

Sultan Abdülmecid Döneminde (1839-1861) Tuna-Karadeniz Arasında Kanal Açma Teşebbüsü

Erdoğan KELEŞ*

Özet

Osmanlı Devleti, çok geniş bir coğrafyada Karadeniz, Akdeniz, Hazar Denizi, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'nun yanı sıra bu denizlerle bağlantısı olan pek çok nehir ve ırmağın da hakimi olmuştur. Bu sayede denizler ve nehirler üzerinden yapılan ticareti kontrol altına almıştır. Devletin güçlü olduğu dönemlerde ticaret yollarının kullanımı ile ilgili bir sıkıntı yaşanmazken, 18. yüzyıldan itibaren Rusya'nın Karadeniz'e inmesiyle birlikte bu durum değişmeye başlamıştır. Özellikle Rusya'nın Tuna nehri üzerindeki ticari faaliyetleri engellemeye yönelik girişimleri bu ticaretin batıdaki ortakları olan Avrupa devletlerini yeni suyolları arayışına sevk etmiştir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Tuna nehri kıyısındaki Boğazköy'den Karadeniz kıyısındaki Köstence'ye kadar uzanan bir kanalın açılması bu bağlamda gündeme gelmiştir. Kanal açma teşebbüsleri özellikle Sultan Abdülmecid döneminde (1839-1861) yoğunluk kazanmış ve 1856 senesinde bu imtiyaz bir İngiliz müteşebbisi olan Thomas Wilson ile ortaklarına verilmiştir. Ancak Avrupa devletleri arasındaki politik ve ticari çıkar çatışmaları bu projenin gerçekleşmesine engel olmuş, verilen imtiyaz kullanılamamıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Sultan Abdülmecid, Tuna, Karadeniz, su kanalı.

Canalize Attempt Between Danubian-Black Sea During The Reign of Sultan Abdülmecid (1839-1861)

Abstract

*The Ottoman Empire dominated to the Black Sea, the Mediterranean Sea, the Caspian Sea, the Red Sea and the Indian Ocean in very wide a vast geography, as well as many rivers and rivers linked to these seas. In this respect, the trade made over the seas and rivers is under control. While there is no problem with the use of trade routes during periods when the state is strong. At the beginning of the 18th century this situation has begun to change with the rise of Russia to the Black Sea,. Especially, Russia's attempts to prevent commercial activities on Danube river have led European states, which are western partners of this trade, to search for new waterways. In the middle of 19th century a channel project has come to order extending from Boğazköy along the Danube river; to Köstence along the Black Sea. Attempts to open the channel were intensified especially during the reign of Sultan Abdülmecid (1839-1861) and in 1856 government concession was given to partners with Thomas Wilson, an English entrepreneur. However, political and commercial conflicts of interest between the European states prevented this project from taking place and the concession was not used. **Key Words:** Ottoman State, Sultan Abdülmecid, Danubian, Black Sea, water canal.*

* Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ekeles@mu.edu.tr

Giriş

Osmanlı Devleti, çok geniş bir coğrafyaya yayılmış olmanın verdiği avantajların yanında dezavantajlar da yaşamıştır. Sınırlarının Hazar Denizi'nden Adriyatik'e, Karadeniz'den Kızıldeniz'e ve Azak Denizi'nden Basra Körfezi'ne kadar uzanmış olması büyük bir su coğrafyasının etkisi altına girmesine neden olmuştur. Bu geniş coğrafi alanda üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı Devleti, Tuna, Nil, Fırat, Dicle, Sakarya, Kızılırmak, Yeşilirmak, Çoruh, Seyhan, Ceyhan ve Menderes gibi irili ufaklı pek çok nehir üzerinde tarım, ticaret ve taşımacılık başta olmak üzere stratejik öneme sahip ticari ve askeri faaliyet yürütmüştür¹. Devletin kuruluşu döneminden itibaren sahip olunan coğrafi konumun avantajlarından en iyi şekilde yararlanma yoluna gidilmiştir. Özellikle 16. yüzyıldan itibaren nehirler ve ırmakların daha verimli kullanılabilmesi birçok fikir ve proje üretilmiştir. Bunlar arasında ilk akla gelenler Don-Volga üzerinden Karadeniz/Azak Denizi ile Hazar Denizi'nin birleştirilmesi²; Marmara'nın Sakarya Nehri ile Sapanca ve İznik gölleri üzerinden Karadeniz'e bağlanması³; Asi ve Fırat nehri üzerinden Akdeniz'in Basra Körfezi'ne bağlanması ve Kızıldeniz ile Akdeniz'in ise Süveyş Kanalı⁴ ile birleştirilmesi projeleridir. Yine Payas ve Birecik limanlarının Fırat Nehri üzerinden Basra Körfezi'ne bağlanması⁵, Kızılırmak ile Karadeniz⁶, Tuna/Boğazköy ile Karadeniz/Köstence arasında⁷ kanal açma girişimleri de bu kapsamda dikkati çeken diğer projelerdir.

1 Dicle-Fırat üzerindeki ticari ve askeri faaliyetler hakkında örnek bir çalışma için bkz. Tuncay Ögün-Halit Baş, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı", **History Studies**, Vol. 8, Issue. 3 (September 2016), s.83-109.

2 Don-Volga-Hazar Denizi'nin birleştirilmesi projesi hakkında bkz. Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi**, Cilt: 3, (Yay. Haz: Mümin Çevik), İstanbul 2010, s.941-942; Ahmet Refik, "Sokullu Mehmed Paşa'nın Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı Teşebbüsü-1", **Edebiyat-ı Umumiyye Mecmuası**, Sene: 1, Numara: 6, (H.1335/R.1332), s.124-126; Ahmet Refik, "Sokullu Mehmed Paşa'nın Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı Teşebbüsü-2", **Edebiyat-ı Umumiyye Mecmuası**, Sene: 1, Numara: 7, (H.1335/R.1332), s.139-141; Ahmet Refik, "Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı ve Ejderhan Seferi", **TOEM**, Sene:8, Numara: 43, (1332), s.1-14; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, Cilt: III, Ankara 1995, s.35-37; Halil İnalcık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", **Belleten**, Cilt: XII, Sayı:46, (Belleten'in 46 Sayısından Ayrı Basım), TTK, Ankara 1948, s.379-383; Akdes Nimet Kurat, **Rusya Tarihi, Başlangıçtan 1917'ye Kadar**, Ankara 1993, s.159-160.

3 Marmara-Sapanca-Karadeniz'in birleştirilmesi projesi hakkında bkz. Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi...**, s.38-39; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Sakarya Nehrinin İzmit Körfezine Aktılmasıyla Marmara ve Karadeniz Birleştirilmesi Hakkında Vesika ve Tetkik Raporları", **Belleten**, Cilt: VI, Sayı: 14-15, (Ankara, Nisan-Temmuz 1940), s.149-157; Safvet, "Karadeniz-İzmit Körfezi Kanalı", **TOEM**, Cüz: 15, (1328), s.938-956.

4 Bu konuda bkz. Durmuş Akalın, **Süveyş Kanalı, Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi**, Yeditepe, İstanbul 2015.

5 Bu konu hakkında bkz. Ahmet Yiğit, "Osmanlı Devleti'nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat'a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayntab Şer'iyye Sicillerinden Bazı Belgeler", **38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi (10-15 Eylül 2007-Ankara) (38. ICANAS), Bildiri Kitabı, VII. Cilt**, Ankara 2012, s.3397-3418.

6 Ebul Faruk Önal-Osman Doğan, **Bir Osmanlı Maden Müdürünün Kızılırmak Projesi 1848**, İstanbul 2011.

7 Kanal projesiyle ilgili Mihail P. Guboğlu (bkz. a.g.m.) bir yazı kaleme almıştır. Çalışmasını Avrupa ve Romen kaynakları ile Romen basınında yer alan haberler üzerinden yapan Mihail P. Guboğlu, bu konuda Osmanlı Arşivi'nde yer alan belgeleri ayrıntılı olarak kullanmamıştır. Sadece İrade, Dahiliye tasnifinde yer alan (s.225/not:40) bir belgenin numarasını zikretmek suretiyle arşivde Tuna-Köstence kanalı hakkında başka

Bu tür projelerin altında yatan temel düşünce çoğunlukla hızla artan ticari ve askeri ihtiyaçların en kısa yoldan ve en az masrafla karşılanması olmuştur. Bunun yanı sıra devletlerin stratejik olarak birbirlerine üstünlük sağlama düşüncesi de bir başka etkindir. Fakat bu projelerin tamamı gündeme geldikleri dönemdeki ekonomik, politik veya kişisel nedenlerle uygulanamamıştır.

Tuna-Karadeniz Arasında Kanal Açma Teşebbüsü

Avrupa'nın Volga'dan sonra en uzun nehri olan Tuna, 1774 mil uzunluğunda olup Avrupa'nın kalbindeki Schwazwald'dan (Almanya) doğarak⁸ Romanya'daki Kili (Kilia/Chilia/Kilija/Tulca/İsakçı), Sfantul George (Hızırilyas) ve Sulina (Solina/Sünne) ağızlarından Karadeniz'e dökülür. Batı'dan Doğu'ya doğru su akışı yılda 228 milyar metreküptür ki bu oran Avrupa'daki diğer nehirlerle göre oldukça yüksektir. Öyle ki 19. yüzyılda nehrin Regensburg'dan Sulina'ya kadar 1477 millik kısmında 1500 tona kadar buharlı gemiler işleyebilmekteydi. Tuna'nın, Galati (Galatz/Kalas) limanına kadar 93 mil uzunluğundaki kısmında ise 8000 ilâ 10.000 tonluk daha büyük gemiler seyrüsefer etmekteydi⁹.

Özellikle 18. yüzyıldan itibaren Rusya'nın Balkanlar'a yönelmesiyle birlikte Tuna nehri üzerindeki taşıma, ulaşım ve ticari faaliyetlerde aksamalar meydana gelmeye başlamıştır. Rusya'nın kışkırtmaları yüzünden bölgenin adeta bir savaş alanı haline gelmesi taşımacılık faaliyetlerini ciddi anlamda sekteye uğratmaya başlamıştır. Almanya'ya kadar bütün Orta Avrupa'nın temel ihtiyaçları Karadeniz ticaretinin en önemli nakliye kollarından olan Tuna nehri üzerinden küçük gemilerle karşılandığı için bu durum gıda maddeleri başta olmak üzere Avrupa'da temel tüketim maddelerinin karşılanmasında zorlukların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durum karşısında Avusturya, Fransa ve İngiltere hükümetleri nehrin uygun noktalarından Karadeniz kıyılarına yeni kanallar açmak suretiyle Tuna'nın ağızını kapatarak ticarete sekte vuran Rusya'nın ticari ablukasını kırmaya çalışmışlardır.

Esasında Tuna ile Karadeniz arasında kanal açma veya bağlantı kurma fikri oldukça eskidir. Bu fikrin ortaya çıkmasının nedenlerinden birincisi, Tuna deltasını oluşturan üç ana kol üzerindeki gemi seyahatinde ortaya çıkan zorluktur. Bu üç kol ise Kilia, Sulina ve St. George boğazlarını oluşturmuştur. İkinci neden kanalın ekonomik ve ticari getirisininin

belgelerin bulunabileceğine vurgu yapmıştır. Mihail P. Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", **Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, (Yay. Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar), İstanbul 1995, s.217-247.

⁸ Tuna; Latince Danubius, Yunanca Istros, Geto-Dakça Donaris, Romence Dunarea, Slavca Dunav, Macarca Duna, Almanca Donau, Fransız ve İngilizce Danube olarak adlandırılan nehre Türkler tarafından verilen isimdir. Mihai Maxim, "Tuna", **DİA, Cilt: 41**, s.372-374.

⁹ Nicolas Spulber, "The Danube-Black Sea Canal and the Russian Control over the Danube", **Economic Geography, Vol. 30, No.3** (Jul., 1954), s.236.

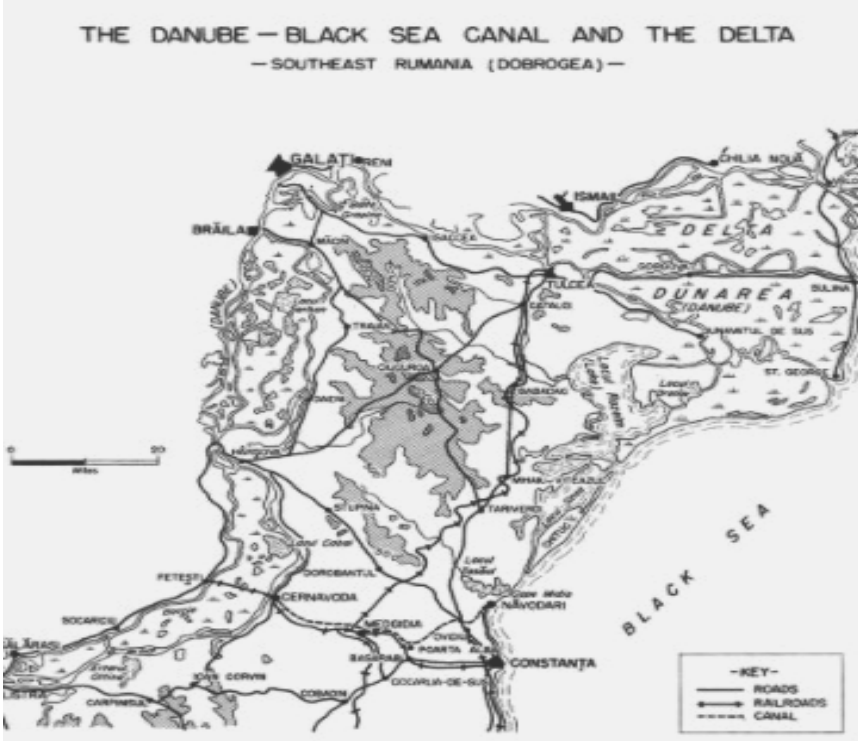
yüksek olması, üçüncü neden ise ticaret gemilerinin yüklenmesi ve boşaltılmasında yaşanan sıkıntılardır. Çünkü nehrin bazı kesimlerinde derinliğin azlığı veya çokluğu gemiler için tehlike oluşturmaktaydı¹⁰. Bu yüzden Tuna'dan Karadeniz'e kanal açma fikrinin Roma İmparatorluğu zamanına kadar gittiği iddia edilmiştir. Bu iddia Avrupalı devletlerin kanal açma çabalarına ilham kaynağı olmuştur. Mühendislerin raporlarında böyle bir kanalın varlığına işaret edilmiştir. Romalılar zamanında Köstence ile Tuna'nın güneyindeki Axiopolis arasında yer alan ve Trayanval (Traya'nın dalgası veya Vallums) adı verilen 59 km uzunluğundaki derin hendeklerin bu amaçla açıldığı ileri sürülmüştür. Hatta bu mühendislerden Marsili'nin eserleri ile Gibbon'un haritasında ve d'Anville'nin eski coğrafyasında kanalın gösterildiği iddia edilmiştir. Bir diğer Travanyal'in ise Osmanlı toprakları içerisinde yer alan Bucak, Galati, Belgrad ve Çadır-Lunga arasında olduğu ifade edilmiştir¹¹. Bu yüzden Evliya Çelebi'nin de ünlü seyahatnamesinde bu kanallardan şu şekilde bahsetmesi Romalılar döneminde gerçekten de Tuna'dan Karadeniz'e bazı kanallar açıldığını göstermektedir¹²: *“Eski zamanlarda kafirler İstanbul tekfuru korkusundan ve düşman kıran Tatar derdinden bu Köstence'den ta Karasu yakınında Tuna Nehri azmağından büyük bir hendek kesip Tuna Nehri'ni Karaharman'a akıtıp Babadağı ve Tulca kalesi ve Beştepe adlı yer ada halinde kalmış idi. Hala insanların geçit yeri üzerinde hendek kenarında olan yapı kalıntıları kuleler bellidir. Bu taraflarda olan köylerin yapıları anılan hendeğin taşlarıyla imar olmuştur.”*

10 Spulber, a.g.m., s.239.

11 Guboğlu, a.g.m., s.217-218; Bkz. Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE), Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN), Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1, (1862-1879), (Mr. Leahy's in 13 Eylül 1855 tarihli “Mr. Leahy's Report of the Danube Canal” başlıklı iki sayfalık raporu) ve “Prospectus the Danubian Canal Company” başlıklı iki sayfalık beyannamede Roma kanalına dair izahat vardır. (Bundan sonra “AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1”) şeklinde gösterilecektir.

12 Evliyâ Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahâtnamesi, 1-6. Kitaplar**, (Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), YKY, İstanbul 2016, s.3/264.

Harita 1: Tuna-Karadeniz Kanalı ve Deltası (Kaynak: N. Spulber, s.240)



Rusların önce 1812 Bükreş Antlaşması'yla Tuna ağızlarına ortak, 1829 Edirne Antlaşması ile de aynı boğazların tam sahibi olmaları Avrupalı tüccar ve yolcuları zor durumda bırakmıştır. Özellikle 1834'ten itibaren Letea Adası'nda uygulamaya koydukları sıkı karantina yük ve yolcu gemilerinin geçişini engellemeye başlamıştır. Tuna deltasını kontrol etmek amacıyla nehrin bazı noktalarına yaptıkları askeri tahkimat daha da artmıştır. İşte bu tür engeller Avrupalı çevrelerde Boğazköy-Köstence arasında Trayanval hendekleri boyunca bir kanal açma fikrini ortaya çıkarmıştır. Fransız diplomatı Charles de Bois, 15 Mayıs 1834 tarihli raporunda söz konusu kanalın konumu bakımından dünyanın en avantajlı güzergâhlarından birisi olacağını, bu sayede İstanbul'a daha güvenli ve kestirme bir yol açılacağını ifade etmiştir. Mustafa Reşit Paşa gibi dönemin önde gelen Osmanlı devlet adamlarınca da benimsenen bu proje kimi çevrelerce gerçekleşmesi mümkün olmayan bir hayal olarak görülmüştür. Örneğin 1837'de Osmanlı hizmetinde olan Alman zabıtlardan Helmuth von Moltke ve Baron Karl von Vincke Olbendorf, arazinin çetin, taşlık, bataklık, sazlık, engebeli ve göllerle kaplı olduğu için bu projenin

gerçeklemesinin imkânsız olduğunu rapor etmişlerdir¹³.

Tuna nehrinde ticareti aksatan başlıca etken her ne kadar Rusların baskısı olsa da zaman zaman Sünne Boğazı'nın çamurla dolması da gemilerin geçişini engellemekteydi. Bu durumları gerekçe gösteren Avusturya hükümeti uzman bir mühendis olan General Birago'dan Tuna-Köstence su kanalı projesi hakkında bir rapor hazırlamasını talep etmiştir. Verilen bu görev üzerine General Birago, Tuna nehri kıyısındaki Boğazköy'den (Çernovada)¹⁴ Karadeniz kıyısındaki Köstence'ye kadar bir kanalın (Silistre Kanalının) açılabileceğini bildirmiştir. 28 Şubat 1839 tarihli raporuyla, kısa süre önce (21 Şubat 1839) yayınlanmış olan Prusyalı Baron Karl von Vincke Olbendorf'un projenin uygulanamaz olduğuna dair raporuna yanıt vermiştir. General Birago, kanal için en iyi güzergâhın Karasu vadisi olduğunu belirtmiştir. Baron Vinke, vadinin başlangıcına denk gelen en alçak noktanın deniz seviyesinden 161 Paris fiti (feet) yüksekliğinde olduğunu belirtmişken, General Birago bu orana ihtiyatlı yaklaşılması gerektiğini öne sürmüştür. Ayrıca Vinke'nin raporunda nehir ile deniz arasındaki mesafenin 3000 yarda olarak gösterildiğini ama bu mesafenin ölçülmeyip göz kararıyla tespit edildiğini ifade etmiştir. Karasu vadisi düzlüğünde tabanı Tuna'nın seviyesinden 19 fit yükseklikte eski çağlardan kalma bir gölün varlığını tespit etmiştir. Karasu gölü denilen ve büyük sellerin yaşandığı dönemlerde su baskınlarına uğrayan bu göl ile Tuna'nın yüzeyi arasındaki farkın 10 Paris fitine eşit olduğunu hesaplamıştır. Ancak tam bir ölçüm yapamadığından Karasu gölünün Tuna'dan mı yoksa daha yüksek bir kaynaktan mı beslendiğini tespit edemediğini belirtmiştir. Esasında Karasu gölünün bir başka kaynak tarafından beslense bile yılda birkaç kere taşan Tuna'nın yine de gölü suyla doldurduğunu belirtmektedir. Baron Vinke'nin, vadi tabanının çamurla kaplı olduğu, vadiyi kaplayan kireç taşlarının ve toprağın geçirgen yapısı nedeniyle kanalda su tutmanın mümkün olamayacağı yönündeki tespitlerine de karşı çıkmıştır. Doğal göllerden istifade etmenin yanı sıra yağış oranı oldukça yüksek olan vadi boyunca sarnıçlar ve su depoları inşa edilerek kanal için gerekli suyun depolanabileceğini öne sürmüştür. Baron Vinke'nin, vadinin başlangıcındaki dağ tepesinin batısında bulunan düz oluk biçimindeki dar ve derin vadinin sahile doğru yarım mil kadar uzanan duvarlarının sular tarafından oluşturulmuş bir yapı olduğu fikrine bölgedeki eski bir söylentiye dayanarak karşı çıkmıştır. Söz konusu söylentiye göre eski çağlarda Tuna'dan Karadeniz'e çıkış sağlayan bir kanal zaten mevcuttu ve bu kanal zamanla suların taşıdığı kil ve alüvyonlarla kapanmıştı. Birago'nun iddiasına göre bu husus bölgede bulunmuş eski yazıtlarda da kayıtlıydı. Karasu vadisi de zaten Tuna'nın ağızlarından birinin bu şekilde kapanması sonucu oluşmuştu.

Baron Vinke, kanal inşası için iki güzergâh tespit etmiş, birincisinin Karasu gölünden denize doğru kazılabileceğini, ikincisinin ise en kısa noktadan başlamak üzere Tuna'dan denize doğru açılabilceğini belirtmiş fakat eldeki teknik ve mali imkânlarla bu külfetli

¹³ Guboğlu, a.g.m., s.219-220.

¹⁴ Boğazköy'ün adı pek çok kaynakta ve kanal projelerinde farklı şekillerde verilmiştir. Çernovada, Cherrawoda, Tehernavoda, Charnewoda, Czernivoda.

işi gerçekleştirmenin imkânsız olduğunu belirtmişti. Buna karşılık olarak General Birago, başarılı olabilmek için hattın nereye yapılacağına karar verilmesinin en önemli sorun olduğunu ifade etmiştir. Çünkü Karasu gölü Tuna'dan değil daha yükseklerden beslendiği için açılacak kanalın su ile doldurulmasında sadece bu göl kullanılmayacaktır. Ayrıca kanalın daima su ile dolu olması da gerekmemektedir. Mesela Lombardy kanalları toprak sulamaya ihtiyaç duyulmadığında su ile doldurulmamaktadır. Dolayısıyla Karasu vadisinde inşa edilecek su kanalı da ihtiyaç duyulduğunda yapılacak bentler arasına suyun doldurulması ve gemilerin hareketinin sağlanması şeklinde kullanılabilir. Bu kanalda genişliği 25, uzunluğu ise 150 fit olan gemiler seyahat edebilecektir. Her gün bu büyüklükte 10 geminin kanalı kullanması halinde ihtiyaç duyulan günlük su miktarı ise 4000 cubic (kübik) civarındadır. Baron Vinke'nin Karasu gölünün su kanalını doldurmakta yetersiz kalacağı fikrine karşı çıkan General Birago, bunun normal bir maliyette bile buhar motorları vasıtasıyla karşılanabileceğini belirttikten sonra İngiltere'de bu işi yapabilecek makinelerin var olduğunu ifade etmiştir. Hatta bu iddiasını ispatlamak için İngiltere'de 140 fit yüksekliği ve 8 mil uzunluğu olan Ashby-de-la-Zouch kanalının suyunun yetersiz olduğunu ve bu kanala suyun iki buhar motoru tarafından sağlandığını, Thames nehrine gelen gemilerin ise bu sayede geçiş yaptığını belirtmiştir. Ayrıca bir motor ve birkaç küçük güçteki su buharı motoru ile Thames nehrinden şehre su verildiğini ifade etmiştir. Baron Vinke, kanal açılması hususunda ikinci yolun tercih edilmesiyle yani en kısa noktadan Tuna ile deniz arasında kanal açılması halinde 1829 Edirne (Adrianople) Antlaşması ile ortadan kalkmış olan Türkiye ile Rusya arasındaki sınırın, kanalın ağzının kum ile dolması sonucu tekrar oluşacağını ve kanalın gemi geçişine kapanacağını ileri sürmüştür. Hatta Tuna'nın denize döküldüğü yerdeki orijinal ağzının Galatz olmadığını, 20 millik arazinin alüvyonla dolması sonucu oluştuğunu belirtmiştir. Yani Baron Vinke, su kanalının ve deniz kıyısında inşa edilecek limanın kısa zamanda çamurla dolacağını ileri sürmüştür. General Birago ise güzergâh üzerinde yer alan göllerin mevcudiyetini ve çamurla dolmamış olmasını gerekçe göstererek bu fikre karşı çıkmıştır. Yine Baron Vinke'nin yapılacak kanal ile Tuna nehri üzerindeki seyahatlerin mesafesinin 30 mil kısılacağı iddiasına karşı çıkan General Birago, Çernovada'dan Galati'ye (Galatz) ve oradan İstanbul'a kadar uzayacak yolun hesaplanması gerektiğini, bu durumda yolun en az 50 mil kısılacağını ifade etmiştir. Sonuç olarak General Birago, yapılması düşünülen kanalın yerel şartlar ve getireceği fayda üzerine kurgulanması halinde son derece yararlı olabileceğini belirttikten sonra tahmini bir masraf çıkarmıştır. İngiltere'de bulunan Caledonian kanalı ile kıyaslama yaptığında 4.000.000 guldenlik (Flemenkçe altın para) bir masraf öngörmüştür. Ancak İngiltere'deki yüksek işçi ücretleri ve maliyetleri dikkate alındığında bunun 3.000.000 guldene veya 250.000 pounda karşılık gelebileceğini tahmin etmiştir¹⁵.

Avusturya hükümeti General Birago'dan aldığı bu rapora rağmen kanal açılması

¹⁵ AMAE, CADN, *Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1*, (General Birago'nun 28 Şubat 1839 tarihli "General Birago on the Projected Canal Between the Danube and the Black Sea" başlıklı 7 sayfalık raporu).

için herhangi bir teşebbüste bulunmamıştır. Zira bu sırada bölgede uluslararası dengeler değişmiş Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanının bastırılmasından sonra boğazların ve Karadeniz'in güvenliği Avrupalı devletlerin düzenleyeceği bir konferansa havale edilmiştir. Bu kapsamda İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan 1841 tarihli Londra Boğazlar Sözleşmesi'yle boğazlar savaş gemilerinin geçişine kapalı ticaret gemilerinin geçişlerine açık hale getirilerek Osmanlı Devleti'nin kontrolüne bırakılmıştır. Karadeniz tarafsız hale getirilmiş, Karadeniz limanlarında ve bölgedeki nehirlerde ticaret yapma hakkı Osmanlı Devleti'nin iznine tabi kılınmıştır¹⁶. Böylece bir süreliğine de olsa Tuna nehri üzerindeki Rus baskısına son verilmiştir.

Rusya'nın 1849'da Macar Mültecileri ve 1850 senesinde ise Kutsal Yerler Meselesi'ni gündeme getirerek Osmanlı Devleti üzerinde baskı kurmaya çalışması Karadeniz kıyısındaki ticari faaliyetlerin yeniden sekteye uğramasına ve Tuna nehri üzerindeki rejimin tartışılır hale gelmesine neden olmuştur. Böylece bir süreliğine unutulmaya terk edilen kanal açma fikri de yeniden gündeme gelmeye başlamıştır. Konu Osmanlı Devleti'nin en üst düzey idari organlarından olan Meclis-i Mahsus'un 8 Ocak 1851 tarihli toplantısında ele alınmıştır. Öncelikle Tuna nehrinden Köstence veya Varna'ya kadar bir kanal açılması ya da sorunun bir demiryolu inşasıyla aşılması ile ilgili teklif değerlendirilmiştir. Demiryolu veya kanal açılmasının politik ve mali açılarından ciddi sonuçlar doğuracağı, hangi seçenek tercih edilirse edilsin güzergâh üzerindeki mülklerin değer kazanacağı ve ahalinin refah seviyesinin artacağı ifade edilmiştir. Bir başka görüşe göre Tuna nehri üzerindeki ticari faaliyetlerin durmasıyla birlikte Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü sahil ile Memleketeyn arasında yapılan ticaretin yönü değişecek, bu sayede Osmanlı Devleti'nin liman ve nehirleri önem kazanarak bölge ticaretin merkezi haline gelecektir. Bu toplantıda kanalın veya demiryolunun güzergâhının neresi olması gerektiği hususu da tartışılmıştır. Tuna nehrinin, Osmanlı topraklarından geçen kısmının ortasında yer alan Boğazköy'den Köstence'ye kadar uzanacak bir kanal açılması düşünülmüştür. Burası iki nokta arasındaki en kısa mesafe olup hem kanal açılması kolay hem de maliyeti son derece düşüktür. Ama Köstence'de bir liman bulunmaması ve buraya liman inşa edilmesinin zorunlu olması ise masrafin artmasına neden olacaktır. Varna yakınlarındaki göl ile deniz arasında bulunan küçük kumsalda bir liman açılması mümkündür. Bu noktada bulunan istihkâmlar sayesinde Varna limanı son derece korunaklı hale gelecektir. Hatta burası, Köstence'ye göre İstanbul'a daha yakındır. Rusçuk'tan başlamak üzere Varna'ya kadar olan kasaba ve köylerin ahali ise bu ticaret yolundan faydalanmış olacaktır. Hatta Tuna ile Varna arasındaki arazi daha düz ve engebesizdir. Bu durum kanalın kısa zamanda ve masrafsız şekilde inşa edilmesine imkân sağlayacaktır. Bu nedenle kanalın Tuna'dan Köstence'ye doğru değil Varna'ya doğru açılmasının daha kazançlı olacağı iddia edilmiştir. Buna karşılık Tuna kıyısından Köstence veya Varna'ya bir demiryolu inşa edilmesinin ise memleket için iyi bir örnek oluşturacağı ve daha çok ilgi çekeceği

16 Erdoğan Keleş, "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", **OTAM**, Sayı: 23 (Bahar 2008), Ankara 2010, s.159.

düşünüldüğünde meclis üyeleri ikilemede kalmışlardı. Meclis-i Mahsus toplantısına katılan üyelerin demiryolu veya su kanalı açılması hususundaki kararsızlıkları üzerine Ticaret Nezareti bünyesinde bir komisyon kurulmasına karar verildi. Bu komisyonda yer alacak mühendisler ile diğer uzmanlar yapacakları çalışmanın sonunda, su kanalı veya demiryolundan hangisinin tercih edilmesi ve güzergâhının neresi olması gerektiği ile yapılacak demiryolu ve su kanalının ne kadar masrafa mal olacağını ve tebaanın ticaretten elde edeceği faydanın ortaya konulduğu bir rapor hazırlayacaklardı¹⁷.

Tuna'dan Karadeniz'e bir kanal açılması projesiyle diğer Avrupalı devletler gibi İngilizler de ticari ve siyasi menfaatleri gereğince yakından ilgilenmişlerdi. Özellikle 1850 sonrasında Rusya ile Osmanlı Devleti arasında artan siyasi gerilim Sünne (Sulina) Boğazı ve Tuna nehri üzerinde seyahat eden İngiliz ticaret gemilerinin seyrüseferini olumsuz yönde etkilemiştir. Ceride-i Havadis Gazetesi'nin 23 Temmuz 1853 tarihli nüshasında Times Gazetesi'nden alınan bir habere yer verilmiştir. Bu habere göre Tuna nehri üzerindeki Sünne Boğazı, Ruslar tarafından temizlenmediği için çamurla dolmuş ve ticaret gemilerinin geçmesine engel teşkil etmeye başlamıştır. Eskiden Sünne Boğazı, Osmanlı, Rusya ve Avusturya devletlerinin kontrolünde olup, gelip geçen gemilerden alınan ücretlerle temizlenmekteydi. Fakat boğazın Rusya'nın kontrolüne geçmesiyle bu usul ortadan kalkmış ve boğazda biriken çamurlar temizlenmediği için nehir gemi trafiğine kapanmıştır. Bu durum Rusya ile yapılan antlaşmalara aykırı bir durumdur. Sünne Boğazı'nın kapanmasıyla pek çok İngiliz ticaret gemisi geçiş yapamayarak nehirde mahsur kalmıştır¹⁸. Bu durum İngiliz kamuoyunun tepkisine neden olmuştur. Hatta 23 Temmuz 1853 günü İngiliz meclis azasından bir şahıs parlamentoda yaptığı konuşmada Rusya'nın, Osmanlı Devleti ile olan politik kavgası nedeniyle üç aydır Avrupa'nın doğusunda güvenliğin kalmadığına ve Eflak-Boğdan topraklarının Rusya'nın işgaline uğraması nedeniyle de ticaretin olumsuz yönde etkilendiğini ifade etmiştir¹⁹.

Ticari ve politik çıkarları gereğince İngilizler, Rusların kontrolü altında olan Sünne Boğazı'na alternatif suyolları arayışına girişmiştir. Bu maksatla geçmişte farklı şekillerde gündeme gelmiş olan Tuna'dan Karadeniz kıyısına kanal açma projesinin hayata geçirilebilmesinin mümkün olup olmadığına dair Colonel Gustav Döpal'den bir rapor hazırlaması istenmiştir. İngiltere'nin İstanbul sefaretinde görevli olan Colonel Gustav Döpal, 15 Temmuz 1853 tarihli oldukça detaylı bir rapor takdim etti. Bu raporunda Colonel Gustav Döpal, Rusların Sünne Boğazı'yla yeterince ilgilenmediklerini ve burada görevli memurların ilgisiz davranışları nedeniyle sık sık sorunlar yaşandığını, bu sebeple tüccar gemilerinin Tuna nehrinden geçişinin imkânsız hale geldiğini ve bu durumun Tuna nehri üzerindeki ticareti olumsuz yönde etkilediğini belirtmiştir. Rusların olumsuz tutum ve davranışları nedeniyle bölgeyi eskiden beri gezmiş olan seyyahların da ifade ettikleri gibi Tuna'nın uygun bir noktadan Karadeniz kıyısına açılacak alternatif bir kanal

17 **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), İrade, Dahiliye (İ. DH.), 227 / 13577, (6 Ra 1267 / 9 Ocak 1851).**

18 **Ceride-i Havadis (CH.), No: 632.**

19 **CH. No: 636, (5 Za 1269 / 10 Ağustos 1853).**

bu sorunları ortadan kaldıracaktır. Döpal'e göre açılması düşünülen kanalın güzergâhı ve sağlayacağı faydalarla ilgili yeterince tahkikat yapılmamıştır. Sadece Avusturya Devleti, Macar Mühendis Vazarehli'ye bir rapor hazırlamış ise de bunun sonuçlarını açıklamamıştır. Colonel Gustav Döpal, kendisinin 1836-1838 senelerinde İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ndeki görevlileri arasında bulunduğu sırada defalarca Tuna nehrinin taşkın zamanlarına şahit olduğunu ve Tuna'nın etrafındaki yerlerin sularla kaplandığını belirtmektedir. Hatta Tuna'nın suları Rassova'dan (Rissovata/Hirsova/Harşova) Karadeniz'e doğru taşkın ve sel şeklinde akmaktaydı. Tuna'nın sularının taşma izlerinin mevcut olduğu ileri sürülmüştür. Zaman zaman Tuna'nın suları yatağından 24 kadem yüksekliğe ulaşmaktadır. Bu taşkınlar sırasında çukurlar suyla dolmakta ve Tuna ile Karadeniz arasındaki toprakların 3/1'i su altında kalmaktaydı. Dolayısıyla eskiden beri çukurlara dolan sular nedeniyle Tuna'nın başka kaynaklarının olduğu iddia edilmiştir. Ama bu bilgi tamamen uydurmadır. Buna rağmen Tuna nehri Avrupa'nın en büyük su taşımacılığının yapıldığı yerdir. Tuna'nın taşan suları Varna'ya yakın bir noktada olan Çernovada yani Karasu Köyü'ne doğru akmakta olup arada kalan su birikintileri ise "Karasu Kanalı" şeklinde bir ifade edilmiştir. Karasu vadisinden doğuya doğru yükseklik artar. Bölgenin doğusundan ve kuzeyinden Dobruca dağlarına ulaşılır. Dolayısıyla Tuna'dan Köstence'ye doğru doğal bir kanalın olması imkânsızdır. Bu dağların bittiği noktadan Karadeniz'e kadar düzlükler, ufak tepeler ve küçük körfezler mevcuttur. Dobruca dağlarında bulunan doğal kaynaklar Tuna'ya doğru akar ve oradan Karadeniz'e ulaşır. Karasu vadisinde bulunan göller, sulak yerler ve birbirine bağlı küçük ırmaklar ise Tuna'nın taşkın zamanlarında birleşerek doğudan-batıya doğru yol aldıktan sonra Rassova'dan Tuna'ya dökülür. Kısacası Tuna nehri civarında bulunan göller, sulak yerler ve küçük ırmakların birleştirilmesiyle Tuna'dan Karadeniz kıyısındaki Köstence'ye bir kanal açılması mümkündür. Fakat açılacak kanalın büyük gemilerin geçişine yeterli olmayacağı ve yapılacak bendlerin yetersiz kalacağı, harcanacak külliyetli paranın heba olacağı şeklindeki dedikodu nedeniyle kanal açma fikri hep ertelenmiştir. Ticarete pek büyük teşebbüslere kalkışıldığı ve dünyanın neresinde ticaret yapma imkânı var ise oraya ulaşmak için her türlü çabanın sarf edildiği bir zamanda kanal açmak neden mümkün olmasın diyen Colonel Gustav Döpal, İngiltere, Avrupa, İstanbul, İran ve Hindistan'a kadar uzanacak bir demiryolu inşasının bile gündeme geldiğini ifade etmiştir. Colonel Gustav Döpal, Tuna ile Karadeniz arasındaki mesafenin 30 mil olduğunu ve Rassova ile Köstence arasında yüksekliğin fazla olmadığını belirtmiştir. Bu nedenle Dobruca'da inşa edilecek kanal için ovada bulunan çukurlar birleştirilecektir. Bu sırada çıkarılan taşlar istihkâm, liman, iskele ve bend inşasında kullanılacağından maliyetler düşecektir. Yapılacak kanal, İstanbul boğazında olduğu gibi İngiliz tüccar gemilerinin geçişlerini kolaylaştıracak olup Sünne Boğazı'nda yaşanan olumsuzluklara son verecektir. İki ucu Osmanlıların kontrolünde olacak Tuna'da ticaret artacağı gibi uluslararası politika bile olumlu etkilenecektir. Ayrıca kanalın etrafındaki bölgede yaşayan ahali ticaretten büyük menfaatler elde edecektir. Böylece Rusya'nın baskısından kurtulan Osmanlı Devleti, politik olarak Avrupalıların desteğini kazanacaktır. Kanalın inşasında ise asker kullanılması masrafi düşürecektir. Ayrıca kanal ve liman inşasına harcanacak paranın faizi için gümrük gelirlerinin garanti verilmesi halinde Avrupalı devletler de destek verecektir.

Hatta İngiltere, açılacak kanalın tanzimi ve işletilmesine yardımcı olacaktır. Askerlerin kanal inşasında kullanılmasına İsveç'te Mareşal Vangel'in faaliyetleri ve İngiltere'de bazı yüksek dağlarda yol açılmasına dair çalışmalar örnek olarak verilmiştir. Colonel Gustav Döpal, kanalın açılmasıyla Osmanlı Devleti'nin elde edeceği menfaatleri ifade ettikten sonra Rusya'nın bölgedeki baskısından kurtulmak için Bavyera Devleti'nin Rusya ile ticaret antlaşması yaptığını ilave etmiştir. Kısaca Colonel Gustav Döpal, Dobruca düzlükleri boyunca Tuna'dan Karadeniz kıyılarına kadar uzanacak bir kanal açılmasının hem İngiltere hem de Osmanlı Devleti açısından ticari ve siyasi pek çok faydasının olacağını belirtmiştir²⁰.

İngiliz hükümeti Colonel Gustav Döpal'e hazırlattığı rapordan sonra bölgeye iki mühendis göndermiştir. Bu mühendislerin hazırladığı tahkikat raporu daha sonra bir layiha haline getirilerek haritasıyla (Kroki 1) birlikte Osmanlı Devleti'ne 25 Eylül 1853 tarihinde kanal açma teklifi olarak sunulmuştur²¹. Bu layihaya göre; Osmanlı Devleti'nin en muteber nehirlerinden olan Tuna üzerinde açılacak kanal hem ticaret hem de politik açıdan son derece önemli sonuçları barındırmaktadır. İngiliz mühendislere göre yaklaşık 12-15 sene önce kaldırılmış olan yed-i vahid usulü (tekel usulü/1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması) sayesinde ticaret vapurlarının işlemesi sayesinde Sünne Boğazı ve civarı revaç bulmuştur. Ama son zamanlarda Sünne Boğazı'ndan ticaret gemilerinin geçmesi çeşitli gerekçelerle zorlaşmıştır. İşte bu yüzden Tuna ile Karadeniz arasında açılacak yeni bir ticaret yolu sayesinde bu zorluklar ortadan kalkacağı gibi ticaret yeniden hızlanacaktır.

Sünne Boğazı, Rusya Devleti'nin kontrolünde olup Tuna sahilleri politik kavgaların dışında kaldığı zamanlarda son derece mamur hale gelmiştir. Açılacak yeni bir ticaret yolu Rusya'nın ticaretine ve bölgedeki politik üstünlüğüne darbe vuracaktır. Zaten Sünne Boğazı, tüccar ve ticaret vapurları için son derece tehlikeli hale gelmiştir. Ayrıca boğazın yakın zamanda toprakla dolacağı ve Tuna nehrinin kapanacağı ileri sürülmektedir. Osmanlı Devleti, ticaret yolu kapanmadan önce bölge halkının da talebi doğrultusunda yeni bir su kanalı açmaya ve ticaretin yönünü değiştirmeye teşebbüs etmelidir.

Rusya, Sünne Boğazı'nda ticareti engellemek için her türlü zorluğu çıkarmaktadır. Böyle davranmakla Osmanlı, Avusturya ve Avrupalı devletlerle olan siyasi ve ticari hukuku yok saymaktadır. Hatta boğazı kapatmak ve ticareti engellemek için ticaret gemilerinden belirlenmiş orandan fazla gümrük vergisi almaktadır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, yeni bir su kanalı açmadığı takdirde Rusya, bu tür davranışlardan vazgeçmeyecektir.

İngiliz mühendisler yukarıdaki gerekçeler çerçevesinde hazırladıkları raporlarında açılacak su kanalından elde edilebilecek faydaları şöyle sıralamışlardır:

1-Tuna nehri, Osmanlı Devleti'nin hakimiyetine geçecek olup hazineye yeni bir gelir

20 BOA., Hariciye Nezareti, Tercüme Odası Belgeleri (HR. TO.), 418 / 158.

21 BOA., Meclis-i Vela Belgeleri (MVL.), 269 / 27, lef:2.

kaynağı sağlanacaktır.

2-Tuna nehri üzerinde gemilerin geçişleri teşvik edilecek olup ticarete bir düzen ve nizam gelecektir.

3-Karadeniz kıyısında ticaret gemilerinin her mevsim barınabileceği yeni bir liman inşa edilecektir.

İngiliz mühendisler sonuç olarak açılacak kanal ve ticaret yolu için sadece Avusturya'nın değil bütün Avrupa devletlerinin teşekkür edeceklerini hatta kanalın açılmasına yardımcı olacaklarını ifade etmişlerdi. Bu işten memnun olmayacak devlet ise Rusya'dır. Hatta bu projenin ertelenmeden uygulanması halinde bozuk olan Rusya-Osmanlı ilişkilerinin bile düzelebileceğini ileri sürmüşlerdi.

İngiliz mühendisler layihanın sonunda şu talepleri sıralamıştır:

1-İnşa edilecek kanal ve iskelenin masrafının kendilerince yapılması, güvenliğin sağlanması ve kolaylık gösterilmesi şartıyla Tuna ile Karadeniz arasında cüzi bir ücret karşılığında emtia, eşya ve yolcu nakli yapacak bir ticaret yolu açılması hususunda Osmanlı Devleti ruhsat vermelidir.

2-Kanal açılması için kurulacak kumpanyaya en az 30 senelik bir imtiyaz verilmelidir. Ayrıca haritada gösterilen hat boyunca bazı araziler kumpanya terk edilmelidir.

3-Kanalın inşası için yapılacak masrafi kumpanya karşılayacaktır.

4-Kumpanya asker, imtiyaz ve araziler için yapılacak masrafın parasını üç taksitte Osmanlı Devleti'ne ödeyecektir. Birinci taksit fermanın ilanı sonrasında, ikinci taksit kanalın inşasına başladığında, son taksit ise kanalın inşasının bitimi ile ticaret başladığında teslim edilecektir.

5-Kumpanya, kanal inşasına dair fermanı aldıktan sonra iki sene içinde inşaata başlamadığı takdirde hem ödediği birinci taksitten hem de aldığı imtiyazdan feragat etmiş sayılacaktır.

6-Kanalın ticarete açılmasından sonra kumpanya, emtia, eşya, yolcu ve gelip geçecek gemilerden hem kendi masrafını hem de Osmanlı Devleti'nin müruriye vergisini tahsil edecektir.

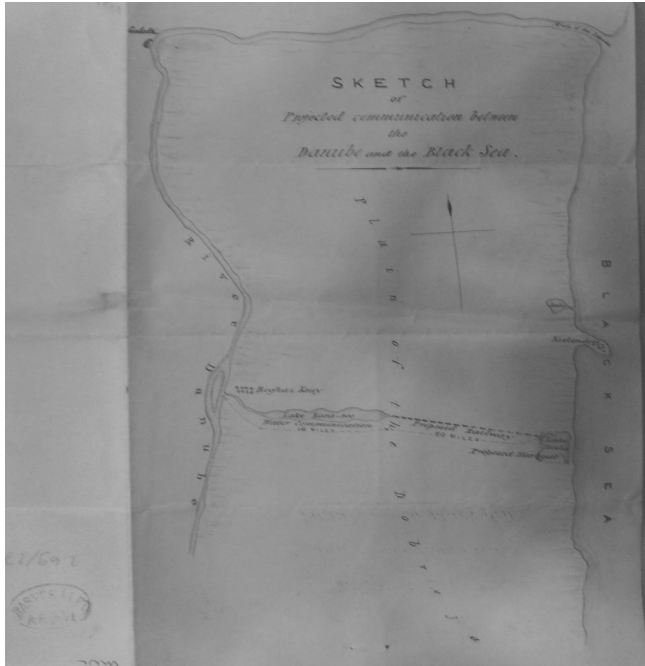
7-Ticaret gemileri Sünne Boğazı'nı veya yeni açılacak ticaret kanalını kullanmakta serbesttir.

8-Kumpanya, İstanbul Boğazı'na birkaç mil mesafede ve Karadeniz kıyısındaki Tuzla denilen mahalde büyük gemilerin her mevsimde barınabileceği bir liman inşa edecektir.

9-Tuna kıyısındaki Boğazköy kıyısında da bir liman yapılacak olup iki liman ayrıca demiryolu ile birbirine bağlanacaktır. Demiryolu su kanalının kullanımını kolaylaştıracağı gibi İstanbul ile Kalas arasının 200 mil kısalmasına neden olacak ve ticaret gemileri ile tüccarların korkusu haline gelen Sünne Boğazı'nın önemini yitirmesine neden olacaktır.

10-Kumpanya imtiyaz süresinin bitiminde yaptığı masrafın anaparasını almak şartıyla su kanalı ve limanları Osmanlı Devleti'ne teslim edecektir. Ama kanal ve limanın işletilmesi için kumpanya ile birlikte bir başka kumpanyanın aynı teklifleri vermesi halinde inşaatı yapan kumpanya tercih edilecektir.

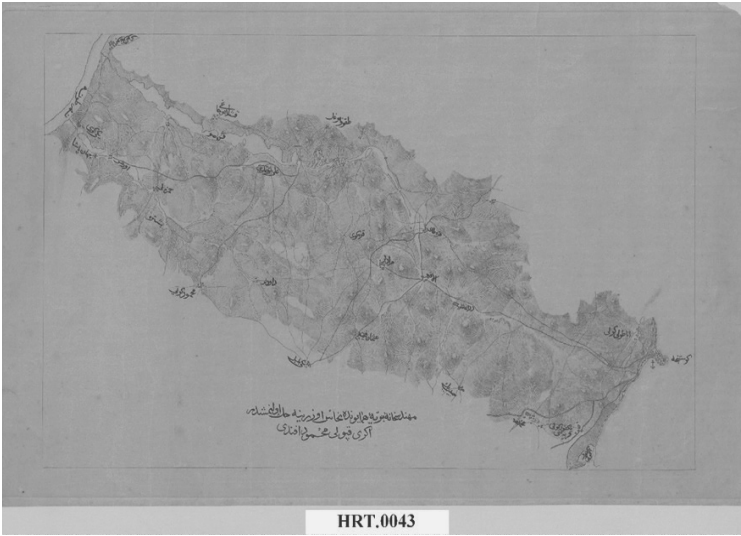
Kroki 1: İngilizlerin sunduğu 25 Eylül 1853 tarihli kroki. (BOA., MVL. 269 / 27, lef:3)



İki İngiliz mühendisin Çernovada civarında yaptıkları tahkikat sonucunda su kanalı açılmasının devletin menfaatine olduğu ve bunun için bir kumpanya kurulması gerektiğine dair layihaları Meclis-i Vala'ya sunulduğu gibi görüşlerini ifade edebilmeleri için kendileri de meclise davet edildiler. İngiliz mühendisler Meclis-i Vala toplantısında bir kez daha kanal projesinin uygulanabilir olduğuna dair fikirlerini beyan ettikten sonra 10-15 gün sonra memleketlerine döneceklerini, bir an önce kanal açılmasıyla ilgili ve kumpanyanın kurulması hususunda gerekli adımların atılmasını istediler. Ancak, meclis tarafından açılacak kanalın masrafının 30.000 keseye ulaşacağı tahmin edildiğinden hazinenin bu

miktar bir harcamayı karşılayamayacağı kendilerine bildirildi. Ayrıca açılacak kanaldan senelik 7-8000 kese gelir elde edilemeyeceğinin bir kez tahkik edilmesi istendi. Çünkü sunulan raporda su kanalının işletilmesi halinde ne kadar gelir elde edilebileceği belirtilmemiştir. Meclis-i Vala'da yapılan müzakereler sonucunda belirtilen nedenlerden dolayı su kanalı açma projesinin ileri bir tarihe ertelenmesine ve ileriki bir zamanda ihtiyaç duyulması halinde İngiliz mühendislerin davet edilmelerine karar verildi²². Meclis-i Vala, yapılacak yüksek miktardaki masrafı gerekçe gösterip kanal açılmasına yönelik İngilizlerin teklifini şimdilik kabul etmemiştir. Buna rağmen İngilizlerin Tuna'dan Karadeniz'e açılacak kanalın bir ticaret yolu haline geleceği, tüccarların daha emniyetli ve kolay şekilde ticaret yapabileceklerine dair tahkikat raporlarını incelemek üzere bir komisyon kurulmasına ve bu işin komisyona havale edilmesine karar verilmiştir. 26 Ocak 1854 tarihli yazı ile komisyonun kurulduğu ve buradan gelecek rapora göre bir karara varılmasını uygun bulunduğu ilan edilmiştir²³.

Harita 2: Köstence-Tuna Nehri arasında (Dobreega / Dobruca) kalan bölgeyi gösterir Eğrikapılı Mahmud Efendi'nin hazırladığı (Ölçek 1/320000) harita. (BOA. HRT. 43)



İngiliz mühendislerin bu raporuna rağmen Osmanlı Devleti'nin su kanalı açılması teklifini komisyona havale ederek işi sürüncemede bırakmasına rağmen bölgeye olan ilgi son bulmamıştı. Bu sefer de İngiliz Mister Edmund Liz ve Mister Martin Liz adlı iki mühendis Rumeli'de inşa edilecek demiryolu güzergâhının tespiti, maden keşfi ve

22 BOA., Sadaret, Mektubi Kalemi, Nezaret ve Devâir Kalemi (A. MKT. NZD.), 91 / 32, (21 Z 1269 / 25 Eylül 1853).

23 BOA., MVL., 269 / 27, lef:1.

Tuna'dan Karadeniz'e açılacak su kanalı ile ilgili bir çalışma yaparak hazırladıkları resim ve raporu sefaret aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne takdim etmişlerdi. Mühendisler öncelikle seyahatleri için ücret ve masraflarını talep ediyordu. Bunun ise 1600 kese olduğunu iddia etmişlerdi. Hazırladıkları iki maddelik rapora göre Rumeli'de yeni bir maden keşfetmişler ve bu maden Osmanlı Devleti tarafından işletilecek olsa bile kârından % 5 pay istiyorlardı. Madenin işletilebilmesi için gerekli olan alet ve edavata bir senede 600.000 lira harcanması gerekiyordu. Ancak açılacak demiryolu ile birlikte ikinci sene % 80 kâr elde edileceğini ileri sürerek bunun ise senelik 4 milyona karşılık geldiğini ifade ettiler. Mühendisler öncelikle ücret ve masraf olarak talep ettikleri 1600 keshenin ödenmesini ve madenin işletilmesi halinde paylarına düşecek % 5 kârın bu paranın tahsil edilmesini teklif ettiler. İkinci maddeye göre su kanalı ve demiryolu için kurulacak kumpanyanın üyeleri yabancılardan ve Osmanlı tebaasından olacaktı. Osmanlı Devleti, kurulacak kumpanyanın sermayesine kefil olacağı gibi sermayenin % 1 kadarını da faiz olarak gösterecekti. Madenin işlenmesiyle elde edilecek kârın yarısı Osmanlı hazinesine edilecekti. Sonuçta İngiliz mühendislerin iki maddelik bu tekliflerinin bir kontrat ile garanti altına alınması isteniyordu. Bu hususa dair 10 Şubat 1855 tarihinde Meclis-i Vala'da yapılan müzakerelerde İngiliz mühendislerin araştırma yapmak üzere bir ferman ile görevlendirilmedikleri ve sadece Mehmet Ali Paşa'nın emri ile bölgede inceleme yaptıkları belirtilerek talep edilen ücret ve masrafın Meclis-i Mahsus Vükela'da görüşülmesine karar verildi. Ayrıca İngiliz mühendislerin iki maddelik raporlarında belirttikleri madenin işletilmesinden elde edilecek kârın abartılı olduğuna vurgu yapılarak yine de Hazine-i Hassa Nezareti'nin başkanlığında Telgraf Komisyonu'nda maden numunelerinin kontrol edilmesine ve bu hususa dair yeni bir rapor hazırlanmasına karar verildi²⁴. İngiliz mühendisler Mister Edmund Liz ve Mister Martin'in ücret ve masraflarına dair talepleri hakkında bir karar verilebilmesi için 26 Şubat 1855 tarihinde Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da toplantı yapıldı. Burada yapılan görüşmede iki mühendisin Mehmet Ali Paşa'nın emriyle bölgede araştırma yaptıkları, kendileri ile herhangi bir kontrat ve antlaşma yapılmadığı belirtildi. Bundan dolayı paranın Mehmet Ali Paşa tarafından ödenmesi gerektiği vurgulandı. Ancak daha önce İngiliz sefaretine paranın Eylül 1854 tarihinde ödeneceği taahhüt edilmiş olmasına rağmen aradan geçen zamana rağmen ödeme yapılmaması sefaretin sızlanmasına neden olmuştur. Sonuç olarak Mehmet Ali Paşa tarafından ödenmesi gereken paranın daha sonra icabına bakılmak şartıyla Maliye Hazinesi tarafından İngiliz sefaretine ödenmesine karar verildi²⁵.

Rusya'nın Tuna üzerindeki nakliyata daima zorluk çıkarması özellikle Avusturya'nın tepkisine ve protestosuna neden olmuştur. Avusturya'nın ve bölgedeki Romenlerin en büyük beklentisi Osmanlı Devleti'nin Tuna ile Karadeniz arasında bir kanal açılmasına yönelik girişimde bulunmasıdır. Ama Osmanlı Devleti'nin Rusya'nın baskısı nedeniyle bu hususta çekimser davranması kanal projesinin hayata geçirilmesi yönündeki beklentileri

24 BOA., İrade, Meclis-i Mahsusa (İ. MMS.), 4 / 129.

25 BOA., Sadaret, Amedi Kalemi Belgeleri (A. AMD.), 54 / 8.

boşa çıkarmıştır. Ancak Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında kanal projesi Fransız ve İngilizler tarafından tekrar gündeme getirilmiştir. Hatta 1855’de Fransız hükümetinin Boğazköy -Köstence arasında Mühendis Charles Lalanne’nin çalışmalarıyla bir şose-kaldırım yapmak istemesi Tuna-Köstence kanalı projesinin hatırlanmasına ve tekrar hız verilmesine neden olmuştur. Fransa hükümeti masrafı kendileri tarafından karşılanmak ve harcanan paranın faizsiz borç olarak kendi memurları tarafından kullanılması şartıyla Rassoava (Tuna nehri) ile Köstence arasında bir şose yol yapmayı teklif etmiştir. Bu husus Meclis-i Hass-ı Vükela’da tartışılmış ve hükümet tarafından uygun bulunarak Fransa sefaretine bildirilmiştir. Fransa hükümeti bu projeyi yapmak üzere Başmühendis olarak Lalanne’yi (Charles Lalanne) görevlendirmiştir. Başmühendis Lalanne, 21 Haziran 1855 tarihinde İstanbul’a ulaşmış ve ertesi günü görev bölgesine gideceği için Fransa sefareti, çalışmalarında kendisine yardımcı olunması amacıyla yerel memurlara hitaben yazılmış bir fermanın takdim edilmesini istemiştir. Osmanlı Devleti ise yol çalışmasında kullanılacak amele ve eşyanın tedarikinde sıkıntı yaşanması, Başmühendis Lalanne’ye her türlü yardımın yapılması hususunda Silistre Valisi Said Paşa, Varna Muhafızı Vasıf Paşa ile bölgedeki kaza müdürü, naibi, meclis azaları ve memleket ileri gelenlerine hitaben 22 Haziran 1855 tarihli bir emri-i ali hazırlayarak sefarete göndermiştir²⁶.

İngiliz Mühendis Morris Evans, Mayıs 1855 tarihinde Tuna nehri kıyısındaki Cernovada/Boğazköy’den Karadeniz kıyısındaki Köstence’ye kadar su kanalı açılabilmesine yönelik olarak bir rapor ve harita/kroki (Bkz. Kroki 2a/2b) tanzim etmişti. Bu rapor ve harita, 7 Ağustos 1855’de Adelph Chambers tarafından “Tuna Nehri ile Karadeniz Arasındaki Dobruca Kanalı Hakkında Rapor” başlığı ile Osmanlı Devleti’ne teklif edildi. Bu rapor üç başlık altında incelenmiş olup oldukça detaylı olması bakımından burada zikretmek gerekir²⁷:

1-Önerisi yapılan çalışmanın yürütüleceği ülke ve topraklara ilişkin bir açıklama.

Tuna nehri, Avrupa’nın en büyük nehirlerindedir. Bu büyüklük sadece boyutları açısından değil aynı zamanda bölgenin en önemli ticaret yolu olması açısındandır. Tuna nehri, Güney Avrupa’nın ortalarından başlayıp, doğuya doğru pek çok ülkenin sınırlarından geçerek etrafında önemli şehir ve kentleri barındırır.

Morris Evans’ın ifadesine göre Mart-Haziran arasında nehir sularında artış görülmektedir. Bu dönemde nehrin derinliği bazı yerlerde 40-50 fit civarına ulaşmaktadır. Sünne (Sulina) Boğazı’ndaki derinlik ise yine bu dönemde 9-10 fit civarında olup, suyun akış hızı ise saatte 3-4 mildir. Temmuz-Ekim ayları arasında su miktarı çok azalmakta ve

26 BOA., A. AMD., 54 / 70, (5 L 1271 / 21 Haziran 1855); BOA., İrade, Hariciye (İ. HR.), 121 / 6028, (6 L 1271 / 22 Haziran 1855).

27 Adelph Chambers’in 7 Ağustos 1855 tarihli “Report on the Canal in the Dobrudscha between the River Danube&The Black Sea” başlıklı 15 sayfalık raporu). AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1; Bu belgenin aynısı için bkz. BOA., Hariciye Nezareti, Londra Sefareti Belgeleri (HR. SFR. (3), 21 / 39.

yer yer derinlik 4-5 fite kadar düşmektedir. Nehrin yürüyerek bile geçildiği yaz aylarında hafif araçlar dışındaki ulaşım tamamen durma noktasına gelmektedir. Yaz mevsimi boyunca yolcular istimbotlarla taşınırken yanlarına eşya alınmasına izin verilmemektedir. Eşyaları daha sonra küçük botlarla taşınmaktadır. Tuna nehri Aralık ile Mart ayları arasında ise tamamen buzlarla kaplıdır. Bu dönemde nehir üzerindeki ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri tamamen durmaktadır. Nehri ancak buzların tamamen erişmesinden sonra trafiğe açılmaktadır. Tuna nehrinde seyahat ve taşımacılık faaliyetlerini aksatan bir diğer durum ise nehrin denize döküldüğü aşağı noktalarındaki düzlük alanlarda oluşan bataklık ve kum birikintileridir. Tuna nehri Silistre ile Rassova arasında bulunan Boğazköy'den sonra kuzeye doğru bükülerek Karadeniz'e iki ayrı koldan dökülmektedir. Nehir, oldukça yüksek yamaçlardan oluşan derin bir havza boyunca ilerlemektedir. Nehri çevreleyen arazi son derece verimli olup alüvyonlarla kaplıdır. Yine nehrin etrafındaki arazide bulunan kayalar, sert kalkerli taşlardan oluşmuş olup bu taşlar kolaylıkla çıkarılarak yapı çalışmalarında veya kireç yapımında kullanılmaktadır.

M. Evans, daha önceki raporlarda da izah edildiği gibi nehrin taşkın zamanlarında civardaki göl ve göletlerin birleştiğini ve tek bir göl haline geldiğini, tüm vadi boyunca yaklaşık 10 km uzunluğunda ve 1-2 km genişliğinde bir göl oluştuğunu belirtmektedir. Yine önceki raporlarda belirtilen bir hususa vurgu yaparak harabeye dönmüş bir köye doğru giden eski bir suyunun varlığından bahsetmektedir.

M. Evans, Tuna'ya doğru yaptığı seyahati sırasında Maschmutkin köyü ile Bourluk köyü ve Allicapo harabelerinin takip etmiştir. Bourluk köyü yakınlarında kaynağını tespit edemediği bir nehrin varlığından bahsetmektedir. Bu civarda da nehir sularının taşması sonucu bir göl oluşmuştur. Allicopa harabelerinden sonra Tuna'ya doğru ilerleyen arazinin yer yer sarp falezlerden ve kayalıklardan ibaret olduğunu belirtmiştir. Yapılması düşünülen su kanalının Tuna'ya bağlantısı olarak Tuzla Koyu'nun en müsait yer olduğunu belirtmiştir. Tuzla Koyu, denizden 70-75 fit, Tuna suyundan ise 29-30 fit yüksekliğe sahiptir. Tuzla Koyu'nun doğal bir boğaz konumuna sahip olduğunu belirten M. Evans, burasının bölgedeki limanlardan daha iyi bir konuma sahip olduğunu belirtir. Yapılacak hattın Tuzla'dan Tuna'ya kadar olan mesafesi ise 28 mildir.

2-En iyi rota ve bir kanal inşa etmenin pratiği

Tuna'dan Boğazköy Gölü'ne doğru olan giriş yüksek tepeler arasında doğal bir havzadır. M. Evans, bölgeyi ziyareti sırasında karların erimesi nedeniyle tüm havzanın suyla dolduğunu ve oluşan gölün derinliğinin ise yer yer 50-60 fiti bulduğunu ifade etmiştir. Bu doğal kanal veya nehrin girişi kuzey tarafta Boğazköy yakınlarındadır. M. Evans'ın edindiği bilgiye göre Tuna'nın suları en kurak zamanda neredeyse 45 fite düşmektedir. Bu nedenle havzanın giriş ağzı boyunca bir duvar veya set inşa edilmesi halinde Tuna'nın sularının boşa akması veya taşkın sel sularının önlenmesi mümkün olacaktır. Dolayısıyla kanalın inşası su seviyesinin en düşük noktası baz alınmak suretiyle 20 fit derinlik ölçüsü üzerinden hesaplanmalıdır. Suyun kanala akmaya başladığı Mart-

Haziran arasında Tuna'dan büyük bir su akışı olacaktır. Bu dönemde kanal suyla dolacaktır. Ama kurak mevsim boyunca su seviyesinde gözle görülür derecede düşme yaşanacağından havza veya göletin su pompası ile doldurulması gerekir. Bunun için 80 beygir gücündeki bir pompa ve diğer masrafları için 4000 pounda (sterlin) ihtiyaç vardır. Ayrıca kanalın inşasından sonra havzada dikkate değer bir su birikintisi olacağından artan ulaşım trafiği için iki adet savak gereklidir.

Yılın belli mevsimlerinden tepelerden akacak sular ayrı bir su kaynağı oluşturacağından bu suların arazinin uygun noktalarında rezerve edilmesi yani belli merkezlerde göletler inşasıyla toplanması gerekecektir. Ayrıca Boğazköy'e bir iskele yapılması zorunludur. Havzanın iki yanı kayalıklarla kaplı olduğu için buralardan elde edilecek taşlar kanal inşasında kullanılabilir. Kanal, göl boyunca bataklıkların derinleştirilmesiyle inşa edileceğinden etrafına ve yanlarına set oluşturacak şekilde biçimlendirilmelidir. Ayrıca bölgedeki toprak yapısı su geçirmez özelliğe sahip olduğundan inşa edilecek kanalın başlıkla sıvanması da gerekmemektedir. Kanal güzergâhında bulunan köprünün üç adet yarım daire şeklinde kemerleri var. Merkezdeki kemer 20 fit genişliğinde ve sudan 12 fit yüksektedir. Köprünün derinliği 4 fit olup, diğer kemerler ise 15 fit genişliğe sahiptir. Bu köprü su kanalına göre yapılmadığı için yıkılıp yenisinin inşası gerekiyor. Tuna nehri ile köprünün mesafesi 13 mil olup, su kanalı köprüden sonra Bourluk köyüne kadar dümdüz bir çizgide ilerleyecek ve ikinci bir gölün akışını takip edecektir. İnşa edilecek su kanalının bazı bölümlerinde derinlik seviyesi sabitlendikten sonra her bitişte bir kilitleme sistemi yaratarak suyun geçiş zamanı ve hızı kontrole edileceği gibi yıllık bakım masrafı da azaltılacaktır. Su kanalının belli noktalarda kilitlenmesi masrafı düşüreceği gibi Allicapo'dan Karadeniz'e kadar 20 fitten 50 fite kadar bir derinlik oluşturulmasını sağlayacaktır. Kanal masrafı arasında bent/savak kapaklarının yapımı, liman ve Tuzla koyuna yapılacak rıhtım inşası da vardır. Belki bazı noktalarda tünel yapılması bile gerekebilir. M. Evans, kanalın kilitleme usulüyle yani bentlerle bölünmesi şeklinde Karadeniz'deki limana bağlanmasını önererek ekonomik açıdan da yük getirmeyeceğini ileri sürmüştür. Bunun hem zaman hem de masraf açısından tasarruf demek olduğunu belirtmiştir.

M. Evans, Tuna nehri üzerinde ve Karadeniz'de kullanılan ulaşım ve ticaret araçlarının farklı tür ve büyüklükte olduğunu belirterek, kanalın derin mi olması gerektiği veya buradaki farklı türdeki araçlara uygun mu inşa edilmesi gerektiği hususunda kararsız kalmıştır. Ancak Tuzla limanında olduğu gibi her koşulda araçların ve gemilerin yanaşabileceği derinlikte bir kanal ve liman inşa edilmesini tavsiye etmiştir. Tuzla limanı araç trafiğine oldukça elverişli iken Boğazköy limanı tam olarak uygun değildir. Özellikle akıntının güçlü olduğu bazı dönemlerde bazı araçların geçişine uygun bir yapısı vardır. Bu nedenle tüm trafiği değiştirmek mümkün olmayacağına göre kanalı araç trafiğine uygun inşa etmek gerekir. Ayrıca Tuzla limanının her türlü nehir aracının yükünü boşaltabileceği ve yükleyebileceği büyük bir limana dönüştürmek uygun olacaktır.

Tuna nehri üzerindeki ulaşım ve ticaret faaliyetleri şimdi olduğu gibi savaştan önce

Galatz'a kadar "İmparatorluk ve Kraliyet Tuna Buhar Navigasyon Şirketi", tarafından yürütülmektedir. Şimdi ise bu şirket tarafından Viyana'dan İstanbul'a kadar tüm transit yolculuklar üstlenilmiştir. Nehir üzerinde mahsul ve diğer ticari ürünler 220 fit uzunluğunda ve tamamen yüklü olduğu halde 5 fit derinlikte ilerleyebilen geniş düz altlı mavnalar tarafından taşınmaktadır. Her biri 5000 kile (bushel) mısır taşıyabilmektedir. 250 beygir gücünde bir römork akıntıya karşı beş veya altı adet mavnayı saatte 5-6 mil hızla çekebilmektedir. Ayrıca nehir üzerinden sayısız miktarda Türk teknelerine ve pek çok farklı araca sıklıkla rastlamak mümkündür. Araç trafiğinin çok sık yaşandığı bir yer olması nedeniyle kanalın 8 fit derinlikte ve 40 fit genişlikte olmasını önermiştir.

Tuzla Koyu'nu güvenli ve ticari bir limana dönüştürmek ve özellikle kuzeydoğuda denizin hırçınlığından gemileri korumak ve kumun körfezi çamurlaştırmasını önlemek için bir mendirek inşası gerekebilir.

M. Evans, son olarak Köstence şehrinin savaş zamanlarında çok yıpranmış olmakla beraber yoğun şekilde 20'li yaşlarda erkek nüfus potansiyeline sahip olduğunu ifade etmiştir. Birçok istihkâmı zarar görmüş olan ve yıkıntılar içindeki şehrin ticareti tamamen durmuştur. Ancak son zamanlarda Avrupalıların dikkatini çeken bölgede yapılacak çalışmalarla ile hızlı şekilde yükselişe geçebilir. Buna bölgenin verimli topraklarındaki üretimi ve Tuna'nın sağlayacağı ticari olanakları da eklemek gerekir.

3-Önerilen kanalın gerekliliği ve avantajları

M. Evans'a göre, Ruslar tarafından Tuna ağzındaki ulaşımın durdurulması, halihazırda ticareti devam ettirecek herhangi bir çıkış bulunmadığından dolayı muazzam oranda tahıl ve diğer ürünlere olan gereksinimi artırmıştır. Ticaretin devamı ve ihtiyaç duyulan malların tedariki için bir başka kanal yapılması düşüncesi zihinlerde canlanmıştır. Fakat serbest ticaretin önündeki engel kabul edilemez. Bu durum geçici surette olmalı veya devam eden savaşın barışçıl şekilde sona ermesinden sonra nehrin girişine veya yakınına yeni bir serbest liman inşası söz konusu olmalıdır. Çünkü geliş gidişe elverişli olan nehrin ağzı, Karadeniz'den gelen akıntılarla kum setleriyle kapanmaktadır.

Sünne (Sulina) ağzında suyun derinliği sadece 9-10 fit arasında iken St. George (Hızırilyas) Kanalı ise sadece 6-7 fit arasında bir derinliğe sahiptir. Kilia Kanalı'nın derinliği ise daha azdır. Ama bir çok deniz aracı şu anda Tuna'ya 14-15 fit derinliğe göre giriş yapmakta ve yüklerinin bir kısmını daha hafif deniz araçlarına devretmek zorundadır ki bu ise ortalama 20 tondur. Karadeniz'de sıkça değişen hava koşulları nedeniyle bazen hafif yük araçları tehlikeli bir biçimde alabora olmakta, yüklerin bir kısmı kaybolmakta veya dağılmaktadır. M. Evans, bölgeyi ziyareti sırasında Galatz'da en az 250 büyük yük gemisinin demirlemiş olduğunu ve binlerce kiloluk tahılların da taşınamaması nedeniyle çürümeye yüz tuttuğunu ifade etmektedir. Ayrıca İbrail ve diğer birkaç yer de pek çok gemi mevcuttur.

M. Evans, Galatz limanının yılda tek başına Moldavya'da yetişen başlıca ürün ve tahılların dörtte üçü kadarını ihraç ettiğini ama engellemeler, gecikme ve pahalılık gibi hususlardan dolayı bunun durma noktasına geldiğini belirtir. Ayrıca Sünne (Sulina) ağzından Köstence'ye kadar olan Karadeniz'deki tehlikeli yolcuğu da ilave etmek gerekir. Bu gecikmelerin olmaması ve tehlikeden uzak bir ticaret için Boğazköy'den Galatz veya İbrail'e (Brahilow) doğru bir hat yapılmalıdır. Dolayısıyla Boğazköy'ün hemen karşısında Tuna kıyısında bir istasyona getirilen ürünler buradan sevki yapılabilir. Bu durumda zamandan da tasarruf edilecektir.

M. Evans'ın ifadesine göre, yaklaşık dört yıl önce Boğazköy'de yolcuların ve eşyaların indirildiği ve bunların oradan Köstence'ye vagonlar ve her çeşit araçlarla taşındığı Royal Danubian Steam-Packe Company adlı bir istasyon kurulmuştur. Bu şirket iki hat arasında kanala duyulan ihtiyacın ve getireceği avantajların en iyi kanıtıydı. Ayrıca bölgede yaşayan herkes kanal inşasını en önemli ihtiyaç olarak ifade etmiştir.

M. Evans, bölgedeki iki demiryolu projesinden de söz etmiştir. Birincisi Tuna'nın St. George girişindeki depolarıyla beraber serbest bir liman konumunda olması ve Rusçuk'tan Şumnu'ya (Schumla) ve oradan Varna'ya kadar uzanacak demiryolu projesi olup, nehir ve Karadeniz üzerindeki gerginliğin de en önemli nedeni de bu projedir. Bu yol sayesinde ulaşım ne kadar uzun ve karmaşık olursa olsun şu andaki zorlukların ortadan kalkmasına neden olacağı gibi Moldavya, Besarabya ve Dobruca'nın üst kısımlarına hizmet verecektir. Ayrıca Tuna nehrinin ağzının bataklığa dönüşmüş olması ve bazı mevsimlerde tamamen sular altında kalması burada serbest liman yapımına engel olduğu gibi Rusya topraklarına da oldukça yakındır. 1829 yılında imzalanan Edirne Antlaşması'yla bölge karantina uygulama alanı olarak Rusya'nın kontrolüne bırakılmış ve dolayısıyla Rusya, 6 Temmuz 1827 tarihli antlaşmayı imzalayan diğer müttefik devletlerin ve birçok ulusun sahip olamadığı politik ve ticari bir etki alanına ve avantajlara sahip olmuştur. Diğer proje ise Rusçuk'tan Varna'ya doğru uzatılacak demiryolunun Bükreş'e kadar yapılmasıdır. Ancak demiryolunun uzunluğunun ortaya çıkaracağı sorunlar ile daha fazla sermayeye ihtiyaç duyulması buna engeldir.

M. Evans, Dobruca ve Bulgaristan gibi bölgelerin antik ve modern zamanlardaki savaşlar nedeniyle oldukça geri kaldıklarını, ancak hayvancılık ve tarım potansiyellerinin varlığından bahsetmiştir. Hatta tarımsal faaliyetlerin sadece sabanla ve ilkel biçimde yapıldığını Varna civarında olduğu gibi modern tekniklerle yapılacak tarım sayesinde üretimin artacağına vurgu yapmıştır. Tuna ve civarında yetiştirilecek tarımsal ve hayvansal ürünlerin Boğazköy'de oluşturulacak pazarlarda İngiltere ve Batı Avrupa'daki fiyatların altında satılsa bile tüccar için bol kâr getirecektir. Bölgede ödemeler genellikle kuruş ile yapılırsa da her ülkenin paraları serbestçe kullanılmaktadır.

M. Evans, İngiltere'nin Galatz konsolos yardımcısı Mr. Charles Cunningham ile görüşmüş ve onun ifadesine göre kanal inşası, tüm engellerin ve can sıkıntısı karantina uygulamalarının ortadan kalkmasına neden olacaktır. Ayrıca 1852 yılında Moldavya ve

Walachia'dan (Romanya/Eflak), Galatz ve İbrail ile Tuna'nın aşağı tarafları arasında gerçekleştirilen ihracat oranları ise şöyledir:

Tablo 1: 1852 senesinde Moldavya ve Walachia'dan (Romanya/Eflak), Galatz ve İbrail ile Tuna'nın aşağı tarafları arasında gerçekleştirilen ihracat oranları.

Ürün adı	Galatz (Kalas)	Ibraila (İbrail)	Toplam
	Qrs. (Quarter)	Qrs.	Qrs.
Buğday	187.555	343.584	531.139
Hint Mısırı	329.279	725.259	1.054.538
Çavdar	96.900	1.296	98.196
Arpa	468	80.278	80.746
Darı	468	5.180	5.180
Toplam	614.202	1.155.597	1.769.799

Tuna yoluyla Bulgaristan'dan hububat ihracatı çok az bir ilerleme göstermesine rağmen her hangi bir yılda Tuna üzerinden yapılan her türlü hububatın miktarı 200.000 quarterdan fazla olmamıştır. Bunun ana nedeni ise Tuna nehrinin Türk tarafında kalan yerlerinde uygun depoların bulunmamasıdır. Birkaç bölgeden yapılan ihracat da eklendiğinde Tuna'dan 1852 yılında yapılmış toplam ihracat miktarı şöyledir:

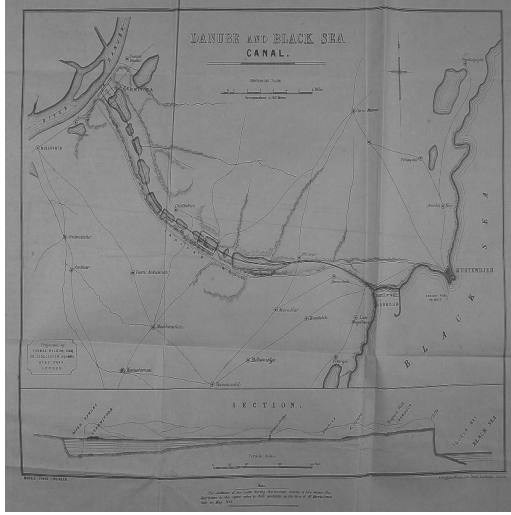
Tablo 2: 1852 senesinde Tuna'dan yapılan ihracat oranları

Yer	Miktar (Quarter)
Galatz	614.202
İbrail	1.155.597
Bulgaristan	200.000
Besarabya	400.000
Toplam	2.369.799

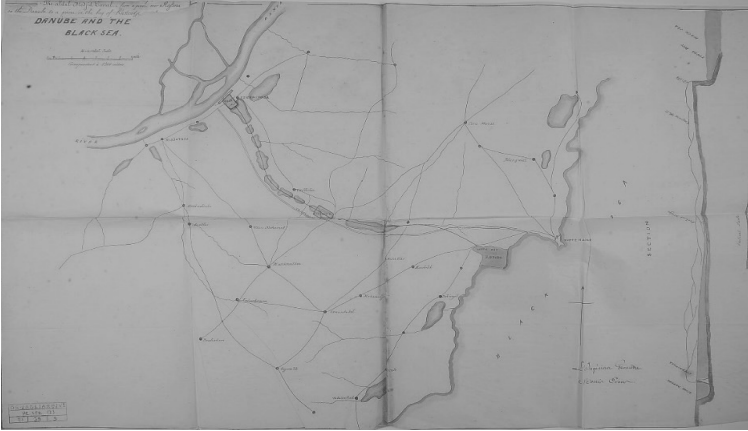
M. Evans, Mr. Charles Cunningham'ın bölgede barışın sağlanması halinde 10 yıl sonra ihracat miktarının 5.500.000 quartere ulaşacağı tahminine de yer vermiştir. Sonuç olarak önerilen kanal projesinin yapılması halinde Batı Avrupa'nın ilim ve enerjisi ile yeni bir dönem başlayacaktır. Ayrıca ulusların ticaretine katkısını artıran Türkiye'nin, uzun vadede uygarlık seviyesini artırarak sahip olduğu sanayi ve ticari potansiyelini en iyi şekilde kullanması umut edilebilecektir. Bu olumlu görüşlere rağmen İngiltere'nin Galatz konsolos yardımcısı Mr. Charles Cunningham, dışişlerine sunduğu 15 Ağustos 1855 tarihli bir raporda kanal projesinin inşaatı için yapılması öngörülen masrafın, muhtemel gelirlerin çok üzerinde olacağını ifade etmek suretiyle yukarıdaki görüşlerinin

aksini belirtmiştir²⁸.

Kroki 2a: Mühendis Morris Evans'ın Mayıs 1855 tarihli krokisi.



Kroki 2b: Mühendis Morris Evans'ın Mayıs 1855 tarihli krokisi.



Edmund Leahy'in D. Forbes Campbell'e İstanbul Tarabya'dan gönderdiği 13 Eylül 1855 tarihli mektup kanal projesine İngilizlerin ilgisinin artarak devam ettiğini göstermektedir. E. Leahy, Londra'dan D. F. Campbell ile arkadaşları Mr. Thomas Wilson

²⁸ Guboğlu, a.g.m., s.228.

ve diğerlerinden aldığı 7 Eylül tarihli mektupta Tuna'dan Karadeniz'e kadar yapılması düşünülen su kanalı projesiyle ilgili olarak düşüncelerinin sorulduğunu ve merak edilen diğer sorulara cevap vermek üzere bu mektubu yazdığını ifade etmiştir. Öncelikle E. Leahy, bu projenin Türk hükümeti tarafından 1853 senesinde kendi sorumluluğuna verildiğini, kendisinin de projenin gerçekleştirilebileceğine dair detaylı plan, harita ve masraf cetvellerini ortaya koyan bir rapor sunduğunu belirtir. O dönemde sunduğu tüm plan ve projenin Bakanlar Kurulu'nun (Meclis-i Vükela) onayını aldığını ve Türk yetkililerin projeyi başlatmak için barışın tesis edilmesini beklediklerini ifade etmiştir. Yani Osmanlı Devleti, devam eden Kırım Savaşı'nın sona ermesi ve barışın gelmesinden sonra projeyi uygulayacaktır. Dolayısıyla 1853 senesinden sonra projeye ilgili herhangi bir adım atılmadığı gibi vazgeçilmemiştir. E. Leahy, kendisini bu projede kesinlikle Türk hükümetinin karşısına koymaktan kaçındığını ve Mr. Wilson gibi önde gelen sermaye sahiplerinin bu işi yapabilecek kapasitede olduğunu ifade etmiştir. Raporun devamında ise kendisine sorulan ve bilgi alınmak istenen 13 hususa dair kısa cevaplar vermekle yetinmiştir²⁹:

1-Tuna ve Karadeniz arasındaki araziye hangi amaçla, ne zaman ve kimin isteği ile incelediniz? E. Leahy, 1853 senesinde Sultan'ın Büyük Konseyi'nin (Meclis-i Vala), isteği üzerine Tuna ile Karadeniz arasındaki araziye, büyük gemilerin seyahat edebileceği bir kanal inşa etmek amacıyla incelediğini, hazırladığı planları ve değerlendirme raporlarını takdim ettiğini belirtmiştir.

2-Bu işin yapılabileceğine dair inancınız var mı? E. Leahy, ister mesleki isterse ticari bakış açısından olsun projenin uygulanabilirliğine dair inancının tam olduğunu ifade etmiştir.

3-Öngörülen proje hangi hattı izlemektedir? Hattın boyutları yani uzunluğu, genişliği, derinliği, kilit ve rezervuar sayısı nedir? E. Leahy, Tuna nehri kıyısındaki Çernovada köyünün güneyinden başlayıp Karadeniz kıyısındaki Köstence limanında hattın son bulacağını ifade etmiştir. Bu hattın geçtiği güzergâh Karasu denilen göller zincirinden oluşmakta olup, bu göller Tuna ile Karadeniz arasındaki mesafenin üçte ikisini kapsamaktadır. Göller zincirinin bittiği noktadan Karadeniz kıyısına kadar ise izleri hala belli olan Roma duvarı veya bendinin varlığına işaret ederek kanalın buradan devam ettirilerek Köstence'de bir liman yapılmasını önermiştir. Bu mesafe ise on buçuk mildir. Kilitler, rezervuarlar, bentler ve kazılarla (hafriyat) ilgili detaylı bilginin kendi çizim ve hesaplamalarında yer aldığını belirterek ayrıntı vermemiştir.

4-Kanal hangi büyüklükteki gemiler için uygundur? Kanal, Tuna'nın ağzından Vidin'e (Widdin) kadar gidebilecek en büyük gemilerin geçişine uygun olarak yapılacak olup hatta bu gemiler Belgrat ve Viyana'ya kadar gidebilecektir.

29 Mr. Leahy'sin 13 Eylül 1855 tarihli "Mr. Leahy's Report of the Danube Canal" başlıklı iki sayfalık raporu). **AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1.**

5-Maliyet hesabınız nedir? E. Leahy, kanalın kazılma işlerinin Türk askeri tarafından yapılacağı ve bunun masraflarının Türk hükümeti tarafından karşılanacağı öngörüsü temelinde maliyet hesabı yaptığını, ama hem kalifiye hem de sıradan iş gücünün maliyetinin Türkiye’de İngiltere’den fazla olup tüm avantaj ve dezavantajlar dikkate alındığından kanalın 550.000 pounda mal olacağını tahmin etmiştir.

6-Sizin hesabınıza göre ton başına alınacak vergi oranı ve gelir hesabınız nedir? Gelirin hesaplanabilmesi için veriniz nedir? Kanal geçiş ücreti dışında düşündüğünüz başka gelir var mı? E. Leahy, kanaldan geçiş ücreti olarak gemilerden 100 tona kadar 10 pound, 100 ile 200 ton arasındakilerden 15 pound, 200 ile 300 ton arasındakilerden 20 pound ve 300 ile 400 ton arasındakilerden ise 25 pound alınmasını teklif etmiştir. Ayrıca Köstence limanını ziyaret edecek gemilerden de ilave ücret alınacağını belirtmiştir.

7-Sizin raporunuzda Karadeniz’de bir liman inşa etmek var mı? Eğer varsa hangi noktada inşa edilecek? Köstence limanı ile ilgili olarak düşüncesi ise limanın yeniden düzenlenmesi gerektirir.

8-Güvenli ve geniş bir liman inşa etmek mümkün mü, ayrıca maliyeti nedir? Köstence’de tüm hava koşullarında gemilere güvenliği bir sığınak sağlayacak mükemmel bir liman oluşturabilir ki bunun maliyeti de 550.000 poundun içine dahil edilmiştir.

9-Limanın su derinliği ne kadar olacak? Limanda su derinliği 2 ile 7 kulaç (fathom) arasında değişecektir.

10-Bu girişimi destekleyen Türk bakanlar (nazır) ve etkili kişiler kimlerdir? [Mustafa] Reşit Paşa, Rıfat Paşa (1853 senesindeki konsey başkanı), Mehmet Ali Paşa, Mustafa Paşa, Mehmet Rüştu Paşa, Kamil Paşa, Ali Galip Paşa, Âli Paşa, Talat Efendi vb.

11-Bu girişimin önemi, ticari bir girişim olarak getireceği kazançla ilgili görüşünüz nedir? E. Leahy, politik ve ticari olarak kanal projesinin düşünülen çok daha yararlı bir girişim olacağını, düzgün biçimde işletilmesi veya en azından çok kötü işletilmemesi halinde bile büyük bir gelir getirecek ve çok başarılı bir proje olacağı yönündedir.

12-Sizin 1853 senesinde hazırladığınız raporlar, çizimler ve hesaplamalar kimin elinde? Tüm çizimler, planlar, raporlar ve değerlendirmeler Babiali’nin elindedir.

13-Bilgilerinizi Mr. Wilson ile paylaşır mısınız ve şartlarınız nedir? E. Leahy, Mr. Wilson ile bağlantı kurabileceğini, profesyonel bir düşünce tarzıyla da kendisini projeye bağlamaması için hiçbir engelinin olmadığını belirtmiştir.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1850 senesinden itibaren başlayan siyasi gerilimin savaşa dönüşmesi üzerine Avrupalı devletlerin başlattığı diplomasinin en önemli konusu Karadeniz’in tarafsızlığı ve Tuna nehri rejiminin korunması hususuydu. 9 Nisan 1854 tarihinde Avusturya, İngiltere, Fransa ve Prusya devletinin katılımıyla

toplanan I. Viyana Konferansı, bir netice alamadan dağılmıştır. Ama konferansa katılan taraflar son bir çare olarak 8 Ağustos 1854 tarihinde Osmanlı Devleti ile Rusya'ya bir teklif ilettiler. Bu teklife göre; 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'nde küçük bir değişiklik yapılarak Karadeniz tamamen tarafsız hale getirilecek yani boğazlar tamamen harp gemilerine kapatılacaktı. Diğer maddeye göre *Tuna nehrinde seyr-i sefain serbestisi ve bu nehrin Rusya hakimiyetinden ayrılacak yerlerinde uluslararası bir idarenin kurulması* sağlanacaktı. Fakat Rusya, bu teklifi çıkarlarına aykırı bulduğu için 26 Ağustos 1854 tarihinde reddetti. Bu hususları Rusya kesin bir dille reddetmiş olsa bile Eylül 1855'de savaşın seyrinin değişmesi ve tarafların barış masasına oturmaları gerektiğinde Osmanlı Devleti ve müttefikleri yine Karadeniz ve Tuna ile ilgili maddeleri ortaya atmıştır. Kalıcı barış antlaşmasından önce Avusturya'nın St. Petersburg elçisi Kont Esterhazy aracılığıyla Rusya'ya 16 Aralık 1855 tarihinde barışın ön koşullarını içeren bir ultimatoma sunuldu³⁰. Bu barış taslağının ikinci maddesi, Tuna nehri üzerinde serbest ticaretin garanti altına alınması ve Avrupa devletlerinin temsilcilerinin yer alacağı bir komisyon kurulması; üçüncü maddesi ise Karadeniz ve boğazların ticaret gemilerine açık ama harp gemilerine kapalı hale getirilmesiydi. Bu ön koşullarla başlayan müzakerelerin sonucunda imzalanan 30 Mart 1856 tarihli Paris Antlaşması'nda Karadeniz ve boğazlar, tüm devletlerin ticaret gemilerine açık ancak harp gemilerine kapalı hale getirilirken (madde. 10-11); Tuna nehrinin ortak kullanımı için kıyası olan devletler tarafından "*karma bir komisyonun*" kurulmasına karar verildi. Bu komisyon Tuna nehri üzerindeki seyrü sefayını düzenleyecek, ayrıca antlaşmayı imzalayan devletlerin her biri icraatın kontrolü için de Tuna nehrinin Karadeniz'e döküldüğü yerlerde ikişer adet ufak gemi bulunduracaklardı. (madde: 15-19)³¹.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki savaşın bitmesine yakın bir dönemde Tuna ile Karadeniz arasında açılması düşünülen kanal projesi çalışmaları yeniden hız kazanmıştır. Bu hususta Paris elçisi Mehmet Cemil Bey, bazı girişimlerde bulundu. Fransa meclis başkanı Kont Morny ile yaptığı bir görüşmede Tuna ticaretinin Rusya tarafından ara sıra engellendiği ve bu müşkülâtın ortadan kaldırılması amacıyla Tuna'dan Köstence'ye kadar bir kanal açılmasına dair düşüncenin fiiliyata geçirilmesi gerektiğini ifade etmiş ise de ilk başta olumlu bir cevap alamamıştı. Bunun üzerine aynı teklif Fransa Hariciye Nezareti tarafından gündeme getirilmiş ise de meclis başkanı bir kez daha olumlu bir cevap vermemişti. Fransa İmparatoru ise konuyla ilgili tam bir bilgisinin olmadığını ama açılacak kanalın ticarete ne gibi faydası veya zararı olacağını iyice açıklığa kavuşturulmasını istemişti. Ayrıca açılacak kanal ile ilgili kurulacak şirkete İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın herkesten daha çok hissedar olmaları gerektiğini vurgulamıştı³². Fransa hükümetinin daha sonra projenin uygulanmasına karar vermesiyle birlikte Haziran 1855 tarihinde kanal projesiyle ilgilenmek ve kanal mahallini tespit etmek

30 BOA., İ. HR., 5554 / 14, lef. 1, 3, 4, (29 R 1272 / 8 Ocak 1856).

31 Keleş, a.g.m., s.179-187.

32 BOA., İ. HR., 6169, lef:3 (27 Z 1271 / 10 Eylül 1855).

üzere İstanbul'a Başmühendis Lalanne ile birlikte iki mühendis gönderilmiştir³³. Savaşın sonunda imzalanacak antlaşma şartları hakkında müzakerelerde bulunmak üzere Paris'te toplanan Meclis-i Askeri'de Osmanlı Devleti'ni temsil etmek üzere gönderilen Derviş Paşa'nın bir diğer vazifesi de Köstence kanalı hakkında görüş alışverişinde bulunmaktır³⁴. Derviş Paşa, bu vazifesi sırasında bir ara Londra'ya gitmiş ve Kraliçe ve İngiliz devlet adamlarıyla sulhun şartları ve kanal hakkında bilgi vermiştir³⁵.

D. Forbes Campbell tarafından 7 Eylül 1855 tarihinde Edmund Leahy'e yazılan mektupta kanal projesiyle ilgili bazı hususlara dair bilgi istenmişti. Edmund Leahy, 13 Eylül 1855 tarihli yukarıda özetini verdiğimiz cevap nitelikli mektubunda kanal projesinin uygulanabilir olduğunu ifade etmişti³⁶. Bunun üzerine D. F. Campbell, Rasso'ya dan Köstence'ye kadar uzanacak kanal projesine dair bir layiha kaleme alarak bunu Babıali'ye takdim etmek ve kanal için kurulması düşünülen şirketin vekili olarak İstanbul'a geldi. Babıali'ye takdim edilen layiha Meclis-i Ali'de müzakere edilmiş, son derece güzel ve olumlu bir teklif olarak oybirliği ile kabul edilmiştir³⁷. D. F. Campbell'in, Avrupalı ortaklarını temsilen İstanbul'a gelerek bizzat yakından ilgilendiği ve teklif ettiği kanal projesinin esası şöyleydi: Kanal imtiyazının 99 yıl olması, Tuna ve Karadeniz'in gemiler için serbest olması, tonaja göre gümrük vergisi alınması ancak Sünne Boğazı'na girişte verginin daha az olması vb. idi. Bu maddeleri içeren teklifin kabul edilmesiyle D. F. Campbell ve ortaklarına 4 Ocak 1856 tarihinde Sultan Abdülmecid'in kanalın inşası için ferman-ı hümayunu ihsan etmiştir. Dobruca kanalı ve Köstence limanı inşasındaki Osmanlı temsilcilerinin amacı, "*Batı-merkezi Avrupa ve Orta-Asya ilişkilerinin ihya edilmesi ve doğuda Rusların etkisinin bertaraf edilmesi ve özel ticaretin canlanması*" şeklinde ifade edilmiştir³⁸.

Uzun görüşmeler ve müzakereler sonucunda Tuna kıyısındaki Rasso'ya dan Köstence'ye kadar uzanacak kanalın inşası için bir şirket kurulmuştur. Kurulan şirkette İngiltere adına Thomas Wilson, Fransa adına Duc Charles de Morny ve Avusturya adına da Kont Ludwig von Breda adlı şahıslar yer almıştı. Şirketin temsilcileriyle Babıali arasında imzalanan 2 Ocak 1856 tarihli 22 maddelik bir mukaveleye göre kanalın adı "*Sultan Abdülmecid Kanalı*" olacaktır. Şirketin adı ise "*Mecidiye Cedvel-i Şirket-i Osmaniye*" olup, imtiyaz süresi 99 yıldır. Kanal inşası için şirketin kullanımına ücretsiz olarak verilecek arazinin mülkiyeti Osmanlı Padişahına ait olup, her türlü vergi ve harçtan muaftır. Kanalın inşa edileceği hattın tespiti şirketin mühendisleri yapacak olup, bu hat boyunca belirli bir mesafe içinde yollar, mahalleler, liman, ambar, depo, mağaza, köprü, havuz ve memurların ikameti için evler yapılacaktır. Bu tür ikamet alanları ile

33 BOA., A. AMD., 54 / 70, (5 L 1271 / 21 Haziran 1855); BOA., İ. HR., 121 / 6028, (6 L 1271 / 22 Haziran 1855).

34 BOA., İ. HR., 6532, lef: 5, (11 Ca 1272 / 19 Ocak 1856).

35 BOA., İ. HR., 128 / 6508, (19 C 1272 / 26 Şubat 1856).

36 Mr. Leahy'sin 13 Eylül 1855 tarihli "Mr. Leahy's Report of the Danube Canal" başlıklı iki sayfalık raporu. AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1.

37 BOA., A. AMD., 66 / 34, (26 R 1272 / 5 Ocak 1856); BOA., İ. MMS., 6 / 228, lef: 2.

38 Guboğlu, a.g.m., s.227.

yolların geçeceği arazi şirket mühendisleri ile Babıalı'nın tayin edeceği mühendislerin ortak görüşü ile belirlenecekti. İmtiyaz süresinin dolduğu tarihte şirket ücretsiz olarak kanalı, işletmesini ve mülklerini Osmanlı Devleti'ne terk edecekti. Limanın inşası için şirket tarafından getirilecek makine diğer aletler gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Şirket kanal ve binaların inşası için gerekli olan taş ve kireç ile keresteyi en uygun fiyata belirli alanlardan satın alacaktır. Şirket tarafından kanaldan geçecek gemilerden ve limandan alınacak vergi şirket ile Babıalı'nın ortak kararıyla milletlerarası hukuka uygun olarak tespit edilecektir. Kanalın hafriyatı sırasında tespit edilecek eski eserler ve madenler Osmanlı Devleti'ne aittir. Osmanlı Devleti, şirketin kâr ve gelirlerinden net % 10 pay alacaktır. Gelirin % 75'i ise şirketin hissedarlarına paylaştırılacaktır. Kalan % 15'lik kısım ise şirketin kurucuları olan Osmanlı Paşası [Mehmet Sadık Rıfat Paşa] ile Thomas Wilson, Duc Charles de Morny, Kont Ludwig von Breda ve şirketin İstanbul temsilci D. F. Campbell'e ya da varislerine eşit şekilde pay edilecektir. Ayrıca kanal hattı boyunca bir demiryolu inşası düşünüldüğünden ve bu yol kanala rekabet edecek düzeyde olduğu için şirketin demiryolu inşasına da müsaade verilecektir. Bu mukaveleye göre şirket antlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonra en geç bir yıl içerisinde şirketin nizamnamesini takdim ederek, gerekli fermanın verilmesinden itibaren de en geç üç ay içinde kanal hafriyatına başlayacaktı. Bu süreler içinde şirket nizamnamesinin takdim kılınmadığı ve kazı çalışmaları başlamadığı takdirde tüm izin ve ruhsatlar iptal edilecektir³⁹. Yapılan mukaveleye ilişkin gerekli müzakereler Meclis-i Tanzimat ve Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da yapıldıktan sonra, "Mecidiye Cedveli" inşa etmek üzere kurulan "Şirket-i Osmaniye"ye gerekli izin ve ruhsatları içeren Mayıs 1856 tarihli berat-ı ali takdim edilmiştir. Kurulan şirkette Osmanlı Devleti adına Mehmet Sadık Rıfat Paşa, İngiltere adına Thomas Wilson, Fransa adına Duc Charles de Morny, Avusturya adına Kont Ludwig von Breda ve şirketin İstanbul temsilci olarak D. F. Campbell görev yapacaktır⁴⁰. Mukavele şartlarını içeren belgeler ise 2 Temmuz 1856 tarihinde şirket temsilcilerine imzalanarak takdim edilmiştir⁴¹.

39 Kanalın inşası ve şirketle yapılan mukavele için bkz. BOA., İ. MMS., 6 / 228, lef:1; BOA., Hariciye Nezaretî, Siyasi Kısım Belgeleri (HR. SYS.), 587 / 15; BOA., Nâme-i Hümayûn Defterleri, (A. DVN. NMH. d.), No:12, s.136-139; BOA., Sadaret, Mukâvelenâme ve Mukâvelât Defterleri (A.DVN.MKL), 83 / 9; BOA., HR. SFR. (3), 21 / 39; "Bases De La Concession Faite Par Le Gouvernement Impérial Ottoman Pour L'Cuverture Du Canal De Kustendjé", başlıklı antlaşmanın 22 maddelik Fransızca nüshası için bkz. AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1.

40 BOA., İ. HR., 131 / 6671, (10 N 1272 / 15 Mayıs 1856); BOA., Sadaret, Nâme-i Hümayûn Kısım Belgeleri (A. DVN. NHM), 8 / 16, (25 Mayıs 1856); BOA., A. DVN. NMH. d., No:12, s.134.

41 BOA., A. DVN. NMH. d., No:12, s.139.

Kroki 3: Thomas Wilson ve ortaklarının kanal teklifi (Kaynak: AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1)



“Kanal inşası için Osmanlı, İngiltere, Fransa ve Avusturya devletlerinin temsilcilerinin yer aldığı Şirket-i Osmaniye adlı kumpanyanın 1856 senesinde kuruluş amacı ve kapsamı “Prospectus the Danubian Canal Company” başlıklı bir beyanname ile açıklanmıştır⁴². Buna göre şirketin sermayesi 1.000.000 sterlidir. Şirketin kuruluşu amacı Tuna kıyısındaki Rassova’dan Karadeniz’deki Köstence’ye kadar bir kanalın inşası ve işletilmesidir. Kanalın uzunluğu 30 İngiliz mili olup, bu kanal Tuna ırmağının artan ticaret hacmi için yeni bir güzergâh olacaktır. Açılacak kanal sayesinde Bavyera, Avusturya, Macaristan, Sırbistan (Servia), Romanya (Eflak/Wallachia) ve Bulgaristan’ın ticareti Rusya’nın gittikçe artan kontrol ve engellemelerinden kurtarılacaktır. Rassova ile Sünne (Sulina) Boğazı arasındaki mesafe 250 milden daha az olmayıp, bu kanal sayesinde Rassova’dan İstanbul’a gidecek gemilerin yolu 320 mil kısalmaktadır. Bunun 220 mili Tuna ırmağı, 100 mili ise Karadeniz üzerindeki yola karşılık gelmektedir. İnşa edilecek kanal sayesinde ticaret gemileri sadece Rusya’nın engellemelerinden değil aynı zamanda Galatz ve deniz arasındaki tehlikeli yolculuktan da kurtarılmış olacaktır. Ayrıca ticaret gemileri Karadeniz’den Galatz’a gitmeyi daha hesaplı bulacaklar ve Sünne’den

42 “Prospectus the Danubian Canal Company”, başlıklı iki sayfalık proje metni için bkz. AMAE, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1.

Galatz'a kadar olan çekilme masrafından da kurtulacaklardı.

Şirketin beyannameesinde, bu girişimin uzun zamandır düşünülen bir proje olduğuna ancak yıllarca Rusya'nın baskısıyla ertelenmek zorunda kalındığına vurgu yapılmıştır. Rusya'nın Osmanlı Devleti üzerindeki ölümcül etkisinin İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın etkisiyle kırıldığı ve tüm milletlerin hem ticari hem de siyasi faydasına olan kanal projesinin bir an önce bitirilmesi için gerekli adımların atıldığı ifade edilmiştir.

Beyannameye göre Avrupa'da, Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu ticari potansiyele ve öneme sahip bir başka ülke yoktur. Özellikle Tuna nehri üzerinde gelişen ticaret bu potansiyelin en önemli kısmıdır. Eğer Moldavya gibi Romanya (Wallachia/ Eflak) Prenslığı belirli bir düzeyde kalkındırılırsa, Moldavya tarafında üretilen hububatın altı veya yedi katı bu bölgede üretilebilecektir. Ayrıca gelişen tarım sayesinde Osmanlı Devleti sadece Romanya Prenslığı'ndan değil Tuna'ya kıyısı olan çok sayıda ülkeden daha farklı ürünler elde edebilir. Osmanlı Devleti 1842 senesinde olduğu gibi zaman zaman hububat satışını yasaklamak zorunda kalmıştır. 1842 ile 1848 seneleri arasında Galatz limanından yapılan Hint mısırı ihracı 597.082 quarterdan 1.270.745 quartera yükselmiştir ki bu değişim % 110'du. Aynı dönemde İbrail'den yapılan buğday ihracı ise 667.909 quarterdan 1.862.909 quartera yükselmiş olup bunun oranı ise % 180 idi. Yine İbrail'den yapılan Hint mısırı ihracı 224.310 quarterdan 1.448.619 quartera çıkmış olup bunun değişim oranı ise % 545'di.

Şirketin açıklamasında kanalın, 1726 yılına kadar varlığı bilinen ve Marsili'nin çalışmalarında, Gibbon'un haritasında ve d'Anville'nin eski coğrafyasında gösterildiği iddia edilen eski kanal yatağının ağzında inşa edileceği belirtilmiştir. Güzergâhı tespit etmek üzere gönderilen mühendis ve uzmanların raporlarına göre kanalın inşasından herhangi bir zorluk yoktur. Tuna ırmağının su derinlik ve yükseklik ölçümleri ilkbaharda taşkın zamanında yapılmış olup her türlü taşkın ve su yükselmesi hesaplanarak bir proje hazırlanmıştır. Hatta Tuna nehriindeki taşkınlar, Hollanda kıyılarında yaşanan fırtına ve taşkınlarla kıyaslandığında oldukça önemsizdir ki Hollanda'daki "Grand North Holland Canal"ı otuz yıldır en güçlü fırtına ve taşkınlarla dayanmaktadır.

Beyannameye göre kanalın inşası Tuna nehrinin suladığı verimli topraklardaki ürünlerde büyük bir artışa neden olacaktır. Ayrıca İngiltere ve Fransa'nın Karadeniz limanlarından temin ettiği hububat, iç yağ, kendir, kökboya, canlı hayvan, kereste ve pek çok diğer ürünün ticaretinde artış yaşanacağı tahmin edilmektedir. İngiltere yaklaşık 400 gemiyle 221.731 ton civarındaki ticareti tek başına yapmaktadır.

Şirketin gelirler kaynağı olarak kanalı ve Köstence limanını kullanan ya da ani su yükselmesinde limana sığınacak gemilerden ton başına alınacak ücret gösterilmiştir. Ayrıca ferman ile verilmiş olan kanalın her iki yanında en az bir mil genişliğindeki toprak parçasından elde edilecek sürekli gelir ile ileri de buralarda kurulacak kasabaların getireceği ekonomik canlılık da gelir kaynağı olarak zikredilmiştir. Yine kanal etrafındaki

tahıl ambarları, depolar, tersaneler ve buna benzer mülklerin yapılarak satılması veya kiraya verilmesi düşünülmektedir. Bunun için kanalın her iki yanında yer alan arazilerin satın alınması, kanalın genel güvenliği, suyollarının bakımı, onarımı, düzgün işletilmesi ve taşan suların kolayca boşaltılması için gereklidir.

Kanalın inşasıyla İngiltere, Avusturya ve Fransa'nın yakından ilgilenmesi nedeniyle kıskançlık ve uluslararası rekabeti ortadan kaldırmak için Londra, Paris ve Viyana'nın önde gelen sermaye sahipleri İstanbul'daki kurulacak şirketin yöneticileri olarak davet edilmiştir. Şirketin kurucuları Leipzig, Frankfurt, Beaucaire ve Novgorod'da yapılanlara benzer şekilde iki fuarın her yıl Alberta'da⁴³ yapılmasını önermişlerdir. Bu fuarın ilki 1 Ekim'de hasat sonrası ve don ırmakları kapatmadan önce tarım ürünlerini sergilemek için; ikincisi ise 15 Nisan'da ırmak seyahate tekrar açıldığında ve kış mevsiminin ürünleri olan kereste, iç yağ, kökboya ve un gibi ürünlerin taşınmaya başladığı zamanda yapılması düşünülmektedir. Kanalın açılmasıyla birlikte bölgede, Nil ve Ren nehirlerindeki ticari canlılığa benzer bir hareketliliğin yaşanacağı ve yeni ticaret merkezlerinin ortaya çıkacağı ileri sürülmüştür. Şu anda Tuna civarındaki iki ticaret kenti İsmail (Tuchkov)ve Galatz'dır.

Osmanlı Devleti, rıhtımların, kanalların ve köprülerin inşasında kullanılmak üzere ormanlarından meşe ağacı kesme iznini şirkete verecektir. Şirkete sağlanan ayrıcalıklar devamlı surette olacaktır. Kanaldan elde edilecek net gelir % 20'ye ulaştığına, bunun üstünde kalan tüm şeylerden (arazi ve binalardan elde edilen gelirler hariç) elde edilen gelirler Osmanlı Devleti'ne verilecektir.

Osmanlı Devleti, 15 Nisan 1856 tarihli Takvim-i Vekayi Gazetesi'nde yol, demiryolu ve su kanalı yapmak üzere Köstence civarındaki arazileri satın almak için bir nizamname yayınlamıştır⁴⁴. Satın alınacak şeyler arasında arazi, tarla, ev ve çeşitli mülkler olup bedeli ödenecektir. Satın alınacak arazi ve mülkler İstanbul'da ise Şehir Meclisi, Ticaret Nezareti ve mahkeme üyeleri arasından (vakıf arazi var ise vakıf görevlisi) tayin olunacak birer memurdan teşkil edilecek bir komisyon mülklerin bedelini rayiç kıymetinden az olmamak üzere tespit edecektir. Taşrada ise memleket meclisi üyeleri ve mahkeme görevlilerinden (vakıf arazisi ise muaccelat müdürü) oluşturulacak komisyon mülk satışlarına karar verecektir. Arazisini satmak istemeyen şahıs çıkarsa Devlet, bedelini ödemek şartıyla araziye satın alınacaktır. Her çeşit dini mabed, tekke, manastır ve mekanlar bu satış işleminden muaftır. Sadece bunlara ait araziler satın alınabilecektir. Ayrıca bir dükkanda veya dükkanlarda alış veriş ve sanatsal bir faaliyet yapıyorsa bunların başka bir mahalle naklini Devlet emredebilecektir. Böyle bir durumda emlak sahipleri mülklerini istedikleri gibi satma hakkına sahip olacaktır. Bunun için Devlet kendilerine bir süre tayin edecek ve o sürenin bitiminde mülkler henüz satılmamış ise müzayede ile satılarak bedeli sahiplerine

43 Alberta, Köstence kanalının kurulduğu bölgedeki kentin adıdır. Thomas Wilson'un teklif ettiği Kroki 3'de Alberta, Tuna'nın Karadeniz'e yeni açılacak ağızı olarak gösterilmiştir.

44 **Takvim-i Vekayi, def'a: 540.**

verilecektir.

Kanal projesine kurulan şirket ve yapılan mukavele ile başlanılmış olmasına rağmen aynı zamanda demiryolu yapımı işi de gündeme gelmişti. Bu sırada şirket hazırlamış olduğu nizamname ve diğer hususlarla ilgili olarak sürekli nezaretlerle haberleşiyordu. Babıali, yapılacak işlerin son derece önemli olması ve bu işlerin sadece nezaretlerin onay ve çabasıyla yapılmasının mümkün olamayacağına karar vererek Meclis-i Tanzimat bünyesinde bu konuda bilgi sahibi olanların yer alacağı geçici bir komisyon kurmaya karar verdi⁴⁵.

Fransızların 1855 senesinde başlattıkları şose yol çalışmasından sonra Osmanlı Devleti, bu konuda kendi mühendis ve yol yapım ustalarını yetiştirmek üzere Fransa hükümetinden mühendis ve kaldırımci talebinde bulunmuştur. Paris Sefiri Mehmet Cemil Bey, 5 Mayıs 1856 tarihli yazısında Fransa Hariciye Nazırı Mösyo Kont Walewski'ye hükümetinin iki mühendis ve altı kaldırımci talebini iletmiştir. Fransa hükümeti bu konuda uzman olan köprü ve kaldırım mühendislerinden Mösyo Andre Gustaf Adolf Brem Garet ile Mösyo Charles Ritter'in görevlendirilmesini uygun bulmuştur. Bunun üzerine 23 Mayıs 1856 tarihinde mühendislerin görevleri, maaşları, harcırahları, kira bedelleri ve görev sürelerini içeren dokuz maddelik bir mukavele yapılmıştır. Bu mühendislerin en önemli görevi yapılması düşünülen demiryolu, su kanalı (cedvel), şose yollar ile nehirlerin tahkiki, keşfi ve haritasını çizmekti. Bu işleri yaparken yanlarında belli sayıda Osmanlı tebaasından kabiliyetli mühendisler bulunduracaklar ve onlara işleri öğreteceklerdi. Ayrıca Mühendishane-i Şahane'de talebelere ders vererek bilgilerini paylaşacaklardı. Yapılan mukavele 15 Temmuz 1856 tarihli irade ile yürürlüğe girmiştir⁴⁶. Fransız mühendisler kısa sürede İstanbul'a gelerek görevlerine başlamıştır. Hatta Başmühendis Mösyo Brem Garet, Karasu'dan Köstence'ye kadar yapılmakta olan şose yolu incelemek üzere bölgeye gitmek istemişti. Varna Kaymakamı ile bölgedeki idari görevlilere hitaben yazılan 10 Ağustos 1856 tarihli emirde Başmühendis Mösyo Brem Garet'in bölgeyi ziyaret edeceği, bu ziyareti sırasında yapacağı tahkikat ve incelemelerde her türlü kolaylığın sağlanması, şahsına at ve zaptiye neferi verilmesi bildirilmiştir⁴⁷.

Bu sırada Köstence limanı çalışmalarına başlanılmıştı. Fransa sefaretî, limanın yapılacağı bölgenin temizlenebilmesi için Tersane-i Amire'den bir adet tarak vapuru talep etmişti. Fransızların bu talebi Kaptan Paşa'ya [Damad Mehmet Ali Paşa]⁴⁸ sorulmuş ve mevcut bulunan bir tarak vapurunun İstanköy limanının temizliğinde kullanılan tarak vapurunun arızalanması nedeniyle oraya gönderileceği belirtilmiştir. Ancak daha sonra yapılan değerlendirmede Köstence limanının müttefik orduların nakli için yapılan yolun

45 BOA., A. AMD., 66 / 81, (18 Ş 1272 / 24 Nisan 1856).

46 BOA., İrade, Meclis-i Vala (İ. MVL.), 357 / 15666.

47 BOA., Hariciye Nezareti, Mektubi Kalemi (HR. MKT.), 155 / 15.

48 Ağustos 1855 ile Ağustos 1858 tarihleri arasında Kaptan Paşa Damad Mehmet Ali Paşa'dır. Sinan Kunalp, *Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricâli (1839-1922), Prosopografik Rehber*, İstanbul 1999, s.2.

bitiş noktasında olması nedeniyle son derece önem arz ettiği ifade edilerek kış mevsimine kadar tarak vapurunun Köstence limanında kullanılmasına ve kışın da İstanköy limanına gönderilmesine karar verilmiştir⁴⁹.

1856 senesinde Tuna-Karadeniz kanal inşasına dair fermanın verilmesinden sonra Avrupalı müteşebbisler yine aynı güzergâhta Boğazköy-Köstence demiryolu ile Köstence limanı imtiyazı için girişimlerde bulundular. Şirketin İngiliz temsilcisi Thomas Wilson, kanal projesinin gerçekleşmemesi halinde bir demiryolu yapılmasını teklif etmiştir. Sonuçta Londra’da mukim Thomas Wilson ile Günar Döbrayf, Pacid, W. J. Newal, Beyl ve Lewis D. B. Gordon ile İstanbul’da mukim Mösyö John Trevor Barkley’in tesis etmiş olduğu kumpanya demiryolu imtiyazını almayı başarmıştır⁵⁰. Mösyö Barkley, bu imtiyazı alabilmek için İstanbul’da uzun müzakerelere girişmek zorunda kalmıştır. Bu imtiyazın verilmesine dair iradenin tarihi 9 Şubat 1857 tarihini taşımasına rağmen⁵¹, Mösyö Barkley, ortaklarıyla birlikte kurdukları şirketin yapacaklarını ifade etmek üzere 8 Nisan 1857 tarihli Meclis-i Tanzimat toplantısına davet edilmiştir. Burada demiryolu ile ilgili hazırlanmış olduğu müsvedde üzerinde görüş alışverişinde bulunulmuştur. Daha sonra demiryolu inşasına dair hazırlanan mukavelename Encümen-i Meşveret’te müzakere edilmiştir. Tuna ile Karadeniz arasında artacak olan ticaret açısından son derece faydalı olacağı düşünülen demiryolunun yapılmasına karar verilmiştir. Aynı zamanda Karadeniz’in sadece ticarete mahsus bir deniz haline getirilmesi amaçlandığından su kanalı ve demiryolunun bitiş noktası olan Köstence’de yapılması düşünülen limanın da aynı şirkete verilmesi uygun bulunmuştur. Sonuç olarak 7 Haziran 1857 tarihli ve 20 maddelik mukavelename müsveddesine göre demiryolu, Tuna kıyısından Köstence’ye kadar uzanacak ve adı “Devlet-i Aliyye, Karadeniz ve Tuna Demiryolu Kumpanyası” şeklinde olacaktır⁵². Yine aynı şirkete Köstence limanı inşasına dair imtiyaz verilmiştir. Liman inşasına dair Meclis-i Tanzimat tarafından hazırlanan mukavelename müsveddesi 17 Haziran 1857 tarihinde Encümen-i Meşveret’e sunulmuş ve hazırlanmış mukavelename müsveddesi son derece uygun bulunarak ferman için Padişaha arz edilmiş ve 18 Haziran 1857 tarihinde gerekli irade çıkmıştır. Köstence limanın düzenlenmesine dair mukavelename 7 maddedir. Demiryolu yapım imtiyazını alan Mösyö Barkley ve ortakları liman inşasını da üstlenmiştir. Limanın inşası için gerekli arazi ve çevresindeki arazilerin sahibinin Osmanlı Sultanı olduğuna vurgu yapılarak, demiryolunun açılmasından itibaren limanın işletme süresi 99 yıl olarak tespit edilmiştir. Demiryolu teminatsız yani herhangi bir ödeme

49 BOA., A. AMD., 70 / 56, (1272 / 1856).

50 J. H. Jensen-Gerhard Rosegger, “British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869”, *The Slavonic and East European Review*, Vol. 46, No.106, (Jan., 1968), pp.109-110.

51 Ali Akyıldız, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, *Osmanlı Araştırmaları / The Journal of Ottoman Studies*, XX (2000), s.314.

52 BOA., İ. MMS., 10 / 410; Bir başka kaynakta ise mukavelenamenin tarihi 23 Ağustos 1857 olarak verilmiştir. Bkz. *Karakoç Sarkis*, No: 2714; Bir diğer kaynakta ise ilgili evraklar arasında verilen mukavelenamenin tarihi 26 R 1276 / 22 Kasım 1859 olarak verilmiştir. Bkz. BOA., İ. MVL., 425 / 18626; “Osmanlı İmparatorluğu Abdülmecid Demiryolu ve Kanalı Şirketi” adını taşıyan bir mukavelenamede kanala dair 20 maddelik, sözleşme sureti için bkz. BOA., HR. SYS., 587 / 15, (08.08.1856/29.08.1856).

yükümlülüğü olmadan bu bölgeden Avrupa'ya yapılan hububat ihracatını ucuzlatmak amacıyla inşa edilmiştir⁵³. Ayrıca 2 Eylül 1857 tarihli 20 maddelik demiryolu inşasına dair kesin sözleşme imzalanmıştır. Mukavelenin sonunda Hariciye Nazırı, Maliye Nazırı ve Ticaret Nazırı ile şirket adına J. Trevor Barkley'in imzası vardır⁵⁴. Daha sonra Köstence limanının işletmesi, zabıtası ve alınacak vergilere dair 2 Eylül 1857 tarihli 17 maddelik bir nizamnamesi yayınlanmıştır⁵⁵. Osmanlı Devleti, kumpanyanın temsilciyle birlikte Köstence'den Boğazköy'e kadar yapılacak demiryolu güzergâhı ile istasyon ve durakları tespit etmek üzere Erkan-ı Harbiye Binbaşısı Abbas Efendi'yi görevlendirmiştir⁵⁶. Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisi Kostaki Bey'in 16 Kasım 1857 tarihli bir yazısından kanal inşaatına dair fermanın işi üstlenen şirkete teslim edildiği ve şirketin Osmanlı Devleti'ne teminat olarak verdiği kefalet akçesinin alındığı anlaşılmaktadır⁵⁷.

Demiryolu inşaatının devam ettiği sırada Mühendis J. Trevor Barkley tarafından hazırlanan haritada Köstence'de yapılacak limanda memlekete mahsus bir iskelenin olmadığı anlaşılmıştır. Zaten bu sırada bazı arazilerin satın alınması hususunda da sorun çıkmıştı. Osmanlı Devleti, yukarıda izah ettiğimiz üzere 15 Nisan 1856 tarihinde Takvim-i Vekayi Gazetesi'nde yayınlanmış olan nizamnamede Köstence civarındaki arazilerin satın alınması işlemini yerel komisyonlara bırakmıştır. Bu bağlamda olmak üzere Köstence'de bir komisyon kurulması bildirilmişti. Ancak komisyonun sadece Köstence'deki memurlar ve ahaliden teşkil edilmesinin bazı uygunsuzluklara ve dedikodulara neden olabileceği ihtimali üzerine Varna Kaymakamı Aşir Bey'in başkanlığında Varna meclis azasından bir, erbab-ı vukuftan bir, Köstence müdürü, Köstence meclis azasından bir-iki kişi ve komiser İsa Efendi ile şirket görevlilerinden oluşan bir komisyon kuruldu⁵⁸.

Aşir Bey'in başkanlığında kurulan komisyon hem yeni bir iskele yeri tespit etmek hem de limanda yapılması düşünülen istasyon için satın alınması gereken 13 mağaza, 53 kıta mağaza arsası, bir çiftlik ile bir miktar boş arsa hususunda mülklerin sahipleriyle ortaya çıkan sorunları çözmek için toplanmış ise de başarılı olamamıştı. Bunun üzerine Meclis-i Tanzimat, üç üyesi Osmanlı Devleti'ni temsilen, üç üyesi de kumpanya adına görevli altı kişilik bir komisyon kurulmasına karar verdi. Osmanlı Devleti, Tersane-i Amire'den Kaymakam Rasim Bey, Meclis-i Meabir azası Şevki Efendi ile Meclis-i Tanzimat mütercimlerinden Kostaki Efendi'yi komisyonda görevlendirmiştir. Bu komisyonun görevi, yapılması düşünülen iskele ve istasyon mahallindeki mülkleri sahiplerini mağdur

53 BOA., İ. MMS., 10 / 409; Bir başka kaynakta ise mukavelename tarihi 12 M 1274 / 2 Eylül 1857 olarak verilmiştir. Bkz. Karakoç Sarkis, No:2715; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara 1970, s.156; Bilmez Bülent, Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.44; A. Nedim Atilla, **İzmir Demiryolları**, İzmir 2002, s.48.

54 BOA., A. DVN. MKL., 1 / 7.

55 Karakoç Sarkis, 6399.

56 BOA., İ. MVL., 380 / 16655, (16 S 1274 / 6 Ekim 1857).

57 BOA., İ. MVL., 385 / 16828, lef:11.

58 BOA., İ. MVL., 425 / 18626, lef: 3, (19 Ra 1276 / 16 Ekim 1859).

etmeden değeriyle satın almaktı⁵⁹. Esasında Dobruca ovasında demiryolu ve kanal projesi inşası gündeme geldiğinde ahalinin bir kısmı karşı çıkmıştı. Özellikle ovadaki kasabalarda ve yükleme limanlarında tahılları arabalarıyla taşıyan insanlar geçim kaynaklarının yok olacağı korkusuyla zorluk çıkarmışlardı. Şirket yetkilileri arazilerin satın alınması hususunda bu nedenle sorun yaşamıştı⁶⁰.

Demiryolu inşaatının bitmesinden kısa bir süre önce 25 Şubat 1860 tarihinde 152 maddelik bir nizamnamesi yayınlanmıştır. Nizamnamenin başlığı “Karadeniz ve Tuna Nehri Demiryolu Köstence Limanı Kumpanyası Umûr-ı Dahiliyesine Aid Şirket Nizâm-nâmesinin Esâsı Makamında Olan Şerâiti Mutazammın Nizâm-nâmedir” şeklindedir⁶¹. Demiryolu inşaatının bitmesi üzerine 1 Ağustos 1860 tarihinde Kumpanya Direktörü, resmi açılışın Eylül ayında yapılmasının uygun olup olmadığını ve açılışa Padişahın bizzat katılıp katılmayacağını sormuştur. Bunun üzerine Meclis-i Mahsus-ı Meşveret’te yapılan müzakerede, bu yolun memlekette yapılan ilk demiryolu olması nedeniyle diğer devletler adına açılışa katılacak büyük memurların yanında Ticaret Nazırı Edhem Paşa’nın Devleti temsil etmesine karar verildi. Hatta açılış öncesi mukavele gereğince teminat akçesinin iadesi için demiryolunun tamamen bitip bitmediğinin kontrol ettirilmesi amacıyla Meclis-i Meabir’den iki mühendisin de bu törene katılması kararlaştırıldı⁶². Mösyo J. Trevor Barkley ve ortaklarının gerekli izin ve ruhsatların alınmasından sonra başlattığı demiryolunun inşası iki buçuk yıl sürmüş ve 4 Ekim 1860 tarihinde resmi açılış yapılmıştır⁶³. Demiryolunun resmi açılışından önce 1 Ağustos 1860 tarihinde Köstence demiryolunu kullanacak yolcular ve taşıyacakları eşyadan alınacak ücret tarifesi yayınlanmıştır. Demiryolunun mesafesinin kısa olması nedeniyle inşaat için harcanan parayı karşılayabilmek amacıyla fiyat tarifesinin Avrupa’daki diğer demiryollarından biraz yüksek tespit edildiği ifade edilmiştir⁶⁴. Ayrıca 20 Mart 1861 tarihinde ise Fransızca ve Türkçe olarak kaleme alınan Köstence demiryolu gümrüğü hakkında nizamname yayınlanmıştır. 15 maddelik bu gümrük nizamnamesinde ticarete konu olan her türlü ürün ve malın hangi memleketten gelip nereye gittiğine dair pusulasının bulunması ve demiryolunun başında ve sonunda kumpanya yetkililerine pusulanın ibrazı zorunlu kılınmıştır⁶⁵. Köstence limanından Tuna kıyısındaki Boğazköy’e kadar uzanan demiryolunun bitmesi üzerine Köstence kasabasının ticareti artmıştır. Kasabanın ticaretinde görülen artışla birlikte göç almaya ve hızla büyümeye başlamıştır.

59 BOA., A. MKT. NZD., 297 / 4, (5 Ca 1276 / 30 Kasım 1859); BOA., A. MKT. NZD., 297 / 16, (5 Ca 1276 / 30 Kasım 1859); BOA., Sadaret, Mektubi Kalemi, Mühimme Kalemi Belgeleri (A. MKT. MHM.), 171 / 97, (5 Ca 1276 / 30 Kasım 1859).

60 Bernard Camille Collas, 1864’te Türkiye, Tanzimat sonrası düzenlemeler ve kapitülasyonların tam metni, (Çev. Teoman Tunçdoğan), İstanbul 2005, s.284.

61 BOA., Bab-ı Asafi, Divan-ı Hümayun Sicilleri, Nizamât Defterleri (A. DVNS.NZAM.d.), No: 41, s.1-43.

62 BOA., İ. MMS., 20 / 863, (22 S 1277 / 9 Eylül 1860); BOA., İ. DH., 462 / 30750, (2 Ra 1277 / 18 Eylül 1860); BOA., İ. DH., 462 / 60763, (7 Ra 1277 / 23 Eylül 1860).

63 Guboğlu, a.g.m., s.233.

64 BOA., İ. MVL., 435 / 19207.

65 BOA., İ. MVL., 447 / 19905.

Bunun üzerine Mankalya Kazası, Köstence'ye ilhak edilerek Köstence Kaymakamlığı teşkil edilmiş ve Babıali Tercüme Odası'ndan Ahmed Rasim Efendi kaymakamlığa tayin edilmiştir⁶⁶. Zaten kanal ve demiryolu projesini teklif edenlerin ortak görüşü bölgede nüfusun, ticaretin ve kentleşmenin artacağı şeklindeydi. B. C. Collas'ın ifadesine göre Köstence limanı ve demiryolunun açılmasıyla birlikte Köstence limanının dış satımı artmış, daha önce birkaç yüz kişinin yaşadığı kentin nüfusu 20.000'i aşmış, tarım ve hayvancılık gelişmiş hatta toprak fiyatları on kat artış göstermiştir⁶⁷.

Demiryolu ve Köstence limanı inşasına başlandığı sırada 1856 Paris Antlaşması'nın 15 ile 19. maddelerinde yer alan Tuna nehrinin ortak kullanımı için kıyısı olan devletler tarafından “*karma bir komisyonun*” kurulması kararı gereğince⁶⁸ 1857 senesinde Tuna Komisyonu kuruldu. Bu komisyon Tuna nehri üzerindeki ticari faaliyetleri düzenleyecek ve bunun için nehrin ağzını ve etrafını seyrüsefere en yararlı şekilde temizleyecekti. Bu karar gereğince Tuna nehri ağzının en kısa zamanda derinleştirilmesi ve ıslah çalışması yapılması gerekiyordu. Kurulan komisyon, bu işlerin mahalli bir devlete bırakılmayacağı düşüncesiyle ortaya çıkmıştı. 1856 Paris Antlaşması sonrası kurulan Tuna Komisyonu başkanlığı Osmanlı Devleti'ne verilmiş ve Komisyon Başkanı olarak Ömer Paşa tayin edilmiştir. Komisyon Başkanı olan Ömer Paşa'ya hitaben 1857 senesinde bir talimatname hazırlanmıştır. Bu talimatta Tuna boğazlarında seyrüseferi düzenlemek için Paris Antlaşması'nın ilgili maddelerince Avrupa devletlerinin temsilcilerinin bulunacağı bir komisyon kurulduğu belirtilmiştir. Komisyon, Galatz şehrinde toplanacak ve nehir üzerinde yapılacak düzenlemelere dair harcamaları Osmanlı Devleti yapacak olup, bu masrafın alınacak vergilerle karşılanacağı karara bağlanmıştır. Tuna nehri üzerindeki seyrüsefer ve ticarete dair hususların Tuna Komisyonu tarafından organize edilmesine karar verilmiş olmasına rağmen 1857 senesinde Avusturya'nın girişimleriyle ikinci bir “Sahildar Devletler Komisyonu” kurulması teşebbüsü başladı. Avusturya'nın amacı bu ikinci komisyonu kullanarak nehre hakim olmaktı. Ayrıca Avusturya'nın bu girişimi Tuna'daki seyrüsefer serbestisi prensibine de aykırıydı. Bunun üzerine Paris Antlaşması'nın 17. maddesi gereğince kurulmuş olan Tuna Komisyonu'ndan hariç olmak üzere bu komisyonun feshinden sonra onun yerine geçip nehir ve boğazlardaki seyrüseferi düzenlemek ve zabıtası hakkında gereğini yapmak üzere nehre sahili olan devletlerin katılımıyla oluşturulacak bir komisyonun kurulması amacıyla Viyana'da toplantı yapılması kararı alındı. Bu toplantıya Osmanlı Devleti, Avusturya, Bavyera ve Dubrovnik devletleri adına delegeler; Eflak, Boğdan ve Sırp emaretleri adına ise Osmanlı

66 Ahmed Lütfi Efendi, **Vak'a-nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi**, C. IX, (Yayımlayan: M. Münir Aktepe), İstanbul 1984, s.166.

67 Collas, **a.g.e.**, s.284; Köstence ile Boğazköy arasında kalan ovada demiryolu ve liman inşası sonrası yaşanan sosyo-kültürel değişim hakkında bkz. Akyıldız, **a.g.m.**, s.313-327.

68 Paris Antlaşması'nın Tuna nehri rejimi ile ilgili maddeleri için bkz. **Muâhedât Mecmûası**, 4. Cilt. TTK, Ankara 2008, s.250-253; Paris Antlaşması'nın Karadeniz'in tarafsızlığı ve Tuna nehri üzerinde yapılacak düzenlemeye ilişkin maddeleri için bkz. “Provisions Concerning the Neutralization of the Black Sea and Danube River Contained in the General Treaty between Great Britain, Austria, France, Prussia, Russia, Sardinia, and Turkey”, **The American Journal of International Law**, Vol. 3, No. 2, (Apr. 1909), pp. 114-116.

Devleti'nin onayı ile belirlenmiş komiserler katılacaktı. Osmanlı Devleti Mart 1857'de, Viyana başşehbenderi Mösyö David'i delege olarak görevlendirdi. Bunun üzerine Tuna nehrine sahildar devletler Viyana'da 7 Kasım 1857 tarihinde 47 maddelik bir antlaşma imzaladılar. Bu antlaşmaya göre, Karadeniz üzerinden gelecek bütün ticaret gemileri nehrin herhangi bir noktasında durarak yolcu ve yük bırakıp alabileceklerdi. Nehrin içinde seyrüsefer sadece sahildar devletlerin gemilerine açıktı. Antlaşmayla milletlerarası bir nehrin, bu nehirde kıyısı olan devletlerin eline bırakılması kabul edilmiştir. Bu yeni antlaşma daha önce kurulmuş olan Tuna Komisyonu'nu işlevsiz bıraktığı gerekçesiyle İngiltere'nin tenkidine uğramıştır. Bunun üzerine 1 Mart 1859 tarihinde yeni bir antlaşma imzalanmış ise de sahildar devletlerle ilgili hususlar değiştirilmemiştir⁶⁹.

Boğazköy'den Köstence'ye açılması düşünülen ve imtiyazı verilen kanal inşaatı bir türlü başlamadığı gibi Tuna-Karadeniz demiryolu inşaatının başlamasından sonra da neredeyse unutulmuştur. Hatta Ömer Paşa'nın başkanlığında kurulmuş olan Tuna Komisyonu, nehrin ıslahı ve Sünne Boğazı'nın gemi trafiğine açık tutulabilmesi için çalışmaya başlamıştır. 1858 senesinin sonlarında Paris'te Osmanlı Devleti adına Ömer Paşa'nın katıldığı mühendis komitesi toplantısında Hızırilyas Boğazı'ndan (St. George) Tuna nehrine doğru yeni bir kanal açma projesi ortaya atılmıştır. Bu projeye İngiltere, Fransa ve Sardunya devletleri destek vermiştir. Bazı komiserler ve Rusya ise buna karşı çıkmıştır. Avusturya komiseri ise Viyana'da bulunduğundan bu hususa dair hükümetinden talimat alacağını beyan ederken, İngiliz komiseri ise hükümetinin desteklemesine rağmen kendisinin kişisel olarak bu projeyi desteklemediğini ve Londra'dan yeni bir talimat almak için gitmesi gerektiğini ifade etmiştir. Zaten kanal komisyonu Başmühendisi Harney bazı sorunları gidermek için tek değil iki kanal yapılması gerektiğini belirterek sadece Hızırilyas Boğazı'na kanal açılmasına karşı çıkmıştır. Kendisinin yapılmasını istediği iki kanal hakkında bir rapor hazırlayarak komisyona vereceğini belirten Başmühendis Harney, gelecek yaz bu işe başlanabileceğini ifade etmiştir. Yine Başmühendis Harney'e göre asıl iş, gelecek sonbahara kadar Sünne Boğazı'nın temizlenmesidir. Osmanlı Devleti'nin bu husustaki görüşü ise Hızırilyas Boğazı'nda kanal açılmasının iyi bir tercih olduğu ama bu kararın bütün komiserlerin ortak onayıyla alınması gerektiğidir. Ömer Paşa'ya gönderilen talimatta tüm devletlerin onay vermesi halinde teklifin kabul edilmesi yönünde olmuştur⁷⁰.

69 Türkkiye Ataöv, "1815-1865 Arasında Devletler Tarafından Kurulan Milletlerarası Teşekküller", *SBF Dergisi*, 15 / 3, (Ankara 1960), s.39-40; Avusturya'nın girişimleriyle Viyana'da imzalanan 7 Kasım 1857 ve 47 maddelik, "Tuna nehrinde seyr-i sefaîn hakkında Devlet-i Aliyye ile Avusturya, Bavyera ve Dubrovnik devletleri beyninde akd olunan ahidname-i hümayun suretidir" başlıklı antlaşma için bkz. *Muâhedât Mecmûası*, 4. Cilt, s.273-292; İkinci bir komisyonunun kurulması gerekçesi için bkz. *BOA., A. DVN. NMH. d., No:12*, s.158; *BOA., A. DVN. NMH., 8 / 29*; Komisyon başkanı Ömer Paşa'ya verilen talimat için bkz. *BOA., Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemî (A. DVN.)*, 125 / 64; 1857 senesinde kurulan ikinci komisyonun gerekçesi ve çalışma usulü hakkında bkz. *BOA., A. DVN., 125 / 65*.

70 *BOA., HR. SYS., 1607 / 7*, (31.12.1858); *BOA., HR. SYS., 1607 / 9*, (14.01.1859); *BOA., HR. SYS., 1607 / 10*, (21.02.1859).

Sultan Abdülmecid devrinde zaman zaman gündeme gelen Tuna-Karadeniz arasında kanal açma teşebbüsüne dair imtiyaz 1856 senesinde Thomas Wilson ve ortaklarının kurduğu şirkete verilmiş olmasına rağmen kanalın açılışı gerçekleştirilememiştir. Romanya'nın Osmanlı Devleti'nin elinden çıkmasından sonra kanal ve demiryolu projeleri de Romanya'nın kontrolüne bırakılmıştır. Romanya hükümeti ise 1882'de Köstence-Cernovada demiryolu hattını ve 1884 senesinde ise Köstence limanını satın almıştır. Boğazköy-Köstence kanalı ise 26 Mayıs 1984 tarihinde Romanya Başkanı N. Ceauşescu tarafından açılarak hizmete sokulmuştur. Kanalın Osmanlı döneminde açılmamasının en büyük nedeni genel olarak Rusların projeye engel olmalarıdır. Kırım Savaşı'ndan sonraki girişimlerin başarısız olmasının nedeni ise Avrupa devletlerinin kendi aralarındaki rekabet ve anlaşmazlıkları, politik sorunlar, kıskançlık, projenin faydasız olduğuna dair düşüncenin yaygın olması ve teknik şartların eksikliğidir.

Sonuç

Boğazköy-Köstence kanalının gündeme gelmesinin en önemli nedeni 18. yüzyıl başlarından itibaren Rusya'nın Karadeniz'de artan baskısının bölgedeki ticari faaliyetlere zarar vermesidir. Özellikle Moldavya, Besarabya ve Eflak-Boğdan civarından elde edilen hububat Avrupa'nın temel ihtiyaçlarının karşılanması açısından çok önemliydi. Avrupalı tüccar gemileri ile taşınan hububat ve diğer ticaret ürünleri Rusya'nın Tuna nehri rejimine müdahale etmesiyle sekteye uğramaya başladı. Özellikle Rusya'nın Sünne Boğazı'nı kontrol etmesiyle bu baskı iyice hissedilmiştir. Avrupalı devletler ise bu baskıyı ortadan kaldırmak için Tuna nehrinin Osmanlı Devleti'nin kontrolünde kalan ve Rus tehlikesinden uzak bir noktadan kanal açma projesini ortaya attılar. İngiliz, Fransız ve Avusturyalı uzmanlar hazırladıkları projeleri Osmanlı Devleti'ne teklif ederek imtiyaz almak için uzun uğraşlar verdiler. Bu projelerin ve hazırlanan raporların ortak noktaları ve beklenen faydaları olarak açılacak yeni bir kanal ile Karadeniz ve Tuna üzerindeki Rus etkisinin ortadan kalkacağı yani bölgede güvenliğin sağlanacağı; Tuna kıyısındaki verimli arazilerde yeni tarım ürünlerinin yetiştirilmesiyle bölgenin ticari yönden gelişeceği; Alberta'da kurulacak fuar sayesinde bölgenin cazibe merkezi haline geleceği; kanal civarında yeni kasaba ve şehirlerin ortaya çıkacağı ve Tuna nehrini kullanacak ticaret gemilerinin kat edecekleri yolun kılacağı ve masrafların azalacağı yönündeydi. Zaten bu projeyi teklif edenlerin hepsinin ortak görüşü bölgede nüfusun, ticaretin ve kentleşmenin artacağı şeklindeydi. Su kanalıyla olmasa bile demiryolu sayesinde kısa zamanda bölgede dış satım arttığı gibi tarım ve hayvancılık gelişmiş, yeni yerleşim yerleri kurulmuş ayrıca büyük oranda sosyo-kültürel değişim yaşanmıştır. Osmanlı Devleti, uzun süre su kanalı projesini uygulama konusunda tereddüt etmiş ise de Kırım Savaşı'nın başarılı şekilde bitmesi ile boğazların ve Karadeniz'in tekrar kapalı hale getirilmesinin karşılığı olarak Sultan Abdülmecid müttefiklerine kanal imtiyazını vermiştir. Ama Avrupalı devletlerin politik çıkar ve kaygıları nedeniyle kanal projesi başarısız olurken demiryoluyla elde edilen pek çok faydanın katlanarak artması ihtimali de ortadan kalmıştır.

Kaynakça

A-Arşivler:

1-Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.)

Bab-ı Asafî, Divan-ı Hümayun Sicilleri, Nizamât Defterleri (A. DVNS.NZAM.d.), No: 41.

Hariciye Nezareti, Londra Sefareti Belgeleri (HR. SFR. (3), 21 / 39.

Hariciye Nezareti, Mektubi Kalemî (HR. MKT.), 155 / 15.

Hariciye Nezareti, Siyasi Kısmı Belgeleri (HR. SYS.), 587 / 15; 1607 / 7; 1607 / 9; 1607 / 10.

Hariciye Nezareti, Tercüme Odası Belgeleri (HR. TO.), 418 / 158.

Haritalar (HRT), 43.

İrade, Dahiliye (İ. DH.), 227 / 13577; 462 / 30750; 462 / 60763.

İrade, Hariciye (İ. HR.), 121 / 6028; 5554 / 14; 6169; 6532; 128 / 6508; 131 / 6671.

İrade, Meclis-i Mahsusa (İ. MMS.), 4 / 129; 6 / 228; 10 / 409; 10 / 410; 20 / 863.

İrade, Meclis-i Vala (İ. MVL.), 357 / 15666; 380 / 16655; 385 / 16828; 425 / 18626; 435 / 19207; 447 / 19905.

Meclis-i Vala Belgeleri (MVL.), 269 / 27.

Nâme-i Hümayûn Defterleri, (A. DVN. NMH. d.), No:12.

Sadaret, Nâme-i Hümayûn Kısmı Belgeleri (A. DVN. NHM), 8 / 16; 8 / 29.

Sadaret, Amedi Kalemî Belgeleri (A. AMD.), 54 / 8; 54 / 70; 66 / 34; 66 / 81; 70 / 56.

Sadaret, Divan-ı Hümayun Kalemî (A. DVN.), 125 / 64; 125 / 65.

Sadaret, Mektubi Kalemî, Mühimme Kalemî Belgeleri (A. MKT. MHM.), 171 / 97.

Sadaret, Mektubi Kalemî, Nezaret ve Devâir Kalemî (A. MKT. NZD.), 91 / 32; 297 / 4; 297 / 16.

Sadaret, Mukâvelenâme ve Mukâvelât Defterleri (A.DVN.MKL), 1 / 7; 83 / 9.

2-Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi

Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE), Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN), Ambassade, Constantinople, Série D, Kustendje, Tome: 1, (1862-1879).

B-Gazeteler

Ceride-i Havadis (CH.), No: 632, 636

Takvim-i Vekayi, def'a: 540.

C-Kitap, Makale ve Kaynak Eserler

“Provisions Concerning the Neutralization of the Black Sea and Danube River Contained in the General Treaty between Great Britain, Austria, France, Prussia, Russia, Sardinia, and Turkey”, **The American Journal of International Law, Vol. 3, No. 2**, (Apr. 1909), pp. 114-116.

Ahmed Lütfi Efendi, **Vak'a-nüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi, C. IX**, (Yayımlayan: M. Münir Aktepe), İstanbul 1984.

Ahmet Refik, “Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı ve Ejderhan Seferi”, **TOEM, Sene:8, Numara: 43, (1332)**, s.1-14.

Ahmet Refik, “Sokullu Mehmed Paşa'nın Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı Teşebbüsü-1”, **Edebiyat-ı Umumiye Mecmuası, Sene: 1, Numara: 6, (H.1335/ R.1332)**, s.124-126.

Ahmet Refik, “Sokullu Mehmed Paşa'nın Bahr-i Hazar-Karadeniz Kanalı Teşebbüsü-2”, **Edebiyat-ı Umumiye Mecmuası, Sene: 1, Numara: 7, (H.1335/ R.1332)**, s.139-141.

Akalın, Durmuş, **Süveyş Kanalı, Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi**, Yeditepe, İstanbul 2015.

Akyıldız, Ali, “Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği”, **Osmanlı Araştırmaları / The Journal of Ottoman Studies, XX (2000)**, s.313-327.

Ataöv, Türkkaya, “1815-1865 Arasında Devletler Tarafından Kurulan Milletlerarası Teşekküller”, **SBF Dergisi, 15 / 3**, (Ankara 1960), s.29-48.

Atilla, A. Nedim, **İzmir Demiryolları**, İzmir 2002.

Can, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

Collas, Bernard Camille, **1864'te Türkiye, Tanzimat sonrası düzenlemeler ve kapitülasyonların tam metni**, (Çev. Teoman Tunçdoğan), İstanbul 2005.

Eldem, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara 1970.

Evliyâ Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahâtnamesi, 1-6. Kitaplar**, (Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı), YKY, İstanbul 2016.

Guboğlu, Mihail P., “Osmanlı İmparatorluğu’nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence Arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)”, **Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, (Yay. Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar), İstanbul 1995, s.217-247.

Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi, Cilt: 3**, (Yay. Haz: Mümin Çevik), İstanbul 2010.

İnalçık, Halil, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)” **Bellekten, Cilt: XII, Sayı: 46**, (46 sayılı Bellekten’den ayrı basım), TTK, Ankara 1948, s.349-402.

Jensen, J. H.,-Gerhard Rosegger, “British Railway Builders along the Lower Danube, 1856-1869”, **The Slavonic and East European Review, Vol. 46, No.106**, (Jan., 1968), pp.105-128.

Karakoç Sarkis, No: 2714; 2715; 6399;

Keleş, Erdoğan, “Kırım Savaşı’nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi”, **OTAM, Sayı: 23 (Bahar 2008)**, Ankara 2010, s.149-194.

Kuneralp, Sinan, **Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricâli (1839-1922), Prosopografik Rehber**, İstanbul 1999.

Kurat, Akdes Nimet, **Rusya Tarihi, Başlangıçtan 1917’ye Kadar**, Ankara 1993.

Maxim, Mihai, “Tuna”, **DİA, Cilt: 41**, s.372-374.

Muâhedât Mecmûası, 4. Cilt. TTK, Ankara 2008.

Öğün, Tuncay-Halit Başı, “Dicle-Fırat’ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı’nda Irak Cephesinde Kullanımı”, **History Studies, Vol. 8, Issue. 3 (September 2016)**, s.83-109.

Önal, Ebul Faruk,-Osman Doğan, **Bir Osmanlı Maden Müdürünün Kızılırmak Projesi 1848**, İstanbul 2011.

Safvet, “Karadeniz-İzmit Körfezi Kanalı”, **TOEM, Cüz: 15, (1328)**, s.938-956.

Spulber, Nicolas, “The Danube-Black Sea Canal and the Russian Control over the Danube”, **Economic Geography, Vol. 30, No. 3 (Jul., 1954)**, pp. 236-245.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, “Sakarya Nehrinin İzmit Körfezine Akıtılmasıyla Marmara ve Karadenizin Birleştirilmesi Hakkında Vesika ve Tetkik Raporları”, **Belleten, Cilt: VI, Sayı: 14-15**, (Ankara, Nisan-Temmuz 1940), s.149-157.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi, Cilt: III**, Ankara 1995.

Yiğit, Ahmet, “Osmanlı Devleti’nin Payas ve Birecik Limanları Üzerinden Bağdat’a Askerî Malzeme Nakline Dair Ayıntab Şer’iyye Sicillerinden Bazı Belgeler”, **38. Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi (10-15 Eylül 2007-Ankara) (38. ICANAS), Bildiri Kitabı, VII. Cilt**, Ankara 2012, s.3397-3418.