

XIX. YÜZYILDA FIRAT VE DİCLE HAVZASINDA BÜYÜK GÜÇLERİN NÜFUZ MÜCADELELERİ

Sungur Doğançay*

Özet

Bu çalışma Başbakanlık Osmanlı Arşivi, The National Archives, The British Newspaper Archive'da bulunan ana kaynakların yanısıra araştırma merkezlerinden elde edilen klasik eserler, Türkçe, İngilizce tetkik eserler ve konu ile ilgili bilgilerin bulunduğu bellibaşlı internet sitelerinden istifade edilerek üretilmiştir. Yapılan araştırmalar sonucunda elde edilen belgelerin ihtiva ettiği bilgiler bizlere bu çalışmayı vücuda getirmemiz için önemli katkı sağladı. Ayrıntılı bilgi vermeye çalıştığımız konu Fırat ve Dicle havzasında büyük güçlerin hâkimiyet mücadelesi olması hasebiyle daha ziyade bu husus üzerinde yoğunlaştık ve hem Orta Doğu hem de Irak hakkında genel bilgi vermekle yetindik. XIX. yüzyılın ilk yıllarında başlayarak aynı yüzyılın ortalarında yoğunluk kazanan ve I. Dünya Savaşı'na kadar adı geçen coğrafyada devam eden mücadelelerin kazananı elbette Britanya İmparatorluğu idi. Lakin bu başarı İngilizler için kolay elde edilen bir başarı değildi. Bu başarıyı Fransızları, Rusları, Flemenkleri ve Almanları uzun mücadeleler sonunda safdışı ederek elde ettiler. Çalışmamızda bu devletler arasındaki mücadeleler ve bu mücadeleler sonunda İngilizlerin burada egemen hale gelmeleri hususunda bilgi vermeye gayret edeceğiz.

Anahtar Kelimeler: Fırat Nehri, Dicle Nehri, Britanya İmparatorluğu, Lynch Şirketi, Umman- Osmanî

STRUGGLE FOR INFLUENCE OF THE GREAT POWERS AT THE EUPHRATES AND THE TIGRIS RIVERS VALLEY IN THE 19TH CENTURY

Abstract

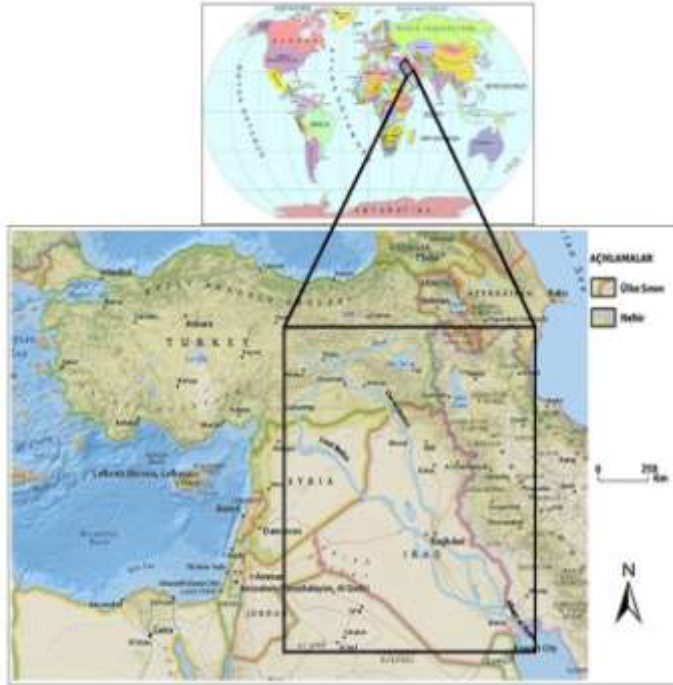
This paper was compiled from various first-hand documents obtained mainly from the Prime Ministry Ottoman Archives, the National Archives, the British Newspaper Archives and the classical works and written works obtained from some research centers. These documents, which involve

* Yrd. Doç. Dr., Dicle Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,
sungurdogancay@gmail.com.

significant information, made significant contributions for the completion of this study. Since the topic about which we tried to give detailed information is concerned with the great powers' conflict on the Euphrates and Tigris region, we specifically concentrated on this subject and were satisfied with giving general information about both the Middle East and Iraq. Inarguably, the winner of this conflict on that area in the beginning of the 19th century was the British Empire. Nevertheless, this accomplishment was not an easy one for the British Empire. They gained this triumph by virtue of defeating French, Russians, Dutch, and German forces after a long-standing struggle. In this study, we aimed to present details about the conflict between the Great Powers on that region and the British Empire's success against the others.

Keywords: Euphrates River, Tigris River, The British Empire, Lynch Company, Umman-ı Osmanî

Giriş



Fırat ve Dicle nehirleri uygarlık tarihi boyunca insanoğlu için önemini her zaman korudu; hatta bu nehirlerin önemi günümüze

kadar artarak devam etti. Yüzyıllar boyu Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olan bu nehirler ticarî ve siyasî açıdan oldukça stratejik bir konumda yer almaktadır. Her iki nehir de günümüz Türkiye sınırlarından doğarken Fırat Nehri, Suriye topraklarından geçerek Irak'a ulaşır ve Fav (Fao)¹ mevkiinde yine Türkiye'de doğup doğrudan Irak topraklarını sulayarak Basra Körfezi'ne doğru ilerleyen Dicle nehri ile birleşerek Şattü'l-Arab Nehrini² meydana getirir (Bkz: Ek 8).

Fırat Nehri, Dicle Nehri ile kıyaslandığında debisi daha yüksektir ve yaz mevsiminde ulaşım için daha uygundur. Hatta Dicle Nehri sürekli değişen rejimi ve yatağı yüzünden ıslah edilmeye muhtaç olması sebebiyle yılın büyük bir döneminde ulaşım için elverişsiz iken Fırat Nehri hemen hemen dört mevsim boyunca ulaşım için daha düzenli bir nehir konumundadır. Fırat Nehri'nin yukarıda bahsedilen bu önemli özelliklerinin yanısıra gözardı edilmemesi gereken belki de en önemli özelliği işgal ettiği konum itibariyle Hindistan'a ulaşan kısa, ekonomik ve güvenli bir nehir yolu olması hasebiyle stratejik bir önem arz etmesidir. Şöyle ki; keşfinden sonra ekonomik değerini her zaman koruyan ve millî birlikten yoksun olan Hindistan başta Britanya Krallığı olmak üzere Fransa, İspanya, Hollanda ve Portekiz gibi sömürge devletleri için oldukça önem arz etmekteydi. Burası ve buraya ulaşan yolların kontrolünü elinde bulunduran ülke ya da imparatorluk Orta

¹ "Irak'ta, Basra Vilâyeti'nde Şattal-'Arab'ın başlıca kolunun munsabbında kâin bir iskele ve aynı ismi taşıyan bir nâhiyenin merkezidir." İA IV, MEB., Eskişehir, 1997, s. 529.

² "...Şatt al-Arab, Fırat ve Dicle nehirlerinin suları ile meydana gelen ve içinde med-cezir hareketleri hissedilen nehir halicine verilen isimdir; Ortaçağ'da buna "Dicla al-'Avra" (Tekgözlü Dicle), Basra "Fayz"i ve Farsça'da Bahmanşir denilirdi. Basra Nehri zamanımıza mahsus adıdır. Umumiyetle Kurna'dan Abadan veya Fao'ya kadar uzanan kısım bu adı alır. Dicle ve Fırat beş-altı asır müddetle en yakın zamanlara kadar Kurna'da birleşirlerdi. Şimdi ise bu birleşme noktası takriben 45km daha cenupta Garmat 'Ali mevkiinde, Basra'nın biraz yukarısında bir noktaya geçmiştir.Şatt-al Arab Dicle ve Fırat gibi iki büyük nehirden başka Karun (al-Ahvaz Ducayl'i) ve tâbilerinin sularını da alır. Uzunluğu 145 km olarak gösterilen Şatt-al 'Arab'ın genişliği de takriben 1200 m ye varır ve su kesimleri 3.80 m.ye kadar olan gemilerin seferine imkân verir..." T. H. WEIR, "Şatt al-Arab", İslam Ansiklopedisi, XI, M.E.B, Eskişehir, 1997, s. 356

Doğu'nun büyük ve önemli bölgelerini de kontrolü altına alacak ve belki de dünyanın en güçlü ve en çok sözü geçen devleti haline gelecekti (Bu önemin farkında olan Britanya Krallığı ısrarla buraların kontrolünü eline almak için askerî, siyasî, dinî vb her türlü çalışmayı yürüttü ve bunun sonunda dünyanın en güçlü devletlerinden biri oldu. Bu başarısının sonunda uzun bir süre “*üzerinde güneş batmayan ülke*” olarak anıldı.) Peki bu hususta Fırat Nehri'ni ön plana çıkaran etkenler nelerdir? Bu soruyu şöyle cevaplandırabiliriz: Hindistan sömürge devletleri için oldukça önemli olmakla birlikte buraya vâsıl olmak ve hem burasının hem de buraya ulaşan yolların güvenliğini sağlamak oldukça meşakkatlidir. Fırtına Burnu³nu dolaşarak Hindistan'a ulaşan okyanus yolunun uzak olmasının yanısıra azgın dalgalarla boğuşmak, bu dalgaların elinden mürettebatı ve ticarî emtiayı zayı etmeden kurtarmak bazen imkânsız olabiliyordu. Buna ilave olarak Basra Körfezi kıyılarını kendilerine mesken tutan Arap korsanlar (Bu korsanlar genellikle Kavasım adındaki korsan adalarına yuvalanmışlardı) bu gemilere ansızın saldırılar düzenliyorlardı. Bu acımasız korsanlar yalnızca ekonomik zarara yol açmakla yetinmiyor, zaman zaman gözlerini kırpmadan mürettebatı öldürebiliyorlardı. Bahsedilen bu olumsuzluklar devletler için ivedilikle halledilmesi gereken sorunlardandı. Tarihçi Philip Willard Ireland'ın tabiriyle “... *Britanya İmparatorluğu'nun kontrolünde olan Hindistan Ticaret Yolu için adeta ileri bir karakol durumunda olan Basra Körfezi...*”⁴ ve civarının kontrol altına alınarak korsan faaliyetlerinin sona erdirilmesi ve yine Ireland'ın

³ Günümüz Güney Afrika ülkesinde yer alan bu mevki Hint Okyanusu'na doğru uzanır. Coğrafi konumunun yanısıra sık sık patlayan fırtınalar sebebiyle okyanusta meydana gelen dev dalgalar bu burnu döver. Üstelik fırtınalı gün sayısı bir hayli fazladır. Avrupa ile Hindistan arasında ticaret maksadıyla seyahat eden gemiler için oldukça korku verici olan bu burun Avrupalı gemiciler tarafından Korku Burnu olarak anılmaya başlandı. Sonraki dönemlerde ticarî ve askerî kaygılar sebebiyle gemiciler üzerinde bu ismin bıraktığı olumsuz etkiyi ortadan kaldırmak için yine Avrupalılar bu mevkiyi Ümit Burnu olarak zikretmeye başladılar. Yıllar geçtikçe Korku Burnu'nun yerini tamamen Ümit Burnu adı aldı. Diğeri ise yalnızca tarih kitaplarında varlığını korudu. Biz de buradan itibaren Ümit Burnu adını zikredeceğiz.

⁴ Philip Willard Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, Kegan Paul Limited, London, 2004, s. 39

ifadesiyle “... *Basra Körfezi’ne ulaşan en kısa ve en ekonomik güzergâhlar olan Fırat ve Dicle nehir yolları...*”⁵’nin hafif ticari gemiler için navigasyona uygun hale getirilmesi İngiliz tüccarlarının dimağında yer alan ve hükümetlerinden en fazla talep ettikleri mesele idi. Yukarıda da hülasa edilen özelliklerine binaen Fırat Nehri İngilizler için öncelik arz ediyordu. Bu nehir hem ulaşım için yeterli ve düzenli suya sahipti hem de müstemlekelerine daha kısa sürede ve daha az masrafla ulaşabilmelerini sağlayabilecek bir konumdaydı. Anavatan (Homeland)’dan demir alan bir gemi Akdeniz’de Suveydiye ya da İskenderun limanlarına yanaşabilir ve bu gemideki mallar, asker ya da lojistik eşya buraya indirilerek buradan Birecik’e develerle nakledilebilir ve son olarak da buradaki iskeleden⁶ gemilere yüklenerek Basra Körfezi ve Hindistan’a ulaşılabilirdi⁷. İkinci ihtimal ise İskenderun-Birecik arasında bir kanal inşa edilerek nehir ile Akdeniz’in birleştirilmesiydi lakin bu plan kot farkı ve dönemin teknolojik imkanlarının bu projeyi hayata geçirebilmeleri için yeterli olmamasından dolayı projeden vazgeçildi⁸. Diğer önemli proje ise tren yolu vasıtasıyla İskenderun ile Birecik’in birbirlerine bağlanmasıydı. Lakin bu politika da İngiliz siyasetçilerinin bu projenin maliyeti hususunda anlaşmazlığa düşmeleri ve kamuoyunun da bu politikaya sıcak bakmaması nedeniyle olumsuzlukla sonuçlandı⁹. Her ne kadar birinci ihtimal dışındaki bu projelerde hayal kırıklığı yaşasalarda İngilizler buradan vazgeçmediler ve bahsedilen yoldan ve Dicle Nehri’nin ekonomik ve stratejik imkanlarından ziyadesiyle faydalanmasını bildiler. Bu husus ilerleyen bölümde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

⁵ Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, s. 39

⁶ Chesney ve ekibi burada Port William adında bir liman inşa ederek İngiltere’den gemilerle getirdikleri gemi parçalarını burada monte ederek nehre indirdiler. Daha sonra bu limanda gemi inşaatını da gerçekleştirdiler. Bu liman aynı zamanda Basra Körfezi, Süveydiye ve İskenderun limanları arasında nakliye merkezi haline geldi.

⁷ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asis Yay., Ankara, 2007, s. 80-81

⁸ Borisoviç Lutskiy, *Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi* (Çev. Turan Keskin), Yordam Yay., İstanbul, 2011, s. 108

⁹ Lutskiy, *Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi*, s. 108

Söz konusu yerler ve nehirlerle yakından ilgilenen bir diğer devlet ise Fransa'dır. Öteden beri İngilizler ile Hindistan ve Orta Doğu için anlaşmazlık içerisinde olan Fransızlar, İngilizleri buralardan uzak tutmak ve buraların tek hamisi olmak için ellerinden geleni yaptılar. Asi Nehri ile el-Cezire¹⁰ bölgesine ulaşmak buradan da Fırat Nehri ile Basra Körfezi'ne ulaşmak İngilizler'in yanında Fransız tüccar ve siyasetçilerin de dimağını meşgul eden konulardan idi (Bkz Ek 8). Napolyon ansızın Mısır'ı işgal ettikten sonra Cleber komutasındaki ordusuna işgal gayesiyle Suriye ve Irak'a yürümesini emretti. Lakin Fransızlar buraları ele geçirmekte muvaffak olamadı hatta İngiliz destekli Osmanlı ordusu Fransızları Mısır'dan da püskürttü. Son derece olumsuz olan bu tablo Fransızları yıldırmadı ve işgal ile ele geçiremedikleri bu coğrafyayı Osmanlı Sultanı ile ticarî anlaşmalar yaparak elde etmek için harekete geçtiler. Bunun için de öncelikle Albay Sebastiani'yi fizibilite çalışmalarını yürütmek üzere bölgeye gönderdiler¹¹. Albay'ın raporu olumluydu lakin ardarda patlak veren işçi ihtilalleri Fransıyı kendi sınırlarına hapsetti. Böyle olunca Fransızlar için bu projeyi ertelemekten başka alternatif kalmadı.

Avrupa devletlerinin aralarında mevcut olan anlaşmazlık ve rekabetin yanısıra Fransa'nın da desteğini arkasına alarak burasını ve Fırat ve Dicle nehirlerini kontrol altına almak isteyen Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa da dikkate alınması gereken önemli bir kişidir. Paşanın gayesi kısa sürede Mısır sınırlarını aşarak Basra Körfezi'ne dayanmaktı. Paşa bunu gerçekleştirmekte muvaffak olmayı bildi¹². Arap Yarımadası, Suriye ve Irak bölgelerini de tamamen kontrolü altına almak isteyen paşa İngilizlerin nazarından kaçmadı ve bu devlet paşanın bertaraf edilmesi için Osmanlı Devleti'ni destekledi. Destek, paşanın kısa sürede Mısır'a çekilmesini sağladı.

Fırat-Dicle nehirleri üzerinde ve Orta Doğu'da Britanya İmparatorluğu için en büyük tehlikenin Ruslar olduğu İngiliz siyaset

¹⁰ Günümüz Irak'ının kuzeyini, Suriye'nin kuzey doğusunu ve nihayet Türkiye'nin güneyini içine alan bölgedir. Avrupalılar bu bölgeyi Yukarı Mezopotamya olarak adlandırmaktadır.

¹¹ Polk, *Irak'ı Anlamak*, s. 72-73

¹² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (Bundan sonra BOA olarak yazılacaktır), HAT, 1176/46442U, 29.Z.1253

adamlarının ortak kanaatiydi. Ruslar'ın bölgeye yayılma ve bu iki nehirde egemen olma düşüncesi yeni olmayıp Knezlikten devlet olma sürecinde ortaya çıkmış ve Ruslar arasında bir ideal haline gelmiştir¹³. Rusların bu ideallerini gerçekleştirmelerine XIX. yüzyıla kadar kendi varlığını düşmana karşı koruyabilen Osmanlı Devleti engel olmayı başardı. Bu dönemden itibaren ise bölgede otoriteyi yavaş yavaş kontrol altına almaya başlayan Britanya İmparatorluğu Rusya'yı engelledi. Bölgede beliren İngiliz tehdidinin farkında olan Ruslar, içinde buldukları siyasî ve ekonomik güçlükler nedeniyle bu tehdidi büyümeden ortadan kaldırmakta muktedir olmadı.

Birliğini sağlayan Almanlar ise hem nehirler hem de Yakın ve Orta Doğu'da İngilizler için belki de en tehlikeli ve uzun soluklu rakipti. Sömürge alanlarının sömürgeci devletler arasında pay edilmesi Almanları bâkir ve kolay ele geçirilebilir olarak gördükleri Osmanlı egemenliği altındaki coğrafyaya yönlendirdi. İngiltere, Fırat ve Dicle nehirlerinde ticarî ve siyasî bağlamda en çok sözü geçen ülke olmakla birlikte nehirlerin bulunduğu coğrafyada Almanların varlıklarını günden güne daha fazla hissettirmeleri İngiltere'yi ve bölge ile ilgili hâris niyetleri olan diğer emperyal devletleri düşündüren bir meseleydi¹⁴. Bu hususta da ilerleyen bölümlerde bilgi verilmeye gayret edilecektir.

¹³ Foreign Office (Bundan sonra FO olarak kısaltılacaktır), 78/656, No: 3 - Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, s. 439 – www.foreignaffairs.com - "...Hindistan'ı istila fikri Rusya'da yeni zuhur olmayub kadim olduğu Asya'yı vasâtı ve Afganistan'da Rusya'nın bunca müddetler uğraşması hep bu fikrî maksadın husulüne tâyici emeline mübteni idüğü bedihi olduğundan bu maksûdundan sâde bu söz ile avdet ve ferâgat eylemesi ihtimalden baiddir. Burasının bedâheti kadar ve belki daha ziyâde fedakârlıkların bütün envâ'ıyla muhafazaya çalışub dünyada bir İngiliz kalncaya kadar bu hususda bezl ve fedâ-yı hayata hazır ve müheyyâ görünürler. Şu halde İngiltere ile Rusya arasında gâyet mutazad (?) iki fikr-i muhtelif hüküm fermâ olduğu neticesi çıkarak birisi küre-i arzın en zengin bir hittasına istilâyâ öbürü de bâis-i şerif ve hakikiyesi olan o zengin ve mamur hittayı muhafazaya çalışan iki devletin sâde sözle yek diğerini kandırub i'tilaf-ı efkâr ve erha-yı inan eylemeleri ümid edilecek şey olmadığından miyânelerinde muhârebe zuhuru melhûzâtandır..." Zevra Gazetesi, 16 Cemaziyelahir 1302 Salı

¹⁴ BOA, HAT, 1181/46662- John S. Guest, *The Euphrates Expedition*, Kegan Paul Limited, Oxon UK, 2013, s. 140

Nehirler Üzerinde Artan Rekabet

İngiliz-Flemenk Rekabeti

Yeni yerler keşfetmek ve sömürge imparatorluğu kurmak için okyanus ötesini aşarak Hindistan'a ilk ayak basan Avrupa ülkesi Portekiz oldu. Ümit Burnu'nu geçmeyi başaran Vasgo de Gama 1498'de Hindistan'a çıktı. Bundan sonra Portekizliler burada koloniler kurdular ve hem bu zengin coğrafya ile batı hem de dünyanın pek çok yeri arasında ticarî bir köprü kurarak ticarete hâkim oldular. Aynı yüzyılın ortalarında Portekiz'i Hollanda takip etti. Bu ülke de Hindistan'da koloniler kurdu ve bir anda tüm Hindistan'da olmamakla birlikte birçok eyâlette dönen ticaretin büyük bir kısmına egemen oldu¹⁵. Hollanda'nın denizlerde ve karada zayıflamaya başlaması, ticaret filosunun rakiplerinkilerle kıyaslandığında zayıf kalması, Fransa'nın buralarda tam egemen güç olmak için diğer devletleri Hindistan ve Orta Doğu'dan uzaklaştırmak istemesi ve Fransızları buradan uzaklaştırdıktan sonra çok sıkı siyasî, askerî ve ticarî önlemler alan Britanya İmparatorluğu'nun Hollanda gibi küçük devletlerin buralardaki faaliyetlerini engellemeye yönelik çalışmaları Flemenkleri bu coğrafyada oldukça etkisiz bir pozisyonda bıraktı¹⁶.

XIX. yüzyıla gelindiğinde ise Britanya buralarda daha da kuvvetlendi ve burada en çok sözü geçen devlet oldu. Hollandalılar sınırlı da olsa hem Hindistan hem Orta Doğu hem de Atlas Okyanusu çevresindeki bölgelerle olan ticaretlerini kolaylaştırmak, buralara ulaşımı daha ekonomik hale getirmek ve zamandan kazanabilmek için bilhassa Fırat, Dicle ve bu iki nehrin Fav'da birleşerek Basra Körfezi'ne aktıkları Şattü'l-Arab Nehri'nde gemilerini yüzdürebilmek maksadıyla Osmanlı Devleti nezdinde çalışmalar yürüttüler¹⁷ (Bkz: Ek 1). Hollandalılar adı

¹⁵ www.bbc.co.uk - Mustafa Öztürk, *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, Akçağ Yay., Ankara, 2010, s. 184

¹⁶ BOA, İ. MMS, 41/1667- BOA, A.MKT. UM, 254/32- Zekeriya Kurşun, *Necid ve Ahşa'da Osmanlı Hâkimiyeti*, TTK Bas., Ankara, 1983, s. 90-91

¹⁷ "Flemenk tebaasından olup İran şirketi ticârîyesi nâmıyla müteşekkil olan kumpanyaya Osmanlı sancağı altında Şattü'l-Arab Fırat nehirlerinde vapur

geçen bu nehirlerde İngilizlere tanınan imtiyazları örnek göstererek kendilerine de bir şirket kurma hakkı ya da en azından iki gemi yüzdürme imtiyazı verilmesini istiyorlardı. Hollandalı politikacılar kendilerine bu imtiyaz verildiği takdirde hem Osmanlı bütçesine ek gelir sağlanacağını hem de İngilizlere karşı önemli bir rakibin daha nehirlerde boy göstermesiyle bu ülkenin şirketi olan Lynch Company'nin daha kontrollü davranmaya zorlanacağı ve Türk Şirketi olan Umman-ı Osmanî'nin de bu şirketin rekabetinden doğan zararından kurtulabileceğini savunuyorlardı. Devlet ise kendilerine söz konusu nehirlerde ihtiyacın çok ötesinde gemi yüzdürüldüğünü, bundan mütevellid Türk şirketinin iflas ile karşı karşıya olduğunu İngiliz şirketinin ise “...hiçbir imtiyaz veya ferman-ı âlîşan müstenid olmıyarak yalnız vaktiyle Babıâî'den virilen mezuniyet üzerine...”¹⁸ yalnızca ticarî amaçlı değil aynı zamanda iletişim ve millî çıkarları için nehirlerde faaliyet gösterdiğini, bu gayeleri dolayısıyla nehirlerde gemilerini yüzdürmekte ısrarcı olduklarını belirtti. Ayrıca İstanbul'da oldukça etkili olan İngiliz temsilciler, Hollanda'ya talep ettikleri imtiyazları vermemeleri hususunda sürekli baskı yapıyorlardı. Buna ilaveten Avrupa'da yaşanan ve Osmanlı Devleti'ni de derinden etkileyen siyasî, ekonomik ve askerî buhran, devleti İngilizlerin talepleri doğrultusunda hareket etmeye zorladı ve Hollandalılar nehirler üzerinde gemi yüzdürme imtiyazını alamadılar¹⁹.

Hollandalılar bu nehirlerde imtiyaz sağlamaya çalışırken diğer yandan da Suveyş Kanalı vasıtasıyla bölgede söz sahibi olmak istiyorlardı. Bu kanaldan hisseler satın alarak kanala ortak oldular. Lakin sahip oldukları hisse İngiltere, Fransa ve Sait Paşanın hisseleri ile kıyaslandığında çok az kalıyordu. Hollandalıların kanaldaki hisselerini hariç tutarsak ne nehirler ne Orta Doğu ne de Hindistan ile ilgili

işletmek üzere imtiyaz it'ası istid'asını hâvi mezkûr kumpanyanın değil tarafına virilen arzuhalin gönderildiğine dair Hariciye Nezareti celîlesine meb'us tezkereyi mezkûr arzuhal ile maan ve leffen pişkâhı sâmi sadâretpenâhîlerine takdim kılınmış olmağla meallerine nazaran bu bâbda mahzur mütâlâasıyla tensip buyurulur ise ruhsat virilemeyeceğine dair nezâreti müşârunileyhaya cevap tastiri” BOA, DH. MKT, 1342/71

¹⁸ BOA, BEO, 176/13148

¹⁹ İlhan Ekinci, Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri I, Arayışlar, Yıl: 1 Sayı:2, 1999/2, s. 84-86

kaydadeğer bir teşebbüsüne rastlamıyoruz²⁰. İngilizler yürüttükleri akıllı politikaları sayesinde Hollandalıları buralarda etkisiz kıldılar.

İngiliz-Fransız Rekabeti

Fırat ve Dicle nehirleri vasıtasıyla Hindistan'a vasil olan en kısa ve en ekonomik güzergâh olan nehir hatları büyük güçler için önem arz etmekteydi²¹ (Bkz: Ek 3). Bu hatların kontrolü için en çetin mücadelelerden birisi de yine İngilizler ile Fransızlar arasında oldu. Bilindiği üzere Hindistan, İngilizlerden evvel Fransızların kontrolü altındaydı. İngiliz İmparatorluğu, Amerika Kıtası'nda kolonilere karşı verdiği mücadeleyi kaybedince Anavatan'ı besleyecek yeni ve zengin sömürge alanları aramaya koyuldu. İngilizler için işgal edilecek olan en ideal yer hiç şüphesiz Hindistan'dı. Burası yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin mevcudiyetinin yanısıra millî ve dinî birlikten de yoksundu. Dahası Hindistan dinî akideleri gereği kendi toprakları dışında hiç bir yeri işgal etmemiş aksine hep istilaya uğramıştı. Mustafa Öztürk bu husustaki görüşlerini şöyle ifade ediyor: "... *Hindistan, tarihe yaptığı fetihlerle değil, kurduğu yüksek felsefi-mistik kültürü ve hoşgörüsü ile temayüz etmiştir. Zengin kaynakları ve ticareti ile daima hedef ülke olmuş, sömürgecilik tarihinde hiç de hak etmediği acı akıbetlere maruz kalmıştır. Özellikle İngiliz sömürge dönemi, Hindistan'ın en bedbaht ve karanlık dönemi olarak tarihe geçmiştir...*"²² Hindistan'ın bu durumu işgalini bir hayli kolaylaştırıyordu. İngiliz tüccarları ve politikacıları bu zengin ve stratejik bölgenin ele geçirilmesi

²⁰ M.S. Anderson, *The Great Powers and The Near East 1774-1923*, (Edits.: A. G. Dickens-Alun Davies), Edward Arnold Ltd, London, 1970, s. 141-Ekinci, Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri, s. 84-86

²¹ "...*Memâliki mahrûse-i şâhânedan Anadolu kıt'asının ticâreti şarkıye nokta-i nazarından hâiz olduğu ehemmiyet ve bilhassa hıttai İrakîyenin İran ve Hindistan ile mevcut olan idhâlât ve ihrâcâtın derece-i cesâmeti vâreste-i târifidir. İrakın müntehâ-yı şark ile olan münâsebâtı ticâriyesinin tezâyidine dahli külliyesi olan Fırat ve Dicle nehirleri.... Enhârı mezkûre hıttai İrakîyenin Anadolu dahilleri ile garbın Hind ile olan ticâretine bu derece fâideler göstererek mezkûr ticâretin mikdârını misline iblağ eyledikleri...*"BOA, YPRK. TNF, 3/75

²² Öztürk, *Tarih Felsefesi*, s. 184

ve kolonilere lojistik destek sağlayan Fransızların buradan uzaklaştırılması için krala ve başbakana sürekli baskı yapıyorlardı. İki emperyal devlet Hindistan için büyük mücadele verdiler ve denizlerde inkâr edilemez bir üstünlüğü olan İngilizler, Fransızları Hindistan'dan uzaklaştırdılar. Bu zaferin ardından Hindistan'da yüzlerce yıl sürecek olan İngiliz sömürgeciliği dönemi başladı²³. İngilizler bu zaferin ardından Hindistan'a ulaşan güzergâhların emniyetini sağlama aldılar, buraya ulaşan yeni yollar inşa ve mevcut yolları ıslah ettiler. İngilizler bu çalışmaları yürütürken artık geleneksel bir düşman haline gelen Fransızlar da İngilizlerin bu çalışmalarını engellemek ve düşmanlarını hem Hindistan hem de Orta Doğu'dan atmak için politikalar icra ettiler²⁴. 1789 Fransız İhtilali öncesi ve ihtilal sürecinde dikkatini iç meselelerine vermek zorunda olsa da Napolyon'un Fransa'nın bir numaralı adamı olarak belirmesi ve kısa sürede Avrupalı devletlere karşı giriştiği savaşlarda başarılar elde etmesi ile bölge üzerinde iki devlet arasındaki tansiyon yeniden yükseldi. Aslında Napolyon, III. Selim ile aralarındaki dostane ittifaka rağmen 1798 senesinde Mısır'ı ansızın işgal etmesiyle Orta Doğu ve Hindistan için izleyeceği politikanın işaretini vermişti. Zira Napolyon Mısır'ı işgal ederek Fransa adına İngilizlerin Hindistan Ticaret Yolunu tehdit eder hale geliyordu. Bu işgalin hemen akabinde de komutanlarından Cleber'i maiyetinde bir orduyla beraber Suriye ve Irak'ı ele geçirmesi için bölgeye gönderdi. Napolyon'un gayesi belliydi. Söz konusu yerler ele geçirildiği takdirde Mısır'ın yanısıra Hint Ticaret Yolu için adeta bir karakol durumunda olan Basra Körfezi de Fransız kontrolü altına girecek ve İngilizler sıkı kontrol altına alınabilecekti. Şayet bu politika başarıya ulaşır ise İngilizler bölgeden uzaklaştırılacak, Hint Ticaret Yolunun yanısıra Fırat ve Dicle nehirleri de kendi kontrolü altına girecekti²⁵. Chesney'nin kumandasında bölgenin uzmanı Ormsby'nin da katılımıyla İngilizler ve Almanların adına Moltke, Fırat ve Dicle nehirlerinin seyr ü sefayin için

²³ Cezmi Eraslan, *Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 35, İÜ Edeb. Fak. Bas., İstanbul, 1994, s. 230- www.bbc.co.uk

²⁴ Geoff Simons, *Iraq from Sumer to Post-Saddam*, Third Edition, Palgrave Macmillan, New York, 2004, s. 182-Ireland, *Iraq a Study in Political Development*, s. 36

²⁵ BOA, YEE, 42/144

uygunluğu hususunda ayrı ayrı çalışmalarını yapmışlardı²⁶. Lakin Fransızlar bu hususta her iki devletten çok önce bu çalışmalarını tamamlamışlardı. Albay Sebastiani yalnızca nehirlerin seyr ü sefere uygunluğunu araştırmakla kalmamış aynı zamanda Anadolu'dan Basra Körfezi'ne ulaşacak yol ya da yollar için de fizibilite çalışmaları yapmış ve bu hususta olumlu raporlarını Paris'e bildirmişti. Yani Fransızlar 1798 yılında Mısır'ı işgallerinden önce hem nehirler hem de bölge ile ilgili politikaları belirlemişlerdi²⁷.

İngiliz Savaş Bakanı bu husustaki görüşlerini şöyle ifade ediyordu: "...Napolyon, Halep'e ilerleyerek ve Fırat'ı aşarak İskender'i örnek alan bir rotayla Fırat ve Dicle ırmaklarını izleyip Basra Körfezi'ne inerek Hindistan üzerine yürüyecektir..."²⁸. Hiç şüphe yokki bakan düşüncelerinde haklıydı. Zira kendisinin bu sözleri serdetmesinden kısa bir süre sonra Napolyon bölgeyi ele geçirmek için ordularına "saldırın" emri verdi. Fransızlar bu saldırılarda hiç beklemedikleri bir mukavemetle karşılaştı. Mücadeleler sonunda kaybeden Fransızlar oldu. Zaten İspanya'da da olaylar çıkmıştı. Her iki durumda Fransa'nın aleyhineydi. Bunun üzerine Fransızlar Mısır'dan çekilmek zorunda kaldılar. Koalisyon Savaşları sebebiyle yönünü Avrupa'ya çevirmek zorunda kalan Fransa bu meselenin hallini sonraya bıraktı. 1814'te Elbe Adası'na sürülmesi ile de Orta Doğu ve Hindistan'ın işgali politikası Fransızlar tarafından ileri bir tarihe ertelendi. 1815 yılında ilan edilen Viyana Kongresi kararları ile kendi sınırlarını muhafaza etmek ve iç meseleleri ile uğraşmak zorunda kalan Fransa 1818, 1820 ve 1830 işçi ihtilalleri ile bir hayli sıkıntıya düşer oldu. Bu süreçte Orta Doğu, Hindistan ve buralar için oldukça önemli can damarlarından olan Fırat

²⁶ J. Harvard Godfrey, *Iraq and Persian Gulf*, 1944, s. 264-Zaki Saleh, *Britain and Iraq*, El-Maaref Press, Baghdad Iraq, 1966, s. 103-Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, *Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar*, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat, TD (Tarih Dergisi), İstanbul, 1963, s. 100-Eraslan, *Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti*, s. 227-228-Sarah Searight, *The British in The Middle East*, London, 1979, s. 164-Guest, *The Euphrates Expedition*, s. 63-Ebubekir Ceylan, *Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in The Nineteenth Century Middle East*, I.B Tauris Co Ltd, London, 2011, s. 190

²⁷ Polk, *Irak'ı Anlamak*, s. 72-73

²⁸ Polk, *Irak'ı Anlamak*, s. 72-73

ve Dicle nehirlerinin İngilizlerin tahakkümünden kurtarılması Fransız dış politikasında oldukça geri planda kaldı.

Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'da yarı bağımsız Sultan gibi davranması ve sonraki dönemde hâkimiyeti altında bulunduğu Osmanlı Devleti'ne karşı başkaldırması Fransızları, bölge ile ilgili eski politikalarını hayata geçirebilmeleri için bir umut oldu. Çünkü Mehmet Ali Paşa, Hindistan Yolu için önemli bir konumda olan Mısır'ı elinde bulunduruyor hatta Arabistan, Suriye ve Irak'ın tamamını işgal etmeyi, nehirlerde gemilerini yüzdürmeyi böylece buranın hâkimi olmayı hedefliyordu²⁹. Fransızlar adı geçen bu yerlerin güçlü Britanya İmparatorluğu'ndan ziyade Mehmet Ali Paşa'nın elinde olmasını tercih ediyorlardı. Fransız politikasına göre Mehmet Ali Paşa'nın İngilizler ve Türklere karşı mücadelesinde kendisine destek olunmalıydı. Paşa başarılı olur ve her iki devlet de bölgede zayıflarsa burasının ele geçirilmesi çalışmalarına hız verilerek burası kademe kademe ele geçirilir ve Mehmet Ali Paşa nüfuzları altına alınabilirdi. Fransızların tüm desteğine rağmen Mehmet Ali Paşa, Osmanlı Devleti'ne karşı siyaseten mağlup oldu. Paşa, bölge ile ilgili planlarını terketti ve Mısır sınırlarına çekilerek Osmanlı Sultanına tâbi bir vali olarak yaşamak zorunda kaldı. Paşayı ve Fransızları başarısızlığa iten gerekçe ise kendilerinin bu planlarından Britanya'nın haberdar olması ve çıkarlarına ters düşen bu politikaya mukavemet göstermeleriydi³⁰. Bu dönemden sonra İngilizler nehirlerde daha da kuvvetlendiler ve Dersaadetten aldıkları imtiyazlar sayesinde Lynch Şirketi XIX. yüzyılın ortalarına doğru burada çalışmalarını bir hayli arttırdı³¹ (Bkz: Ek 9). Britanya İmparatorluğu

²⁹ BOA, HAT 1181/46662 -“...Mısır valisi Bağdat Eyâleti'ne bir vakt-i fırsatta meccânen istilâsı mukaddemâtına müteşebbis olmakda ve bu garz ve kasdına muvassıl olacak mevâki-i mütecâvirenin şimdiden zir-i nüfûzuna ihrâc ve idhâline çalışmaktadır... Bu surette nehr-i Fırat'ın gerek sevâhili ve gerek Basra Körfezi'ne mansıb olduğu memâlik-i havâlisi Mısır valisinin taht-ı nüfûzunda bulunduğu halde Bağdat Eyâleti'nin istilâsı seh-el-husul olacağı derkâdır...” BOA, HAT, 1176/46442U, 29.Z.1253

³⁰ www.notablebiographies.com

³¹ Searight, *The British in The Middle East*, s. 164 -“...Mısır güzergâhının başarısı, uzun yıllardan beri tartışılan ve oldukça popüler olan Fırat Vadisi güzergâhının başarısızlıkla sonuçlanmasıyla anlaşıldı. Fırat yolunun, nehir gemileri ile daha kısa ve güvenli olacağı düşünülmüştü. Thomas Love Peacock

(Doğu Hint Şirketi çalışanı) Hindistan ve Britanya arasında hızlı haberleşme (mektup)yi sağlayan Fırat yolu hakkında bir çalışma raporu hazırlamıştı. 1829'da Chesney (topçu memuru) Mısır karayolu ve Fırat güzergâhını araştırıp karşılaştırma yapması için gönderildi. 1835'te Chesney ve ekibi Samandağ'a ulaştı. Fırat ve Dicle arasında iki gemi Bir (Birecik)'e karadan taşındı. Bu gemileri taşımak için özel taşıyıcılar yapıldı. Bilhassa kazanları taşımak çok güçtü. Her bir kazan 40 öküz ve 100 adam tarafından çekildi. Omurgalar çok uzun olduğundan bunları tepelerden aşırılmakta zorlanılıyordu. Çapa birkaç fit çamura battı. Chesney'nin kendisi dahi ölümden döndü. Gemiler Port William'a ulaştıklarında ise Basra'ya doğru seyr etmek için iklim uygun değildi çünkü kıştı. Mart ayına kadar bölgenin keşfi yapıldı ve bu ay içinde Bireciklielerin de bakışları önünde demir canavarlar suya indirildi. Yakıt her zaman azdı. Kömür ile gemiler yüzdürülüyordu. Bu gemilere Araplar saldırdı tekrar Birecik'e dönüldü. Hit'te katran ve toprak karışımından yakıt elde edilerek geminin çalıştırılması denendi. Seyr ve sefayin oldukça güçtü. Nehrin iki yakasındaki Araplar saldırgandı. Fırat ve Dicle gemilerindeki yolcuları kaçıyorlardı. Kurallar çok katı idi. Kahvaltı şafak vaktinde, akşam yemeği 5:30' da ve çay da yemeğin akabindeydi. Işıklar 9:30'da kapatılıyor ve kesinlikle sigara güvertenin içinde içiliyordu. Mürettebat, gemi yavaş ilerlerken sosyal aktiviteler yapıyordu. Bir fırtınada Dicle ansızın battı. 19 kişi boğuldu (. Yolculuğun geri kalanında kayda değer bir şey olmadı. Bağdat'ta veba olduğu için karaya inilmedi. Yakıt ikmali açık deniz (Basra)'de yapıldı. Bundan sonraki altı ay içinde denemeler yapıldı. Sefer heyeti Karun'dan Ahvaz'a Dicle'den (Dicle Nehri ile) Bağdat'a ve tekrar Fırat Nehri ile Bir'e dönme ve keşfi tamamlama umuduyla seyr ve sefere başlandı fakat bataklık nedeniyle motor bozulduğu için yollarına devam edemediler. Hayal kırıklığına uğrayan Chesney Buşir'e ve sonra da Bombay'a dönmek zorunda kaldı.

Güzergâhın kullanılabilirliği ispatlanmış oldu fakat eli sıkı hükümet ve Doğu Hint Şirketi için çok pahalı idi ve kar getirecek gibi gelmiyordu. İkinci amir Lynch İngiltere'ye dönmeyerek Bağdat'ta kaldı ve sonra Fırat ve Dicle'de gemi yüzdürmeye başladı. Kardeşleri Thomas ve Stephen, Fırat nehir taşımacılığı şirketini kurdular ve bu şirket Dicle ve Hindistan arasında postacılık, Hint ordusu için atlar, İngiliz-Hint memurları ve Britanya ajanlarını görev yerlerine götürüp getiriyordu..." Searight, *The British in The Middle East*, s. 164 – Chesney'nin hükümeti adına gösterdiği çaba ve katettiği mesafe İngiliz Hükümeti'nin taktirini kazandı. Hizmetlerinden dolayı Ticaret Bakanlığı Chesney'ye altın kılıç hediye etmeyi öngören bir karar aldı. Lakin Chesney, Tigris gemisinde hayatını kaybeden arkadaşlarının hakkına geçeceğini öne sürerek bu hediye kibarca reddetti. Bunun üzerine Hindistan Hükümeti kazada ölenlerin anısına Basra yakonlarında bulunan Makil'de bir anıt dikti ve

buradaki ticaretini yürüten ve aynı zamanda posta, asker ve askerî emtianın naklini de gerçekleştiren bu şirkete Osmanlı Devleti nezdinde siyasî desteğini hiç bir zaman esirgememiştir. Buna ilave olarak imparatorluk, şirketin güvenliği için karakol gemilerini bilhassa Basra Körfezi ve civarında hazır bulundurmuştur. Gemilerin icap ettiğinde Şattülarap Boğazı hatta Irak'ın içlerine kadar rahatça seyedebiliyorlardı. Bu gemiler Britanya İmparatorluğu'nun çıkarlarına aykırı gelişen olaylarda derhal harekete geçmekte tereddüt göstermiyorlardı³² (Bkz Ek 5). (Ayrıntılı bilgi için bkz: Sungur Doğançay, *İngiltere'nin Irak Siyaseti (1798-1876)* Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih ABD, Elazığ, 2015)

Fransızlar ise nehirler üzerinde İngilizler ile rekabet edemeyeceklerine kanaat getirerek Hindistan'a ulaşan alternatif bir yola sahip olmak, İngilizlerin Abbas Paşa zamanında açmaya muvaffak oldukları İskenderiye-Kahire Demiryolu hattını akim bırakmak ve Fırat-Dicle nehir yollarının önemini kırmak amacıyla Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayacak çalışmaya yönelik faaliyetlere yöneldiler³³. Ferdinand de Lesseps'in başkanlığındaki bir ekip Mısır'a gelerek bu projenin uygulanabilirliği için çalışmalarda bulundu. Mısır Hidivi Sait Paşa'nın kendilerine olan itimat ve muhabbetini bildiklerinden çalışmalarını bu yönde devam ettirdiler. Projeden haberdar olur olmaz Osmanlı Devleti buna itiraz etti. Zira bu projenin başarı ile sonuçlanması ile toprakları ve denizleri büyük çatışma alanına dönüşecek ve kendisi bundan çok büyük zarar görecekti. Türkler ve İngilizlerin tüm engellemelerine rağmen çalışmalar artarak devam etti ve 1869 yılında Süveyş Kanalı açıldı³⁴. İngilizler kanalın açılmaması için sürekli itiraz etmelerine

ölenlerin yakınlarına £500 aylık bağlamayı öngören bir kanun çıkardı. Bundan sonra Chesney ödülü kabul etti. Guest, The Euphrates Expedition, s. 138-138

³² "... İranlı bir şahsın sefinesi gark olunmasından dolayı bu maddenin tahkikiyçün İngiliz karagol vapurlarının ikisi Mahmere'de ve birisi de Basra'da bulunmakta olduğu ma'rufdur..." BOA, İ. DH, 1260/98964

³³ Enver Ziya Karal, Büyük Osmanlı Tarihi II, TTK, Ankara, s. 90-9-Lutskiy, Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi, s. 145

³⁴ Süleyman Kızıltoprak, *Mehmet Ali Paşa'dan II. Abbas Hilmi Paşa'ya Mısır'da Osmanlı'nın Son Yüzyılı*, TBBD Yay., İstanbul, 2010, s. 27- Cevdet Paşa, *Tezahir 1-12*, Yayınlayan: Cavid Baysun, TTK Bas., Ankara, 1991, s. 39- Cevdet Paşa, *Tezahir 1-12*, s. 26

rağmen kanalın açılmasından itibaren bu kanaldan en çok istifade eden yine kendileri oldular. Uyguladıkları siyaset ile de kısa süre sonra kanalda en çok hisseye sahip oldular³⁵.

Fransızlar, bölgede yalnızca İngilizlerin söz sahibi olmasını istemiyorlardı. İngilizlerin İskenderun'dan Basra Körfezine uzanan demiryolu projelerini hayata geçirememeleri ve demiryolu imtiyazını Almanlara kaptırmaları üzerine tekrar harekete geçtiler. Fransızların Belçikalılarla Osmanlı Devleti'ne ortak sundukları projeye göre Fırat Nehri'nin Basra'dan Meskene'ye kadar olan kısmı ıslah edilerek bu nehir seyr-ü sefayine uygun hale getiriliyor aynı zamanda İskenderun Körfezi ile Basra Körfezinde döşenecek demiryolu vasıtasıyla Akdeniz ve Basra Körfezi birleştiriliyordu³⁶ (Bkz Ek 6). İngiliz tüccar ve siyaset adamları bu projeye itiraz ettiler. İstanbul'da sahip oldukları nüfuzları sayesinde Fransızları bu projelerinde de başarısızlığa uğrattılar.

Fransızlar tüm çabalarına rağmen Fırat-Dicle nehirleri ile Hindistan üzerindeki emellerine ulaşamadılar. Dahası sürekli rekabet halinde oldukları İngilizlerin bu yerlerde zaman içerisinde egemen güç haline gelmelerini engelleyemediler. Yaklaşan I. Dünya Savaşı ile çıkarları çakışan bu iki ülke İtilaf Devletleri arasında yer aldılar ve bu husustaki anlaşmazlığı masa başında uzun tartışmalar sonunda hallededildiler. Hiç kuşkusuz yine bu anlaşmanın en çok kazananı Britanya İmparatorluğu idi.

³⁵ Ayrıca bu kanal nehirlerin önemini azaltmadı aksine daha da canlanmalarını sağladı. Çünkü Suveyş Kanalı'ndan geçen gemiler İskenderun Limanı'na gelerek burada yük, asker ya da askeri emtiayı boşaltıyor, bunlar da karayolu ile Birecik'e, buradan da gemilere yüklenerek Basra Körfezi'ne ulaştırılıyordu. Aynı şekilde Şattü'l-Arab'ta iki nehir birleştiği için hem burada hem de Basra Körfezi'nde yer alan iskelelerde yükleme boşaltma işlemi yapıldıktan sonra Dicle Nehri vasıtasıyla Diyarbakır'a Diyarbakır'dan da yine Basra Körfezi ve Hindistan'a taşımacılık yapılabiliyordu. Tüm bu gelişmeler Lynch Şirketi ve Umman-ı Osmanî'nin yolcu ve yük kapasitesinin artmasını sağladı.-FO 78/2195, 22.11.1871- Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yay., I. Bas., İstanbul, 1972 s. 189-190- Zevra Gazetesi, 26 Rebiülevvel 1286- Saleh, *Britain and Iraq*, s. 111

³⁶ BOA, BEO, 505/37847

İngiliz-Rus Mücadelesi

Ruslar, Orta Doğu'yu ele geçirmek, burada kontrolü tesis ettikten sonra hem karadan hem de denizden dünya ile bağlantı sağlayabilmek için devlet olmadan önce ve bilhassa Büyük Petro'dan itibaren politikalar yürüttüler. Orta Doğu stratejik konumu itibariyle Ruslar için başka bir devlet ya da devletlere kaptırılamayacak kadar önemliydi³⁷. XVI. yüzyılın ortalarından itibaren bölgede egemen güç haline gelen Osmanlı Devleti Rusların bölge ve kendisi için ne kadar tehlike arz ettiğinin bilincindeydi. Bu yüzden Rusların bu emellerinin önüne geçmeye çalıştı ve sonuçta bölgede XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Rusları engellemeyi başardı. Bu dönemden itibaren ise hem etkili devlet adamları vasıtasıyla Dersaadet'te hem de Orta Doğu bölgesinde gayet etkili olan İngilizler, Ruslar karşısında engel olarak belirdiler. Bu bölümde bilgi vermeye çalışacağımız kısım iki nehir üzerinde İngiliz-Rus mücadelesi olması nedeniyle Rusların Orta Doğu politikası ile ilgili özet bilgi vermekle ikitifa ediyoruz.

Ruslar ile İngilizler arasında Orta Doğu üzerinde en büyük anlaşmazlık ve mücadele nehirler üzerinde kontrolü sağlama hususundaydı. 1829'da Ruslar'ın Volga Nehri ile Hazar Gölü'nde gemi yüzdürmekle yetinmeyecekleri çok kısa bir süre sonra, Dicle ve Fırat nehirlerinde de faaliyet göstereceklerini, bunun dışa açılmaları için vazgeçilemez öncelik olduğunu deklare etmeleri İngilizlerle Ruslar arasında tansiyonu yükseltti³⁸. Rusların içinde buldukları çalkantılı atmosfer ve Britanya Krallığı'nın bölgedeki çıkarları Rusları bir hayli düşündürüyordu. Üstelik İngiltere aleyhine İstanbul'da yürüttükleri diplomasi kendileri için bir türlü olumlu neticeler doğurmuyordu³⁹ (Bkz Ek 4). Ruslar kısa vadede nehirler üzerinde kontrolü ele alamayacaklarına kanaat getirerek, bu politikayı hayata geçirmekten vazgeçtiler ve İngilizleri politikalarında zaafa uğratmak için karşı politikalar geliştirdiler. Bu bağlamda, İngilizlerin inşa edilecek bir kanal

³⁷ FO 78/656, No: 3 -Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, s. 439 – www.foreignaffairs.com 12.09.2015 - Zevra Gazetesi, 16 Cemaziyelahir 1302 Salı

³⁸ www.foreignaffairs.com 13.09.2015- Saleh, *Britain and Iraq*, s. 102- Eraslan, *Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti*, s. 227-FO 78/704

³⁹ BOA, HAT, 1167/46153

vasıtasıyla Birecik üzerinden Fırat Nehri'ne buradan Basra Körfezi ve Hindistan'a ulaşmaya yönelik çalışmalarını akamete uğratmaya çalıştılar. İngilizler'in böyle önemli bir projeyi hayata geçirmelerinin kendilerine yalnızca Hindistan'a ulaşan ekonomik ve kısa bir güzergah kazandırmakla sınırlı kalmayacağını aynı zamanda Anadolu'nun Doğu ve Güneydoğusu ve Suriye gibi jeostratejik ve Jeopolitik mevkileri ele geçireceğinin farkındaydılar. Bu durum Rusya'nın bölgeden tamamen engellenmesi sonucunu doğururdu⁴⁰. Rusların korktukları olmadı çünkü Fırat Nehri ile İskenderun arasında önemli bir kot farkı vardı. Dönemin teknolojisi de böyle bir güzergâhın hayata geçirilmesi için yeterli değildi. Ruslar kısa süre de olsa rahatlamışlardı. Fakat Teğmen Chesney nehirlerde ülkesinin gemilerini yüzdürmekte kararlıydı. Ülkesinin de desteğini arkasına alan Chesney her iki nehirde de Britanya gemilerini 1836 senesinde yüzdürmekte muvaffak oldu. Gemilerin parçaları İskenderun Limanına indirilerek buradan da develer ve öküzlerle Birecik'e nakil ve burada monte edildiler (Bu gemilerin birisine Euphrates diğeri de Tigris ismi verildi.) (Bkz: Ek 9). Gemilerden birisi Fırat Nehri'nde battı (Bkz: Ek 10). Diğeri ise Dicle Nehri'nde bir sefer yapmasına rağmen bu nehrin rejiminin düzensiz ve ıslaha muhtaç olmasından dolayı sonuç elde edilemedi. Bu durum çalışmalara ara verilmesine neden oldu fakat bu deneme Henry Bloss Lynch için önemli bir başlançı oldu. Bu gemici, kardeşlerini yanına alarak İngilizlerin de desteği sayesinde Lynch Şirketini kurdu ve şirket

⁴⁰ FO 78/656, No 3- Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, s. 439 – www.foreignaffairs.com 13.10.2015- "...Hindistan'ı istila fikri Rusya'da yeni zuhur olmayub kadim olduğu Asya'yı vasatı ve Afganistan'da Rusya'nın bunca müddetler uğraşması hep bu fikrî maksadın husulüne tâyici emeline mübteni idüğü bedihi olduğundan bu maksûdundan sâde bu söz ile avdet ve ferâgat eylemesi ihtimalden baiddir. Burasının bedâheti kadar ve belki daha ziyâde fedakârlıkların bütün envâ'ıyla muhafazaya çalışub dünyada bir İngiliz kalncaya kadar bu hususda bezl ve fedâ-yı hayata hazır ve müheyyâ görünürler. Şu halde İngiltere ile Rusya arasında gâyet mutazad (?) iki fikr-i muhtelif hüküm fermâ olduğu neticesi çıkarak birisi küre-i arzın en zengin bir hıttasına istilâyâ öbürü de bâis-i şerif ve hakikiyesi olan o zengin ve mamur hıttayı muhafazaya çalışan iki devletin sâde sözle yek diğeri kandırub i'tilaf-ı efkâr ve erha-yı inan eylemeleri ümid edilecek şey olmadığından miyânelerinde muhârebe zuhuru melhûzâtandır..." Zevra Gazetesi, 16 Cemaziyelahir 1302 Salı

nehirlerde kısa sürede rakipsiz oldu⁴¹. Mehmet Namık Paşa'nın Bağdat Valiliği sırasında kurduğu ve yine Bağdat Valisi Mithad Paşa'nın geliştirdiği Umman-ı Osmanî Şirketi⁴², nin de boy ölçüşemediği bu şirket I. Dünya Savaşı sonuna kadar çalışmalarını sürdürdü⁴³. (Ayrıntılı bilgi için bkz: İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asis Yay., Ankara, 2007-Doğançay, *İngiltere'nin Irak Siyaseti*)

İstanbul ve bölgede bulunan İngiliz devlet adamlarının nehirler hususundaki çalışmaları Rusları farklı politikalar geliştirmeye zorladı. Şöyle ki, İngilizlerin nehirlerde işleyen gemileri Arap ve Kürt aşiretlerin saldırılarına maruz kalıyor bu saldırılar sonunda can ve mal kayıpları kaçınılmaz oluyordu. Bu saldırıların sebepleri yalnızca korsan faaliyeti ile açıklanamazdı. Şöyle ki, İngilizlerin bu faaliyetlerinden rahatsız olan aşiretler de mevcuttu. İşte tam burada Ruslar devreye girdiler. Bu aşiretlere lojistik desteğin yanında taktikler de veren Ruslar, aşiretleri kullanarak İngilizlere bir hayli zarar verdirdiler (Bkz: Ek 2). Aynı muhalefeti yine İngilizler için hayati önem arzeden demiryolu ve telgraf projelerinde de sürdürdüler⁴⁴. Dönemin Musul Konsolosu Rasam Londra'ya gönderdiği raporunda Ruslar ve diğer Avrupa devletlerinin bu husustaki zararlı faaliyetlerini hükümetine şöyle iletiyordu:

*"...bölgede olası İngiltere ve diğer Avrupa devletleri arasındaki savaşta özellikle Ruslar ve Fransızların bölge halkını demiryolu ve telgraf hatlarını sabote etmeleri için kışkırtmaları hiç de zor değil..."*⁴⁵

⁴¹ Saleh, *Britain and Iraq*, s. 103-104-108-Godfrey, *Iraq and Persian Gulf*, s. 264-Ceylan, *Ottoman Origins of Modern Iraq*, s. 190- Searight, *The British in The Middle East*, s. 164- Ceylan, *Ottoman Origins of Modern Iraq*, s. 190

⁴² Şirket Lynch Şirketi ile rekabet edemeyip bir de yöneticilerinin umursamazlıkları nedeniyle işleyemez duruma geldi. Bu olumsuz durumun önüne geçmek isteyen devlet yetkilileri şirketi kurdukları Hamidiye Vapur idaresinin bünyesine kattılar. Ancak bu şirket de hemen benzer gerekçelerle İngiliz şirketi karşısında beklenen başarıyı elde edemedi.

⁴³ FO 78/2352, 13.05.1874-Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi IV*, s. 33

⁴⁴ Gareth Stansfield, *Iraq*, Polity Press, Cambridge UK, 2007, s. 30-Saleh, *Britain and Iraq*, s. 101

⁴⁵ Pall Mall Gazette, 24.07.1868

İngilizler ile Rusların bölge üzerindeki mücadeleleri özellikle XIX. yüzyıl boyunca devam etti. Bu mücadelelerde tansiyon zaman zaman yükseldi zaman zaman düştü fakat asla bitmedi. Bu mücadelenin kazananı İngilizler olmalarına rağmen İngilizler Rusları bölgeden hiç bir zaman uzaklaştırmayı başaramadılar. Hatta günümüzde bölge üzerinde iki ülke arasındaki nüfuz mücadelesi geçmişteki mücadelelerin devamıdır.

Mehmet Ali Paşa'nın Fırat Nehri Üzerindeki Emelleri Ve İngilizler'in Buna Tepkisi

Kavalalı İbrahim Ağa'nın oğlu olan Mehmet Ali Paşa, 18 yaşında askerî eğitim almaya başladı. Yeteneği ve zekâsı sebebiyle kısa sürede komutanlarının dikkatini çekmeyi başardı. 1798 yılında Napolyon'un bir Osmanlı toprağı olan Mısır'ı işgal etmesiyle buraya sevk edilen Kavala birliğine komutan yardımcısı olarak görevlendirildi. Birlik komutanı sıhî sorunları sebebiyle Kavala'ya dönmek zorunda kalınca Mehmet Ali Paşa, birliğin komutanlığına atandı. Paşa, askeri yeteneğinin yanısıra Dersaadet'i yakından takip ediyor, devletin içine bulunduğu zor durumu gayet iyi biliyordu. Paşa, başta Fransa ve İngiltere olmak üzere Avrupa devletlerini siyasî, askerî, ekonomi alanlarında takip etti ve bu hususta bilgi sahibi olmaya çalıştı. Mısır'ın işgali dolayısıyla bu devletlerle münasebet kurma imkânı buldu. İşgalin sona ermesini müteakip Mehmet Ali Paşa Mısır'ın en etkili adamı oldu. Fransa ise buradan kovulunca Mehmet Ali Paşa ile dostane münasebetler kurarak bunun üzerinden menfaat sağlamak gayreti içerisine girdi. Paşa da Fransa'nın askerî ve siyasî desteğini alabilmek için bu devletin münasebet kurma girişimlerini karşılıksız bırakmadı ve sonuçta Mısır Fransa'nın da desteği ile Avrupa tarzında gelişmeye başladı⁴⁶.

Avrupa devletlerinin bu desteklerinin yanısıra devlet bünyesinde cereyan eden bazı asayiş sorunları da paşanın kuvvet kazanmasına zemin hazırladı. Bu hususta önemli bir misal ise Necid'de ortaya çıkarak kısa süre sonra Suriye ve Irak'a da sirayet eden Vahhabi Mezhebidir. Devlet, kendi otoritesine karşı ortaya çıkan bu grubu bir an önce bertaraf etmek için üzerine askerî birlikler sevketti lakin

⁴⁶ www.notablebiographies.com

gönderilen birlikler bu mezhep mensuplarını ortadan kaldırmaya muvaffak olamadı. Bunun üzerine devlet, meselenin hallini Mehmet Ali Paşa'ya havale etti. Paşa'nın söz konusu yerlerde hegemonya oluşturması için bu görev fırsat oldu. Devletin bertaraf edemediği bu gaileyi paşa 8 ay içerisinde zayıflatmayı ve Arabistan çöllerine kadar sürmeyi başardı ve bundan sonra Avrupa devletleri için dikkate alınması gereken birisi olduğunu ıspatladı⁴⁷. Bu başarı paşaya Mısır valiliğini getirdi. Paşa, Vahhabilerden kurtardığı bu bölgelerde kendi kontrolünü sağlamak için çalışmalar yürüttü⁴⁸. Paşaya göre bölgenin kontrolünün yanısıra bölgeler arası iletişimin sağlıklı ve kesintisiz işlemesi karayollarının yanısıra Fırat-Dicle nehirlerinin azami ölçüde kullanılması ile mümkündü⁴⁹. Bu sebepten bu hususta çalışmalarını hızlandırdı. Fakat bunun için sahip olduğu mevcut kuvvet yeterli değildi. Yukarıda da zikredildiği üzere Avrupa devletlerinin dikkatini çekmeyi başaran Mehmet Ali Paşa, Fransızlarla olan dostane münasebetlerine aykırı olarak İngilizlerle de gizlice anlaşmakta sakınca görmedi. Anlaşma gereği İngilizler, nehirler üzerinde gemilerini rahatça yüzdürecek, bu gemilerin güvenliği ve ticareti Mehmet Ali Paşa'nın muavenetiyle sağlanacaktı. Karşılığında da Mehmet Ali Paşa'nın hem Mısır hem de Arabistan, Suriye, Irak ve daha sonra Anadolu'da sözü geçen bir lider olmasına yardımcı olunacaktı⁵⁰ (Bkz: Ek 7). Avrupa devletleri tarafından tanınmak ve bu devletlerden en güçlüleri olan İngiltere ve Fransa'dan destek almak paşanın emperyal bir devlet yaratma ve bu devletin lideri olma hayali için bulunmaz bir fırsattı. İngilizler, paşayı uzunca bir müddet kullandılar ve nehirlerden azami

⁴⁷ Şinasi Altundağ, "Mehmed Ali Paşa", İslam Ansiklopedisi, VII, M.E.B., İstanbul, 1988, s. 566-567

⁴⁸ BOA, HAT 1181/46662

⁴⁹ BOA, HAT, 373/20405 C, 05. L. 1253- BOA, HAT 1181/46662-“...Mısır valisi Bağdat Eyâleti'ne bir vakt-i fırsatta meccânen istilâsı mukaddemâtına müteşebbis olmakda ve bu garz ve kasdına muvassıl olacak mevâki-i mütecâvirenin şimdiden zir-i nüfûzuna ihrâc ve idhâline çalışmaktadır... Bu surette nehr-i Fırat'ın gerek sevâhili ve gerek Basra Körfezi'ne mansıb olduğu memâlik-i havâlisi Mısır valisinin taht-ı nüfûzunda bulunduğu halde Bağdat Eyâleti'nin istilâsı seh-el-husul olacağı derkârdır...” BOA, HAT, 1176/46442U, 29.Z.1253

⁵⁰ BOA, HAT, 360/20075A-Guest, *The Euphrates Expedition*, s. 70

derecede istifade etmenin yanısıra paşanın muaveneti sayesinde bölgede daha etkin hale geldiler. Lakin paşanın güttüğü siyaset emperyal devlet menfaatlerine aykırıydı ve bunun olmaması için siyasi çalışmalarını hızlandırdılar⁵¹. Nitekim paşanın Anadolu'ya sarkması üzerine Osmanlı Devletinin tarafında yer alarak paşayı Mısır topraklarına hapsedtiler⁵². Fransızlar ise hem paşanın İngilizleri desteklemesi hem de dimağında yer alan emperyalist bir lider olma fikri paşaya olan desteklerini çekmelerine neden oldu.

İngiliz-Alman Rekabeti

Alman Birliğinin Teşkilinden Önce Almanların Bölgedeki Çalışmaları

Yaptığımız incelemeye konu olan Fırat ve Dicle nehirleri, jeopolitik ve jeostratejik önemlerinin yanısıra ulaşım ve ticaret için kontrolü altında olduğu millet ya da topluluklara çok büyük avatajlar sağlıyordu. Yüzyılın ilk yıllarından itibaren güçlü ve sömürgeci devletlerin bölgeye olan ilgilerinin artması ve bu nehirler de dâhil bölgeyi kontrol altına almak istemelerinden dolayı dünyadaki çatışma ve rekabetin en çok yaşandığı su yollarından oldular. Bu durumun ortaya çıkmasında diğer önemli etkenler ise bu nehirlerin aktığı coğrafyadaki ekonomik durum, kültürel yapı, en başta petrol olmak üzere sahip olduğu enerji kaynaklarının varlığıdır⁵³. Archibald Dunn "...Mezopotamya'daki kaynakların işletilmesi demek Hindistan ve İngiliz ticaretine artış demektir ki buna sırt çeviremeyiz..."⁵⁴ diyerek bölgenin ve nehirlerin kendileri için ne kadar mühim olduğunu, başta bölgenin sahibi Türkler olmak üzere diğer devletleri karşlarına almak pahasına buradan vazgeçmeyeceklerini açıktan ifade ediyordu.

⁵¹ BOA, HAT, 1181/46662-Guest, *The Euphrates Expedition*, s. 140

⁵² www.notablebiographies.com

⁵³ Ireland, *Iraq a Study in a Political Department*, s. 36-
www.britishempire.co.uk-Pall Mall Gazette, 23.01.1868-Godfrey, *Iraq and Persian Gulf*, s. 264-*Iraq*, Visual Geography Series, www.vgsbooks.com, s. 24-25

⁵⁴ Archibald Dunn, Basra Körfezindeki İngiliz Çıkarları, Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi 3, (Cev.: Zekeriya Kurşun), İstanbul, 2000, s. 311

XIX. yüzyılın ilk yıllarından itibaren başlayarak nehirler üzerinde İngilizler; Fransızlar ve Ruslarla büyük bir mücadeleye tutuştular. Bu mücadelelerde İngilizler muvaffak olmayı bildiler⁵⁵. Almanlar, siyasi birlikten yoksun oldukları için bu coğrafya ile ve elbette nehirlerde hâkimiyet kurma şansı bulamadılar. Almanlar için öncelik Alman birliğinin sağlanması, Avrupa Kitası'nda üstünlük sağlanması ve kademe kademe dünyanın önemli bölgelerine nüfuz etme planı öncelikliydi. Prusya Şansölyesi Bismarc bu politikaya oldukça büyük önem veriyordu. Almanlar için bu öncelikli politikanın yanısıra Orta Doğu gibi önemli bir bölge ve bu bölgede akan nehirlerin varlığı Alman siyasetçi ve işadamlarının zihinlerini meşgul ediyordu. Bu nehirlerin nüfuz altına alınması yalnızca bölgeye ve Hindistan'a ulaşan kısa ve ekonomik güzergâhlara sahip olmak değil aynı zamanda İngilizlere karşı burada büyük bir başarı kazanmak demektir.

Almanların bu husustaki ilk ciddi çalışması, XIX. yüzyılın ilk çeyreğine denk gelir. Chesney'nin başkanlığındaki İngiliz ekip Fırat ve Dicle nehirlerinin nehir taşımacılığına uygunluğu hususunda 1820-40 yıllarında araştırmalarını yaparken Alman Moltke aynı hususta fizibilite çalışmalarını tamamladı ve raporlarını ülkesine arz etti. Moltke raporlarında hem nehirlerin seyr ü sefayine uygunluğunu belirtiyor hem de bu nehirlerin vadisine döşenecek demiryolu vasıtasıyla hem Anadolu hem Mezopotamya'nın en ücra köşelerine kadar nüfuz edilerek Basra körfezine ulaşılabilirliğini belirtiyordu⁵⁶. Almanlar bölgenin ve nehirlerin ticari, askeri ve stratejik öneminin gayet iyi farkında olmalarına rağmen yukarıda da değinildiği gibi millî birliklerini sağlayamadıkları için bu politikayı yani bahis mevzuu olan bölgelerin işgali hususunu ileri bir tarihe erteledi. Almanların bu hususta etkin hale gelmeleri ve İngiltere ile mücadeleye tutuşmaları için birliğin sağlanmasından sonraki dönemi beklemek gerekecektir.

⁵⁵ FO 78/704-FO 78/1115, No: 11-FO 78/656, No:3- Eraslan, Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti, s. 227

⁵⁶ Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s. 189- Ireland, *Iraq a Study in Political Department*, s. 45- M. Streck, "Birecik", *İslam Ansiklopedisi*, V, M.E.B. Yay., Eskişehir, 1997, s. 632

Birliğin Sağlanması Sonra Almanların Bölgedeki Çalışmaları

Yukarıda da değinildiği üzere Almanlar 1871 yılına kadar millî birlikten yoksun oldukları için önceliği birliklerini sağlamaya verdiler ve henüz yüzyılın ilk çeyreğinde çalışmalara başlamalarına ve ciddi ilerlemeler kaydetmelerine rağmen nehirler ve Orta Doğu ile ilgilenemediler. Avrupa'nın içinde bulunduğu çalkantılı durumdan istifade ve yürüttükleri başarılı politikalar sayesinde Bismarc'ın liderliğinde 1871'de millî birliklerini sağlayarak bir devlet halini aldılar. Devlet olma sürecini Avrupa devletleri ile sömürgecilik yarışına tutuşmaları takip etti. Lakin bu hususta bir hayli geri kalmışlardı. Çünkü sömürgeci devletler önemli sömürge bölgelerini çoktan ele geçirmişlerdi ve buraları bir başka devletle paylaşmaya hiç de niyetli değillerdi. Alman imparatoru II. Willhelm, Bismarc ile ters düşmek pahasına yönünü Doğuya çevirdi. Verimli arazileri ve gelişmemiş sanayisi ile Osmanlı Devleti Almanlar için pekala bir pazar olabilirdi. Dahası burasını nüfuzu altına aldıkları takdirde sömürge alanlarına ulaşan yollara sahip jeostratejik ve jeopolitik bir bölgeye de sahip olabilirdi. II. Abdülhamid ile aralarındaki dostluğu ve sultanın İngilizler ve Fransızlara olan güven kaybını fırsat bilerek aralarındaki bu dostluğu ticarî, askerî ve politik işbirliğine dönüştürdü. Bu bağlamda Almanlar (İngilizlerin sert muhalefetine rağmen) öncelikle el-Cezire bölgesini himayelerine almak için politikalar geliştirmeye başladılar. Almanlar Moltke'nin yaklaşık 70 yıl önce sunduğu raporları da dikkate alarak;

- a) Bölgeyi kontrol altına almak
- b) Nehirlerden azami derecede istifade ile İngiliz Lynch Şirketi'ni bu nehirlerden uzaklaştırarak bir Alman şirketinin teşkili sayesinde bu nehirlerde taşımacılığı tekellerine almak
- c) Berlin'den başlayarak İstanbul, Anadolu ve Fırat-Dicle vadilerinden geçerek Bağdat'a ve daha sonra Basra'ya ulaşan bir demiryolu ağı kurmak için çalışma başlattılar. Almanlar demiryolu yapımı için II Abdülhamid'ten imtiyaz almayı başardılar. Alınan bu imtiyaz Almanların İngilizlere karşı kısa sürede hem Osmanlı Devleti üzerinde siyasî hem de Orta Doğu üzerinde ekonomik üstünlük sağladıkları anlamına geliyordu. Almanların bundan sonraki hedefinin kendilerini nehirlerden uzaklaştırmak ve Orta Doğu ve Basra Körfezi'ni

kontrollerine alarak Hindistan Ticaret Yolunu ve İngiliz çıkar alanlarını tehdit etmek olduğunu bildikleri için İngilizler Almanları ve Türkleri hem diplomasi hem de askeri yoldan tehdit etmeye başladılar⁵⁷. Zaten yüzyılın sonlarına doğru I. Dünya Savaşı'na giden yolda blokların oluşmaya başladığı bu dönemde İngilizlerin bu nehirleri ezeli rakibine kaptırması kuşkusuz kendileri için bir yıkım olurdu. Bu sebepten İngilizler bu nehirlerin kontrolünü Almanlara ve Türklere kaptırmadılar ve Lynch Şirketi, kendisine rakip olarak kurulan Umman-ı Osmanî Şirketi'ni kısa sürede iflasa sürükleyerek I. Dünya Savaşı sonuna kadar çalışmalarını inişli çıkışlı da olsa sürdürdü⁵⁸. Zaten Irak bölgesi İngilizler'in eline geçince bu nehirlerin önemli bölümü de kendilerinin hâkimiyetinde kaldı.

SONUÇ

İnsanlık tarihinin en kadim coğrafyası olan Orta Doğu hem buraya hükmeden hem de burada çıkarları olan devletler için her zaman önemini korumuştur. Jeopolitik, jeostratejik konumunun yanısıra barındırdığı farklı etnik unsurlar, burada zuhur eden semavî dinler, yeraltı ve yerüstü zenginlikleri gibi özellikleri bu bölgeyi her zaman önemli kılmıştır. Elimizdeki kaynakların ışığında bilgi vermeye çalıştığımız Fırat ve Dicle nehirlerinin aktığı Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğu bölgeleri ile Irak bölgesi ise Orta Doğu'nun en önemli bölgelerinden birisidir. Tıpkı içinde bulunduğu Orta Doğu gibi yüzyıllarca büyük güçlerin mücadele ve nüfuz alanı haline gelmiştir ve gelmektedir. Irak'ın sahip olduğu ekonomik, stratejik ve politik öneminin farkında olan İngiltere-Fransa-Rusya ve Almanya gibi emperyal güçler burada hâkimiyet kurmak ve diğerlerini bertaraf etmek için mücadeleler vermişlerdir. Büyük güçler arasında en büyük mücadelelerden birisi de Türkiye'nin Doğu ve Güneydoğusu, Suriye ve Irak sınırlarından Basra Körfezi'ne akan Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde olmuştur. Her iki nehirde kontrolü altında bulunduğu devlet için hem ekonomik hem de siyasî menfaat sağlıyordu. Bu öneminin farkında olan büyük güçler birbirleri ile sürekli mücadele halinde oldular. Bu

⁵⁷ Pall Mall Gazette, Muhaberat, 24.07.1868-Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s. 192-193- BOA, I/MMS 35/1444- www.britishempire.co.uk

⁵⁸ FO 78/2352, 13.05.1874-Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi IV*, s. 33

mücadelelerin kazananı hiç şüphesiz İngiltere idi. İngiltere diğer devletlerle mücadele etmekle yetinmedi aynı zamanda bölgenin sahibi Osmanlı Devleti ile de siyasi münasebetlerini geliştirdi. Bu hususta hem bölgede hem de İstanbul'da bulunan temsilcileri bir hayli etkili oldu. Fransızlar, Hollandalılar, Almanlar ve Ruslar da benzer politikalar yürüterek nehirler ve Irak üzerinde etkinlik kurmak isteseler de İngilizler buna asla müsaade etmediler. XIX. yüzyılın başlarından itibaren başlayan bu mücadele artarak devam etti. Fakat 1831'de İngiliz ekibin fizibilite çalışmalarının sonucunun olumlu raporlarını Londra'ya bildirmesi ile yoğunluk kazanan Fırat ve Dicle nehirlerinin kontrolü politikası aynı yüzyılın ortalarına gelindiğinde İngiliz siyasetçileri ve tüccarlarının taviz verilemez önceliği oldu. Bu siyaset I. Dünya Savaşı sonuna kadar devam etti. Bu tarihe kadar İngiliz Şirketi olan Lynch Company bu nehirlerdeki faaliyetlerini devam ettirdi. Savaşın sonunda Irak'ı fiilen kontrolü altına alan İngilizler Irak'tan asla vazgeçmediler. Bu kontrol krallık ve cumhuriyet dönemlerinde de devam etti. Günümüzde Irak bağımsız bir devlet olarak görünse de bu durum gerçeği yansıtmaktan bir hayli uzaktır. Yakın dönemde Irak'ın İngiltere-Amerika koalisyonu ile olan iki büyük savaşı, günümüzde hem Irak hem de Irak'ı çevreleyen ülkelerde cereyan eden olaylar incelendiğinde durum daha iyi anlaşılacaktır. Zira İngilizler Iraklı yöneticilere asla kendi ülkelerini yönetme fırsatı vermediler ve her zaman kendilerine itaat edecek kişileri yönetime getirdiler. Kendilerine muhalefet edenleri ise ya siyaseten etkisizleştirdiler ya da darbeler tertipleyerek derhal yönetimden uzaklaştırdılar. Farklı etnik unsurların bir arada huzur içinde yaşamalarının önüne geçtiler ve bu unsurların arasına tefrika soktular. Bu politika Irak'ı millî birlik ve beraberlikten uzaklaştırdı. Bu ayrılık ve politik bağımlılık Irak'ın sürekli karışıklık içerisinde bırakılmasını kolaylaştırdı. Yerli ve yabancı kaynaklar bu hususta bir hayli önemli ve külliyetli bilgiler ihtiva etmektedir. Yapılacak olan bilimsel çalışmalar sayesinde Fırat ve Dicle nehirleri ve bu nehirlerin hayati derecede önem kattığı Irak tarihi hakkında önemli eserlerin vücuda getirilebileceği kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

a) Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA, A.MKT. UM, 254/32
BOA, HAT, 1176/46442U
BOA, HAT, 1181/46662
BOA, HAT 1181/46662
BOA, HAT, 373/20405 C
BOA, HAT, 1167/46153
BOA, I/MMS 35/1444
BOA, İ. MMS, 41/1667
BOA, İ. DH, 1260/98964
BOA, Y. EE., 42/144
BOA, Y.PRK. TNF., 3/75
BOA, BEO,505/37847
BOA, BEO, 176/13148

b) Foreign Office

FO 78/656
FO 78/2195
FO 78/704
FO 78/2352
FO 78/1115

c) Gazeteler

Zevra Gazetesi, 16 Cemaziyelahir 1302
Zevra Gazetesi, 26 Rebiülevvel 1286
Pall Mall Gazette, 24.07.1868
Pall Mall Gazette, 23.01.1868
Pall Mall Gazette, Muhaberat, 24.07.1868

Klasik Eserler

Cevdet Paşa, *Tezakir 1-12*, Yayınlayan: Cavid Baysun, TTK Bas., Ankara, 1991.

Ansiklopedi Maddeleri

Altundağ, Ş., "Mehmed Ali Paşa", *İslam Ansiklopedisi*, VII, M.E.B. İstanbul, 1988.

- Streck, M., "Birecik", *İslam Ansiklopedisi*, V, M.E.B., Eskişehir, 1997.
WEIR, T. H, "Şatt al-Arab", *İslam Ansiklopedisi*, XI, M.E.B, Eskişehir, 1997.

Tetkik Eserler

- Anderson, M.S., *The Great Powers and The Near East 1774-1923*, (Edits:., A. G. Dickens-Alun Davies), Edward Arnold Ltd, London, 1970.
- Ceylan, E., *Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in The Nineteenth Century Middle East*, I.B Tauris Co Ltd, London, 2011.
- Dunn, A., Basra Körfezindeki İngiliz Çıkarları, Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi 3, (Cev.: Zekeriya Kurşun), İstanbul, 2000.
- Earle, E. M., *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yay., I. Bas., İstanbul, 1972.
- Ekinci, İ., *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asis Yay., Ankara, 2007.
- Ekinci, İ., Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri I, Arayışlar, Yıl: 1 Sayı:2, 1999/2, ss. 84-86
- Eraslan, C., Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 35, İÜ Edeb. Fak. Bas., İstanbul, 1994.
- Guest, J. S., *The Euphrates Expedition*, Kegan Paul Limited, Oxon UK, 2013.
- Godfrey, J. H., *Iraq and Persian Gulf*, 1944.
- Ireland, P. W., *Iraq a Study in Political Department*, Kegan Paul Limited, London, 2004.
- Iraq*, Visual Geography Series
- Kurşun, Z., *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti*, TTK Bas., Ankara, 1983.
- Kızıltoprak, S., *Mehmet Ali Paşa'dan II. Abbas Hilmi Paşa'ya Mısır'da Osmanlı'nın Son Yüzyılı*, TBBD Yay., İstanbul, 2010.
- Lutskiy, B., *Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi* (Çev. Turan Keskin), Yordam Yay., İstanbul, 2011.
- Orhonlu, C., - Işıksal, T., Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat, TD (Tarih Dergisi), İstanbul, 1963.
- Öztürk, M., *Tarih Felsefesi*, 2. Baskı, Akçağ Yay., Ankara, 2010.
- Polk, W., *Irak'ı Anlamak*, 2. Baskı, NTV Yay., İstanbul, 2007.
- Simons, G., *Iraq from Sumer to Post-Saddam*, Third Edition, Palgrave Macmillan, New York, 2004.
- Saleh, Z., *Britain and Iraq*, El-Maaref Press, Baghdad Iraq, 1966.
- Searight, Sarah, *The British in The Middle East*, London, 1979.
- Stansfield, G., *Iraq*, Polity Press, Cambridge UK, 2007.

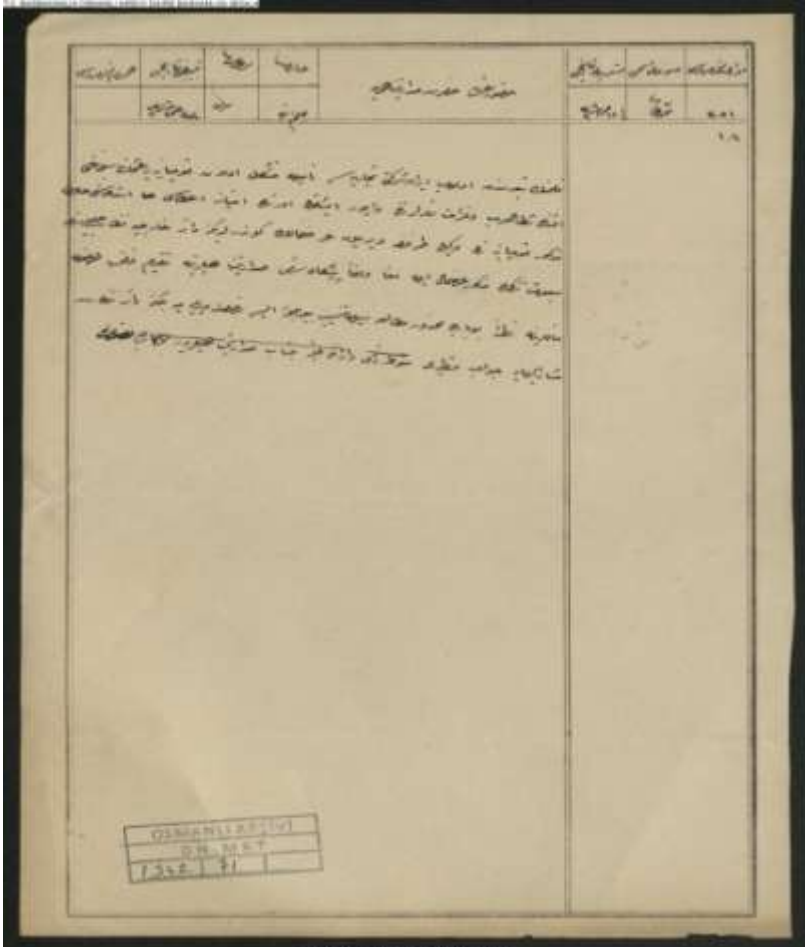
İnternet Kaynakları



www.foreignaffairs.com, 08.07.2015
www.bbc.co.uk, 03.07.2015
www.notablebiographies.com, 07.08.2015
www.britishempire.co.uk, 01.07.2015
www.vgsbooks.com,13.08.2015

EKLER HARİTALAR ve RESİMLER**Ek 1: BOA, DH, MKT, 1342/71**

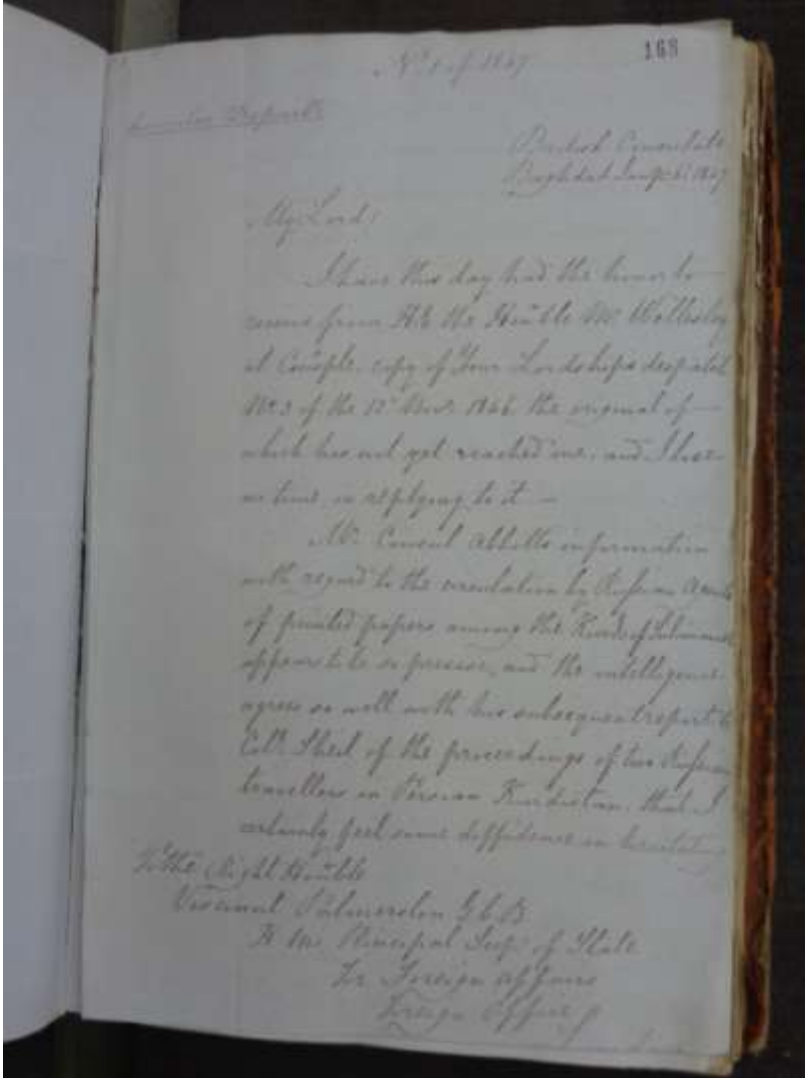
İran Şirketi Ticariyesi adıyla Flenek tebaasının kurduğu kumpayanın Fırat ve Şattü'l-Arab nehirlerinde gemi işletmek için Sadarettten imtiyaz istemedine dairdir.



E81.MKT.01342.00071.001

Ek 2: FO 78/704

Rus ajanlarının Süleymaniye’de Kürtler arasında yürüttükleri çalışmalar hakkında Britanya Bağdat Konsolosluğu’nun 06.01.1847 tarihli raporudur.



Ek 3: BOA, Y.PRK.TNF, 3/75

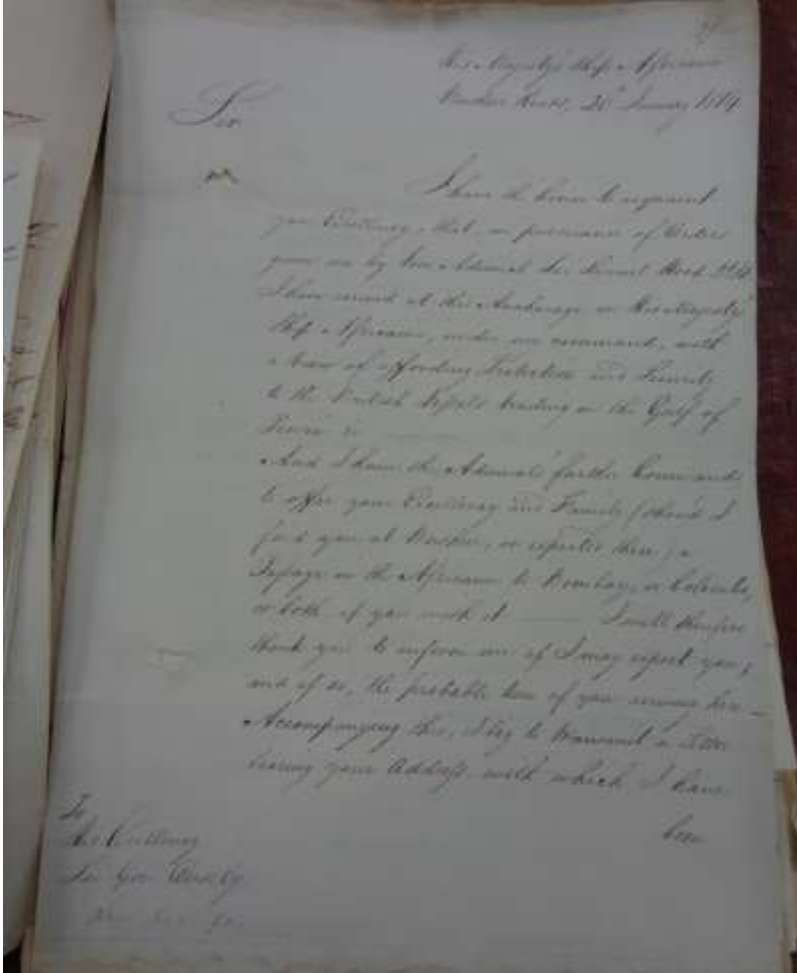
Fırat ve Dicle nehirlerinden ticarî amaçlı ulaşım, Hindistan-İrak arası beynelmilel ticaretin Anadolu'ya kadar genişletilmesine dair.



Y.PRK.TNF 000G.90075.001

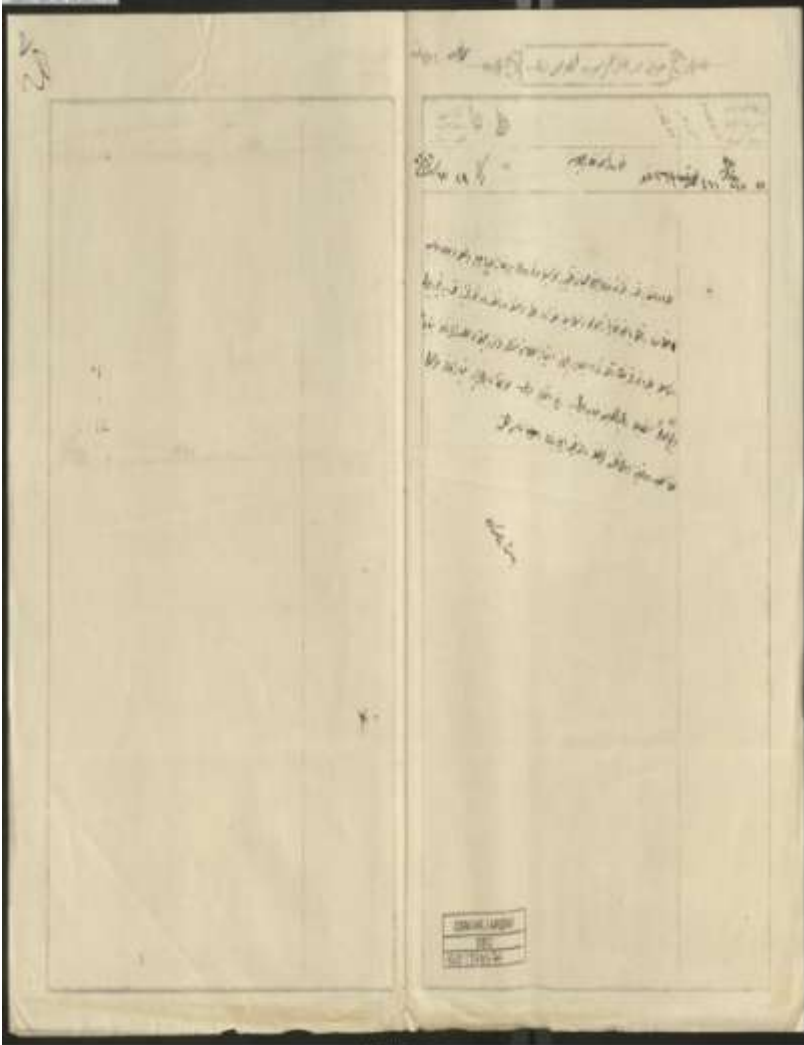
Ek 5: FO 248/34

Basra Körfezi ve civarında ticaret yapan İngiliz gemilerinin güvenliği hususunda Bağdat Konsolosluğundan gönderilen 20.01.1814 tarihli rapor.



Ek 6: BOA, BEO, 505/37847

Fırat Nehri'nin ıslah edilerek ulaşımaya elverişli hale getirilmesi, bir kanal vasıtasıyla Bağdat'a ulaştırılması hususunda Fransız ve Belçikalı hissedarlar tarafından Dersaadet'e sunulan arzuhal.



BEO-BOA-505/37847-001

Ek 7: BOA, HAT, 360/20075A

Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın Fırat Nehri'nde İngiltere'nin nüfuz kurması için bu devlete yardımında bulunduğu hakkında vesika.

3. 5. 1850

حاج شام شرقیہ و امانت ازوہ اولوں اعلیٰ قوشلوس طرفتوں دون پیشانی بہ ۷۷۱ تا بیضہ
 یازدوں بر طلقہ کھتولک خلاصہ بیور

محمد علی پاشا قندوز طایفہ سنوں بیچہ ایکویور فقر تھیر برلہ عسکر معربہ بہ الحاق ایتلہ مراد ایوبوں ایتلہ
 ایریشیر کولک راغی اولردیندنوں ماہدا جیلہ اینان ایلا جیلہ کسولاقہ ساکی اولوں طریق نصاریہ و غیر
 ایریشیر ایلا بو بابوہ کیدلر میکہوتدر بنا علوہ لالہ ایچم پاشا دی شیرکلوں برہری لک پاشا امیرالامان
 و بیلا شاموں قاقوق تھیرنفتان مصلحتہ تحقیق و مارالاکر طلاق نصاریہ کس ایریشیروں تھیرنفتان
 مرزا قویجا تہ صانع اولندوں محمد علی پاشا نالک مشہدی ناکر بیلتا یکدیور نغز الحق تیشہ مضمون کلوں
 ایچ تانی اولق و بیلا مہودالیہ حقتوہ عدم موافقت و رغبتلک اول راغز کھسوس اولقو تودوں
 طایفہ سئلہ باغدی قوتدینیکست ایتلہ مراد ایوبوں بر امر شیرشیدوں

مہودالیہ شہ قلات مادہ سنوہ اعلیٰ و ابورزینہ امانت ایتلہ وعدتی ناکید ایوبوں ایتلہ بو بابوہ
 دن و رغبت استقامت لیجوں درسامانہ نامادریچا ایوبوں ایچ نامادریک حدودتوہ مراعتوہ ایچ دت
 حقتہ مرور ایوبوں نامادریحدوت ایچکلار صورتوہ طلوع اولوں امانتدہ ایستاد اولندوں بو جیز ایریشیر
 محمد علی پاشا خلق و عجم ناسئلہ قزاقوں قوتلقدہ ایچ ایوبوں شہیرتوہ جایکیر اولوں اخبارو
 عدالی عم تقویہ اعدالہ مدام اولدر ایسہ سلطنت سنیہ نہ کورہ مہودالیہ خالوکلوں
 ایتلہ کھسول ایتلہ بر امر اساندوں

HAT 360 / 20075. A

HAT. 0360

Ek 8: BOA, HRT 1614

El-Cezire'yi gösterir kroki



1)Dicle 2) Kut 3) Sulak arazi 4) Fırat Nehri 5) Demiryolu 6) Fırat 30^m genişlik
 7) Nâsırıye 8) Şûku'ş-Şuyûh 9) Açık su 10) Eski Fırat 11)Yeni Fırat 12) Kurna 13)
 Dicle 60^m genişlik 4^m derinlik 14) Şattü'l-Arab 500^m genişlik 6^m derinlik 15)
 Mahmere 16) Kuveyt 17) derinliği 3^m olan bölge 18) Basra Körfezi 19) Yeni
 Fırat 200^m genişlik 20^m derinlik * 20) Karun Nehri 21) Dicle Nehri 60^m genişlik 4^m
 derinlik 22) Fav (Fao)

* Buckingham, Raowolf'tan alıntı yaparak 1575 senesinde Fırat Nehrinin Birecik'teki genişliğinin 1 mil (1 mil 1609^m dir) olduğu bilgisini veriyor. J.S. Buckingham, *Travels in Mezopotamia*, London, 1827, s. 28

Ek 9: İngilizler tarafından Birecik'te kurulan Port William'ı tasvir eden bir resim.



Searight, Sarah, *The British in The Middle East*, London, 1979.

Ek 10: Tigris (Dicle) ve Euphrates (Fırat)in Fırat Nehri üzerinde fırtınalı bir günde seyredişini temsilen bir resim (Teymen Chesney'nin kaleminden).



Sarah Searight, *The British in The Middle East*, London, 1979