

Mısır'da Bir İngiliz Kolonyal Modernleşme Projesi: Asvan Barajı (1898-1902)

M. Yasin Taşkesenlioğlu 

Araştırma Makalesi

Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi,
Erzurum/TÜRKİYE
ytaskesen@atauni.edu.tr
ORCID: 0000-0003-2635-829X

Geliş: 15 Mayıs 2025

Kabul: 2 Mart 2026

Online Yayın: 13 Mart 2026

Bu çalışma ön inceleme sürecinde
ve yayımlanmadan önce
iThenticate ile taranmıştır.



ÖZ

Mehmed Ali Paşa döneminden itibaren Mısır'da özerkliğe yakın bir idari yapı oluşmuş; bu süreçte bölgenin sosyo-ekonomik gelişiminde Avrupa devletleri, özellikle de Fransa ve daha sonra İngiltere, belirleyici bir rol üstlenmiştir. 1882 yılındaki İngiliz işgalinin ardından Mısır, fiilen bir İngiliz etki alanına dönüşmüştür; ekonomik yatırımlar bu doğrultuda şekillenmiştir. 1898'de inşasına başlanan ve 1902'de açılışı yapılan Asvan Barajı, döneminin en büyük set barajı olarak kayıtlara geçmiştir. Hindistan'daki sömürge tecrübesine sahip yöneticilerden Lord Cromer, mühendis William Garstin ve William Willcocks'ın öncülüğünde yürütülen bu proje, Mısır'daki tarım arazilerinin sulanmasına yönelik kapsamlı bir mühendislik girişimi olarak öne çıkmıştır. Asvan Barajı ve benzeri altyapı projeleri, bir yandan İngiliz nüfuzunu pekiştirirken diğer yandan Osmanlı egemenliğinin bölgede zayıflamasını hızlandırmıştır. Aynı zamanda Cemal Abdünnâsır döneminde inşa edilen Asvan Yüksek Barajı'nın ve UNESCO'nun katkısıyla başka bir alana taşınan Filai Tapınak Kompleksi'nin tarihsel arka planını anlamak açısından da önem taşıyan bu çalışma, süreci ilgili aktörleriyle birlikte ele almayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Mısır, Nil Nehri, Asvan Barajı, Filai, İngiltere

A British Colonial Modernization Project in Egypt: The Aswan Dam (1898–1902)

Research Article

Assoc. Prof. Dr., Atatürk
University, Erzurum/TURKIYE
ytaskesen@atauni.edu.tr
ORCID: 0000-0003-2635-829X

Received: 15 May 2025

Accepted: 2 March 2026

Published Online: 13 March 2026

This paper was checked for
plagiarism using iThenticate
during the preview process and
before publication.

Copyright



This work is licensed under
Creative Commons Attribution
4.0 (CC BY-NC 4.0)
International License

Atf-Cite:

Taşkesenlioğlu, M. Yasin.
"Mısır'da Bir İngiliz Kolonyal
Modernleşme Projesi: Asvan
Barajı (1898-1902)." *History
Studies* 18, no. 2 (2026): 333–352.
<https://doi.org/10.9737/historystudies.1699725>

ABSTRACT

From the time of Mehmed Ali Pasha onward, Egypt evolved into a semi-autonomous polity, within which European powers, most notably France and subsequently Britain, assumed a decisive role in shaping its socio-economic trajectory. Following the British occupation in 1882, Egypt effectively became a zone of British influence, and economic investments increasingly reflected this shift. The construction of the Aswan Dam, initiated in 1898 and inaugurated in 1902, was recorded as the largest gravity dam of its time. Overseen by colonial administrators with prior experience in British India—such as Lord Cromer, engineer William Garstin, and William Willcocks—the project stood out as a major engineering initiative aimed at irrigating Egyptian agricultural lands. Infrastructure projects like the Aswan Dam not only consolidated British dominance in the region but also hastened the decline of Ottoman sovereignty in Egypt. Furthermore, this study aims to contextualize the construction of the Aswan High Dam under Gamal Abdel Nasser and the relocation of the Philae Temple Complex with support from UNESCO, by examining the broader historical trajectory and the key actors involved in these processes.

Keywords: Egypt, Nile River, Aswan Dam, Philae, Britain

Funding: The author has reported that this study received no financial support.

Conflicts of interest: The author declares that there are no potential conflicts of interest.

Peer Review: External, double-blind

AI Declaration: The author declares that any of AI tools has not been used for this study.

Finansman: Herhangi fon veya maddi destek kullanılmamıştır.

Çıkar Çatışması: Herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Bağımsız, çift-kör hakemlik.

Yapay Zekâ Beyanı: Herhangi bir yapay zekâ aracı kullanılmamıştır.

Giriş

Nil Nehri, Mısır'daki verimli arazilerin sulanması açısından tarih boyunca hayati bir kaynak olmuştur. 6.600 km'yi aşan uzunluğuyla dünyanın en büyük nehri olan Nil, eski çağlardan itibaren kontrol altına alınarak tarımsal verimliliğin artırılmasında doğal bir kaynak işlevi görmüştür. Temmuz-Kasım ayları arasında Nil Vadisi su altında kalmakta; zaman zaman öngörülebilenin ötesine geçen taşkınlar veya suyun çekilmesi kıtlık, can ve ürün kaybı gibi ciddi sonuçlar doğurmaktaydı. Bu olumsuzlukları azaltmak amacıyla yüzyıllar boyunca çeşitli geleneksel yöntemler uygulanmış olsa da, bu yöntemler çoğu zaman yetersiz kalmıştır.

Mısır, 1517'de Osmanlı hâkimiyetine girmiş olup, 17. yüzyıldan itibaren ilmi ve askeri erkânın öne çıktığı mütesellimlik ve ayanlık tarzı bir idare ile yönetilmiştir. Ancak 1805'te vali tayin edilen Mehmed Ali Paşa, gerek askerî ıslahatları gerekse mali düzenlemeleriyle klasik eyalet statüsünü fiilen dönüştürmüştür. Osmanlı merkezî otoritesi, Kavalalı hanedanının Mısır üzerindeki hâkimiyetini 1841 tarihli ferman ile tanımış; bu düzenleme, Mehmed Ali ve soyundan gelenlerin Mısır valiliğini birkaç nesil boyunca sürdürmesine imkân tanımıştır. Böylece Mısır, Osmanlı Devleti'ne hukuken bağlı olmakla birlikte idarî ve malî bakımdan geniş bir özerkliğe sahip olmuştur.¹ Mehmed Ali Paşa'nın valiliği döneminden itibaren nüfus artışının yanı sıra pamuk, şeker kamışı ve pirinç mahsullerindeki arz talep dengesinin değişimi, önceki dönemlere kıyasla sulamaya olan ihtiyacı önemli ölçüde artırmıştı.² Mehmed Ali Paşa'nın Kahire'nin kuzeyinde Nil'in Reşit (Rosetta) ve Dimyat (Damietta) kollarının başlarında inşa ettirdiği barajlar, yaz aylarında üç veya dört metre yükseklikte su tutmak amacıyla tasarlanmıştı. Ancak çalışmalarındaki kusurlar nedeniyle akışın aşırı düştüğü yaz aylarında bir metreden fazla su tutulamamıştı.³ Buna rağmen Mehmed Ali Paşa'nın başmühendisi olan Fransız Linant Paşa'nın⁴ Delta Barajı'nda elde ettiği başarılar, bir süre sonra daha büyük projelerin hazırlanmasına zemin hazırlamıştı. Yaz aylarında su depolama kapasitesinin artırılması bu süreçte temel hedef hâline gelmişti. Zira bu dönemde Kahire'den geçen Nil'in suyu, tarım arazilerinin sulanmasına yeterli gelmemekteydi. Eğer ülkenin farklı bölgelerinde de uzun süreli sulamaya geçilecekse, çok daha büyük hacimlerde yaz suyu temini gerekiyordu. Nitekim ekimde kullanılan su miktarı yetiştirilen ürüne göre değişmekteydi. Pamuk, feddan⁵ başına günde 20 ila 30 metreküp; pirinç ise 60 ila 80 metreküp arasında suya ihtiyaç duymaktaydı. Sulama kanallarının her 24 günden 16'sında dolu olduğu rotasyon sistemine göre, bir feddan ekim için günde yaklaşık 20 metreküp suya gereksinim vardı. Ancak Nil'in yaz aylarındaki deşarjı, yaklaşık yüz günlük bir süre boyunca, günde yalnızca 30 veya 40 milyon metreküptü. Beş milyon feddanlık bir alanın sulanabilmesi için ise günde 100 milyon metreküp suya ihtiyaç vardı. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla, taşkın

¹ Muhammed Hanefi Kutluoğlu, "Kavalalı Mehmed Ali Paşa," *İslâm Ansiklopedisi*, (Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2022) 25:62-65.

² Claire Jean Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914" (Doctoral Thesis, Queen's University Kingston, Ontario, Canada, 2013), 9 vd.

³ William Willcocks, "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation", *Bulletin de l'Institut d'Égypte*, Tome 8 (1925): 186. Mehmed Ali Paşa döneminde ilgili alandaki gelişmeler için: Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914", 181 vd.

⁴ Linant Paşa olarak bilinen Louis Maurice Adolphe Linant de Bellefonds (1799-1883), Mısır'ın kamu işlerinin başmühendisi olup Süveyş Kanalı'nın ve kanal şirketinin etkili isimlerinden biri olarak tanınır.

⁵ Feddan; Mısır ve çevresinde kullanılmış eski bir alan ölçü birimidir.

suyunun bir bölümünü depolayarak ertesi yaz kullanıma sunacak büyük bir barajın inşası gerekmektedir.⁶

İngiliz işgalinin ardından Mısır pamuğu, 1861'de patlak veren Amerikan İç Savaşı'nın da etkisiyle Britanya tekstil sektörü için daha da stratejik bir ürün oldu.⁷ Ayrıca ithal ürünlere getirilen yüksek vergilerin yanı sıra tütün üretiminin yasaklanmasıyla birlikte pamuk üretim alanlarının genişlemesi, sulamaya duyulan ihtiyacı artıran etkenlerdi.⁸ Nehir boyunca yapılan ve onarılan barajların getirilerinin de etkisiyle 1890 yılında Nil vadisinde yeni bir büyük ölçekli sulama projesi için çalışma başlatıldı.⁹ İnşa edilecek baraj için en uygun bölgenin belirlenmesine yönelik çalışmalarda Wadi Halfa, Dal, Hannek ve Khaibar gibi alternatif bölgeler değerlendirilse de¹⁰ ekonomik ve mühendislik açısından Mısır'ın güney bölgesinde Nil kıyısında bulunan Asvan'ın en uygun konum olduğu kanaatine varılmıştır.

Nil Nehri'ni verimli kullanma adına yapılacak olan ve dönemi itibarıyla adeta emsalsiz bir yapı olarak telakki edilecek olan bir baraj projesine dair yukarıda değinilen hususlar, sürecin teknik gerekçeleriydi. Fakat bu, aynı zamanda bir hegemonya sürecini de araçsallaştırılacak yatırıma dönüşmüştü. Dolayısıyla bu çalışma, Asvan Barajı'nın inşasını yalnızca bir teknik altyapı projesi olarak değil, aynı zamanda İngiltere'nin Mısır'daki kolonyal idaresinin uygulamalarından biri olarak ele almaktadır. Çalışmamızdaki "kolonyal modernleşme" kavramı, bu bağlamda hem sömürgeci müdahalenin araçsal niteliğini hem de modern tekniklerin egemenlik inşasında oynadığı rolü görünür kılmak amacıyla kullanılmıştır. Nitekim bazı bilimsel çalışmalarda İngiliz politikasının bu yönü ön plana çıkarılmıştır. Timothy Mitchell, *Colonising Egypt* adlı eserinde modernleşmenin kolonyal iktidar tarafından nasıl kullanıldığını, özellikle teknik düzenlemeler, tarım politikaları ve altyapı yatırımları yoluyla nasıl bir denetim mekanizmasına dönüştürüldüğünü inceler.¹¹ Niall Ferguson ise buna benzer bir okumayla Kalküta'daki Victoria Anıtı'nı emperyal ihtişamın mücessem bir ifadesi olarak değerlendirir.¹² Bu zaviyeden bakıldığında Asvan Barajı da insanoğlunun doğayı kontrol etme ve verimli kullanma gayesinin yanı sıra böyle bir amaca hizmet ettiğinden çok katmanlı bir kolonyal müdahale biçimine dönüşmüştür. Çalışmanın temel amacı da barajın yalnızca teknik değil aynı zamanda politik ve ideolojik bir proje olarak işlevini açığa çıkarmaktır. Baraj, Mısır tarım ekonomisinde üretkenliği artırma iddiasıyla inşa edilmiş olsa da gerçekte İngiltere'nin Nil üzerindeki egemenlik kapasitesini mühendislik yoluyla pekiştirdiği bir yapıyı temsil etmektedir.

Barajın yapım süreci ve aktörlerine dair yeterli derecede başvuru kaynağı vardır. The National Archives'deki ilgili yazışmaların yanı sıra W. Garstin ve W. Willcocks'ın başvuru

⁶ A. E. Crouchley, *The Economic Development of Modern Egypt*. (London/Newyork/Toronto: 1938) 149-150.

⁷ Ali Bilgenoğlu, "Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı," *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 3, no. 11 (2010): 149 vd.

⁸ Ali Bilgenoğlu, "İngiliz Sömürgeciliğinin Mısır ve Sudan Örneğinde Karşılaştırmalı Bir Çözümlemesi", (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2013), 215.

⁹ Romée Neef, "England's Greatest Enterprise: An Analysis of British Newspaper Representations of the Aswan Dam" (Master's Thesis, Uppsala Universitet, 2024), 20.

¹⁰ The National Archives (TNA), Foreign Office (FO), Nr: 407/143 (Part LI, Affairs of Egypt), "Report by Mr. Garstin on the Province of Dongola" in "Lord Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-10 April 1897, April to June 1897, 7-15.

¹¹ Timothy Mitchell, *Colonising Egypt*. (Berkeley: University of California Press, 1988)

¹² Niall Ferguson, *İmparatorluk: Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirishi*. Çeviren Nurettin Elhüsyini, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2015) 167 vd.

eserleri önemli bilgiler içerir. Bunun yanı sıra Asvan Barajı hakkında İngilizce literatürde çeşitli yaklaşımlar mevcuttur. Claire Jean Cookson-Hills, doktora tezinde barajı Britanya emperyalizmi ve sulama politikaları bağlamında analiz ederken; Romée Neef, İngiliz basınının söylemsel stratejileri üzerinden inşaat sürecinin temsillerini incelemiştir. Canay Özden'in William Willcocks'a odaklanan çalışması ise teknik uzmanlığın kolonyal bağlamdaki rolüne ışık tutar. Ancak bu literatürün önemli bir kısmı, Mısır'daki İngiliz egemenliğini daha çok Osmanlı Devleti'nin pozisyonundan bağımsız olarak değerlendirmektedir. Oysa Mısır 1882'den itibaren İngiliz işgali altında olsa da hâlâ hukuken Osmanlı toprağıdır. Bu bağlamda çalışma, özellikle Mısır Fevkalade Komiseri Ahmed Muhtar Paşa'nın raporları aracılığıyla Osmanlı Devleti'nin pozisyonunu ve yaklaşımını da analiz ederek literatüre özgün bir katkı sunmayı amaçlamaktadır.

Türkçe literatürde konuya dair sistematik çalışmalar oldukça sınırlıdır. Fatih Özçelik'in doktora tezinde Asvan Barajı, Mısır tarımı açısından incelenmiştir; ancak barajın kolonyal boyutu ve uluslararası bağlamı geniş biçimde ele alınmamıştır. Bu makale, İngiltere'nin Mısır'daki sömürgeci mekânsal düzenlemelerini Osmanlı Devleti'nin pozisyonuna da yer vererek literatüre katkı sağlamayı hedeflemektedir.

1. Sürecin Aktörleri: Kısa Bir Prosopografi

İngiliz hâkimiyetini göstermek bakımından Kraliçe Elizabeth'in tacında yer alan elmasla sembolleştirilen Hindistan, İngilizlerin Kuzey Afrika ve Orta Doğu'da, Akdeniz'in Hindistan'a giden yollarında bir kavşak noktası olan Mısır için adeta bir laboratuvar olmuştur. Mısır'ın 1882'deki işgalinde ve sonrasındaki İngiliz politikalarında ihtiyaç duyulan yetişmiş insan kaynağı, yani sömürge düzeninin kadrosu büyük ölçüde Hindistan tecrübesinden devşirilmiş kadrolardan oluşmaktaydı. Nitekim İngiliz Doğu Hindistan Şirketi (East India Company) ordusunda subay olan Richard Francis Burton ile John Hanning Speke adlı kâşiflerin Nil'in kaynağını bulmak maksadıyla 1856'da gerçekleştirdiği keşif gezisi, İngiltere'nin Nil Nehri üzerindeki tasarrufunun ilk adımı olarak kabul edilir.¹³ Mısır ve Nil üzerinde kontrolün başlangıcı olarak kabul edilen bu girişim, 1898'de Lord Kitchener'ın Sudan'ı işgaliyle tamamlanan sürecin ilk evresi olarak değerlendirilmektedir.¹⁴

1882'deki İngiltere'nin Mısır'ı işgalinin fiilen gerçekleşmesi 1883'ü bulacaktı. Mısır Hidivliği'nin özerk yönetimine İngiliz işgalinin eklenmesi, Osmanlı Devleti adına Mısır'da egemenliğin fiilen son bulması anlamına gelmekteydi. Bu çalışmanın kapsadığı dönemde Mısır, görünürde Osmanlı Devleti hâkimiyetinde olmasına rağmen 1882'den itibaren geçici olmak şartıyla İngiliz kontrolündeydi. Mısır hidivleri, yalnızca sembolik düzeyde Osmanlı Padişahına karşı sorumluydu. İşgal esnasında Hidivlik makamında Tevfik Paşa bulunuyordu. Onun vefatıyla 1892'de Hidiv olan Abbas Hilmi Paşa'nın görevi 1923'teki Lozan Antlaşması'na kadar devam etmiştir. Abbas Hilmi Paşa döneminde, özellikle ilk yıllarda, İngiliz işgal yönetimi ile ciddi yönetim krizleri yaşanmış olsa da zamanla İngiliz varlığı, yatırımlar ve siyasi politikalarla daha kalıcı hâle gelmiştir. Osmanlı Devleti, 1885'in sonlarında

¹³ William Garstin, "Fifty Years of Nile Exploration, and Some of Its Results", *The Geographical Journal*, Feb., 1909, Vol. 33, No. 2 (Feb., 1909), 117-118; Burton ile Speke'in bu keşfi, o kadar popüler bir hale dönüşecekti ki William Harrison 1982 aynı adla (Burton and Speke) bir roman çıkaracak, roman 1990'da da *Mountains of the Moon* ismiyle beyaz perdeye uyarlanacaktı.

¹⁴ Garstin, "Fifty Years of Nile Exploration", 118.

Mısır'a "Fevkalade Komiser" ünvanıyla Ahmed Muhtar Paşa'yı tayin etmişti. Paşa'nın görevi, Mısır ve bilhassa Sudan'daki Mehdi Hareketi ile İngiliz İşgali gibi gelişmeleri takip edip Osmanlı idaresinin âli menfaatlerini gözetmekti.¹⁵ 1908'e kadar bu görevde kalan Ahmed Muhtar Paşa komiserlik vazifesini, Hidiv Tefvik Paşa ve Abbas Hilmi Paşa dönemlerinde ifa etmişti. Hükûmet organlarının Hidiv'e karşı sorumlu olan bakanlık düzeyindeki idarecilerin yönetimi altında olmasına rağmen, işgalden sonra ülkenin İngiliz temsilcileri tarafından yönetileceği açıktı. Zira İngilizler, Mehmed Ali Paşa döneminden itibaren var olan Fransız hegemonyasını da kırmak zorundaydılar. Bunun için çok güçlü ve teşkilatçı bir idare kurulması gerekiyordu. Bu göreve İngiliz hükûmeti tarafından atanan Sir Evelyn Baring (Lord Cromer, 1841-1917) 11 Eylül 1883'te Kahire'ye geldi.¹⁶ 1872'de Hindistan Genel Valisi'nin sekreteri olarak atanan E. Baring, ilk kez 1877'de görevlendirildiği Mısır'da 1883'te tekrar vazife üstlenecek, bu süreç 1907'de emekli olana kadar devam edecekti. 1892 yılında soyluluğa yükseltildikten sonra Lord Cromer olarak anılan E. Baring, Mısır idaresinin en etkili ismi ve Sudan'ın işgali gibi birçok gelişmenin baş aktörü oldu.¹⁷

Bu bağlamda öne çıkan bir diğer isim William Garstin'dir (1849-1925). Sulama mühendisi olan W. Garstin, Hindistan'da İngiltere adına görev yapan İnşaat Mühendisi Charles Garstin'in oğlu olup Londra'daki Cheltenham College ve King's College'daki öğreniminin ardından 1872'de Hindistan bayındırlık departmanında işe başlamıştı. W. Garstin, 1885'de Mısır'a gönderilerek 1892'de Mısır Sulama Genel Müfettişi olarak atandı. Mısır Bayındırlık Bakan Yardımcısı (Under Secretary of State for Public Works in Egypt / Sous-Secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics) olarak Asvan Barajı'nın yapımında önemli bir rol üstlenen W. Garstin, emekli olduktan sonra dahi Mısır'dan ayrılmayacak, Süveyş Kanalı Şirketine yöneticilik yapacaktı.¹⁸

Nil Nehri'ni merkez alan sulama projelerinde, İngiliz mühendis William Willcocks (1852-1932), teknik bilgi ile kolonyal yönetim arasındaki sıkı ilişkinin karakteristik bir temsilcisi olarak öne çıkar. 1883 yılında İngiltere'nin Mısır'ı işgalini takiben bölgeye gönderilen Willcocks,¹⁹ kısa sürede sulama politikalarının belirleyicilerinden biri hâline gelmiş, özellikle Yukarı Mısır'da çok yıllık sulama sistemine geçişin öncüsü olmuştur. Hindistan Roorkee'deki Thomason Engineering College'dan mezun olarak Hindistan sulama departmanında göreve başlamış, burada hatırı sayılır derecede deneyim kazanmıştır.²⁰ Onu Mısır'a getiren Sir Colin

¹⁵ Ahmed Muhtar Paşa'ya verilen 22 Aralık 1885 tarihli talimatnâmenin ilgili kısmı şöyledir: "Devlet-i Aliyye komiserinin esâs vazifesi Sudan'da iade-i âsâyış ile Mısır ordusunun tanzimi ve şu'ubât-ı idâre i Mısıriyye'nin tedkikiyle fermân-ı hümayûnlar dâiresinde lüzum görülecek ta'dîlatın icrası ve Mısır hududunun husûl-i emniyetini müte'âkib taraf-ı Devlet-i Aliyye'ye birer rapor tanzim ve takdimi keyfiyâtı olduğundan..." Osmanlı Belgelerinde Mısır, Haz: Nuran Koltuk vd. (İstanbul: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, 2012), 472-475; Şennur Şenel ve Rabar Sleman, "Sudan'da İngiliz İşgali ve Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın Layihaları", *Akdeniz Havzası ve Afrika Medeniyetleri Dergisi*, S: 1, 76; Konu hakkında İngiliz-Alman rekabeti için bkz. Mustafa Malhut, "Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi", *Tarih Okulu*, S: XIV, İlkbahar-Yaz 2013, 147-161.

¹⁶ Arthur E. P. Brome Weigall, *A History of Events in Egypt from 1798 to 1914*. (Edinburgh/London: 1915) 171.

¹⁷ Arthur Goldschmidt Jr., *Biographical Dictionary of Modern Egypt*. (London: Lynne Rienner Publishers, 2000) 43-44; Lord Cromer'in Mısır'daki faaliyetleri hakkında bkz: Fatih Özçelik, "İngiltere'nin Mısır'ı İşgali ve "Taşsız Hükümdar" Lord Cromer'in Mısır İdaresi (Eylül 1883-Mart 1907)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 31, S: 1, 477-494.

¹⁸ Goldschmidt Jr., *Biographical Dictionary of Modern Egypt*, 61.

¹⁹ Willcocks, "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation", 187.

²⁰ Garstin, "Fifty Years of Nile Exploration", 146; Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914", 137.

Scott-Moncrieff ise aynı zamanda Delta Barajı'nı restore eden kişiydi.²¹ W. Willcocks'ın projeleri yalnızca tarımsal üretkenliği artırmakla kalmamış, aynı zamanda İngiltere'nin kolonyal mekânlarda teknik bilgi aracılığıyla kurumsallaşan egemenliğinin de bir parçası hâline gelmiştir. Moncrieff'in de desteğiyle kısa süre sonra Delta eyaletlerinin sulama müfettişi olan W. Willcocks'ın Mısır'daki çalışmaları, 1890'lı yıllarda Rezervuar Müdürlüğü görevine geldiği sırada Nil'in su rejimini sistematik olarak analiz etmesiyle yoğunlaşmıştır. Bu çalışmalar, Asvan ve Asyut barajlarının teknik temelini oluşturmuş ve daha sonra yürütülecek büyük ölçekli sulama projelerinin önünü açmıştır. Aynı zamanda 1889'da yayımladığı *Egyptian Irrigation* adlı çalışması, hem dönemin teknik bilgilerini derlemesi hem de kolonyal sulama mantığını kuramsallaştırması açısından dikkate değerdir. Yalnızca Mısır'la sınırlı kalmayan bu teknik faaliyetler, Willcocks'u farklı sömürge alanlarında da görünür kılmıştır. Transvaal'de, Sudan'da, Mezopotamya'da ve Romanya'da çeşitli görevler üstlenmiş; teknik uzmanlığı kolonyal amaçlara uyarlanabilir bir araç hâline gelmiştir. W. Willcocks, 1908'de Osmanlı Devleti adına da Mezopotamya'da sulama çalışmalarında görev almıştır.²²

İngiltere'nin Asvan'da inşa etmeyi planladığı ve 1891'de şekillenmeye başlayan baraj projesi, 1894'te W. Willcocks'ın ilgili raporunu²³ hazırlaması üzerine Şubat ayında W. Willcock'ın yanı sıra üç mühendisin daha yer aldığı bir komisyona havale edildi. Görevi, Asvan'daki planları teknik açıdan inceleyip değerlendirmek olan komisyon, tarımsal sulama konusunda uzmanlaşmış İtalyan mühendis Giacomo Torricelli, İngiliz mühendis Sir Benjamin Baker ve Fransa'dan Auguste Boulé'den oluşuyordu.²⁴ Üç mühendis de Willcocks'ın Asvan'ın bir baraj için en iyi yer olduğu fikrinde mutabıktı. Bundan sonraki süreç, uluslararası zemini sağlamaya yönelik geliştirecekti.

2. Aşılması Gereken Bir Sorun: Filai Ekseninde Yükselen Kamuoyu Muhalefeti

Asvan'da bir baraj yapma konusu 1894'te iyiden iyiye belirginleşince, konu aynı yıl İsviçre'nin Cenevre kentinde düzenlenen 10. Oryantalistler Kongresi'nde gündeme taşındı. Fransa delegesi arkeolog Jacques de Morgan²⁵ "Note sur les travaux du service des antiquités de l'Égypte et de l'institut Égyptien pendant les années 1892, 93 et 94" (Mısır Eski Eserler Servisi ve Mısır Enstitüsünün 1892, 93 ve 94 yıllarındaki çalışmalarına ilişkin not) başlıklı bir

²¹ Garstin, "Fifty Years of Nile Exploration", 146.

²² Malhut, "Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi", 156; Goldschmidt Jr., *Biographical Dictionary of Modern Egypt*, 225. W. Willcocks hakkında Osmanlı Arşivleri'nde müteferrik yazışmalar mevcuttur. Bu yazışmalara dair arşiv uzmanlarınca fonlama ve özetleme çalışmalarında Willcocks'ın ismi "Will Cooks", "Wilkoks", "Vilkoks", "Vilkuks", "Vilkok", "Wilkofs", "Vilcoks", "Wilkox" gibi farklı şekillerde yazılmıştır. W. Willcocks'ın bahsi geçen çalışmalarını konu alan bir tez için bkz. Nesrin Şahin, "Osmanlı Dönemi (19 ve 20. Yüzyıllar) Irak Vilâyetlerinde Sulama Projeleri: Sir William Willcocks ve Sir John Jackson Şirketi'nin Faaliyetleri" (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi İstanbul, 2019).

²³ Neef, "England's Greatest Enterprise", 20.

²⁴ Neef, "England's Greatest Enterprise", 21; Asvan Barajı'nın yapımı başta olmak üzere Nil Nehri üzerindeki mühendislik çalışmalarında görev alan İngiliz yetkililer hakkında ayrıca bkz. Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914".

²⁵ 3 Haziran 1857'de Fransa'nın merkezindeki Blois yakınlarındaki Huisseau-sur-Cosson'da doğan Jacques de Morgan, Ecoles des Mines'da eğitim almış, 19. yüzyılın sonlarının önde gelen kâşif, arkeolog ve mühendisiydi. 1888-1889 yıllarındaki Kafkasya araştırmalarından sonra Service des Antiquités de l'Égypte Müdürü olarak atanmasıyla birlikte 1892-1897 yılları arasında Mısır'da çalışmalar yaptı. Bunu 1899-1912 arasındaki İran çalışmaları takip etti. Fransa'ya dönüşünden sonra kariyerine eşdeğer bir hayat sürdüremeyen Morgan, 1924 senesinde yaşama veda etti. <https://archeologie.culture.gouv.fr/jacques-morgan/en> (E.T.: 06.03.2025).

bildiri²⁶ sunmanın yanı sıra, kongrede Filai Tapınak Kompleksi ile ilgili kaygılarını dile getirdi. Mısır hükûmetinin baraj projelerinin nitelikleri hakkında bilgi veren Morgan, Service des Antiquités de l'Égypte Müdürü olması hasebiyle hükûmet tarafından kendisine resmi bir bildirim yapılmadığına da işaret etmekteydi. Buna rağmen Eski Eserler Dairesi olarak gerek Filai gerek de diğer tapınaklara zarar verebilecek projelerin karşısında olduklarını açık bir şekilde ortaya koydu.²⁷

Bunun üzerine Kongre Başkanı İsviçreli Arkeolog ve Mısırbilimci Henri Edouard Naville (1844-1926), W. Garstin'den (1849-1925) aldığı iki hususi mektubu ileterek konu hakkındaki gelişmeleri izah etmeye çalıştı. E. Naville'in aktardığına göre W. Garstin, Mısır'ın tarımsal çıkarlarını bilimsel ve sanatsal kaygılarla örtüştürme gayretinin doğru olmadığını savunuyor; bununla birlikte Filai'deki küçük tapınakların su seviyesinin altında kalabileceğini kabul ediyordu.²⁸ Bir başka Mısır uzmanı Fransız Gaston Maspero (1846-1916) bu yazışma ve açıklamalar için heyet başkanı E. Naville'e teşekkür ettiyse de, J. Morgan bu açıklamaları yetersiz buldu. Barajın oluşturacağı suların, Filai'deki büyük anıtların duvarlarına zarar verebileceğini, hatta Tiberius Tapınağı'nın tamamen yok olabileceğini ileri sürdü. Ayrıca, kompleksin başka bir yere taşınma olasılığının da bölgenin jeolojik yapısı nedeniyle son derece güç olduğuna dikkat çekildi.²⁹ Kongreye katılan oryantalistlerden Bénédict, kongrenin Filai anıtlarını tehdit eden projeye karşı protesto düzenlemesini teklif etti. Bu öneri, kapanış oturumunda rapor sunacak olan Danışma Komisyonu'na havale edildi.³⁰ Kongreye Osmanlı Devleti adına katılan Mâbeyn kâtiplerinden Mehmed Numan Kâmil Bey'in İstanbul'a gönderdiği rapora göre 12 Eylül 1894'te saat 09.00'da icrâ edilen E. Naville başkanlığındaki kapanış oturumundaki gündem maddelerinden biri olan Asvan Barajı ve Filai tapınak kompleksi meselesinde kongre heyeti, kompleksin varlığının korunmasının Mısır Hidivliği'nin sorumluluğunda olduğu çağrısını yapmıştı.³¹ Kısaca, bir anlamda politik yönleri de olan bu nazik konuda kongre heyeti de orta yol bulmak suretiyle politik bir karar almayı seçmişti. W. Willcooks'ın bir raporundan anlaşıldığına göre durumun hassasiyeti, İngiliz menfaatleri bir köşeye bırakılacak olursa, W. Garstin'in kongreye gönderdiği mektuplardaki ifadelerden daha fazlaydı. Ona göre Filai'nin kısmen zarar görmesine ya da sular altında kalmasına neden olacak herhangi bir çalışma, tüm medeni(!) dünya tarafından barbarlık olarak değerlendirilecekti.³² Bu yüzden İngiliz yönetimi tapınaktaki yapılarla ilgili endişe ve eleştirileri zamanla daha ciddiyetle ele almak zorunda kaldı.

Asvan Baraj projesi, Filai tapınak kompleksine zarar verme ihtimali nedeniyle Londra'daki birtakım çevreler tarafından da tepkiyle karşılandı. Üyeleri büyük ölçüde üst sınıfa mensup olan *Egypt Exploration Fund* ile *Society for the Preservation of the Monuments of Ancient Egypt* adlı iki örgüt, bahsedilen kaygılardan ötürü harekete geçmiş, baraj yapımını protesto etmiş, hatta bir kampanya dahi başlatmıştı. *Society for the Preservation of the Monuments of Ancient Egypt*, *The Times*'in 19 Şubat 1894 tarihli nüshasında halka açık bir toplantı yapılacağını

²⁶ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, Session de Geneve 1894, Première Partie Comptes Rendus des Séances (Session IV Égypte et Langues Africaines), (Leide: Librairie et Imprimerie E. J. Brill, 1897), 4-33.

²⁷ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, 107.

²⁸ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, 107.

²⁹ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, 107.

³⁰ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, 77.

³¹ *Actes du Dixieme Congrès International des Orientalistes*, 131.

³² Canay Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", *Annales of Science*, Vol: 71, No: 2, 2014, 196.

duyurdu. Topluluk, Filai'de inşa edilen anıtların insanlık için büyük önem taşıdığından Asvan'da baraj inşa etmenin büyük bir hata olduğuna yönelik broşür de hazırlamıştı.³³ Nitekim 23 Şubatta Londra'da düzenlenen toplantıda adeta projeye karşı kılıçlar çekilmişti. Filai'nin sular altında kalma riskine karşın protestolar Haziran 1894'te bir muhtıra hazırlanmasıyla neticelenmiş ve İngiliz Dışişleri başta olmak üzere yetkili mercilere sunulmuştu.³⁴ Böylesi devasa bir projenin hayata geçmesi İngiliz prestiji ve ekonomisi adına büyük bir gelişme olmakla birlikte, Filai kalıntılarının zarar görme ihtimali bunlara gölge düşürmekteydi. Buna rağmen aşağıda da görüleceği üzere İngilizler Nil'in doğasına hükmetme arzusundan vaz geçmeyeceklerdi. Nitekim kontrolsüz olarak Akdeniz'e akan veya çölleşmiş topraklara sızan veya nehre geri akan su üzerinde İngiliz projesinin temel dayanağı, devlet kontrolünü artırmaktı.³⁵

3. Politik Gücün Teknikle Kesişimi: Asvan Barajı'nın İnşası

Asvan Barajı'nın inşasına giden süreç Sir Colin Scott Moncrieff³⁶ ile başladı ve daha önce belirtildiği üzere W. Willcocks da 1889-1895 yılları arasında projede çalışan mühendislerdendi. W. Willcocks, 1894'te Asvan'da, Nil'in sellerle taşıdığı çamurlu suları geçirebilecek, kış aylarının temiz suyunu ise yaz mevsiminde kullanmak üzere depolayacak 180 açıklıklı bir rezervuar barajı önerdi. Başlangıçta barajın nehir seviyesinden 34 metre yüksekliğe ulaşması ve 4 milyar metreküp su tutması planlanmıştı. Ancak Filai Tapınak Kompleksi'nin sular altında kalma riski nedeniyle bu yükseklik 22 metreye indirildi ve su kapasitesi 1 milyar metreküple sınırlandırıldı.³⁷

Proje, 20 Şubat 1898 tarihinde Mısır Hidivliği ile İngiliz Firması *J. Aird and Co.* arasında resmen imzalandı. İmza sonrası Hidiv Abbas Hilmi Paşa, ülkeye paha biçilmez bir nimet sağlayacak olan bu projeden duyduğu özel memnuniyeti ve Elwin Palmer ile William Garstin'in Mısır'da uzun süre kalıp ülkeye daha fazla katkı sağlayacakları temennisini dile getirdiği bir konuşma yaptı.³⁸ Mısır Hidivliği adına Hüseyin Fahri Paşa ile üstlenici firma

³³ Neef, "England's Greatest Enterprise", 22; Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914", 292.

³⁴ Cookson-Hills, "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914", 292; Neef, "England's Greatest Enterprise", 22.

³⁵ Claire Cookson-Hills, "The Aswan Dam and Egyptian Water Control Policy, 1882-1902", *Radical History Review*, Issue 116 (Spring 2013), 61.

³⁶ Sir Colin Campbell Scott-Moncrieff (1836-1916), İngiliz mühendistir. Hindistan'da İngiltere adına çalıştıktan sonra aldığı davet üzerine Mısır'a gitmiş ve baraj çalışmalarının etkili bir ismi olmuştur. https://gracesguide.co.uk/Colin_Scott-Moncrieff E.T.: 12.03.2025.

³⁷ Willcocks, "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation", 193.

³⁸ TNA. FO. Nr: 407 (Part LIII, Affairs of Egypt), "Lord Cromer to the Marquess of Salisbury", Cairo-26 February 1898, January to June 1898, 59; Sir Elwin Palmer, 1898'de Mısır Ulusal Bankası'na atanan ilk validir ve 1906'da Kahire'de ölümüne kadar Mısır'da çeşitli görevlerde bulunmuştur. https://en.wikipedia.org/wiki/Elwin_Palmer (E.T.: 02.05.2025).

sahibi John Aird³⁹ arasında imzalanan sözleşme⁴⁰ şöyleydi; John Aird, 1 Temmuz 1898 itibarıyla başlayacağı projeyi 5 yıl içinde tamamlayacaktı. Asvan ve Asyut projeleri, tamamlanınca Mısır Hükûmeti'ne devredilecekti. Mısır Hükûmeti ödemeye 1 Temmuz 1903'te başlayıp altı aylık periyotlar hâlinde toplamda altmış adet olan taksitlerin sonuncusunu 1 Ocak 1933'te bitirecekti. İnşaatı kontrol ve denetleme hakkı ise Mısır Bayındırlık Bakanlığı'nda olacaktı. Barajın maliyeti son tahlilde 2 milyon pound olarak tayin edilmiş, bunun 1 milyon 400 bin poundluk kısmı Asvan Barajı, 425 bin poundluk kısmı Asyut Barajı, 85 bin poundluk kısmı İbrahimiye Kanalı⁴¹ regülatörü, 49 bin pound, arazi ve diğer işler için ayrılırken 41 bin pound ise bu işlerle bağlantılı olarak Mısır'a sevk edilen malzeme ve sair masraflara uygulanan gümrük vergisi bedeli içindi.⁴²

Sözleşmenin imzalanmasından sonra vakit kaybetmeksizin çalışmalar başladı. Süreç hakkındaki bilgiler, Lord Cromer tarafından düzenli olarak İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury'e rapor edilmekteydi. Nitekim inşaat başlangıcından yaklaşık bir yıl sonra Lord Cromer, Salisbury'e Mısır ve Sudan'daki genel durumun değerlendirildiği tafsilatlı bir rapor gönderdi.⁴³ Raporda konu ile alakalı olarak şu bilgiler verilmekteydi:

"[...] 1898 yazında hem Asvan hem de Asyut'ta rezervuar çalışmalarına başlandı. Sudan seferi nedeniyle Asvan'a malzeme ve tesis taşımada zorluklar yaşandı; demir yolu, özellikle Luksor ve Asvan arasındaki dar hatlı kısım, savaş malzemesi ve depolarla öylesine tıkanmıştı ki başka bir şey için ulaşım aracı bulmak neredeyse imkânsızdı. Mayıs ve Haziran aylarında Nil'in olağanüstü düşük seyreden durumu, nehir yoluyla ağır yüklerin taşınmasını imkânsız hâle getirdi. [...] Yukarıda değinilen ulaşım zorluklarına rağmen, müteahhitler tarafından önemli miktarda iş yapıldı. Asvan'da granitin taş ocağı ve patlatma işlemlerinin büyük bir kısmı hem baraj hattında hem de seyrüsefer kanallarında gerçekleştirildi; sahaya çok sayıda makine getirildi ve geçici demiryolları, personel evleri, tuğla ocakları, dükkânlar, kireç ocakları, kurutma kulüpleri, hastane, barut deposu, geçici barajlar vb. şeklinde ön çalışmalar yapıldı. Aralık ayının sonuna kadar 2.900 kişi bu işte çalıştırıldı; bunlardan 271'i Avrupalı, çoğunlukla İtalyan taş kesicilerdi [...]."

Asvan ve Asyut baraj projelerinde istihdam sayıları yıldan yıla artmaktaydı. Nitekim 1898 senesinde üç bini bulmayan çalışan sayısı bir süre sonra her iki projede de on biner kişiye çıkmıştı. Asvan'da 900 kişi Avrupalıyken Asyut'taki Avrupalı sayısı bu kadar dahi değildi. Diğer çalışanlar yerlilerden mürekkepti.⁴⁴ Bununla birlikte her iki baraj inşaatının sonlarına

³⁹ John Aird (1833-1911), Paddington'ın ilk Belediye Başkanı, müteahhid, sanat koleksiyoncusudur. Avrupa ve İngiliz sömürgelerinde birçok projeyi üstlendi. Bunlar arasında 1854'te tamamlanan Crystal Palace'ın Hyde Park'tan Sydenham'a taşınması, 1858'de Covent Garden Opera Binası'nın, 1871'de Royal Albert Hall'un ve 1873'te Aleksandr Sarayı'nın inşası, Amsterdam, Berlin ve Kopenhag'da su tesisleri ve Kopenhag ve Moskova'da gaz tesisleri, Sudan'daki Sunkim'den Berber'e giden demiryolu ile Manchester Ship Canal'ın yapımı en önemlileridir. Bkz. <https://www.erih.net/how-it-started/stories-about-people-biographies/biography/aird> (E.T.: 03.05.2025).

⁴⁰ TNA. FO. Nr: 407 (Part LIII, Affairs of Egypt), "Contract Between the Egyptian Government and Messrs. J. Aird and Co. Signed on February 20, 1898", in "Lord Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-26 February 1898, January to June 1898, 59.

⁴¹ İbrahimiye Kanalı (İbrahimiya Canal) Hidiv İsmail Paşa döneminde 1873'te inşa edilen bir sulama kanalıydı. Kanal, dünyanın en büyük yapay sulama kanallarından biridir ve 350 kilometrelik bir uzunluğa sahiptir. W. Willcocks'ın projesinde yer alan Asyut Barajı, bu kanalın deşarjını daha iyi kontrol etme olanağı sağlamak içindi: https://en.wikipedia.org/wiki/Ibrahimiya_Canal#:~:text=The%20İbrahimiya%20Canal%20is%20an,new%20Ministry%20of%20Public%20Works. (E.T.: 03.05.2025).

⁴² TNA. FO. Nr: 407 (Part LIII, Affairs of Egypt), "Memorandum by Sir W. Garstin upon Messrs. Aird and Co.'s Offer", in "Lord Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-26 February 1898, January to June 1898, 61.

⁴³ TNA. FO. Nr: 407/150 (Part LV, Affairs of Egypt), "Viscount Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-26 February 1899, January to March 1899, 110.

⁴⁴ TNA. FO. Nr: 407/155 (Part LVIII, Affairs of Egypt), "Viscount Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-20 February 1900, 1900, May 1901, 37; İnşaatın devam ettiği dönemden bir görsel için bkz. Ek 2.

doğru İtalya ve Yunanistan'dan çok sayıda yetenekli zanaatkâr Mısır'a geldi. Bunda barajlarda yüksek ücretin verilmesi ile her iki ülkedeki ekonomik sorunlar da etkili olmuştu.⁴⁵ Asvan Barajı, ön görüldüğünden daha erken, 1902 taşkınyından evvel bitirilmeye çalışılıyordu. 2 Mayıs 1901 tarihli Lord Cromer'ın raporuna göre Ipswich merkezli Ransome and Napier firmasının üstlenicisi olduğu demir işçiliğinin zamanında teslimi neticesinde taşkınyından önce baraj tamamlanmış olacaktı.⁴⁶

Barajın inşası, tıpkı piramitlerin inşa edilmesi gibi, İngiltere'nin modern çağdaki "medeniyet misyonunun" bir sembolü olarak sunulmuştur. Öyle ki barajın inşa sürecinde yapılmış bir sanatsal çalışmada bu imaj açık bir şekilde görülmektedir.⁴⁷ Dört yıllık süre zarfında barajda çoğunluğu yerli halktan olmak üzere on binden fazla işçinin çalıştığı ve Mısır'ın sıcak iklimi dikkate alındığında güneş çarpması gibi problemler karşısında sürecin nasıl yönetildiği, bulaşıcı hastalıklar ve iş güvenliği sorunlarıyla nasıl başa çıkıldığı, çevrede boşaltılan köylerin ahalisinin iskânı, Nil'deki canlı popülasyonu ile tutulan sularda biriken alüvyonlar gibi hususlar emperyal bir devlet olan İngiltere adına tüm çıplaklığıyla ortaya konulmamıştı. Buna rağmen inşaat süresince işçilerin sağlık problemleri için üstlenici firma olan John Aird&Co. tarafından bir hastanenin⁴⁸ ve hatta İtalyan taş ustalarının ibadetleri için küçük bir Katolik Şapelinin⁴⁹ inşa edildiğine dair bilgiler mevcuttur. Ayrıca Avrupa'dan gelerek yüksek maaşlarla iş imkânı bulanlarla birlikte inşaattan dolayı nüfusu hayli artan Asvan'da evvelce yaygın olan çiçek gibi hastalıklara karşı İngiltere'nin birtakım tedbirler aldığı anlaşılmaktadır. Bir rapora göre; bir önceki yıl içerisinde 1.210 çiçek hastalığı vakası görülen Asvan'da bunların 228'i ölümle sonuçlanmıştı. Buna rağmen hastalığın yayılmasında önemli bir azalma olmuş, çiçek hastalığının eskiden neredeyse endemik olduğu bölgede artık tek bir vaka bile görülmediği iddia edilmişti. Yine bir önceki yıl içerisinde yaklaşık 400.000 aşılama yapılmıştı.⁵⁰

İngiliz basınında, Asvan Barajı'nın yapımında iki ana başlık öne çıkmaktaydı. Barajın teknik ve ekonomik yönden büyük bir girişim olduğu kabul edilirken, Filai Tapınağı'na verilecek olası zararlar *The Times* ve diğer büyük gazeteler aracılığıyla İngiliz kamuoyunda ara ara gündeme getirilmeye devam etmişti.⁵¹ Ancak buna rağmen baraj, bilim ve teknik açısından İngiliz ilerlemeciliğinin adeta bir timsaliydi. Baraj tamamlandığında bu başarıyı sömürgeciliğin ve İngilizlerin doğa üzerindeki egemenliğinin bir numunesi şeklinde değerlendirmeler de yapıldı.⁵² *Daily Telegraph* ise daha sloganik bir şekilde "Tedbirli bilim, savurgan doğanın yardımına koştu (Science, the provident, has come to the assistance of Nature, the spendthrift)"⁵³ ifadesini kullanmıştı.

⁴⁵ TNA. FO. Part LX, Affairs of Egypt, "The Earl of Cromer to the Marquess of Lansdowne", Cairo-7 January 1902, 1902, July 1904, 9.

⁴⁶ TNA. FO. Nr: 407/157 (Part LIX, Affairs of Egypt), "Viscount Cromer to the Morquess of Lansdowne", Cairo-2 May 1901, 1901, June 1902, 100.

⁴⁷ Bkz.: Ek 1.

⁴⁸ Neef, *England's Greatest Enterprise*, 47.

⁴⁹ Cookson-Hills, "The Aswan Dam and Egyptian Water Control Policy, 1882-1902", 72.

⁵⁰ TNA. FO. Part LX, Affairs of Egypt, "The Earl of Cromer to the Marquess of Lansdowne", Cairo-21 January 1902, 1902, July 1904, 56.

⁵¹ The Times, Daily Mail ve Daily Telegraph gazeteleri üzerinden konu hakkında yapılan bir tez, Asvan Barajı hakkındaki bahsettiğimiz tutumları göstermektedir: Neef, *England's Greatest Enterprise*.

⁵² Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", 184.

⁵³ Neef, "England's Greatest Enterprise", 41.

Maliyeti ne kadar yüksek olursa olsun, kazanımları göz önüne alındığında Asvan Barajı'nın isabetli bir yatırım olduğu ortadaydı. Ayrıca Asvan ve Asyut barajlarının tamamlayıcısı olarak 1901'de çalışmalara başlanan Zifta Barajı⁵⁴ ile diğer barajlarla Nil sulama sistemlerinden daha yüksek oranlarda verim alınması planlanmıştır. Bu yatırımlar neticesinde bizzat W. Garstin'in verdiği bilgilere göre henüz birkaç yıl geçmiş olmasına rağmen sadece Asvan Barajı, inşaat maliyetini birkaç kez geri ödemişti.⁵⁵ Özellikle 1905 kuraklığı, Asvan Barajı'nın ne kadar önemli bir proje olduğunu ortaya koydu.⁵⁶ Barajın tamamlanması, Nil üzerinden Mısır arazisinin kâr marjını da tam anlamıyla ortaya çıkarmaktaydı. Çağdaş bir yoruma göre Mısır toprakları 275.000.000 pound değerinde sayılabilirdi. Sulama yapılmayan iki milyon dönümlük araziye sürekli olarak sulamak mümkün olsaydı, bunların değeri dönüm başına 30 pound, toplamda ise 60.000.000 pound artırılabilirdi.⁵⁷

Nil Nehri üzerinde barajların yapılması, bir anlamda demiryolları ile de yakından bağlantılıydı. Bağdat Demiryolu projesinin Almanya'ya verilmesinden sonra Mısır'a giden W. Willcocks, demiryollarının tarım ürünlerinin pazara sunulmasındaki önemini farkında olarak kanalların demiryollarının güzergâhını belirleyici bir nitelik taşımasından ötürü rota oluşturmada kanal yapımının önceliğini dile getirmişti.⁵⁸ Nitekim demiryolu yapımı da baraj projesiyle neredeyse eş zamanlı olarak yürütülmekteydi. Bu bağlamda Asvan Barajı'nın inşasına başlamadan evvel 1897 senesi sonlarında Kahire'den Asvan'a kadarki hattın bitirilmesi planlanmıştır.⁵⁹

3.1. Filai'deki Çalışmalar

Baraj inşasına başlamadan önce, Filai ile ilgili kaygılar dikkate alınarak İngilizlerin çalışmaları başlamış hatta kompleksteki kazılar Nisan 1896'da tamamlanmıştı. Henry G. Lyons öncülüğünde yürütülen çalışmalarda Kıpti köyü kalıntıları ortaya çıkarılmış, bir Kıpti Kilisesi tespit edilmiş, İsis ve diğer mabedlerde temizlik yapılmıştı.⁶⁰ H. G. Lyons çalışmalarını derleyerek 1897'de mufassal bir kitap dahi hazırlamıştı. Bu veriler ışığında 1901 yazında tapınak kompleksi temelleri üzerinde bir çalışma yapıldı. Nisan ayının başlarında bu amaçla özel bir personel görevlendirildi. Farklı yapıların temelleri boyunca şaflar batırıldı ve toprağın yapısı ile kaya dipleri incelenerek belirlendi. Bu çalışma, taşkın gelmeden önce tamamlanarak gerekli fizibilite hazırlandı.

Sorunun yakından incelenmesi ve Sir Benjamin Baker'ın tavsiyesi üzerine temellerin desteklenmesine karar verildi. Buna göre kullanılan yöntem her durumda temellerin doğasına göre farklılık göstermişti. Desteklemek için çapraz duvarlar varsa, her kolonun ve duvarın altına çelik kirişler yerleştirilmeliydi. Daha sonra bu kirişler duvarla örülmeli ve son olarak tüm boşlukları doldurmak için çimento harcı dökülmeliydi. Kirişler kullanılmadığında, mevcut temellerin tabanı ile kalıcı dayanıklılık seviyesi arasındaki boşluk çimentoyle döşenmiş

⁵⁴ TNA. FO. Nr: 407/157 (Part LIX, Affairs of Egypt), "Viscount Cromer to the Marquess of Lansdowne", Cairo-1 March 1901, 1901, June 1902, 37.

⁵⁵ Garstin, "Fifty Years of Nile Exploration, and Some of Its Results", 146.

⁵⁶ Fatih Özçelik, "İngiliz İşgalinden Lozan'a Mısır (1882-1923)", (Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, 2021), 301.

⁵⁷ Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", 194.

⁵⁸ Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", 198.

⁵⁹ TNA. FO. Nr: 407/142 (Part L, Affairs of Egypt), "Lord Cromer to the Marquess of Salisbury", Cairo-15 January 1897, January to March 1897, 21.

⁶⁰ TNA. FO. Nr: 407/142 (Part L, Affairs of Egypt), "Lord Cromer to the Marquess of Salisbury", Cairo-15 January 1897, January to March 1897, 37.

duvarla doldurulmalıydı. İsis Tapınağı'nın temellerinin her yerde sağlam kayaya kadar indiği H. G. Lyons tarafından kanıtlandığından, operasyonların yapıların aşağıdaki gibi sınırlandırılarak sağlamlaştırılmasına karar verildi:

1. Doğu sütunlu yapı ve bitişik tapınaklar.
2. Nectanebo Tapınağı.
3. Batı sütunlu yapı.
4. İsis Usret Tapınağı.
5. Genellikle Firavun Yatağı olarak bilinen Kiosk.

Yukarıdaki çalışmalar için tahmini harcama, üst yapının onarımındaki 3.000 sterlinlik tahsisat dâhil olmak üzere 22.000 sterlin tutarındaydı. Bu meblağ Kamu Borç Fonu (Commission of the Public Debt / Caisse de la Dette Publique) komisyonerlerinden tedarik edildi. Kasım 1901'de, özel bir uzman ekip getirilerek fizibilite çalışmaları yaptırıldı. Kısa süre içinde doğu sütunlarının tamamının yanı sıra Nectanebo Tapınağı'nın temelleri de desteklendi. Buna ek olarak, batı sütunlarının yaklaşık üçte ikisi tamamlanıp Kiosk'un temellerinde de tatmin edici bir ilerleme kaydedildi.⁶¹

Netice itibarıyla baraj, W. Willcocks'ın önerisinden daha kısa inşa edilerek Filai'deki mirasın yeri değiştirilmedi. Zaten böylesi bir girişim için yeterli bir alt yapı olup olmadığı da şüpheliydi. Ancak Asvan Barajı açılınca, çevresi sularla dolduğundan tapınağın olduğu bölge bir adaya dönüştü.⁶² Baraj 1902'de tamamlandığında, 1 milyar metreküp su tuttu ve böylece 100 günlük bir süre boyunca günde ortalama 10 milyon metreküp su biriktirdi.⁶³ W. Willcocks'ın barajı kendi tabanında Asvan sıfırının 28 metre üzerine yükseltmeyi ve 2,2 milyar metreküp su depolamayı önermesi üzerine W. Garstin bunu onaylamıştı. Ancak Sir Benjamin Baker'ın tavsiyesi neticesinde baraj, genişletilmiş bir taban üzerinde bir metre daha yükseğe çekilerek 29 metreye çıkarılmıştır. Bu çalışma 1911'de tamamlanarak depolama 2,5 milyar metreküp suya ulaşmış oldu.⁶⁴ W. Willcocks'a göre baraj, 4 milyar metreküp suyun tamamını tutacak şekilde kolayca yükseltilebilecek bir potansiyele sahipti. Bunun yollarından biri de barajın ayağında yeni bir setin inşa edilmesi idi. Ayrıca onun Mısır'daki çalışmalarını toplu bir şekilde değerlendirdiği 1925 yılındaki izahatına göre, Filai Tapınak Kompleksi komşu Bigeh Adası'nda hazırlanacak bir alana taşınmalıydı. Öyle ki M. Morgan henüz 1894'te kendisine, herhangi bir uzmanın böyle bir işi yapmaktan mutluluk duyacağını ve bunun ilk tahlilde öngörülen 250.000 pounddan fazlaya mal olmayacağını söylemişti.⁶⁵ Barajın inşaat süresince ve 1902'de açılmasından sonra, Londra'da periyodik olarak bir araya gelen görevli mühendisler durum değerlendirmelerini sürdürmüşlerdi. Nitekim Filai'nin sular altında kalacağından dolayı Willcock'ın en başta yaptığı projenin revize edilerek hayata geçirilmesi, barajdan yeteri derecede istifade edilememesi sonucunu doğurmuştu. Bu sebeple sonraki süreçte baraj, ilki 1907-1912, ikincisi ise 1929-1933 yılları arasında iki kez yükseltilecekti.⁶⁶ Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süre boyunca Mısır'da çok yıllık sulamaya geçilmiş, deltada ve yukarı akışta Asvan Barajı'na ek barajlar inşa edilmiş ve sonunda toplam 23.000 kilometreye ulaşan genişletilmiş bir sulama kanalları ağına ulaşılmıştı. 1821 ile 1907 yılları

⁶¹ TNA. FO. Part LX, Affairs of Egypt, "The Earl of Cromer to the Marquess of Lansdowne", Cairo-21 January 1902, 1902, July 1904, 78.

⁶² Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", 196.

⁶³ Crouchley, *The Economic Development of Modern Egypt*, 150.

⁶⁴ Willcocks, "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation", 193.

⁶⁵ Willcocks, "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation", 199.

⁶⁶ Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", 196.

arasında ekili alanlarda %76'lık bir verim artışı olurken, ekili alanlar ise iki buçuk kat artış gösterdi. Ancak tüm bu çabalara rağmen, hala yüksek ve düşük oranlarda taşkınlara maruz kalındı ve ortalama yıllarda bile, yıllık akışın yaklaşık %40'ı Ağustos'tan Ekim'e kadar kullanılmadan denize akıyordu. Asvan Barajı, iki kez yükseltilmesine rağmen tam anlamıyla istenilen düzeyde sonuç elde edilememişti. Bu ve benzeri teknik sebeplerin Nasır döneminin konjonktürüyle birleşmesi, Asvan Yüksek Barajı'nın (High Dam / 1970) yapılmasıyla sonuçlandı.⁶⁷ W. Willcocks'ın ön görüşü ise bu dönemde tapınaktaki varlığın önemli bir bölümünün Agilkia Adası'na taşınmasıyla gerçekleşecekti.

4. Gölgede Kalmış Bir Egemen: Sürecin Osmanlı İdaresi Tarafından Takibi

Mısır'da İngiliz yatırımları, dolayısıyla da sömürgeleştirme çalışmaları hızlı bir şekilde devam ederken süreç hakkında Osmanlı idaresi, Mısır Fevkalade Komiseri ünvanıyla Ahmed Muhtar Paşa tarafından bilgilendirilmekteydi. Paşa, Asvan ve Asyut'taki İngiliz yatırımları hakkında henüz projenin başlangıç aşamasında Dersaâdet'i haberdar etmişti. 3 Mart 1898 tarihli bu rapora⁶⁸ göre Mısır'daki yatırım işlerinde genel olarak ihale usulü benimsenmişken Asvan ve Asyut barajları oldubittiye getirilip bir İngiliz şirketine ihale edilmişti. Paşa, bu gelişmenin yerli yabancı herkesi hayrete düşürdüğünü ve ihaleyi alabilecek güce sahip yabancı sermayedarların dikkate alınmadığına diğer konsolosların tepki gösterdiğini aktarmıştı. Ahmed Muhtar Paşa, baraj şartnamesi hakkında da bilgiler sunmuştu. Şöyle ki her iki barajın beş senede bitirilmesi planlandığı, bu süre zarfında Mısır Hükûmeti'nden para alınmayıp ancak işin tesliminden sonra her altı ayda yetmiş sekiz bin Mısır lirası ödemek suretiyle hükûmetin ödemeleri otuz senede tamamlayacağı verilen bilgiler arasındaydı. Ahmed Muhtar Paşa, bu iki yatırımın da Mısır'a çok faydalı olacağını kabul etmekle birlikte projelerin İngilizler tarafından yapılacak olmasından duyduğu kaygıyı özellikle belirtmişti. İngiliz yazışmaları dikkate alındığında, Ahmed Muhtar Paşa'nın bahsettiği ihale işinde esasen sadece iki şirketten (Messrs. Pearson ve Messrs. Airds) fiyat alınmış, ikincisi daha düşük bir fiyat teklifinde bulunmuştur. Baraj projesinin John Aird'e her iki firma tekliflerinin de uzun uzadıya incelenmesi neticesinde verildiği anlaşılmaktadır.⁶⁹

Ahmed Muhtar Paşa, baraj tamamlanma aşamasındayken tafsilatlı bir rapor hazırladı.⁷⁰ 29 Nisan 1902 tarihli raporun giriş kısmını Paşa, Nil Nehri'nin mevsimsel akışına ayırmıştı. Taşkın ve kuraklık dönemlerinde Mısır'ın gördüğü zararlara değinen paşaya göre, Asvan bölgesinde iki dağın arasına yapılan baraj ile suyu bu dağların arasında yüz elli kilometre mesafeye kadar geriye bindirip biriktirmek suretiyle İngilizler uzun zamandan beri düşünülp de icra edilemeyen bir işi başarmışlardı. Esasen proje beş senede bitirilmek suretiyle planlanmışsa da Nil'in bu süre zarfındaki akış gücünün beklendiği gibi seyretmesi projenin bir yıl erken bitirilmesini sağlamıştı. Bahsi geçen raporu yazmadan birkaç gün evvel barajı incelemeye giden Ahmed Muhtar Paşa, gördüğü manzara karşısında şaşkınlığını gizleyemeyerek raporda *rû-yı arzda bu kabîlden böyle cesîm bir iş daha yapılmamıştır* ifadelerini kullanmıştır. Asvan'da bulunan en meşhur sert granit taşı ancak İtalyanlar işleyebildiğinden

⁶⁷ Richard Elliot Benedict, "The High Dam and the Transformation of the Nile", *Middle East Journal*, Vol: 33, No: 2, Spring 1979, 121-122 vd.

⁶⁸ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A. HUS.), 382/103, (9 L 1315 [3 Mart 1898]).

⁶⁹ TNA., FO., Nr: 407/144 (Part LII, Affairs of Egypt), "Lord Cromer to the Morquess of Salisbury", Cairo-15 December 1897, July to December 1897, 95, 103.

⁷⁰ BOA. Y.A.HUS. 429/34, (20 Muharrem 1320 [29 Nisan 1902]).

birçok İtalyan taş ustasının yanı sıra çeşitli milletlerden on bin kadar usta ve amele dört yıl boyunca barajda çalışmışlardı. Büyük sandıklara benzer şekilde dört köşe kesilen taşlar tahminen iki yüzden fazla lokomotif ve maçuna ile yerine yerleştirilerek güçlü tulumbarlarla temellerin suları geceli gündüzlü tahliye edilmişti. Seksen bin ton çimento sarf edilen barajın bazı kısımlarının temeli yirmi dört metreye kadar indirilmiş ve bütün temel, yerli kırmızı granit kayalar üstüne atılmıştı. Asvan Barajı ve diğer yatırımların Mısır ekonomisine olan katkılarını da değerlendiren Ahmed Muhtar Paşa, durumu şöyle izah etmişti:

“[...] Buraya geldiğim zaman hükûmetin vâridâtı dokuz buçuk milyon Mısır lira[sı] râddesinde iken şimdiye kadar hayli vergiler afv olunmakla beraber el-yevm vâridât on iki milyon lira râddesinde olup her sene üç beş yüz bin lira vâridât dahi arttığından ihtiyât sandığına konuluyor. Otuz sene evvel buranın hâli bizden çok fenâ ve dâima otuz kırk maaş tedâhülde imiş. Şimdi ise her ayın otuzuncu günü maaş vermekle beraber ihtiyât sandığında dört milyon liradan ziyâde paraları vardır. Bu ise ancak hüsn-i idâre sâyesinde olduğu vâreste-i arz u beyân olmakla ol-bâbda [...]”

Netice itibarıyla Mısır’daki İngiliz yatırımlarının vilâyetin gelirlerini artırdığı Osmanlı makamlarının da kabul ettiği bir husustu. Ancak şüphesiz bu, aynı zamanda bölgedeki Osmanlı varlığını da günden güne azaltan bir durum olmaktaydı.

Ahmed Muhtar Paşa, fevkalade komiser olarak 4 sene evvel (1899 yılı kastediliyor) barajın temelini atan İngiltere Kralı’nın (VII. Edward/1901-1910) kardeşi olan Connaught Dükü’nün (Prens Arthur/ Arthur William Patrick Albert Windsor/Connaught ve Strathearn Dükü, 1850-1942) bu defa tekrar Mısır’a gelerek açılışı yapacağını bildirmekteydi.⁷¹ Ahmed Muhtar Paşa’nın bu raporunun tarihi 20 Kasım 1902’dir. Daha evvel 29 Nisan 1902’de (20 Muharrem 1320) baraj hakkında bir rapor kaleme aldığını vurgulayarak bu ikinci raporu kaleme aldığını belirttiği bilgisinden hareket edildiğinde şayet bu bahsi geçen tarihler arasında yazışma trafiği gerçekleşmemişse Asvan Barajı’nın Osmanlı diplomasi gündeminde yeteri kadar yer aldığı söylenemez. Rapordaki bilgilere yeniden dönülecek olursa buna göre Prens Arthur resmî açılışı 10 Aralık (Kanunievvel) 1902’de yapacaktı. Prens, temel atma merasimini İngiliz memurlarla sade bir şekilde yapmasına rağmen açılışa yerli ve yabancı iki yüz kişi davet edilmişti. Planlara göre Aralık ayının dördünden on ikisine kadar davetliler Kahire’den önce Asvan’a sonra da Asyut’a tren ve vapurlarla gelecek, programdan sonra ise Kahire’ye dönüp, orada ağırLANACAKTI. Paşa, davetliler arasında kendisinin de olduğunu Dersaâdet’e bildirmekteydi.

Ahmed Muhtar Paşa, konuya dair ilerleyen günlerde yeni bir rapor daha kaleme aldı.⁷² Buna göre 4 Aralık 1902 (21 Teşrinisani 1318) Perşembe günü bütün davetliler ile birlikte baraj bölgelerine gidilmiş, 15 Aralık 1902’de geri dönmüştü. Hidîv Abbas Hilmi Paşa’nın yanı sıra davetliler arasında Dük ve Düşes Arthur, Lord Cromer ve eşi, Sir W. Garstin, Sir Ernest Cassel, Sir John Aird, Mısır Bayındırlık Bakanı Hüseyin Fahri Paşa başta gelmekteydi.⁷³ Mısır Bayındırlık Bakanı ile Hidiv Fransızca, Dük Prens Arthur ise İngilizce birer konuşma yapmıştı. “Bu işin şu son taşını Hidîv Abbas Hilmi Paşa’nın Onuncu Sene-i Hükûmetinde Düşes Connaught Koydu” ibaresinin İngilizce yazılı olduğu son taşın Düşes tarafından yerine konulmasından sonra Hidîv ve Dük tarafından projedeki müteahhit, mühendis ve diğer görevlilere nişanlar verilerek oradan Asyut’a gidilmişti. Ahmed Muhtar Paşa ayrıca projenin

⁷¹ BOA. Y.A.HUS. 437/126; Yıldız Perakende Evrakı Müfettişlikler ve Komiserlikler Tahrirâtı (Y.PRK.MK.), 11/88. (18 Şaban 1320 [20 Kasım 1902]).

⁷² BOA. Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı (A. MTZ (05)), 15/20, (16 Ramazan 1320 [17 Aralık 1902]).

⁷³ Neef, “England’s Greatest Enterprise”, 46.

toplamda 6 milyon İngiliz lirasına (sterlin) mal olduğunu ifade etmiştir. Programın akşamında Dük Arthur tarafından barajın mühendisi William Willcocks'a ve diğer yetkililere KCMG (Knight Commander (of the order) of st. Michael and st. George) Nişanı verilmiştir.⁷⁴

Mısır'ın Mehmed Ali Paşa döneminden itibaren bilhassa İngiliz sömürge yönetiminde barajlar ve diğer projeler sayesinde tarım ve ziraat alanlarında katettiği mesafe, kısıtlı da olsa Osmanlı Devleti'nin merkezî yayım hayatında akisler uyandırdı. Alanla ilgili bir süreli yayın olan Felahat, buna örnek olarak gösterilebilir. Kanallarda kullanılan tulumba makinelerinin konu edildiği bir yazıda (Centrifugals Pumps/Kuvve-i anî'l-Merkeziyyeli Tulumbar) kurak veya su ihtiyacı olduğu dönemlere çare hususunda Mısır, örnek gösterilmiştir.⁷⁵ Yazının şu kısmı dikkat çekicidir:

"[...] Mezrûâtımız, vatanın her hangi ikliminde olursa olsun kuraklıktan az çok müteessir olur. Yirmi beş otuz gün evvel dolaştığımız yerler ki kuvve-i inbâtiyyece en marûf ovalarımızdan madûd, her tarafından Mısır'daki kanalları andırır nehirler, dereler cereyân eder. İşte böyle bir mevkide kasabanın kenarındaki çınarın dibinde, Reji Müfettişi, Eşrâf, ve Ayân! Toplanmışlar dört adım öteden akan suyun çağlıtlarına karışan tavlanın şeş beşi arasında bir iki güne kadar rahmet inmezse (bu hâlimize göre taş inmediğine çok şükür) tütünler, mısırlar kavrulacak diyorlardı! [...]"

Filai hakkında ise uluslararası kaygılara Osmanlı basını veya kamuoyunda rastlamak pek mümkün görünmemektedir. Açıkçası Osmanlıların böylesi bir farkındalık oluşturmaktan da konjonktürel ve mantalite olarak uzakta olduğunu ifade etmek gerekir.

Sonuç

Bu çalışma, Asvan Barajı'nın yalnızca bir mühendislik projesi olarak değil, aynı zamanda İngiltere'nin Mısır'daki sömürgeci varlığını pekiştiren çok katmanlı bir yapı olarak değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Nil Nehri'nin taşkın rejimini kontrol altına almak amacıyla inşa edilen baraj, artan nüfus ve yüksek su tüketimli tarım ürünleri bağlamında dönemin ekonomik ihtiyaçlarına teknik bir çözüm sunmuştur. Bu yönüyle baraj, modern mühendisliğin sunduğu olanakların tarımsal üretkenliği artırmak ve kaynak kullanımını rasyonelleştirmek amacıyla nasıl hareket edildiğinin somut bir örneğini teşkil etmektedir. Bununla birlikte özellikle Filai Tapınağı gibi tarihi eserlerin sular altında kalma riski, kültürel mirasın korunması ile altyapı projeleri arasındaki gerilimi doğurmuş; bu bağlamda sınırlı da olsa uluslararası kamuoyunun ve sivil girişimlerin dikkatini çekmiştir. Bu durum, günümüz altyapı politikalarında da sıkça karşılaşılan "kalkınma-karşıtı değil, kültürel duyarlılık yanlısı" eleştirilerin erken bir örneği olarak değerlendirilebilir.

Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin konumu, giderek sembolikleşen ve pratikten uzaklaşan bir egemenlik anlayışıyla sınırlı kalmıştır. Ahmed Muhtar Paşa'nın Mısır'daki İngiliz yatırımlarına ilişkin detaylı raporları, Osmanlı merkezinin gelişmelerden haberdar olduğunu ve bu süreci dikkatle izlediğini göstermektedir. Ancak bu takip, esasen pasif bir gözlemcilikten öteye geçememiştir. Barajın inşası sırasında yaşanan teknik gelişmeler ve uluslararası görünürlüğü artan açılış törenleri, İngiliz hâkimiyetinin Mısır'daki kalıcılığını ve meşruiyetini pekiştirirken, Osmanlı Devleti'nin yalnızca diplomatik nezaket düzeyinde temsil edildiği bir tablo ortaya koymuştur. Ahmed Muhtar Paşa'nın yazışmalarında yer verdiği teknik ve mali

⁷⁴ İngiltere'de nişanlarla ilgili haber: *The London Gazette*, Nr: 27503, 12 December 1902.

⁷⁵ *Felahat*, Nr: 11, s. 164.

veriler, Mısır'ın ekonomik açıdan kalkındığını gösterse de bu kalkınma, Osmanlı idaresinin zayıflayan hâkimiyet alanını daha da daraltmıştır. Buna karşılık, İngiltere'nin proje üzerindeki belirleyiciliği, barajı yalnızca bir altyapı yatırımı değil, aynı zamanda sömürgeci hâkimiyetin yeniden üretildiği bir araç hâline getirmiştir. Su yönetimi, bu bağlamda teknik bir mesele olmanın ötesine geçerek, siyasi ve ideolojik bir boyut kazanmıştır. Mısır'da ve baraj projesinde görev alan kişilerin Hindistan deneyimi ise İngiliz yayılcılığında Hindistan'ın büyük bir tecrübe olduğunu ortaya koymuştur. Sonuç olarak, Asvan Barajı örneği, modern mühendislik pratikleri, emperyal stratejiler ve kültürel miras duyarlılığının kesiştiği çok boyutlu bir tarihsel olay olarak değerlendirilebilir.

Kaynakça

1. Arşiv Kaynakları

BOA., A. MTZ (05) (*Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı*).

BOA., Y.A. HUS. (*Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı*).

Y.PRK.MK. (*Yıldız Perakende Evrakı Müfettişlikler ve Komiserlikler Tahrirâtı*).

2. Yayımlanmış Arşiv Kaynakları

The National Archives (TNA), Foreign Office (FO);

Nr: 407/142 (Part L, Affairs of Egypt).

Nr: 407/143 (Part LI, Affairs of Egypt).

Nr: 407/144 (Part LII, Affairs of Egypt).

Nr: 407 (Part LIII, Affairs of Egypt).

Nr: 407/150 (Part LV, Affairs of Egypt).

Nr: 407/155 (Part LVIII, Affairs of Egypt).

Part LX, (Affairs of Egypt).

Nr: 407/157 (Part LIX, Affairs of Egypt).

3. Süreli Yayınlar

Felahat, Nr: 11.

The London Gazette, Nr: 27503, 12 December 1902.

4. Araştırma, İnceleme ve Telif Eserler

Actes du Dixième Congrès International des Orientalistes, Session de Genève 1894, Première Partie: Comptes Rendus des Séances (Session IV: Égypte et Langues Africaines). Leide: Librairie et Imprimerie E. J. Brill, 1897.

Benedict, Richard Elliot. "The High Dam and the Transformation of the Nile." *Middle East Journal* 33, no. 2 (Spring 1979): 119-144.

- Bilgenoğlu, Ali. "Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı." *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 3, no. 11 (2010): 147-161.
- Bilgenoğlu, Ali. "İngiliz Sömürgeciliğinin Mısır ve Sudan Örneğinde Karşılaştırmalı Bir Çözümlemesi." Doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2013.
- Cookson-Hills, Claire. "The Aswan Dam and Egyptian Water Control Policy, 1882-1902." *Radical History Review*, no. 116 (Spring 2013): 59-85.
- Cookson-Hills, Claire Jean. "Engineering The Nile: Irrigation and The British Empire in Egypt, 1882-1914." Doktora tezi, Queen's University Kingston, 2013.
- Crouchley, A. E. *The Economic Development of Modern Egypt*. London: Longmans, Green and Co., 1938.
- Ferguson, Niall. *İmparatorluk: Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirdiği*. Çeviren Nurettin Elhüseyni. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2015.
- Garstin, William. "Fifty Years of Nile Exploration, and Some of Its Results." *The Geographical Journal* 33, no. 2 (February 1909): 117-147.
- Goldschmidt, Arthur Jr. *Biographical Dictionary of Modern Egypt*. London: Lynne Rienner Publishers, 2000.
- Koltuk, Nuran vd., haz. *Osmanlı Belgelerinde Mısır*. İstanbul: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, 2012.
- Kutluoğlu, Muhammed Hanefi. "Kavalalı Mehmed Ali Paşa." *İslâm Ansiklopedisi* içinde, 25:62-65. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2022.
- Malhut, Mustafa. "Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi." *Tarih Okulu*, no. XIV (İlkbahar-Yaz 2013): 147-161.
- Mitchell, Timothy. *Colonising Egypt*. Berkeley: University of California Press, 1988.
- Neef, Romée. "England's Greatest Enterprise: An Analysis of British Newspaper Representations of the Aswan Dam." Yüksek lisans tezi, Uppsala Universitet, 2024.
- Özçelik, Fatih. "İngiliz İşgalinden Lozan'a Mısır (1882-1923)." Doktora tezi, Fırat Üniversitesi, 2021.

Özçelik, Fatih. "İngiltere'nin Mısır'ı İşgali ve 'Taçsız Hükümdar' Lord Cromer'in Mısır İdaresi (Eylül 1883-Mart 1907)." *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 31, no. 1 (2021): 477-494.

Özden, Canay. "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism." *Annals of Science* 71, no. 2 (2014): 183-204.

Şahin, Nesrin. "Osmanlı Dönemi (19. ve 20. Yüzyıllar) Irak Vilâyetlerinde Sulama Projeleri: Sir William Willcocks ve Sir John Jackson Şirketi'nin Faaliyetleri." Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2019.

Şenel, Şennur ve Rabar Sleman. "Sudan'da İngiliz İşgali ve Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın Layihaları." *Akdeniz Havzası ve Afrika Medeniyetleri Dergisi*, no. 1 (2019): 72-86.

Weigall, Arthur E. P. Brome. *A History of Events in Egypt from 1798 to 1914*. Edinburgh: William Blackwood and Sons, 1915.

Willcocks, William. "In Egypt During the Forty Years of the British Occupation." *Bulletin de l'Institut d'Égypte*, no. 8 (1925): 185-203.

5.İnternet Kaynakları

<https://archeologie.culture.gouv.fr/jacques-morgan/en> (E.T.: 06.03.2025).

https://en.wikipedia.org/wiki/Elwin_Palmer (E.T.: 02.05.2025).

https://en.wikipedia.org/wiki/Ibrahimiya_Canal#:~:text=The%20Ibrahimiya%20Canal%20is%20an,new%20Ministry%20of%20Public%20Works. (E.T.: 03.05.2025).

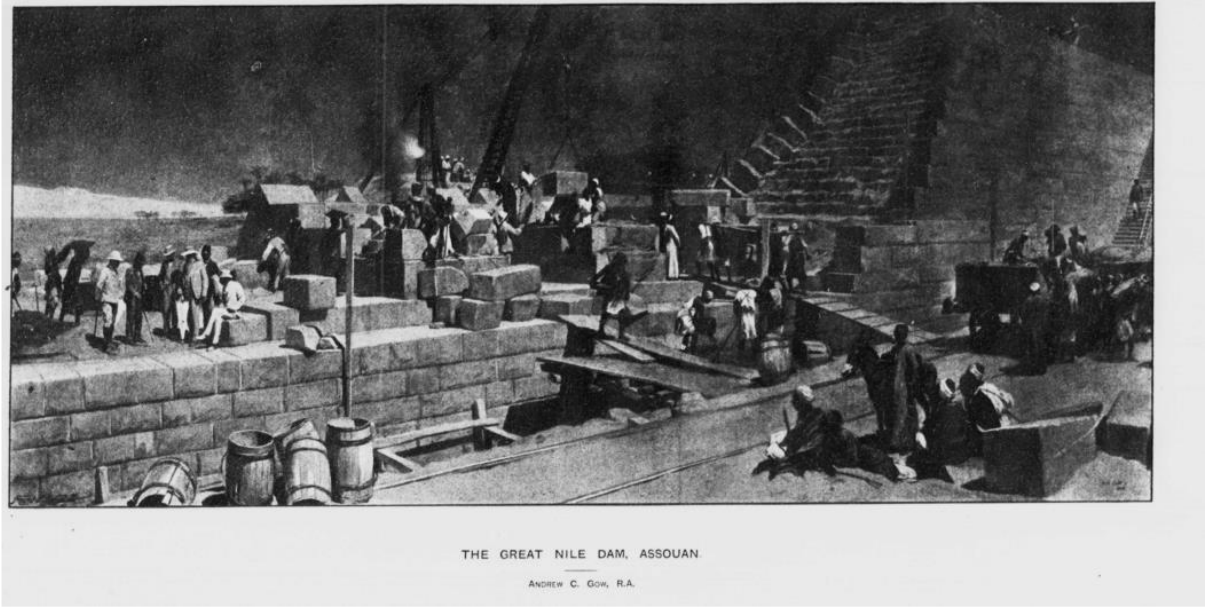
https://gracesguide.co.uk/Colin_Scott-Moncrieff E.T.: 12.03.2025.

<https://www.erih.net/how-it-started/stories-about-people-biographies/biography/aird> (E.T.: 03.05.2025).

<https://www.gettyimages.com.au/photos/aswan-dam> (E.T.: 23.04.2025)

Ekler

Ek 1. Andrew C. Gow tarafından çizilen, Asvan Barajı'nın inşası temalı resim.⁷⁶



Ek 2. Asvan Barajı inşaat çalışmaları sürerken.⁷⁷



⁷⁶ Neef, "England's Greatest Enterprise", 44.

⁷⁷ Neef, "England's Greatest Enterprise", 48, Asvan Barajı hakkında bir galeri için bkz: <https://www.gettyimages.com.au/photos/aswan-dam> (E.T.: 23.04.2025)

Summary

This study explores the Aswan Low Dam (1898–1902) as a major British colonial modernization project in Egypt, situated within the broader imperial and geopolitical transformations of the late 19th and early 20th centuries. While Egypt formally remained under Ottoman sovereignty as a Khedivate, the British occupation in 1882 effectively rendered the country a colonial dependency. The construction of the Aswan Dam stands as a critical juncture where technological ambition, imperial governance, and economic restructuring converged, reflecting Britain's growing dominance over the Nile Valley and the concomitant erosion of Ottoman influence in the region.

The dam project was orchestrated under the direction of high-ranking British colonial administrators with previous experience in British India—most notably Lord Cromer (Evelyn Baring), engineer William Garstin, and irrigation specialist William Willcocks. Designed as the largest gravity dam of its time, the structure extended nearly two kilometers across the Nile near the town of Aswan. Its primary aim was to regulate the seasonal inundation of the river, improve perennial irrigation, and expand agricultural output—especially cotton production, which was vital to British industrial interests. The project's technical scope, labor organization, and material procurement reflected the imperial capacity to marshal vast resources across colonial territories.

The Aswan Dam thus became not only a key instrument of economic modernization but also a visual and material assertion of British imperial authority. Its construction was financed and implemented by British firms, most notably John Aird & Co., and involved thousands of workers, including local Egyptians and European specialists. While praised in Britain and among pro-colonial circles as a feat of modern engineering, the dam also provoked concerns regarding transparency, resource allocation, and environmental consequences. Ottoman authorities, marginalized from the decision-making process, remained largely observers. Ahmed Muhtar Pasha, the Sultan's special commissioner in Egypt, submitted periodic reports to Istanbul detailing the dam's progress, critiquing the absence of international bidding, and highlighting both the political symbolism and the economic ramifications of the project.

The ceremonial aspects of the dam's opening further illustrate the performative dimensions of British rule in Egypt. The foundation stone was laid by Prince Arthur, Duke of Connaught, in 1898, and the inauguration in 1902 featured the same royal figure, alongside British officials and engineers who were publicly honored for their contributions. These events functioned as spectacles of imperial legitimacy, reinforcing British claims to benevolent, technocratic rule while relegating Egyptian and Ottoman actors to secondary roles.

Importantly, the dam's unintended consequences also foreshadowed future tensions between infrastructure development and cultural preservation. The rising reservoir threatened to submerge several ancient archaeological sites, including the Philae Temple Complex. Though extensive heritage protection efforts would only be realized decades later—especially during the construction of the Aswan High Dam in the 1960s with UNESCO's intervention—the initial flooding marked the beginning of debates surrounding the impact of large-scale modernization projects on Egypt's antiquities. In the late Ottoman period, however, such concerns were largely absent from official discourse.

In conclusion, the Aswan Dam should be understood not merely as a technical infrastructure project but as a reflection of British colonial policy in Egypt. The efforts to preserve the Philae Temple stand as a significant example of the intersection of modern engineering, international concern for cultural heritage, and local geopolitical dynamics.