebilmişlerdi.¹⁶⁰

1852'de *Nitocris* buharlısının yerini *Comet* aldı. *Comet*, *Nitocris*'in daha önce göstermiş olduğu faaliyetlere devam etmişti. Bunlar: Postaları taşımak, Arap kabileleri ile ilişkileri sürdürmek, bölgede İngiliz ticaretini korumaktı.¹⁶¹ Nihayetinde *Comet* ve halefi olan gemiler Bombay deniz kuvvetlerine ait olarak, silahsız nakliye gemisi sıfatıyla Bağdat Konsoloslugu'na bağlandılar. Çünkü nehirlerde İngiliz siyasetinin, itibarının ve seyrüsefer faaliyetlerinin, İngilizler tarafından teminini korumak esastı.¹⁶²

Kaptan Lynch'e 1834 ve 1841 yıllarında verilen vapur işletme imtiyazlarının dışında 1850 yılında bu defa Lynch, İngiltere konsoloslugu aracılığıyla farklı bir konuyu gündeme getirmişti. Bu yıllarda Londra'dan Hariciye Nezareti'ne gönderilen tahrirata göre; Mösyö Lynch'in kardeşlerinden bir tanesi 24 kadem (8 m) irtifa dakikada 4000 kıyye su çıkarabilen bir vapurlu makineyle (sakiye makinesi)¹⁶³, pirinç ve pamuk temizlemeye yarayan iki adet makineyi ve bunları kullanmakta maharetli bir İngiliz makinecisini Bağdat'a göndermişti. Belgede aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin teklifi üzerine bu makinelerin Osmanlı Devleti'ne nakliye masrafları ile satılması da İngiltere Devleti tarafından uygun görülmüştü.¹⁶⁴

Bu hususta 1864 yılında Bağdat Valisi tarafından Sadaret'e gönderilen bir belgede de dikkat çekici bir nokta da Lynch ve ortaklarının bu makineleri kullanmak için Osmanlı Devleti'nden bir mülk istemek durumunda kalacak olmasıydı. Ecnebilere,

¹⁵⁹ Parry, agm, 163.

¹⁶⁰ Lesseps, age, s. 23

¹⁶¹ Aynı yer

¹⁶² Bamforth, agm, s.39

¹⁶³ Sakiye sözlük anlamı olarak: bahçe ve bostan sulamaya yarayan dolap veya gemilere su taşımaya yarayan dubalardır. Dolayısıyla Sakiye makinesi, tipik olarak bir su kaynağından (bir kuyu, nehir veya gölet gibi) suyu yüksek bir noktaya taşımak için kullanılır. Bu su daha sonra tarım arazilerine veya sulama ihtiyacı olan diğer alanlara yönlendirilir. Bkz. Şemseddin Sami, *Kamus-ı Türki*, İstanbul 2015, s. 700.

¹⁶⁴ BOA, *Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi (HR.MKT)*, nr. 568-20, H.27.08.1283 (Londra'dan Hariciye Nezareti'ne gönderilen tahriratta 1266 yılı kaydedilmiştir.)

Osmanlı Devleti'nden bir mülk vermenin kanunda yeri yoktu. Bu yüzden makinelerin Osmanlı Devleti tarafından satın alınıp işlettilmesinin gerekliliği vurgulanmıştı.

Yukarıda zikredilen Mösyö Lynch'le alakalı bahsedilen tüm bu gelişmelerden ziyade Osmanlı Devleti, 1855 yılında Belçika'dan iki buharlı vapur sipariş ederek burada bir devlet-özel vapur şirketi kurmuştu. 1859'da yılında ise H. Blosse Lynch ve kardeşleri, Bağdat-Basra arasında Dicle Nehri üzerinde de bir buharlı vapur işletmeyi tasarlamış ve haklarını 1841'de verilip 1846'da teyit edilen imtiyazlara dayandırmışlardı.¹⁶⁵ Ayrıca bu tasarının öncüsü olan Thomas Kerr Lynch, eşlik ettiği keşif gezilerinden Londra'ya döndüğünde Mezopotamya'da seyrüsefer eden Hindistan donanmasının lağvedilip, İngiliz vapurlarının kaldırılacağını öğrenmişti. Bunun üzerine burada bir İngiliz seyrüsefer şirketi kurmak için Albay Chesney ve kardeşlerinin tam desteğini alarak Sir H. Layard ile iletişime geçmişti.¹⁶⁶

Irak'ta bulunan nehirlerde buharlı vapurlar vasıtasıyla yaptıkları ticarette nüfuzunu genişletmeye başlamış olan Lynch ailesi* nihayetinde 25 Nisan 1861 tarihinde *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited* Şirketi olarak tescil edilmeyi başarmıştı. Başlangıç sermayesi 15.000¹⁶⁷ sterlin olarak belirlenmiş ve 1914 yılına kadar kademeli olarak 100.000 sterline kadar yükselmişti.¹⁶⁸ bu sermayenin, I. Dünya savaşı sonrasında da 300.000 sterline kadar ulaşan firmanın¹⁶⁹ yıllık getirisi %20'den az değildi.

3 Temmuz 1862 tarihinde daha önce Fırat Nehri'nde ticaret yapmaları için geçici olarak seyrüsefer etmelerine izin verilen iki İngiliz vapurunun -bir mahzuru olmadığı gerekçesiyle- buralarda sürekli olarak ticaret yapabilmeleri uygun görülmüştü. Vergilerini ödedikten sonra İngiliz gemileri, Dicle ve Fırat'ta ticaret yapabileceklerdi. Fakat bu gemiler denize çıkmayarak iki nehirde bulunan bir yerden diğerine eşya nakli yapabilecekler ve Osmanlı Devleti'nin diğer limanlarına gelen yabancı devletlerden

¹⁶⁵ Aynı yer

¹⁶⁶ Lynch, age, s.168

*Şirketin sahibi olan Lynch kardeşlerin isimleri: Henry Blosse Lynch, Robert, Stephen, Michael ve Thomas Lynch'ti. "Armenia, India and Mesopotamia: The Finnish Grandchildren", <https://hythehistoryblog.wordpress.com/tag/thomas-kerr-lynch/> E.T:27.12.2018.

¹⁶⁷ Hazine-yi Hassa Müfettişi Sermed Bey'in raporlarında bu rakam 30.000 sterlin olarak belirtilmiştir. (BOA, ML.EEM, 622-20, 16.07.1323)

¹⁶⁸ Issawi, age, s.216

¹⁶⁹ Ekinci, age, s.31-32.

alındığı gibi İngiltere gemilerinde de gümrük vergisiyle birlikte beşer kuruş palamar¹⁷⁰ akçesi alınacaktı.¹⁷¹

İngilizlerin 1834 senesinin sonlarında, 1841 ve 1846'da aldıkları imtiyazlarda gemi işletme hakları yalnızca Fırat Nehri için geçerliydi. İngilizlere iki vapurla -palamar vergisini ve yerli gemilerin de mükellef olduğu vergileri ödemek şartıyla- bölgede ticaret yapma izni verilmişti.¹⁷² Fakat Lynch Kumpanyası, 30 bin sterlin sermaye ile¹⁷³ kurulduğu Nisan 1861 tarihinden beri Dicle üzerine de ilk vapurunu indirerek Basra ile Bağdat arasında seyrüsefer hattı açmıştı. Böylece şirket büyük bir sermaye sarf ederek nehirlerin munasip noktalarında depolar tesis etmiş, posta yolcu ve mal nakli için müesseseler vücuda getirerek, ticaretin Osmanlı Devleti'ne de faydası olacak şekilde artmasını sağlamıştı.¹⁷⁴

Ayrıca Lynch Kumpanyası, Osmanlı'ya ödediği vergiler haricinde Dicle Nehri civarında bulunan Zübeyr, Şammar Toka, Beni Lam ve Müntefik aşiretlerinin bölgelerinden vapurlarıyla geçerken de gemilerinin büyüklüğüne göre *tesyariye ve have* adlı haraçları da aşiretlere ödemek zorundaydı. Aşiretlerce alınan bu vergileri ödemek istemeyerek 1856 yılında Osmanlı Devleti'ne başvursalar da olumlu bir yanıt alamamışlardı.¹⁷⁵ 1900 yılında ise Lynch Şirketi'ne ve 1870'te kurulacak olan Umman-ı Osmani'ye ait her bir vapurdan aylık ikişer bin kuruş da liman vergisi alınmıştı.¹⁷⁶

Lynch Kumpanyası'nın bundan sonraki yıllarda da Dicle üzerinde vapur işlettirip işlettiremeyeceği konusu sık sık Osmanlı hükümetinin gündemine gelecekti. Zira bu hususta Osmanlı yetkilileri arasında bir kafa karışıklığı görülmektedir. Çünkü İngiltere tarafı bu hususta daima diplomatik hamleler yaparak verilen ruhsatın Dicle Nehri için de geçerli olduğu hususunda diretmekteydi. Nitekim 1862'de *City of London* isimli vapurun Dicle üzerinde işletilmeye başlamasından bir yıl sonra Hindistan Hükümeti tarafından finanse edilen bir vapur vesilesiyle de Basra ile Bağdat arasında posta servisi

¹⁷⁰ Palamar: Gemiye iskeleye, rıhtıma veya şamandıraya bağlamak için kullanılan yoma veya zincirdir. Palamar akçesi/vergisi de gemilerin iskelede bağlanması üzerine alınan vergidir. İngiliz gemileri veya kayıklarının Dicle ve Fırat Nehirlerinde ticaret yapmaları durumunda, bu faaliyetlerinden dolayı palamar akçesi ödemeleri istenmiştir. Bu vergi, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticaretinden elde ettiği gelirler arasında yer almaktadır. Bkz. Süleyman Nutki, *Kamus-u Bahri Deniz Sözlüğü*, haz. Mustafa Pultar, İstanbul 2011, s. 223; Şeyma Dereci, *Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. yüzyılda Beyrut Limanı*, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, doktora tezi, Edirne 2019, s.246

¹⁷¹ BOA, HR. MKT, nr. 401-31 05.01.1279

¹⁷² BOA, Hariciye Nezareti Siyasi Kısmı (HR.SYS), nr.1881-5, 18.Sayfa

¹⁷³ BOA, ML.EEM, 622-20, 16.07.1323.

¹⁷⁴ BOA, ML.EEM, 622-20, 16.07.1323.

¹⁷⁵ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, Ankara 2022, s.139-140.

¹⁷⁶ Korkmaz, age, s.140-141.

başlatılmış, seferler önce altı haftada bir daha sonra iki haftada bir ve çok geçmeden ayda üç kez şeklinde düzenlenmişti.¹⁷⁷ Lynch Şirketi'nin bu ilk girişimleriyle beraber Bağdat'ta bulunan yetkililer yabancı girişimlere şiddetle karşı çıkmışlar ve şirketin kurulması konusunda gönülsüz olduklarını sadarete bildirmişlerdi.¹⁷⁸

Lynch Şirketi, 1864'ün başlarında ikinci buharlı gemi işletme talebinde bulunduğu Babıali'nin muhalefeti ile karşılaşmıştı. Çünkü nehirlerde seyrüsefer eden City of London'ın yanı sıra İngilizlere ait Comet adlı silahlı bir gemi de Basra-Bağdat arasında telgraf döşemekle görevlendirilmiş grubu korumak için Dicle Nehri üzerinde bulundurulmaktaydı.¹⁷⁹ Nihayetinde Babıali'nin itirazlarına rağmen İngilizler, Comet'in Hindistan Hükümetine ait olduğunu kanıtlayarak¹⁸⁰ 1865'te "Dicle" isimli ikinci bir vapurun seyrüsefer etmesi için izin almayı başardılar.¹⁸¹ Dicle ve City of London gemileri son derece kârlı ve bakımlı gemilerdi. Bu gemiler, Ammare ve Kut'un yakınlarından geçtiklerinde aşiretler üzerinde eğitici bir etki uyandırmaktaydılar.¹⁸²

Lynch Kumpanyası, 1861 yılında resmen kurulduğundan beri nehirlerde işlettiği vapurlar, bu vapurların adedi ve vazifeleri hakkında Bağdat Valiliği ile memurları arasında sorunlar yaşamaktaydı. Nitekim 1 Ağustos 1864 tarihinde Bağdat Valiliği'nden, sadarete gönderilen bir telgrafta; Lynch Kumpanyası'na Dicle Nehri'nde de işlettiği iki vapur dışında diğer bir vapur için izin verildiği 25 Nisan 1864'te gönderilen telgrafla haber alınmıştı. Ancak Bağdat Valisi; Lynch Kumpanyası'nın yeteri kadar vapuru bulunduğu ve gelecek olan vapurun verilen iznin dışında olduğunu bildirmişti. Bunun üzerine Babıâli, o tarafa gelmek üzere olan sefinenin bir vapur olmayıp, Lynch Kumpanyası tarafından Dicle'de işletilmek üzere gelmediğini ve bu sefinenin oralarda telgraf hattı yapmakta olan İngiliz mühendislerine bakmak için gönderilen eski bir bey gemisi olduğu konusunda Bağdat Valisi'ni bilgilendirmişti. Bu cevaba karşılık Bağdat Valisi; Mösyö Lynch'in, -halihazırda Dicle'de iki vapuru olmasına rağmen- Londra'dan başka bir vapur daha sipariş ettiğini ve bu vapurun gelmek üzere olduğunu belirterek bunun dışında bir de beylik gemisi bulundurmakla

¹⁷⁷ J.G. Lorimer, age, s.238

¹⁷⁸ Bamforth, Agm, s.111.

¹⁷⁹ İngiltere Devleti'nin Hindistan ile haberleşmeyi teshil etmek amacıyla yaptığı faaliyetlerden biri de Osmanlı Devleti'nin iştirakiyle Londra'dan Bombay'a uzanacak bir telgraf hattı inşa etmektir. 1858 yılında başlanan çalışmalar 1864 yılında bir bütün olarak tamamlanmıştı. Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Mustafa Yılmaz, *Fav Yarımadasında Osmanlı-İngiliz Çekişmesi*, İstanbul 2015.

¹⁸⁰ Lessep, age, s.23.

¹⁸¹ Keskin, age, s.39

¹⁸² Longrigg, age, s.294

Dicle’de sahip olduğu vapur sayısını 4’e çıkardığından yakınmıştı. Bağdat Valisi, bu açıklamalardan sonra iki vapurdan fazla vapura izin verilmemesi gerektiğini de arz etmişti.¹⁸³

Bu konu 24 Aralık 1874 tarihinde tekrar gündeme gelmişti. Bir süreden beri Lynch Kumpanyası’nın Dicle’de işletmekte olduğu gemiler hakkında İngiltere Sefareti’yle Babiâli arasında süregelen çekişme neticesinde Meclis-i Vükela’da bir karara varılmıştı. Bu karara göre Lynch Kumpanyası’nın yalnızca Fırat Nehri’nde iki vapur işletmek hakkı vardı. Ancak İngiliz namına nehirlerde toplam dört vapur bulunmaktaydı. İki vapur dışında diğer vapurların ne Fırat ne de Dicle’de işletilmesine müsamaha gösterilmemeliydi. Bununla beraber İngilizlerin nehirde işlettirmek için izin aldığı iki vapurundan biri Comet’ti. Ancak bu vapur tamire muhtaç olduğu gerekçesiyle yerine başka bir vapur işletilmesine izin verilmişse de İngilizler, Comet’i de işletmeye devam etmişlerdi. Bunun dışında Lynch Kumpanyası nehirlerde dördüncü olarak, “küçük” addettikleri bir vapur daha bulundurmaktaydı. Bu devletin, Dicle’de bile vapur işletirme izni bulunmazken gitgide vapur sayılarını artırmaları sakıncalı görülmüştü.

Neticede Lynch Kumpanyası tarafından Basra’ya gönderilen bir vapur, mutasarrıf tarafından tevkif edilmişse bile İngiliz Sefareti tarafından bu vapurun ruhsat dahilinde işletildiği bahanesi ileri sürülerek mutasarrıf protesto edilmiş ve tevkif edilen vapur salınmıştı. Babiâli tarafından verilen karara göre daha önce aldıkları iki vapur için ferman-ı ali gibi izinleri olmadığı sürece iki vapur daha işletmeleri uygun değildi. Fakat belgede değinilen diğer önemli bir husus ise 1856 Paris muahedesinin 15. Maddesinde Viyana Kongresi’nde belirlenen şartlarda Tuna Nehri ve boğazlar hakkındaki maddeye göre Avusturya Devleti’nin bahren ve nehren ticaret eylemelerine müsaade buyrulduğu gibi İngilizlerin de bunu öne sürerek itiraz edecekleri düşünülse de Comet’in bir harp gemisi olması anlaşma dışında kalmaktaydı.¹⁸⁴

Meclis-i Vükela’da alınan bu karardan bir yıl sonra 24 Mart 1875 tarihinde Bağdat Vilayeti’ne gönderilen bir telgrafta Lynch Kumpanyası, on yıldan fazla bahse konu olan işletmeye yetkili oldukları iki vapurdan birinin tamire muhtaç olması sebebiyle yerine bir vapur işletmek ve bunun dışında ufak bir gemilerinin de bulunması hususunda; bu defa Comet namında olan vapurun kumpanyaya ait olmadığını konsoloshane maiyetine

¹⁸³ BOA, *HR.MKT*, 870-45, H. 16.02.1292

¹⁸⁴ BOA, *HR.MKT*, 860-55, 15.11.1291

tain olunmuş bir beylik sefinesi olduğunu iddia etmesi ve ufak olan geminin, suların azaldığı mevsimde faydalı olacağından işlettilmesine engel olunmaması gerektiğini bildirmişti.¹⁸⁵ Dolayısıyla Babîali'nin, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Lynch Kumpanyası'nın imtiyazlarını genişletme çabasında Bağdat Valiliği ile Lynch'in arasında kaldığı söylenebilir. Nitekim bir yıl önce işlettilmesi uygun görülmeyen gemiler daha sonra ticarete faydalı olduğu gerekçesiyle İngilizlere verilen imtiyaza dahil edilmişti.

İngilizler, Dicle ve Fırat üzerinde mahdud sayıda vapur bulundurma izinlerini, Hindistan donanmasına, Kraliyet donanmasına veya Lynch Şirketi'ne ait olarak sınıflandırmış ve bu suretle adı geçen nehirlerde iki gemi bulundurma hakkını aşmayı başarmışlardı. Bunun bir örneği Osmanlı arşiv belgelerinden takip edebildiğimiz kadarıyla 1873 yılı temmuz ayında yaşanmıştı. Nitekim Lynch Kumpanyası kendilerine verilen 2 gemi işletme ehliyetini suistimal ederek fazladan bir gemi seyrüsefer ettirmişlerdi. Osmanlı Devleti'nden uyarı almalarına rağmen bu eylemlerine devam eden şirket, aldıkları uyarıya cevap olarak bunun 10 kadem uzunluğunda ve 6 inç genişliğinde küçük bir sandal olduğunu ve gerektiğinde yalnızca posta nakliyatı için kullanıldığını bu posta evrakları arasında türlü devletlerin olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin evrakı olduğunu belirtmişler ayrıca bu “sandalın” Fransa tebaasında ve Babîali hizmetinde olan birisi tarafından satın alındığını da bildirmişlerdi.

Bağdat Vilayeti ve Lynch Kumpanyası arasında bu husus hakkında yazışma bir süre devam etmiş, nihayet Bağdat Vilayeti'nden sadarete konuyu anlatmak için yazılan bir tahrirde; 1834 ve 1841 yıllarında nöbetleşerek iki vapur işletmelerine verilen iznin kaydının görülemediği ancak o vapurlardan birinin Fırat'ta kazazede olan bir vapur olduğu ve ikincisinin konsoloshane pişegahında bulunan Comet Vapuru olması gerektiği belirtilmişti. Verilen izin dahilinde bu vapurlardan birinin kazazede olduğu ve Comet'in de hasarlı olduğundan işletilemez olduğu için yerine başka vapurlar işletilebilirdi. 1854 yılına ait emirname kaydı da Lynch Kumpanyası'nın bozulan vapur yerine başka vapur işlettilmesini destekler niteliktedir. Bundan başka Comet Vapuru hasarlı olmasına rağmen ihtiyaten Basra'ya gidip gelmekte ilaveten posta taşımak adına 60 kadem (yaklaşık 20-25 metre) uzunluğunda ve 16 kadem (yaklaşık 6 m) genişliğinde bir vapur tedarik olunarak seyrüsefer ettirileceği işitilmiş ve bu hususta izin için

¹⁸⁵ BOA, HR.MKT, 870-45, 16.02.1292

Babîâlî'ye müracaat edileceği bildirilmekteydi. Bu belgelerden anladığımız kadarıyla Lynch Kumpanyası bu kez vapurun kendilerine değil, Fransız tebaasından birine ait olduğunu ve boyut olarak küçüklüğü sebebiyle ticaret için vasıtanın uygun olmayacağı yalnızca fazla postaları taşımak için kullanıldığını belirterek yaptıkları ihlali haklı göstermeye çalışmışlardı. Fakat durumun farkında olan Bağdat Valisi, Lynch Kumpanyası'nın iki vapuru nöbetleşe olarak işletme konusunda aldığı imtiyaz hakkını açıklamış, kullandıkları vapur sayısının fazla olduğunu dile getirerek sadareti bu konuda bilgilendirmişti. Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus da Lynch Kumpanyası'na 1834 ve 1841 yıllarında verilen emr-i ali nüshalarının, Bağdat Vilayeti'nde bulunmamasıdır.¹⁸⁶ Bu durum, Osmanlı Devleti'nin merkezi ile uzak bölgedeki toprakları arasında iletişim kopukluğunun ve idari eksikliğinin açık bir göstergesidir.

Daha sonraları Dicle Vapuru, 1876 yılında Bağdat ile Cezire köyü arasında bir yerde kayık enkazına bindirmesinden dolayı Lynchler, İngiltere'de bulunan Rennie Fabrikasına, Blossé Lynch namındaki vapuru sipariş etmişlerdi. Fakat bu geminin büyüklüğü Dicle Nehri'nde seyrüsefer etmesi için büyük bir dezavantaj oluşturmuştu. Bir zaman sonra iki şehir arasında ticaret çok geliştiğinden ellerinde bulunan London ve Blossé Lynch vapurları bu ticareti karşılamada yetersiz kalmışlardı. Bunun dışında London Vapuru, Kurna'nın karşı sahilinde med esnasında karaya oturmuş ve cezir zamanına kadar tahlis olunmamıştı.¹⁸⁷ Bütün bu sebepler, Lynch Kumpanyası'na yeni vapurlar istihdam etmenin gerekliliğini ortaya koymuş ve evvelce Blossé Lynch'i inşa etmiş olan J.G Rennie Kumpanyası 1880 yılında *Halife* namındaki vapuru inşa etmişti.¹⁸⁸ 1882 senesinde ise yine Rennie Kumpanyası tarafından malzemeleri hazırlanan *Mecidiye* Vapuru 1883'te Basra'da seyrüsefere hazır hale getirilmişti.¹⁸⁹ Halife ve Mecidiye vapurları 600 yolcu ve 300 ton malzeme taşıma kapasitesine sahiptiler. Nehir sularının fazla olduğu zamanda Bağdat'tan Basra'ya iki gün üç gecede, Basra'dan Bağdat'a ise dört gün üç gecede ulaşmaktaydılar. Nehir sularının az olduğu zamanlarda ise bu süre bir, bir buçuk gün uzamaktaydı.¹⁹⁰

¹⁸⁶ BOA, *HR.MKT*, 807-90, H-05.09.1290

¹⁸⁷ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323

¹⁸⁸ Aynı belge.

¹⁸⁹ Aynı belge.

¹⁹⁰ M. Korkmaz, age, s.146

İngiltere Devleti'nin nehirler üzerinde muayyen hakları suiistimal etmelerine ve iki vapur bulundurma iznini istedikleri gibi esnetmelerine Babıali yaklaşık 20 yıl sonra itiraz etmişti. Bu itirazın aradan uzun zaman geçtikten sonra yapılmasının nedeni; 1861-67 yılları arasında Bağdat Valiliği görevi yapmış olan Namık Paşa'nın, Basra körfezi ve Kızıldeniz arasındaki ekonomik potansiyelin farkına varmasıyla birlikte Irak ve Suriye'de bulunan aşiretleri kontrol altına almak, vergilerin toplanmasını kolaylaştırmak gibi birtakım sebeplerden dolayı Fırat ve Dicle Nehirlerinden istifade etmenin gerekliliğini ortaya koymasından kaynaklanmıştı.¹⁹¹ Nitekim onun döneminde bölgede "İdare-i Umman-ı Osmaniyye" adında bir şirket kurulmuş ve daha önce işletilen *Bağdat* ve *Basra* isimli gemilerin yanı sıra Avrupa'dan *Musul*, *Fırat*, *Rusafe* isimli 3 gemi daha sipariş edilmişti.¹⁹² Böylece Fırat ve Dicle'de İngilizlerin Lynch Şirketi vapurlarıyla rekabet edebilecek bir Osmanlı şirketi tesis edilmeye başlanmıştı. Dolayısıyla bölgede güçlü bir rakip olan Lynch Şirketi'nin faaliyetlerini engellemek ve kısıtlamak gerekliliği zuhur etmişti.

5 Temmuz 1882'den İngiltere Devleti'nden verilen notada; İngiliz gemilerinin Dicle üzerinde seyrüsefer etmeleri birdenbire yasaklanmış, 1846 ve 1861 yıllarında verilen haklar çiğnenmişti. 11 Temmuz¹⁹³ da verilen diğer bir notada ise Lynch vapurlarına karşı kısıtlamaların devam ettiği Bağdat Valisi'nin Basra'ya hareket eden gemilerden birini durdurarak yolcu ve eşya alınmasını engellediği ve Basra'dan Bağdat'a giden diğer bir gemideki İranlı yolcuların karaya çıkmasına ve malların tahliye edilmesine engel olduğu nakledilmişti. İngiliz Hükümeti ile Babıali arasında bu konu hakkında süren hararetli muhaberede, İngiliz Hükümeti'nin verdikleri notalarla Babıali'yi protesto etmesi neticesinde Dicle Nehri üzerindeki yasak geçici olarak kaldırılmıştı.¹⁹⁴

Umman-ı Osmani Şirketi'nin kurulmasından sonra Lynch Kumpanyası'na verilen izinlerin sınırlandırıldığı bir diğer örneği 1896 yılında İngiliz Basra Konsolosluğu'ndan yazılan takrirden anlamaktayız. Dicle ve Fırat Nehirlerinde seyrüsefer eden Halife Vapuru'nun arızalanmasıyla yerine Blossé Lynch Vapuru'nun işletilmesi talep olunmuştu. Fakat bu istek Osmanlı Hükümeti tarafından uygun görülmemişti. Bunun en

¹⁹¹ Adem Korkmaz, "Mithat Paşa'nın Bağdat Valiliği", *Tarih Dergisi*, 49(2009), s.128

¹⁹² Ekinci, age, s.84

¹⁹³ İlhan Ekinci'nin kitabında Lord Granvil'in Babıali'ye verdiği notanın tarihi sehven yapılan bir hata sonucunda 6 Haziran 1884 tarihli olarak belirtildiyse de belgede bu husus (BOA, HR.SYS, 1881-5, 31.12.1916 lef.22) 11 Temmuz 1882 olarak nakledilmiştir.

¹⁹⁴ BOA, HR.SYS, nr. 1881-5, 31.12.1916, lef 22, 23.

büyük sebebi ise bu iki nehirde nakliyatın ve ticaretin 1870 yılında kurulan Umman-ı Osmani idaresinin vapurlarıyla sağlanmasıydı.¹⁹⁵

Daha önce bahsettiğimiz gibi bu yıllarda Osmanlı Devleti bölgedeki potansiyelin farkına varmış ve kendisi bunu değerlendirmek istemişti. Her ne kadar Umman-ı Osmani'yi kurarak Lynch Şirketi'nin nüfuzunu kırmayı hedeflese de Umman İdaresi'nin vapurları, ticari eşyayı ve zahireyi nakletmede yetersiz kalmış bu durum, 1898 yılına gelindiğinde daha da kötüleşmişti. Buna çözüm olarak Bahriye Nazırı'nın yazdığı bir takrime göre; Umman İdaresi'nin yetersizliğini fırsat bilen Lynch Kumpanyası her defasında nehirlerde nüfuz alanını genişletmeye çalışmıştı. Lynch Kumpanyası'nın buralarda nüfuzunu genişletecek isteklerinin önüne geçmek daha doğrusu artık “eşyaları kolayca nakletmek” bahanesini öne sürmemeleri için Umman-ı Osmani bünyesine 40.000 sterlin değerinde, bölgede yeterli olacağı düşünülen iki tane vapurun ve lazım olduğu kadar dubanın¹⁹⁶ borç karşılığı alınmasıydı.¹⁹⁷

Bu kısımda bahsettiğimiz Lynch Kumpanyası'nın aldıkları imtiyazları türlü bahanelerle genişletme gayretleri, bu hususta Bağdat valileri ve memurlarıyla sık sık sorun yaşamaları ve bölgedeki ticari potansiyelin nihayet farkına varan Osmanlı Devleti'nin Lynch Kumpanyası'yla rekabet etmeye başlaması gibi konuların dışında 1897 yılında Lynch Şirketi tarafından iki sorun dile getirilmişti. Bunlardan biri Arap kabileleri tarafından kesilen sulama kanallarının Dicle Nehri üzerinde seyrüsefer etmeyi zorlaştırması diğeri ise Bağdat'taki mal yükleme ve boşaltma tesislerinin yetersiz olduğuydu. Bundan dolayı gelecek yıllarda Bağdat ve Basra'da nakledilmeyi bekleyen mallar yığılmıştı.¹⁹⁸ Bu bağlamda mezkûr sorunların giderilmesi için şirket, idareyi kuvvetlendirme ve genişletme çabalarına girişecekti.

1.5 Lynch Şirketi'nin Nehirlerde Faaliyetlerini Kuvvetlendirme Çabaları

Bu kısımda Lynch Şirketi'nin nehirlerde aldığı izinlerden sonra bölgede nüfuzunu ve faaliyetlerini kuvvetlendirme gayretleri ele alınacaktır. Lynch Şirketi, bölgede ticaret hacminin artmasıyla işletme hakkına sahip olduğu vapurlara duba bağlamış (ek vagon, büyük boyutlu yüzer platform) ayrıca güç gösterisinde bulunmak için seyrüsefer

¹⁹⁵ BOA, *Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH)*, 174-69, M. 12.05.1896

¹⁹⁶ Duba: Çeşitli yüklerin taşınmasında kullanılan, altı düz, gövdesi büyük ve geniş, direksiz tekne. Baş ve kış kısmı dörtköşe veya yuvarlak yapılan dubalar, yaptıkları işe göre çamur dubası, tarak dubası, top dubası, cepthane dubası, köprü dubası vs. adlarını alırlar. Bkz. Selim Özen, *Gemiler Sözlüğü*, İstanbul 2017, s.115.

¹⁹⁷ BOA, *Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV)*, 174-58, H.21.10.1315

¹⁹⁸ Issawi, age, s.217

ettirdiği vapurlara ruhsatsız bir şekilde İngiliz bayrağı¹⁹⁹ çekmişti. En nihayetinde de giderek artan ticaret hacmine karşılık elindeki vapurlara duba bağlamak da çözüm olmayınca nehirlerde yeni bir vapur seyrüsefer ettirmek için Osmanlı Devleti'ne çeşitli bahaneler sunarak üçüncü vapuru temin etmeye çalışmıştı.

1.5.1 Mevcut Vapurlara Duba Bağlanması Talepleri

Daha önce belirtildiği üzere Lynch Kumpanyası'nın Dicle ve Fırat üzerinde iki vapur işletme hakları bulunmaktaydı. Ancak burada zamanla ticaret hacminin artmasıyla taşınacak emtianın fazlalaşması ve mevcut vapurların kapasiteleri biriken malları zamanında nakletmeye yeterli gelmemişti. İngiliz Hükümeti bu duruma çözüm olarak, işler vaziyette olan Halife ve Mecidiye Vapurları'nın arkalarına mavnalar bağlamak suretiyle bu vapurların yük taşıma kapasitelerini artırmaya çalışmışlar bunun da ötesinde nehirlerde üçüncü bir vapur işletmek için Babıali'ye müracaat etmişlerdi. Kumpanya'nın vapurlara bağlamış olduğu bu dubalar muhtelif hacim ve büyüklükte olup bazıları demir, bazıları çelik saçtan üretilmişti.²⁰⁰

Doksan üç harbinin ağır neticeleri altında fırsat bulan İngilizler, 14 Mayıs 1878'de Dicle Nehri'nde seyrüsefer eden vapurlara bir vapur daha ilave etme talebinde bulunmaya başlamışlardı.²⁰¹ Fakat Osmanlı Devleti'nin nehirlerde yalnızca iki vapurun işletilebileceğine dair ısrarı üzerine bu sefer vapurlara duba ve şilep bağlanması konusunda ısrarcı oldular. Nitekim 11 Ocak 1880 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne gönderilen bir telgrafta Basra'dan Bağdat'a gelmiş olan Blossé Lynch Vapuru'nun ticari malları ile duba taşıdığı, Basra'dan bu dubanın işlemesine nasıl ruhsat verildiği ve Babıali'den bu hususta bir emir alıp almadıkları sorulmuştu.²⁰² Ayrıca İngilizlerin verilen izinleri suiistimal etmesi nehirlerde yapılan nakliyatın ekonomik getirisinin fazla olmasına da dayanmaktaydı.

İki vapur bulundurma iznini aşmak doğrultusunda ilk örnekler şirketin yeni buharlı gemisi Halife'nin (Khalifa) ilk seferinde Mezopotamya'nın kuzeyini harabeye çevirmiş kıtlık sebebiyle kullanılmaya başlanmasıydı. Bu kıtlık 1879 sonlarında başlayıp Bağdat

¹⁹⁹ Burada geminin milliyetini gösteren bayrak anlamındaki "Bandıra" kelimesinin kullanımı belki daha uygundur. Fakat 19. yüzyılda bu kelimenin ne kadar yaygın kullanıldığı hakkında malumat olmadığından bayrak kelimesi tercih edilmiştir. Bkz. Nutki, age, s.25.

²⁰⁰ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323.

²⁰¹ BOA, *HR.SYS*, 1881-5, lef 19

²⁰² 315 yolcu ve 167,939 okka yük taşıyan Blossé Lynch Vapuruna, Lynch Şirketi personeli tarafından Osmanlı yetkililerinden habersiz gece gizlice mavna bağlanmıştı. Bkz. Svoboda Diaries, No 22, s. 33

merkez olmak üzere bütün kuzey bölgesiyle Diyarbakır'ı da etkilemişti. 1880 yılında kıtlığın şiddetlenmesi ve zahire fiyatlarının aşırı yükselmesiyle Osmanlı Devleti, Dahiliye Nezareti bünyesinde yardım komisyonu oluşturarak açlığın önüne geçmeye çalışmıştı.²⁰³

1875'ten beri süregelen kuraklık kaynaklı ortaya çıkan bu felaket, 25.000 civarı insanın hayatını kaybetmesine, süt ve binek hayvanlarının telef olmasına neden olmuştu. Kıtlik sırasında Dicle Nehri, bölgeye yardım gönderilmesi ve Musul'a akın eden nüfusun nehir yolu vasıtasıyla Bağdat'a ulaştırılması gibi konularda bölgede büyük avantajlar sağlamıştı²⁰⁴. Bu doğrultuda Lynch Şirketi'nin bölgedeki vapurları, kıtlık boyunca İngiliz Dışişleri'nin yardımlarını ulaştırmak konusunda yararlı olmuş ayrıca Lynchler bu vesileyle şirketin artan ithalat-ihracatı için sayısı yetersiz olan vapurlarına mavna bağlamak hususunda Osmanlı yetkililerinden izin almaya çalışmıştı.²⁰⁵ Bundan başka bölgede kıtlığı engellemek için halk da tepki göstermişti. Nitekim 1878 yılında Ammare halkının talepleriyle tahıl ihracatı yapılması yasaklanmış Kut, Şatra, Şeyh Said'den aşağı inerek Ammare'ye ulaşan tahıl yüklü vapurların yaklaşık 90 tanesi Osmanlı Hükümeti tarafından durdurulmuştu.²⁰⁶

30 Temmuz 1880 tarihinde Şura-yı Devlet'te görüş ve değerlendirmelerinden sonra Basra havalisinde kıtlık yaşanan yerlere hızlıca zahire nakledilmesi için Lynch Kumpanyası'nın vapurlarına geçici olarak mavna ve duba çekmesine izin verilmişti. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Dicle ve Fırat'ta şirketin ikiden fazla vapur işletmemek kaydıyla şilep ve duba bağlamasını daimî surette uygun gördüğü anlaşıyor.²⁰⁷ Ancak vapurlara sürekli olarak duba bağlanması hususunda verilen karardan kısa sürede vazgeçilmiş olacak ki İngiliz Sefareti'nin bundan sonraki tarihlerde defalarca Babıali'ye vapurlarına duba bağlamak için müracaat ettiği görülmektedir.

Kıtlık zamanında İngiliz vapurlarının mavna çekmesine izin verilmesinin bir diğer sebebi bölgede bulunan Osmanlı vapurlarının yetersizliği idi. Nitekim 1881 yılında Lynch Şirketi'ne ait Blossé Lynch Vapuru Bağdat'tan Basra'ya inerken Ammare'de yolcu akınına uğramıştı. Çünkü bölgede Halife ve Blossé Lynch vapurları dışında

²⁰³ Davut Hut, *Musul Vilayeti'nin idarî, iktisadî ve sosyal yapısı (1864-1909)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2006, s. 202-203

²⁰⁴ Fasih Dinç, "1879-1880 Musul Vilayeti Kıtlığının Ekolojik, İdari ve Ekonomik Bağlamı", *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4/7 (2022), s. 190-191

²⁰⁵ Ekinci, age, s. 36

²⁰⁶ Joseph Svoboda, *Svoboda Diaries*, No 19, s.196.

²⁰⁷ BOA, Yıldız tasnifi Esas Evrakı (Y. EE): nr.102-1. H-22 Şaban 1297, M-30 Temmuz 1880.

seyrüsefer eden vapur bulunmamaktaydı. Bunun sebepleri ise; Türklerin vapur yakıtını tedarik edebilmek için yeterli kömürünün olmaması ve kullanılabilir durumdaki vapurların yetersiz kalmasıydı. Zira Meskene Vapuru, Fırat Nehri'nde idi. Fırat Vapuru iki aydır Basra'da bozuk halde beklemekteydi. Rüsafe Vapuru ise Nasiriye'ye Müntefik Aşireti'nin çıkardığı ayaklanmayı bastırmak için gitmişti. Musul Vapuru hacıları Samarra'ya götürmüştü. Bağdat Vapuru ise Bağdat'ta yakıtsız bir şekilde bekletilmekteydi.²⁰⁸

Bölgede kıtlığın sona ermesinin ardından 29 Mayıs 1881 tarihinde vapurlara mavna çekilmesi, Bağdat Valisi tarafından engellenince İngiltere Hükümeti her gün için mavna başına 10 lira tazminat talebinde bulunacakları şeklinde Babıali'ye nota vermişti.²⁰⁹ Ardından 22 Aralık 1882'de Meclis-i Mahsus kararınca nehirlerde 2 vapur bulundurmak kaydıyla bu iki vapura birer şilep bağlaması için izin verilmişti.²¹⁰ Mevcut vapurlar için verilen duba bağlama imtiyazları geçici olduğundan, Lynch Kumpanyası aldığı izinlerin süresi dolduğunda belli sebepler veya belli karşılıklar sunarak vapurlara duba bağlamaya devam ediyordu. Nitekim bunun bir örneği; kıtlığın devam ettiği yıllardan biri olan 1886'da nakliyat ücretlerinde %20 indirim uygulama teklifiyle iki vapuruna da mavna bağlama talebinde bulunması ve Mayıs 1887 tarihine kadar süren bir yıllık izin daha almayı başarmasıydı.²¹¹

Tüm bu gelişmelerin dışında İran Hükümeti, Ekim 1888 tarihinde Karun Nehri'ni Ahvaz'a kadar belirli koşullar altında Dünya ticaretine açmaya karar verdi. Bu haber üzerine önce Gray Mackenzi Şirketi'ne ait bir buharlı gemi Basra'dan Ahvaz'a gönderildi. Daha sonra Lynch Şirketi'ne ait Blossie Lynch Vapuru onu takip etti ve iki haftada bir olmak üzere düzenli seferler tertip edildi.²¹² Lynch Şirketi, İran acentesi vasıtasıyla yerli gemileri de kullanarak Ahvaz ve Şuşter arasında kargo taşımacılığı gerçekleştirmişti.²¹³

10 Haziran 1893 tarihinde sadarete gönderilen telgrafta da Lynch Kumpanyası'na ait Mecidiye adlı vapurun iki duba bağlayarak Basra'dan Bağdat'a hareket ettiğinden

²⁰⁸ Joseph Svoboda, *Svoboda Diaries*, no 23, s.39.

²⁰⁹ BOA, *HR.SYS*, 1881-5, lef. 19

²¹⁰ BOA, *İrade. Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*, nr.74-3353, 02.01.1300

²¹¹ Issawi, Age, s. 217

²¹² Korkmaz, age, s.146; IOR/V/23/56, "Administration report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1888-89" (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023626733.0x000033), E.t. 18.02.2024, s.13

²¹³ IOR/V/23/56, "Administration report of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1888-89" (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023626733.0x000033), E.t. 18.02.2024, s.13

bahsedilmiş ve buna nasıl muamele etmek gerektiği sorulmuştu. Buna karşılık Bağdat ve Basra Vilayetlerine gönderilen telgrafa göre; Lynch Şirketi'ne ait vapur dubalarının Dicle Nehri'nde kullanılması hakkında daha önce karar verilen yasak devam etmekteydi. Bölgede yaşanan salgından dolayı geçici olarak izin verilmiş olan şirkete ait mevcut dubaların Kutulamare Tahaffuzhanesine gönderilerek faaliyetlerine son verilmesi uygun görülmüştü. Taşınacak eşyanın fazlalığından Lynch Şirketi'nin vapurlarının bölgede yetersiz kalmasına ise çözüm olarak; Umman İdaresi'nden duba gönderilmesi Bağdat ve Basra Vilayetlerine bildirilmiş fakat bu takrire cevaben Umman İdaresi'nin fazla dubası olmadığı beyan edilmişti²¹⁴. Buradan anlaşılacağı gibi Osmanlı Devleti, İngiliz Lynch Şirketi'nin Dicle ve Fırat'ta nüfuzunu kırmaya çalışsa da denizlerde nakliyat anlamında kendi zayıflığı ve yetersizliğinden dolayı bu konuda İngilizlere açık kapı bırakmak zorunda kalmıştı.

Ayrıca duba bağlanması meselesinin tartışıldığı bu belgede Lynch Kumpanyası vapurlarının Dicle Nehri'nde işlemleri yasak olduğu halde kıtlık sebebiyle sadece zahire nakli için vapurlara duba bağlanması hakkında bir müddet verilen müsaade de sonradan geçerliliğini yitirdiğinden ve mezkur vapurların Dicle Nehri'nde işlemleri hakkındaki yasağın kaldırıldığına dair Babîâli'nin bilgisi olmadığından bu vapurların Dicle Nehri'nde işletilmeye devam etmesine nereden ve nasıl izin verildiğinin araştırılmasının istenmesi, kurulduğu yıldan beri Dicle Nehri'nde de vapur işleten Lynch Şirketi'nin Temmuz 1893 tarihinde hala illegal olarak vapur seyrüsefer ettirmeye devam ettiğinin göstergesidir.²¹⁵

15 Temmuz 1893 tarihinde Hariciye Nezareti'ne yazılan bir tahriratta bu konu tekrar edilmiş, bahsedilen duba bağlanması meselesine ek olarak bu tarihlerde Basra'da meydana gelen koleradan söz edilerek dubaların kaldırılması ve tedbirlerin alınması gerekli görülmüştü.²¹⁶

İlerleyen senelerde İngiliz Sefareti, vapurlara duba bağlanması hususunda türlü bahaneleri vesile ederek ticaret hacmini genişletmeyi başarmıştı. Kıtlığın yanı sıra nehirlerin alçalıp yükselmesi de Lynch Şirketi'ne, vapurlarına mavna bağlamak için Osmanlı'dan izin alma fırsatını vermişti. Nitekim 14 Kasım 1896 tarihli bir belgede Dicle Nehri'nin sularının sığlaşması ve Basra'ya ihraç olunan ticaret mallarının

²¹⁴ BOA, *Dahiliye Nezareti. Mektubi Kalemi (DH.MKT)*, nr. 62-45, H. 04.05.1311

²¹⁵ BOA, *DH.MKT*, 62-45, H. 04.05.1311

²¹⁶ BOA, *HR.TH*, 131/53, 15.07.1893

muhafazasında mevcut ambarların kâfi gelmemesi sebepleriyle sular yükselinceye kadar vapurlara iki dubanın bağlanması uygun görülmüştü.²¹⁷

Lynch Şirketi, Babıali tarafından kıtlık, mevsimsel zorluk ve emtianın ziyan olmaması gibi acil ve zorunlu durumlarda geçici olarak verilen duba bağlama izinlerini suiistimal etmişti. Nitekim 1898 yılında ticari malzemelerin sahile yığılmasından dolayı Lynch Şirketi'ne geçici olarak verilen duba bağlama izninin üzerinden üç yıl geçmesine rağmen kullanılmış olması bu durumu açıklar niteliktedir. Osmanlı memurlarının engellemelerine karşılık İngilizlerin Basra Konsolosu, Dersaadet'te bulunan İngiliz Sefiri'nin bu hususta beyanı olmadan duba çekmeye devam edeceklerini bildirmişti.²¹⁸

İki şehir arasında işletilen vapurlara 250 ton emtia taşıyacak şekilde birer duba bağlanması Lynch Kumpanyası'nın seyrüsefain ticaretini hakikaten kolaylaştırmıştı. Zira kumpanya vapurlarına böyle dubalar bağlamadan evvel 2 vapuruyla senede ancak 10-12 bin ton emtia nakledebilecekken şimdi dubalarıyla beraber vapurların senelik 20-25 bin ton eşya nakline çare bulunmuştu.²¹⁹

Bundan sonra yukarıda zikrolunduğu gibi Lynch Şirketi'nin ticaret hacminin artması ve mevcut vapurların kapasitelerinin bunu karşılayamayacak nitelikte olması sebebiyle vapur sayısını artırmak veya mevcut gemilere duba bağlamak için Babıali'den devamlı izin almaya çalışmaları, Umman-ı Osmani vapurlarının varidâtını zarara uğratacağı gerekçesiyle engellenmeye çalışılmıştı.²²⁰ Ayrıca İngiltere Devleti bununla yetinmeyip zamanla artan ticareti sebebiyle nehirlerde üçüncü bir vapurun işletilmesi hususunu yeniden gündeme getirmişti. Nitekim bu hususta İlhan Ekinci'nin naklettiğine göre;

“Lynch Şirketi üçüncü vapurunu Dicle sularına indirmek için İngiltere üzerinden sürekli baskılarına devam etmekteydi. 1905 yılında Lynch Şirketi vapurlarıyla 1 milyon liralık mal taşındığını ve Hamidiye Vapur İdaresi'nin bu kadar büyük çapta eşyayı tek başına taşıyamayacağını ve idarenin vapur sayısını arttırmaya dek işlerin büyük çapta aksayacağını ifade ediyordu. İngilizler, Osmanlı yetkililerinin direncini kırmak için, görüşmeleri devam eden gümrük vergisinin artırılması konusundaki diplomatik desteklerini bir baskı aracı olarak kullanmışlardı.”²²¹

²¹⁷ BOA, *Yıldız Hususi Maruzat Kısmı (Y.A.HUS.)*, nr.362-36, M.14.11.1896, H.08.06.1314

²¹⁸ BOA, *Hariciye Nezareti İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO)*, nr. 189-55, H-14.08.1319, M.26.11.1901

²¹⁹ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323.

²²⁰ BOA, *Babıali Evrak Odası (BEO)*, nr.1754-131537, H.21.08.1319, M.3.12.1901

²²¹ Ekinci, age, s. 41

Basra-Bağdat arasında artan ticaret hacmiyle birlikte nehirlerin zor tabiatından ve Lynch Kumpanyası'nın bölgede işlettiirebileceği vapurların sınırlı sayıya tabi olması gibi sebeplerden dolayı bir İngiliz ticaret raporundan elde edilen rakamlar 1900'lerin başındaki bazı yıllarda malları, Lynch vapurlarıyla Basra'dan Bağdat'a nakletmenin, bu malları İngiltere'den Basra'ya göndermek kadar aynı maliyette olduğunu göstermekteydi.²²²

1.5.2 Vapur Sayısını Artırma Talepleri

Lynch Kumpanyası, 28 Şubat 1907 tarihinde Meclis-i Vükela tarafından alınan karara göre; Dicle ve Fırat Nehirlerinde Hazine-i Hassa'ya ait gemilerinin sayısı artana kadar Osmanlı bayrağı çekerek ve %3 gümrük vergisi alınarak geçici şekilde üçüncü bir vapuru seyrüsefer ettirme imtiyazı almayı başarmıştı.²²³ Dolayısıyla İngiltere'nin nehirlerdeki talepleri karşısında Babıali'nin onları oyalamaları ve taleplerine geç cevap vermeleri daha fazla işe yaramamaktaydı.

Sadaret'ten Bağdat Vilayeti'ne yazılan belgeye göre; Umman-ı Osmani İdaresi'ne ait dubalar ve 4 adet vapurdan başka Hamidiye Şirketi için de İngiltere ve Belçika'dan ikişer adet ve başka bir fabrikadan da iki adet daha yeni vapur sipariş edilmişti. Ancak bu vapurların Osmanlı Devleti'ne ulaşması vakit alacaktı ve bu vapurları beklemek için ticaretin aksamasına ve ticarete ara verilmesine gerek yoktu. Osmanlı Devleti'ne ait ve tamire muhtaç olan vapurların da yenilenmesiyle bölgede seyrüsefer eden vapurların toplam adedi 14 olana kadar yukarıda belirtilen şartlar dahilinde Lynch Kumpanyası'nın üçüncü vapurunu geçici olarak işletmesine izin verilmesi uygun görülmüştü.²²⁴

Lynch Kumpanyası, bu diplomatik başarısından sonra üçüncü vapuru işletmesine rağmen mevcut vapurlarına duba bağlamak konusunda Babıali'ye olan ısrarlarına da devam etmekten geri durmamıştı. Nitekim 26 Mart 1907'de üçüncü vapura duba bağlanmasına dair bir karar olmadığı belirtilmişken²²⁵ henüz yeni nehre

²²² Roger Owen, *The Middle East in The World Economy 1800-1914*, Londra 1981, s.278

²²³ BOA, *İrade. Hususi (İ.HUS)*, nr. 151-45, 17.01.1325

²²⁴ BOA, *Dahiliye Nezareti Muamelat (DH.TMIK.M)*, 239-28 H.12.02.1325

²²⁵ BOA, *BEO*, nr. 3019, H-11.02.1325, M-26.03.1907

indirilen vapura 15 Mayıs'taki ilk hareketinde duba bağlanması²²⁶ yine İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne diplomatik üstünlüğünün bir göstergesi olmuştur.

Kumpanyanın bu şekilde Fırat ve Dicle'de nehir nakliyatını ele geçirmiş olduğu rahatlıkla gözlemlenebilirken İngiliz Hükümeti'nin, Lynch Kumpanyası vapurlarına duba bağlaması hususunda talepleri devam etmekteydi. 1911 yılında bile vapurlara duba bağlanması için izin talep edilmişti. Buna göre Basra'dan Bağdat'a naklolamayan dört bin ton malın sahilde birikmiş olduğu gerekçesi ile geçici suretle vapurlara iki duba bağlanmasına izin verilmişti.²²⁷

Bağdat Valisi Cemal Bey'den gelen tahrirata göre müsaade olunan 3800 tonun naklolmasına rağmen Basra'da bulunan depolarında ve gümrükte daha 3820 ton kadar malın mevcut olduğu ve her ne kadar duba çekmelerine daha fazla izin vermek doğru değilse de İdare-i Nehriye'nin hali hazırdaki vasıtaları kendi depolarında biriken eşyayı bile nakletmeye yeterli olmadığından İngiliz vapurlarının biriken malları nakletmesi için kendi dubalarını bağlamasına izin verilmesini uygun görmüştü.²²⁸ Böylece Osmanlı vapurlarının, Lynch Kumpanyası vapurları karşısındaki yetersizliği bir kez daha anlaşılmıştır. Neticede geçici surette alınan duba bağlama izninin süresi uzatılmış ve Lynch Kumpanyası bu süre zarfında 7800 tondan fazla mal nakletmeyi başarmıştı.²²⁹

Vapurların Fırat ve Dicle'de işletilmesine müsaade verildiği tarihten itibaren İngiltere Devleti'nin zamanla bu bölgedeki taşımacılığa, ticarete ve haberleşmeye verdiği önemin artması, Babıali tarafından geçici ve şartlı olarak verilen izinleri suistimallerle artırmaya ve genişletmeye çalışmalarına olanak vermişti. Dubaların bağlanmasıyla beraber 20-25 bin ton eşya nakline muvaffak olan Lynch Kumpanyası'nın, üçüncü vapuru işletme imtiyazını da elde etmesiyle beraber yıllık mal taşıma kapasitesi 35-40 bin tona kadar çıkmıştı.²³⁰

Dubaların şirkete olan faydalarının fazla olmasından dolayı 23 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından itibaren şirketin duba kullanımını artırdığı gözlemlenebilir. Bu şirket, 1912 yılında Basra-Bağdat arasında Halife, Mecidiye ve Julnar isimleriyle üç

²²⁶ BOA, *BEO*, nr.3056-229154, H-02.04.1325, M-15.04.1907

²²⁷ BOA, Maliye Nezareti Emlak-ı Emriyye Müdirriyeti (ML.EEM), nr.1002-16, 5 Cemaziyel evvel 1329

²²⁸ BOA, *ML.EEM*, nr.1002-16-16,

²²⁹ BOA, *ML.EEM*, nr.1002-16-25, 27 teşrin-i sani 1327

²³⁰ BOA, Aynı belge.

vapuru ikişer duba ile seyrüsefer ettirmektedir.²³¹ Böylelikle Lynch Kumpanyası'nın Dicle ve Fırat'ta taşımacılık bağlamında ulaştıkları nokta beraberinde birtakım sorunların artmasına da neden olmuştu. Basra-Bağdat arasında bulunan yerlerde yerleşik Arap kabileleri İngiliz vapurlarının yanında dubalara ve depolara düzenledikleri taarruzları artırmışlardı.

1.5.3 Vapurların İngiliz Bayrakları ile Seyrüsefer Ettirilmesi

Lynch Kumpanyası tarafından Dicle ve Fırat Nehirlerinde işletilen vapurların hangi ülkenin bayrağını taşıyacağı her zaman tartışılan bir konu olmuştu. Çünkü bu nehirlerde mal ve posta nakliyatı yapmak, yolcu taşımak için seyrüsefer eden gemilerin sefer ettikleri sırada taşıdıkları bayrak aynı zamanda bir nüfuz göstergesiydi. Bu hususta Charles İssawi'nin yazdıklarından anlıyoruz ki İngilizler, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde bölgeye keşif için geldikleri tarihten itibaren İngiliz bayrağı çektikleri vapurlarla nehirlere giriş yapmışlardı.²³²

Sermed Bey'in raporlarına göre de 1876 yılında Londra'dan sipariş edilerek Basra'da seyrüsefere hazır hale getirilen Bloss Lynch Vapuru, Bağdat ile Basra arasında seyrederken kasabaların önüne gelince Osmanlı bayrağı açsa da iskelede durduğunda mensup olduğu hükümetin bayrağını çekmekteydi. Bundan başka Babanzade İsmail Hakkı da 1908 yılında Tanin gazetesinde yayımlanan *Beyrut'tan Kuveyt'e Irak Mektupları* yazısında İngiliz imalatından olan pek çok silahın Irak'a Dicle ve Fırat nehirleri vasıtasıyla nakledildiğini²³³ ve bunun bölgede kalıcı bir nüfuz sağlamak amacıyla yapıldığını beyan ettikten sonra Basra'daki Aşar iskelesinde 5-6 tane büyükçe vapur bulunduğunu ve bunların hepsinin İngiliz bayrağı çektiğini yazmıştı.²³⁴

Vapurların ticari malları nakletmek için kullanılırken çektikleri bayrağın hangi devlete ait olduğu önemliydi. Çünkü bu, o nehirlerde bir nüfuz göstergesiydi. Bu hususta Osmanlı Devleti'nden hiçbir çekincesi olmayan İngiltere, verilen izinlerde

²³¹ Ekinci, Age, s.55

²³² Charles İssawi, age, s.107

²³³ Lynch Şirketi'nin bölgedeki nüfuzunu kırmak ve bu şirketle rekabet etmek amacıyla kurulan Umman-ı Osmani İdaresi'nin iki vapur daha tedarik ederek nehirlerde taşımacılığın Osmanlı'ya ait vapurlarla temin edilmesi istenmişti. Böylece Lynch Şirketi'nin "malları taşımada gecikildiği" bahanesine sığınarak vapur sayısını artırma taleplerinin de önüne geçilebilecekti. Zira Lynch Şirketi, buralarda yalnızca ticari amaçla bulunmamaktaydı. Vapurlarıyla kaçak silah ithal etmekteydiler. Bu durum, İngilizlerin siyaseten Irak'a olan ilgisini de ortaya koymaktadır. Bu siyasi emelin en büyük göstergesi ise Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı'nın dahil olmasıyla birlikte Basra'nın 22 Kasım 1914'te İngilizler tarafından işgalidir. bkz. M. Korkmaz, age, s.179; BOA, BEO, nr. 1282/96096, H. 07.11.1316

²³⁴ Babanzade İsmail Hakkı, age, s.162

bayrakla ilgili maddeleri göz ardı ederek kendi ülkelerinin bayrağını açmaktan vazgeçmemiştir. Bayrak meselesi ilerleyen zamanlarda İngiliz-Osmanlı ortak vapur şirketi kurma girişimlerinde de ele alınan maddelerden biri olacaktır.

1.6 Lynch Şirketi'nin İdâri ve Mali Durumu

Lynch Kumpanyası kurulduğu tarihten itibaren giderek artan ticaret kapasitesi sayesinde hem kâr marjını artırmış hem de vapurlarını seyrüsefer ettirdiği bölgenin refahının artmasında büyük katkıda bulunmuştu. Grattan Geary, 1878 yılında bölgede yapmış olduğu seyahatte Basra'nın zenginleştiğinden bahsetmiş, buralarda hurma, yün ve tahıl ihracatının önemli olduğunu yazmıştı. 15 yıl önce Bombay'dan Basra'ya 6 haftada bir tek vapur gelirken artık vapurlar Bombay'dan haftada bir, Londra'dan ise aylık olarak gelmekteydi. Dolayısıyla Lynch Şirketi'nin buralarda ticaretin gelişmesine büyük katkısı olmuştu. Lynch Şirketi, bu yıllarda Basra ile Bağdat arasında haftalık olarak City of London ve Blossie Lynch vapurlarını seyrüsefer ettirmektedirler.²³⁵ Ayrıca nehrin kuzeyinde çok geniş bir hurma arazisine sahip olan bu şirket, Basra'nın 3 mil yukarısındaki Makil'de tahıl ve yün için geniş depolara, yün preslerine ve gemi onarımı için de tersaneye sahipti.²³⁶ Bundan başka belirledikleri navlun fiyatları, şirkete büyük kazanç sağlamaktaydı. Zira malları Basra'dan Bağdat'a göndermek; Londra'dan Basra'ya götürmek kadar maliyetliydi. Birinci sınıf yolcudan yemeksiz 6 pound ücret alınırken, güverte yolcusundan 15 şilin ücret alınmaktaydı.²³⁷

Lynch Şirketi'nin önce Dicle Vapuru'nda daha sonra Blossie Lynch Vapuru'nda yıllarca çalışmış olan Joseph Svoboda, çalışma süreci boyunca yazdığı günlüklerde şirketin idari ve mali durumuna ilişkin pek çok bilgiyi nakletmekle kalmamış, şirkete ait vapurların mürettebatı, Bağdat ve Basra'da görevli bazı memurların isimlerini de zikretmiştir. Yaklaşık 20 adet günlüğünü incelediğimiz yazarın bahsettiği isimleri ve görevlerini tablo şeklinde vereceğiz.

²³⁵ City of London vapuruyla Basra'dan Bağdat'a 114 yolcu ile yapılan yolculuk bir hafta sürmüş, vapurun geçtiği başlıca şehirler Basra, Makil, Ammare, Kut (6 ton kömür tedarik edildi.), Telaffar, Aziziye, Tizpon, Diyala Nehri ve Bağdat olmuştu. (Mart, 1874). Bkz. Svoboda, no 13, s.60.

²³⁶ Grattan Geary, *Through Asiatic Turkey. Narrative of a journey from Bombay to the Bosphorus*, I. Cilt, Qatar Digital Library, s.89, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023487631.0x000001), E.T: 15.12.2023; Mehmet Korkmaz, age, s. 159; Süleyman Nutki, *Basra Körfezi Rehberi*, İstanbul 1317 (1900), s.50

²³⁷ Geary, age, s. 107

Tablo 1.1 Lynch Kumpanyası'nın Ofislerinde ve Vapurlarında Görevli Bazı Kişiler

İsimleri	Görevleri	Tarih
Mr. Cadenhead	Basra ofisinde memur.	7 Mart 1874 (no 13, s.43)
Mr. Crawford	Basra ofisinde memur.	7 Mart 1874 (no 13, s.43)
Frank Bottomley	Basra'daki ofiste acente.	1897 (no 47, s.6)
Kaptan Dawning	Comet Vapuru'nun kaptanı.	8 Eylül 1878 (no 20, s.10)
Kaptan Alfred Holland	Dicle Vapuru'nun kaptanı.	9 Haziran 1865 (no 4, s.9)
Kaptan Carter	Blosse Lynch Vapuru'nun kaptanlarından biri.	23 Mayıs 1877. (no 18, s. 19)
Kaptan Butterworth	Comet Vapuru'nun kaptanı.	12 Eylül 1886 (no 20, s.22)
Kaptan Clements ²³⁸	Evvela City of London Gemisi'nin ikinci kaptanı daha sonra 1877'de Blosse Lynch'in kaptanı olmuştur.	20 Ağustos 1875 (no 15, s. 93)-City of London Kaptanı. 10 Haziran 1877 (no 18, s.44)-Blosse Lynch Kaptanı.
Kaptan Henry Vereker Cowley ²³⁹	City of London Gemisi'nin kaptanı.	1873 (no 12, s.67)
Blockey Finnis	Lynch'in Londra'daki ofisinde baş kâtip	28 Haziran 1874 (no 13, s.137)
Bay Rait	Comet Gemisi'nin personeli.	28 Haziran 1874 (no 13,s.137)
Bayan Warmcly	Comet Gemisi'nin mühendisi.	12 Aralık 1886 (no 20, s.94)
Nelson	Comet Vapuru'nun topçusu.	1874 (no 13, s. 105)
Yusuf Sekhpos	Dicle Vapuru'nun personeli.	1869 (No 7, s.53)
Mr. Fitzgerald	Ofis memuru	28 Haziran 1874 (no 13, s.137)
Bay Dicy	Ofis memuru.	20 Ekim 1886 (no 20, s. 53)

Kaynak: Joseph Svoboda, “Joseph Svoboda Diaries” (<https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/iraqdiaries/search>), E.T. 06.02.2024.

²³⁸ Kaptan Clements'in, Blosse Lynch Vapuru'nun komutasını alması düşünülmüş ve ona aylık 20 sterlin maaş ile 2 sterlin da hizmetçi ücreti teklif edilmişti. Bkz. Svoboda Diaries, No 18, 10 Haziran 1877, s.62

²³⁹ Tam ismine şuradan ulaşılmıştır: Svoboda Diaries Project, “Joseph Svoboda Diary 49”, (<https://www.svobodadiariesproject.org/diary-49>), E.T. 14.03.2024.

Joseph Svoboda'nın günlüklerinden topladığımız bilgilerden başka Lynch Kumpanyası'nın Bağdat ve Basra'daki şubeleriyle vapurlarında istihdam ettikleri memurlarının isimleri, tabiiyetleri, maaşları Hamidiye Vapur İdaresiyle karşılaştırılmak üzere 13 Aralık 1907 tarihinde Hamidiye Vapur İdaresi Müdürü tarafından incelenerek Hazine-i Hassa'ya 5 tablo halinde bildirilmişti. Yapılan bu incelemeye göre Hamidiye Vapur İdaresi'nin memur ve mürettebatına verilen maaşların, Lynch Kumpanyası'na nispetle düşük olduğu tespit edilmişti. Bu hususta idare müdürü bilhassa ikinci kaptanların, memur ve mürettebatın maaşlarına bir miktar zam yapılmasını da talep etmişti²⁴⁰. Lynch Kumpanyası'nın idarî ve mali durumunu aydınlatmak amacıyla söz konusu tabloları bu çalışmada aynen aktaracağız.



²⁴⁰ BOA, HH. THR, 197/17, H.08.11.1325, aktaran: İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

Tablo 1.2: Lynch Kumpanyası'nın Bağdat Merkez İdaresi Çalışanlarının İsimlerini, Maaş ve Tabiiyetlerini Gösteren Tablo

Memurların İsimleri	Görevleri	Maaş Miktarı İngiliz lirası (Pound Cinsinden)	Mezhebi	Memleketi	Tabiiyeti	Açıklamalar
Mr. Pari	Direktör, idare müdürü	50	Protestan	Londra	İngiltere	Hane ücreti ve diğer masrafları kumpanya tarafından karşılanır.
Mr. Tod	Müdür muavini	25	Protestan	Londra	İngiltere	Aynı zamanda tahrirat başkâtibi ve acenteliğe ait bazı vazifeleri ifa eder.
Mr. Hol	Muhasebeci	25	Protestan	Londra	İngiltere	
Mösyö Azuri	Sandık Emini	12	Latin	Bağdat	Fransa	
Davud Efendi	Kâtip ve Muhasebe Refiki	10	Ermeni	Bağdat	İngiltere	Müdürün hususi kâtipliğinde dahi müstahdemdir. Maaşı önceden 8 lira iken artmıştır.
Canni Kasbar Han Efendi	Ecnebi Muhabere Kâtibi	12	Katolik	Bağdat	Osmanlı	Kırk yük sandıklarının ve noksan kabz olunan malların makbuzlarını tahsil etmek için deniz acenteleriyle ve buna benzer muhaberenin icrasına memurdur.
Artin Kasbar Han Efendi	Aktarma Memuru	14	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Haneri Hucuyo Efendi	Aktarma Muavini	12	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Hucuyo Murad eş-şeyh Efendi	Aktarma Muavini	8	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Cercis Efendi	İskele Kabz Memuru	8	Katolik	Bağdat	Osmanlı	Aynı zamanda tahsildar muavinidir.
Yusuf Bağdath Efendi	İskele Kabz Memuru Muavini	7	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Selim Efendi	İskele Kabz Memuru Muavini	3	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Yakup Bahoşi Efendi	Ambar Muavini	8	Katolik	Bağdat	Osmanlı	Levazım Ambar Memuru.
Yakup Pens Efendi	Tahsildar	10	Katolik	Bağdat	Osmanlı	Aynı zamanda kırık eşyanın ambar memurluğunu ifa eder.
İlyas Hucuyo Efendi	Dellal "simsar"	10	Katolik	Bağdat	Osmanlı	Tımar dolaşır, hamule toplar ve her vapurun yaklaşmasında 20 rupi ücret alır.
Mr. Malanaki	Tabip	5	Protestan	Londra	İngiltere	Bağdat İngiltere konsoloshanesi tabibi olup Lynch Kumpanyası'ndan senelik ayrıca 60 sterlin alır.

Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

Not: Vapurlarda ikişer kâtip bulunduğundan bunlar, vapurların Bağdat'ta bulundukları sırada manifestoları tanzim ve acente kâtipliği ve muavinliğini ifa etmekteydi. Bu sebepten dolayı sonradan merkezdeki acente kitabetini ile muavenetini ifa ederler. Bu sebepten sonradan merkezdeki acente kâtibi ile muavinliği lağvedilmiştir. Bazı memurlara senede bir-iki maaş nispetinde ikramiye de verilmekteydi.²⁴¹

Bu tablodan anlaşıldığına göre Bağdat Merkez İdaresi'nde çalışanların çoğunluğu Hristiyan olup farklı mezheplere bağlıydılar. Çalışanlar arasında Osmanlı tebaasından kişilerin fazla olmasına rağmen hiç Müslüman olmaması da dikkat çekicidir. En yüksek maaşı 50 sterlin olarak idare müdürü almakla beraber en düşük maaşı 3 sterlin olarak iskele kabz muavini almıştır.

²⁴¹ BOA, *Hazine-i Hassa. Tahrirat Kalemi, (HH.THR)*, 197/17, 16.01.1326

Tablo 1.3: Lynch Kumpanyası'nın Basra Acentesi Çalışanlarının İsimlerini, Maaş ve Tabiiyetlerini Gösteren Tablo.

Memur İsimleri	Görevleri	Maaş Miktarı		Mezhebi	Memleketi	Tabiiyeti	Mülahazat
		İngiliz lirası	Mecidiye				
Mr. Dods	Acente	30		Protestan	Londra	İngiltere	Hane kirası ile diğer masrafları kumpanya tarafından verilir.
Yusuf Artin Efendi	Acente Kâtibi	15		Ermeni	Bağdat	Osmanlı	
Dikran Efendi	Acente Kâtibi Refiki	8		Ermeni	İsfahan	İran	Bu kere tecrübe (deneme yoluyla) ile tayin olunmuştur.
Rezzuk Abdulehad Efendi	Aktarma Memuru	14		Keldani	Bağdat	Osmanlı	
Rimon Efendi	Aktarma Muavini	7		Keldani	Bağdat	Osmanlı	
Rezzak Efendi	Aktarma Muavini		35	Keldani	Basra	Osmanlı	
Yusuf Yakup Efendi	Aktarma Muavini		33	Keldani	Bağdat	Osmanlı	Bu kere memuriyetten çıkarılmıştır.
İskender Efendi	Aktarma Muavini		30	Keldani	Bağdat	Osmanlı	
Selim Efendi	Aktarma Muavini		22	Keldani	Basra	Osmanlı	
Tevfik Efendi	Aktarma Muavini		20	Keldani	Kerkük	Osmanlı	
İlyas Efendi	Aktarma Muavini		20	Keldani	Bağdat	Osmanlı	
Hanoş Efendi	Aktarma muavini		35	Keldani	Bağdat	Osmanlı	Maaşı artırılarak Karun tarafındaki işler için aktarma memuriyetiyle Muhammara'ya tayin olunmuştur.
Yusuf Ziya Efendi	Aktarma Muavini		15	Keldani	Bağdat	Osmanlı	Bu kere yeniden kayd ve tayin olunmuştur.
Hanoş Efendi	Aktarma Muavini	12		Süryani	Bağdat	Osmanlı	Kumpanyanın bilhassa rüsumat işlerinde görevlidir.

Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

Not: Lynch Kumpanyası'nda mevcut bâlâdaki (yukarıdaki) aktarma muavinleri münavebe (nöbetleşe) suretiyle iskele kabz memuriyetini de ifâ ederler. Hamalbaşı ve mavna müteahhitlerine bilhassa nezaret için ayrıca Hucadar namıyla bir Hintli bulunduğu gibi deniz vapurlarından mavnalara taşınan emvale birer Hintli bekçi vasıtasıyla gözetimde bulunulmaktaydı. Bekçiler ve küçük dubaların tayfaları da

başkaydı. Geceleyin hizmet görenlere de ayrıca yarımşar mecidiye verildiği gibi sene sonunda memurlara ikramiye de verilmekteydi. Sonradan bazı aktarma muavinlerinin maaşı arttırılmıştı. Hamidiye Basra İdaresi'ndeki aktarma muavinlerinin maaşları bunların yarısı kadardı.²⁴²

Bu tabloya göre Lynch Kumpanyası'nın, Basra Acentesi'nde çalışanların çoğunluğu Osmanlı tebaasından olup Bağdat ve Basra'nın yerli halklarından olan Keldani, Süryani ve Ermenilerden oluşmaktaydı. Yalnızca acente, İngiltere'den gelen Protestan biriydi ve bu kişi çalışanlar arasında 30 sterlin olarak en yüksek maaşı almaktaydı. Personele verilen maaşlar sterlin ve mecidiye cinsinden verilmekteydi. En az maaşı hem mecidiye hem de sterlin cinsinden aktarma muavinleri almaktaydı. Bağdat İdare Merkezi'nde olduğu gibi Basra Acentesi'nde de Müslüman personel istihdam edilmemişti.

1.7 Lynch Kumpanyası'nın Vapurları

Lynch Kumpanyası'nın farklı tarihlerde nehirlerde işletirmek üzere izin aldığı 4 önemli vapuru bulunmaktaydı. Bunlardan 1877 yılında inşa edilen Blossie Lynch Vapuru'nun kıymeti 18.000 sterlin, 1881'de inşa edilen Halife'nin kıymeti 60.000 sterlin, 1883'te inşa edilen Mecidiye'nin kıymeti 18.500 sterlin, 1894 tarihinde inşa edilen Malamir vapurunun kıymeti ise 10.000 sterlindi. Muhtelif tarihlerde inşa olunan dubaların ise toplam kıymeti 8.000 sterlindi. Bağdat'ta bulunan idarehaneleri, baskı makineleri ve küçük fabrikalarının toplam kıymeti de 8000 sterlindi. Kut'taki kömür deposu ve baskı makinesi 1500 sterlinken Ammare'de bulunan kömürlük ve baskı makinesi 3500 sterlindi. Kut'ul-frengi'de bulunan fabrika, havuz ve kömür deposu ise 7000 sterlindi. Musul'daki ticarethane ve sermayesi 12.000, Muhammara ve Ahfaz'daki ticarethane ve sermayesi ise 6000 sterlindi. Londra ve Bağdat'taki ticarethanelerin tamamen ticarete kullandığı para 35.000 sterlindi. Toplam sermaye 150.000 sterlindi.²⁴³

Halife ve Mecidiye vapurları inşa edilmeden önce Rennie Kumpanyası mühendisleri, kaptanları ve çarkçıları, nehirlerin sık değişen rejimlerini göz önünde bulundurarak bu değişkenliklerin seyir halindeki gemilere etkilerini incelemişlerdi. Yaptıkları analizler sonucunda, söz konusu vapurları inşa etmek için nehrin değişen koşullarına ve akım gücüne uygun bir tasarım geliştirdiler. Aynı zamanda, bu iki

²⁴² BOA, *HH.THR*, 197/17, H.08.11.1325

²⁴³ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323, s.74

vapurdan önce inşa edilen Blossse Lynch Vapuru'ndaki eksiklikleri de gözlemlemişler ve yeni vapurları tamamen bu gözlemlere dayanarak geliştirmişlerdi.²⁴⁴

1.7.1 Blossse Lynch Vapuru



Resim 1.1. Aga Mirza Hasan'dan Lynch Şirketi'nin Blossse Lynch Vapuru'na ait bir görsel. (Kalküta 1914), Kaynak: "Who (and what) are steamships for?" (<https://www.svobodadiariesproject.org/who-and-what-are-steamships-for>), E.T. 14.01.2024

Merkez idaresi Londra'da bulunan J&G Rennie Kumpanyası tarafından 1876 senesinde seyrüsefere hazır hale getirilmek üzere Basra'ya (Makil) parçalar halinde nakledilmişti. 4 Nisan 1877 tarihinde 150'den fazla kişinin bulunduğu vapur deneme seyrüseferini başarıyla gerçekleştirdi.²⁴⁵ Geminin bütün safi tonu 384 olmak üzere yalnız gemi 309 tondur. Gayri safi 466 ton olan gemi dahilinde 70-80 ton kadar mal ve 30 ton kadar kömür alır²⁴⁶. Basra'ya gidip gelmede bir sefer için lazım gelen diğer 50

²⁴⁴ BOA, *MLEEM*, 622-20, 16.07.1323, s.61

²⁴⁵ Blossse Lynch Vapuru'nun deneme seferine bizzat katılan Joseph Svoboda'nın gemide bulunanlar arasında naklettiği isimler şöyledir: Bay Nixon, Dafne gemisinin kaptanı Evans, Bayan Downing, Comet gemisinin mürettebatından Bay Cuthert, Bay Carter, Bay Mackenzie, Bay Robertson, Bay Conbrough, Bay ve Bayan Blockey, Emilia, Alice, Bay Cadenhead, Bay ve Bayan Tartt, Bay Hardie, Bay Daw, Antone Marine, Komodor Halid Bey, Hacı Abdulkadir Efendi, Mühürdar Mahmud Bey, Rüsafe Vapuru'nun Kaptanı Mahmud Bey, Telgraf Ofisinin Müdürü Yaver Efendi, Muhasebeci Mahmud Efendi, Mormion Vapuru'nun Kaptanı, Basra'da bir yüksek okul müdürü Halil Nasır. Ayrıca Dicle Vapuru'nun personeli olan Joseph Svoboda, Nisan 1877'den itibaren Blossse Lynch Vapuru'nda hizmet vermeye başlamıştı. "Joseph Svoboda Diaries", no 17, s. 166, 167 (<https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/iraqdiaries/search>), E.t. 25.02.2024

²⁴⁶ Ticari gemilerin ağırlıkları genellikle ne kadar ticari mal taşıyabildiği hacim cinsinden belirtilmektedir. Belgede belirtilen safi ton günümüzde net tonaj'dır. Yani geminin taşıma kapasitesini veren bir ölçümdür. Net tonaj, geminin brüt tonajından (gros tonaj) özellikle kamaralar, makine dairesi, kazan dairesi gibi teknik mekanlar, dümen evi gibi alanlar, yolcu ve mürettebatın kullanımına ayrılmış yerlerin hacmi çıkarıldığında elde edilir. Buna göre Blossse

ton kömürü de dubasına almaktaydı. Nakledilecek eşya fazla olduğu zamanlarda dubasına pek az kömür alarak fazla eşyayı dubasında nakletmekteydi. Lazım gelen kömür miktarını ise Ammare ve Kut'taki kömür depolarından ikmal etmekle eksikliğini kapatırdı. Gemi boş iken 3'te ½ kadem (yaklaşık 115,5 cm) suyu olmasına rağmen 120 ton mal aldığı zaman 4'te ½ (148,5 cm) kademden fazla su çeker. Bu geminin eni, uzunluğuna nazaran az olduğu için içine aldığı malın bir miktar artmasıyla suyu nispetsiz derecede artmaktadır. Blosse Lynch Vapuru'nun uzunluğu 220 kadem²⁴⁷ (yaklaşık 67 metre), genişliği ise davlumbazların iç yüzünden 29 kademdir. (10 metre) Ambarın tamamı: 6 kademdir. (2-2,25 metre) Bu vapurun dezavantajları ise uzunluğu diğer iki gemiden 10 kadem fazla ve genişliği 5-6 kadem az olduğundan ince uzun ve suyu ziyade bir vapur olup, suyunun ziyadeliğinden dolayı nehrin kısa devrelerinden yaz zamanlarında geçmesi çok zordu. Dolayısıyla birçok kez buralarda karaya oturmuş, vapuru kurtarmak için saatlerce ve günlerce çalışılmıştı. Bu nedenle çok fazla kömür sarf eden gemi, postaları da zamanında nakledememekle birlikte içine aldığı yük kapasitesinin de sınırlı olmasıyla kumpanyaya faydası gayet az bir gemi olarak addedilmektedir. Bunun dışında Blosse Lynch Vapuru, Bağdat ile Basra arasında seyrederken nehir üzerindeki kasabalara vardığında Osmanlı sancağı çekmekte ise de Basra ile Bağdat'ta beklediği zaman mensup olduğu hükümetin bayrağını çekmekteydi.²⁴⁸

Geary, 1878 yılında Lynch Kumpanyası'na ait Blosse Lynch Vapuru'yla Basra'dan Bağdat'a yaptığı yolculuk sırasında bu gemi hakkındaki gözlemlerini kaleme almıştı. Bu yıllarda Dicle üzerinde bilhassa Midhat Paşa girişimi sonucunda Osmanlı Devleti'ne ait 7 vapur bulunmakta Lynch Kumpanyası'na ait City of London²⁴⁹ ve Blosse Lynch olmak üzere 2 vapur seyrüsefer etmekteydi. Ayrıca Bağdat İngiliz Konsolosluğu'na ait Comet adlı bir gemiyle beraber nehirde toplam 10 vapur seyrüsefer etmekteydi. Bu vapurlardan en büyüğü Blosse Lynch Vapuru'ydu. Amerikan nehir vapuru modeline

Lynch'in net tonajı: 384 tondur. Geminin gros tonajı (brüt tonajı) ise geminin büyüklüğünü ve taşıma kapasitesini ölçen bir ölçümdür. Gros tonaj, geminin iç hacmini ve su üstünde yüzen toplam hacmini ifade eder. Bu, geminin yapısal büyüklüğünü belirler ve geminin boyutunu ölçmek için kullanılır. Dolayısıyla Blosse Lynch'in gayri safi tonu yani gros tonajı 466 ton'dur. Kaynak: "Tonaj Ölçümleri" (<https://www.sualtigazetesi.com/tonaj-olcumleri>), E.T. 15.02.2024

²⁴⁷ Vapurun ebatları hakkında bilgi için ayrıca bkz. Svoboda, *Svoboda Diaries*, no 26, s. 5-6.

²⁴⁸ Aynı yer.

²⁴⁹ City of London Vapuru, 1881 yılında Kurna'nın hemen aşağısında batmıştır. Bkz. Svoboda, *Svoboda Diaries*, no 23, s.40.

uygun olarak tasarlanmıştı. Vapurun çok geniş bir st güverte si bulunmakla bu kısım ana güvertenin oldukça üstünde bulunduğundan evin birinci katını andırmaktaydı.²⁵⁰

Bu gemide 300 ton kargo ve 1000 güverte yolcu kapasitesi bulunmaktaydı. Nehrin yukarısına doğru yapılan yolculuk normalde 3 gün sürmesine rağmen mevsimine göre bazen 8 gün bile süre bilirdi. Suların ekildiğ i mevsimlerde ve geceleri karanlık olduğunda vapurun seyrüsefer etmesi neredeyse imkânsız hale gelmekte, gündüzleri hızlı sefer etmek zorlaşmaktaydı. Ancak suların fazla olduğ u dönemde eğer çok fazla akıntı yoksa Blossé Lynch Vapuru saatte 15 mil hızla sefer edebilmekteydi. Bağdat'tan Basra'ya nehrin aşağısına doğru yapılan yolculuk ise ortalama 2 gün sürmekteydi. Bundan başka Geary, yolculuk yaptığ i bu gemide; yaklaşık 200 yolcu olduğ undan bahsetmektedir. Bu yolcular; Körfez ve l Arapları, Hindistan'dan Kerbela'ya hac yolculuğ una çıkan Müslümanlar, Basra'da yaptıkları iř seyahatinden sonra evlerinde dönen Bağdat Yahudileri, Bağdat ve Musul'daki Hristiyanlardan oluşmaktaydı.²⁵¹ Ayrıca 1878 yılında Blossé Lynch mürettebatının tamamı Musul'da yaşayan Hristiyan Keldanlerden oluşmaktaydı. Bunlar iri yapılı, alışkan, disiplinli adamlardı.²⁵²

²⁵⁰ Grattan Geary, age, s.106.

²⁵¹ Geary, age, s. 107

²⁵² Geary, age, s.108

Tablo 1.4: Blosse Lynch Vapuru’nda Çalışanların İsimleri, Maaş ve Hükümetleri

İsmi	Görevi	Maaşı		Mezhebi	Memleketi	Tabiiyeti	Mülâhazat
		İngiliz lirası	Guruş				
Mr. Tenk	Birinci Kaptan	20		Protestan	Londra	İngiltere	Sonradan British Enriya vapurlarından alınmıştır.
Mr. Makin	İkinci Kaptan	15		Protestan	Londra	İngiltere	
Mr. Körbi	Üçüncü Kaptan	9		Protestan	Londra	İngiltere	
Mr. Parlo	Baş Makinist	20		Protestan	Londra	İngiltere	
Fort	İkinci Makinist	12		Protestan	Londra	İngiltere	
Kelaferli	Üçüncü Makinist	10		Protestan	Bombay	İngiltere	Sonradan maaşına 4 lira zam olunmuştur.
Kirkor Efendi	Dördüncü Makinist	9		Ermeni	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 3 lira zam olunmuştur.
Ferec Efendi	Vapur Kâtibi	9		Katolik	Bağdat	Osmanlı	Blosse Vapuru’nun ikinci kâtibi henüz tayin olmamıştır.
Ali	Kılavuz	5		İslam	Samarra	Osmanlı	Blosse Vapuruna henüz ikinci kılavuz bulunamamıştır.
Hürmüz	Tayfa Reisi	4		Keldani	Telkeyf	Osmanlı	İkinci tayfa reisi tayin olunmamıştır.
Davud	Dümenci		215	İslam	Bağdat	Osmanlı	
Şahab	Dümenci		215	İslam	Bağdat	Osmanlı	
Hasan	Dümenci		215	İslam	Bağdat	Osmanlı	

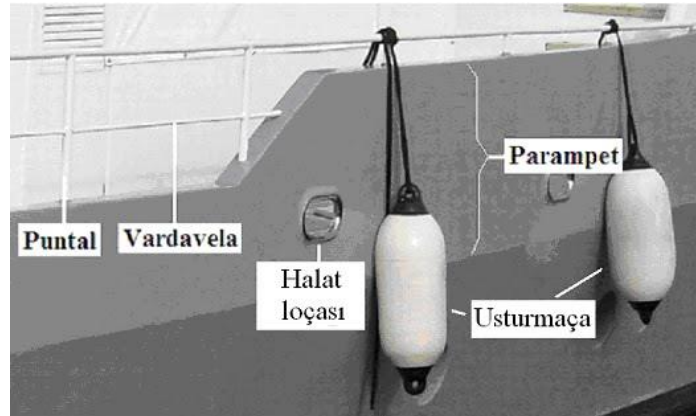
Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

Bu tablodan anlaşıldığı üzere personelin çoğu Hristiyan olmakla beraber aralarında Osmanlı tebaası Müslümanlar da vardı. Kaptan ve makinistlerin İngiltere tebaasından olması büyük ihtimalle buharlı vapur kullanımında sahip oldukları tecrübeden kaynaklanmaktaydı. En yüksek maaşı birinci kaptan 20 sterlin olarak almakla beraber en düşük maaşı 215 guruş olarak dümenciler almaktadır. Tabloda ayrıca personel eksikliğinden bahsedilmektedir. Blosse Lynch Vapuru’nun, ikinci kâtibi, ikinci kılavuzu ve ikinci tayfa reisi bu tarihte henüz tayin olunmamıştı.

1.7.2 Halife Vapuru

Blosse Lynch'i inşa eden Londra'daki Rennie fabrikasında sipariş ve 1880'de Basra'da terkip olunarak işlemeye başlamıştır. Mezkûr vapur 2:3 demir malzemedan mamul olup yandan çarklı ve muharrik tahtalı, alt-üst 2 güvertelidir. Kamaraları gayet geniş ve 2 kapılı olup bunların birisi salona ve diğeri çıkmalara açılmaktadır. Tekne inşaatı, çıkmalar ve puntelleri²⁵³, dümen tertibatı ve makinesi, kış takımları tamamen Blosse Lynch'in aynısı olup ondan tek farkı 10 kadem (62 m) kısa ve genişliği fazla, bütün ambarı ve suyu Blosse Lynch'ten daha azdır. Anlaşılan odur ki Halife Vapuru, Blosse Lynch'ten 4 yıl sonra inşa ettirilmiş ve nehir nakliyatında Blosse Lynch'de görülen eksiklikleri tamamlaması ve dezavantajları azaltması hedeflenmişti.

Bu geminin uzunluğu 210'da 1/12 kadem, (65-69 m) genişliği 33'te ¼ kadem, bütün ambarı: 5'de 1/3 kademdir. Boş iken 2'de ¾ kadem suyu olup 150 ton kömür ve yük aldığı zaman 3'te ¾ kadem su çekmektedir. Halife Vapuru saatte 9'da 1/2 – 10 mil süratle hareket ettiği zamanlar her saatte 910-915 libre yani 410-415 kilo kömür sarf etmektedir. Bağdat-Basra arasında nehir aşağı yolu 60 saatte kat etmiş ise de 6 saat Kut'ta 4 saat Ammare'de durduğunda bu mesafeyi 50 saatte katetmiş ve bu halde 10 milden fazla bir süratle hareket etmiş olur.²⁵⁴



Resim 1.2. Gemide Puntel, Vardavela, Halat Loçası, Usturmaça, Parampetin yerlerini gösteren görsel. Kaynak: <https://arkaguverte.com/denizcilik/puntel-nedir-92009>, E.T: 15.02.2024

²⁵³ Puntel: İtalyanca (Puntelli) yada (puntale)den, kemerlerin altına ortasından veya gerekli kısımlarından dikey olarak konulan desteklerdir. Kaynak:Süleyman Nutki, *Kamûs-ı Bahri Deniz Sözlüğü*, haz. Mustafa Pultar, İstanbul 2011, s.237.

²⁵⁴ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323, s.66

Tablo 1.5: Lynch Kumpanyası'na mensup Halife Vapuru Çalışanlarının İsimleri, Maaş ve Hüviyetlerine Gösteren Tablo.²⁵⁵

İsmi	Görevi	Maaşı		Mezhebi	Memleketi	Tabiiyeti	Mülahazat
		İngiliz lirası	Guruş				
Mr. Kavli	Birinci Kaptan	25		Protestan	Londra	İngiltere	
Mr. Kampbell	İkinci Kaptan	11		Protestan	Londra	İngiltere	Sonradan maaşına 1 lira zam olunmuştur.
Güliyer	Üçüncü Kaptan	8		Protestan	Londra	İngiltere	
Mr. Tart	Ser Makinist	20		Protestan	Londra	İngiltere	
Belleyimi	İkinci Çarkcı	10		Protestan	Bağdat	İngiltere	
Fütûhi Usta	Üçüncü Çarkcı	8		Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Kirkor Usta	Dördüncü Çarkcı	6		Ermeni	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 2 lira zam olunmuştur.
Vartan Efendi	Birinci Kâtib	9		Ermeni	Bağdat	Osmanlı	
Levi Efendi	İkinci Kâtib	5		Latin	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 1 lira zam olunmuştur.
Haz'al Efendi	Birinci Kılavuz	5		İslam	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 70 kuruş zam olunmuştur. İkinci kılavuz henüz tayin olunmamıştır.
Mübha	Tayfa Reisi		410	Katolik	Telkeyf	Osmanlı	İkinci tayfa reisi çıkmamıştır. Bir dümenci eksiktir.
Mahmud	Dümenci		220	İslam	Bağdat	Osmanlı	Sonradan dümencilerin maaşları 11 meciyeye yükseltilmiştir.
Ali	Dümenci		220	İslam	Kut	Osmanlı	
Vehib	Dümenci		220	İslam	Bağdat	Osmanlı	

Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

Not: Birinci ve ikinci sınıf tayfaların, ateşçilerin, sofracı ve kamorotların, aşçıların ve hademelerin adet ve maaş miktarları haliyle baki olup müfettiş beylerle birlikte 27 Temmuz 1323 tarihli ve 17 numaralı arizada arz olunduğu mücmeldir. Bunların büyük kısmı Musul Vilayeti'ne bağlı Hristiyan Telkeyf karyesinden ve Bağdatlılardan Keldâni ve Katolik mezhebinden ve bir kısmı da Müslüman olup hepsi Osmanlı Devleti'ne tabiidir.

²⁵⁵ Bu tabloda personele İngiliz lirası ve Guruş cinsinden ödenen maaş miktarları hususunda Osmanlı Arşivinde bulunan belgedeki (BOA, *HH. THR*, 197-17) rakamlar ile İlhan Ekinci'nin *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti* (Ankara 2007) kitabında 369. Sayfada bulunan rakamlar kıyaslandığında sehven ortaya çıkan bir karışıklıktan dolayı uyumsuzluk olduğu tespit edilmiştir.

Not II: Lynch Kumpanyası'nın Halife, Mecidiye, Blossse Vapurlarında istihdam olunan ikinci, üçüncü, dördüncü kaptanların ve ikinci, üçüncü çarkçıların maaşlarından başka yevmiye olarak onar, on beşer gurus yemek parası verilmek de olduğu gibi mutfak hasılatı, birinci kaptana aittir.

1.7.3 Mecidiye Vapuru

1882 senesinde Rennie Kumpanyası tarafından edevatı hazırlanmış ve 1883'te Basra'da terkip olunmuştur. Bu gemi 2-3 inç çelik saçtan inşa olunup diğerleri gibi iki güverteli, makine ve kazanı da Blossse Lynch ve Halife vapurlarının aynıdır. Halife gibi çift kazanı makinenin arkasında bulunur tek bacalı ve tek direklidir. Bu vapurun uzunluğu 210'da ½ kadem (34,65-39 m), genişliği 35'te 1/10 kadem bütün ambarı: 5'te 7/10 kademdir (2 m).²⁵⁶ 463 gros ton ve 373 register ton olan bu vapurun hacmi 356 ton ve binaenaleyh diğerlerinden fazla mal nakletme gücünde olduğundan onlardan fazla eşya yüklenmesi mümkün olsa bile aldığı kömür ve yük miktarı 170 tonu geçmemektedir.²⁵⁷ Halife Vapuru gibi Mecidiye Vapuru da her saatte 910-915 libre yani 410-415 kilo kömür sarf etmekte ve saatte 10 mil süratle yol almaktadır. Irgadları²⁵⁸, dümen makinesi ve tertibatı ana makinelerin adet ve cinsi ve bunlara mahsus kazanları, kuvvetleri, uzunluğu Blossse ve Halifedeki gibi olup kamara tevziat ve takımları Halife'ye benzer fakat bazı noktalarda daha ıslah olunmuştur. Bu üç geminin makineleri hep bir sistemde ve aynı dizayndadır.

²⁵⁶ Joseph Svoboda'nın naklettiğine göre geminin uzunluğu 215 feet (65,5 m), genişliği 35 feet (10,6 m)'dir. Bkz. Svaboda Diaries, no 26, s. 5-6.

²⁵⁷ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323

²⁵⁸ Irgad: Geminin kendisini, demiri veya herhangi bir ağır cismi çekmek için demir veya ağaçtan üretilen silindir şeklinde bir alet olup manivela veya istim(buhar) aracılığıyla merkezinde bulunan dikey bir mihver üzerinde döner. Kaynak: Süleyman Nutki, age, s.123.

Tablo 1.6: Lynch Kumpanyası'nın Mecidiye Vapurunda Çalışanların İsimleri, Maaş ve Hüviyetleri

İsmi	Görevi	Maaşı		Mezhebi	Memleketi	Tabiiyeti	Mûlahazât
		İngiliz lirası	Guruş				
Mr. Rats	Birinci Kaptan	25		Protestan	Londra	İngiltere	
Vinsley	İkinci Kaptan	14		Protestan	Londra	İngiltere	Sonradan maaşına 1 lira zam olunmuştur.
Sir Kran	Üçüncü Kaptan	12		Protestan	Londra	İngiltere	Kıdeminden dolayı sonradan maaşına 5 lira zam olunmuştur.
Mafrot	Dördüncü Kaptan	8		Protestan	Bombay	İngiltere	Yetiştirmek için sonradan alınmıştır.
Folet	Baş Makinist	20		Protestan	Londra	İngiltere	
Noyz	İkinci Çarkıcı	15		Protestan	Londra	İngiltere	Sonradan maaşına 3 lira zam olunmuştur.
Körbeşi	Üçüncü Çarkıcı	10		Protestan	Londra	İngiltere	
Usta Cusi	Dördüncü Çarkıcı	5		Keldani	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 1 lira zam olunmuştur.
Matti Efendi	Birinci Kâtip	11		Katolik	Bağdat	Osmanlı	Sonradan maaşına 1 lira zam olunmuştur.
Cemil Efendi	İkinci Kâtip	5		Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Mahmud	Birinci kılavuz	5		İslam	Bağdat	Osmanlı	
Ta'ma Efendi	İkinci Kılavuz		180	İslam	Samarra	Osmanlı	Maaşına 50 kuruş zam olunmuştur.
Miha	Tayfa Reisi		550	Katolik	Bağdat	Osmanlı	
Hanna Efendi	Tayfa Reisi Muavini		240	Katolik	Telkeyf	Osmanlı	
Hüseyin ve Seyit Ali	Dümenci		215	İslam	Bağdat	Osmanlı	
Abbas ve Câsim	Dümenci		215	İslam	Bağdat	Osmanlı	

Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

1.7.4 Malamir Vapuru

1893 senesinde Rennie Fabrikasına sipariş olunan gemi, 22 Eylül 1907 tarihinde tamir olmak üzere Basra'ya gelmiştir. Yandan çarklı, davlumbazlı ve tek güverteli olan bu gemi 180 gros ve 114 register tonluk olup, teknesi çelik saçtan inşa edilmiştir. Sistemindeki tek makine James Par ve mahdumları fabrikasında inşa olunmuş 50 beygir kuvvetindedir.²⁵⁹ Uzunluğu: 155 kadem (51 m), genişliği: 25 kadem (8,25-10 m), Bütün ambarı: 5'te 1/3 kademdir. Çift ocaklı tek kazanı makinenin gerisinde bulunur. 10.000 İngiliz lirasına inşa edilmiştir.

1.8 Vapurlardaki Memurlar ve Mürettebât:

Lynch Kumpanyası'nın vapurlarındaki memurların çoğu İngiliz olmakla beraber gemi süvarileri, ikinci ve üçüncü kaptanlar çarkçı başılar ve bazen 2. Çarkçı dahi İngiliz'dir. Gemi katipleri, (acentelik eder, doğrudan doğruya parayı teslim alırlar.) ile memurlar ve mürettebatın çoğu Irak halkından ve çoğunlukla Hristiyan'dır.²⁶⁰ Bağdat'ta ikamet edip artık yerli gibi olmuş ve mezkûr kumpanya hizmetinde istihdam olunarak şan şöhret kazanmış veyahut burada doğup büyümüş memurlardan başka bütün kaptanlar ve çarkçılar hep inanılmayacak derecede gençtirler.²⁶¹

²⁵⁹ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323, s.66

²⁶⁰ BOA, *ML.EEM*, 622-20, 16.07.1323, s.69

²⁶¹ Aynı yer.

Tablo 1.7: Lynch Kumpanyasına Mensup 3 Vapur Mürettebatıyla Maaşlarının Miktarını Gösteren Tablo ²⁶²

Mürettebat	Halife Vapuru (İngiliz lirası)	Mecidiye Vapuru (İngiliz lirası)	Blosse Vapuru (İngiliz lirası)
Birinci Kaptan	25	25	25
İkinci Kaptan	10	13	9
Üçüncü Kaptan	8	7	9
Ser Çarkçı	20	20	20
İkinci Çarkçı	10	12	12
Üçüncü Çarkçı	8	10	650 (Guruş)
Dördüncü Çarkçı	4	4	650(Guruş)
Kâtip	9	10	950 (Guruş)
İkinci Kâtip	4	500 (Guruş)	950
Kılavuz	531 (Guruş)	540	531
İkinci Kılavuz	240	130	531
Dümenci (4 kişi)	215	215	215
İskandilci (2)	130	130	130
Marangoz	260	300	260
Tayfa Reisi	410	550	400
İkinci Reis	240	240	240
Birinci Sınıf Tayfa (8 kişi)	212	215	212
İkinci Sınıf Tayfa (7)	200	200	187
Ateşçi Başı	240	250	240
Birinci Ateşçi	212 (6 adet)	212(5 adet)	212 (3 adet)
İkinci Ateşçi	200 (6 adet)	200 (3 adet)	200 (7 adet)
Sofracı	182	182	182
Kaptan Aşçısı	150	183	182
Kâtip Hizmetçisi	150	150	150
Kamarot	150	175	175
Çarkçıların Hizmetçisi	100	130	175
Çarkçıların Aşçısı	150	130	150
Yolcuların Aşçısı	150	150	150
Kaptanların Hademesi	75	75	75

Kaynak: BOA, *HH. THR*, nr. 197/17, H.08.11.1325; İlhan Ekinci, age, Ekler kısmı.

²⁶² BOA, *HH.THR*, 197-14, h. 20.06.1325/ m. 31. 07.1907

Tablo 1.8: Lynch Kumpanyası'nın Bağdat ve Basra Şubelerindeki Memur ve Muavinlerin İsimleri ile Maaş Miktarları

	Görevleri	İsimleri	Tabiiyeti	Maaş (İngiliz lirası)
	İdare Müdürü	Mr. Pari	İngiliz	50
Bağdat İdare Merkezi	Müdür Muavini	Mr. Tod	İngiliz	25
	Muhasebeci	-	İngiliz	20
	Tahrirat Baş Kâtibi		Yerli	12
	Aktarma Memuru		Yerli	14
	Birinci Muavini		Yerli	13
	İkinci Muavini		Yerli	9
	Üçüncü Muavini		Yerli	3
	Acente Kâtibi		Yerli	8
	Acente Kâtip Muavini		Yerli	2
	İskele Kabz Memuru		Yerli	8
	İskele Kabz Memuru Muavini		Yerli	7
	Notçu		Yerli	3
	Kırık ambar memur ve Tahsildarı		Yerli	10
	Ambar Memuru		Yerli	8 (1/2)
	Mahal-i Ticaretlerine mahsus mübayaa edilen emval simsar ... maaş %2,5 komisyon verildiği gibi Bağdat'tan tahmil edilen emval için simsar her vapurdan 20 Rupî alır.	-		10
Basra'daki Acente ve Aktarma Memurları	Basra Acentesi	Mr. Rodsi	İngiltere	30 (Hane kirası ve her türlü masrafı ayrıca ödenir.)
	Acente Kâtibi	Yusuf Artin Efendi		15
	Aktarma Memuru	Rezzuk Abdülehad		14
	Acente Kâtibi Refiki	Beyter Efendi		8
	Kumpanyanın rüsumat işlerinin memuru	Hanoş Efendi		12
				Toplam: 79 İngiliz lirası.
Aktarma Muavin ve Ketepleri				Maaş (Rupî Hesabıyla)
		Rimon Efendi		35
		Rezzak Efendi		33
	"Bugünlerde çıkarılmıştır."	Yusuf Yakup Efendi		33
		İskender Efendi		28 ½
		Selim Efendi		22
		Tevfik Efendi		20
		İlyas Efendi		20
		Hanoş Efendi		15
				Şehr-i mecidiye: 234 ½ yekûn

Not: Geceleyin iş gören aktarma memurlarına ayrıca yarımşar mecidiye verilmektedir.

Kaynak: BOA, *HH.THR*, 197-14, h. 20.06.1325/ m. 31. 07.1907; İlhan Ekinci, age, ekler.

1.9 Lynch Kumpanyası'nın Simsar ve Dellalları:

Hindistan ile Güney İran'dan gelen ve yine memleketlerine dönecek olan ziyaretçiler ve yolcular Basra'ya ulaştıklarında doğruca Lynch vapurlarını tercih ederlerdi. Lynch vapurlarının Basra'dan gidiş ve dönüş günleri, Hindistan postası vapurlarının (British India Mail Line) vasıl olduğu günlere tevafuk etmektedir. Hint ziyaretçilere Hindistan limanlarında bilet veren BTML Hint posta vapurları acenteleri Basra'ya kadar kendi vapurlarıyla ve Basra'dan Bağdat'a kadar Lynch Kumpanya vapurlarıyla seyahat için gidiş-dönüş biletleri vermelerinden dolayı ziyaretçilerin bir kısmı arzu etmeseler bile Bağdat'a döndüklerinde mecburen Lynch vapurlarına binmektedirler.

Lynch Kumpanyası'nın, biri 10 diğeri 6 lira maaşlı 2 simsar ve dellalı olup bunlar Arapların ve Farsların olduğu gibi Avrupa ve Hint limanlarıyla dahi işleri hemen devam ettirmek üzere Bağdat tüccarlarını ziyaret ederek bu tüccarların gönderecekleri ve alacakları eşyanın cinsini miktarını öğrenip bu eşyaların Lynch vapurlarıyla celb ve sevkini sağlamak ve Lynchlerin hemen her gün Londra ve Avrupa piyasalarından aldığı telgraf suretlerini tüccara ulaştırmaktan ibaret olup her daim Hindistan'dan ve İran'dan deniz yoluyla atebâti ziyarete gelen Hint ziyaretçileri ve velilerini görüp bunların suret-i sevk ve istirahatlarını temin etmekle ve bunları, Lynch vapurlarına çekmeye çalışmakla görevliyidiler.²⁶³ Sermed Bey, simsar ve dellallar sayesinde Lynch vapurlarının hiçbir zaman az yolcu ile hareket etmediklerini nakletmiştir. Bu bağlamda simsar ve dellallar kumpanya için aslında bir vapurun kaptanı ve makinisti kadar önem taşımaktaydılar.

1.10 Gemi Seyrüseferlerinin İdaresi

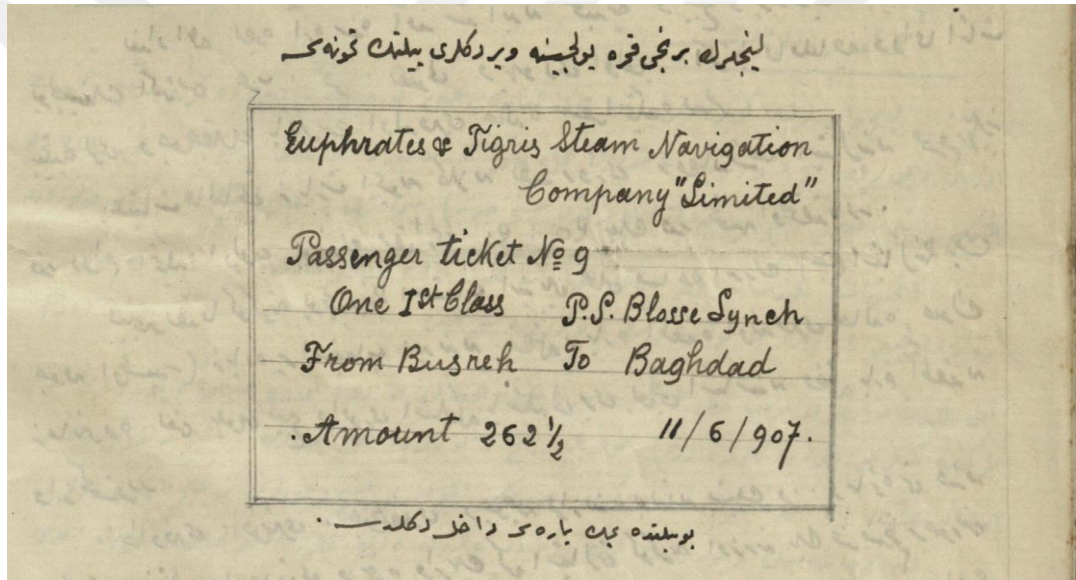
Hazine-i Hassa Müdürü Sermed Bey, gemilerin seyrüseferini idare eden kaptanlardan bazılarının bu kumpanyada senelerce hizmet ifa ederek nehrin tuhaf hallerine vâkıf olmalarına rağmen geminin seyrüseferi esnasında idaresini sadece serdümen ve kılavuzlara terk ederek seyir ve manevra hususatına nadiren müdahale etmekte olduklarından bahseder. Ayrıca Lynch Kumpanyası'nda istihdam edilen kılavuz ve serdümenler Müslüman olmakla beraber bu gemilerde en mühim iş gemi bir yere oturduğunda onu tahlis etmektir.²⁶⁴

²⁶³ BOA, *ML.EEM*, 622-20, R. 16.07.1323, lef.70.

²⁶⁴ BOA, *ML.EEM*, 622-20, R. 16.07.1323

1.11 Lynch Kumpanyası Vapurlarının Yolcuları

Bu vapurların yolcularının çoğunluğu Arap, Acem, Hintli ve Yahudi olup genellikle ailecek yolculuk etmektedirler. Atebât-ı aliyâtı ziyaret için gelen Hint ziyaretçiler, Ramazan ayının başından Muharrem ayına kadar buralarda 30-35 bin civarındadırlar. Lynch Kumpanyası önceleri güverte yolcularının kapladığı mahalli ölçerek ziyade yer kaplayandan fazla para alırlarken Blossé Lynch Vapuru işlemeye başladığından beri yolcu eşyasından fazla para almaktan vazgeçmişlerdir. Güverte yolcusundan: Bağdat'tan Basra'ya 40 kuruş sağ akçe, Basra'dan Bağdat'a 50 kuruş sağ akçe alınmaktadır. Kamara Yolcusundan ise Bağdat'tan Basra'ya 200 kuruş, Basra'dan Bağdat'a 262,5 kuruş sağ akçe alınmaktaydı.²⁶⁵



Resim 1.3. Lynch Kumpanyası tarafından 11 Haziran 1907 tarihinde birinci kamara yolcusuna verilen biletin suretidir.

Kaynak: BOA, *ML.EEM*, 622-20, lef 71, R.16.07.1323

²⁶⁵ Aynı Belge.

1.12 Lynch Kumpanyası'yla Yapılan Posta Nakliyatı

Lynch Kumpanyası, Muhammara ve Basra'da her zaman vapurları bulunan Hindistan hükümeti, İran, Osmanlı Devleti ve Irak kıtalarına mahsus postasını nakleden Hint-İngiliz posta hattı British India Mail Line vapurlarının getirdiği Hint posta çantalarını kendi vapurlarıyla Ahvaz ve Bağdat'a naklettiklerinden Hindistan hükümetinden senelik 32.000 rupilik bir meblağ almaktaydılar. Hint postası resmi ve hususi mektuplardan ibaret olmayıp, her türlü ticaret eşyası numunelerini, ticaret mektup ve kitapları, çanta ve çuvalardan mürekkepti. Her seferde 8-10 ton sıkletinde olup Muhammara'dan Ahvaz'a Basra'dan Bağdat'a nakil olunup İngiltere konsolosluğu müştemilatında bulunan postaneler vasıtasıyla ticarete isal olunmaktaydılar. Lynch vapurları Avrupa ve Amerika'ya sevk olunacak numune, koli, kap ve paketlerin her tonundan cinslerine göre 3 liradan 5 liraya kadar navlun almaktaydılar.²⁶⁶

28 Mart 1906 tarihli bir belgeye göre Lynch Kumpanyası vapurlarının Basra'dan gelirken Bağdat İngiliz Konsoloshanesi'nin önünde durarak posta ve çeşitli malzemeleri ihraç ettikten sonra rüsumat idaresine gitmekte olduğu ve bu konsoloshane şehir haricinde ve şark cihetinde her türlü eşyayı almakta olduğu dolayısıyla vapurlardan posta ve saire verilmek bahanesiyle ateşli silah mühimmatı ve evrak-ı muzırda dahi çıkarılmıştı. Bundan dolayı vapurların doğrudan gümrüğe gelmeyip de İngiliz konsolosluğuna uğraması konusunda Osmanlı Devleti tedbir alınmasını uygun görmüştü.²⁶⁷ Rüsumat İdaresi'nden, Bağdat Rüsumat İdaresi'ne yazılan belgede bu tedbire göre posta kaplarını havi olan sandıklar ihraç olunduktan sonra açılacak ve sonra bir makbuz senedi mukabilinde gümrüğe teslim olunacaktı.²⁶⁸

²⁶⁶ BOA, *ML.EEM*, 622-20, R. 16.07.1323, s.73

²⁶⁷ BOA, *HR.TH*, 332-3.

²⁶⁸ BOA, *HR.TH*, 332-3-5

İKİNCİ BÖLÜM: LYNCH KUMpanyASI'YLA İLGİLİ ÖNEMLİ GELİŞMELER

Lynch Kumpanyası'nın Dicle ve Fırat'ta kuruluş sürecini ve bölgede nüfuzunu kuvvetlendirmek için yapmış olduğu faaliyetleri birinci bölümde detaylı bir şekilde ele aldık. Bu bölümde ise Dicle ve Fırat Nehirlerindeki ticaret potansiyelinin ve bölgenin stratejik öneminin farkını daha iyi anlayan Osmanlı Devleti'nin, nehirlerde Lynch Kumpanyası'yla rekabet edebilecek yerli vapur şirketi kurma denemelerinden ve başarısız olan bu girişimlerinin ardından İngilizlerin, Osmanlı Devleti'ne ait vapurları satın alarak Dicle ve Fırat'ta ortak seyrüsefer şirketi kurma tasarısından, II. Meşrutiyet'te yeni kurulan Meclis-i Mebusan üyelerinin bu tasarıya olumsuz tepkilerinden ve bu tepkiler sonucunda yapılan kabine değişiklikleriyle beraber Osmanlı tebaasından olan yerli girişimcilere verilen vapur işletme izinlerinden bahsedilerek, halkın ve mebusların tepkilerine rağmen nihayetinde Osmanlı Hükümeti'nin İngilizlere, ortak seyrüsefer şirketi kurma imtiyazını verme süreci ele alınacaktır. Lynch Kumpanyası çerçevesinde incelenen ve siyasi, ekonomik, ticari neticeleri olan bu süreçlerin ardından Irak'ın toplumsal yapısı hakkında bilgi verilerek bölgede seyrüsefer eden vapurlar için en büyük güvenlik sorunu olan aşiret saldırılarından bahsedilecektir.

2.1 Hamidiye Vapur Şirketi'nin Kuruluşu

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Mezopotamya bölgesindeki ticaret potansiyeli ve stratejik önem, Osmanlı Devleti'nin yetkilileri tarafından fark edilmiş ve bu bölgedeki ticareti kontrol etme çabaları artmıştır. Lynch Kumpanyası'nın etkisiyle bölgede güçlenen İngiliz ticaretinin karşısında, Osmanlı Devleti çeşitli girişimlerde bulunarak kendi vapur şirketini kurma denemelerinde bulunmuştur. Bu kısımda gerek Bağdat Valilerinin girişimleriyle ve gerek yüzyılın sonlarında II. Abdülhamit'in Fırat ve Dicle nehirlerinin idaresiyle görevlendirdiği Hazîne-i Hâssa'nın, nehirler üzerinde Lynch Kumpanyası'yla rekabet edebilecek yerli vapur kumpanyası tesis etme çalışmaları ele alınacaktır.

1835-1837 yılları arasında daha önce bahsettiğimiz gibi bölgede Francis Rawdon Chesney önderliğinde yapılan keşif gezilerinden sonra Henry Blosse Lynch tarafından tekrar bir keşif gezisi yapılmış, Chesney'nin keşif filosunda bulunan gemilere, Doğu Hindistan Şirketi'nin gemileri de dahil edilerek 1839-1842 yılları arasında da bu filo 4

adet gemiyle Dicle, Fırat ve İran tarafındaki Karun nehirlerinde incelemede bulunmak, yolcu ve mektup taşımak dahası Mısır meselesinin önem kazandığı bir dönemde M. Ali Paşa'nın yapacağı olası bir savaşa hazırlanmak için seyrüsefain ettirilmişti.²⁶⁹ Bu doğrultuda türlü amaçlara hizmet için başlatılan keşif faaliyetlerinin sonucunda kurulan Lynch Şirketi ve bu şirketin, nehirlerde nüfuzunu giderek güçlendirmesini sağlayacak faaliyetleri; bölgedeki ticaret potansiyelinin ve seyrüsefere uygunluğun farkına varan Osmanlı yetkililerini harekete geçirmişti. Bu doğrultuda, 1851 yılında Bağdat Valiliği'ne atanarak 1856'ya kadar burada önemli reform hareketlerinde bulunmuş olan Reşid Paşa (Gözlüklü) zamanında yarı devlet yarı özel bir teşebbüsle mezkûr nehirlerde Osmanlı Devleti tarafından da vapur işletilmesine karar verilerek 1855 yılında Belçika'dan iki buharlı vapur sipariş edilmiş ayrıca Kızıldeniz limanlarıyla Körfez limanlarını birleştiren bir hattın da kurulması için planlar yapılmıştı.²⁷⁰ Bundan başka 1857 yılında Reşid Paşa başkanlığında düzenli posta seferleri başlatılmak üzere *İdare-yi Nehriye* adlı bir kurum oluşturulmuştu²⁷¹. Reşid Paşa'nın ölümünden sonra 1861 yılında ikinci kez Bağdat Valiliği'ne atanan Namık Paşa da burada başlatılan çalışmaları devam ettirmiş, daha evvel Avrupa'dan sipariş olunan 2 vapura ilave olarak Musul, Fırat ve Rüsafe adında 3 vapur daha temin ederek *İdare-yi Umman-ı Osmani* adında bir şirketin tesis edilmesine öncülük etmişti.²⁷²

Reşid ve Namık Paşaların nehirlerde yerli seyrüsefain kumpanyası tesis ettiği bu girişimlerden sonra buraya atanmış en önemli isim ise Midhat Paşa'ydı. 1869-1872 yılları arasında Bağdat Valiliği yapmış olan Midhat Paşa; askeri, eğitim, vergi ve emlak gibi alanlarda ıslahat çalışmalarında bulunmuş, gümrük vergilerinde düzenlemeler yapmış kısa görev süresinde kamu yararına yaptığı çalışmalarla önemli izler bırakmıştı.²⁷³ Onun Bağdat Valiliği'ne atandığı sırada uluslararası ulaşım büyük bir inovasyon getirecek olan Süveyş Kanalı açılmak üzereydi.²⁷⁴ Bu kanalın açılışı Dicle ve Fırat üzerinde yapılan nehir nakliyatını da büyük oranda etkileyecekti. Bu gelişmeleri yakından takip eden Midhat Paşa, Bağdat Valiliği görevini ifa ettiği sırada yayımlatmış olduğu *Zevra Gazetesinde* konuyla ilgili fikirlerini beyan etmişti.

²⁶⁹ İssawi, age, s.215

²⁷⁰ Aynı yer.

²⁷¹ Ekinci, age, s.78-79

²⁷² Ebubekir Ceylan, "Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri", *Toplumsal Tarih*, 183 (2009), s.67

²⁷³ Nilüfer Bayatlı, "Osmanlı Döneminde Bağdat Valileri (1534-1917)", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, sayı 158, s. 12

²⁷⁴ Yaşar Yücel "Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları", *Uluslararası Midhat Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara 1986, s.175

Bu makalede paşa, İngilizlerin, Hindistan ticaretini teshil için 1835’li yıllarda başlatmış olduğu yeni güzergâh bulma arayışlarından bahsetmiş, Ümit Burnu’nun keşfinden sonra Hindistan ticaretinin, bu güzergaha nakledilmiş olduğunu ve Arabistan yarımadası sahillerinde durgunluk başladığını belirtmişti. Hatta bu durum Basra Körfezi’nin adeta bir çıkmaz sokak gibi görülmesine neden olmuştu. Ancak 17 Kasım 1869 tarihinde açılacak olan Süveyş Kanalı, Hindistan ile olan deniz ticaretinin güzergahının değişmesine neden olacak ve bu bağlamda açılacak kanal, Orta Doğu ve Basra Körfezi’ne erişimi kolaylaştıracağı için buralarda ticaret canlanacaktı. Fakat Basra Körfezi’nde Osmanlı’ya ait vapurlar olmasına rağmen bunlar yalnızca körfez içinde bulunan sahillerin muhafazası için yeterli olup Süveyş’e kadar olan Osmanlı sahillerinde İngilizlere, Belçikalılara ve Fransızlara ait gemiler bulunmaktaydı. Ayrıca Irak’ın, Hicaz ve Süveyş ile münasebeti her taraftan fazla olup bu münasebetin geliştirilmesi için en doğru güzergâh; Basra’dan çevre denizler ve Kızıldeniz olmasına rağmen şimdiye kadar buralarda bulunan ticaret vapurları, Arapların yapıp kullandıkları derme çatma kayıklar olmasıyla beraber her sene hac ziyareti için İran’dan gelip giden hacılar, Necid içinden çöl yolunu geçmek zorundaydılar. Dolayısıyla buralarda ticaretin artması ve hacıların her sene çektiği zorluklar gibi sebepler, Bağdat Vilayetince dikkate alınmış, Dicle ve Fırat nehirlerinde işlettirilmek üzere Avrupa’ya vapur sipariş olunmuştu.²⁷⁵ Ancak daha önce Avrupa’dan sipariş olunan vapurlar, Bağdat ile Basra arasındaki ticarete zar zor yetişip, Dicle ve Fırat’ın yukarı taraflarında da vapur işlettirilmesi tasavvuru ve yukarıda belirtilen ihtiyaçların karşılanması için yetersiz kalmıştı.²⁷⁶

Bu konuda harekete geçen Midhat Paşa, kendinden önceki valiler tarafından Avrupa’dan sipariş olunan 5 vapura ilaveten 9 vapur daha sipariş etmiş ayrıca 10 beygir güncünden az güce sahip 6 adet ufak tekneler de satın almıştı. Bu filo, Umman-ı Osmani adlı bir şirketin çatısı altında toplanmıştı.²⁷⁷ Ancak Bağdat Valileri tarafından yapılan bu ıslahatlar ve Lynch Şirketi’ne rakip olabilecek bir yerli vapur kumpanyası kurma çalışmalarında gerek ekonomik gerek siyasi baskılar sonucu istenilen başarı elde edilememişti. Yine de tüm bu olumsuzluklara rağmen Dicle ve Fırat’ta güçlü bir seyrüsefain şirketi kurma çabaları yüzyılın sonlarında da devam etmişti. Zira Mezopotamya bölgesinde ve nehirlerinde güçlü bir Osmanlı idaresinin bulunmaması,

²⁷⁵ Mine Ersoy, age, s. 67-68

²⁷⁶ Ersoy, age, s. 115-116

²⁷⁷ Yaşar Yücel, agm, s.179

başta Lynch Kumpanyası vasıtasıyla İngilizler olmak üzere buralarda ticaret yapmak isteyen ve bölgenin stratejik konumunun değerinin farkında olan yabancı devletlere önemli imtiyazlar verilmesinin önünü açmaktaydı.

II. Abdülhamit'in saltanatı sırasında nehirlerde vapur işletme imtiyazı 1886 yılında Hazine-i Hâssa'ya devredilmişti. Bu yıldan itibaren Hazine-i Hâssa, bölgede bulunan nehirlerin ıslahı, Umman-ı Osmani vapurlarının düzenlenmesi, Lynch Şirketi'nin bölgedeki varlığından kaynaklı oluşan rekabetle uğraşmanın yanı sıra 1900 yılına kadar Umman-ı Osmani vapurlarının da dahil edildiği *Hamidiye Vapur Şirketi* kurma girişimlerinde bulunmuştu. Yapılan çalışmalar sonucunda ilk etapta Bağdat merkezli Hamidiye Şirketi tesis edilmiş ve bu şirket adına nehirlerde işletilmek üzere de Glasgow'da bulunan İngiliz Ritchie & Milne şirketiyle anlaşarak iki vapur inşası daha kararlaştırılmıştı.²⁷⁸

Bağdat arazi-i seniyye komisyonu reisi Recep Paşa'nın 4 Şubat 1893 tarihli raporuna göre; Dicle ve Fırat'ta kurulacak olan Hamidiye Vapur Şirketi'nden dolayı İngiltere'nin bölgedeki çıkarlarına hizmet eden Lynch Şirketi endişeye düşmüştü. Zira tüccarların yüklerini tamamen Umman-ı Osmani vapurlarıyla nakletmeleri, Lynch Kumpanyası'nın vapurlarının bir müddetten beri yük bulamayarak boş gidip gelmesine neden olmuştu. Böyle giderse kendi kendilerini tatil edeceklerini hissetmekteydiler. İngiltere Devleti ise Irak'ça beslemekte olduğu siyasî menfaatlerine sekte vurulmaması ve Hamidiye Şirketi'nin tesisine engel olmak için Lynch Kumpanyasını kullanmaktaydı.

Bu doğrultuda Lynch Kumpanyası tarafından Dersaadet'e bir vekil gönderildiği haber alınmıştı.²⁷⁹ Ancak 1905 yılına gelindiğinde heyet-i teftişîye müdürü Lütfullah Bey'in yazmış olduğu rapora göre ise; Lynch Kumpanyası'nın vapurlarıyla rekabet edemediğinden dolayı Hamidiye Kumpanyası vapurlarının varidâtı kötü durumdaydı. Bundan evvel Lynch vapurlarının nehirlerde seyrüseferden menedilmesi hakkında mütalaada bulunulmuş ise de Osmanlı'ya ait vapurların, Hindistan postalarını zamanında nakledebileceğine güven yoktu. Zira Lynch Kumpanyası'nın sahip olduğu vapurlardaki teknolojiye Osmanlı Devleti tarafından kurulan vapur kumpanyaları henüz vâkıf değildi. Daha önce kurulan Umman İdaresi vapurları ciddi anlamda ıslah edilmeye

²⁷⁸ Ekinci, age, s.139, Ayrıca Hazine-yi Hâssâ Nazırı Ohannes Efendi ile Makinist arasında imza edilen mukavelenin detayları için bkz. BOA, *HH.THR*, 207/8, H. 12.07.1321.

²⁷⁹ BOA, *Y.MTV*, 74-86, H. 04.02.1893

muhtaçtı ve Lynch vapurlarının haiz olduğu 7.5 mil hıza sahip değillerdi. Bunun dışında Lynch Kumpanyası, Hindistan postasını vakitlice sevk için vapurlarına duba bağlamaktaydı. Bu teşebbüsleri, Bağdat Vilayeti tarafından engellenmeye çalışılsa bile beş seneden beri hiçbir engelle karşılaşmaksızın vapurlarını dubalar ile seyrüsefer ettirmektedirler. Bu durumun ortadan kalkması için Hamidiye Kumpanyası'nın aynı teknolojiye sahip vapurlar tedârik etmesi gerekmektedir. Fakat bu husus zaman isteyeceğinden en azından Lynch'in dubalarının nehirlerden menedilerek Hindistan postasının Osmanlı Devleti'ne ait dubalarla nakledilmesi gerekiyordu.²⁸⁰

Kısacası Osmanlı Devleti, ticarete Mezopotamya'nın önemini farkına varmış ve kendi toprağı olan bu bölgede ticaretle elde edilecek gelirlerin, Osmanlı hazinesine girmesi adına vapur şirketleri kurma denemelerinde bulunmuştu. Ancak gerek Bağdat Valilerinin girişimleriyle ve gerek II. Abdülhamid'in teşvikiyle kurulan seyrüsefain şirketleri, bölgeye daha önceden gelmiş ve burada ticarete hâkim olmuş İngiltere Devleti'yle rekabette başarılı olamamıştı. Zira bu dönemdeki çeşitli siyasi ve ekonomik etkenler, Osmanlı vapurlarının rekabet gücünü zorlamış, Lynch Kumpanyası'nın bölgedeki etkisini sürdürmesine ve giderek artmasına olanak sağlamıştır.

2.2 Nehirlerde Osmanlı-İngiliz Ortak Vapur Şirketi Kurma Tasarısı

İngilizlerin Dicle ve Fırat nehirlerini politik olarak önemli görmesinin nedenlerinin; Hindistan'a giden en kısa ulaşım güzergâhı üzerinde bulunması ve diğer devletler tarafından sömürge yoluna yapılacak herhangi bir tehdidi bertaraf etmedeki stratejik konumu olduğundan daha önce bahsetmiştik. Bu unsurlara ek olarak 1907 yılında İran'da Mescid-i Süleyman şehrinde petrolün keşfi, bölgeyi önemli kılan itici güçlerden bir diğerini oluşturmuştu. Bu petrolün çıkarılması ve taşınması bağlamında ulaşım projelerini hayata geçirmek ve yabancı devletler tarafından Osmanlı hakimiyeti altında bulunan bu bölgede imtiyaz sahibi olmak mühim bir mesele halini almıştı.²⁸¹ Bu doğrultuda XIX. yüzyılın sonlarında yeni bir ulaşım projesi olarak Bağdat Demiryolu meselesi zuhur etmiş, bu mesele yabancı devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki nüfuz mücadelesinde kritik bir hal almış ve yeni bir rekabet ortamı oluşturmuştu. Bağdat Demiryolu projesi çerçevesinde şekillenecek meseleler arasında Dicle ve Fırat üzerinde ulaşım konusu da vardı. Nitekim 1909 yılının Ekim ayında İngilizler,

²⁸⁰ BOA, HH. THR, 206/66, 18.04.1905.

²⁸¹ Burcu Kurt, age, s.15

Bağdat'tan Kuveyt'e demiryolu döşenmesine dayanan bir projeyle Bâbiâli'ye başvurdular. Bu projeye ek olarak Osmanlı Hamidiye Vapur Şirketi'nin, İngiliz Lynch Kumpanyası'yla birleştirilmesine dayalı bir tasarı da vardı.²⁸² Bu tasarı: iki şirketin birleştirilerek Osmanlı'da “Société Anonyme Ottomane de Navigasyon sur le Tigre, l'Euphrate et le Chatt-el-Arab (*Dicle, Fırat ve Şatt'ül-Arap Üzerindeki Anonim Osmanlı Seyrüsefer Şirketi*)” adı altında kayıtlı tek bir seyrüsefer şirketi olarak kurulması ve bu şirketin, Osmanlı hukukuna tabii olup, Dicle üzerinde Basra ile Musul arasında ve Fırat üzerinde Basra ile Meskene (Belis) arasında münhasıran seyrüsefer haklarına sahip olmasını içermektedir. Şirketin idaresinde; 4 Osmanlı tebaasından ve 4 İngiliz tebaasından kişiler olup bu idarenin başkanlığı bir İngiliz tarafından yönetilecekti. Bu düzenleme 75 yıl yürürlükte olacaktı. Ayrıca Şirketin ödenmiş sermayesinin yarısı İngilizlerin elinde, yarısı da Osmanlı Hükümeti'nin elinde olmak üzere 322.000 sterlin olarak belirlenmiş ancak şirketin sermayeyi 500.000'e, ihtiyaç halinde 1.000.000'a çıkarabilmesi uygun görülmüştü. Osmanlı Hükümeti, Hamidiye Şirketi'nin vapurları, fabrikası, şerefyesi vb. için tamamı ödenmiş hisselerden 161.000 sterlin alacak, diğer kısım ise Fırat ve Dicle Buharlı Seyrüsefer Şirketi hissedarlarına gidecekti.²⁸³

İngiltere tarafından Lynch Kumpanyası aracılığıyla ortaya atılan bu ortak şirket kurma tasarısı Osmanlı yetkilileri tarafından başta olumlu karşılsa bile Hamidiye vapurlarını satın alıp Dicle ve Fırat'ta Osmanlı Devleti ile ortak bir seyrüsefer şirketi kurmaya talip olacak farklı kişiler ve devletler ortaya çıkacaktı. Bunlardan en önemlisi Deutsche Bank aracılığıyla Almanya Devleti idi. Bir diğer önemli şirket ise Sir G. Mackenzie'nin yönettiği İngiliz-Hindistan buharlı seyrüsefer şirketi idi.²⁸⁴ Ayrıca Irak'ın yerli sermayedarları, nehirlerde seyrüsefer işletmeciliğine talip olacak ve Lynch-Hamidiye ortak girişimine muhalefet edecek önemli diğer taliplerdi. II. Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonra kurulan meclise taşınacak olan bu imtiyaz meselesi uzun bir süre çözülemeyecek, iç ve dış karışıklıklara da sebep olacaktı. Bu konuyu bir sonraki bölümde detaylı bir şekilde ele alacağız.

²⁸² Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye II*, İstanbul 1975, s.1084.

²⁸³ IOR/L/PS/18/B199, “Memorandum Respecting The Navigation Of The Tigris and Euphrates”, Qatar Digital Library, s.108-109 (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x00021a), E.T. 21.12.2023

²⁸⁴ Aynı yer.

2.3 Meclis-i Mebusan'da Lynch İmtiyazı Meselesi

1876'da II. Abdülhamit'in Osmanlı Devleti'nin başına geçmesinden sonra Kanun-i Esasî'yle birlikte ilan edilen I. Meşrutiyet rejimiyle kurulan Meclis-i Mebusan, tatil ettirilmişti. Aradan 33 yıl geçtikten sonra 23-24 Temmuz 1908 tarihinde meclis yeniden toplanmaya çağırılmış ve II. Meşrutiyet dönemi başlamıştı. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra en güçlü siyasi teşkilat haline gelen İttihat ve Terakki Fırkası, siyasi otoriteyi elinde toplayana kadar birtakım sorunlar yaşamıştı. Bu sorunlardan en büyüğü 13 Nisan 1909 tarihinde 4. Avcı Taburuna bağlı askerlerin “Şeriat” talebiyle İttihat ve Terakki'ye karşı ayaklanmasıydı²⁸⁵. 11 gün süren ve İstanbul'a gelen Hareket Ordusunun müdahalesi ile sona erdirilen ayaklanma neticesinde; II. Abdülhamit tahttan indirilmiş yerine Mehmed Reşat başa geçmişti. Aynı zamanda hem Abdülhamit'e bağlılığı hem de İttihat ve Terakki ile iyi ilişkiler kurmuş olan Hüseyin Hilmi Paşa kabinesi kurulmuştu. Böylece ikinci defa sadrazamlığa getirilmiş olan Hüseyin Hilmi Paşa, bu defa da pek başarılı olamayacaktı²⁸⁶. Hüseyin Hilmi Paşa'nın istifa etmesine sebep olacak en önemli olaylardan birisi Lynch imtiyazı meselesiydi.²⁸⁷ Ayrıca Mehmet Reşat'ın başa geçmesiyle beraber Hazine-i Hâssa'ya ait tüm emlak-ı seniyyenin, Maliye hazinesine devri kapsamında daha önce II. Abdülhamit tarafından Hazine-i Hâssa'ya verilen Dicle ve Fırat'ta vapur işletme imtiyazı da Maliye hazinesine devredilerek, Hamidiye vapur Kumpanyası olarak adlandırılan kurumun ismi İdare-i Nehriyye olmuştu.²⁸⁸

İngiltere, Mezopotamya'da kurduğu ticarî ve siyasî nüfuzu hiçbir devlete kaptırmak istemiyordu. Bu nüfuzun gücünü anlatan bir örnek ise Bağdat'ın en tantanalı ve yüksek iki binasında oturanlardan ikisinin de İngiliz olmasıdır. Nitekim bu binalardan biri İngiliz Baş konsolosunun ikametgâhıydı. Üzerinde çoğunlukla onun bulunduğu katta bir İngiliz bayrağı dalgalanmaktaydı. Önünde ise küçük bir maiyet harp gemisi demir atarak yerleşmişti. Öyle ki bu bina basit halk üzerinde korku verici bir saray gibiydi²⁸⁹. Dolayısıyla bu dönemde ortaya çıkan rekabet ortamında Hüseyin Hilmi Paşa kabinesi özellikle Almanya, İngiltere ve Irak'ın yerli sermayedarları arasında kalmıştı. Lynch Kumpanyası, 1909 yılında Bâbîâli ile ortak bir seyrüsefain şirketi tesis etmek hususunda hararetle bir müzakerâta girişmişti. 1908'de yeni kurulan Meclis-i Mebûsan'da Bağdat

²⁸⁵ Azmi Özcan, “Otuz Bir Mart Vakası”, *DİA*, XXXIV (2007), s.10

²⁸⁶ Mahir Aydın, “Hüseyin Hilmi Paşa”, *DİA*, XIII (1998), s.550

²⁸⁷ Ahmet Ali Gazel, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Lynch İmtiyazı Meselesi ve Hüseyin Hilmi Paşa'nın İstifası”, *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, XIII (2001), s. 259

²⁸⁸ Burcu Kurt, age, s.19

²⁸⁹ Babanzade, age, s.103

mebusu olarak seçilen Babanzade İsmail Hakkı,²⁹⁰ İngilizlerin Basra'yı hatta tüm Irak'ı kirletmesi karşısında dehşete düştüğünü belirtmişti. Buharlı vapurların Dicle'nin ekolojik rejimine uygun olmaması; İngilizlerin, ticaret kapasitesini artırmaya yönelik faaliyetlerinde daha saldırgan bir hale gelmesine yol açmıştı. Bu durum nehirlerin ve bölgenin ekolojik açıdan giderek bozulmasını da beraberinde getirmişti.²⁹¹ Ayrıca Babanzade İsmail Hakkı, Dicle ve Fırat'ta yerli seyrüsefer şirketlerinin teşvik edilmesinin de taraftarıydı. Ona göre Osmanlı Devleti kendi sahillerinde belirli ve işlek hatlar üzerinde vapur çalıştırmaya muktedir birkaç kumpanya kurup ortaya çıkarmaktan aciz bir millete sahipse bu devletten ümidi tamamen kesmek gerekirdi.²⁹² Bunun haricinde İngilizlerle ortak bir vapur şirketi tesisine Meclis-i Mebusan'da 30 Aralık 1908'de 62 oy toplayarak diğer bir Bağdat vekili olarak seçilen Sason (Hasgayl)²⁹³ Efendi de şiddetle karşı çıkmakta ve yerli halkı örgütlemekteydi. Sason Efendi, Osmanlı Devleti'nin İngilizlerle ortak bir vapur şirketi tesis etme projesine dair görüşlerini 31 Mayıs 1909 tarihinde Tanin'de yayımladığı bir makaleyle dile getirmişti. Buna göre; Irak'taki ticaretin biri Osmanlı Devleti'ne bağlı diğeri ecnebi bir devlete bağlı olan iki kumpanyanın eline kalmış olmasını tenkit etmiş ve bölgede taşınması gereken malların çokluğuna mukabil bu kumpanyaların vapurlarının yetersiz kalması, navlun fiyatlarının fahiş derecede yüksek olmasına rağmen Bağdat'ın yerli halkının da vapur celp edip ticarete katkıda bulunamaması kabul edilebilir değildi. Bağdat mebusunun değindiği bir diğer nokta da Hâzine-i Hâssa'ya bağlı Hamidiye Vapur Kumpanyası'nın, edindiği tecrübelerden sonra beş seneden beri bu nehirlerde bir vapur şirketi işlettiremeyeceğinin farkına varması ve vapurlarını, Osmanlı sancağı taşıması şartıyla Lynch Şirketi'ne satma tasarısında bulunmasıydı. Sason Efendi'ye göre bu tasarının neticesiz kalması şükredilecek bir durum olup Irak, yabancı bir devletin hakimiyetinden kurtulmuştu. Sason Efendi'nin önerisi ise burada nehir yolu ticaretinin, yerli halka açılarak yabancı bir devlete verilmiş olan izinlerin, yerli halka verilmesiydi. Zira bu hakkın asıl sahibi

²⁹⁰ Lynch imtiyazı meselesinin gündem olduğu dönemde Bağdat mebusu olarak görev yapmış olan Babanzade İsmail Hakkı'nın hayatı hakkında bilgi için bkz: Davut Hut, "II. Meşrutiyet Döneminde Bir Osmanlı Entellektüeli: Babanzade İsmail Hakkı (1876-1913)", *Tarihimizden Portreler Osmanlı Kimliği*, İstanbul 2013, ed. Zekeriya Kurşun ve Haydar Çoruh, s.101-122

²⁹¹ Camille Lyans Cole, "Precarious Empires: A Social And Environmental History of Steam Navigation on The Tigris", *Journal of Social History*, 50/1 (2016), s.94

²⁹² Babanzade, age, s.22

²⁹³ Bağdat'ın en nüfuzlu isimlerinden biri olan Yahudi Sason Hasgayl Efendi hakkında bilgi için bkz. İhsan Güneş, *Türk Parlamento Tarihi Meşrutiyete Geçiş Süreci II*, 1997, s.281; Emine Şahin, "II. Meşrutiyet Dönemi Bağdat Vilayetinde 1908 Seçimleri ve Bağdat Mebusları", *Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24/44 (2022), s.6; Burcu Kurt, Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: *Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)*, İstanbul 2009.

olan Osmanlı milletine verilmemesi demek hükümetin vatanperverlikten uzak bir tutum sergilediğini göstermekteydi.²⁹⁴

Meclisi çalkalayan İngilizlerle ortak vapur şirketi kurma tasarısından başka Hamidiye vapurlarının satın alınması konusunda George Mackenzie adına çalışan Mr. Theodoridi ve Mr. Callos isimli kişiler Bâbîâli'ye başvursalar da İngiliz Elçisi Sir Gerard Lowther, tek ciddi başvuru sahibinin Lynch Kumpanyası olduğunu teyit etmişti. 12 Haziran 1909'da Sir Lowther'dan Edward Grey'e gönderilen bu telgrafta aynı zamanda Sason Efendi'nin İngiltere-Osmanlı ortak vapur şirketi kurma girişimini değerlendirdiği makalesinden bahsetmiş, Lowther bu hususta Hüseyin Hilmi Paşa ile görüşmüştü. Paşa, Lynch Şirketi'nin temsilcisiyle müzâkerelerin olumlu ilerlediğini ve hükümetin bu plan konusunda tamamen iyi niyetli olduğunu söylemiş; Sason Efendi'nin, ülkenin kaynaklarının açılması için yabancı sermayenin getirilmesinin şart olduğunu ve Türk girişimcilerinin yardımını almadan bu görevle başa çıkılmasının mümkün olmadığını belirten ve dayanağı sağlam olmayan görüşlerini de eleştirdiğini belirtmişti.²⁹⁵

Edward Grey ve Sir Lowther arasında yapılan bu muhaberâtta diğer önemli nokta Edward Grey'in nehirlerde kurulacak yeni bir vapur şirketi imtiyazının kesinlikle İngiltere tarafından alınması gerektiğini vurgulamasıydı. Nitekim başka bir Türk şirketi imtiyazı almak için uğraşmakta ve Deutsche Bank'ın desteğini almaktaydı. Bu imtiyazın Büyük Britanya'nın Mezopotamya'daki çıkarları açısından hayati öneme sahip olduğunu belirten Grey, bunu elde etmek için ellerinden geleni yapmaları gerektiğini bildirmişti.

296

Bağdat Mebusları Babanzade İsmail Hakkı ve Sason Efendi'den başka Zor mebusu Hızır Lütfi Bey de bölgede İngilizlere verilecek imtiyaz tasarısına muhalif olan önemli kişilerdendi. Nitekim Lütfi Bey, Zor'dan Meskene'ye ve Zor'dan Bağdat'a kadar nakliyatın bölge eşrafının katılımıyla oluşturulacak yerli bir şirket tarafından sağlanması için gayret göstermekteydi. Fakat hükümet Osmanlı-İngiliz anonim vapur şirketi tasarısına daha olumlu baktığından bu plan neticesiz kalmıştı.²⁹⁷

²⁹⁴ Sason Efendi, "Dicle Nehirlerinde Seyrüsefain", *Tanin*, 31 Mayıs 1909, s.2

²⁹⁵ IOR/L/PS/10/88/2, "Mesopotamia: Navigation of Tigris + Euphrates; Euphrates + Tigris Steam Navigation Co; Hamidieh Co.", s.232, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100031558831.0x000002), E.T. 21.12.2023

²⁹⁶ Aynı Belge, s.231

²⁹⁷ Kurt, Age, s.21

Bahsedilen imtiyazın İngilizler tarafından alınması konusunda Hilmi Paşa Kabinesi olumlu dönütler verse bile hükümetin, Meclis-i Mebûsan'ın onayını alması gerekti. Mecliste en büyük sorun Sason Efendi'nin güçlü muhalefeti, bu mebusun Meclis üyelerini ve yerli halkı örgütlemesiydi. İngilizler, Sason Efendi'nin her ne kadar Osmanlı tebaasının haklarını savunan bir vekil olarak görünse de Almanya'nın desteğini aldığı kanaatindeydi.²⁹⁸

Bu konuyla alakalı Tanin Gazetesinde görüşlerini dile getiren bir başka kişi olan Hüseyin Cahid'e göre; zaman geçmesine rağmen Lynch Kumpanyası'yla-Osmanlı Devleti'nin ortak bir şirket kurma girişimi bir türlü sonuçlandırılmamıştı. Nitekim Lynch sorunu öncelikle bir Alman entrikası, ikinci olarak kişisel çıkar meselesi, üçüncüsü hırs meselesiydi. Dış entrikalar sonunda ülkeyi büyük bir krize sürüklemişti. Üstelik ülkenin kaderiyle oynayanlar, tüm sorumluluğu Meclis-i Mebûsan'a yükleyerek bencil politika izlemeyi başarmışlardı. Halkı kandırmaya, milletvekillerinin yüksek prensiplerinden faydalanmaya, vatanseverlik duygularını kışkırtmaya, kabineyi düşürmeye çalıştılar. Almanlar bundan iki şekilde kazançlı çıkacaklardı; İlk olarak bir İngiliz projesi olan Dicle ve Fırat'ta Osmanlı Devleti'yle ortak vapur işletme girişimi engellenecek böylece Almanların, Irak'taki ticari üstünlükleri tartışmasız hale gelecekti. İkinci olarak, onların entrikaları sonucunda iktidara gelen ve her türlü sağduyuya meydan okuyarak İngiltere'ye darbe indirmeye çalışan kabine sayesinde bu işten yine Almanlar kârlı çıkacaktı.

Ayrıca yazar, Lynch meselesinin bir parti politikası olmaktan öte Osmanlı iç ve dış politikasını altüst edebilecek ulusal bir sorun olabileceğini de belirtmişti. Alman bakış açısını anlamak için İstanbul'da Almanya tarafından yayımlanan *Osmanischer Lloyd* gazetesine bakmak yeterliydi. Almanların en büyük isteği Bağdat demiryolu hattını tamamlamaktı. Dicle ve Fırat'ta nehir yolu ulaşımı düzgün bir şekilde organize edildiğinde demiryoluna gerek kalmayacağını biliyorlar ve bunun gerçekleşmesinden korkuyorlardı. Önce demiryolu yapıp orada ticari nüfuzlarını kurduktan sonra da nehirlerde seyrüsefer meselesini gündeme getireceklerdi. Hüseyin Cahid, “Lynch sorununa karşı çıkmanın Türkiye'nin değil, Almanya'nın yararına olduğunu anlamalıyız.” Demekle de önemli bir uyarıda bulunmuştu.

²⁹⁸JOR/L/PS/10/88/2, “Mesopotamia: Navigation of Tigris + Euphrates; Euphrates + Tigris Steam Navigation Co; Hamidieh Co.”, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100031558831.0x000002), E.T. 21.12.2023 s.229.

Osmanischer Llyod Gazetesi, İngilizlerin, Osmanlı Hükümeti üzerindeki nüfuzuna dair de algı yapmaktaydı. Zira 25 Kasım'da İngiliz baş tercümanının İttihat ve Terakki'nin özel bir toplantısı sırasında meclise gittiğini duyurmuş ve bu, Osmanischer Lloyd'un doğru ya da yanlış en küçük habere nasıl sahte bir anlam yüklemeye çalıştığını göstermişti. Aynı gün, “böyle bir şirketin kurulması kabine için aslında bir zafer olamaz” diye yazmışlardı. Bâbîâli'deki İngiliz nüfuzunun her geçen gün artmasından bahsetmekle ayrıca Lynch sorunu nedeniyle kabinenin düşeceğini de yazmışlardı.²⁹⁹

Tanin Gazetesinde Lynch meselesiyle ilgili olarak Almanların, Osmanlı önde gelenlerini ve halkını, İngilizlere karşı kışkırttığı iddiasını, Almanlar yalanlamışlardı. Nitekim 13 Aralık 1909'da İstanbul'da bulunan İngiliz maslahatgüzarına Sir Charles M. Marling'i ziyaret eden Alman Büyükelçisi, Tanin'de yayımlanan makaledeki iddianın hiçbir dayanağı olmadığını söyleyerek büyükelçiliğindeki tercümanlara, projeye karşı muhalefeti teşvik edecek hiçbir şey yapmamaları yönünde en katı emirleri bizzat kendisinin verdiğini belirtmişti. Kendisi de bu projeye karşı kesinlikle tarafsız bir tutum sergilemeye dikkat etmişti; ancak elbette kişisel görüşü sorulduğunda planın esasına bakıldığında, İngiltere'nin baskı yapmasına biraz şaşırıldığını söylemekte özgür olduğunu da düşünmekteydi.³⁰⁰

Tanin Gazetesinde, İngilizlerle ortak bir seyrüsefain şirketi kurma tasarısına karşı muhalefetin oluşmasının müsebbibi olarak Almanların işaret edilmesi bunun da ötesinde Mahmud Şevket Paşa ile Von der Goltz'u İttihat ve Terakki Cemiyeti'ni yıkıp Alman yanlısı bir hükümet tesis etmeye çalıştıkları şeklindeki eleştirileri, nihayetinde Divan-ı Harp kararıyla bu gazetenin 22 Aralık 1909 tarihinde kapatılmasına neden olmuştu.³⁰¹

Lynch Şirketi'ne imtiyaz verilmesi hususunda hükümeti sert bir dille eleştiren gazetelerden bir diğeri Sada-yı Millet Gazetesi idi. Bu gazetede 29 Kasım 1909 tarihinde yayımlanan bir makaleye göre; Lynch imtiyazı meselesi eğer kabinenin istediği şekilde neticelenirse, Irak'ın istikbali tehlikeye düşecekti. Nitekim bu imtiyaz meselesine benzer daha önce Süveyş Kanalı meselesi yaşanmıştı. Süveyş Kanalı açıldıktan sonra İngiltere Devleti, İsmail Paşa'nın hisselerini 175 milyon franka satın alarak şirketin en büyük hissedarı olmuştu. Hindistan'a giden ticaret yollarının

²⁹⁹ Hüseyin Cahid, “Lynch Meselesinde Müessirât”, *Tanin*, 11 Aralık 1909.

³⁰⁰ IOR/L/PS/10/88/2, “Mesopotamia: Navigation of Tigris + Euphrates; Euphrates + Tigris Steam Navigation Co; Hamidieh Co.”, s.167, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100031558831.0x000002), E.T. 21.12.2023

³⁰¹ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 2013, s.311

güvenliğini sağlamak siyasetiyle yapılan bu hamle yeterli gelmemiş, nihayetinde Mısır işgal edilmişti. Bu doğrultuda eğer Lynch Şirketi'ne böyle bir imtiyaz verilirse Irak'ın sonu da Mısır gibi olacak ve işgal edilecekti. Fakat İngiltere'nin itimadını kazanmak için bir tecrübeli ve iki tecrübesiz vekilden oluşan Osmanlı heyeti, Lynch Şirketi'yle ortak bir Osmanlı vapur şirketi kurulması teklifini onaylamışlardı. Verdikleri bu imtiyazın vahametini birkaç gün sonra anlasalar bile bu sözden dönmenin imkânı yoktu. Çünkü bu sözden dönseler İngiltere'nin itimadını tamamen kaybetmek tehlikesi bulunmaktaydı. Diğer taraftan Osmanlı mebuslarının ve halkının Lynch imtiyazına karşı muhalefeti, hükümeti zor duruma düşürmekteydi. Halkı ve meclisi teskin etmek için ise hükümet, nehirlerde işleyen vapurlarda yabancı devlet bayrağı bulunmayacağını bildirmekteydi. Sada-yı Millet Gazetesinin devlet ileri gelenlerine bu tarz ithamlarda bulunması ve halkı galeyana getirecek tarzda makaleler yayımlaması gibi nedenlerden dolayı kaderi Tanin Gazetesiyle aynı olmuş ve Divan-ı Harp kararıyla kapatılmıştı.³⁰²

Dicle ve Fırat'ta ortak bir şirket kurma girişimi yalnızca bölgede nüfuzunu artırmaya çalışan Almanların değil, Irak'ın yerli zenginlerinin ve Meclis-i Mebûsan'daki Bağdat Mebuslarının dahi hoşuna gitmemişti. Bu konu zamanla öyle bir hal aldı ki Bağdat ve Basra'da İngiliz karşıtı gösteriler düzenlenmeye başlamıştı. Bu protestoların önemli bir örneği, 20 Aralık 1909 tarihinde daha önce nehirlerde vapur işletme taleplerinde bulunan Abdülkadir Hudeyriade ve Mahmut Şabenderzade önderliğinde Bağdat'ın Azzamiye Meydanı'nda düzenlenen geniş katılımlı eylemdi.

Yapılan bu gösterinin ardından toplumun Müslüman, Musevi ve Hristiyan kesimlerinden elli kişi seçilip şikayetlerini iletmek üzere vilayete gönderilmişti. Vali ile görüşen temsilciler, Irak'ın Osmanlı egemenliği altında kalması noktasında hayati bir öneme sahip olan bu meselenin bir an önce Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına uygun olarak çözümlenmesini istemekteydiler.³⁰³ Bunun için Dahiliye Nezareti'ne durumun aciliyetini ve önemini anlatan pek çok telgraf çekilmişti. Bu telgrafların altında başta Hudeyriade ve Şabenderzâde ailelerine mensup kişilerin imzaları bulunmakla birlikte Yusuf Şantub, Muhtarzade Necip, Hayyatzâde Abdülcebbar, Danyelzade Menahim,

³⁰² “Vatan Namına Lynch Meselesi”, *Sada-yı Millet Gazetesi*, 29.11.1909, s.1; Kurt, age, s. 22

³⁰³ BOA, *Dahiliye Nezareti. İdare (DH.İD)*, 130-6, 27.04.1331; Kurt, Age, s.28

Yahuda Zülûf, Salih Sason, Caferizade Mehmet, Seyyid Ahmet, el-Câsim, Seyyid Mahmut³⁰⁴ gibi isimler de yer almaktaydı.

Bu telgraflara cevaben Dahiliye Nezareti tarafından, İdare-i Nehriyye vapurlarının ecnebilere devri hususunda ortaya atılan söylemler yalanlanmış, Lynch ve İdare-i Nehriyye vapurlarının birleştirilerek kurulacak olan Osmanlı Anonim Seyrüsefer Şirketi'nin hükümetçe lüzum görülürse otuz yedi yıl sonra feshedilebileceği gibi şartlara tabi olduğu anlatılmıştı. Bundan başka Lynch meselesi henüz bir karara bağlanmamışken hükümetçe yapılacak anlaşmanın devlet hukukuna ve Bağdat'ın menfaatlerine aykırı olmayacağı lazım gelen kişilere vilayet tarafından tebliğ edildikten sonra buna rağmen halk arasında sükût sağlanamazsa heyecana sebep verenlerin hakkında kanun icrası uygun görülmüştü.³⁰⁵

Bu hususta 5 Ocak 1910'da Konsolos Crow'dan Mr. Marling'e gönderilen bir telgrafta; İstanbul'da bulunan Bağdat Mebuslarının konuyla ilgili Bağdat ve Basra'daki dostlarına gönderdikleri telgrafların, İngiliz karşıtlığının göstergesi olduğu bildirilmişti. Ayrıca pek çok gazetede Lynch planını protesto eden makaleler yayımlanmıştı. Özellikle eğitimsiz yerliler arasında nehirdeki gemi taşımacılığının bir İngiliz tekelinin eline geçmek üzere olduğuna dair huzursuz bir duygu hâkim görünmekteydi. 30 Aralık'ta Bağdat valisi, Hristiyan ve Yahudi cemaatlerinin rahiplerini bir araya toplayarak büyük bir kalabalığın önünde, sadrazamdan alınan, vapurların kendilerine ait olduğunu bildiren bir telgrafi okumuştı. Buna göre; Osmanlı'ya ait vapurlar İngilizlere devredilmeyecek yalnızca İngilizlerle ortak bir Türk şirketi kurulacaktı. Bağdatlı tüccarlar arasından seçilen dört Osmanlı tebaasının yönetim kuruluna alınacağını; yeni şirketin hisselerinin bir kısmının Bağdat'ta satışa sunulacağını; şirketin hisselerinin yabancılara satılmayacağını, hala değerlendirilmekte olan birleşmede herhangi bir sakınca bulunmadığını anlatmıştı.³⁰⁶

Nihayetinde Meclis-i Mebûsan'ın 11 ve 13 Aralık 1909 tarihlerinde gerçekleşen oturumlarında Lynch imtiyazı meselesi tartışıldı. Hükümetin nehirlerde tek el yaratacak bir imtiyaz vermesi ve hazine üzerinde yük oluşturacak olmasına dair bir önerge sunulmasına rağmen Hilmi Paşa Hükümeti güven oyu almayı başarmıştı ve bir imtiyaz

³⁰⁴ BOA, *DH.İD*, 130-6, 27.04.1331, Lef. 19-20; Lynch imtiyazına muhalif isimler hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Kurt, age, s.60

³⁰⁵ BOA, *DH.İD*, 130-6, 27.04.1331

³⁰⁶ J.E. Crow, Aynı belge, s. 156.

tasarısı kabul edilinceye kadar, hazineden herhangi bir ücret talep edilmemesi koşuluyla iki şirketin birleştirilmesi işlemini sonuçlandırma yetkisi verilmişti.³⁰⁷ Ancak güven oyu almayı başarsa bile Hüseyin Hilmi Paşa, 28 Aralık 1909 tarihinde istifa etmişti.³⁰⁸ Nitekim Basra ve Bağdat mebuslarının yanı sıra Divaniye Mebusu Mahmud Şevket Paşa'nın da muhalefetiyle karşılaşan sadrazam, baskılara daha fazla dayanamamıştı.³⁰⁹ Bununla birlikte Hüseyin Hilmi Paşa Hükümeti, 13 Ocak 1910 tarihinde yeni hükümet kurulana kadar müstafi hükümet olarak görevini sürdürmüştü.³¹⁰

Bundan sonra Roma Büyükelçiliği yapmakta olan İbrahim Hakkı Paşa, yeni Sadrazam olarak seçilmiş ve Mahmud Şevket Paşa'yı, Harbiye Nazırlığına getirmişti. Dolayısıyla Hakkı Paşa'nın göreve başlar başlamaz ilk işi; İngilizlerle, Lynch imtiyazına dair yapılan olumlu görüşmeleri tersine çevirmek olmuş, İngilizlerin Irak'la ilgili diğer imtiyaz tasarılarını dahi reddetmişti.³¹¹ 1830'lardan beri nehirlerde seyrüsefain faaliyetlerinde bulunan ve burada ticarete büyük katkısı olan İngilizlerin, uzun bir süredir ortak bir seyrüsefain şirketi kurulması adına verdiği mücadele ve Osmanlı Devleti'nin olumlu tavır ve vaatlerinin ardından bu şekilde bir tutum sergilemesi, Sina Akşin'in de belirttiği gibi İttihat Terakki Cemiyeti'nin, İngilizlerle olan ilişkilerinde bir dönüm noktası olarak değerlendirilebilir.³¹²

2.4 Fırat ve Dicle'de Osmanlı Tebaasına Verilen İmtiyazlar

Bu kısımda, Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa döneminde, İngiltere ile yapılan ortak seyrüsefer şirketi muhaberelelerinin olumsuz gidişatı sonucunda Osmanlı Hükümetinin nehir ticaretini yerel girişimcilere açma sürecinden ve Irak'ta vapur işletme izni verilen bazı girişimcilerden bahsedilerek bu girişimcilere hangi şartlar altında izinler verildiği ele alınacaktır.

Hilmi Paşa'nın sadrazam olduğu yıllarda İngiltere ile yapılan ortak bir seyrüsefain şirketi kurma üzerine muhabereleler devam ederken Osmanlı Devleti, Meclis-i Mebusan'da bilhassa Bağdat Mebusu Sason Efendi tarafından oluşturulan muhalefet karşısında nehirlerde vapurlarını seyrüsefer ettirmek üzere yerli girişimcilere de izin

³⁰⁷ IOR/L/PS/18/B199, "Memorandum Respecting The Navigation Of The Tigris and Euphrates", s. 110, (https://www.gdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x00021a), E.T. 21.12.2023

³⁰⁸ Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, İstanbul 1971, s.94

³⁰⁹ Ahmad, age, s.93

³¹⁰ Mustafa Malhut, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları (1908-1914)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2009, s.25.

³¹¹ Malhut, age, s.26

³¹² Sina Akşin, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, Ankara 2009, s. 274.

vermeye başlamıştı. Bağdat Valisi tarafından Osmanlı tebaasına verilen bu izinlere Sir G. Lowther itiraz etse de Osmanlı bu hakkı saklı tutmayı başarmıştı.³¹³

Hükümetin el değiştirmesinin ardından İngiltere, Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuzunu giderek yitirmekteydi. Nitekim İbrahim Hakkı Paşa Sadareti döneminde bölgede İngilizlere değil, “bu hakkın asıl sahibi olan”³¹⁴ yerli girişimcilere seyrüsefain izinleri verilmesi fikri daha da kuvvetlenmişti. Ayrıca Bağdat yoluyla ve transit suretiyle İran’a yıllık bir buçuk milyon liralık emtia ithal edilmekle beraber ihracat da günden güne artmaktaydı. Buna da bölgede bulunan Lynch Şirketi’ne ait 3 adet vapur ve Hamidiye Şirketi’ne ait vapurlar yeterli gelmemekteydi. Öyle ki Basra ile Bağdat arasındaki navlun Basra ile Londra arasındaki navlunla eşit miktara ulaşmıştı. Bundan dolayı çözüm olarak Dicle Nehri üzerinde işlemek suretiyle Osmanlı tebaasından bazı kişilerin seyrüsefain şirketi kurmasının teşvik edilmesi önerilmişti.

Bundan başka Bağdat Valisi Necmeddin Bey’e göre İran Hükümeti tarafından Karun Nehri’nde seyrüsefer için bir İngiliz Kumpanyası’na imtiyaz verilmesi ve bazı İngiliz sermayedarlarının teşvik edilmesiyle Basra’nın karşısında bulunan Muhammara kasabası ile İran’ın içine kadar tesis edilmeye çalışılan yeni bir ticaret yolunun, Osmanlı ticaretini büyük ölçüde zarara uğratacaktı. Vali, Dicle ve Şattülarap Nehirleri’nde seyrüsefain yoluyla yapılan ticaret kazancının İran ve İngiltere’ye kaptırılmaması gerektiği konusunda Bâbîâli’yi uyarmıştı.

Dikkat çeken diğer bir husus, İngilizler yalnızca Fırat Nehri’nde işletmek üzere iki vapur için Osmanlı Devleti’nden imtiyaz almıştı. Dicle Nehri için böyle bir imtiyaz verilmemesine rağmen müsamaha gösterilmekle 50-60 seneden beri İngiliz vapurları bu nehirde de işletilmekteydi. Aynı zamanda İngiltere, Lynch Kumpanyası vasıtasıyla burada nüfuzunu artırmış, ticarete büyük ölçüde hâkim olmuştu. Bu durumda valinin önerisi; Osmanlı tebaasından kişilere seyrüsefain şirketleri kurdurulmasıydı. Görülen o ki, valinin önerisi Bâbîâli tarafından kabul edilmiş ve Bağdat’ın ileri gelenlerine Dicle ve bazen Fırat Nehri’nde vapur, duba, römorkör vs. işletmesi hususunda imtiyazlar verilmişti. Aga Cafer Çelebi-Abdülkadir ed-Dana, Yakup İsai Paşa, Muhammed Cemil ve Ortakları, Hüseyin Ferid isimli şahıslar seyrüsefain imtiyazı alan kişilerdi.³¹⁵

³¹³ Aynı yer.

³¹⁴ Sason Efendi, Agm, s.2

³¹⁵ BOA, *DH. İD*, 52-8, M. 17.02.1909

Bölgede seyrüsefer kumpanyası işletmek için yapılacak her türlü müracaat Bağdat Vilayeti'nin değerlendirmesi sonucunda uygun görülürse kabul edilecekti. Nitekim bu imtiyazlardan biri Sadrazam Hilmi Paşa Hükümeti ile İngilizlerin ortak şirket kurma tasarısı üzerine görüştüğü dönemlerde 1909 yılında Aga Muhammed Cafer'e verilmişti. Aga Cafer, Fırat Nehri'nde dubalarla birlikte iki vapur işletme hakkına sahip olmuştu. İngilizlere göre bu adamın Fars ortakları vardı ve Hamburg-Amerika hattının yerli acentesi olan Alman firması Wönkhaus & co.'dan mali yardım aldığına şüphe yoktu.³¹⁶

Hükümet tarafından Osmanlı tebaasına verilen seyrüsefer imtiyazlarının sınırlarını 22 Aralık 1910 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezaretinden Dahiliye Nezaretine gönderilen bir belgeden anlamak mümkündür. Bu belgeye göre: Basra tüccarlarından Yusuf Abdülehad Efendi ve ortağı olan evlatlarına Dicle ve Fırat'ta işletmek üzere iki adet vapur ve 4 adet duba işletmeleri için ruhsat verilmişti. Yerli halka verilen bu ruhsat-ı âdîler için fermân-ı âli çıkarılmasına gerek yoktu. Ruhsat verilecek kişilerden bir taahhüt senedi alınıp ve düzenlenecek olan tarife suretlerinin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmesi yeterliydi. Yalnızca kişi ile vilayet arasında yapılacak anlaşmada ve şartlarda değişiklik olacaksa önce Nafia Nezareti'ne sorulması gerekliydi.³¹⁷ Ayrıca Bağdat tüccarlarından Ağa Cafer Çelebi ile Abdülkadir Paşa'ya Bağdat Vilayeti tarafından evvela Fırat nehrinde daha sonra Dicle nehrinde iki adet vapur ve 6 adet duba işletme imtiyazı; net gelirin %10'nun Bağdat belediyesine ödenmesi, seyrüsefer edecek vapurların Osmanlı sancağı çekmeleri, Osmanlı kanununa bağlı olmaları, kendilerine verilen imtiyaz haklarını hiçbir zaman ecnebilere devretmemeleri şartlarıyla verilmişti.³¹⁸

Aga Cafer Çelebi'ye ve Abdülkadir ed-dana Bağdat Vilayeti'nden aldıkları izinle ve Almanların desteğiyle Dicle Nehri'nde vapur işletmekteydiler. Ancak bölgedeki konumları kendilerini istemeyen İngilizlerden dolayı tehlikede idi. Bundan dolayı Aga Cafer Çelebi doğrudan sadarete başvurdu. İki seneye yakın vapur işletmekte olduğunu ancak ruhsatının bir türlü onaylanmadığından bahsetmekteydi. Sadaret, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne 16 Ocak 1911'de durumu iletmiş ve gereğinin yapılmasını istemişti. Bunun üzerine 25 Ocak 1911 tarihinde Nafia Nezareti'nden gelen cevapta; Ağa Cafer Çelebi,

³¹⁶ IOR/L/PS/10/88/2 "Mesopotamia: Navigation of Tigris + Euphrates; Euphrates + Tigris Steam Navigation Co; Hamidieh Co.", s.7, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100031558831.0x000002), E.T. 21.12.2023

³¹⁷ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914)*, c.I, İstanbul 2011, s.178; BOA, *DH.İD*, 52-8, M. 17.02.1909

³¹⁸ Aynı Belge.

Lynch imtiyazı hususunun ortaya çıkışından önce ve sonra çeşitli zamanlarda hem Fırat hem de Dicle’de vapur işletmek için iki ruhsat talebinde bulunmuştu. İlk ruhsat talebi, Bağdat Vilayeti tarafından verilse de ikincisinin verilir verilmemesi hususu sadarete sorulmuştu. Nehirlerde gemicilik için imtiyaz verilmeyip talimleri adi ruhsat ile izin verildiği devletçe son zamanlarda kabul edilen bir hareket tarzıydı. Dolayısıyla Aga Cafer gibilere verilen ruhsatların Ticaret ve Nafia Nezareti’nden alınacak herhangi bir onaya ihtiyacı yoktu.³¹⁹ Ayrıca bu belgeden de Abdülehad Efendi ve ortaklarına verilen imtiyazda olduğu gibi Abdülkadir Paşa ve Cafer Çelebi’ye verilecek ruhsat için de başvuran kişilerden alınacak senet ve tanzim edilen anlaşmanın bir suretinin Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilmesi yeterliydi.

5 Mart 1911 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderilen diğer bir belgede imtiyaz verilen isimlerden bir diğeri olan Yakup İsai Paşa, net gelirinin %30’unu Bağdat belediyesine bırakmak şartıyla Dicle’de iki römorkör 4 duba işletebilecekti. Anlaşmaya göre işletilecek olan bu vasıtaların zararı Osmanlı Devleti veya Bağdat valiliği tarafından karşılanmadıkça seyrüseferleri durdurulamaz ve tevkif edilemezlerdi. Ayrıca 24 Eylül 1913 tarihinde ise Bağdat dava vekillerinden olan Hüseyin Ferid Paşa ile imzalanan senede göre Paşa hem Dicle hem de Fırat’ta motorbotlar işletebilecekti.³²⁰

Kısacası İngiltere’nin nüfuzunun azalmasıyla birlikte, Osmanlı Devleti yerel tüccarları desteklemeye yönelik politikalara ağırlık vermiş ve nehirlerdeki ticaretin kontrolünü daha fazla yerli aktörlere bırakmıştır. Bu adımlar, Osmanlı Devleti’nin bölgedeki ekonomik ve ticaret faaliyetlerini güçlendirmeye yönelik stratejinin bir parçasını oluşturmuştur. Bu doğrultuda Osmanlı tebaasından kişilere belli şartlar altında ve Bağdat belediyesine bırakılan bir miktar gelirle Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur nakliyatı aracılığıyla ticaret yapma hakkı verilmişti.

2.5 Osmanlı-İngiliz Ortak Seyrüsefer Şirketi’nin Kararlaştırılması

Bu kısımda İngiltere’nin uzun süredir takip ettiği Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasını terk etmesi doğrultusunda, Mezopotamya topraklarında kendi çıkarlarını korumak ve Almanlarla olan rekabete yenik düşmemek adına giriştiği faaliyetlere odaklanılmaktadır. Bu çerçevede, Lynch Şirketi’nin vaziyetinden bahsedilirken, daha önce Meclis-i Mebûsan’da tartışılıp askıda kalan Lynch imtiyazı

³¹⁹ Kocatürk, age, s.178; BOA, *DH.İD*, 52-8, M. 17.02.1909

³²⁰ BOA, *DH.İD*, 52-8, M. 17.02.1909

mesalesinin tekrar gündeme gelmesi incelenerek, Osmanlı hükümetinin bu imtiyaza karşı değişen tutumu ve nihayetinde iki ülke arasında ortak seyrüsefer şirketi kurmak üzere imzalanan anlaşma ele alınacaktır.

İngiltere Devleti, Rusya'nın Osmanlı topraklarındaki emellerini gerçekleştirmesini engellemek ve Osmanlı topraklarının sömürge bölgelerine giden güzergâh üzerinde önemli bir konuma sahip olmasından dolayı daha önce de bahsettiğimiz gibi Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasını takip etmekteydi. Ancak 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında, Osmanlı Devleti'nin artık iyice zayıfladığını fark etmiş ve uzun yıllardır takip ettiği bu politikasına olan güveni sarsılmıştı.³²¹ 1875'ten itibaren patlak veren Balkan olaylarından sonra İngiltere 1878 Berlin kongresine kadar Osmanlı Devleti'nin yanında yer alsa bile 1880'de İngiltere'de Osmanlı karşıtı olan liberal partinin başa geçmesi ve bu devletin 1882'de Mısır'ı işgal etmesiyle Osmanlı toprak bütünlüğünü koruma politikasını artık resmen terk ettiği gözlemlenebilirdi.³²² Bu doğrultuda XX. yüzyılın başlarından itibaren artık İngiltere'nin dış politikada en çok önem verdiği mesele Rusya karşısında Osmanlı boğazlarının güvenliği değil, 1871'den beri uluslararası alanda ön plana çıkan Almanya karşısında Mezopotamya'daki çıkarlarını gözetmekti.³²³ Dolayısıyla Osmanlı Devleti, güçsüz olsa bile hala hakimi olduğu Mezopotamya topraklarında gerçekleştirilmek istenen ulaşım projelerinin ve Bâbîâli tarafından bu hususta verilen imtiyazların sahibi olmak, İngilizler için mühim bir mesele haline gelmişti.

Uluslararası ortamda yaşanmakta olan bu gelişmeler doğal olarak Osmanlı Hükümetini de etkilemekteydi. Nitekim Hilmi Paşa kabinesinin istifa etmesinin en büyük sebeplerinden bir tanesi Mezopotamya'da cereyan eden bir sorun olan Lynch imtiyazı meselesiydi. Bu sadrazamın döneminde Mezopotamya nehirlerinde seyrüsefer imtiyazının İngilizlere verilmesine muhalefet eden Mahmud Şevket Paşa, ordunun ıslahı için Almanlardan, yeni vilayetler kanunun uygulanması için de İngiltere'den yardım istemişti. Osmanlı Hükümeti'nin, İngilizlerle yakınlaşmak istemesi, Mahmud Şevket Paşa'nın Almanlarla kurmak istediği yakın askeri ilişkiler karşısında İngilizlerin muhalefetini engellemek şeklinde yorumlanabilir.³²⁴ Bundan başka İngilizlerle yakın ilişkiler kurulmak istenmesinin nedeni Osmanlı Devleti'nin Balkan bunalımından dolayı

³²¹ Kürkçüoğlu, age, s.16

³²² Kürkçüoğlu, age, s.18-19

³²³ Kürkçüoğlu, age, s. 20

³²⁴ Akşin, age, s.359

İngiliz desteğine ihtiyaç duymasından kaynaklanmış olabilir.³²⁵ Ayrıca bir dağılma süreci içinde olan ve ekonomik olarak da buhran yaşayan Osmanlı'nın Dicle ve Fırat'ta günden güne genişleyen ticaret hacmine yetişememesi, nakliyat yapılan bu nehirlerde güvenliği tesis edememesi, nehirlerin fiziksel özelliklerinden kaynaklanan ulaşım sıkıntılarına çare bulamaması gibi nedenler Lynch Kumpanyası'na imtiyaz verilmesi konusundaki olumsuz tavrı değiştirmişti.

Her ne kadar İngiltere-Osmanlı ortak vapur şirketi tasarısından nihai bir sonuç alınamamış ve bu konu rafa kaldırılmış olsa da Lynch Kumpanyası nehirlerde seyrüseferlerine aksatmadan devam etmekteydi. Ancak hükümetin kararlarıyla paralel olarak bu dönemde Lynch Kumpanyası'nın, kendisine verilen hakların sınırlarını aşma girişimlerini, Basra Valisi özellikle engellemekteydi. Nitekim 1910 yılında Blossse Lynch Vapuru'nu yedek vapura ayırmak ve onun yerine Julnar isimli bir vapuru seyrüsefer ettirmek istemişlerdi. Basra Valisi'ne göre Lynch Kumpanyası'na 1907'de 3. Vapur işletme hakkı verildiğinde kumpanya bir gemiyi yedekte tutarak ihtiyaç durumunda kullanma hakkını kaybetmişti.³²⁶

1910 yılının sonlarına doğru nehirlerle yapılan nakliyatla ulaşım olanaklarındaki sıkıntı bir kez daha Basra'da taşınacak eşyaların yığılmasına sebep olmuştu. Bu vesileyle Lynch Kumpanyası dubalarla birlikte Julnar³²⁷ isimli 4. vapuru işletmek için Bâbîâli'ye müracaat etmişti. Anlaşılan o ki Lynch Kumpanyası, nehirlerde Osmanlı tebaasına verilen imtiyazlardan sonra nüfuzunu kaybetmemek adına yeni bir vapur işletmek istemişti. Bu doğrultuda 1911 yılı haziran ayında şirket, Bağdat ve İstanbul'daki acenteleri vasıtasıyla Osmanlı tebaasına verilen izinlerdeki şartlara tabi olarak Türk bayrağı altında 4. Vapur izni için Bâbîâli'ye yeniden başvurdu. Nihayetinde

³²⁵ Malhut, age, s.28

³²⁶ IOR/L/PS/18/B199, "Memorandum Respecting The Navigation Of The Tigris and Euphrates", s.113 (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x00021a), E.T. 15.12.2023

³²⁷ Birinci Dünya Savaşı esnasında Bağdat'ın güneyinde yer alan Selman-ı Pâk'ta Nureddin Bey'in komuta ettiği Osmanlı birlikleri, İngilizleri mağlup etmiş ve Townshend komutasındaki İngiliz ordusu Kutülamare'ye çekilmek zorunda kalmıştı. Osmanlı birlikleri tarafından kuşatılan Kutülamare'deki İngiliz ordusunda erzak sıkıntısı başlayınca çözüm yollarından biri olarak Julnar Vapuru'nun 270 ton gıda malzemesiyle şehre ulaştırılması hedeflenmişti. Ancak bu vapur Osmanlı birlikleri tarafından ele geçirilmiş ve ismi "Kendigelen" olarak Osmanlı filosuna dahil edilmiştir. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. John Winton, *The Victoria Cross at Sea : The Sailors, Marines and Airmen Awarded Britain's Highest Honour*, Londra 1978; *Osmanlı'nın Unutulan Zaferi: Kutülamare* 1916, ed. Şahin İnan, İstanbul 2017, s.12

Nafia Nezareti, ekstra vapurun 2 ay boyunca işlettilirilmesi için izin verildiğini Bağdat valisine bildirse de vali, bu izne uygun davranmamıştı.³²⁸

Bundan başka 1911 yılında İngiliz vapurlarının mavnâ bağlamasına izin verilmesi ve Basra'da biriken yüklerin şirkete büyük sıkıntılar çektirmesinden kaynaklanan bir sorunu ele alarak Lynch Kumpanyası tarafından verilen muhtıradâ yazılanlara göre; Sultan II. Abdülhamit'in saltanatının son aylarında Lynch Kumpanyası'yla Hamidiye Vapur Kumpanyası'nın birleştirilmesi hususunda başlatılan müzakereler hala tamamlanamamıştı. İki şirketin birleşerek, İngiliz kontrolü altında bir Osmanlı şirketi haline getirilmesini öngören anlaşmanın şekli, Sadrazam Hilmi Paşa'nın onayıyla Nafia Nazırı tarafından belirlenmişti. Bu sırada II. Meşrutiyet devriminin gerçekleşmesiyle müzakereler sona ermişse de Hilmi Paşa'nın tekrar sadrazam olmasıyla kurulan kabine tarafından konu yeniden gündeme gelmişti. Kabinâ tarafından bir anlaşma hazırlanmış ve kabul edildikten sonra onaylanmak üzere meclise iletilmişti. Meclis "Ülkenin maliyesine yeni bir yük getirmemesi" koşuluyla Meclis-i Vükela'ya anlaşmayı sonuçlandırma yetkisi veren bir kararı kabul etmişti. Meclis tarafından öne sürülen bu şart, yapılacak olan anlaşmaya göre ulaşımın sulama nedeniyle tahrip edilmesi durumunda tazminatın, Osmanlı Hükümeti tarafından ödenmesi gerektiğini belirten bir maddesine atıfta bulunmaktaydı. Bunun hükümet açısından mali yükümlülüğe yol açacağı iddia edildi. Kısa süre sonra kabine sorunu rafa kaldırmak istemişti.³²⁹ Sorunun rafa kaldırılmasının diğer bir nedeni de 1910-1911 yıllarında yapılan görüşmelerde bölgede seyrüsefer eden gemilerden alınan gümrük vergisinin artırılma talebinin Sir Edward Grey tarafından kabul edilmemesiydi.³³⁰

1912 yılında Lynch Şirketi, imtiyazlarını genişletme taleplerine devam etmekteydi. Dubâ bağlama taleplerinden ziyade bu sefer işlettikleri vapurlara ek olarak üç vapur daha işletmek üzere Bâbîâli'ye müracaat etmişlerdi. Londra Sefiri Tefvîk Paşa, buna müsaade edildiği halde; Fırat ve Dicle nehirlerinin uluslararası nitelik kazanacağı, Osmanlı sermayesiyle inşa edilip işletilecek olan Bağdat-Basra demiryolu hattı üzerinde rekabet doğuracağı konusunda Bâbîâli'ye uyarılarda bulunmuştu.³³¹

³²⁸ IOR/L/PS/18/B199, "Memorandum Respecting The Navigation Of The Tigris and Euphrates", s.113 (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x00021a), E.T. 15.12.2023.

³²⁹ IOR/L/PS/10/88/2 "Mesopotamia: Navigation of Tigris + Euphrates; Euphrates + Tigris Steam Navigation Co; Hamidieh Co.", (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100031558831.0x000002), E.T. 15.12.2023, s.32

³³⁰ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul 1972, s. 276

³³¹ BOA, *Divan-ı Hümayun Kalemî Mukavelenameler (A.DVN. MKL)*, 55-8, 31.07.1912; Korkmaz, age, s. 169-170.

Tüm bu gelişmelerin ardından 11 Mayıs 1912 tarihinde Bâbıâli, Dicle ve Fırat nehirlerinde ortak bir şirket tesis ederek vapur işletilmesi için İngiltere'ye imtiyaz vermeye hazır olduğunu bildirmişti.³³² Bu bildirinin üzerine haziran ayında Lynch Şirketi ve Bağdat Demiryolu şirketi arasında malzeme nakliyatına dair birtakım anlaşmalar yapılmıştı.³³³ Fakat II. Abdülhamit saltanatının son yıllarından beri, sürekli olarak görüşülen ve üzerinde bir karara varılamayan bu mesele; nihayet karara bağlanacak zaman geldiğinde Lynch Şirketi'nin, İngiltere Devleti'nin ihanetine uğramasıyla sarsılmasına sebep oldu. Zira İngiltere Devleti, Osmanlıyla ortak şirket kurma adayı olarak yıllardır bölgede ticaret yapan Lynch kardeşleri değil, Lordlar kamarası üyesi Lord Inchape'yi göstermişti. İki Balkan savaşı arasındaki bir dönemde Şubat 1913 tarihinde Osmanlı'nın olağanüstü temsilcisi Hakkı Paşa, kaldırılmayacak taş bırakmayacak şekilde İngilizlerle görüşmek için Londra'ya gönderilmişti.³³⁴

Hakkı Paşa ve İngiltere Dışişleri bakanı Sir Edward Grey arasında 6 Mayıs 1913 tarihinde Londra'da *Ad referendum* olarak imzalanan Şattülarap'ta seyrüsefer işlerinin düzenlenmesi için oluşturulan mukavelename ve beyannamelerde: Şattülarap Nehri'nin, milel-i akvama ait gemilere açık bulundurulması, Osmanlı Hükümeti'nin, Kurna'dan denize kadar Şattülarap'ta seyrüsefere ilişkin meselelerle ilgilenmek üzere bir komisyon teşkil etmesi ve bu komisyonun görevlerinin; Su yollarının ve yataklarının ıslah edilmesi, seyrüseferin her daim başarılı bir şekilde temin edilebilmesi için her türlü engelin bertaraf edilmesi, seyrüseferin ve nehirlerin düzenlenmesine dair komisyon tarafından uygun görülen arazi ve inşaatın tatbiki, kılavuzluğun teftiş altında bulundurulması, şamandıralar konularak kanalın aydınlatılması ve Şattülarap Nehrine bağlı olan kanallara konulan fener ve şamandıraların muhafaza edilmesi, nehirde yahut sahiller üzerinde bulunan iskelelerde rıhtım ve dokların işbu mukavelenamede bulunan hükümlerin temini için icap edecek mertebede teftiş ve nezaret altında bulundurulması, komisyon tarafından tertip olunacak düzenlemelere aykırı harekette bulunanlardan alınacak nakdi cezaların yine komisyon tarafından belirlenmesi gibi konular olması uygun görülmüştü.³³⁵

³³² BOA, *Cavit Baysun Evrakı (HSD.CB)*, 3/67, H. 24.05.1330

³³³ IOR/L/PS/10/271, "Bagdad Railway. Navigation of the Tigris & Lynch's Agreement with the Company for the transport of railway material" s.142, (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000419.0x0000a4), E.T. 15.12.2023

³³⁴ Earle, age, s. 279.

³³⁵ Kurşun ve Akyıldız, age, s.173-174

Bu anlaşma parafe edilerek Bâbîâli'nin incelemesi için İstanbul'a gönderilen bir ön anlaşma niteliğindeydi. Zira Hakkı Paşa'nın 15 Mayıs 1913 tarihinde Hariciye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta anlaşmayla ilgili olumlu görüşlerini ve o ana kadar İngiltere ile 18 toplantı gerçekleştirdiğini Bâbîâli'ye bildirmişti.³³⁶ Ayrıca bu rapora göre biri Basra Körfezi, Kuveyt, Katar ve Bahreyn meseleleri, ikincisi Şattülarap komisyonu ve üçüncüsü Anadolu demiryollarına dair meseleler hakkında üç sözleşme yapıldığını beyan etmişti. Muhtelif meseleler arasında Dicle ve Fırat Nehirlerinde vapur işletmek üzere kurulacak şirket hakkında görüşmeler de hayli ilerlemişti.³³⁷

Yapılan görüşmeler neticesinde 29 Temmuz 1913'te imzalanan anlaşmalar arasında dördüncüsü Dicle, Fırat ve Şattülarap Nehirlerinde gemi işletilmesi hususuna dairdi. Bunlar:

- 1- Osmanlı Hükümeti'nin Dicle ve Fırat Nehirlerinde vapur işletilmesi için vereceği imtiyazda; Dicle Nehri üzerinde, nehrin Musul'dan aşağı kısmında ve Fırat Nehri üzerinde de nehrin Meskene'den aşağı kısmında bulunmak şartıyla ve mezkûr nehrin gemi işletmeciliğine elverişli bulunan bütün kolları ve cetvelleri üzerinde adet ve miktarları sınırlı olmayarak vapur işletmek hakkını münhasıran haiz olacaklardır.
- 2- Osmanlı Devleti, hiçbir surette İngiltere'nin Dicle ve Fırat'ta vapur işletme imtiyazını elinden almayacak ve buralarda vapur işletmesine itiraz etmeyecekti.
- 3- İngiliz bayrağını taşıyan iki vapur Dicle ve Fırat üzerinde seyrüsefere devam edecekti. Seyrüsefer eden bu vapurların her biri eskiden olduğu gibi ikişer mavna çekme hakkına sahipti. Bu vapurlar, Mösyö Lynch ve ortaklarının nezaretinde bulundurulmakla beraber vapurlar liman haricine çıktıklarında Osmanlı bayrağı taşıyan bir vapur bunlara³³⁸ eşlik edecek ve Osmanlı bayrağı çeken vapur da mavna çekme hakkına sahip olacaktı.³³⁹
- 4- İngilizlere verilecek imtiyaz onar senelik birbirini izleyen devrelerde uzatılması isteğe bağlı olmak üzere en az altmış senelik bir zaman için yürürlükte kalacaktı.

³³⁶ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914)*, c. II, İstanbul 2013, s.88

³³⁷ BOA, HR.SYS, nr. 113/2, M. 15.05.1913; Hakkı Paşa ile İngiltere Dışişleri'yle muhtelif konularda yapılan anlaşmaların detayları için bkz. Kocatürk, age, s.89

³³⁸ BOA, HR. SYS, 92-1/19, M.21.05.1913

³³⁹ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, age, s.181

- 5- Bu ayrıcalık imtiyaz hükümlerini gerçekleştirmek maksadıyla bir Osmanlı Şirketi kurmayı taahhüt edecek kişiye verilecekti.
- 6- Osmanlı hükümeti, talep edilen vasıflara sahip bir adayı sunmayı İngiltere Hükümeti'ne bırakmıştı.
- 7- Şirketin sermayesi, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında takriben eşit miktarda paylaşılacaktı.
- 8- Şirketin başkanı Osmanlı tebaasından olacak ve hissedarlar genel toplantısına başkanlık edecekti. Meclis idare başkanı ise İngiltere tebaasından olacaktı³⁴⁰.
- 9- Şirketin kuralları, imtiyaza ve sürdürülecek hizmete ait bütün ayrıntılar Osmanlı Hükümeti ile İngiliz imtiyaz sahibi arasında birlikte ve mümkün olduğu kadar az gecikmeyle kararlaştırılacaktı.
- 10- Osmanlı Hükümeti, belirtilen şartlar içinde gemicilikle ilgili bütün çıkarlarını yeni şirkete devredecekti. Buna karşın Bağdat demiryolu hattının inşaatına dair malzemenin nakli hususundaki hakları saklı kalacaktı.
- 11- Bu beyanname yalnızca ticari gemiler için geçerliydi.
- 12- Osmanlı Hükümeti, bu imtiyaz anlaşmasının yorumlanması veya yürürlüğe konması hususunda bir kavga ve ihtilaf olması halinde, meselenin ilgili taraflardan birinin veya diğerinin talebi üzerine Lahey Uluslararası Hakem Mahkemesi'ne havale edilmesini kabul etmekteydi.³⁴¹

İki devlet arasında yapılan imtiyaz anlaşması, İngiltere'nin Osmanlı Devleti karşısında siyaseten bir kez daha üstün olduğunu gösteren bir anlaşma olmuştur. Nitekim 1830'lu yıllarda nehirlerde keşif maksadıyla bölgeye geldiklerinden beri, İngilizler ticaret yapma vesilesiyle nüfuzunu güçlendirmişti. Bu süreçte işettikleri vapur sayılarına, bu vapurlara duba bağlama arzularına ve vapurları İngiliz bayrağıyla seyrüsefer ettirme girişimlerine Osmanlı Devleti, çok etkili olamasa da Bağdat Valileri vesilesiyle daima itiraz etmiş ve bu hamlelerin önüne geçmeye çalışmıştı. Fakat bu anlaşmayla beraber Osmanlı Devleti hakimiyeti altında bulunan nehirlerde İngilizlerin kendi bayraklarını çekerek vapur seyrüsefer ettirmelerinin hukuken geçerlilik kazanması ve İngilizlerin nehirlerde vapur işletmesine Osmanlı Devleti'nin hiçbir surette itiraz edemeyecek olması İngiliz siyasetinin bölgedeki üstünlüğünü kanıtlar nitelikteki maddeler olmuştur.

³⁴⁰ BOA, HR.SYS. 92/1, 21.05.1913; Kocatürk, age, s.124-125

³⁴¹ BOA, Aynı vesika, Kocatürk, age, s.125-126

Yapılan görüşmeler neticesinde Fırat ve Dicle nehirlerinde bulunan hem İngiliz hem de Osmanlı vapurlarını kapsayacak ortak bir şirketin kurulması nihayet kararlaştırılmıştı. Buna göre Osmanlı Devleti'nin yarı hissesinin sahibi olduğu şirketin diğer en büyük ortağı, *Peninsular and Oriental ve British India Steam Navigation* Gemicilik şirketlerinin Başkanı Lord Inchape olacaktı. 12 Aralık 1913 tarihinde Lord Inchape ve Hakkı Paşa arasında 38 maddelik bir mukavelename imzalanmıştı. Tesis edilecek bu şirketin ömrü 60 yıl olacak ve bu süre bittikten sonra istenildiği takdirde tamamen bir Osmanlı şirketine dönüştürülebilecekti.³⁴² Ayrıca zikredilen hükümler onaylandıktan ve uygulamaya konulduktan sonra İngiltere, gümrük tariflerinin %4 artırılmasını kabul edecekti.³⁴³

Uzun zamandan beri Dicle ve Fırat'ta vapurlarını seyrüsefer ettiren ve buradaki ticaretin canlanmasına büyük katkıları olan Lynch Şirketi, II. Meşrutiyetten sonra İdare-i Nehriyye ile birleşip ortak bir şirket kurabilmek için büyük gayretler göstermişti. Ancak 1913 yılında imtiyazın Lordlar kamarası üyesi Lord Inchape'ye verilmesi, Lynch'in bu durumdan endişe etmesine sebep olmuş ve Londra'da Hakkı Paşa ile Inchape arasındaki görüşmeleri protesto etmişti.³⁴⁴ Bu hususta Tevfik Paşa, "İmtiyaz sahibinin hükümete tabi olması gerektiğini" söyleyerek aslında ortak seyrüsefer şirketi planlamasının bireyler arası değil devletlerarası bir anlaşma olduğunu belirtmiş ve İngiltere, kimi aday olarak gösterirse imtiyazın ona verilebileceğini de vurgulamıştı.³⁴⁵

Lynch'in endişe ettiği bu durum, Bağdat Demiryolu ve nehirler üzerinde seyrüsefain imtiyazı hakkında yapılan anlaşmalarda Lynch Şirketi'nin haklarının saklı tutulması şeklinde çözümlenmişti. Ayrıca Lynch Şirketi Türk bayrağı çekme şartıyla bir vapur daha seyrüsefer ettirme yetkisine sahip olmuştu.³⁴⁶ İngiltere tarafından desteklenen Lord Inchape karşısında Lynch Şirketi'nin haklarının saklı tutulmasının nedenlerinden biri de yukarıda değindiğimiz gibi Bağdat Demiryolu hattı için tedarik edilecek malzemelerin Lynch vapurlarıyla taşınmasına dair yapılan anlaşmaydı.³⁴⁷ Ek olarak eski durumunu muhafaza edip, bir vapur daha işletme yetkisi kazanan Lynch Şirketi'ne, Lord Inchape tarafından kurulacak olan şirketten de hisse verilmişti.³⁴⁸ Tüm bunlara

³⁴² Ekinci, age, s.345-346

³⁴³ Akşin, age, s. 1099

³⁴⁴ BOA, HR.SYS, 92-1, M.02.07.1913

³⁴⁵ BOA, HR.SYS, 92-1, 02.07.1913, Ayrıca bkz. Ekinci, Age, s.350-351

³⁴⁶ Earle, age, s.280.

³⁴⁷ Ekinci, age, s.351

³⁴⁸ Aynı yer.

rağmen yapılan görüşmelerin neticelerini; Earle, Lynch şirketinin küçük bir havuzda büyük bir balıkken büyük bir gölde küçük bir balık haline geldiği şeklinde değerlendirmişti.³⁴⁹

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Mezopotamya bölgesinde yaşanan bu gelişmelerde Lynch Şirketi, nehirler üzerindeki nüfuzunu büyütemese bile 1834 ve 1841 yıllarında Osmanlı Devleti'nden aldıkları vapur işletme hakkını saklı tutmayı başarmıştı. Son ana kadar İngiliz hükümetinin ve İngiliz sefaretinin aracılığı ile bahsettiğimiz haklara da sahip olarak nüfuzunu genişletmeye çalışsa da İngiltere, buradaki çıkarlarının başka bir şirket aracılığıyla temin edilmesini uygun görmüş ve bir nevi Lynch Şirketi'ni bu hususta yalnız bırakmıştı.

Osmanlı Hükümeti'nin, Lord Inchape ile yaptığı bu anlaşma yalnızca nehirlerdeki haklarından mahrum kalacağından endişe eden Lynch'i değil, Bağdat valilerini ve ahalisini de rahatsız etmişti. 30 Ekim 1913 tarihinde Bağdat Valisi Celal Bey'den gelen şukkaya göre; İngiltere'nin asıl amacı Irak'a nüfuz etmek, buralarda kendi fabrikalarını tesis ederek Irak ahalisini esaret altında bulundurmak hatta zamanla burada ikinci Hindistan hükümeti teşkil etmektir. Bu konuda valinin görüşü İdare-i Nehriyye vapurlarının Osmanlı Hükümeti'nin elinde kalması ve yönetimin çoğunluğunun Osmanlılardan oluşmasıydı. Bu şekilde en azından İngilizlerin nüfuzu bir nebze sınırlandırılabilirdi.³⁵⁰ Yapılan anlaşmaya karşı Irak halkı tarafından duyulan endişe zaman geçtikçe büyümekteydi. Nitekim 30 Ocak 1914 tarihinde Dicle ve Fırat'ta seyrüsefain hakkının yalnızca İngilizlere verileceği, hatta buraya bir İngiliz genel valisinin tayin edileceğine dair halk arasında yayılan haberler, Bağdat valisi tarafından yalanlanıp izahatı yapılmıştı. Ancak 15 Ocak'ta Maliye Nezareti'nden gelen şukkada Dicle ve Fırat üzerinde hükümete ve belediyelere ait, vapur, gemi, tekne vs. nehir nakil vasıtalarının ve nehir menkulelerinin Lord Inchape'ye devredilmesi bildirilmişti. Bağdat Valisi Cavid Bey, bu tutumun yalnızca ekonomik olarak değil askeri olarak da büyük mahzurları olacağını bildirmişti. Ayrıca Irak'ın geleceğini tehlikeye atan bu girişim, halkın daha çok galeyana gelmesine de sebep olacaktı³⁵¹.

Sonuç olarak; Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde, Mezopotamya bölgesindeki ulaşım projeleri ve imtiyazlar üzerindeki çekişmeler, İngiltere'nin Osmanlı

³⁴⁹ Earle, Age, s.286

³⁵⁰ BOA, Dahiliye. Kalemî Mahsus (DH.KMS), 2-39, H.01.08.1332

³⁵¹ Aynı Belge.

toprak bütünlüğü politikasını terk etmesi, Almanlarla rekabet etme isteği ve stratejik çıkarlarını koruma çabalarıyla şekillenmiştir. Lynch Şirketi'nin Mezopotamya'daki imtiyazlarıyla ilgili yaşanan gelişmeler, Osmanlı hükümetinin tutumundaki değişiklikler, Osmanlı-İngiliz ilişkilerindeki karmaşıklıkları yansıtmaktadır. Ancak, İngiltere'nin, Lord Inchape liderliğindeki bir şirket aracılığıyla çıkarlarını temin etme kararı, Lynch Şirketi'nin çabalarını sonuçsuz bırakmış ve Osmanlı Devleti'ni de etkilemiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle ve tüm Avrupa'ya da yayılmasından sonra 1 Eylül 1914 tarihinde Lynch Şirketi'nin faaliyetleri durdurulmuş ve vapur seferleri tatil edilmiştir.³⁵² 17 Nisan 1916 tarihinde savaş devam ederken Dicle nehri üzerinde Lynch Şirketi'nin sahip olduğu seyrüsefer imtiyazı ile Dicle ve Fırat'ta seyrüsefer ve İngilizlerle daha önce yapılan anlaşma hakkında Meclis-i Vükelâ kararı; 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalanan anlaşma tasdik edilmemiş olduğu sebeple nehirlerde hiçbir ecnebi devlete ait gemilerin seyrüsefer etmesine izin verilemeyeceği ve ulaşımın yerli tebaaya ait, Osmanlı bayrağı taşıyan vapurlara ait olduğu açıklanmıştır.³⁵³

2.6 Mezopotamya Nehirlerinde Seyrüsefer Zorlukları

Lynch Kumpanyası üzerine şimdiye kadar bahsettiğimiz siyasi, ticari ve ekonomik gelişmelerin yanı sıra bu şirketin nehirlerde vapur işletmeciliğinde karşılaştığı en büyük zorluklardan biri Irak'ın toplumsal yapısından kaynaklanan güvenlik sorunuydu. Bu kısımda Irak'ın toplumsal yapısı hakkında kısaca bilgi vererek, aşiretler tarafından Lynch Şirketi'ne ait vapurlara yapılan saldırıları ve bunun Osmanlı-İngiltere diplomatik ilişkilerine nasıl yansıdığını ele alacağız.

Dicle ve Fırat Nehirlerinde vapur işletmeciliğinde karşılaşılan en büyük zorluklardan biri Irak'ın toplumsal yapısından kaynaklanmaktaydı. Zira Irak nüfusunda etnik ve dini mezhep çeşitliliği fazla olmakla beraber Şiiler, Irak'ın genel nüfusunun %56'sını, Bağdat ve Basra'nın çoğunluğunu oluşturmaktaydılar. Aşiretler halinde yaşayan yerli halk; yerleşik, yarı göçebe ve göçebe olarak sınıflandırılmaktaydı.³⁵⁴ Bölgenin güvenliğini tehdit eden aşiretler, nehirlerde seyrüsefer eden vapurları da yağmalama peşinde olmuşlardı. Özellikle Doğu'da İran sınırında ve Batı'da Suriye Çölü'ndeki aşiretlerin Osmanlı merkeziyle bağları daha zayıf ve problemliyken, nehir kıyısında yaşayan aşiretler iş birliği yapmaya daha yatkındı. Nehir kıyısında yaşayan

³⁵² BOA, *Dahiliye Nezareti (DH. EUM. 5. Şb)*, 18/31, 1.9.1914. Ayrıca bkz: Malhut, age, s. 29

³⁵³ BOA, *Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV)*, 201/60, 13.06.1334; Ekinci, age, s.358

³⁵⁴ Gökhan Çetinsaya, "Irak", *DİA*, XIX (1999), s.94

aşiretlerin, toprağa bağlı olmaları ve tarımla uğraşmaları bu hususta önemli bir etken olmuştur.³⁵⁵

XIX. yüzyılın sonlarında demografik olarak bakıldığında Osmanlı hakimiyetinde Bağdat'ın Kuzeyinde Musul, Kuzeybatısında Zor, Doğu tarafında İran Devleti ve Güneyinde Basra Vilayeti bulunmaktaydı.³⁵⁶ Basra Vilayeti'ne bağlı; Basra Merkez Sancağı, Müntefik Sancağı, Necid Sancağı ve Ammare Sancağı olmak üzere toplam dört sancak olduğu bilinmektedir. Bunlardan Müntefik livasında seksenden fazla aşiret bulunmak üzere el-Ezrec, Heface el-Alavi, Beni Zübde gibi aşiretlerin en fazla hane sayısına sahip olduğu anlaşılmaktadır³⁵⁷. Ammare livasında ise Benilam³⁵⁸, ElbuMuhammed, Sevaide ve Elbuderac gibi aşiretlerle birlikte yaklaşık doksan bin nüfus kaydedilmiştir.³⁵⁹

Zevra Gazetesinin 24 Ağustos 1869 tarihinde yayımlanan 11. Sayısına göre Bağdat Vilayeti'nde yerleşik aşiretlerin en büyüğü Müntefik livasında bulunan aşiretler konfederasyonuydu. Tahminen bir milyon nüfusa sahip olan bu aşiretler, Hille ve Semave'den aşağı Basra'ya kadar Fırat Nehri'nin iki tarafında Fırat ile Dicle arasındaki bölgede ve Ammare ile Huveyze arasındaki arazinin bir kısmında ikamet etmekteydiler.³⁶⁰

Osmanlı merkezinden uzak sayılan Mezopotamya bölgesinde, merkeziyetçi anlayışı oturtmak bahsettiğimiz bedevi hayat tarzını yansıtan Arap aşiretlerinden dolayı çok zordu. II. Mahmud dönemiyle başlayan merkezi otoriteyi imparatorluğun her bölgesine yayma politikasıyla beraber Irak'ta bu aşiretlerden kaynaklanan sorunlara çözüm bulunmaya çalışılmıştı. Nitekim bölgenin toplumsal yapısından doğan bu güvenlik sorunu; burada yapılacak girişimler için de tehdit oluşturmaktaydı. Bu doğrultuda Osmanlı Devleti'nin, 1830'lardan itibaren Tanzimat reformlarıyla merkezi otoriteyi tesis etme çalışmaları; 19. yüzyıldaki siyasi istikrarsızlık, yaşanan ekonomik krizler,

³⁵⁵ Ceylan, age, s.57

³⁵⁶ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Bağdat*, Ankara 2012, s. 85

³⁵⁷ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Ankara 2012, s.106

³⁵⁸ Thomas Kerr Lynch anılarında, Benilam aşiretinin Fırat Nehri'nden İran dağlarına kadar bölgeyi elinde bulunduran vahşi ve güçlü bir kabile olduğundan bahsetmiş, Osmanlı Devleti'ne bağlılıklarının sadece ismen olduğunu belirtmişti. Ayrıca Birçok kabilenin birleşmesinden oluşan Benilam aşireti, güzel atları ile güçlü müttefikler olmalarıyla ünlüydüler. Bundan başka Benilam aşiretinin şeyhi, İngilizlerle dost olduklarını belirtmiş, Lynch ailesinin iyi bilindiğinden ve buharlı vapurlarının muhteşem olduğundan söz etmişti. Bkz. Kerr Lynch, age, s.44-45-46

³⁵⁹ Eroğlu, Babuçoğlu, Özdi, *Age*, s.107.

³⁶⁰ Ersoy, age, s. 74

Rusya ile girişilen savaşlar gibi nedenlerden dolayı pek başarılı ve etkili olamamıştı.³⁶¹ Ayrıca daha önce bahsettiğimiz gibi İngilizler, 1830'larda keşif faaliyetleri için nehirlere geldikleri zamandan itibaren bu zayıf yapının bilincindeydiler ve Chesney önderliğinde gelen keşif filosunun amaçlarından biri de buradaki yerleşik veya göçebe Arap kabileleriyle anlaşma yaparak dostane ilişkiler geliştirmektir.³⁶²

XIX. Yüzyılda bu aşiretlerin, bölgeye ticaret amacıyla dahi gelen hem İngiliz hem de Osmanlı buharlı vapurları için büyük sorunlar ve tehlikeler oluşturmalarının diğeri bir nedeni de bu gemilerin, Osmanlı Devleti tarafından merkezi otoriteyi tesis etmek için kullanılmasıydı. Çünkü buharlı gemilerin varlığı yetkililerin, aşiretler arasındaki karışıklıkları, isyan ve yağmalarıyla başa çıkmak için bölgede daha hızlı dolaşabilmeleri anlamına geliyordu. Dolayısıyla Basra-Bağdat arasında seyrüsefer eden Lynch Şirketi'nin vapurları da sıradan işlerini yürütürken bile Osmanlıların bölgedeki kontrollerini artırmasında, onlara yardımcı olmaktaydılar.³⁶³ Ancak vapurların, Devlet'e ve Lynch Şirketi'ne fayda sağlayacak şekilde kullanılabilmesi beraberinde aşiretler tarafından saldırı ve yağma riskini de artırmıştı.

2.7 Lynch Vapurlarına Aşiretler Tarafından Yapılan Saldırıları

Irak coğrafyasında ticaretin gelişmesi, güvenilir bir şekilde ve kayıp vermeden gerçekleştirilmesi bölgenin güvenliğini sağlamakla mümkündür. Bu da nehirlerin kenarlarında ve civarda yaşayan bedevi Arap kabilelerinin iskân edilmesiyle ve gerek birbirlerine karşı olan çatışmalarının gerekse Osmanlı'ya karşı giriştikleri isyanların bastırılmasını gerektirmekteydi. Bu doğrultuda, Bağdat'a İngiliz konsolosluğunda bulunan kişilerin şikâyet ettikleri başlıca konu asi Arap kabileleriydi. Nitekim 1843 yılında Bağdat konsolosluğunda bulunan Rawlinson'un 1848 tarihli raporunda Bağdat civarındaki Arap kabilelerinin çıkardıkları isyanın Hindistanlı tüccarların kervanlarını tehdit ettiğini belirtmişti. Ayrıca Şammar Aşireti'nden bazı kimseler Mösyö Lynch'in konut ve çadırını gasp etmişti. Babıali'den önerilen çözüm ise Lynch'in zararının aşiretin yıl sonunda vereceği vergiden ödenmesi şeklinde olmuştu.³⁶⁴

³⁶¹Gökhan Çetinsaya, "II. Abdülhamit Döneminde Kuzey Irak'ta tarikat, Aşiret ve Siyaset", *Dîvân: İlmi Araştırmalar*, IV/ 7 (1999), s.153

³⁶² Saleh, Age, s.105

³⁶³ Cole, Agm, s.91

³⁶⁴ BOA, *Sadaret, Mektubi Kalemi Evrakı (A.MKT)*, 144/25, H.12.09.1264, Ayrıca: Yurdakul, Age, s.316

Lynch Kumpanyasını mağdur durumda bırakan bir başka olay ise Necip Paşa'nın Bağdat Valiliği zamanında 1848 yılında başıbozuk askerlerin kumandanı vazifesinde olan Hacı Mehmet isimli birinin İstanbul'da oturan Süleyman Hüseyin Kürüm isimli birini kefil gösterip, Lynch Kumpanyası'ndan 50 bin kuruşluk eşya satın alarak borcunu ödememesiydi. Bunun üzerine Lynch yetkilileri, İngiltere konsolosluğuna meselenin halli için başvursa da bu sırada Rawlinson'un İngiltere'ye gitmesi üzerine meseleden bir sonuç alınamamış ayrıca borcunu ödeyinceye kadar hapse atılması kararlaştırılan Hacı Mehmet Ağa bir yıl sonra borcunu ödemediği halde serbest bırakılmıştı. Bağdat İngiliz konsolos vekili Arnold Campbell, Hacı Mehmet Ağa'nın matlubatının Osmanlı Devleti hazinesinde olup olmadığını Bağdat Valisi'ne sormuş ise de mesele bir türlü çözülememişti. Çözülemeyen sorunundan dolayı Lynch Kumpanyası, Bağdat'ta bulunan Osmanlı memurlarını protesto etmişti.

Aynı yıllarda Lynch Kumpanyasını mağdur eden başka bir mesele de kumpanyaya ait 53 bin kuruşluk kahve ve hurmanın Basra'dan Bağdat'a nakli sırasında Fedluh isimli bir kabile tarafından yağmalanmasıydı. Kumpanya, bu sorunları Bağdat İngiliz konsolosluğu aracılığıyla farklı yıllarda dile getirmişti. Bunu 30 Mayıs 1853³⁶⁵ ve 2 Mart 1858 tarihlerinde Bağdat Valiliğine gönderilen tahrirlerden anlıyoruz. Dolayısıyla aradan yıllar geçmesine rağmen Lynch Kumpanyası'nın bu iki olayla ilgili mağduriyeti giderilmemişti.³⁶⁶

Bâbîâli tarafından Bağdat'a atanan valiler ve İngiliz konsolosları arasında yaşanan çatışmaların en büyük sebeplerinden bir tanesi, yerel yöneticilerin bölgede bulunan Arap aşiretlerini isyana sürükleyerek, onları kontrol altına alamadıkları iddialarıydı. Buna örnek olarak 27 Temmuz 1852 tarihinde Rawlinson, Vali Namık Paşa'nın şiddet dolu ve kibirli söyleminin bedevi aşiretlerini tahrik ettiğini bunun sonucunda Arap aşiretlerinin Devlet'e karşı birleştiğini belirtmekteydi. Aşiret mensuplarının kervanları yağmalamaya başladıkları, atlıların şehrin duvarlarını aşarak Bağdat'a geldiklerini belirten Rawlinson, kendilerini tehdit altında hisseden Bağdat İngiliz Ticaret Odaları üyelerinin kendisinden yardım istediklerini nakletmişti.³⁶⁷

26 Eylül 1851 tarihli bir belgede Campbell'in ifade ettiğine göre Arabistan'da kanun ve hukuk dışı olan çöllerde yağmacılık yüz kızartıcı bir suç değildi. Çünkü Lynch

³⁶⁵ BOA, *HR.MKT*, 60-11, 30.05.1853.

³⁶⁶ BOA, *HR.MKT*, 229-12, 02.03.1858

³⁶⁷ BOA, *Hariciye Nezareti. Tercüme Odası (HR. TO)*, 218/28, M. 27.07.1852, Yurdakul, Age, s. 295

Kumpanyası'nın bir Yahudi tüccarından satın aldığı mallar, Beni Lam aşireti tarafından gasp edilmiş bunun sonucunda Bağdat'taki Osmanlı memurları gözetiminde gasp edilen mallar bulunmuş ancak suçlular cezasız kalmıştı.³⁶⁸

4 Şubat 1853 tarihinde gerçekleşen bir başka olay ise Lynch Kumpanyasına ait bir kargonun, aşiret tarafından yağmalandıktan sonra aynı kargonun başka bir aşiretin eline geçmesiydi. Bu sorunun çözümü de ancak Konsolos Rawlinson'un araya girmesiyle mümkün olmuş bulunan eşyalar güvenli bir yere alınarak Lynch Kumpanyasına iletilmişti.³⁶⁹

Osmanlı Devleti'nin Arapları teskin etmek ve cezalandırmak konusunda yetersiz kaldığını düşünen ve onu, bu konuda diplomatik anlamda eleştiren İngiltere Devleti, önde gelen Arap kabilelerin şeyhleriyle bizzat anlaşma yoluna giderek ticarete güvenliği artırmaya çalışmıştır. Örneğin Güney Irak'ta güçlü olan Müntefik Aşireti şeyhleri rehin alınmaktan ve tutuklanmaktan korktukları için Bağdat'a girmeye çekinmişlerdi. Bağdat'la olan ilişkilerini de ya orada anlaşma içinde oldukları bir Arap şeyhi sayesinde ya da vekil tayin ettikleri İngiliz konsolosu vasıtasıyla halletmeye çalışmışlardı. İngiliz konsolosunun vereceği bu vekillik hizmetine karşılık olarak Müntefik kabilesi, İngiliz tüccarlarına karşı saldırıyı durduracaktı. Bu da İngiliz tüccarlarına ait kervanların Osmanlı kervanlarına göre daha emniyette olduğunu göstermekteydi.³⁷⁰

Osmanlı-Arap kabileleri ve İngiltere-Arap kabileleri arasındaki ilişkilerin bölgede Lynch Kumpanyasına yansması ise 1849'da Bağdat'ta gerçekleşen bir isyanla örneklendirilebilir. Zira isyan sonucunda Dicle'deki seyrüsefer durma noktasına gelmesine rağmen Londra'dan Lynch Kumpanyası adına gelen bir gemi Basra'dan Bağdat'a ulaşmayı başarmıştı. Bu olayı değerlendiren Rawlinson'a göre Arap kabileleri, yağmalardan kâr etmenin yanı sıra Türk Hükümetini de yıldırma hedeflemişti. Ancak İngilizler buraya geldiklerinden beri Arap kabilelerine dostane davranmışlar ve onları himaye etmişlerdi. Bundan dolayı bölgede İngiliz mallarına ve Lynch Kumpanyası'na rekabet üstünlüğü sağlanmıştı. Diğer yandan bu durum Arap kabilelerinin Osmanlı

³⁶⁸ BOA, *HR.TO*, 216/22, M.26.09.1851, Yurdakul, Age, s.296

³⁶⁹ BOA, *HR.MKT*, 56/4, H.20.04.1269, Yurdakul, Age, s.318

³⁷⁰ Yurdakul, Age, s.316

hükümetiyle aralarındaki anlaşmazlıkta İngiltere'den destek aldığı şeklinde de yorumlanabilir.³⁷¹

Daha önce bahsettiğimiz gibi 1861 yılında kurulan Lynch Kumpanyası'na ait Basra ve Bağdat arasında faaliyet gösteren vapurların posta ve yolcu taşımak, Hindistan ile ticareti kolaylaştırmaktan başka görevlerinden bir diğeri de uzun zamandan beri yayılmacı siyasetin bir parçası olarak yürütülen bölgedeki Arap aşiretlerle dostane ilişkiler kurmaktır. Çünkü urban ve aşiretler, bölgede yürütülecek olan faaliyetler için önemli bir tehditti. Payitahta uzak olan vilayetlerde devletin merkezi otoritesini tesis etmek, içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik şartlar altında daha da zorlaşmıştı.

Bölgeyi iyi tanıyan ve Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu zaafın farkında olan İngiltere, nüfuzunu yaymaya başladığı XVII. Yüzyıldan itibaren gemilere yapılan bu saldırıları engellemek için Hindistan'daki İngiliz kuvvetleri vasıtasıyla aşiretler üzerine üç defa deniz seferleri düzenlemiş, 1819 yılında Arap aşiretlerini itaat altına alarak 1820 yılında bir anlaşma imzalamıştı. Bu anlaşmaya göre Arap kabileleri İngiliz ticaretini engelleyecek faaliyetlerini sona erdirmeyi, kendi aralarında çıkacak anlaşmazlıkları da Benderbuşir'deki İngiliz konsolosluğuna bildirmeyi ve onun aracılığı ile çözmeyi kabul etmişlerdi.³⁷² Fakat bu anlaşma yerel kabileler arasındaki anlaşmazlıkları gidermek için yeterli olmamıştı. Kabileler arasındaki çekişme aynı zamanda bölgede önemli bir gelir kaynağı oluşturan inci hasadına da zarar vermişti. Şârîka ve Res'ül-hayme şeyhlerinin girişimleriyle 1835'ten 1843'e kadar her yıl yenilenen bir deniz ateşkesi sağlandıktan sonra 1853 yılında da 1843 anlaşmasının maddelerini kalıcı ve dokunulmaz kılmayı amaçlayan Maritime-Truce mütarekesi imzalanmıştı.³⁷³ Bu anlaşmalarla İngiltere, aynı zamanda bölge aşiretleri ve şeyhlikler üzerinde himaye sistemi kurmayı da hedeflemişti.

Arap aşiretleri ile yapılan tüm bu anlaşmalara rağmen Lynch Kumpanyası'nın Basra-Bağdat arasında faaliyet gösteren vapurlarına karşı taarruzu önlenememiş, vapurlara yapılan saldırılar, ticari faaliyetlerin kesintiye uğramasına neden olurken, İngiltere, bu saldırıları Osmanlı Devleti'ne karşı diplomatik baskı olarak kullanmasını bilmişti. Nitekim 19. Yüzyılın sonlarında Lynch vapurlarına yönelik saldırılarının bir diğer örneğinde; posta taşıyan Halife Vapuruna yapılan taarruzda iki kişi ölmüş bir kişi

³⁷¹ Yurdakul, age, s.317

³⁷² Mustafa Yılmaz, *Fav Yarımadasında Osmanlı-İngiliz Çekişmesi*, İstanbul 2015, s. 81.

³⁷³ Anthony B. Toth, "Maritime Peace in Perpetuity, Treaty of 1853", (<https://www.encyclopedia.com/humanities/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/maritime-peace-perpetuity-treaty-1853>), E.T: 17.06.2021.

ise yaralanmıştı.³⁷⁴ Buna göre Ammare ile Aziziye arasında meydana gelen saldırıda 40-50 kişiden oluşan bir takım tüfekle taarruzda bulunmuştu. Vapur, Ammare'ye ulaştığında Müntefik livasından Miralay İbrahim Bey kumandasında 2 tabur ile bölgede bulunan diğer Osmanlı askerinden icabı kadar kişi, Bağdat Vapuru ile olay yerine sevk edilmiş ayrıca bölgenin güvenliğini sağlamak amacıyla Umman-ı Osmani vapurlarından birinin de Kurna ve Ammare arasında dolaşması uygun görülmüştü.³⁷⁵ 24 Kasım 1880'de Bağdat'tan gelen bildiriye göre Halife Vapuruna taarruz eden tayfanın reisi yakalanmış, Basra ve Kurna arasında ihtiyaten iki kıta vapur bulundurulurak İngiliz vapurlarının güvenle seyrüsefer etmesi sağlanmıştı.³⁷⁶

Bölge teskin edilip güvenliği tesis edilse de bu durumun geçici olduğunun farkında olan İngiltere, Osmanlı Devleti tarafından alınan tedbirleri yeterli görmemişti. İngiliz Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne ulaşan bir takrire göre suçluların cezasız kalması ve Ammare Mutasarrıfı Salih Bey'in memuriyeti altında bölgede karışıklıkların devam ettiği gerekçesiyle Dicle Nehri'nde İngiliz vapur işletmeciliğinin korunması hakkındaki maddeler tatbik edilememişti. Bundan dolayı İngiliz Hükümeti Salih Bey'in görevden azledilmesini, suçluların cezalandırılması, geminin zararı için tazminat ödenmesi ve yaralananlar ile katledilenlerin ailelerinin zararlarının karşılanmasını istemişti.³⁷⁷

Aradan zaman geçmesine rağmen İngiliz sefaretinden gelen diğer bir bildiride ise bu saldırının Ammare aşiretlerinden biri olan Elbumammed ümerasından birinin kumandası altında gerçekleştiği ortadayken bu kişinin serbest gezdiği, bundan dolayı aşağı Dicle'de alınan tedbirlerin ne derece başarılı olacağı aynı zamanda saldırıyı gerçekleştiren 40-50 kişilik tayfanın reisi Hacı Seyyid'in idamı gerekli iken bu hususta geç kalınmasının da bölgenin emniyetinin temin edildiği yönündeki beyanlara ters olduğu bildirilmişti.³⁷⁸ İngiltere Devleti bunlarla yetinmeyip 5 Nisan 1883 tarihinde Babialı'ye kabileleri kontrol altına alamadığı ve bahsedilen vapura taarruz edilen yerde karışıklıklar çıktığından buraya bir İngiliz harp gemisinin nakline lüzum görüldüğü hususunda muhtıra vermişti.³⁷⁹

³⁷⁴IOR/L/PS/18/B195, "Navigation on the rivers of Mesopotamia", s.31 (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100000000833.0x0001f6), E.T. 21.12.2023

³⁷⁵ BOA, HR.SYS, 1909-53, M.11.07.1880

³⁷⁶ BOA, HR.SYS, 82-43, M.24.11.1880

³⁷⁷ BOA, HR.TO, 259-72, M.14.03.1881

³⁷⁸ BOA, HR.TO, 260-26, 17.10.1881

³⁷⁹ BOA, HR.TO, 260-85, 05.04.1883

Bölgede aşiretlerin taarruzuna uğrayan yalnızca Lynch Kumpanyası'na ait vapurlar değildi. Osmanlı Hamidiye Şirketi'ne ait vapurlara da aşiretler tarafından türlü sebeplerle defalarca taarruz edildiği görülmekteydi. Nitekim 1905 yılında Basra'dan Bağdat'a giden Rusafe Vapuru'nun yolcularına Şammar Toka aşireti tarafından taş atılmak suretiyle sarkıntılık edilmişti. Osmanlı Devleti, bu hadisenin Lynch vapurlarına da yapılabileceğinden ve ortaya çıkacak karışıklıklardan çekindiği için hemen bu konuda tedbir alınmasını uygun görmüştü.³⁸⁰

Lynch Kumpanyası'nın işlettiği Halife ve Mecidiye vapurlarına diğer bir saldırının 1906 yılında yine Kut'ul-amare ve Ammare arasında gerçekleştiği görülmektedir. Bu saldırı üzerine Bağdat Vilayeti'ne gönderilen yazıda saldırganların yakalanarak tekrar tecavüzlerine ve bu konu hakkında oluşacak şikâyetlere meydan verilmemesi istenmişti.³⁸¹ Yine Burhaniye, Hamidiye ve Halife vapurları Ammare'ye altı saat bir mesafedeyken aşiretler tarafından saldırıya uğramışlardı. Bu gelişmede Babıali, aşiretlerin cezalandırılması için icap eden askerî kuvveti bölgeye yollamak suretiyle emniyeti temin etmeye çalışmıştı.³⁸²

Bölgede gerek Osmanlı ve gerekse Lynch Kumpanyası vapurlarına aşiretler tarafından yapılan taarruzların sebepleri yalnızca Osmanlı ve İngiltere'ye karşı olan düşmanlıklarından dolayı değil birbirleriyle olan anlaşmazlıklarından da kaynaklanmıştı. 1895 yılında Basra'ya bağlı Müntefik sancağından Beni Esed Aşireti reisi Hasan el Mennah başka bir kabile halkı ile mücadele etmekteydi. Dolayısıyla iki kabile arasında vuku bulacak çekişme bölgede asayişsizliğe sebep olacağından Osmanlı Devleti, Hasan el Mennah'ın bulunduğu yere asker göndererek çıkacak karışıklıkları önlemeye çalışmıştı.³⁸³

Buna benzer bir başka olay da 1907 yılında yine Elbumammed Aşireti'nden Hatim bin Sayhud'un Dicle üzerindeki teknelere saldırması ve ulaşımın ertelenmesine sebep olması şeklinde gerçekleşmişti. Hazine-i Hassa'ya ait olan Basra'da bulunan bazı arazileri kiralamış olan Hatim, Ammare Aşireti'nden olan Beni Lam Aşireti reisi Gadban tarafından araziden atılmış ve ürünleri gasp edilmişti. Hatim, verdiği 700 liralık kira bedelinin iadesini hazineden talep etmiş ise de İzzet Paşa buna olumlu yanıt

³⁸⁰ BOA, Y.MTV, 274-105, M-25.05.1905

³⁸¹ BOA, BEO, 2843-213180, 08.04.1324

³⁸² BOA, DH.MKT, 2786-27, 14.03.1327

³⁸³ BOA, Y.A.HUS, 331-17, 03.01.1313

vermemiştir. İngiltere Devleti'ne göre İzzet Paşa'nın böyle davranmasının sebebi Osmanlı Hükümeti'nin Gadban'ı yakalayıp tutuklamaya gücü olmamasından kaynaklanmıştı. Neticede Hatim, nehirdeki hububat ticaretine engel olarak parasını halktan temin etme yoluna gitmişti. Bundan başka Basra'daki Avrupalı tüccarlar ve şirketler, bu düzensizlik ve emniyetsizlikten dolayı ticari taahhütlerini yerine getiremeyecek olurlarsa büyük zarara uğrayacaklarını ve Basra tüccarı aleyhine birçok dava açacaklarını belirtmişlerdi. Tüccarlar, Osmanlı Devleti'ni bölgede güvenliği sağlamak adına verdiği taahhütleri yerine getirmemekle suçlamıştı. İngilizler ise tebaa ve memurlarının soyulduğundan, Osmanlı güvenlik güçlerinin olayları önleyemediğinden şikâyet etmişti.³⁸⁴

Böylece Osmanlı Devleti'nin, İngiltere Devleti ve tüccarlar nazarında aşiretler üzerinde hakimiyetini yeterince sağlayamayan, zafiyet gösteren bir devlet konumunda olduğunu açıkça gözlemlemek mümkündür. Ayrıca Basra'da meydana gelen bu karışıklıkların ve saldırıların organizasyonu Basra Nakibi Seyyid Talip, Muhammara Şeyhi Haz'al ve Kuveyt Emiri Şeyh Sabah tarafından yapılmaktaydı.³⁸⁵ Hatta Babanzade İsmail Hakkı'nın naklettiğine göre Muhammara Şeyhi Haz'al, İngilizlerin bölgedeki kuklasıydı. İngiltere bu Şeyh vesilesiyle Basra'yı demir kıskaç içine almış, sıkıştırmaktaydı.³⁸⁶

Alınan tüm önlemlere rağmen aşiretler tarafından yapılan saldırıları daimî bir surette önlemek mümkün olmamıştır. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra da bu saldırıların devam ettiği hatta hararetlendiği gözlemlenebilir.³⁸⁷ Nitekim merkezde tesis edilmeye başlanan bu yeni siyasi düzenden kaynaklı oluşan otorite boşluğu ve karmaşıklık bilhassa Basra ve çevresinde bulunan Şii aşiretlerin ayaklanması ve birbirlerine düzenledikleri

³⁸⁴ BOA, HR.SYS, 94-39, 08.05.1907

³⁸⁵ Davut Hut, "II. Meşrutiyet'in İlanının Irak'taki Yansımaları", *Dîvân*, XIII/25 (2008/2), s.127

³⁸⁶ Babanzade İsmail Hakkı, age, s. 162

³⁸⁷ II. Meşrutiyetin ilanına Irak'ın önemli şehirleri Bağdat, Musul ve Basra'da ikamet eden ahalî heyecansız ve kuşkuyla yaklaşmıştı. Bu durum, eşraf ve aşiretler arasında ciddi bir gerginlik ve çatışma ortamına da sebep oldu. Dolayısıyla emniyet ve asayiş iyice bozulmuştu. Babanzade İsmail Hakkı'ya göre en sıkıntılı yerlerden biri Basra'ydı. Bu vilayete bağlı Müntefik ve Ammare sancaklarındaki Saduniler ile Gadban ve Sayhud'da bulunan aşiretler tarafından II. Meşrutiyet lehinde ve aleyhinde devlet memurlarına yönelik bir saldırı olmamışsa da Basra'nın içlerinde ciddi sorunlar yaşanmıştı. Hatta Güney Irak, emniyet ve asayiş bakımından Meşrutiyet öncesinde daha iyi durumdaydı; bkz. Babanzade İsmail Hakkı, *Beyrut'tan Kuveyt'e Irak Mektupları*, İstanbul 2002, s.240; II. Meşrutiyet'in ilanına Irak ahalisinin tepkileri için ayrıca bkz. Davut Hut, "II. Meşrutiyet'in İlanının Irak'taki Yansımaları", *Dîvân*, cilt. 13, sy. 25 (2008/2), s.101-136

saldırıları artırmalarını sağladı. Böylece 1908'den beri aşiretlerde artan başına buyruk ve saldırgan tavırlar tabii olarak bölgede seyrüsefer eden vapurlara da yansımıştı.³⁸⁸

1911 yılında Müntefik'te bulunan aşiretler arasında çatışmalar meydana gelmiş, bölgede asayiş ve düzen bozulmuş, nehirlerde nüfuz dengeleri de etkilenmişti. Nitekim Osmanlı Devleti, Nasiriye kasabasında asayişin sağlamak için Nehir İdaresi'nin Küçük Bağdadi ve Fırat vapurlarını mahalli kumandanlığın emrine vermişti. Bu vapurların uzun bir süre asayişin temin etmek amacıyla kullanılması, nehirlerde nakliyatın aksamasına neden olmuştu. Bu durumdan faydalanan Lynch Kumpanyası, nakliyatın aksamaması gerekçesiyle vapurlarına dubalar bağlayarak bölgede nüfuzunu artırmıştı.³⁸⁹

1913 yılında ise Lynch Kumpanyası'nın Basra'daki rıhtımına düzenlenen bir saldırıda eşkıya ticari malları çalarak bekçiyi katledip firar etmişti.³⁹⁰ Aradan bir iki ay geçmesi sebebiyle İngiltere Devleti, Osmanlı tarafından eşkıyalara yönelik yapılan takibatın sonuçsuz kalmasından şikayetçi olmuş, zanlıların bir an evvel yakalanması ve çalınan malların iadesini istemişti. Aksi halde Osmanlı Devleti, tazminat bedeli ödemeliydi.³⁹¹

Türlü sebeplerle nehirlerdeki taşımacılığın ve ticaretin akışını bozan bu aşiret saldırıları karşısında Osmanlı Devleti, daimî surette işe yarayacak bir çözüm üretememiştir. Saldırıların her sene tekrarlanmasını fırsat bilen İngilizler, her saldırıda Osmanlı Devleti'nin suçluları yakalamakta ve cezalandırmakta yetersiz kaldığı gerekçesiyle bölgeye harp gemileri göndermekten geri kalmamıştı. 1886-1915 yılları arasında Hor Sabiya, Ümm-ü Kasr, Bubyen Adası, Hor Abdullah, Fav ve Basra gibi bölgelerde seyreden İngiliz harp gemileri mevcuttu. 1886-1900 yılları arasında Sphinx, Comet, Lawrence ve Layub isimli İngiliz savaş gemileri bölgede görev yapmışken, 1900-1915 yılları arasında da Sphinx, Comet ve Lawrence'a ek olarak Lapwing, Lepoyen, Assaye, Romerik, Perseus, Redbreast, Cossack, Allert, Highflyer, Avron ve Polinoros isimli savaş gemileri de bölgede bulundurulmuştu.³⁹² Bu gemilerin Şattülarap Nehri'nde ve Basra Körfezi arasında devriye gezdirilmesine gerekçe olarak; bölgede

³⁸⁸ Davut Hut, agm, s.127

³⁸⁹ Ömer Osman Umar, "Basra ile Müntefik'te Aşiretlerin Mücadelesi ve Sadun Paşa", *Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Dergisi*, II/1, Elazığ 2004, s. 13

³⁹⁰ BOA, *Dahiliye Nezaret Eum 7. Şube (DH.EUM)*, nr.3-43-6, 20 Teşrin-i sani 1329

³⁹¹ BOA, *DH.EUM*, 3-43-8, 15 Teşrin-i sani 1329.

³⁹² Yılmaz, age, s.131-132.

faaliyet gösteren gemilerin korunması ve hurma mevsiminde deniz ve nehirdeki hırsızlıkların önlenmesi gösterilmişti.



SONUÇ

19. yüzyılda Hindistan'ın İngiltere için önemi büyük ölçüde ekonomik, stratejik ve politik faktörlere dayanıyordu. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin Hindistan'daki etkisi, özellikle 18. yüzyılın sonlarından itibaren artmasıyla birlikte birbirinden uzak iki coğrafyada bulunan ülkeler arasında irtibatı ve ticareti teshil edecek çalışmalar yapılmıştı. Bu doğrultuda Osmanlı Devleti'nin hâkimi olduğu topraklar, Hindistan'a giden güzergahta önemli bir konuma sahipti. Nitekim 1864'te İngiltere ve Osmanlı iş birliği ile açılan telgraf hattı Osmanlı topraklarından geçerek Bombay'a ulaşmaktaydı. Bununla birlikte 1861'de İngiliz girişimciler tarafından Basra-Bağdat'ta kurulan Lynch Şirketi'nin de hedefi telgraf hatları girişimi ile benzerdi. Hindistan ile yapılan ticareti kolaylaştırmak, İngilizlerin bu önemli sömürge bölgesi üzerinde kontrolünü kaybetmemek ve hatta güçlendirmektir. Bu politikaların ve çalışmaların diğer bir örneği ise yüzyılın sonlarında önem kazanan Bağdat Demiryolu projesiydi.

İngiltere'nin yayılcılık ve sömürgecilik siyasetlerinin birer parçası olan bu girişimlerden, bizim bu çalışmadaki amacımız başlıca Osmanlı'nın hâkimi olduğu Mezopotamya bölgesinde bulunan nehirlerde bir İngiliz Kumpanyası'nın nasıl teşkil edildiği, 19. Yüzyıl boyunca buharlı vapurların gelişmesine paralel olarak bu kumpanyanın bölgede nasıl giderek büyüdüğü ve güçlendiği, Osmanlı Devleti'nden alınan imtiyazların sınırlarının hangi bahanelerle ne şekilde aşıldığı, varlığını giderek güçlendiren şirketin, fiziki, mali, idari yapısının nasıl olduğu, seyrüsefer ettirdiği vapurların teknolojileri ve Osmanlı Devleti'nin bu şirketin güçlenmesine karşı verdiği reaksiyonları araştırıp kronolojik çerçevede içinde ortaya koymak olmuştur.

Denizcilik alanında yaşanan gelişmelerle paralel olarak Osmanlı Devleti'nin iç ve dış siyasi, askeri, ekonomik buhranlarının süreci nasıl etkilediği aktararak ana konunun dönemde yaşanan gelişmelerden bağımsız olarak değerlendirilmesinden kaçınılmıştır. Bu bağlamda özellikle Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı, Rusya ile yapılan anlaşma, İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Anlaşması gibi olaylar, Osmanlı Devleti'nin 19. Yüzyılda dış politikada nasıl bir pozisyon aldığını göstermektedir.

İngiltere'nin sömürgesi olan Hindistan'a ulaşımında en kısa yolu bulmak amacıyla Dicle ve Fırat'ta yapmış olduğu keşif faaliyetleri, başlangıç noktamız olmuştur. Francis

Rawdon Chesney, lideri ve H.B Lynch'in ikinci kaptanı olduğu bu keşif gezisinde, nehirlerin coğrafi yapısı, seyrüsefer potansiyelleri ve bölgedeki Arap aşiretlerin durumu detaylı bir şekilde incelenmiştir. Bu keşif seferi, Fırat ve Dicle üzerindeki gemi işletme imtiyazı için stratejik bir adım olarak öne çıkmıştır. İngilizler, bir yandan yeni seyrüsefer aracı olarak buharlı vapurların nehirlerde kullanılabilirliğini test ederken öbür yandan bu vapurlarla bölgedeki yerli halka da bir güç gösterisi yapmışlardır.

Bundan sonra Fırat Nehri gemisinin komutanlığına atanmış olan H.B Lynch ikinci Fırat seferi için görevlendirilmişti. Bu sefer sırasında Lynch, Bağdat'tan Şattülarap'a kadar olan Dicle nehrinin taslağını çıkarmış ve bölgedeki Arap kabileleri üzerinde etki bırakmıştı. Lynch'in keşiflerinin ardından, Lynch kardeşler 1850'lerde Bağdat'a gelerek bölgede ticaret yapma potansiyelini fark etmiş ve 1861'de resmen "The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited" olarak tescil edilmiş şirketi kurmuşlardı. Thomas Kerr Lynch'in anılarından anladığımız üzere şirket tesis edilmeden önce Osmanlı yetkilileri, Mezopotamya nehirlerinde yapılan keşif gezilerine ve ticari faaliyetlere verilen izinlerin sınırları aşılsa dahi müdahale etmemekteydi. Ancak Lynch Şirketi tesis edildikten ve 1850'li yıllarda Bağdat valililerinin bu konuya önem vermeye başlamalarından dolayı Osmanlı Hükümeti ile Lynch Şirketi arasında zaman içinde çeşitli anlaşmazlıklar yaşanmış, Lynch Şirketi'nin faaliyetleri zaman zaman kısıtlanmıştır.

Lynch Şirketi'nin bundan sonraki süreçte Dicle ve Fırat Nehirlerindeki faaliyetleri, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında denge ve mücadele içinde geçmiştir. İngilizler, nehirlerdeki taşımacılık ve ticaretteki nüfuzlarını artırmak için çeşitli yöntemler kullanmış, bölgede zaman içinde artan ticaret hacminin farkına varan Osmanlı Devleti ise bu konuda kendi çıkarlarını koruma gayretinde olmuştur. Lynch Kumpanyası'nın vapurlarına duba bağlamaları, vapur sayısını artırmaları ve izin verilmemesine rağmen kendi bayraklarını çekerek vapurları seyrüsefer ettirmeleri, bölgede tüm engellemeler karşısında ticari ve siyasi nüfuzunun güçlü olduğunun bir göstergesi olmuştur. Lynch Şirketi, zaman içinde elde ettiği izinler ve diplomatik başarılar sayesinde nehirlerdeki taşımacılıkta önemli bir aktör haline gelmiştir. Ancak bu durum, Osmanlı Devleti'nin çıkarları ve denge politikası açısından zaman zaman sıkıntılara yol açmıştır. Nitekim Lynch Şirketi'nin Dicle ve Fırat'taki faaliyetleri, Osmanlı-İngiliz ilişkileri, ticaret ve nüfuz mücadelesi bağlamında önemli bir dönemi yansıtmaktadır.

Lynch Kumpanyası'nın çeşitli gerekçelerle bölgede işlettiği vapurlara duba bağlama ve vapur sayısını artırma talepleri zaman zaman Osmanlı yetkilileri tarafından Lynch Kumpanyası'nın bölgede yalnızca ticaret yapmak amaçlı bulunmadığı, İngilizlerin sömürgeci siyasetinin bir aracı olduğu şeklinde değerlendirilmişti. Zira Lynchler, vapurlarla ticaret mallarını taşımının yanı sıra kaçak silah taşımacılığı yaparak, vapurlarına İngiliz bayrakları çekerek ve bölgede bulunan aşiretlerle işbirliği yaparak bu siyasi emeli doğrulamıştır.

Lynch Kumpanyası'nın idari ve mali durumunu; Bağdat merkezi idaresi, Basra acentesiyle seyrüsefer ettirdiği Halife, Mecidiye, Blossse Lynch gibi vapurlarında istihdam edilen memurların isimlerini, görevlerini, hüviyetlerini ve aldıkları maaşları gösteren tablolar oluşturarak değerlendirdik. Buna göre Bağdat merkez idaresinde ve Basra acentesinde çalışan personelin çoğunluğu Hristiyan olup, farklı mezheplere bağlıydı. Özellikle Osmanlı tebaasından kişilerin fazla olup aralarında Müslüman bulunmaması dikkat çekicidir. Maaşlar genel olarak İngiliz sterlini cinsinden ödenmektedir. Bununla birlikte mürettebatın aldığı maaşlar, Osmanlı'nın bölgede kurduğu vapur kumpanyalarında çalışanların aldığı maaşlardan daha yüksektir.

Lynch Şirketi'nin 1907 yılında Dicle ve Fırat'ta işlettiği vapurlar; Blossse Lynch, Halife, Mecidiye ve Malamir'di. Bu vapurlarla ilgili ulaştığımız kaynaklara göre inşa tarihleri ve maliyetleri birbirinden farklıydı. Ayrıca Hazine-i Hassa Müdürü Sermed Bey'in raporlarında bu gemilerin, uzunluğu, genişliği, ambar hacmi, su çekimi, sürat ve yapımlarında kullanılan malzemeler gibi vapurların teknik özellikleri hakkında bilgi verilmesi konu hakkında detaylı bilgiye ulaşmamıza olanak sağlamıştır. Nitekim vapurların fiziki özelliklerini bilmek, burada Osmanlı Devleti tarafından kurulmuş olan yerli seyrüsefer şirketlerine ait vapurların neden İngiliz vapurlarıyla rekabet edemediğini ve bu girişimlerin başarısızlıkla sonuçlandığını değerlendirmemize yardımcı olacaktır. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne ait vapurlara nazaran Lynch Kumpanyası'na ait vapurların sefer saatlerinin düzenli ve dakik olması, yolcu ve tüccarların bu vapurları tercih etmesine neden olmuştur.

XIX. yüzyılın sonlarında Bağdat Demiryolu projesinin tasarlanmasıyla birlikte gündem olan diğer bir konu 1909'da İngilizlerin, Osmanlı Hükümeti ile ortak bir seyrüsefer şirketi kurma projesiydi. Bu şirket, Dicle ve Fırat Nehirlerinde özel haklara sahip olacaktı. İdarenin çoğunluğu İngilizlerin elinde olacak, başkanlığını bir İngiliz

yapacaktı. Ancak bu tasarıya karşı çeşitli taraflar güçlü muhalefetler oluşturmuştu. Almanya ve İngiliz-Hindistan buharlı seyrüsefer şirketi gibi diğer şirketler, teklife alternatif projeler sunarak rekabet oluşturmuş bundan başka Lynch imtiyazı meselesi, II. Meşrutiyet döneminde meclise taşınarak uzun süreli bir çözümsüzlük ve çeşitli iç-dış sorunları da beraberinde getirmişti. Bu meselenin yeni kurulmuş açılmış olan Meclis-i Mebusan'da tartışılması ve hükümetin tek başına böyle bir karar verme yetkisine sahip olup olmadığının sorgulanması aynı zamanda ülkede parlamenter düzeni tesis etmedeki kararlılığın bir göstergesi de sayılabilir. Bundan başka II. Meşrutiyet'le birlikte yaygınlaşan gazeteler, Osmanlı Hükümeti'nin verdiği kararların, halk tarafından sert bir dille eleştirildiği basın araçları olmuşlardı. Öyle ki Hükümet, Lynch imtiyazı meselesinden dolayı vatanı satmakla bile suçlanmıştı.

Nihayetinde, Osmanlı'nın bölgedeki etkisi sınırlı kalmakla uzun süredir tartışılan Lynch Şirketi ile Osmanlı Devleti'nin ortak seyrüsefer şirketi kurma çalışmaları 1913 yılında Hakkı Paşa ve Sir Edward Grey arasında yapılan anlaşmalarla sonlandırılmıştı. Ancak İngilizler, ortak şirket kurma adayı olarak son anda Lynch'i değil, Lordlar Kamarası üyesi Lord Inchape'ı göstermişti. Inchape'a verilen ortak şirket kurma imtiyazı, Lynch Şirketi tarafından bir haksızlık olarak algılanmış ve bu durum büyük bir hayal kırıklığına neden olmuştu. İngiltere'nin Inchape'yi tercih etmesi, siyasi ve ekonomik çıkarlar doğrultusunda yapılmış bir tercih olarak değerlendirilebilir. Zira Inchape'ın Lordlar Kamarası üyesi olması ve İngiliz çıkarlarını temsil etme potansiyeline sahip bir isim olarak öne çıkması bu tezi doğrular niteliktedir. Sonuçta bu anlaşma, Lynch Şirketi'nin haklarının göz ardı edilmesi ve İngiltere'nin çıkarlarını koruma amacını taşıdığı şeklinde yorumlanabilirse de Lynch Şirketi, nehirlerde kendisine verilen seyrüsefer hakkını da saklı tutmayı başarmıştır.

Son olarak tez çalışmasında ele aldığımız husus; Dicle ve Fırat nehirlerinde seyrüsefer eden İngiliz ve Osmanlı vapurlarının karşılaştığı zorluklardan en önemlisi olan Irak'ın toplumsal yapısının önemli bir parçası olan aşiretlerin, oluşturduğu tehditlerdi. Lynch Şirketi'nin bölgedeki aşiret saldırıları nedeniyle yaşadığı mağduriyetler ve zararlar, bu olaylarla ilgili Osmanlı Devleti-İngiltere arasındaki çatışmaların aktarılmasıyla beraber bölgenin tarihî coğrafyasını anlamak açısından da önem arz eder. Zira güvenliği tesis etmedeki zorluklar, ticaretin ve seyahatin kesintiye uğramasına neden olmuştur. Dolayısıyla bu çalışma, Osmanlı İmparatorluğu'nun

bölgedeki nisbî zayıflığı, İngilizlerin bölgedeki etkisi ve aşiretler arasındaki çatışmaların ticareti ve güvenliği nasıl etkilediğine dair genel bir bakış sunarak sonlanmaktadır.



KAYNAKÇA

A- ARŞİV KAYNAKLARI

1- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi (BOA), İstanbul

A.DVN.MKL	:	Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavelenameler: nr. 55/8
BEO	:	Bâbîâli Evrak Odası: nr.1754/131537; nr.3056/229154; nr.213180; nr.3019; nr. 2843-213180, nr. 1282/96096.
DH.EUM	:	Dahiliye Nezareti Eum 7. Şube: nr.3/43/6; 3/43/8
DH.İD	:	Dahiliye Nezareti İdare: nr. 52/8
DH.KMS	:	Dahiliye. Kalemi Mahsus: nr. 2/39DH.MKT : Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi: nr. 62/45; nr.2786/27; nr.2772/10
DH.TMIK.M	:	Dahiliye Nezareti Muamelat: nr. 239/28
HAT	:	Hatt-ı Hümayun: nr. 860/38347; 569/27922; 1178/46521; 49040; 1167/46153; 37503; 1171/46332; 1186/ 46759; 1181/46648; 451/ 22357; 2772/10
HR.HMŞ.İŞO	:	Hariciye Nezareti İstişare Odası: nr.189/55
HR.İD	:	Hariciye Nezareti İdare: 882/18
HR.MKT	:	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi: 401/31; 870/45; 860/55; 807/90;
HR.SYS	:	Hariciye Nezareti Siyasi Kısmı: nr. 92/1; nr.1881/5; nr.1909/53; nr.94/39, nr.82/43
HR.TH	:	Hariciye Nezareti Tahrirat: 174/69
HR.TO	:	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
HSD.CB	:	Cavit Baysun Evrakı

İ.HUS	:	İrade, Hususi
ML.EEM	:	Maliye Nezareti Emlakı Emriyye Müdirriyeti: nr. 622/20; nr.1002/16/16; nr.1002/16/5; nr.16/25; nr.664/46
MV	:	Meclis-i Vükela Mazbataları: nr. 201/60,
Y.A.HUS	:	Yıldız Hususi Maruzat Kısmı: nr.362/36; nr.331/17
Y.EE	:	Yıldız Tasnifi Esas Evrakı: nr. 102/1
Y.MTV	:	Yıldız Mütenevvi Maruzat: nr. 174/58; nr. 74/86; nr. 274/105.
TS.MA.e	:	Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı: nr. 706-20

2- India Office Records (IOR), British Library Londra

1. IOR/L/PS/18/B195
2. IOR/L/PS/18/B199
3. IOR/L/PS/10/271
4. IOR/L/PS/10/88/2
5. IOR/V/23/56

B- SALNAMELER, GAZETELER

- 1.Cengiz Eroğlu-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Global Strateji Enstitüsü, Ankara 2012.
- 2.Cengiz Eroğlu-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Bağdat*, Global Strateji Enstitüsü, Ankara 2006.
- 3.ERSOY, Mine, *Zevra Gazetesi (s.1-100)'nin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kilis 2014.
- 4.Tanin, İstanbul.

C. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

AGRAS, Nurdal, *II. Mahmut Dönemi Islahat Hareketleri ve II. Mahmut'un Eğitim Öğretim Faaliyetleri*, Selçuk Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Konya 2010

AHMAD, Feroz, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, İstanbul 1971.

AKŞİN, Sina, *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, Ankara 2009.

AKYILDIZ, Ali ve KURŞUN, Zekeriya, *Osmanlı Arap Coğrafyasında Uluslararası Rekabet*, İstanbul 2018

ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, Ankara 1997.

BABANZADE, İsmail Hakkı, *Beyrut'tan Kuveyt'e Irak Mektupları*, İstanbul 2002.

BAYRAK, Meral, *1821 Mora İsyanı ve Yunanistan'ın Bağımsızlığı*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Eskişehir 1999.

CEYLAN, Ebubekir, *Modern Irak'ın Osmanlı Kökenleri*, İstanbul 2022.

CHESNEY, F. Rawdon, *Narrative Euphrates Expedition*, Londra 1868.

CHESNEY, F. Rawdon, *Reports on The Navigation of the Euphrates*, Londra 1833

COMSTOCK, John L, *History Of The Greek Revolution*, New York, 1828.

ÇELİK, Yüksel, *Şeyhü'l Vüzera Koca Hüseyin Paşa*, Ankara 2013.

DANIŞMEND, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Kronolojisi*, c.IV, İstanbul 1924.

DERECİ, Şeyma, *Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. yüzyılda Beyrut Limanı*, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora tezi, Edirne 2019.

DUNKLEY, Mark, *Ships and Boats: 1840-1950*, 2016.

DÖNMEZ, Ahmet, *Osmanlı İngiliz İlişkileri: Diplomasi ve Reform*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Konya 2013.

DRİAULT, Edouard, *La Qustion d'Orient Depuis ses Origines Jusqu'a la Paix de Serves*, Paris 1921.

DÜZCÜ, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*, İstanbul 2017.

EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, İstanbul 1972.

EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabet*, Ankara 2007.

FARLEY, J. Lewis, *Turkey*, Londra 1866.

FEROZ, Ahmad, *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, İstanbul 1971.

GEARY, Grattan, *Through Asiatic Turkey: Narrative of a journey from Bombay to the Bosphorus*, I. Cilt, Londra 1878.

HUSAIN, Faisal, *Sultan'ın Nehirleri*, çev. Bestami S. Bilgiç, İstanbul 2023.

HUT, Davut, *Musul Vilayeti'nin idarî, iktisadî ve sosyal yapısı (1864-1909)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2006.

ISSAWİ, Charles, *The Fertile Crescent 1800-1914*, New York 1988.

KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, cilt V, Ankara 2017.

KARAHAN, Ali, *Cezayirli Hasan Paşa'nın Hayatı ve Faaliyetleri (1714? – 1790)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2017.

KARAÖZ, Nalan, *III. Selim Döneminde Donanmada Yapılan Merasimler*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek lisans tezi, İstanbul 2015.

KESKİN, Turan, *Dicle ve Fırat Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012.

KOCATÜRK, Önder, *Türk-İngiliz İlişkilerinin Kopuş Sürecinde Son Aşama (1911-1914)*, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2010.

KOCATÜRK, Önder, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914)*, c. II, İstanbul 2013.

KORKMAZ, Mehmet, *Basra Köfrezinde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, Ankara 2022.

KURT, Burcu, *Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)*, İstanbul 2009.

KÜÇÜKALIOĞLU Sema, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

KÜRKÇÜOĞLU, Ömer, *Mondros'tan Musul'a Türk-İngiliz İlişkileri*, Ankara 2006.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1838)*, c.I, Ankara 1974.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1838-1850)*, c.II, İstanbul 1976.

LONGRIGG, Stephen, *Four Centuries of Modern Iraq*, Oxford 1925.

LORİMER, J. Gordon, *Gazetteer of The Persian Gulf*, I, Kalküta 1915.

LYNCH, Thomas Kerr, *The Navigation of The Euphrates and Tigris*, Londra 1884.

MALHUT, Mustafa, *Meclis-i Mebusan'da İmtiyazlar Sorunu ve Tartışmaları (1908-1914)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2009.

NURİ, Celal, *Osmanlı Mülkünün Tarihi Coğrafyası*, İstanbul 2021.

NUTKİ, Süleyman, *Basra Körfezi Rehberi*, İstanbul 1317 (1900).

NUTKİ, Süleyman, *Kamûs-ı Bahrî Deniz Sözlüğü*, haz. Mustafa Pultar, İstanbul 2011.

OWEN, Roger, *The Middle East in The World Economy 1800-1914*, Londra 1981.

ÖZEN, Selim, *Gemiler Sözlüğü*, İstanbul 2017.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğunda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 2013.

SALEH, Zaki, *Britain and Iraq*, Londra 1995.

SLADE, Adolphus, *Records of Travels in Turkey, Greece, Etc., and of a Cruize in the Black Sea, With The Capitan Pasha, In The Years 1829, 1830 and 1831*, Londra 1833.

SAMİ, Şemseddin, *Kamus-ı Türki*, İstanbul 2015.

TAŞKIN Ünal, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elâzığ 2005.

TEMELKURAN, Tefik, *Gazavat-ı Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora tezi, İstanbul 2000.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları, *Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Ankara 2012.

TÜTEL, Eser, *Seyr-i Sefain*, İstanbul 1997.

YERASİMOS, Stefanos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye II*, İstanbul 1975

ZORLU, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014.

YILMAZ, Mustafa, *Fav Yarımadası'nda Osmanlı-İngiliz Çekişmesi(1886-1915)*, İstanbul 2015.

YURDAKUL, Nurcan, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?* İstanbul 2021.

D. MAKALELER

AYDIN, Mahir, “Hüseyin Hilmi Paşa”, TDV İslam Ansiklopedisi, XIII (1998), s.550-551

BAMFORTH, Winifred, “British Interests in the Tigris- Euphrates Valley; 1856-1888” *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 22/66 (1949), s.105-138

BAŞ, Halit, “Dicle ve Fırat’ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşında Irak Cephesinde Kullanımı”, *History Studies*, VIII/3(2016), 83-99.

BAYATLI Nilüfer, “Osmanlı Döneminde Bağdat Valileri (1534-1917)”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 158(2005), s.189-202

BEAUMONT, Peter, “The Euphrates River, An International Problem Of Water Resources Development” *Environmental Conservation*, V/1 (1978), s.36

BİLGE, Mustafa, “Şattülarap”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XXXVIII(2010), s.381-382

COLE, Camille Lyans, “Precarious Empires: A Social And Environmental History of Steam Navigation on The Tigris”, *Journal of Social History*, 50/1 (2016), s.74-101

CEYLAN Ebubekir, “Namık Paşa’nın Bağdat Valilikleri”, *Toplumsal Tarih*, 183 (2009), s.60-68

ÇELİK Aytekin ve AYDIN Ekrem, “Fırat- Dicle Havzası Nehir Kollarında Su Kalitesi Karakterizasyonu için Antibiyotik Grubu Tetrasiklin ve Bazı Minerallerin Takibi ve Değerlendirilmesi”, *Fırat Üniversitesi Fen bilimleri Dergisi*, XXXIII(1), s.103-113

ÇETİNSAYA, Gökhan, “Irak”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XIX (1999), s.93-95

DOGANCA, Sungur. “XIX. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri”. *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 1, (2016), s. 30-68.

DİNÇ, Fasih. “1879-1880 Musul Vilayeti Kıtılığının Ekolojik, İdari ve Ekonomik Bağlamı”. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi* IV/7 (2022): 189-210.

DÜZCÜ, Levent, “Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)” *International Journal Of History*, V/1 (2013), s.113-127

ERARSLAN, Cezmi, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915), *Tarih Dergisi*, 35(1994) s.223-252.

ERHAN, Çağrı, "1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması'nın Gizli Maddesi ve Sonuçları" *Belleken*, LXII/234 (1998), s. 457-466

GAZEL, Ahmet Ali, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Lynch İmtiyazı Meselesi ve Hüseyin Hilmi Paşa’nın İstifası”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 18 (2001), s. 259-264

GÖYÜNÇ, Nejat, “Küçük Hüseyin Paşa”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XIX (1999), s.6-8

HUT, Davut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehir yolu Ulaşımı”, *Osmanlı’da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, İstanbul 2011, s.71-101.

HUT, Davut “II. Meşrutiyet’in İlanının Irak’taki Yansımaları”, *Dîvân*, XIII/25 (2008), s.101-136

HUT, Davut, “Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi”, *Die Bagdadbahn-Ein Umriss deutsch-türkischer Beziehungen Gesammelte Beiträge*, haz. Verlag Dr. Kovaç, Hamburg 2016.

HNAİHEN, Kadim Hasson. "River Transport in Mesopotamia (5900–539 BC)". *Światowit*, LIX (2020), s.141-151.

INGRAM, Edward, “From Trade to Empire in the Near East I: The End of The Spectre of The Overland Trade 1775–1801”, *Middle Eastern Studies*, XIV/1(1978), s.3-21

İLGÜREL, Mücteba, “Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti’nde Kurma Teşebbüsleri”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar. İstanbul 1995, s.143-158.

KARAL, Enver Ziya, “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”, *Belleten*, IV/14-15, s.175-189.

KARTIN, Cengiz, “İngiltere’nin Musul Politikası (1800’lerden Lozan’a)”, *Tarihi Süreçte Musul ve Musul Sorunu*, Ed. Tolga Akay ve Süleyman Tekir, İstanbul 2019, s.301-356

KORKMAZ, Adem, “Mithat Paşa’nın Bağdat Valiliği (1869-1872), *Tarih Dergisi*, 49(2009), s.113-178.

KURAN, Ercüment, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 159-163

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Haz. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, İstanbul 1995, s.165-206

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Baltalimanı Muahedesi”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, c.V(1992), s.38-40

MADEN, Tuğba, KILIÇ Seyfi, “İrak’ta Su kaynakları Sorunu ve Yönetimi”, *Orta Doğu Analiz Dergisi*, IV/43(2012), s.84-97.

ORHONLU, Cengiz, IŞIKSAL, Turgut, “Osmanlı Devleti’nde Nehir Nakliyatı Hakkındaki Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, XIII/17-18(1963), s.77-102.

ÖĞÜN Tuncay ve BAŞ Halit, “Dicle ve Fırat’ta Geleneksel Nehir taşımacılığı ve I. Dünya Savaşında Irak cephesinde Kullanımı”, *History Studies*, VIII/3(2016), s.83-109

ÖZCAN, Azmi, “Otuz Bir Mart Vakası”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XXXIV(2007), s.9-11

PARRY, J.P, “Steam power and British influence in Baghdad 1820-1860” *The Historical Journal*, 56/1(2013), s.145-173.

SAĞLAMTİMUR, Haluk, “Mezopotamya’da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf”, *Metro Gastro Dergisi*, 77 (2015), s.8-15

TIZLAK, Fahreddin, “İngiltere’nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)”, *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, VI/1(1991), s.299-307.

TUNCCEL, Metin, “Fırat”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XIII/31 (1996), s. 33-34

TUNCCEL, Metin, “Dicle”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, sy. 9 (1994), s.281-282

TURAN, Şerafettin, “Edirne Anlaşması”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, X (1994), s.442-443

TÜTEL, Eser, “İstanbul Halkı Buharlı Gemiyle Tanışıyor”, *Bütün Dünya Dergisi*, sy. 11 (2001), s.53-57

UÇAROL, Rifat, “Tarihte; Dicle ve Fırat Nehirleri Basra Körfezi ve Çevresinde Önemli Gelişmeler”, *Su Sorunu, Türkiye ve Ortadoğu*, haz. Sebahattin Şen, İstanbul 1993, s.361-399

ÜSTÜN, İsmail Sefa, “Bağdat Eyaletindeki Atebâtlara Gelen Şii Ziyaretçiler”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, sy.163 (2006), s. 169-190

ÜNAL, Mehmet Ali, “Evliya Çelebi’de Fırat ve Dicle Nehirleri”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller II*, haz. Şakir Batmaz ve Özen Tok, Kayseri 2015.

YILDIRIM, Zafer, “XIX. Yüzyılda Dicle ve Fırat Üzerinde Siyaset: Osmanlı-İngiltere Nüfuz Mücadelesi”, *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, XX/4 (2020) s. 905-30

YÜCEL, Yaşar, “Midhat Paşa’nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları”, *Uluslararası Midhat Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar*, Ankara 1986, s.175-183

E. İnternet Kaynakları

Anthony B. Toth, “Maritime Peace in Perpetuity, Treaty of 1853, (<https://www.encyclopedia.com/humanities/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/maritime-peace-perpetuity-treaty-1853>), E.T: 17.06.2021.

“Armenia, India and Mesopotamia: The Finnish Grandchildren”, <https://hythehistoryblog.wordpress.com/tag/thomas-kerr-lynch/> E.T: 27.12.2018

AKSOY, Bilal, “Anadolu’da Yer Adlarının Kökeni” (<http://www.bilalaksoy.com/anadoluda-yer-adlarinin-kokeni>), E.T. 06.02.2024

"Francis Rawdon Chesney", <https://www.britannica.com/biography/Francis-Rawdon-Chesney>, E.T: 12 Mart 2021.

“Henry Blossie Lynch”, (<https://www.dib.ie/biography/lynch-henry-blosse-a4942>), E.T: 04.01.2024

“Mosque and Minaret of coloured tiles at Basra” (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100117294308.0x000032), E.T: 8 Temmuz 2021.

“Puntel Nedir?” (<https://arkaguverte.com/denizcilik/puntel-nedir-92009>) , E.T: 15.02.2024

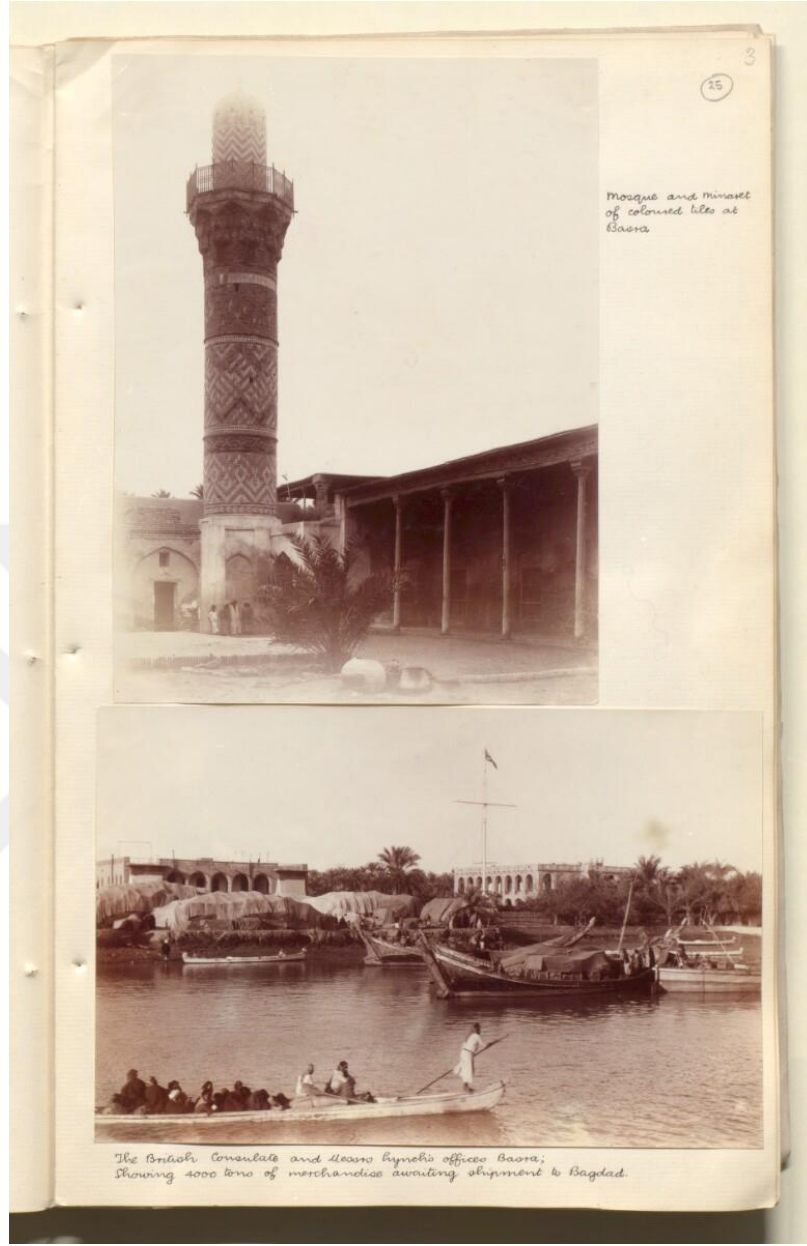
“Plan Showing Shatt El Arab From Kurna To Basra and Respective Positions Approximately of Lynch Dock at Magil, THE Bagdad Railway Material Depot, And The Town of Basra” (https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100023726564.0x000015), E.T: 8 Temmuz 2021.

“Joseph Svoboda Diaries” No 17, (<https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/iraqdiaries/search>), E.T 25.02.2024

“Tonaj Ölçümleri” <https://www.sualtigazetesi.com/tonaj-olcumleri>, E.T. 15.02.2024

YILDIRIM, Zeki, “Özgün ve Zengin Bir Coğrafi Kompozisyon”, (<https://diyarbakirhafizasi.org/ozgun-ve-zengin-bir-cografik-kompozisyon>), E.T.06.02.2024

EKLER



EK I: İlk fotoğrafta Basra'da bir cami ve minaresi gösterilmektedir. İkinci fotoğrafta Basra'da İngiliz konsolosluğu ve Lynch kardeşlerin ofisi önlerinde Bağdat'a gitmeyi bekleyen 4000 ton mal ile gösterilmektedir. (1906) Fotoğrafçı: Wilfrid Malleson. https://www.qdl.qa/archive/81055/vdc_100117294308.0x000032, E.T: 8 Temmuz 2021.



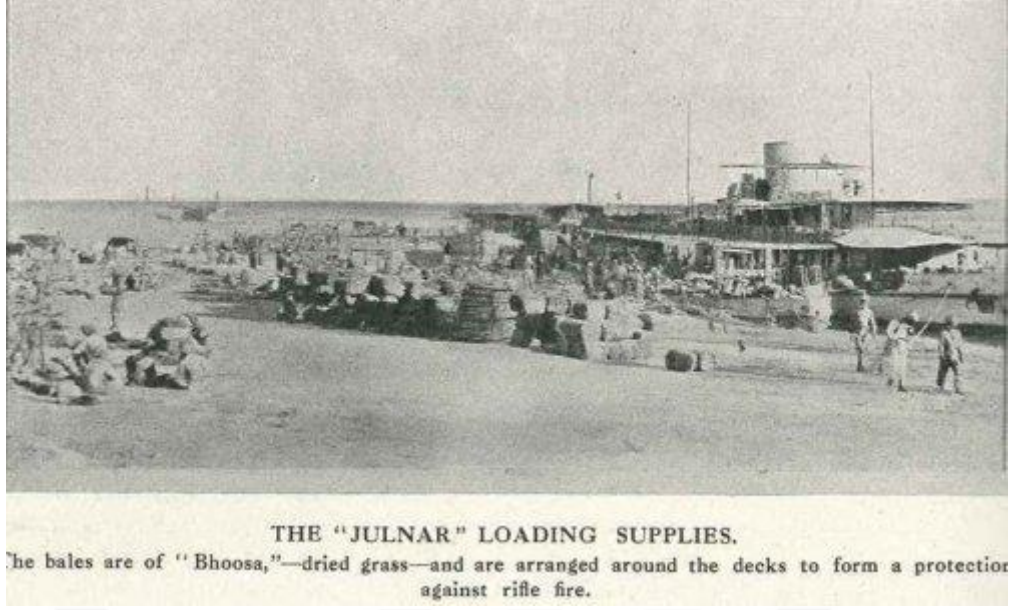
EK III. Lynch kardeşlerin, bir başka vapuru olan Dicle'nin, Bağdat'ta Dicle Nehri'ne demir attığının tasviri. William Perry Fogg, 1874, Harvard Art Museum, Fogg Collection (<https://hythehistoryblog.wordpress.com/tag/thomas-kerr-lynch/>) E.T: 27.12.2018



EK IV. Henry Finnis Blosse Lynch, gezgin, iş adamı ve kısaca Ripon'un Liberal milletvekili. <https://hythehistoryblog.wordpress.com/tag/thomas-kerr-lynch/> E.T: 21.12.2023



EK V: Stephen Blosse Lynch, iki kızı ve oğluyla beraber çekilmiş fotoğrafı.
(<https://hythehistoryblog.wordpress.com/tag/thomas-kerr-lynch/>) E.T: 21.12.2023



EK VI: Lynch Kumpanyasına ait Julnar Vapuru'na malzeme yüklenirken çekilmiş bir fotoğraf.

Kaynak: Kut: "Gorringe's last desperate roll of the dice"
(<https://ww1live.wordpress.com/tag/george-gorringe>), E.T. 15.03.2024



EK VII: Tizpon şehrinde demirlemiş olan Halife Vapuru'na ait bir görsel.
(1906)

Kaynak: Wilfrid Malleon, IOR/L/PS/20/C260,
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100025687401.0x000033), E.T.
14.01.2024



EK VIII: Irak'ta Bağdat ile Basra arasında Dicle üzerinde, Basra ile Nasiriye arasında seyrüsefer eden nakliye vapurlarından birine ait görsel.

“Kut’ül-amare Sergisi”, (<http://www.uskudarkultursanat.com/sergilerimiz/kutul-amare-sergisi>), E.t: 15.01.2024