

İNGİLİZLERİN HİNDİSTAN'LA OLAN HABERLEŞMEYİ HIZLANDIRMA ÇABALARI

Uğur AKBULUT*

Özet

Hindistan eski çağlardan beri sahip olduğu kıymetli ve egzotik ürünleri batıya naklederek zenginlik sembolü olmuştu. Avrupalıların hayallerini süsleyen Hindistan'a ilk olarak Portekizliler ulaşmış ve onları diğer Avrupalılar takip etmiştir. XVII. yüzyıldan itibaren Hindistan'la ticarete başlayan İngilizler, XVIII. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde bu ülkeyi büyük oranda egemenlikleri altına almışlardı. Londra ile Hindistan arasında haberleşmenin önemini bilen İngilizler, bunun için çeşitli yollara başvurmuşlardır. Ancak XIX. yüzyılın ortalarında önce İran'la girişilen savaş, ardından da Hindistan'da başlayan büyük isyan, İngilizleri Hindistan'la daha hızlı haberleşecekleri bir teknoloji arayışına sevk etti. Bu dönemde gittikçe yaygınlık kazanan telgraf, gerek Avrupa'da ve gerekse Hindistan'da kullanılmaya başlanmıştı. İngiltere'yi Hindistan'a telgrafla bağlamanın en kestirme yolu İstanbul'a kadar gelmiş olan hattı Basra'ya uzatmak ve buraya kadar getirilecek olan Hindistan hattına bağlamaktı. Bunun için Osmanlı Devleti nezdinde gerekli teşebbüslerde bulunularak inşaata başlanmış ve 1865 yılında İngiltere ile Hindistan arasında doğrudan haberleşme imkânına kavuşulmuştur. Üsküdar'dan başlayarak Basra Körfezi'ne ulaşan bu hat aynı zamanda Anadolu'yu telgrafa kavuşturmuş olması bakımından da önemlidir.

Anahtar kelimeler: Hindistan, İngilizler, Telgraf, Haberleşme, Basra Körfezi.

Abstract

BRITISH EFFORTS TO SPEED UP THE COMMUNICATION WITH INDIA

Since ancient times, India has become a symbol of wealth by transporting its valuable and exotic products to the West. First, the Portuguese reached India, which was the dream of Europeans and they were followed by the other Europeans. The British, who started trading with India from the 17th century onwards, dominated

* Yrd. Doç. Dr., Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. E-posta: uakbulut@erzurum.edu.tr

this country to a large extent by the last quarter of the 18th century. Knowing the importance of communication between London and India, British resorted to various means to achieve it. However, in the mid-19th century, first the war with Iran and then the great rebellion in India led British to the quest for a technology which would enable faster communication with India. During this period telegraph was steadily gaining popularity and being used in Europe and India. The shortest way to connect Britain to India was to extend the telegraph line from Istanbul to Basra and then from Basra to India. For this purpose Britain applied to the Ottoman Empire and having obtained the permission started the construction. Consequently, direct communication between Britain and India was provided in 1865. This line starting from Scutari (Üsküdar) and reaching to the Persian Gulf was also important since it introduced telegraph to Anatolia.

Key Words: India, British, Telegraph, Communication, Persian Gulf.

Giriş

Tarih, kendi içinde çeşitli zıtlıkları barındırır. En basitinden günümüzde “Batı” denildiğinde zenginlik, güç ve iktidar gibi çağrışımlar akla gelirken, “Doğu” zayıf, fakir ve geri kalmışlıkla birlikte anılmaktadır. Oysa geriye doğru gidildikçe roller çarpıcı biçimde değişim göstermekte, zayıf güçlüye, fakir zengine dönüşmektedir. Bu durumun farkında olan Avrupalılar, kendilerini coğrafi keşifler öncesi “zengin Asya ve Afrika’nın fakir komşusu” olarak görmüşlerdi.¹

Hindistan, bu zengin Doğu imgelemi içerisinde kendine has bir yere sahiptir. Hegel’in ifade ettiği gibi, Hindistan bir “özlem ülkesi”, hazinelerine ulaşmak isteyenlerin yollarını aradığı adeta hayaller diyarıydı.² Çünkü Hindistan demek zenginlik demektir. Uzun yolları aşarak Avrupa’ya kadar ulaşan Hindistan ürünleri kalite, güzellik ve yüksek fiyatları ile Avrupalıların zihninde gerçeküstü bir Hindistan ya da Doğu imgesi yaratmış, hatta Hindistan’ı cennete komşu etmişti.³ Baharat, inci, kumaş, halı, ipek, pamuk, ilaç, boya, çeşitli hayvanlar, güzel kokular, fildişi ve sayısız egzotik ürün Hindistan ticaretinin birer parçası olarak asırlarca Avrupalıların saraylarını, evlerini, hiç olmazsa hayallerini süslemişti.⁴

¹ David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, çev. Osman Bahadır, İstanbul, Alan Yayıncılık, 1995, s.23.

² G. W. F. Hegel, *Tarih Felsefesi*, çev. Aziz Yardımlı, İstanbul, İdea Yayınevi, 2006, s.107-110.

³ Wolfgang Schivelbusch, *Keyif Verici Maddelerin Tarihi: Cennet, Tat ve Mantık*, çev. Zehra Aksu Yılmaz, Ankara, Genesis Kitap, 2012, s.18.

⁴ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, Ankara, TTK, 2000, s.3-4;

Hindistan ürünleri Avrupa'ya üç ana yolla getiriliyordu. Bu yollardan ikisi Basra Körfezi ve Kızıldeniz güzergâhlarını takip ederek önce Akdeniz limanlarına, buradan da Avrupa'ya ulaşırken, üçüncü yol Hindistan'ın kuzeyinden hareketle karayoluyla Kırım'a ve buradan da Avrupa'ya uzanıyordu. Bütün bu yollar en nihayetinde İtalya'da birleşiyordu.⁵

Hindistan'la Ortadoğu arasındaki ticari ilişkiler daha Sümerler devrinden itibaren görülmeye başlamış ve sonraki dönemlerde de hiç arkası kesilmeden devam etmiştir. Ancak bölgede egemen olan güçlere bağlı olarak ticaretin ağırlığı bazen Basra Körfezi'ne, bazen de Kızıldeniz hattına kaymıştır.⁶ Hindistan ticareti, VIII. yüzyıldan itibaren Müslüman Arapların eline geçmişti. Hindistan, Seylan Adası ve hatta Çin'e kadar giden Araplar, başta baharat olmak üzere Doğu'nun egzotik ürünlerini Akdeniz limanlarına getiriyor ve buradan bilhassa Venedikliler aracılığıyla Avrupa'ya naklediyorlardı.⁷

1) İngilizler Hindistan'da

Ortaçağ'ın sonlarına doğru Mısır ve Suriye'ye hâkim olan Memlûk Devleti'nin uyguladığı iktisadi politikalar nedeniyle Doğu ürünlerinin fiyatlarında büyük artışlar olmuştur. Öte yandan Türklerin İstanbul'u ele geçirerek Avrupa içlerine doğru hızla ilerlemeleri, Avrupalıları Doğu ürünlerini aracı Müslümanlar yerine doğrudan Hindistan'dan almak için yeni bir yol arayışına yöneltmiştir.⁸

Hindistan'a giden yeni bir yol bulma çabasının öncülüğünü Portekizliler yapmıştır. Batı Afrika kıyılarından güneye doğru inen Portekizli Bartolomeu Dias, 1488 yılında Afrika kıtasının güney ucuna, yani Ümit Burnu'na kadar giderken, yine aynı ülkeden Vasco Da Gama da 1498'de Hindistan'ın Kaliküt limanına ulaşmayı başar-

Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi**, I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğmuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985, s.48.

⁵ Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi**, s.17.

⁶ Nihal Şahin Utku, Çöl, Gemi ve Tacir: Kızıldeniz, İstanbul, Klasik Yayınları, 2012, s.107.

⁷ J. H. Kramers, İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret, çev. Ömer Rıza, İstanbul, Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı, 1934, s.25-31; Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, çev. Halim İnal, İstanbul, E Yayınları, 1975, s.28.

⁸ Abdullah Mesut Ağır, **Memlûklarda Ticaret**, Konya, Çizgi Kitabevi, 2015, s.98; Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, çev. Burcu Çığman vd., Ankara, İmge Kitabevi, 2006, s.486-487.

mıştı.⁹ Portekizliler, sahip oldukları üstün ateşli silah gücüyle Hint Okyanusu’nda hâkimiyet kurmuş ve Doğu mallarını Ümit Burnu yoluyla Lizbon’a taşıyarak büyük kazanç sağlamışlardı.¹⁰

Portekizlilerin Hint Okyanusu’nda egemen oldukları dönemde İspanyollar da Amerika kıtasına ulaşmış ve kendi sömürge imparatorluklarını kurmuştu. Ancak bu iki komşu ülkenin hâkimiyeti uzun sürmemiş, önce 1580 yılında Portekiz İspanyol egemenliği altına alınmış, hemen ardından da 1588 yılında “Yenilmez Armada” olarak adlandırılan İspanyol donanması İngilizlere mağlup olmuştu. Özellikle İspanyolların aldığı yenilgi önemli bir değişime neden olmuş ve sömürgecilikte üstünlüğü peyderpey Hollanda ve İngiltere’ye bırakmıştır.¹¹ Hindistan yolunda seyrüsefere başlayan Hollanda gemileri yüksek kârlar elde edince, Londra merkezli bir grup tüccar 1600 yılında ünlü Doğu Hindistan Şirketini kurarak Hindistan’la ticarete başlamışlardı.¹²

Hollandalılarla baş edemeyeceğinin farkında olan İngilizler, daha büyük kâr getiren Baharat Adaları ve Endonezya’yı bu güçlü rakiplerine bırakıp, Hindistan’da kendi hâkimiyet sahalarını oluşturmaya çalışmışlardı.¹³ Zaman geçtikçe Hindistan’da etkinliğini artıran İngilizler, rekabete daha sonra katılan Fransa dâhil bütün rakiplerini zaman içerisinde bölgeden uzaklaştırmayı başarmıştı. Nitekim Sanayi Devrimi ve Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) Hindistan’da mücadeleyi İngiltere lehine sonuçlandırmış ve 1774 yılında Doğu Hindistan Şirketi yöneticisi Warren Hastings’in Hindistan Genel Valisi olarak atanması ile Hindistan’da gerçek anlamda İngiliz hâkimiyeti başla-

⁹ Frederick Charles Danvers, **The Portuguese in India: Being A History of the Rise and Decline of Their Eastern Empire**, I, London, W. H. Allen & Co., 1894, s.35; Ertuğrul Önalp, **Osmanlı’nın Güney Seferleri: 16. Yüzyılda Hint Okyanusunda Türk Portekiz Mücadelesi**, Ankara, Berikan Yayınevi, 2010, s.11.

¹⁰ Salih Özbaran, **Yemen’den Basra’ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2013, s.35.

¹¹ Merry E. Wiesner-Hanks, **Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789**, çev. Hamit Çalışkan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011, s.274-275; Norman Davies, **Avrupa Tarihi**, s.577.

¹² Burton Stein, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, İstanbul, İnkılâp Kitabevi, 2015, s.211.

¹³ Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, s.140-143.

mıştır.¹⁴ Böylece Hindistan, İngiltere için hem dev bir Pazar, hem de ordusu için tükenmez bir insan kaynağı haline gelmiştir.¹⁵

Sanayi Devrimi ile dünyanın en büyük üreticisi durumuna gelen İngilizler,¹⁶ sömürgelerden getirilen ham pamuğu Lancashire ve Manchester'da kurulan fabrikalarda işleyerek kısa sürede ucuz ve bol ürün elde ediyordu. İşte bu ucuz İngiliz pamukluları Hint pazarına sunulmuş ve kısa sürede yerli üretimin durmasına neden olmuştu. Sanayi Devrimi'ne kadar dünyanın en büyük pamuklu dokuma satıcısı olan Hindistan, artık İngiliz pamuklularının en büyük alıcısı durumuna gelmiş oldu.¹⁷ Hindistan'la beraber İngiltere'ye en büyük katkıyı Amerika toprakları sağlıyordu. Bu katkı Amerika Kongresi'nin 2 Temmuz 1776'da aldığı bağımsızlık kararı ile son bulunca İngiltere hazinesi ciddi bir gelir kaybına uğramış oldu.¹⁸ İşte bu yeni dönemde, İngiliz dış ticaretinin üçte birlik kısmını oluşturan Hindistan'ın önemi daha da artarak vazgeçilemez olmuştur.¹⁹

Hindistan'ın siyasi ve iktisadi önemi, İngilizleri bu ülkeye yönelik daha fazla koruma önlemi almaya ve tedbirli olmaya sevk etmiştir. Dolayısıyla hangi yönden ve kim tarafından gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin, her türden tehdidi dikkate almış ve buna yönelik tepkisini ortaya koymuştur.

İngilizler bir taraftan Hindistan'a yönelik tehditlerle uğraşırken, diğer taraftan da Hindistan'a giden en kısa yollar üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışmıştır. Belki ticaret gemilerinin Ümit Burnu yolunu kullanarak gelip gitmesi çok büyük bir sorun teşkil etmemiştir, ancak haberleşme için aynı yolun kullanılması pek uygun değildi. Londra'dan yola çıkan bir gemi Hindistan'a neredeyse bir yılda gidiyor, bir yılda da geri dönüyordu. Dolayısıyla iki yıla varan bir zaman

¹⁴ Herman Kulke, Dietmar Rothermund, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, Ankara, İmge Kitabevi, 2001, s. 329-333; Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, s.154.

¹⁵ Niall Ferguson, **İmparatorluk, Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2011, s.56-58.

¹⁶ Phyllis Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, çev. Tefik Güran, Ankara, TTK 1994, s.78-79.

¹⁷ Raimondo Luraghi, **Sömürgecilik Tarihi**, s.161.

¹⁸ Robert J. Allison, **Amerikan Devrimi: Kısa Bir Tarihçe**, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012, s.72.

¹⁹ Eric J. Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, çev. Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2008. s. 137.

kayıbı söz konusu idi. Bu da doğal olarak İngilizleri en azından haber getirip götürme noktasında yeni arayışlara sevk etmiştir.

Birisi Basra Körfezi, diğeri de Kızıldeniz olmak üzere Hindistan'a giden en kısa iki yol Osmanlı topraklarından geçiyordu. Bu yolların herhangi birini kullanarak Hindistan'la haberleşmek İngilizlere bir hayli zaman kazandırabilirdi. Bunun farkında olan İngilizler her iki güzergâh için de teşebbüslerde bulunmuştu. Önce Mısır'da, Süveyş'te şansını deneyen İngilizler, bağımsızlık hevesine kapılan Bulutkapan Ali Bey ve onun ardılları ile çeşitli temaslarda bulunmuş, ancak istedikleri sonucu alamamışlardı. Üstelik bir süre sonra Mısır Valisi olan Mehmed Ali Paşa, Fransızlarla işbirliğine gidince Süveyş yolunu daha fazla zorlamaktan vazgeçtiler.²⁰

İngilizlerin ikinci ve daha başarılı oldukları teşebbüs Fırat vadisi ve Basra güzergâhında olmuştur. Rusların 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Fırat'ın kaynaklarına kadar gelmeleri Hindistan yoluna yönelik bir tehdit olarak algılanmıştı. Ruslar her ne kadar Edirne Anlaşması ile Doğu Anadolu'yu boşaltmışsa da gelecekte ortaya çıkabilecek bir başka savaşta Ruslar daha da güneye ilerleyip Fırat vadisine yerleşebilirlerdi. Bu nedenle İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Robert Gordon, topçu subayı Francis Rawdon Chesney'i İngiltere ve Hindistan arasındaki bağlantı imkânlarını araştırmakla görevlendirmişti.²¹

1830 yılında Mısır'a giden Chesney, burada yaptığı araştırmalar sonrası Mısır'daki Fransız nüfuzunun İngiltere'nin Süveyş yolunu kullanmasına mani olacağına kanaat getirmiş ve Fırat güzergâhına yönelmişti. Basra'ya kadar giden Chesney, Londra'ya döndüğünde gözlemlerine ilişkin raporunu Dışişleri Bakanlığına sunmuş ve Hindistan'a giden en uygun yol olarak Fırat Nehri'ni önermişti.²² Nehrin

²⁰ David Kimche, "The Opening of the Red Sea to European Ships in the Late Eighteenth Century", *Middle Eastern Studies*, 8/1, 1972, s.63; Selda Güner, "Mısır'da Âsi Bir Memlük: Bulutkapan Ali Bey (El-Kebîr) (1768/69-1773)", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 53/1, 2013, s.166; H. L. Hoskins, *British Routes to India*, Frank Cass&Co. Ltd., London 1966, s.17.

²¹ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, London, Longmans Green and Co., 1868, s.4; James Marshall Cornwall, "Three Soldier Geographers", *The Geographical Journal*, 131/3, 1965, s.361.

²² F. R. Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, s.141; Zaki Saleh, *Mesopotamia (Iraq) 1600-1914*, Baghdad, Al-Ma'aref Press, 1957, s.152.

buharlı vapurların işleme için uygun olduğunu ileri süren Chesney, Osmanlı Devleti'nden alınacak imtiyaz ile Fırat Nehri'nde vapur yzürülebileceğini, bu sayede de Hindistan'daki İngiliz menfaatlerini korumanın mümkün olabileceğini belirtmişti.²³

Bu dönemde İngilizleri tedirgin eden gelişmeler peş peşe yaşanmıştır. Önce Osmanlı Devleti'ne isyan eden Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa, Fırat Nehri'nin bir kısmının da içerisinde bulunduğu Hindistan yolunun ağzına yerleşmiş,²⁴ ardından da Sultan II. Mahmud, Mehmed Ali Paşa'nın yeniden harekete geçmesi tehlikesine karşı Rusya ile 8 Temmuz 1833 tarihinde Hünkâr İskelesi Anlaşması'nı imzalamıştı. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti'ni himayesi altına alan Ruslar, İngilizlerin uzun yıllardır özenle geliştirdikleri çıkarlarını riske atacak kadar büyük bir tehlike haline gelmişti. Böylece geniş bir bölgeye yayılarak İngiltere'nin sömürgeci amaçlarına ciddi şekilde meydan okuyan ve İngiltere'nin Hindistan'la olan iletişimine tehdit oluşturan Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa²⁵ ile her an İstanbul başta olmak üzere Osmanlı topraklarını işgal ederek İngiliz çıkarlarına darbe vuracak olan Rusya, İngiltere'yi Hindistan yolunu güveneye alma noktasında daha aceleci ve kararlı davranmaya itmiştir.²⁶

Başlangıçta çok fazla dikkat çekmeyen Chesney'in raporu 1833'ten sonra büyük önem kazandı. Chesney'in önerdiği gibi Fırat'ta vapur işletilebilmek için Osmanlı Hükümeti nezdinde çeşitli girişimlerde bulunularak imtiyaz alınmaya çalışıldı. İngilizler şayet Fırat'ta vapur işletme imtiyazı alabilirse, ileride ortaya çıkabilecek bir tehlide karşı kendi nüfuz alanlarını yaratmış olacakları gibi, stratejik olarak da büyük avantaj sağlayacaklardı.

Bu bağlamda, İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Lord Ponsonby, Osmanlı Hükümetine başvurdu. Hindistan'la olan ticareti kolaylaştırmak ve İngiltere ile Hindistan arasındaki haberleşmeyi hızlandır-

²³ Cezmi Eraslan, "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, 35, 1984-1994, s.228.

²⁴ Şinasi Altundağ, **Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı: Mısır Meselesi 1831-1841**, I. Kısım, Ankara, TTK, 1988, s.25-29.

²⁵ Khaled Fahmy, **Paşanın Adamları: Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Ordu ve Modern Mısır**, çev. Deniz Zarakolu, İstanbul, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s.22.

²⁶ Fahrettin Tızlak, "İngiltere'nin Fırat Nehri'nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)", **Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 6, 1991, s.294.

mak amacıyla, Fırat Nehri'nde buharlı vapur işletilmesi için ruhsat talebinde bulundu. Bu talep uzun tartışmalardan sonra 1834 yılının sonunda kabul edildi.²⁷ İmtiyaz sonrası Chesney'in başında bulunduğu ekip parça parça taşınarak Birecik'te montajı yapılan Fırat ve Dicle adlı iki vapuru Fırat Nehri'nde yüzdürmeye başlamıştı. Ancak bir süre sonra Hille ile Ane arasında şiddetli fırtına nedeniyle Dicle isimli vapur batmış,²⁸ Fırat adlı vapur ise Basra'ya kadar gitmiş ve oradan Bağdat'a dönmüştü. Fakat çok geçmeden Fırat'ta motor arızası ortaya çıkmış ve yola devam edemeyeceğine kanaat getiren Chesney, yolculuktan vazgeçerek önce Hindistan'a oradan da Londra'ya dönmüştür.²⁹ Chesney bu dönemde belki arzu ettiği düzenli vapur seferlerini gerçekleştirememiştir, fakat Fırat vadisinin Hindistan'a giden en kısa yol olduğunu ispat etmiştir.³⁰ Ayrıca İngiltere, aldığı imtiyaz sayesinde Fırat vadisine nüfuz etmiş ve Hindistan yolunu bu istikamette güvence altına almıştı. Hindistan'a giden en kısa yol olan Fırat güzergâhı, bundan sonra da İngilizlerin yoğun olarak ilgilendikleri bir bölge olmuştur.

Chesney'in yönettiği heyette ikinci kaptan olarak görev yapan Henry Blossie Lynch, kardeşleri ile beraber Doğu Hindistan Şirketi'nden iki buharlı vapur satın alarak Fırat ve Dicle nehirlerinde işletmeye başlamıştır. Bunun için 1841 yılında Osmanlı Devleti'nden gerekli izinler alınmış ve kısa zaman içerisinde Basra Körfezi Hindistan ve Basra Körfezi-İngiltere arasında büyük bir ticaret hacmine ulaşılmıştır. Lynch kardeşler, 1861 yılında "The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited" adlı şirketi kurarak faaliyetlerini daha da genişletmiştir. Osmanlı Devleti'nin bazen rekabet etmeye, bazen de faaliyet sahasını daraltmaya çalıştığı Lynch şirketi, neredeyse bir asır ayakta kalarak 1936 yılına kadar bölgede faaliyetlerini sürdürmüştür.³¹

²⁷ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**, İrade, Hariciye (İ.HR.), 12/597 (11 Receb 1257 [29 Ağustos 1841] tarihli irade).

²⁸ W.F. Ainsworth, **A Personal Narrative of the Euphrates Expedition**, I, London, Kegan Paul, Trench & Co., 1888, s.391-392.

²⁹ J. M. Cornwall, "Three Soldier Geographers", s.363; **BOA**. Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HH), 1172/46413 (3 Zilkade 1252 [9 Şubat 1837] tarihli Bağdat Valisi Ali Rıza Paşa'dan Sadarete gönderilen şukka).

³⁰ **Life of the Late General F. R. Chesney**, ed. Stanley Lane-Poole, London, W.H. Allen & Co., 1885, s.361-363.

³¹ İlhan Ekinci, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdare-**

2) Hindistan'daki Gelişmeler

2.1) Herat Meselesi ve İran Savaşı (1856-1857)

XIX. yüzyılın ortalarında Hindistan'da meydana gelen bazı gelişmeler İngilizleri yeni bir takım kararlar almaya sevk etmişti. Önce girilen bir savaş, ardından da yaşanan isyan İngilizleri hem Hindistan'da idari değişime mecbur etmiş, hem de Hindistan'la daha hızlı haberleşmenin ne kadar büyük bir gereklilik olduğunu bir kez daha göstermiştir.

İngiltere'yi Hindistan'da tehdit edebilecek yegâne güç olan Ruslar, Kırım Savaşı sırasında mağlup edilmişse de, Hindistan'a yönelik planlar yapmaktan geri durmamışlardı. Rusların temel amacı, zayıf ve kendisine bağlı İran'ı İngilizlere karşı harekete geçirerek bundan istifade etmektir.³² İran'ın veya Rusya'nın doğrudan doğruya Hindistan'a saldırması mümkün olmadığından, taraflar güçlerini farklı bir mecrada, "Hindistan'ın anahtarı"³³ diye tanımlanan Herat'ta göstermiştir.

İran'ın Herat'a hâkim olmasından endişe eden İngilizler, kendilerine yakın olan Kandahar Hâkimi Dost Muhammed Han'ı Herat'a saldırmaya ikna ederek, bu istikametten gelebilecek bir saldırıya karşı kendilerini güvenceye almak istiyorlardı. Nihayet İngilizlerin çabaları sonuç vermiş ve Dost Muhammed Han, ordusuyla Herat'a girmişti. Ancak bu gelişmelerden rahatsız olan İran Şahı Nasıreddin, İngiliz etkisini ortadan kaldırmak için ordusunu Herat'a göndererek 1856 yılında burayı ele geçirmiştir.³⁴

Herat'ın İranlıların eline geçmesinden rahatsız olan İngilizler, savaş gemilerini Basra Körfezi'ne göndererek Şah'a cevap vermişti. Sir James Outram komutasındaki İngiliz ordusu, Ocak 1857'de Buşir'e çıkarma yaparak ilerlemeye başlamış ve karşısına çıkan İran ordusunu mağlup ederek Ahvaz'a girmişti. İngilizlere karşı koyama-

si), Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 2007, s.29-34; Turan Keskin, **Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2012, s.26-28.

³² Sıtkı Uluerler, "Herat Meselesi" ve İran-İngiliz Savaşının (1856-1857) Osmanlı Devleti'ne Etkileri", **Turkish Studies**, 10/1, 2015, s.809.

³³ Clements R. Markham, **A General Sketch of the History of Persia**, London, Longmans Green and. Co., 1874, s.504.

³⁴ Uluerler, "Herat Meselesi...", s.810; Yılmaz Karadeniz, **İran Tarihi (1700-1925)**, Selenge Yayınları, İstanbul 2012, s.363.

yan İran barış istemek zorunda kalmış ve taraflar arasında 1857 yılında yapılan anlaşma ile savaş sona ermiştir. Buna göre Şah, Herat'ı boşaltmış ve bundan sonra Afganistan işlerine müdahale etmeyeceği sözünü vermişti. Anlaşma sonrası İngiliz ordusu da işgal ettiği İran topraklarından ayrılmıştır.³⁵ Böylece İngiltere, Afganistan'ın bağımsızlığını İran'a kabul ettirerek, bu istikametten gelebilecek bir saldırıya karşı Hindistan'da kendisini güvence altına almış oldu.

2.2) 1857 Sipahi Ayaklanması

İngilizler dışardan gelebilecek yakın uzak her tür tehlikeye karşı kendilerini güven içinde tutacak tedbirleri almışlardı. Ancak tehdit bu kez hiç beklemedikleri bir yerden, Hindistan'ın içinden gelmişti. Hint milliyetçilerinin “İlk Hindistan Bağımsızlık Savaşı” olarak gösterdikleri 1857'deki olaylar,³⁶ İngilizlerin uyguladığı sosyal, ekonomik ve idari tedbirlerin yanı sıra gittikçe yoğunlaşan misyonerlik faaliyetlerinin bir sonucudur.³⁷ Bilhassa aydınlar, misyonerlik faaliyetleri ile çok geçmeden ülkenin Hıristiyanlaştırılacağından endişe ediyorlardı. Yine İngilizlerin kastları kaldırmak istemesi, bilhassa aşağı kastlarla eşitleneceklerini düşünen Brahmanları endişelendiriyordu. Öte yandan Hint sanayisinin çökmesi işsizlerin sayısını her geçen gün artırdığından, buna sebep olduğu düşünülen İngilizlere karşı önemli bir memnuniyetsizlik vardı.³⁸ Bu memnuniyetsizlik hemen tüm toplum kesimlerine sirayet etmiş ve bir anda patlak veren olaylar Kuzey Hindistan'ın tamamına yayılarak neredeyse İngiliz yönetimini silme aşamasına gelmişti. Halkı patlama noktasına getiren olaylar, yağlı fişek kullanılan tüfeklerde Hindu larca kutsal sayılan inek yağı ve Müslümanların pis saydığı domuz yağının kullanıldığına dair söylentiler üzerine başladı. Zira bu fişekler kullanılmadan önce uçları ısırılarak koparıldığından hem Müslümanlar, hem de Hindu lar kirlenme riskiyle karşı karşıya kalmışlardı. “Sipahi Ayaklanması” adı verilen olaylar Ocak 1857'de Kalküta'da başlamış ve kısa zaman içerisinde Delhi'ye sıçramıştı.³⁹ Ayaklanan

³⁵ P. M. Sykes, **A History of Persia**, II, London, MacMillan and Co. Limited, 1915, s. 452, 455.

³⁶ Kulke-Rothermund, **Hindistan Tarihi**, s.360.

³⁷ Azmi Özcan, “1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti”, **İslam Tetkikleri Dergisi**, 9, 1995, s.269.

³⁸ Y. Hikmet Bayur, **Hindistan Tarihi**, III, Ankara, TTK, 1997, s.303-304.

³⁹ Özcan, “1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti”, s.269; Bayur, **Hindistan Tarihi**, s.309.

askerler ve onlara destek veren halk, karşılarına çıkan tüm Avrupalı-ları öldürmeye başlamıştı. İngilizlerin böyle bir isyan için herhangi bir planı yoktu. Şaşırdılar ve tepki vermekte geç kaldılar. Ancak ilk şaşkınlık atlatıldıktan sonra İngilizler Sihlerin desteği ile karşı saldırıya geçtiler. Bir süre sonra Hintliler arasında liderlik ve koordinasyon eksikliği kendisini göstermeye başlayınca, başlangıçta elde ettikleri üstünlüğü kaybetmeye başladılar. Nitekim çok geçmeden ayaklanma başarısızlıkla sonuçlanmış ve Delhi yeniden İngilizlerin eline geçmiştir.⁴⁰

3) İsyân Sonrası Yeni Dönem

1857 yılında yaşanan Sipahi Ayaklanması, İngilizleri Hindistan'a dair yeni kararlar almaya sevk etmiştir. Her şeyden önce, bu dönemde Hindistan yönetimine yeni bir şekil verildi. Dağılan Doğu Hindistan Şirketi'nin Hindistan'ı yönetme görevi sona erdirildi. Böylece 1858 yılından itibaren Hindistan, Londra tarafından atanmış bir genel vali tarafından yönetilmeye başlandı.⁴¹

1857 Sipahi Ayaklanması ve onun öncesinde girilen İran Savaşı, gelecekte yaşanması muhtemel olaylara daha hızlı müdahalede bulunmak veya çözüm getirmek için İngiltere ile Hindistan arasında haberleşmenin mümkün olan en hızlı şekilde yapılması gerektiğini ortaya koymuştu. İşte bu dönemde haberi iletmenin en hızlı yöntemi olarak telgraf kullanılıyordu.⁴²

Haberleşmede çığır açan telgraf dünyanın her yerinde büyük ilgi görmüştü. Bu çerçevede telgraf Hindistan'a da getirilmiş ve ilk olarak 1853 yılında Bombay'ı 34 kilometre ötedeki Thane'ye bağlayan telgraf hattı açılmıştı.⁴³ Bu ilk hattın açılmasından sonra telgraf hızla yaygınlaşmaya başlamış ve 1856 yılı itibariyle Hindistan'ın büyük şehirleri arasında toplamda 4500 mili bulan hatlar çekilmişti.⁴⁴

Sipahi Ayaklanması sırasında telgrafın ne kadar faydalı bir haberleşme aracı olduğu anlaşılmıştı. Bu nedenle olaylar durulunca vakit

⁴⁰ Kulke-Rothermund, **Hindistan Tarihi**, s.361-362.

⁴¹ Stein, **Hindistan Tarihi**, s.239.

⁴² Christina Phelps Harris, "The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864", **The Geographical Journal**, 135/2, 1969, s.169.

⁴³ Ferguson, İmparatorluk, **Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, s.172.

⁴⁴ Hoskins, **British Routes to India**, s.374; Harris, "The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864", s.169.

kaybedilmeden harekete geçilmiştir. Yalnız şunu belirtmek lazım ki Sipahi Ayaklanması öncesi, İngiltere ve Hindistan arasında doğrudan telgraf iletişimi için Osmanlı Devleti nezdinde birtakım girişimlerde bulunulmuştu. Fakat bu konuda İngilizlere yardımcı olabileceğini söyleyen Reşit Paşa'nın çok geçmeden vazifesinden uzaklaştırılmış olması ve o dönemde telgrafın Osmanlı topraklarında henüz yaygınlık kazanmamış olması teşebbüsün hayata geçirilmesine mani olmuştu.⁴⁵

4) Telgraf ve Üsküdar-Basra Hattı

Haberleşmeye muazzam bir hız kazandıran telgraf, XIX. yüzyılın en önemli buluşlarından. 1840'lardan itibaren hızla yaygınlaşan bu teknoloji, sağladığı kolaylıklar ve maliyetinin az oluşu nedeniyle Osmanlı topraklarında da kısa zamanda benimsenmiştir. 1847 yılında huzurunda yapılan deneme sonrası telgrafın değerini takdir eden Sultan Abdülmecid, hemen İstanbul-Edirne arasında bir telgraf hattı çekilmesini emretmişse de bu dönemde mümkün olmamıştır.⁴⁶

Telgrafın Osmanlı topraklarına girişi ve ilk kullanılışı Kırım Savaşı sırasında olmuştur. Bu dönemde ilk kez askeri amaçlı olarak kullanılan telgraf, askeri ihtiyaçları en kısa süre içerisinde karşılayabilmek için cephe ile karargâh arasında tesis edilmişti. Fransızlar, Varna-Ruşçuk-Bükreş arasına telgraf hattı çekerken, İngilizler de Varna ve Kırım arasında uzunluğu 550 kilometreyi bulan bir denizaltı hattı döşemiş ve hattı 18 Nisan 1854 günü Kırım'da, Balaklavada, karaya bağlamışlardı.⁴⁷ İşte bu dönemde İngilizler, Varna'dan İstanbul'a da bir telgraf hattı çekerek İstanbul'u cepheye, dolayısıyla Kırım'a bağlamış oldular.⁴⁸

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı öncesi telgraf hatları için birtakım çalışmalar başlatmış, hatta İstanbul-Belgrat hattı için bir proje dahi hazırlatmıştı. Ancak savaş çıkınca bu projeyi hayata geçirmek mümkün olmamıştı. Osmanlı Devleti, savaş döneminde bir "Telgraf Komisyonu" oluşturmuş ve bu komisyona sunulan projeleri de-

⁴⁵ Hoskins, **British Routes to India**, s.376.

⁴⁶ Roderic H. Davison, "Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi", çev. Durdu Mehmet Burak, **OTAM**, 14, 2003, s.349.

⁴⁷ Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.48.

⁴⁸ Mehmed Âli, **Telgrafçılık**, İstanbul, Matbaa-i Osmaniyye, 1311, s.8.

ğerlendirmeye başlamıştı. 1854 yılında İstanbul-Edirne-Şumnu ve Edirne-Filibe-Sofya-Niş hatlarına dair verilen projeler kabul edilerek mukaveleler imzalanmış, ardından da İstanbul-Edirne telgraf hattının inşaatına başlanmıştır.⁴⁹ Mart 1855'te başlanan İstanbul-Edirne hattı 19 Ağustos 1855 günü itibariyle hizmete girmiş ve ilk telgraf çekilmişti.⁵⁰

1850'ler telgrafın dünya çapında yaygınlaştığı yıllardı. Getirdiği fayda dolayısıyla gerek siyasi otoriteler ve gerekse halkın büyük ilgisini çekmiş ve buna bağlı olarak hızla yayılmıştır. Osmanlı Devleti ilk telgraf hatlarını çekmeye başladığında hem Avrupa'da, hem de Hindistan'da binlerce kilometre hat çekilmişti. İşte bu dönemde İngilizlerin arzusu İngiltere'yi Hindistan'a bağlayarak bu bölgeyi daha kolay bir şekilde yönetmekti.

İngilizler, Osmanlı topraklarından geçerek Hindistan hatlarına bağlanacak telgraf için iki farklı güzergâh üzerinde çalışmaya başladılar. Bunlardan ilki Çanakkale Boğazı'ndan İskenderiye'ye ve oradan da Süveyş, Kızıldeniz, Yemen yoluyla Hindistan hattına bağlanacak hat idi. İkincisi de İstanbul'dan başlayıp Anadolu üzerinden Bağdat, Basra ve Fav yoluyla Hindistan hatlarına bağlanacak hattı. Her iki hat üzerine yapılan tahkikat sonrası, İngiliz müteşebbis Lionel Gisborne'a Çanakkale Boğazı-İskenderiye hattını inşa etme görevi verilmiş ve bir mukavele yapılmıştı. Bu hat Mısır'ı telgrafla tanıştırmış olmakla birlikte, birtakım doğal sebeplerin yanında siyasi nedenlerle ana hedef olan Hindistan'a ulaştırılamamıştır.⁵¹

İngilizlerin önerdiği diğer güzergâha, yani Anadolu'ya gelince; Osmanlı Devleti, Anadolu'dan geçecek olan bu hattı İngilizlere ihale ederek onların sermayesi ile inşa etmek yerine, tercihini kendi hazine imkânlarını kullanarak hattı tamamlamadan yana kullandı. Fakat İngilizleri gücendirmemek için malzemenin satın alınmasında ve çalıştırılacak mühendislerin seçiminde İngiltere'den istifade edilecekti.⁵²

⁴⁹ Tanju Demir, **Türkiye'de Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2005, s.53.

⁵⁰ Mehmed Âlî, **Telgrafçılık**, s.8.

⁵¹ **BOA**, İrade, Meclis-i Mahsus, (İ. MMS.), 8/333 (17 Rebiülâhîr 1273 [15 Aralık 1856] tarihli mukavelename sûreti).

⁵² Asaf Tanrıkut, **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı**, Ankara, Posta Dairesi Başkanlığı, 1968, s.559.

Üsküdar-Basra hattının mümkün olan en kısa sürede tamamlanması Osmanlı Devleti kadar İngilizlerin de arzusuydu. Dolayısıyla bu uzun hat Üsküdar'dan Sivas'a kadar bir kol, Sivas'tan itibaren Bağdat sınırına kadar da ikinci kol olmak üzere iki kısma ayrılmış ve çalışmalar aynı anda başlamıştır. Bağdat'tan sonrası ise Bağdat Valisi'ne havale edilmiştir. İki koldan çalışma usulü iş yükünü artırdığından, İngiliz Başmühendis Biddulph'un önerisi ile birçok yeni İngiliz mühendis görevlendirilmiştir.⁵³ Çalışmaların İzmit ayağı 29 Ocak 1859'da tamamlanmış ve halkın memnuniyetini bildiren teşekkür telgrafı çekilmiştir.⁵⁴ İzmit'in ardından hattın uğradığı bir diğer şehir Ankara olmuştur. Başka yerlerde olduğu gibi Ankara'da da halk gerek masrafların bir kısmını karşılayarak, gerekse bedenen çalışarak desteğini ortaya koymuş ve 20 Eylül 1859'da ilk telgraf çekilmiştir.⁵⁵

Ankara'dan sonra telgraf hattı sırasıyla Yozgat, Sivas, Harput, Diyarbakır ve Mardin'e götürüldükten sonra 25 Ekim 1860'ta Musul'a ulaşmıştı.⁵⁶ 1861 yılına kadar oldukça hızlı yapılan çalışmalar iki yıla yakın bir süre duraklamış ve sonra yeniden başlamıştır. Bu duraklamaya hatta çalışan İngiliz mühendislerden üçünün ölümü ve diğerlerinin de ayrılması neden olmuştur. Bu bölgede çalışan İngiliz Başmühendis Carsiw, çalışma şartlarının zorluğuna rağmen bitmiş olan kontratını yenileyerek görevine devam etmiştir.⁵⁷

Musul'dan sonra Kerkük ve Bağdat'a ulaşan hat, Şubat 1864'te Basra'ya, oradan da Fav'a uzatılmıştır (Ek-1). Bu arada 31 Ağustos 1864'te İngilizler Hindistan hattını Fav'a kadar getirmeyi başarmışlardı (Ek-2).⁵⁸

Taraflar üzerlerine düşeni yaparak Hindistan'la bağlantı kurulabilecek aşamaya gelmişlerdi. Dolayısıyla haberleşmenin usûl ve esaslarını tespit etmek için görüşmeler yapılmış ve bir mukavele hazır-

⁵³ BOA. İrade, Hariciye, (İ.HR.) 157/8385 (19 Zilhicce 1274 [31 Temmuz 1858] tarihli irade).

⁵⁴ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s.70.

⁵⁵ Tanrikut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı*, s.595-596.

⁵⁶ BOA. İrade, Dâhiliye, (İ.DH.), 463/30880 (9 Rebiülâhir 1277 [25 Ekim 1860] tarihli irade).

⁵⁷ Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s.76.

⁵⁸ A.e., s.77-78.

lanmıştı. Toplam on yedi maddeden oluşan mukavele 20 Eylül 1864 (18 Rebiülâhîr 1281) tarihinde imzalanmıştır (Ek-3).⁵⁹

Mukavelenin ilk iki maddesi tarafların kendi inşa ettikleri kısımların muhafaza ve tamirinden kendilerinin sorumlu olduğuna ilişkindir. Üçüncü madde, İngilizlere Şattü'l-Arab boğazında bir telgrafhane açma izni vermiştir. Bu telgrafhanede başlarında bir İngiliz merkez müdürü olmak üzere en fazla 50 memur çalıştırılabilecek ve masraflarla denizaltı telgraf hattının işleme için gerekli alet edevatın temini İngiltere devletine ait olacaktır.

Dördüncü madde, telgrafla haberleşmenin kolay ve kesintisiz yapılabilmesi için Osmanlı telgrafhanesinin yanına iki odadan oluşan bir ortak yapı inşa edilmesini öngörüyordu. Buna göre her iki güzergâhtan gelen telgraflar bir pencere vasıtasıyla her iki taraf memurları arasında elden ele verilecek ve bu merkezin masrafı her iki devlet arasında eşit olarak paylaşılacaktı.

Beşinci madde İngiliz telgraf kaleminin görev tanımına ayrılmıştı. Buna göre İngiliz telgraf kalemi, Hindistan'dan gelen telgrafları Osmanlı telgraf kalemine teslim edecek ve bu kalemden alacağı telgrafların Hindistan'a gönderilmesine nezaret edecekti. Altıncı madde, telgrafların süratle yerlerine ulaştırılması için Osmanlı Devleti'nin alması gereken tedbirleri ve ihtiyaç duyulan yerlerde hizmetin aksamadan yürütülebilmesi için İngiliz diline aşina memurların tayin edilmesi gerektiğini içeriyordu.

Yedinci madde telgrafların mümkün mertebe hızla iletilmesi için uyulması gereken esasları belirtmektedir. Buna göre Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Basra'ya kadar olan hattın bir telini Hindistan ve Avrupa telgraflarının nakline tahsis edecektir. Bu telde herhangi bir arıza veya kesinti olursa, Hindistan ve Avrupa'dan gelen resmi yazılar, Osmanlı Devleti'nin resmi yazılarından sonra gönderilecekti.

Sekizinci maddeden itibaren birtakım uluslararası esaslar, telgraf ücretleri ve sair esaslar üzerinde durulmuştur. Üzerinde mutabakata varılan mukavele 23 Eylül 1864 günü Padişaha arz edilmiş ve 24 Eylül 1864 itibariyle resmen yürürlüğe girmiştir.⁶⁰

⁵⁹ BOA. Yıldız Esas Evrakı, (Y.EE.), 74/13 (29 Zilhicce 1281 [25 Mayıs 1865] tarihli mukavelenin sūreti). Ayrıca Bkz. Ek-3.

⁶⁰ BOA. İ. HR. 209/12065 (21 Rebiülâhîr 1281[23 Eylül 1864] tarihli irade); BOA. İ.HR. 333/21455 (22 Rebiülâhîr 1281 [24 Eylül 1864] tarihli irade).

Mukavelenin yürürlüğe girmesinden sonra kalan eksiklikler giderilmiş ve telgraf hattı çalışır duruma getirilmiştir. Nitekim 1 Şubat 1865 günü Bağdat Valisi Namık Paşa, Bombay Valisi Henry Bartle Frere'e ilk telgrafı çekerek, hattın açılışı dolayısıyla tebriklerini iletti. Bombay Valisi de cevabi yazısında, her iki devlet için büyük yarar sağlayacak hatta katkılarında ötürü Namık Paşa'yı kutlamıştır (Ek-4).⁶¹

Namık Paşa'nın çektiği telgrafla birlikte Hindistan'la İngiltere arasında telgraf bağlantısı kurulmuş oldu. Her ne kadar arıza ve saldırılar nedeniyle zaman zaman kesintiye uğrasa da, artık uzun deniz ve kara yolculuklarına gerek kalmadan bir haber Londra'dan Hindistan'a hızlı bir şekilde gönderilebilecekti. Sipahi Ayaklanması benzeri bir hadise ortaya çıktığında da alınan kararlar vakit kaybetmeden Hindistan Valisi'ne iletebilecekti.

Üsküdar-Basra telgraf hattı sadece İngiltere ve Hindistan arasında telgraf bağlantısını tesis etmemiş, neredeyse bütün Anadolu'yu telgrafla buluşturmuştur. Ana hattan çekilen tali hatlar sayesinde Anadolu'da yaygın bir telgraf ağı ortaya çıkmıştır.⁶² Öte yandan 1863 yılında Suriye telgraf hatları Diyarbakır'da Üsküdar-Basra hattına bağlanınca, Suriye'nin İstanbul'la doğrudan telgraf bağlantısı kurulmuş oldu.⁶³

Sonuç

Sahip olduğu zenginliklerle tarih boyunca bir cazibe merkezi olan Hindistan, Yedi Yıl Savaşları sonrası İngilizlerin hâkimiyeti altına girmişti. İngiltere'nin en önemli sömürgelerinden biri olan Hindistan, bundan sonra her türden tehlikeye karşı özenle korunmuştur. Fransızların Mısır, Rusların Fırat üzerinden tehdidine maruz kalan Hindistan, daha sonra kuzeyden Rus-İran-Afgan tehdidi

⁶¹ BOA. İ. HR. 211/12220 (Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Bombay Valisine çektiği 5 Ramazan 1281 (1 Şubat 1865) tarihli telgraf ve bu telgrafa verilen cevap). Ayrıca bkz. Ek-4.

⁶² Üsküdar-Basra telgraf hattı sayesinde Doğu Anadolu'nun telgrafla tanışması için bkz. Esin Altun, **Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2011.

⁶³ Uğur Akbulut, "Suriye'ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi", **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s.8.

dolayısıyla, ardından da ülke içerisinde çıkan Sipahi Ayaklanması ile İngilizlerin gündemine gelmişti. İşte bu iç ve dış tehditlere daha erken müdahale edebilmek için Londra'da çareler aranmaya başlanmıştır.

Hindistan'la ilgili verilecek kararın en kısa zamanda uygulamaya konulması için en etkin yöntem Hindistan'la Londra arasına bir telgraf hattı çekmektir. Telgraf hattı için en uygun güzergâhlar Osmanlı Devleti topraklarından geçiyordu. Yapılan müzakereler sonrası gerek Mısır ve gerekse Anadolu yönünde hatların inşasına başlanmıştır. Mısır güzergâhında istenen sonuç alınamamışsa da Üsküdar'dan başlayan hat Osmanlı Devleti ve Anadolu halkının gayreti ile Basra Körfezi'ne kadar ulaştırılmıştır.

Telgraf hattının tamamlanmasına yakın, 20 Eylül 1864 tarihinde imzalanan mukavele ile telgraf hattına dair usuller belirlenmiş ve nihayet 1 Şubat 1865 günü Bağdat Valisi Namık Paşa eliyle ilk telgraf çekilmiştir. Böylece İngilizler amaçlarına ulaşmış, Londra ve Hindistan arasında hızlı haberleşme imkânına kavuşulmuştur. Öte yandan Üsküdar'dan başlayan hat sayesinde Anadolu telgrafla tanışmış, kısa süre içerisinde yaygın bir kullanım ağı ortaya çıkmıştır.

Kaynakça

I. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Hatt-ı Hümayun Tasnifi (HH)

1172/46413

İrade, Hariciye (İ.HR.)

12/597; 157/8385; 209/12065; 211/12220; 333/21455

İrade, Dâhiliye, (İ.DH.)

463/30880

İrade, Meclis-i Mahsus (İ. MMS.)

8/333

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.)

74/13

II. Kitap ve Makaleler

Ağır, Abdullah Mesut: **Memlûklarda Ticaret**, Konya, Çizgi Kitabevi, 2015.

Ainsworth, W.F.: **A Personel Narrative of the Euphrates Expedition**, I, London, Kegan Paul, Trench & Co., 1888.

Akbulut, Uğur: “Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, 2010, s. 1-11.

Allison, Robert J.: **Amerikan Devrimi Kısa Bir Tarihçe**, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul, İletişim Yayınları, 2012.

Altun, Esin: **Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2011.

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

Arnold, David: **Coğrafi Keşifler Tarihi**, çev. Osman Bahadır, İstanbul, Alan Yayıncılık, 1995.

Bayur, Y. Hikmet: **Hindistan Tarihi**, III, Ankara, TTK, 1997.

Chesney, Francis Rawdon: **Narrative of the Euphrates Expedition**, London, Longmans Green and Co., 1868.

Cornwall, James Marshall: “Three Soldier Geographers”, **The Geographical Journal**, 131/3, 1965, s.357-365.

Danvers, Frederick Charles: **The Portuguese in India Being A History of the Rise and Decline of Their Eastern Empire**, I, London, W. H. Allen & Co., 1894.

Davies, Norman: **Avrupa Tarihi**, çev. Burcu Çığman vd., Ankara, İmge Kitabevi, 2006.

Davison, Roderic H.: “Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi” çev. Durdu Mehmet Burak, **OTAM**, 14, 2003, s.347-386.

Deane, Phyllis: **İlk Sanayi İnkılâbı**, çev. Tevfik Güran, Ankara, TTK, 1994.

Demir, Tanju: **Türkiye’de Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)**, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2005.

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

Eraslan, Cezmi: “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, 35, 1984-1994, s. 223-251.

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

Ferguson, Niall: **İmparatorluk, Britanya’nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi**, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2011.

Güner, Selda: “Mısır’da Âsi Bir Memlûk: Bulutkapan Ali Bey (El-Kebîr) (1768/69-1773)”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, 53/1, 2013, s.155-181.

Harris, Christina Phelps: “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, **The Geographical Journal**, 135/2, 1969, s.169-170.

Heaton, Herbert: **Avrupa İktisat Tarihi, I**, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Osman Aydoğmuş, Ankara, Teori Yayınları, 1985.

Hegel, G.W.F.: **Tarih Felsefesi**, çev. Aziz Yardımlı, İstanbul, İdea Yayınevi, 2006.

Heyd, W.: **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, çev. Enver Ziya Karal, Ankara, TTK 2000.

Hobsbawm, Eric J.: **Sanayi ve İmparatorluk**, çev. Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2008.

Hoskins, H. L.: **British Routes to India**, London, Frank Cass&Co. Ltd., 1966.

Kaçar, Mustafa: “Osmanlı Telgraf İşletmesi”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.45-120.

Karadeniz, Yılmaz: **İran Tarihi (1700-1925)**, İstanbul, Selenge Yayınları, 2012.

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

Kimche, David: "The Opening of the Red Sea to European Ships in the Late Eighteenth Century", **Middle Eastern Studies**, 8/1, 1972, s. 63-71.

Kramers, J.H.: **İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret**, çev. Ömer Rıza, İstanbul, Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı, 1934.

Kulke, Herman - Dietmar Rothermund, **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, Ankara, İmge Kitabevi, 2001.

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

Luraghi, Raimondo: **Sömürgecilik Tarihi**, çev. Halim İnal, İstanbul, E Yayınları, 1975.

Markham, Clements R.: **A General Sketch of the History of Persia**, London, Longmans Green and. Co., 1874.

Mehmed Âlî: **Telgrafçılık**, İstanbul, Matbaa-i Osmaniyye 1311.

Önalp, Ertuğrul: **Osmanlı'nın Güney Seferleri: 16. Yüzyılda Hint Okyanusunda Türk Portekiz Mücadelesi**, Ankara, Berikan Yayınevi, 2010.

Özbaran, Salih: **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul, Kitap, İstanbul 2013.

Özcan, Azmi: "1857 Büyük Hind Ayaklanması ve Osmanlı Devleti", **İslam Tetkikleri Dergisi**, 9, 1995, s.269-280.

Saleh, Zaki: **Mesopotamia (Iraq) 1600-1914**, Baghdad, Al-Ma'a-ref Press, 1957.

Schivelbusch, Wolfgang: **Keyif Verici Maddelerin Tarihi: Cennet, Tat ve Mantık**, çev. Zehra Aksu Yılmaz, Ankara, Genesis Kitap, 2012.

Stein, Burton: **Hindistan Tarihi**, çev. Müfit Günay, İstanbul, İnkılâp Kitabevi, 2015.

Sykes, P. M.: **A History of Persia, II**, London, MacMillan and Co. Limited, 1915.

Tanrıkut, Asaf: **Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilât ve Mevzuatı**, Ankara, Posta Dairesi Başkanlığı, 1968.

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

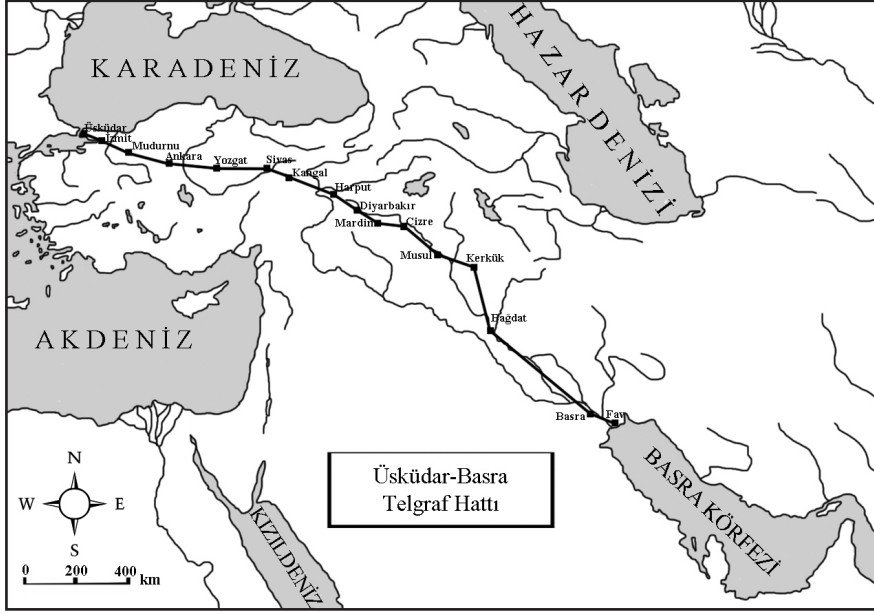
Uluerler, Sıtkı: “Herat Meselesi ve İran-İngiliz Savaşının (1856-1857) Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, **Turkish Studies**, 10/1, 2015, s.803-824.

Utku, Nihal Şahin: **Çöl, Gemi ve Tacir: Kızıldeniz**, İstanbul, Klasik Yayınları, 2012.

Wiesner-Hanks, Merry E.: **Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789**, çev. Hamit Çalışkan, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011.

Ekler

Ek-1: Üsküdar-Basra Telgraf Hattı.*



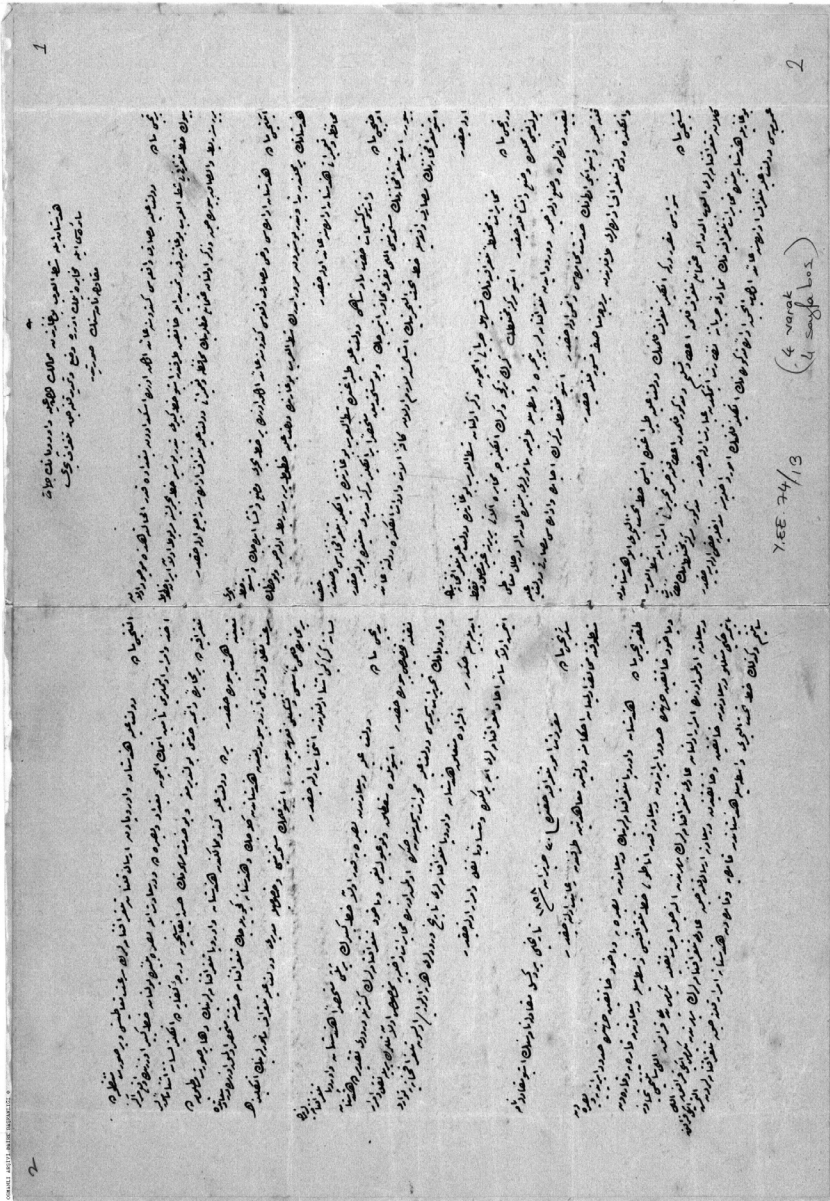
* Haritayı çizen Doç. Dr. Ogün COŞKUN'a teşekkür ederim.

Ek-2: Hindistan'dan getirilen denizaltı hattı Fav'da Türk hattına bağlanıyor.



Kaynak: Christina Phelps Harris, "The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864", *The Geographical Journal*, 135/2, 1969, s.169-190 (Plate III).

Ek-3: Şattu'l-Arab-Hindistan telgraf hattının kullanımına ilişkin Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında imzalanan mukavelename.

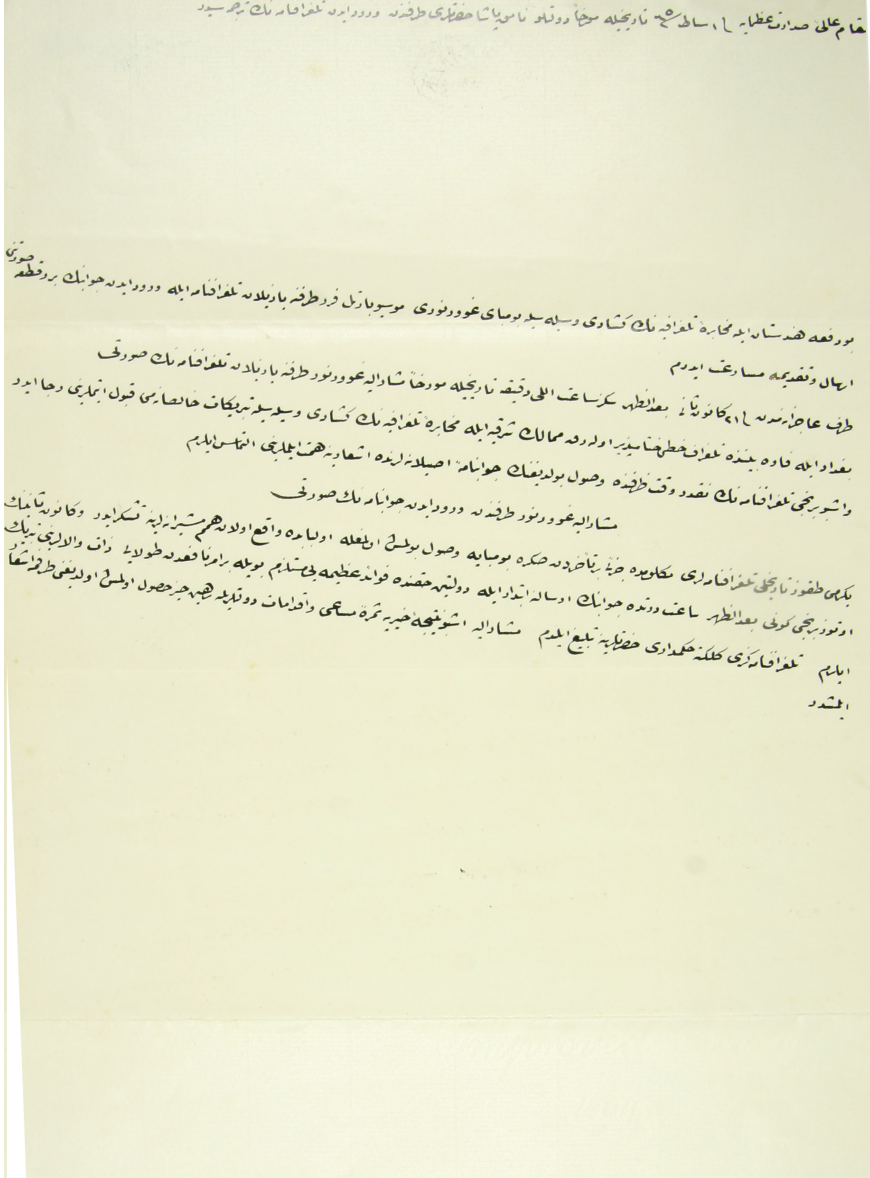


Y.EE.00074

3
 ۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰
 ۲۰۱
 ۲۰۲
 ۲۰۳
 ۲۰۴
 ۲۰۵
 ۲۰۶
 ۲۰۷
 ۲۰۸
 ۲۰۹
 ۲۱۰
 ۲۱۱
 ۲۱۲
 ۲۱۳
 ۲۱۴
 ۲۱۵
 ۲۱۶
 ۲۱۷
 ۲۱۸
 ۲۱۹
 ۲۲۰
 ۲۲۱
 ۲۲۲
 ۲۲۳
 ۲۲۴
 ۲۲۵
 ۲۲۶
 ۲۲۷
 ۲۲۸
 ۲۲۹
 ۲۳۰
 ۲۳۱
 ۲۳۲
 ۲۳۳
 ۲۳۴
 ۲۳۵
 ۲۳۶
 ۲۳۷
 ۲۳۸
 ۲۳۹
 ۲۴۰
 ۲۴۱
 ۲۴۲
 ۲۴۳
 ۲۴۴
 ۲۴۵
 ۲۴۶
 ۲۴۷
 ۲۴۸
 ۲۴۹
 ۲۵۰
 ۲۵۱
 ۲۵۲
 ۲۵۳
 ۲۵۴
 ۲۵۵
 ۲۵۶
 ۲۵۷
 ۲۵۸
 ۲۵۹
 ۲۶۰
 ۲۶۱
 ۲۶۲
 ۲۶۳
 ۲۶۴
 ۲۶۵
 ۲۶۶
 ۲۶۷
 ۲۶۸
 ۲۶۹
 ۲۷۰
 ۲۷۱
 ۲۷۲
 ۲۷۳
 ۲۷۴
 ۲۷۵
 ۲۷۶
 ۲۷۷
 ۲۷۸
 ۲۷۹
 ۲۸۰
 ۲۸۱
 ۲۸۲
 ۲۸۳
 ۲۸۴
 ۲۸۵
 ۲۸۶
 ۲۸۷
 ۲۸۸
 ۲۸۹
 ۲۹۰
 ۲۹۱
 ۲۹۲
 ۲۹۳
 ۲۹۴
 ۲۹۵
 ۲۹۶
 ۲۹۷
 ۲۹۸
 ۲۹۹
 ۳۰۰

Y.EE.00074

Ek-4: Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Bombay Valisine çektiği 1 Şubat 1865 tarihli ilk telgraf ve cevabı.



Kaynak: BOA. İ.HR. 211/12220.