

İNGİLTERE'NİN FIRAT NEHRİNDE VAPUR İŞLETME GİRİŞİMİ HAKKINDA YENİ BİLGİLER (1834-1836)

Dr. Fahrettin TIZLAK*

Giriş :

Sanayi inkılâbından sonra Doğu Akdeniz bölgesi Avrupa ve özellikle İngiltere için ekonomik açıdan büyük bir önem arzetmeye başlamıştır. Bunun başlıca sebebi ise, sözkonusu bölgede belirtilen dönemden itibaren İngiliz ticaret hacminin gelişmesi ve buna bağlı olarak da buradan geçmekte olan Hint ticaret yolunun önem kazanmasıdır. Çünkü belirtilen inkılâp hareketi ile Osmanlı devletinin mamül İngiliz mallarına olan ihtiyacı artmış olduğu gibi, gelişen İngiliz sanayii için de bol miktarda hammadde temin edilebilecek yeni pazarların bulunması gereği kendisini hissettirmeye başlamıştır.¹ Nitekim bu gereklilikten dolayı olmalıdır ki, 1815 ile 1842 yılları arasında İngiliz dış ticaret politikasının başlıca unsurlarından birisi, o ana kadar ekonomik açıdan geri kalmış olan deniz aşırı alanlarda yeni pazarlar bulmak olmuştur.² Bu cümleden olarak da Doğu Akdeniz, İngilizler için ihtiyaç duyulan hammaddelerin bol miktarda ve ucuza hatta, herhangi bir aracıya gerek duymaksızın bizzat yerinden temin edilebileceği yerlerden birisi olmuştur. Üstelik o ana kadar gerçekleştirilen ikili ticarî anlaşmalar ile de, İngiliz tüccarlar Osmanlı ülkesinde en fazla müsadeye mazhar tüccar statüsüne kavuşmuştu.

Diğer yandan, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru İngilizler kendileri için en önemli pazarlardan biri olan Hindistan'a gidecek daha kısa bir yol aramaya başlamışlardı. Çünkü o ana kadar buharlı gemilerle ve Ümit Bur-

(*) Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Araştırma Gör.

1. Mübahat Küçüköğlü, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580 - 1838)*, Ankara, 1974, s. 75.
2. Y. Kemal Tengirşek, «Tanzimat Devrinde Osmanlı Devletinin Harici Ticaret Siyaseti», *Tanzimat I*, İstanbul, 1940, s. 298.

nu'nu dolaşarak gerçekleştirilen ticaret, hem yolun uzunluğu ve buna bağlı olarak ortaya çıkan dezavantajlar, hem de büyük denizlerin sebep olduğu olumsuz durumlar yüzünden pek kârlı olmamaktaydı. Bu ve benzeri mahzurlardan dolayı ortaya çıkan arayışın bir gereği olarak 1784'lerde İngiliz kamuoyunda Süveyş ile Kızıldeniz'in birleştirilmesi ile ortaya çıkacak kısa bir yol gündeme gelmiştir. Ancak, bu tasarı 1830'lu yıllara kadar pek itibar görmemiştir.³ Söz konusu tarihlerde yeniden gündeme getirilen projeden İngiliz dışişleri bakanı Palmerston'un ikinci bir boğazlar meselesine neden olacağı düşünceleri sonucunda vazgeçilir.⁴ Akabinden de Akdeniz'den Hindistan'a gidecek en kısa yolu tespit için bir komite oluşturulur. Sözkonusu komite, Süveyş'den Kızıldeniz'e ulaşacak bir demir yolu projesi ile Dicle ve Fırat Nehirleri vasıtası ile yapılacak bir nakliyat projesini ortaya atar. Osmanlı İmparatorluğu nezdindeki İngiliz çıkarlarının kolaylıkla sağlanabileceği düşüncesi ile ikinci proje daha ağırlık kazanır ki, bunu da sağlamanın en güzel yolu Osmanlı devleti ile daha sıkı ilişkilere geçmek şeklinde belirlenmiştir.⁵

Bu arada, aynı yıllarda ortaya çıkan bir siyasî gelişme İngiltere'yi bu konuda daha aceleci ve kararlı davranmaya iter. Bu siyasî gelişme ise, 1833 yılında Osmanlı devleti ile Rusya arasında imzalanan ve imparatorluğun Rus nüfuzu altına girdiğinin bir göstergesi olan Hünkâr İskeleyi Antlaşması'dır.⁶ Bu ise, İngiliz hükümetini Osmanlı toprakları üzerindeki politikaları konusunda gözünü açması şeklinde uyarmıştır. Çünkü belirtilen tarihlerde Osmanlı İmparatorluğu üzerinde parsayı başkaları kapmaya başlamıştır.⁷ Halbuki yukarıda da belirtildiği üzere, özellikle 1820'lerden beri İngiltere'nin gittikçe artan hammadde ihtiyacı sözkonusu idi. Yine, o

3. Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, «Osmanlı İmparatorluğunda Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar-Dicle Fırat Nehirlerinde Nakliyat», **İÜEF Tarih Dergisi**, S. 17-18, s. 100; M. Kütükoğlu, a.g.e., s. 76.

4. M. Kütükoğlu, a.g.e., s. 76.

5. C. Orhonlu-T. Işıksal, a.g.m., s. 100. Yeri gelmişken İngilizlerin sözlü edilen proje ile düşledikleri şeyin yeni olmadığını, daha XV. yüzyıldan beri bölgede nehir nakliyeciliğinin yapılmakta olduğunu belirtelim. Onların bu proje ile tasarladıkları asıl husus bölgede öteden beri var olan nakliye işlemlerinde söz sahibi olmak ve kendi mallarını bizzat nakletmek istemeleridir. Bu konuda bkz. C. Orhonlu-T. Işıksal, a.g.m., s. 101.

6. Şinasi Altundaę, **Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi 1831-1841 I**, Ankara, 1988, s. 154: Bu antlaşmanın akabinde 18 Eylül 1833'de imzalanan Münchengratta Muahedesi ile de Rusya, Avusturya ve Prusya ile Osmanlı devletinin toprak bütünlüğünü ve Osmanlı hanedanının tahtda kalmasını temin hususlarını kendi üzerlerine bir vazife olarak almışlardı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ş. Altundaę, a.g.e., s. 163-164.

7. Uygur Kocabaşoğlu, **Anadolu'daki Amerika**, İstanbul, 1989, s. 72.

dönemlerde buharlı gemilerin çoğalması ve bu gemilere daha sık aralıklarla ikmal yapma ihtiyacı kendini hissettirmekteydi. Bütün bu hususlar da, Osmanlı İmparatorluğunun İngiltere nezdindeki önemini artıran unsurlardandı.⁸ Böyle olunca, dönemin İngiliz dışişleri bakanı Palmerston, Hünkâr İskelesi Antlaşmasının Rusya'ya sağladığı menfaatleri elde etme konusunda İngiltere'yi adı geçen devletin yerine koyma politikasını kabul ederek icraata başlamıştır.⁹

1 — İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletmeye Karar Vermesi :

Bütün bu hususlardan sonra İngiliz hükümeti, Hint ikliminde mevcut olan mallarını daha kolay bir şekilde ülkesine taşıyabilmek ve sözkonusu ülkeye herhangi bir vesile ile asker gönderilmesi gerektiğinde bu işi İslâm topraklarından daha seri bir şekilde gerçekleştirebilmek maksadı ile 1835 yılının ilk günlerinde Fırat Nehrinde gemi işletmeye karar verir. Mesele için de, yani bu iş için gerekli olan izini sağlaması için İstanbul'da bulunan İngiliz elçisine gerekli talimat verilir. Aynı talimat ile birlikte bölgede incelemelerde bulunmak üzere, yanında yeteri kadar eleman bulunan bir mühendis gönderilir.¹⁰

İngiliz hükümetinin İstanbul'da bulunan elçisi vasıtası ile izin almak için yapmış olduğu müracaat prensipte kabul edilmekle birlikte, muhtemelen Osmanlı hükümeti tarafından tereddütle karşılanmış ve kesin cevap hemen bildirilememiştir. Ancak, İngiltere'nin bu konuda kararlı görüldüğü ve Osmanlı yönetimini muvafakat vermesi için bir noktada oldu bittiye getirmek istediği gözlenmektedir. Çünkü İngiliz hükümeti aynı günlerde yani 1835 yılı Ocak ayı içerisinde Fırat'da vapur işletebilmek için Osmanlı yönetiminden ikinci bir izin alma girişiminde bulunur. Üstelik bu sefer daha değişik bir yola müracaat edildiği görülmektedir. Sözü edilen yol ise, Osmanlı yöneticilerine, eğer Fırat nehrinde vapur işletmek için izin verilmeyecek olursa Mısır'dan Hindistan'a bir yol geçirileceğinin ve bu meselede de Mehmet Ali Paşa'nın gayet sıcak baktığının bildirilmesidir.¹¹ Böylelikle izin konusunda Osmanlı yönetiminin hemen karar vermesi sağlanmaya çalışılmıştır. Çünkü hatırlanacağı üzere o yıllarda Osmanlı devletinin Mehmet Ali Paşa ile başı derttedir ve paşanın hareketleri devlet için bir tehdit unsuru haline gelmiştir.

8. U. Kocabaşoğlu, a.g.e., s. 72.

9. Y.K. Tengirşek, a.g.m., s. 316.

10. Başbakanlık Arşivi Hatt-ı Hümayûn Tasnifi, belge nu. 46429-G (bundan sonra HH olarak kısaltılacaktır).

11. HH, 46430.

2 — İngiltere'nin Meseleye Bakış Tarzı

Bu arada, Fırat Nehrinde vapur işletmesi ve bu konuda gerekli izinin Osmanlı devletinden alınması hususları İngiltere'de çok canlı olarak takip edilmektedir.

Herşeyden önce mesele İngiliz yönetiminin en üst düzeyinde ele alınmaktadır. Meselâ İngiliz kralı konu ile doğrudan ilgilienmektedir. Nitekim bu cümleden olarak Haziran 1835'de kralın dışişleri bakanını sarayına çağırarak meseleyi müzakere ettiği bilinmektedir. Muhtemelen bu müzakere-nin sonucu olmalı ki, Londra'da bulunan divân-ı hümayûn beylikcisi Nuri Efendi'den sözkonusu nehirde vapur işletilmesi ve Osmanlı devleti ile İngiltere arasında bir ittifak oluşturulması konularında bir mülakat talebinde bulunduğu bilinmektedir.¹²

Mesele ile İstanbul'daki İngiliz büyükelçisi de yakından ilgilienmektedir. Öyle ki, elçi bu konuda çok menfaatkâr davranmaktadır. Yani Osmanlı yönetimi bu konuda izin verse de vermese de o, her halükârda kendi devletinin kârlı çıkacağı durumları yaratmaya çalışmaktadır. O, bu konuda Osmanlı yönetimine, daha önce eğer siz bize izin vermezseniz biz bu meseleyi Mehmet Ali Paşa ile görüşerek hallederiz demişken, şimdi de Mehmet Ali'nin engellemeleri yüzünden Osmanlı yönetimini suçlamaya kalkışmıştır. Suçlamaya sebep olarak da, güya Osmanlı yönetiminin Mehmet Ali'ye herhangi bir güçlük çıkarmaması konusunda uyarıda bulunmaması gösterilmiştir.¹³ Halbuki o sıralarda Mehmet Ali Paşa Osmanlı devletine karşı baş kaldırmış durumdadır. İngilizler bunu bilmez görünmektedir. Üstelik onların Osmanlı'nın bir valisinden izin almaya kalkışmaları da yanlış bir tutum olsa gerektir.

Elçinin mesele ile olan yakın ilgisinin bir göstergesi de yapmış olduğu gözlemler ve değerlendirmelerle hükümetini ve kamuoyunu yönlendirmesidir. Ona göre Osmanlı devletinin, İngiltere'nin vaki müracaatına hemen olumlu cevap vermemesinde Rusya faktörü etkili olmuştur. Çünkü adı geçen devlet, İskenderun konsolosu vasıtasıyla Osmanlı yöneticilerine «...bu izin verilecek şey midir...» diyerek mesele hakkında muvafakatının olmadığını bildirmiştir.¹⁴ O'nun bu hükümlerine paralel değerlendirmelerin İngiliz basınında da yer aldığı görülmektedir.

O günlerde İngiltere'de yayınlanan bazı gazetelerde yer alan değerlendirmelerden birkaçını şöylece sıralamak mümkündür : Herşeyden önce Rusya'nın meseleye gösterdiği tepki büyüktür ve bu da Osmanlı devletini

12. HH, 46759.

13. HH, 46349.

14. HH, 46349.

İngiltere'ye izin verme konusunda çekingen davranmaya iten unsurların başında gelmektedir. Çünkü adı geçen devlet bir hafta gibi kısa bir süre zarfında İstanbul'u işgal edebilecek pozisyonudadır. Böyle bir durumda Osmanlı devletinin kısa zamanda ve olumlu bir cevap vermesi beklenemez.¹⁵ Hatta bu konuda İngiliz basınında daha karamsar değerlendirmelerin yapıldığı ve Osmanlı devletinin bu konuda izin vermeyeceği tahmini yürütülmüştür. Ancak buna rağmen konu, basında devamlı surette ele alınarak meselenin gündemde tutulması sağlanmıştır.¹⁶ Fakat, basının Osmanlı devletinin izin vermekte yavaş davranmasını bir noktada normal karşıladığı gözlenmektedir. Çünkü gazetelerde İngiltere'nin, Osmanlı devleti nezdinde itimat ve güveninin yenilenmesi gereğine işaretlerle, bunun sağlanması için İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazı'na gönderilmesi gereği bile gündeme getirilmiştir. Böylelikle bu donanmanın, Osmanlı devletinin İngiltere'ye izin vermesi durumunda Rusya'dan veya herhangi bir devletten gelebilecek tehditleri bertaraf edebilecek konumda olduğunun Osmanlı yöneticilerine anlatılmasının uygun olacağı üzerinde de durulmuştur.¹⁷

Mesele üzerinde gerek yönetim, gerekse kamuoyu düzeyinde İngiltere'de önemli bir şekilde ilgilenilmesinin temelinde nakliyat faaliyetinin yürütüleceği olduğu bölgenin bu devlet için taşıdığı önem yatmaktaydı. İngiliz hükümetinin, kamuoyunun da ilgi duyduğu bu meselede gerekli olan izini Osmanlı devletinin içinde bulunduğu zor durumdan istifade ederek elde etmeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu husus, Londra'da bulunan beylikçi Nuri'den gelen bir tahriratda da açıkça görülmektedir. Beylikçi Nuri sözkonusu tahriratında, İngiltere'nin Osmanlı devletinden almayı plânladığı izini bir taviz olarak değerlendirdiğini belirtmektedir.¹⁸ Yani İngiltere, yukarıda da belirtildiği üzere Osmanlı devletinin içinde bulunduğu siyasî atmosferden istifade ederek plânını gerçekleştirmek istemektedir. Üstelik bu işin kısa zamanda fiiliyata geçirilmesi için de çalışmaktadır.¹⁹

3 — Meseleye Osmanlı Yönetiminin Bakış Tarzı :

Fırat Nehrinde İngiltere'ye vapur işletmek için izin verilip verilmesi konusunda Osmanlı yöneticilerinin hemfikir olmadığı görülmektedir. Mesela sadrazam konuya pek olumlu olarak bakmamaktadır. Çünkü ona göre İngilizler, başlangıçta sınırlı olarak verilmiş olan izini genişletmeye çalışmaktadır. Yine sadrazama göre onların ileride daha başka isteklerde bu-

15. HH, 46759-B.

16. Bazı İngiliz gazetelerinde bu konuda yer alan haberlere ait kopyalar için bkz. HH, 46759-C. Times'de çıkan haberler için ayrıca bkz. HH, 46759.

17. HH, 46759-B.

18. HH, 46759-A.

19. HH, 46429.

lunmaları muhtemeldir. Meselâ Fırat ile Asi Nehirlerini birleştirmek,* Birecik'de konsoloshane açmak ve belki de ileride Fırat'ın sağ ve soluna güvenlik maksadı ile karakollar inşa etmek gibi istenilmeyen teşebbüsler bunlardan birkaçıdır. Sadrazama göre bu mahzurlar dikkate alınırsa İngilizlere olumlu cevap vermemek gerekmektedir. Ancak, o, İngilizlerin konuya ilgilerinin derecesini ve hatta başlangıçta prensip olarak verilen izini kullanarak Süveydiye iskelesine vapur imalinde kullanılacak olan malzemeleri getirdiklerini de bilmektedir. Dolayısıyla bu aşamadan sonra onlara kesin olarak red cevabı vermek Osmanlı devletinin değil, aksine İngiltere'nin işine geleceğini düşünmektedir. Bu nedenle Fırat ile Asi Nehirlerinin mecralarının ters olduğu ve Mehmet Ali Paşa güçlük çıkartıyor gibi bahanelerle İngilizlerin idare edilmeleri ve bu sırada da yeni «hakimâne» yani etkili politikaların geliştirilmesi görüşündedir. Yine ona göre bu meselenin çözüm yeri İstanbul olmamalıdır, Londra olmalıdır. Çünkü İstanbul'da meseleye Rusya ve Avusturya elçileri de karışmaktadır.²⁰ Görünen o ki, sadrazam meselesinin uluslararası bir boyut kazanmasını istememektedir.

Londra'da bulunan beylikçi Nuri'de mesele ile doğrudan ilgilenen Osmanlı devlet adamları arasında yer almaktadır ki, o sürekli olarak Londra'daki gelişmeleri İstanbul'a bildirerek yönetime bilgi vermeye çalışmaktadır. Ancak hemen belirtelim ki, o da sadrazaminkilere yakın görüşlere sahiptir. O görüşlerini İstanbul'a göndermiş olduğu bir tahriratında dile getirmiştir.²¹ Beylikçi Nuri esasında meselenin mahzurdan sâlim olmadığı, dolayısıyla İngilizlere izin verilmemesi gerektiği fikrindedir. O'nu bu fikre yöneltten başlıca unsur ise, İngilizlerin görünürde dost ve hayırhah olmalarına karşılık gerçekte ise bunu kuru bir hürmet için yapan insanlar olmalarıdır. Yine Nuri Efendi'ye göre İngilizler, fayda görmedikleri bir şeye katıyen teşebbüs etmeyen insanlardır. Bütün bu hususlar onların tavırlarından da açıkça anlaşılmalıdır. Meselâ dışişleri bakanı Palmerston'ı ko-
yu bir Rus düşmanıdır ve ona göre bu kişinin bütün çabaları İngiltere ile Rusya arasında bir savaş çıkartıp Osmanlı devletini de işin içine sokmaktır.²² Böyle bir durumda ise İngiltere ile Osmanlı devleti dost olacağı için İngilizlerin istediği şartlar kendiliğinden ortaya çıkacaktır.

(*) Nitekim İngiltere bir yandan Fırat'da vapur işletmek için izin alma girişimlerinde bulunurken, bir yandan da sözkonusu nehirlerin birleştirilmesi düşüncesini de ortaya atmıştır ki, böylelikle Akdeniz ile Basra Körfezi birleştirilmiş olacaktı. Ancak, Osmanlı devleti bu konuda daha kararlı davranarak olumsuz tavrını ortaya koymuştur. Bu konuda bkz. Mübahat Kütükoğlu, a.g.e., s. 77.

20. HH, 46349.

21. HH, 46759.

22. HH, 46759.

Osmanlı devletinin Londra elçisi Namık Paşa ise İngiltere'nin sözkonusu bölgede vapur işletmesinin her iki devlete de faydalı olacağı kanaatinindedir.²³ Dolayısıyla o, bu işin Osmanlı devletine büyük miktarda para kazandıracağı ve Hindistan'a giden yolun Osmanlı topraklarından geçmesi durumunda gümrük gelirlerinin de oldukça artacağı fikrindedir. Bunun sonucunda ise, Osmanlı İngiliz siyasî ilişkileri de gelişecektir.²⁴ Namık Paşa'ya göre böyle kazançlı bir durumun oluşabilmesi için de, halen Mehmet Ali Paşa'nın elinde olan Urfa, Adana, İskenderun ve Halep bölgelerinde İngiliz elemanların rahat hareket edebilmeleri açısından yanlarına birer resmî görevli verilmelidir. Çünkü Mehmet Ali ve adamlarının İngilizlere çeşitli güçlükler çıkarmaları ihtimal dahilindedir. Ayrıca bölgede bulunan çeşitli aşiretlerin de yapabilecekleri olumsuz davranışlara meydan verilmemesi gerekmektedir. Böylelikle bölgedeki ticarî faaliyetler rahat bir ortamda sürdürülebilecek ve Osmanlı devletinin çıkarları da daimî surette korunmuş olacaktır.²⁵

Osmanlı merkezî yönetimi açısından bu meselede görüşü alınması gerekli olan şahıslardan biri de sözkonusu nakliyat işlemlerinin yürütülecek olduğu bölgelerin idarecisi konumundaki Bağdat valisidir. Bu nedenle onun da görüşlerine müracaat edilir ve söz konusu nehrin temizlenerek ticarete açılmasının ticarî faaliyetleri kolaylaştıracağı ve devlet için de bu durumun gayet yararlı olacağı cevabı alınır.²⁶

4 — İngiltere'ye Gerekli İzinin Verilmesi :

Bütün bu gelişmelerden ve görüş alışverişlerinden sonra İngiliz hükümetine Fırat Nehrinde vapur işletmek için gerekli olan izinin Osmanlı yönetimi tarafından verildiği görülmektedir.²⁷ Şimdilik bu ruhsatın kesin olarak verilmiş tarihini tespit edemedik. Ancak, Diyarbakır valisine 22 Kasım 1835 tarihinde gönderilen fermanla belirtildiğine göre izin o günlerde verilmiştir. Aslında daha önce de belirtildiği üzere, İngiltere'ye vaki olan müracaatı dolayısıyla başlangıçta prensip olarak şartlı izin verildiği anlaşılmaktadır. Buna göre, Osmanlı yönetimi bu işte fayda görürse devam, zarar görürse izinin iptali yollarından birini seçebilecektir. Bu şartlar doğrultusunda İngiliz hükümetince adı geçen nehrin iki tane vapur işletmesi için ruhsat verilmiştir. İngiliz yönetiminin prensip olarak kendisine verilen

23. HH, 46429-H.

24. M. Kütükoğlu, a.g.e., s. 77.

25. HH, 46429-H.

26. M. Kütükoğlu, a.g.e., s. 76.

27. HH, 46422-A.

bu şartlı ruhsatı fırsat bilerek aceleci davrandığı gözlenmektedir. Böylelikle de Osmanlı yönetimini bir oldu bittiye getirerek durumdan yararlanmaya çalıştığı görülmektedir. Bu tür bir davranışın sonunda da nihai kararın kendileri lehine çıkacağını düşünmüş olmaları ki, İngilizler, Osmanlı yönetimi henüz gerekli istişarelerde bulunurken Fırat Nehrinin temizlenmesi ve üzerinde vapur işler duruma getirilmesi işlemlerine başlamışlardır. Onlar bu amaçlara yönelik olarak vapur malzemelerinin gerekli yerlere taşınarak monte edilmesi işine girişmişlerdir ki, bunun için de Çesni isminde birinin maiyetine kırk tane amele verilmiştir. Bu arada, İngilizlerin getirmiş oldukları vapur malzemelerinin izin verilmediği takdirde geri götürmelerinin istenmesinin daha çok İngilizlerin işine geleceği yolunda sadrazam tarafından ortaya atılan görüşlere işaret etmekte fayda vardır.

Böylece İngilizler, aslında daha önce başlatmış oldukları çalışmalarını sonradan almış oldukları kesin ruhsat ile meşrulaştırmış oluyorlardı.

5 — Vapur Malzemelerinin Nakli ve Vapurların Faaliyete Başlaması :

Yukarıda belirtildiği üzere bu maksata yönelik olarak görevlendirilmiş olan Çesni ismindeki İngiliz beyzadesi yanında vapur malzemeleri ve adamları da olduğu halde 1835 yılı sonlarına doğru Birecik'e gelmiştir. Ancak O'nun ve yardımcılarının bu konuda birçok güçlüklerle karşılaştıkları görülmektedir. Herşeyden önce Antakya mütesellimi onların Akdeniz'den karaya çıkmalarını engellemiştir. Çesni ve adamları ancak bölgede bulunan bir İngiliz şalöpesinin* yardımı ile karaya çıkabilmişlerdir.²⁸ Bu konuda ortaya çıkan güçlüklerden bazıları da İngiliz görevlilerin tavırlarından kaynaklanmakta idi. Çünkü, onlar vapur malzemelerinin nakli için bölge halkından zorla araba, deve ve katır tedarik etmeye kalkışmışlardır. Dolayısıyla bölge halkı bu tavırlardan hoşlanmadığı için İngiliz görevlilere çeşitli güçlükler çıkartmaya başlamıştır. Nitekim Birecik mütesellimi de kendisine yansıtılan olumsuz hareketleri hemen İstanbul'a bildirmiş ve İngilizlerin bu türden hareketlere devam etmeleri halinde faaliyetlerini durdurması kendisinden istenilmiştir. O da durumu Çesni ve adamlarına bir buyruldu ile bildirmiştir.²⁹

Bütün olumsuzluklara rağmen İngilizler vapur malzemelerini Birecik'e kadar taşırlar ve monte işlemlerinden sonra iki tane vapuru aynı yıl içerisinde suya indirirler. Söz konusu vapurlara Dicle ve Fırat isimleri verilmiştir.³⁰

(*) Şalöpe 12 topu olan yelkenli bir savaş gemisidir.

28. HH, 46759-B.

29. HH, 46422.

30. C. Orhonlu-T. Işıksal, a.g.m., s. 101.

Az önce malzeme nakli esnasında ortaya çıktığına işaret edilen güçlükler vapurların işletmeye alınmasından sonra da devam etmiştir. Çünkü, bölgede söz dinlemez durumda olan ve devamlı surette itaatsizlik üzere olan Anza arapları mevcuttur. Bu yüzden İngilizler, sözkonusu taifeden kendilerine ve mallarına gelebilecek her türlü zararın önceden önlenmesini hedef almışlar ve bu konuda Osmanlı yöneticilerinden teminat almaya çalışmışlardır. Bunu da, bölgede yaşayan aşiretlere olumsuz hareketlerde bulunmamalarını tenbih eden emirleri yayınlatarak sağlamışlardır.³¹ Buna gerek duyulmasının yegane sebebi bölgedeki aşiretlerin uygun-suz davranışları idi ki, onların vapurları zaman zaman yağmaladıkları bilinmektedir.

Fırat Nehrinde nakliyat işlemlerini engelleyen sebepler sadece insan faktöründen kaynaklanmıyordu. Çünkü sözkonusu nehirde yaz mevsiminde suların azalması dolayısıyla nakliyatda güçlüklerle karşılaşıldığı gibi, ilkbaharda da suların kabarması aynı sonucu doğuruyordu.³²

6 — İngilizlerin Faaliyetlerinin Akıbeti :

İngilizlerin Fırat Nehrinde başlattıkları vapur işletme teşebbüsünün uzun süreli olamadığı görülmektedir. Çünkü işletmeye alınan vapurlardan birisi bir müddet sonra (1836 yaz mevsiminde) Heydablene(?) denilen yerde kaza geçirir ve batar.³³ Diğerleri Bağdat ile Basra arasında çalıştırılmaya devam edilir ancak, bundan da pek olumlu sonuç elde edilemez. Bu yüzden sözkonusu vapur da bir süre sonra Bağdat'daki İngiliz konsolosuna tayfaları tarafından teslim edilir ve böylece faaliyetler durdurulmuş olur. Tayfalar da memleketlerine geri dönerler.

Sonuç :

Böylelikle, İngiltere'nin ekonomik çıkarları doğrultusunda uluslararası konjüktürden de yararlanarak Osmanlı devletinden büyük çabalar sarfederek almış oldukları ruhsat ile Hindistan Kumpanyası ve bazı sermayedarların malî desteği sayesinde başlatılmış olduğu vapur işletme faaliyetleri yukarıda değinilen sebepler yüzünden kısa süre sonra başarısızlıkla sonuçlanmış oluyordu. Ancak, takip eden yıllarda nehir nakliyeciliğinin bu sefer Dicle Nehrinde denenmeye çalışıldığı, fakat buradaki faaliyetlerin de başarısızlıkla sonuçlandığı bilinmektedir.

31. HH, 22357.

32. C. Orhonlu-T. Işıksal, a.g.m., s. 88.

33. HH, 46413; M. Kütükoğlu, a.g.m., s. 78; C. Orhonlu-T. Işıksal, a.g.m., s. 101,