



**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK
LİSANS
TEZİ**

**19. YÜZYILDA DOĞU VE GÜNEYDOĞU ANADOLU
BÖLGELERİNDE SUYOLU TAŞIMACILIĞI**

NİMET BAYKAL

**TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ BİLİM DALI**

OCAK 2020



**19. YÜZYILDA DOĞU VE GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGELERİNDE
SUYOLU TAŞIMACILIĞI**

Nimet BAYKAL

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ BİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2020

Nimet Baykal tarafından hazırlanan “19. Yüzyılda Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde Suyolu Taşımacılığı” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ / ~~OY ÇOKLUĞU~~ ile Gazi Üniversitesi Tarih Anabilim Dalında Yakınçağ Tarihi Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Prof. Dr. Şennur Şenel

Tarih, Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Başkan: Prof. Dr. Mehmet Akif Tural

Tarih, Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Üye: Prof. Dr. Selda Kaya Kılıç

Tarih, Ankara Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum/~~onaylamıyorum~~



Tez Savunma Tarihi: 06/01/2020

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....
Prof. Dr. Figen ZAİF

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.


Nimet BAYKAL

06.01.2020

19. YÜZYILDA DOĞU VE GÜNEYDOĞU ANADOLU BÖLGELERİNDE SUYOLU TAŞIMACILIĞI

(Yüksek Lisans Tezi)

Nimet BAYKAL

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Ocak 2020

ÖZET

Bu çalışmada 19. yüzyılda Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki su yolu taşımacılığı anlatılmaktadır. Fırat ve Dicle nehirlerinde Asurlulardan itibaren geleneksel yöntemlerle yapılan taşımacılık Sanayi İnkılabı'yla birlikte buharlı gemilerle yapılmaya başlandı. İngilizlerin sömürgelerine giden yol üzerinde olması nedeniyle bu nehirler, İngilizlerin ilgisini çekmiştir. Başlangıçta sömürge yolu üzerinde olması yüzünden İngilizlerin ilgisini çeken bölge, ardından sahip olduğu ticari potansiyel nedeniyle daha da önem kazandı. Henry Blosse Lynch önderliğinde kurulan Lynch Kumpanyası bölge ticaretinde ve nehir taşımacılığında söz sahibi oldu. Hatta zamanla Lynch Kumpanyası, Fırat ve Dicle taşımacılığında tekel oldu. Osmanlı Devleti burada nakliyat yapmak üzere çeşitli girişimlerde bulunmuş, idareler kurmuştur. Ancak bu girişimler, hem siyasi nüfuzları hem de teknolojik avantajları nedeniyle İngilizlerin gerisinde kalmıştır. Dönemin teknolojik gelişmeleri nehir yolunun kara yoluna tercih edilmesine neden olmuştur. Güneydoğu Anadolu'da bulunan ve Anadolu'nun en büyük gölü olan Van Gölü sahilinde dört şehir ve pek çok yerleşim yeri vardır. Ayrıca gölde dört tane de ada vardır ve bunların bazılarında manastır bulunmaktadır. Bölgenin engebeli yapısı ve kışın uzun süreler boyunca kar altında kalması kara taşımacılığını zorlaştırmaktadır. Van Gölü'nde 19. yüzyıl öncesinde de taşımacılık faaliyetleri söz konusudur. Ancak bu zamanlardaki gemiler yelkenle veya kürekle idare edildiğinden zaman kaybı söz konusuydu. Buharlı gemilerle yapılacak taşımacılığın bölgeye sağlayacağı idari, askeri ve ticari faydalar nedeniyle önce Van ahalisinden Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan adlı iki müteşebbis taşımacılık imtiyazı talebinde bulundular. Başlangıçta devlet bu şahıslarla imtiyaz mukavelesi imzalasada daha sonra bu durum bilinçli olarak sürüncemede bırakılmıştır. Ardından devlet kendi adına taşımacılık yapma girişiminde bulunmuş ancak bu teşebbüs de sonuçsuz kalmıştır. Bu tezde bölgede Osmanlı Devleti'nin, İngilizlerin ve yerel halkın, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden, bölgenin ticari potansiyelini kullanma teşebbüsleri ile Van Gölü'ndeki taşımacılık teşebbüsleri ve bunun bölgeye olan etkileri tartışılmıştır.

Bilim Kodu : 116114

Anahtar Kelimeler : Dicle, Fırat, Lynch Kumpanyası, Nehir nakliyatı, Van Gölü.

Sayfa Adedi : 100

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Şennur Şenel

WATER TRANSPORTATION IN THE EASTERN AND THE SOUTH EASTERN
ANATOLIAN REGIONS IN THE 19th CENTURY

(M.S. Thesis)

Nimet BAYKAL

GAZI UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES

January 2020

ABSTRACT

In this study, it is explained water transportation in the Eastern and the South Eastern Anatolian Regions in the 19th century. The transportation in which people have been initially engaged by using traditional methods was began to be engaged in by people with steamships as of Industrial Revolution. The English have been interested these rivers due to their location on colonial roads. The region in which has been initially interested by the English because of its location on colonial roads, afterwards, gained further importance due to their trade potentials. Lynch Company which was established under leadership of Henry Blosse Lynch had a say in regional trade and river transportation. Furthermore, in due course, Lynch Company became a monopoly in river transportation on Euphrates and Tigris Rivers. Ottoman Empire undertook an various enterprises to be engaged in transportation here and established some administrations. However, these enterprises got behind the British enterprises because of their political influences and technological advantages. Lake Van, located in Southeast Anatolia, is the largest lake of Anatolia and is adjacent to four cities and several settlements. Lake Van contains 4 islands, some of which have monasteries built upon them. As the rugged terrain and the rough winters make land transport difficult and at times unfeasible, Lake Van has been used for transport since the nineteenth century. However, rowing and sailing boats were known to be inefficient and could lead to delays in transport, which led two Van entrepreneurs, Artin Sarrafyan and Abraham Kavafyan, to propose the use of steamboats for transportation, citing potential benefits of efficient transport to administrative, military and commercial affairs. Initially, the local government agreed to a contract of concession, only to deliberately procrastinate the process. The government also made similar attempts to improve transport later on, however, these attempts remained inconclusive. In this study, we will discuss the efforts by the Ottoman government, the locals and the British to realize the regional commercial potential of Southeast Anatolia through improving transportation via the Tigris–Euphrates river system and Lake Van, and the consequent impacts on the district.

Science Code : 116114

Key Words : Euphrates, Lake Van, Lynch Company, river transportation, Tigris.

Page Number : 100

Supervisor : Prof. Dr. Şennur ŞENEL

TEŐEKKÖR

Yüksek Lisans tez çalışmalarım sırasında bana yol göstererek benden yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım, değerli hocam Prof. Dr. Şennur ŞENEL'e, arkadaşlarım İbrahim AKDAĞ, İzzettin KAYA, Elif KANAT ve Püryani FİDANNAZ'a ve her zaman ve her koşulda yanımda olan destekleyen başta ağabeyim Siyami BAYKAL olmak üzere tüm aile fertlerime teşekkürlerimi sunarım.



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	x
1. GİRİŞ.....	1
2. FIRAT VE DİCLE’NİN COĞRAFİ KONUMU	5
2.1. Buharlı Vapurlardan Önce Taşımacılık	8
2.2. Vapurların Teknik Özellikleri	12
2.3. Bağdat ile Basra Arasındaki İskeleler	14
2.4. Taşınan Malzemeler	16
3. 19. YÜZYILDA FIRAT VE DİCLE’DE NAKLİYE ŞİRKETLERİ VE ARALARINDAKİ REKABET	19
3.1. Büyük Devletlerin Fırat ve Dicle’de Taşımacılık Girişimleri.....	23
3.2. Lynch Kumpanyası	27
3.2.1. Lynch Kumpanyası’nın Dicle Nehri’ni Kullanmaya Başlaması.....	30
3.2.2. Lynch Vapurlarına Duba Rabt Edilmesi Meselesi.....	33
3.3. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Taşımacılık Yapmak İsteyen Muhtelif Kişiler.....	36
3.4. İdare-i Nehriye ve Umman-ı Osmani.....	42
3.5. Hamidiye Vapur İdaresi	45
4. VAN GÖLÜ’NDE TAŞIMACILIK.....	51
4.1. Van Gölü’nün Coğrafi Yapısı	51
4.2. Bölgedeki Madenler	52

Sayfa

4.3. Van Gölü'nde Ulaşım	54
4.4. Gemi Yapımı ve Nakledilen Malzemeler	55
4.5. Osmanlı Dönemi'nde Van Gölü'nde Taşımacılık.....	56
4.5.1. Van Gölü'nde Gemi İnşası.....	57
4.6. Van Gölü'nde Vapur İşletme	59
4.6.1. Özel Teşebbüsün Faaliyetleri.....	59
4.6.2. Osmanlı Devleti'nin Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri	67
5. SONUÇ.....	75
KAYNAKÇA.....	79
EKLER.....	87
EK-1. 19. yüzyıl Haritaları.....	88
Ek-2. Arşiv Belgeleri	91
EK-3. Kelek Resimleri.....	98
ÖZGEÇMİŞ	100

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Mithatpaşa'nın kurmayı hedeflediği filo	44



KISALTMALAR

A.g.e.	Adı Geçen Eser
A.g.m.	Adı geçen makale
A.g.t.	Adı Geçen Tez
Bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BEO	Bab-1 Ali Evrak Odası
Çev.	Çeviren
DH. İD	Dahiliye Nezareti, İdari Kısım Belgeleri
DH. MKT	Dahiliye Mektubi Kalemi
DH. MUI	Muhaberât-ı Umûmiye İdaresi
DH.TMIK.M	Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu
DİA	Diyanet İslam Ansiklopedisi
Ed.	Editör
Haz.	Hazırlayan
HH. THR	Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi
HR.SYS	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı
HR.TO	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ.HUS	İrade-i Husûsî
İ.MMS	İrade-Meclis-i Mahsûsa
MEB.	Milli Eğitim Basımevi
MV	Meclis-i Vükelâ
No	Numara
s.	Sayfa
S.	Sayı
T.T.K.	Türk Tarih Kurumu
YA.HUS	Sadâret Hususî Marûzât Evrâkı
Y. MTV	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrâkı
Y.A.RES	Yıldız Sadâret Resmi Marûzât Evrâkı
Y. EE	Yıldız Esas Evrâk

1. GİRİŞ

Sanayi İnkılâbı'nın 18. yüzyılda İngiltere'de başlayıp dünyaya yayılması kapitalizmi de beraberinde getirdi. Sanayi İnkılâbı ile fabrikasyon üretime geçilmiş verimlilik artmıştı. Sanayi İnkılâbı'nın ilk aşamasında buhar, kömür ve demir birleşerek önemli siyasi, ekonomik ve toplumsal sonuçlarıyla birlikte, “demiryolu çağını” açmış oldu.¹ Tarımda ve mamul mallardaki üretimin artmasının yanı sıra buhar makinesinin ulaşım araçlarında da kullanılmaya başlamasıyla büyük güçlerin ticaretlerinde büyüme yaşanmış fabrikalarda işlenecek hammadde ve bu hammaddelerin dışa satımının gerçekleşeceği pazarlar aranmaya başlanmıştı. Sömürgeci Avrupalı devletler sahip oldukları sömürgelere daha kolay gitmek için kara ve deniz yollarına sahip olmak istiyorlardı.² Sömürgelerin Uzakdoğu ve Hindistan'da olması ve buralara giden yolların bir kısmının Osmanlı Devleti'nin elinde bulunması nedeniyle Avrupalı devletler ve Osmanlı karşı karşıya kalmıştır. İngiliz sömürgelerine giden Basra Körfezi ve Irak gibi stratejik önemi yüksek toprakların Osmanlı Devleti'nin elinde olması, İngiltere'nin otoritesinin devam ettirilmesinde kritik bir durum yaratmıştır.³ Hatta 25 Ekim 1834'te, İngiliz Parlamentosu'nda İskenderun üzerinden Fırat Nehri vasıtasıyla Basra Körfezine gidecek bir yolun yapımı için gereken hususları içeren bir layihanın kabul edildiği, Londra Büyükelçisi Mehmed Namık Paşa tarafından bir tahrirat ile Osmanlı Hükûmetine bildirildi.⁴

Sanayi İnkılâbının başlangıcında Avrupa ve Kuzey Amerika'nın her yerinde ekonominin asıl güç kaynağı olan kömür üretimi 1970'li yıllarda yılda 2 milyar tonun üzerindeydi ve o dönem dünya enerji üretiminin üçte birini oluşturmaktaydı. İngiltere sahip olduğu zengin kömür yatakları sayesinde diğer devletler üzerinde belirgin bir ekonomik üstünlük kazanmış ve başka alanlarda gelişmesinin zeminini oluşturmuştu. 19. Yüzyılın ortalarında İngiltere tüm dünya ülkelerinin beş katı kömür üreterek yılda yarım milyon tona ulaşmıştı. Sanayileşmenin ikinci aşamasında temel hammadde ve enerji kaynaklarında değişiklik görüldü. Kömür ve demirin yanı sıra, çelik, petrol, elektrik ve kimyasal

¹ Sander, O. (2009). *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e*. Ankara: İmge Kitabevi. s.211; Beşirli, M. (2004) “Bağdat Demiryolu'nun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu”, **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, (23), s. 215-236.

² Oral Sander, *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e*, İmge Kitabevi, Ankara, 2009, s.211.

³ Kılavuz, N. (18-20 Nisan 2012). “Chester Demir Yolu Projesi”, *Batman Üniversitesi Uluslararası Katılımlı Bilim ve Kültür Sempozyumu, Yaşam Bilimleri Dergisi*, 32 (1), s. 1035-1045.

⁴ Beşirli, a.g.m, s. 215-236.

maddeler de üretim sürecine sokularak sanayileşme bugün çevremizde gördüğümüz biçimini almış oldu.⁵

Osmanlı Devleti mali sorunlarını, 19. yüzyıla kadar iç kaynaklarla çözmeye çalışmış, vergi sisteminde değişiklikler yapma yolu tercih edilmiş ve vergiler kaynak yetersizliğini gidermek amacıyla arttırılmıştır.

19. Yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti üzerinde Avrupalı devletlerin askeri, siyasi ve ekonomik alanlarda ağır baskısı olduğunu görüyoruz. Ülkenin durağan haldeki tarımının canlandırılması, sahip olduğu coğrafi konumu, geniş topraklar üzerindeki pazar imkânı ve potansiyel hammadde kaynaklarının işletilememesi gibi nedenler, Batılı devletlerin Osmanlı üzerindeki planlarının temelini oluşturuyordu.

Kapitülasyonlar nedeniyle Osmanlı Devleti'nde yabancılar imtiyazlı bir hale gelmişti. Osmanlı Devleti'nde arazi satın almaları ve kendi posta sistemlerini kurmaları da, onları daha güçlü bir konuma getirmekteydi. Osmanlı maliyesinin kontrolü büyük ölçüde Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin elindeydi.⁶ Bu kuruluş, yabancı alacaklıların temsilcilerinden meydana geliyordu ve bu temsilciler yalnız Avrupa'daki alacaklılara karşı sorumluydular. Yönetim kurulunda İngiliz, Alman, Fransız, İtalyan, Avusturya-Macaristan ve Türk milletinden birer temsilci bulunuyordu. Devlet gelirlerinin bir kısmının toplanması ve kullanılması bu kurulun kontrolü altındaydı. İdare Osmanlı maliyesini Avrupalı tüccarların çıkarlarını koruyacak biçimde yönetiyordu. Ne maden yatakları, ne de tarım arazileri yabancılar tarafından olması gerektiği gibi kullanılmıyor, dönemin teknolojik gelişmeleri gözetenmediğinden ya kuraklıktan ya da sel baskınlarından topraktan gerekli verim alınamıyordu. Ülkede kullanılan ilkel tarım yöntemleri ve iç pazara ulaşmanın zor olması nedeniyle köylü kendi ihtiyacından fazlasını üretmeye çalışmıyordu. Batı'daki

⁵ Sander, a.g.e., s. 210-212.

⁶ O kadar ki, Osmanlı Maliyesinin iflası nedeniyle Avrupalı sermayedarlar Osmanlı Hükümetinin verdiği güvenceyi yeterli saymayıp Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin girişimlerini teminat altına almasıyla uzak Arabistan vilayetlerine uzatılacak demiryolu projeleri, birbiri peşi sıra ortaya çıkan sermaye sahipleri tarafından teklif edilmeye başlandı. 1875 yılından önce, Osmanlı ülkelerinde demiryolu inşa edenlerin; tarifeler, kilometre güvencesi, alacak ve mülkiyet hakları gibi konularda hükümetle büyük anlaşmazlıkları oluyordu. Yabancı sermayenin istediği destek ve formalitelerin çabuklaşmasını sağlayacak güvence Düyun-ı Umumiye'den geldi. Ortaylı, İ. (2002). Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu. İstanbul: İletişim Yayınları. s. 132.

sanayi gelişmeleri ile rekabet edemeyen dokumacı, kunduracı gibi esnaf kolları sekteye uğramıştı.⁷

Bu dönemde Avrupalı büyük devletler Osmanlı toprakları üzerinde kendi nüfuz alanlarını genişletmek için yoğun bir çabaya girişmişlerdir. Alman, İngiliz ve Rusların mücadele sahalarından biri de Bağdat Vilayeti'nden Basra Körfezi'ne kadar uzanan bölge olmuştur.

1888'de Almanlara verilen Bağdat Demiryolu Projesi, tamamlandığında Avrupa ile Asya arasındaki en kısa yol olmasının yanında Süveyş Kanalı'na alternatif bir yol olmuş olacaktı. Demiryolu'nun bitiş noktası olarak Basra Körfezi'nin belirlenmiş olması gelecekte Hindistan'a giden en kısa yolun Almanların eline geçmesi anlamına geliyordu ve bu durum doğal olarak İngiltere tarafından kabul edilemezdi.

II. Abdülhamit, İngiltere'nin Ortadoğu üzerindeki planlarının ve petrol bölgeleri ile olan alakasının farkındaydı. Zaten İngiltere, Ortadoğu'ya gönderdiği görevliler aracılığıyla petrol, maden ve eski medeniyetlerden kalma hazineleri araştırmaya başlamıştı. Ortadoğu'daki zenginlikler ve bölgenin hammadde potansiyeli konusunda bir rapor hazırlayan Francis R. Chesney de bahsi geçen araştırma görevlileri arasında yer almaktaydı. Chesney, hazırladığı raporda bölgenin özelliklerinden bahsetmiş ve Akdeniz'den Basra Körfezi'ne kadar gidecek bir demiryolu hattı ve telgraf hattının yapılmasını ısrarla istemişti. Çünkü Hindistan'da yaptıkları gibi sömürülecek hammadde, petrol, tarihi hazine ve kalıntıların ve diğer madenlerin süratle taşınmaları için bu demiryolu mutlak surette gerekiyordu.⁸ Chesney ayrıca 1829-1832 arasında, Hindistan'a Suriye ve Mezopotamya üzerinden ulaşabilmek için, Dicle ve Fırat nehirlerinin gemi yolculuğuna elverişli olup olmadığı konusunda araştırmalar yapmıştı. Araştırmalarının sonunda Fırat nehri üzerinde buharlı gemi ulaşımının olanaklı olduğu sonucuna varmıştı.⁹

⁷ Terzi, A. (2007). Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909). İstanbul: Truva Yayınları. s. 28-29.

⁸ Karadeniz, Y., (2010). Kara, H "Bağdat, Basra, Bahreyn ve Necid Bölgelerinde Osmanlı- İngiliz Nüfuz Mücadelesine Dair Layiha", **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, s.165-181; v Albayrak, M. (1995). "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", **Otam**, s.1-38.

⁹ Özyüksel M. (1988), Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul: Arba Yayınları. s. 7-8.; DİA (1991). C. IV. İstanbul. s. 442.



2. FIRAT VE DICLE’NİN COĞRAFI KONUMU

Dicle ve Fırat nehirleri arasında kalan bölge olan Mezopotamya¹⁰ tarih boyunca çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Bölgenin tarıma uygun oluşu, nehirlerin sulamada kullanılabilmesi tarihi devirlerden bu yana bu coğrafyayı bir yaşam alanı haline getirmiştir. Fırat ve Dicle’nin, bölgeye hayat vermesinin yanı sıra ulaşım için de Asurlular döneminden itibaren kullanıldığını biliyoruz.

Ülkemizin önemli nehirlerinden biri olan Fırat Nehri, Erzincan civarından ve Van Gölü’nün kuzey kesimlerinden itibaren Karasu ve Murat çaylarının birleşmesiyle meydana gelir. Mezopotamya için önemli iki nehirden biri olan Fırat’ın toplam uzunluğu 2780 km¹¹dir. Fırat Nehri’nin ülkemiz içindeki uzunluğu ise 971 km olup Keban Baraj gölünden çıktıktan sonra Fırat adını alırken¹² Basra körfezine yıllık ortalama 30 milyar m³ su bırakır.¹³ Fırat Nehri, Irak topraklarına girdikten sonra Gurmetali dolaylarında Dicle Nehri ile birleşerek Şattülarap adını aldıktan 200 km kadar sonra Basra Körfezine dökülür.¹⁴

Fırat adı batı dillerinde Euphrates olarak geçer. Yunancadan geçen kelimenin asıl kaynağının Akkadça Purattu ve Farsça Ufratu kaynaklı olduğu düşünülür.¹⁵ Kelimenin Avesta Farsçasındaki “geçmesi kolay” manasına gelen huperethuua olduğu tahmin edilmektedir. ¹⁶ Kur’an-ı Kerim’de geçen tatlı su anlamındaki “furat” tabirinin nehrin adından geldiği ve buradan hareketle kelimenin Arapça kökenli olduğu ağırlık kazanmaktadır.¹⁷

¹⁰ Bu bölge beyne’n-nehreyn olarak da adlandırılmaktadır. Bkz.Muhammed Taki Zehtabi(Kirişçi), İran Türklerinin Eski Tarihi, Yayına Hazırlayan: Şennur Şenel, Berikan Yayınevi, Ankara, 2019, s. 17.

¹¹ Köroğlu, K. (2013). Eski Mezopotamya Tarihi, Başlangıcından Perslere Kadar. İstanbul: İletişim Yayınları. s. 18.

¹² Ünsal, V. (2012). “Eskiçağda Anadolu Su kaynakları,” (Orta ve Doğu Anadolu), **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (28), s. 209-223.

¹³ Dinç, M. H. (2016). Eski Yakınoğu’da Nehir Taşımacılığı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli. s.16.

¹⁴ Öğün, T., Baş, H., (2016). “Dicle-Fırat’ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı’nda Irak Cephesinde Kullanımı”, **Journal of History Studies**, 8 (3), s. 83-109.

¹⁵ Fırat adı Sümercede Buranun, Hititlerde Puranun, İbranicede Perath olarak geçmektedir.

¹⁶ Azlal, E. (2007). Efsane Nehir Fırat. İstanbul: Sembol Yayınları. s. 17.

¹⁷ Azlal, a.g.e., s. 18.

Fırat Nehri'nin tarihin her döneminde Mezopotamya için hayat kaynağı olduğu görülür. Sümerler uygarlıklarını Fırat ve Dicle arasında kurmuştur. Ayrıca Kommagene, Zeugma, Nevali Çori gibi birçok medeniyet yine burada hayat bulmuştur.¹⁸

Herodot tarihinde Fırat Nehri'nden "Kilikia ve Ermenistan arasında sınır, içinde gemilerin yüzebildiği bir ırmaktır ki, adı Fırat'tır. Ermenistan içinde her biri bir garnizonla tutulan on beş konaklık yol vardır, elli altı buçuk parasang tutar. Bu bölgeyi gemilerin yüzebildiği dört ırmak sular; bunlar geçilmeden gidilemez. Birincisi Dicle'dir; ikinci ve üçüncü aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar. Birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncüsünün adı Gyndes'tir." şeklinde bahseder.¹⁹

Uzunluğu 1900 km olan Dicle Nehri'nin Türkiye sınırları içerisindeki uzunluğu 523 km'dir.²⁰ Elazığ'ın güneydoğusunda bulunan Hazar Gölü'nün Gölcük ayağı ile bu gölün güneyindeki Hazar Baba Dağı'ndan çıkan suların birleşmesiyle oluşur. Küçük ve büyük Zap sularını alıp daha aşağıda Musul'u geçtikten sonra Bağdat'ın güneyinde Diyale Nehri'yle birleşir. Fırat bir koldan Hille ve Divaniye yönüne, bir koldan da Hindiye ve Şamiye tarafına akar.²¹ Kurna'nın 45 km aşağısında Fırat'la birleşip Şattularap'ı meydana getirerek Basra Körfezi'ne dökülür.²² Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Fırat ve Dicle'nin birleşmesinden "Ancak bu Şattularap ile Fırat Nehri'nin araları 50 fersahtır. Zira Fırat Nehri ile bu Şat yakın kardeşlerdir. Sonunda Kurna Kalesi altında bir olurlar zira bunlar veryüzünde 4 adet büyük nehirlerdir. 'Allah'ın Resûlü buyurdu: Seyhun, Ceyhun, Nil ve Fırat nehirleri cennet nehirleridir."²³ şeklinde bahseder.

Antik kaynaklarda Dicle Nehri'nden Tigris, Sümerce'de Idigna/Idigina, Akkadça'da Idiglat²⁴ ve Asurcada İD.di-ig-lat: Diglat olarak bahsedilmiştir. Ksenophon'un "Onbinlerin Dönüşü" isimli eserinde Dicle'nin en önemli kolları Zapatas (Büyük Zap) ve Kentrites (Botan Çayı) olduğundan bahsedilmektedir.²⁵ Diyarbakır'ın kuzeyinden doğup

¹⁸ Azlal, a.g.e., s. 19.

¹⁹ Herodot Tarihi. (2014). (Çev: Müntekim Ökmen), V, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.385.

²⁰ Dinç, a.g.e., s.17.

²¹ Azlal, a.g.e., s. 26.

²²Tuncay Öğün, Halil Baş, "Dicle-Fırat'ta Geleneksel Nehir Taşımıcılığı ve I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Kullanımı", Journal of History Studies, C. 8, S. 3, s. 84-85.

²³ Kahraman, S. A., Dağlı, Y. (Hazırlayanlar) (2010). Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 4. Kitap, 1. Cilt, İstanbul:Yapı Kredi Yayınları. s. 54

²⁴ Ünsal, a.g.m., s. 218.

²⁵ Dinç, a.g.e., s.18.

güneydoğuya doğru akan ve bu akış esnasında birçok kolun eklendiği Dicle Nehri'nin Bağdat'a kadar olan kısmına Dicle-i Ulya, Bağdat'tan sonra Kurna'da Fırat Nehri ile birleştiği noktaya kadar olan kısma ise Dicle-i Süfla denilmekteydi.²⁶ Bağdat'ın güneydoğusundan üç saatlik mesafede Dicle-i Süfla'ya karışan en büyük nehir, Diyale Nehri'ydi. Diyale vapur seferlerine uygun olmamakla birlikte sular yükseldiği vakit halk, küçük tekneler vasıtasıyla ürünlerini Diyale üzerinden Dicle'ye indirirdi.

Dicle Nehri'nden ayrılan kolların büyük olmamasına rağmen Bağdat ve Kurna'da arazilerin sulanması amacıyla açılan küçük küçük kollar nehrin suyunu ve dolayısıyla derinliğini azaltmaktaydı. Dicle'den ayrılan kolların en önem arz edenlerinden biri olan Garaf (Şattülhayy), Kuttülammare kasabasında ayrılmaktaydı.²⁷

Nehirlerin suları mevsimsel olarak azalır, artıyordu. Dicle ve Fırat nehirlerinin suları Ocak ayından itibaren yükselmeye başlayarak, Mart'ta zirveye çıkmakta, Haziran'a kadar ise azalarak eski seviyesine düşmekteydi. Haziran ayı sonundan Ocak ayına kadar sular azalmaya devam ederdi. Bu nedenle Ocak-Haziran arasına "feyezan", Haziran-Ocak arasına ise "sayhud" mevsimi adı verilmişti.²⁸

Fırat'ın debisi Dicle'ye nazaran daha yüksektir ve bu nedenle de ulaşım için daha uygundur. Dicle Nehri'nin sürekli değişen rejimi nedeniyle yatağının ıslah edilmesi gerektiğinden yılın büyük bir bölümünde ulaşım elverişli değildi. Fırat ise neredeyse dört mevsim taşımacılık yapılabilecek durumdadır ve Hindistan'a giden en giden kısa ve ekonomik bir yol olması dolayısıyla önemlidir.²⁹

Buhar makinesinin icadına değin taşımacılığın en kolay ve ucuz yöntemi suyollarını kullanarak olmuştur. Bu yöntem açık denizlerde kalyonlar ve yelkenlilerle yapılabilirken bunların nehir ya da göllerde kullanışlı olmaması nehir taşımacılığını yine de sekteye uğratmamıştı. Ancak nehrin ulaşım için kullanılması buharlı motorların kullanılmasına kadar iklim ve coğrafi koşulların izin verdiği ölçüde olabilmıştır. Akıntı, rüzgar ya da insan gücünün kullanılması şartları büyük ölçüde zorlaştırmıştır.

²⁶ Ekinci, İ. (2007). Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi). Ankara: Ankara: Asil Yayın Dağıtım A.Ş. s. 8.

²⁷ Ekinci, a.g.e., s. 10-11.

²⁸ Ekinci, a.g.e., s. 8.

²⁹ Doğançay, S. (2016). "19. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri", **Vakanüvis-Uluslar arası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl 1, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 30-68.

Taşımacılıkta hayvanların tükettikleri yemin taşıdıkları mallardan daha büyük bir yük oluşturduğu düşünülecek olursa su yolu ile taşımının karayoluyla taşımaktan daha mantıklı bir alternatif olduğu gerçektir.³⁰

2.1. Buharlı Vapurlardan Önce Taşımacılık

Türkiye sınırlarından doğup Kurna'da birleşerek Şattularap adını alan Fırat ve Dicle nehirlerinin toplam yatak uzunluğu 4.700 km olup, 777.600 km² havza genişliğindedir. Erzincan civarından başlayarak Basra Körfezi'ne kadar hiç durmadan akıp gitmesi nedeniyle Asurlardan itibaren bu iki nehrin taşımacılık ve ulaşım için kullanıldığını biliyoruz. Kalaku adı verilen sallarla yaptıkları taşımacılıkla ilgili çizimleri Asur kabartmalarında görülür.³¹ Daha sonra kelek³² adını alan bu taşıtın yapımında koyun ve keçi derileri kullanılırdı. Kesilen hayvanların derileri göğüs kısmından biraz yarılıp dikkatlice yüzülür ve dikilirdi, ayakları bağlandıktan sonra üflenerek şişirilen deriler tulum adını alırdı. Nakliye sırasında kullanılan tulumun sayısı, ırmak suyunun azlığı, çokluğu ya da taşınacak malın miktarına göre belirlenirdi. Bu sayı 50-400 arasında olabildiği gibi, 800-1000 arasına da çıkabilirdi. Ortalama olarak 150 tulumdan yapılmış bir kelekle 2,5-3 ton yük taşınabilirdi.³³

Kelekler için yapılan tarak şeklindeki kürekler, keleş yürütmek için değil, salı idare etmek için kullanılırdı. Salı idare edebilmek maksadıyla 2 ila 6 adet keleş bulunurdu. Gece yolculuklarında ay ışığından yararlanılır, ay ışığının yeterli olmadığı zamanlarda mum kullanılırdı. Tulum üretimine verilen önemi, derilerin zarar görmemesi için belediyeler tarafından özel memurların görevlendirilmesinden anlıyoruz. Büyük keleklerin yük kapasitesi 6 ila 8 ton arasındaydı. Kelekler yapılırken birer arşın aralıklarla yapılan kirişler üzerine ince çubuklar ve kamışlar yerleştirilerek köşeli bir iskelet hazırlanıyordu. Bu köşeli iskelet, kesilip yüzüldükten sonra şişirilen tulumların üzerine bağlanarak kelek yapımı tamamlanıyordu.³⁴

³⁰ Quataert, D. (2004). Osmanlı İmparatorluğu (1700-1922), Çev. Ayşe Berktaş. İstanbul:İletişim Yayınları. s. 181.

³¹ Tuncay Öğün, Halil Başı, a.g.m., s.85, Güney, E. (1990). "Dicle Irmağında Keleş Taşımacılığı", **Coğrafya Araştırmaları**, (2), s. 323-327.

³² Osmanlı'da keleş yapımı ve keleklerin özellikleri için bkz. Göyünç, N. (2001). "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **Belleten**, LXV (243), s. 655-660.

³³ Güney, a.g.m., s.324.

³⁴ Öğün, Başı, a.g.m., s.85.

Yolculuk bittiği zaman kelekler sökülür ve ahşap kısımlar satılırdı. Bağdat'ta yalnızca hurma ağacı yetiştiğinden, bu ahşap kısımlar için alıcı bulmak pek de zor olmuyordu. Zira kelekler çam, meşe, gürgen gibi ağaçlardan üretiliyordu. Tulumlar ise havaları indirildikten sonra tekrar kelek yapılmak üzere geri gönderiliyordu.³⁵ Kelekler nehir taşımacılığında önemli bir yer tutmasına rağmen her daim hazır bulundurulmazlardı. Çünkü tulumların suyun üzerinde kalan kısımları güneşe maruz kaldığından kuruyup çatladığı için kelekçiler büyük merkezlerde bile hazırda kelek tutmaktansa yük veyahut yolcu siparişi aldıkları vakit kelek hazırlamayı daha uygun bulurlardı. Köprü bulunmayan yerlerde karşıya geçmek önemli bir sorundu. 15-20 tulumlu bir kelek bulabilenler kendini şanslı addediyordu. Aksi halde tek bir tulum şişiriliyor ve yolcu bu tuluma ata biner gibi bindirilerek karşıya geçiriliyordu. Gemilerin yolcuları karşıya geçirmesi olağan bir durum haline gelmişti. Zira işaret edildiği halde durup yolcuları karşıya geçirmeyen gemilere ateş açılması sıradan bir durum sayılabilirdi. Normalde hayvanlar karşıya yüzdürülerek geçiriliyordu, ancak yüzemeyecek durumda ise keleğe bindiriliyordu.³⁶

Kelek dışında şahtur ya da meşhuf olarak adlandırılan 1-2 metre genişliğinde, 4-6 metre uzunluğunda ziftlenmiş yelkenli kayıklar da yaygın olarak kullanılan ırmak taşıtlarındandı. Şahturlar da tıpkı kelekler gibi akıntı yönünde hareket eden araçlardı. Ancak şahturların hızları yelkenleri ve meblak adı verilen kürekleri sayesinde arttırılabiliyordu. Merdi isimli sıriklarla sahile veya suyun tabanına basılıp yönlendiriliyor veyahut karadan iple çekiliyorlardı. Altlarının düz olması sebebiyle nehir yatağının dar, akıntının fazla olduğu yerlerde kullanımları keleklerle nazaran daha uygun oluyordu. Bu nedenle Dicle Nehri'nde kelek, yüksek debili Fırat'ta ise daha çok şahturlar kullanılıyordu. Fırat Nehri'nde Zor Sancağı'ndan Felluce ve Museyyeb kazalarına yük taşıyan şahturlar ince yapılı olduğu için kelekler kadar çok ürün yüklenemiyordu. Ayrıca yolcuların konforunu sağlamak için diğer taşıtlara yerleştirilen kabinler yerine yine şahturların yapısı gereği güneşten muhafaza maksadıyla hafif kamışlardan gölgelikler kullanılıyordu.³⁷

Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık için en yaygın olarak kullanılan taşıtlar kelekler ve şahturlar olsa da daha küçük hacimli mühiyle, trade, belem, saciye, girab³⁸ gibi

³⁵ Öğün, Baş, a.g.m., s.86.

³⁶ Öğün, Baş, a.g.m., s.87-88.

³⁷ Öğün, Baş, a.g.m., s.86.

³⁸ Cengiz Orhonlu ve Turgut Işıksal bu gemiler dışında kayak, şayka, firkate ve özelliklerini tam belirleyemedikler "üstü açık" olarak geçen gemilerden bahsetmektedir. Orhonlu, C., Işıksal, T. (1962-1963).

adlar verilen küçük yelkenli gemiler de mevcuttu. Eski dönem kalyonlarını anımsatan uzun, sivri ve keskin başlı gıralar, Umman sahillerinden Basra'ya kadar geliyordu. Belemeler ise daha çok nehrin iki kıyısı arasındaki kısa mesafeli taşıma işlerinde kullanılan ahşap kayıklardı. Suların sığ olduğu kısımlarda rahat hareket edebilmeleri amacıyla 8-10 metre uzunluğunda, 1 metre genişliğinde ve altları düz olan belemeler, genelde kürek ve merdiler yardımıyla hareket ederdi. Bir metre çapında hurma dallarından daire biçiminde yapılan ve üzerlerinin ziftle kaplandığı kufa ya da küfe denilen küçük kayıklar ise daha çok kıyıları arasında ya da kıyı boyunca köylere gidip gelmek için kullanılıyordu.³⁹

Taşımacılık esnasında yatakların yapısı ve su rejimi nedeniyle kazalar da olabiliyordu. Bilhassa Eylül ve Ekim ayları her iki nehir için de su seviyesinin en düşük olduğu dönemdi. Bu zamanda Dicle'nin suları da azaldığından kelekler olabildiğince yavaşlardı. Mardin-Midyat Eşiği denilen dağlık bölgede sular çekilince kayalık ve tepelikler kelekçilerin kapı dediği dar geçitler oluştururdu. Kapılarda şiddetli akıntıya kapılan kelekler kayalara çarpardı ve tulumlar zarar görürdü. 1850'li yıllarda Bağdat'a savaş malzemesi taşıyan bir keleğin üzerindeki toplardan birinin Hasankeyf yakınlarındaki bir kayaya çarpması neticesinde suya düşmesi bu kayanın Toptaşı olarak anılmasına sebep olmuştur.⁴⁰

Fırat'ın yukarı kesimlerinde de engebeli arazi nehir yatağının yer yer aniden daralmasına, derin boğazlarda tehlikeli çağlayanlar oluşturarak ulaşımın büyük ölçüde güçleşmesine neden oluyordu. Oluşan bu girdaplar keleğin idaresini zorlaştırıyor, devrilmesine neden oluyordu. Devrilen keleğin içindeki malzemeler ve yolcular ıslanıyordu. Bu nedenle yolculuklar gündüz yapılarak olası kazalara karşı önlem alınıyordu. Ancak sabahı beklemek için salların kıyıya çekilmesi başka bir tehlike olan eşkıya saldırılarına adeta davetiye çıkarıyordu. Bilhassa yağmacılığı meslek edinmiş bazı aşiretler nakliyat için büyük bir tehlike arz ediyordu. Değerli malların nehir üzerinden nakledildiğini bilen eşkıyalar yolcuları soyuyor hatta bazen kayıkları batırıyordu.⁴¹

“Osmanlı Devri'nde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, **İ. Ü. E. F Tarih Dergisi**, (17-18), s. 77-102.

³⁹ Öğün, Baş, a.g.m., s.87; Ekinci, a.g.e., s. 8.

⁴⁰ Öğün, Baş, a.g.m., s.89

⁴¹ Öğün, Baş, a.g.m., s.88-90, Bu konuya Bağdat Vilayetinden gönderilen telgrafta da değinilmiştir: “Sevahili sarf-ı memalik-i mahruseden ve ahalisi kabâil ve aşair-i gayr-ı mütemeddineden olan böyle bir nehirde ecnebi bandırası altında vesait-i nakliyenin tezayüdü halen ve istikbalen mahzurdan salim olamayacağı arz u irade-i cevabiyeye intizar olunur.”, BOA, DH.MKT, 1329/55/2, 11.01.1880.

Dicle Nehri'nin Bağdat ve Kurna arasındaki kısmında Safinah ve Kuffah adı verilen gemiler kullanılıyordu. Akıntı yönünde hareket edebilen, akıntının tersi yönünde ise ancak çekilerek ya da sııklarla sürülerek hareket edebilen Safinah'ın yüz ton yük taşıma kapasitesi vardı. Kuffah adlı gemi ise yirmi kadar yolcu taşıma kapasitesindeydi ve akıntıya karşı çok zor hareket edebiliyordu. Hasırdan yuvarlak bir sepete benzeyen Kuffahtan Herodot Babil tasvirinde bahsetmektedir. Elli ton taşıma kapasiteli uzun ve dar balamlar Şattülarap'ta, daha büyük olan baghalahlar ise Basra Körfezi'nde işlemekteydi.⁴²

Her ne kadar kullanılan araçların ilkeliği mevzubahis edilse de bu araçların yolculuk süresini kısalttığı inkar edilemez bir gerçektir. Diyarbakır ile Bağdat arası kara yolu ile 20 günde kat edilirken, uygun mevsimde Dicle üzerinden kelekler vasıtasıyla bu yol 5-6 güne kadar iniyordu. Nehir yolculuğunun tek cazibesinin sürati olmadığını, Evliya Çelebi'nin yaptığı kelek yolculuğu sonrası “yastıklara dayanıp tavla ve satranç oynayarak, sağ ve solu seyrederek, bazı imar kentlere yanaşarak ve mutfağında yemek pişirerek ta Bağdat'a ve Basra'ya varıncaya kadar eğlenip oynayarak esenlikle” sözlerinden güvenli, konforlu ve eğlenceli bir seyahat şekli olduğunu görüyoruz. Keleklere bölge halkının gösterdiği ilgiyi yola çıkışlarını izlemek için iskelelerde toplanıp, kelekleri ezanlarla yolcu etmelerinden anlıyoruz. 1892 Temmuzunda Diyarbakır'dan Musul'a kelek yolculuğu yapan bir seyyahın yazdığı, dünyada bundan daha güzel ve rahat bir yolculuğun tasavvur edilemeyeceği sözlerinden, bu yolculukların yalnızca yerli halk için değil, Avrupalılar için de keyifli bir deneyim olduğu anlaşılıyor. 1838 Mayısında Cizre'den Musul'a keklele giden Von Moltke de yumuşak şilteler üzerinde, yanında yiyecek, şarap, çay ve mangalın bulunduğu bu yolculuğun rahat, hızlı ve konforlu olduğunu yazarak memnuniyetini belirtiyordu.⁴³ Buharlı gemilerin 1830'ların başından itibaren Osmanlı Devleti'nde de kullanılmaya başlanması sonrasında Fırat ve Dicle'de yapılan taşımacılıkta da bir yenilik arayışı doğurdu. 1869'da Bağdat'ta çıkan Mevadd-ı Hususiye adlı gazetede nehirde kullanılan araçların ilkeliği ve güvensizliği vurgulanarak artık modern araçların kullanılması gereği vurgulanıyor:

“Tufan-ı Nuh'tan sonraki senelerde gemi ne şekil ve surette yapılmış ve kullanılmış ise ahali-i Irak'ın Şat ve Fırat'ta isti'mâl ettikleri sefineler yine o şekil ve hey'ette (şekilde)

⁴² Keskin, T. (2012). Dicle ve Fırat ve Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul. s.32.

⁴³ Ögün, Baş, a.g.m., s.88.

yapılıp kullanılıyor ve nehirde karşı karşıya ve az bir mesafe mahallere işlemek için sandal ve mavna gibi şeylerin icad ve ihdası pek kolay ve mümkün iken Gobrovo Bulgarlarının ağaçtan yaptıkları kavate (bir tür domates) şekil ve hey'etinde ve üç beş yüz kıyye eşya ve yük alır vüs'ünde (kapasitede) hurma ve nar dallarından ve ziftten mesnevi' (imal edilmiş) ve müdevver (yuvarlak) bir şey yapıp Dicle ve Fırat derununda döne döne enküle (kaba ve çirkin) seyir ve hareket ederler. Bunlar ayakta duran bir kişinin eli ve beli kuvvetiyle idare olduğundan idaresi ne kadar müşkül ise ekser vakitte devrilip pek çok adamlar ve mallar gark ve telef olduğu cihetle faydası dahi o kadar muhataralıdır (tehlikelidir).”⁴⁴

Tarih öncesi devirlerden beri taşımacılık yapılan Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletme ile ilgili ilk teşebbüs 1830 yılında James Taylor tarafından yapılmıştı. Bu teşebbüsün amacı Irak bölgesinin potansiyelini değerlendirmektir. Mehmet Ali Paşa meselesinden ötürü bölgedeki otoritesini iyice yitirmiş olan Osmanlı'nın zayıflığından yararlanan Taylor Bağdat vilayetinden Dicle'de vapur işletmek üzere izin almıştı. Ancak Taylor'un bedeviler tarafından öldürülmesi nedeniyle proje gerçekleşemedi.⁴⁵

Osmanlı Devleti de nehirlerin taşımacılık yapılabilmesi için uygun hale getirilmesi amacıyla bazı çalışmalar yapıyordu. Özellikle Meskene'ye kadar vapur işletilmesi için yapılan incelemelerin temel noktası ise bataklıkların kurutulması ve elde edilen bu arazilerin kanallar vasıtasıyla sulanmasıydı. Vapur ulaşımı ise bu mecra iyileştirilmesinin neticesinde elde edilecek ikincil bir faydaydı.⁴⁶

2.2. Vapurların Teknik Özellikleri

Fırat Nehri'ndeki nakliyatın başlangıç noktası olan Birecik'te 16. yüzyıl başlarından itibaren gemi inşa edildiğini biliyoruz. 11 Şubat 1560 tarihli bir hükümde Birecik'te bir gemi yapılarak Basra'ya gönderilmesi emrediliyordu. Birecik kereste, çivi gibi gemi inşası için gereken malzemelere yakındı.⁴⁷ Birecik'te yapılan gemilerin malzemesi Azaz ve Kilis sancaklarından temin ediliyordu.⁴⁸ 18. yüzyılda Fırat Nehri'nde kullanılmak üzere inşa edilen firkate adlı geminin eni 4,5 zira (yaklaşık 4 metre) boyu ise 21 ila 27 zira

⁴⁴ Öğün, Baş, a.g.m., s.92.

⁴⁵ Ekinci, a.g.e., s. 24.

⁴⁶ Ekinci, a.g.e., s. 12.

⁴⁷ Orhonlu, C. (1984). Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Derleyen: Salih Özbaran. İzmir: Ticaret Matbaacılık. s. 117,118.

⁴⁸ Orhonlu, a.g.e., s. 119.

uzunluğunda (yaklaşık 19 ila 24 metre) olarak imal ediliyordu. Piyade kayığı ve filikalar ise 9 zira (yaklaşık 8 metre) uzunluğunda oluyordu. 1699'da inşa edilen ve Tuna Nehri'ndekilerin tipinde olduğu için Tuna açığı adı verilen üzeri açık gemiler ise 18 zira (yaklaşık 16 metre) uzunlukta oluyordu.⁴⁹

Lynch Kumpanyası'nın iki adet vapur işletme izni vardı. Bu ikisinden biri arızalanırsa yerine koyabilmek için üçüncü bir vapuru Basra'da bulundurabiliyorlardı. Mecidiye, Halife ve Blossse Lynch adlı vapurların özellikleri birbirine çok yakındı. Mecidiye ve Halife vapurları bir seferlerinde 70-80 ton aralığında bir kömüre gereksinim duyuyordu. Boş durumda ve 70 ton kömürle 3 kadem derinliğinde oluyorlardı. Blossse Lynch ise diğer ikisine nazaran biraz daha büyük olduğundan 3,5 kadem derinliğe ulaşıyordu.⁵⁰

Mecidiye vapuru 215 kadem (65,5 metre) uzunluk, 35 kadem (10,3 metre) genişlik ve 1,8 metre yüksekliğindeydi ve 373 ton yük taşıyabiliyordu.⁵¹ Vapurun motoru yüz yirmi beygir gücündeydi ve saatte 15 km hız yapıyordu. Saatte yaklaşık 450 kg kömüre ihtiyaç duyan vapur, Bağdat ile Basra arasında yaptığı her seferde yaklaşık 55 ton kömür yakıyordu. Bağdat ile Basra arasındaki yol, hava şartları elverirse yedi günde tamamlanıyordu. Güvertede birinci ve ikinci sınıf yolcular için on kamara bulunmaktaydı. Üçüncü sınıf yolcular için üzerine tente ile örtülmüş ikinci bir güverte daha yapılmıştı.⁵²

Hamidiye Vapur İdaresi, Umman-ı Osmani'den dört vapur devralıp iki yeni vapur da kendisi yaptırmış ve Lynch Kumpanyası ile rekabet etmeye çalışmıştır. Devralınan Musul, Rusafe ve Fırat vapurları Lynch Kumpanyası'na ait vapurlardan teknik özellik bakımından oldukça zayıf durumdaydı. 50 ila 80 beygir gücündeki Osmanlı vapurlarının saatteki hızı yaklaşık 15-16 km ve yük kapasiteleri ise 50 ila 160 ton aralığındaydı. Kumpanya vapurlarıyla rekabet edememelerinde vapurların eski ve bakımsız durumda olmaları da etkendi.⁵³

⁴⁹ Orhonlu, a.g.e., s. 121-122.

⁵⁰ BOA, HH.THR, 194/2, 1884.

⁵¹ BOA, HR.TO, 260/106, 20.06.1883.

⁵² BOA, HH.THR, 194/3, 01.04.1888.

⁵³ Ekinci, a.g.e., s. 204.

2.3. Bağdat ile Basra Arasındaki İskeleler

Bağdat ile Basra arasında vapurlar bazı iskelelere uğramaktaydı. Vapurlar, Kutülammare ve Ammare gibi ekonomik olarak gelişmiş iskelelere yük, yolcu veya kömür almak için düzenli olarak uğrarken, diğerlerine yük veya yolcu olduğunda veyahut olağanüstü durumlarda uğruyorlardı.

“Garare: Bağdat’a karadan bir saat mesafede Dicle’nin sol sahilinde bulunan iskele, aslında hayli eski bir merkezdi. Bağdat gümrüğü, iskele ve rıhtımından hayvan taşınmasına müsaade edilmemesinden dolayı Bağdat ve çevresinden ihraç olunan hayvanatı almak için vapurlar buraya ara sıra yanaşmaktadır. Ayrıca Basra’da bulaşıcı hastalıklar çıktığında burası Bağdat’ın karantina yeri olarak kullanılmaktaydı. Vapurlar, Bağdat’tan buraya mevsimine göre bir- bir buçuk saatte gelen vapurların dönüşü ancak üç-üç buçuk saatte gerçekleştirebilmekteydiler.

Selmanıpak: Kaza merkezi olup Dicle’nin sol sahilindeydi. Buradan zahire, yağ ve meyan kökü ihraç olunmaktaydı. Bağdat’a uzaklığı gidiş beş-altı, dönüş sekiz-dokuz saatti.

Cezire: Kaza merkezi olan mevki sağ sahilinde olup buradan yağ ve meyan kökü yüklenmekteydi. Selmanıpak’a vapurla mesafesi gidiş üç-dört, geliş dokuz-on saatti.

Aziziye: Daha önce kaza merkezi olup Dicle’nin sol sahilindeydi. Önceleri hububat, yağ, deri, meyan kökü ve saire ihraç edilmekte iken iskele daha sonra atıl kalmış ve ihracatı azalmıştı. Cezire’ye mesafesi gidiş üç-dört, geliş altı-yedi saatti.

Bagile: Nahiye ve Arazi-i Seniyye merkezi olup Dicle’nin sağındaydı. Buradan zahire, yapağı, deri ve yağ ihraç olunmaktaydı. Aziziye’ye mesafesi gidişte beş-altı, geliş on bir-on iki saatti.

Kuttülammare: Dicle’nin sol sahilinde, Bağdat vilayetine tabi kaza merkeziydi. Burası Garaf nehri vasıtasıyla bölgeden ihraç olunan yağ, yapağı ve deri mahsulatı için büyük bir depo konumundaydı. Vapurlar devamlı olarak buraya uğramakta ve yük almaktaydılar. Kuttülammare’de Hamidiye Vapurlar İdaresi’nin bir acentesi, bir de kömür deposu vardı. Bunlardan başka Lynch Şirketinin Kuttülammare’de bir yün baskı makinesi mevcuttu. Bu sebeple yapağı yükü genelde Lynch vapurlarıyla gönderilmekte, Hamidiye

vapurlarına bu iskeleden pek az yük verilmekteydi. Kaza merkezi olması sebebiyle Basra'dan buraya manifatura ithal olunmaktadır. Bagile'ye mesafesi gidişte dört-beş, geliş dokuz-on saatti.

Şeyh Said: Dicle'nin sağında bulunan bu kasabadan yün, yağ ve zahire ihraç edilmekteydi. Avrupa emtiası ithal olunursa da vapurlar kasabaya nadiren uğramaktaydılar. Bagile'ye mesafesi gidiş dört-beş, geliş dokuz-on saatti.

Aliyyülgarbî ve Aliyyülşarkî: Yakınlığı sebebiyle İran dağlarından gelen büyük miktarda yağ ve deri buradan ihraç olunmaktaydı.

Kemît: Herhangi bir önemi yoksa da imar edildiğinde önemli bir iskele olabilecek potansiyele sahip olarak değerlendirilmişti.

Ammare: Basra vilayetine tabi bir sancak merkezi olup Dicle'nin sol sahilinde bulunan ve oldukça mamur bir kasabaydı. Hamidiye Vapurlar İdaresi'nin burada bir acente hanesi ile bir de kömür deposu vardır. Dicle'nin en mühim iskelesi olan kasabadan zahire, pirinç, yağ, yün, deri, koyun, manda ihraç edilmektedir. Şeker, kahve, manifatura ve sair Avrupa emtiası önemli miktarda ithal olunmaktaydı. Burada Lynch Kumpanyası'nın el ile çalışan bir yapağı makinesi vardı.

Şatratülammare: Dicle'nin sol sahilinde kaza merkezi bir şehirdir. Ammare'nin bir bölümü konumunda olup Ammare'ye mesafesi gidişte 4-5, gelişte 6-7 saattir.

Azir: Dicle'nin sağında bulunan iskelenin ticaret bakımından önemi yoktu. Fakat yılda bir defa Musevi hacıların ziyaretleri sebebiyle yolcu trafiği artmaktaydı.

Kurna: Dicle'nin sağ sahilinde kaza merkezi olan bu şehirden az miktarda hurma ve zahire ihraç edilmekte ve yine az miktar Avrupa eşyası ithal olunmaktaydı. Ancak, bölgenin önemli bir iskelesi olduğu gibi askeri bakımdan da önemli olması sebebiyle genellikle yolcu nakli için önem taşımaktadır.

Kuttülfrenği (Makil): Bu iskeleye vapurlar uğramamakta, ancak senenin bir mevsiminde Hindistan'a sevk olunmak üzere Lynch vapurları Bağdat ve çevresinden getirdikleri etleri bu iskeleye çıkarırlardı. Basra'ya yaklaşık dört mil mesafede bulunan

iskelede Lynch Kumpanyasının bir toprak havuzu ile bir de önemsiz demirhanesi mevcuttu. Bu toprak havuzun uzunluğu 280 kadem olup dokuz kadem su çeken vapurlara hizmet verebilecek durumdaydı.”⁵⁴

2.4. Taşınan Malzemeler

Fırat ve Dicle nehirleri ticari emtianın Halep üzerinden Birecik iskelesine buradan da nehir yoluyla Bağdat’a sevk edilmesinde kullanılıyordu. Doğudan getirilen ürünler ise, Akdeniz üzerinden Basra’ya oradan da yine nehir yoluyla Halep’e gönderiliyor ve buradan imparatorluğun diğer kısımlarına ulaştırılıyordu.⁵⁵ Kelekler ve şahturlarla zahire nakliyatı da yapılıyordu. Bağdat ve Basra vilayetlerindeki hububat üretimi halkın çoğunluğunun göçebe olması, bahar aylarındaki engellenemeyen su baskınları, yaz mevsimindeki kuraklık ve çekirge baskınları gibi sebeplerden ötürü bölgenin ihtiyacını karşılayamamaktadır. Bölgenin aşırı sıcak olması nedeniyle nakledilen zahire Basra’da ancak üç ay tutulabiliyordu.⁵⁶ Zahire nakledilmeden önce nereye, ne miktarda gönderileceği bir ihtiyaç listesi halinde İstanbul’a gönderiliyor, oradan da gerekli yerlere gerekli hükümler yollanıyordu. Diyarbakır Eyaleti, Basra ve civarındaki yerleşim yerlerinin zahire ihtiyacının karşılandığı bir ambardı.⁵⁷ Diyarbakır, Rakka, ve Musul’dan arpa, buğday, mercimek, bakla, nohut gibi hububatlar Irak’a kelekler vasıtasıyla sevk ediliyordu. Hububat naklinin bir kısmı Birecik tersanesinde kayık da imal edilebildiğinden Fırat Nehri üzerinden yapılmaktaydı.⁵⁸

Ayrıca Garaf Nehri’nin suladığı alanda yetiştirilen 35.000.000 kıyye hububatın ihtiyaç fazlası gemilerle Dicle ve Fırat üzerinden Basra’ya ulaştırılırdı. Bunun yanı sıra Hayy, Şatra ve Nasiriyye’de üretilen yağ ve yapağı da ihraç edilen ürünler arasındaydı. Kahve, şeker ve çay ise bölgeye ithal edilen ürünler arasındaydı.⁵⁹

Nehirlerden ticari taşımacılık dışında silah ve mühimmat sevkiyatı da yapılıyordu. Askeri nakliyat, İstanbul’dan çıkan gemilerle İskenderun ve Payas limanlarına nakledilen silah ve mühimmatın hayvanlara yüklenererek önce Birecik iskelesine oradan da kayıklarla

⁵⁴ Ekinci, a.g.e., s. 13-14.

⁵⁵ Orhonlu, Işıksal, a.g.m, s. 90

⁵⁶ Öğün, Başı, a.g.m., s.90.

⁵⁷ Orhonlu, Işıksal,a.g.m., s. 92

⁵⁸ Öğün, Başı, a.g.m., s.90.

⁵⁹ Ekinci, a.g.e., s. 11.

başta Bağdat olmak üzere ihtiyaç hasıl olan diğer bölgelere sevk edilmesi ile oluyordu. Dicle Nehri de silah ve barut yapımı için gerekli olan toprak, tel, demir, kalay gibi malzemelerin Bağdat ve Basra'ya nakli için kullanılıyordu.⁶⁰ Cengiz Orhonlu ve Turgut Işıksal, Fırat ve Dicle nehirlerinin geçtiği Erciş, Ahlat, Bağdat ve Halep'te bulunan barut kârhanelerinin en büyüğünün Bağdat'takiler olduğunu ve 1575-1576'da üretilen barut miktarının 5000 kantara ulaştığını belirtmektedir.⁶¹

Bunların dışında 1845 ve 1847 arasında Musul yakınlarındaki Nimrud ve Koyuncuk'ta kazı yapan Austen Henry Layard, hiyeroglif yazılı iki Mısır obeliskini, aslan heykellerini ve çivi yazılı mermer levhaları keleklerle önce Bağdat'a oradan da Basra'ya göndermiştir. Bu eserler buradan İngiltere'ye gönderilerek Londra'daki British Museum'da sergilenmeye başlanmıştır. Keban ve Ergani madenlerinin işletilmesi için gereken kömür ve kütükler, Palu kazası ve Çarsancak Voyvodalığında elde edildikten sonra nehirden nakledilirdi.⁶²

⁶⁰ Öğün, Baş, a.g.m., s.91.

⁶¹ Orhonlu, Işıksal,a.g.m., s.93-95.

⁶² Göyünç, a.g.m., s. 659-660



3. 19. YÜZYILDA FIRAT VE DICLE'DE NAKLİYE ŞİRKETLERİ VE ARALARINDAKİ REKABET

Fırat ve Dicle nehirlerinin bölgede yaşayan milletler için taşıdığı hayati önem tarih boyunca azalmamış, aksine teknolojik ve stratejik gelişmelerle birlikte görülmeye başlayan emperyalizmin etkisiyle artmıştır. Bölgenin jeopolitik konumu ve burada bulunan yer altı kaynakları sebebiyle bölge, yaşanan yüzyılın rekabet sahalarından biri olmuştur.

Fırat ve Dicle, dönemin emperyal bütün devletlerinin ilgisini çekmekle birlikte bu coğrafya üzerinde en yoğun uğraşı veren ülke İngiltere olmuştur. Bu uğraşının nedeni Hindistan ve Uzak Doğu'da bulunan sömürgelerine giden kısa ve güvenli yol bulma arayışından kaynaklanıyordu. 18. Yüzyıl ortalarından itibaren İngilizler, yerel yöneticilerin yardım istekleri doğrultusunda savaşlarda destek vermiş ve nehirler üzerindeki seyr ü seferin daha emniyetli olmasını sağlamışlardı. Belki de bu yardımlar neticesinde, 1820 veya daha önceki dönemlerden itibaren Bağdat'ta İngiltere vatandaşları, İngiliz konsoloslukuna bağlı ve İngiliz bayrağını taşıyan gemilerle Bağdat-Basra arasında gemi işletmeye başlamışlardı.⁶³

Bu dönemde İngiliz sanayisinin hem hammadde kaynağı hem de mamul madde pazarı olan Uzak Doğu'ya ulaşmak için çok çeşitli öneriler ve arayışlar içinde olduğu görülmektedir. İngilizler hem Fırat'ta vapur işletmek hem de Fırat ve Asi nehirlerini birleştirerek Akdeniz'le Basra Körfezi arasında bağlantı kurmayı hedeflemiştir.⁶⁴

Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmek için ilk girişimde bulunan James Taylor⁶⁵ olmuştu. Taylor'un amacı Irak'ın ekonomik potansiyelini değerlendirmektir. 1830'da taşımacılık girişiminde bulunan Taylor, Osmanlı Devleti'nin Mehmet Ali Paşa isyanı dolayısıyla bölgede iyice zayıflayan otoritesini fırsat bilerek Dicle'de vapur işletmek üzere imtiyaz almayı başarmıştı. Ancak, Taylor'un bedevîlerce öldürülmesi neticesinde bu ilk

⁶³ Bayur, Y.H. (1991). Türk İnkılabı Tarihi, C. 2/III. Ankara: TTK Basımevi s. 351.

⁶⁴ Tızlak, F., (1991). "İngiltere'nin Fırat Nehri'nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler(1834-1836)", **Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, S. 6, s. 293-301; Ekinci, İ. (1992). "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri (I)", **Arayışlar-İnsan Bilimleri Araştırmaları**, (2), 1992/2, s. 67-90.

⁶⁵ 1823-1842 arasında Bağdat konsolosluğu yapmıştır ve bu dönem İngiltere'nin bölgede en etkin olduğu, en rahat şartlarda çalışıp imtiyazlar elde ettiği dönem olmuştur. Bkz. Eraslan, C. (1984-1994). "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti", **İ. Ü. E. F Tarih Dergisi**, (35), s. 223-251

vapur işletme girişimi sonuçsuz kaldı.⁶⁶ Bunun ardından İngiltere, Dicle ve Fırat nehirlerindeki taşımacılık mevzu ile daha yakından ve detaylı olarak ilgilenmeye başladı. İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Palmerston tarafından Albay Chesney başkanlığında bir heyet bölgeye gönderilerek inceleme yapmaları istendi. Chesney, 1830 başları ile 1831 Haziranı arasındaki dönemde, Fırat Nehri ve Basra Körfezi'ni içeren yolu inceledi. İncelemeleri neticesinde Fırat Nehri'nin buharlı gemi işletmek için uygun olduğunu iddia etti. Planı İskenderun'dan Birecik'e demiryolu ile ulaşım sağlayıp buradan sonra Fırat Nehri'nin Birecik veyahut Meskene'ye kadar olan kısmında vapur işletilmesi üzerineydi.⁶⁷

Fırat Nehri'nde taşımacılık yapılması İngilizler için sömürgelerine kısa sürede, güvenle ve az masrafla ulaşılabilir olması anlamına geliyordu. İngiltere'den yola çıkan bir gemi Suveydiye veya İskenderun'a yanaşarak gemideki malları buradan Birecik'e deveye nakledip, Birecik'teki iskeleden tekrar gemiye yükleyerek Basra Körfezi ve Hindistan'a ulaştırabilirdi. Güzergah için ikinci ihtimal ise, İskenderun ile Birecik arasında bir kanal inşa edilerek Fırat ile Akdeniz birleştirilmesi planıydı. Ancak bu plandan gerek dönemin teknolojik yetersizlikleri gerekse kot farkı gibi nedenlerle vazgeçilmişti.⁶⁸

İngilizlerin Kızıldeniz vasıtasıyla da Hindistan'a ulaşması mümkündü. Ancak bu yolun kullanılması durumunda Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki güney batı musonları ile de mücadele edilmesi gerekecekti. Nehir taşımacılığının Ren ve Tuna'da denenmiş olması ve olumlu netice alınmasının yanı sıra Fırat Nehri üzerinde taşımacılığın çok eski devirlerde de yapıldığı bilinmekteydi. Bu düşünceden hareketle İngiliz Hükümeti İstanbul'daki elçisini imtiyaz talebini yerine getirmekle görevlendirdi. Osmanlı Devleti konuya tereddütle yaklaşınca, istedikleri izni alamadıkları takdirde Mısır yolunu tercih edeceklerini, Mehmet Ali Paşa'yla yardım konusunda anlaştıkları bildirildi.⁶⁹ Mehmet Ali Paşa Necid'de ortaya çıkarak Suriye ve Irak'a yayılan Vahhabi Mezhebi meselesini çözerek bölgede bir itibar sağlamıştı. Bu başarı neticesinde Mısır'a vali olan Paşa, bölgenin kontrolü için karayolları vasıtasıyla sağlıklı bir iletişimin olmasının yanında Fırat ve Dicle nehirlerinden de yararlanılması gerektiğini düşünüyordu.⁷⁰

⁶⁶ Ekinci, a.g.e., s.24.

⁶⁷ Ekinci, a.g.e., s.25.

⁶⁸ Doğançay, a.g.m., s.34.

⁶⁹ Kütükoğlu, M. (1974). Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838), Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları. s.76.

⁷⁰ Doğançay, a.g.m., s.50.

Hükümetin görüşlerini sorduğu Mehmet Ali Paşa'ya göre, Birecik'ten Hille'ye kadar olan kısım temizlenirse bu bölgede vapur işletilebilirdi. Ancak, Hille ile Kurna arasının temizlenmesi mümkün değildi. Nehrin temizlenmesi sonrasında ticaretin kolaylaşacağını belirten Mehmet Ali Paşa, bu işin kendisine havale edilmesini istemiş, bu konuda İngiltere'ye izin verilmemesini istemiştir.⁷¹

Fransızlar bölgenin Mehmet Ali Paşa'nın kontrolünde olmasını güçlü bir İngiltere'nin varlığına tercih ediyordu. Politikaları İngilizler ve Türklere karşı Mehmet Ali Paşa'nın desteklenmesi üzerine kuruluydu. İngiltere ve Osmanlının bölgede zayıflaması durumunda sonraki adımları burayı ele geçirip Paşa'yı kontrol altına almaya çalışmak olacaktı. Ancak, Fransa'nın desteğine rağmen Mehmet Ali Paşa, Osmanlı'ya karşı başarılı olamadı.⁷²

İngiltere'nin konuya verdiği önem, mesele ile kralın doğrudan ilgileniyor olmasından anlaşılmaktadır. Kral, 1835 Haziranında dış işleri bakanını saraya çağırarak konu ile ilgili bir görüşme yapmıştır. Ardından Londra'daki Divan-ı Hümayun beylikçisi Nuri Efendi'yle de bir görüşme yapılarak vapur işletilmesi ve Osmanlı ile İngiltere arasında bir ittifak yapılması konularının müzakere edildiği bilinmektedir.⁷³ Beylikçi Nuri Efendi'nin tahriratından İngiliz Devleti'nin almak istediği imtiyazı bir taviz olarak değerlendirdiği görülüyor. Sadrazam da Beylikçi Nuri gibi konuya olumsuz yaklaşıyor ve İngilizlerin sınırlı olarak aldıkları imtiyazı genişletmeye çalışacaklarını ve daha sonra başka isteklerde de bulunabileceklerini öngörüyordu.⁷⁴ Bu olumsuz düşüncelerin yanında Londra elçisi Namık Paşa, imtiyazın verilmesini destekliyor ve bu imtiyazın her iki devletin de menfaatine olacağı, Osmanlı Devleti'nin ekonomik olarak avantaj sağlayacağı, gümrük gelirlerinin artacağı, Mehmet Ali Paşa Meselesi'nde de İngilizlerin yarar sağlayacağı gibi düşüncelerini belirtiyordu.⁷⁵

İngiltere'nin İstanbul'daki elçisi de konu ile yakından ilgiliydi. Fakat bu ilgi, her halükarda kazançlı olmak üzerine kurulmuştu. Elçi, daha evvel sizin izniniz olmasa dahi

⁷¹ Ekinci, a.g.e., s.28, Lutskiy, B. (2011). Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi (Çev. Turan Keskin). İstanbul:Yordam Yay. s. 108.

⁷² Doğançay, a.g.m., s.42.

⁷³ Tızlak, a.g.m.,s. 296.

⁷⁴ Tızlak, a.g.m.,s. 297-298.

⁷⁵ Ekinci, a.g.e., s.28, Tızlak, a.g.m.,s. 299.

biz mevzuyu Mehmet Ali Paşa ile çözümleriz diye alttan alta tehdit etmişken, şimdi Mehmet Ali Paşa'nın engellemesinin suçunu Osmanlı yönetiminde aramaktadır.⁷⁶

Albay Chesney'in projesinin ana hedefi Akdeniz'den Basra körfezine en kısa şekilde ulaşmaktı. Bu nedenle planları Fırat Nehri üzerinden yapılacak bir ulaşım üzerine yoğunlaşmıştı. Ancak zaman içerisinde Basra ile Bağdat arasında vapur seferleri başladığında Dicle'nin seyr ü sefer için daha uygun olduğu anlaşılmıştır. Bu değişiklikte amacın Hindistan'a ulaşmaktan, Irak ve bölgenin ekonomik potansiyelinden yararlanmaya dönüşmesi olduğu anlaşılmaktadır.⁷⁷

İngilizlerin çok yönlü ve yoğun çabaları sonrası Diyarbakır valisine 22 Kasım 1835'te gönderilen fermanın İngilizlere izin verildiği anlaşılıyor. Ancak verilen izin Osmanlı Devleti'nin fayda görmesine bağlı olduğu, zarar görürse izin iptali söz konusu olacağı da görülmektedir. İngiliz hükümetine Fırat Nehri'nde iki tane vapur için izin verilmiştir.⁷⁸

İngilizler, bir yandan izin için görüşmeler yaparken bir yandan da Fırat Nehri'nin temizlenerek vapur işleyebilecek bir duruma getirilmesi konusunda araştırmalar yapıyorlardı. Chesney, 1835 sonlarında yanında vapur malzemelerini de getirerek Birecik'e gelmiştir. İngilizler, vapur malzemelerinin taşınması konusunda bölge halkına karşı takındıkları zorbaca tutum nedeniyle bazı zorluklarla karşılaşmıştır.⁷⁹ Vapurlar işletilmeye başlandıktan sonra Anza Arapları'ndan gelebilecek zararlarla ilgili İngilizler, yöneticilerden teminat almaya çalışmışlardır. Zira bölgedeki aşiretlerin zaman zaman vapurları yağmaladıkları bilinmektedir.⁸⁰ Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen Chesney, vapur malzemelerini Birecik'e kadar götürür ve vapurları monte ettirir. Suyu indirilen vapurlara Fırat ve Dicle isimleri verilir.⁸¹ Nehrin sularının alçak olduğu mevsimde ulaşımına uygun olduğu, sahildeki kasabaların halkının Manchester yünlülere için uygun birer alıcı olacakları ve nehirde süratli bir buharlı geminin sefer yapabileceğine dair raporlar hazırlandı. J. B. Bucnall Estcourt'un yaptığı çalışmalar neticesinde, Caber'den Divaniye'nin aşağısına kadar olan kısmının gemi işletilmesi için uygun olduğu, fakat

⁷⁶ Tızlak, a.g.m.,s. 296.

⁷⁷ Ekinci, a.g.e., s.26.

⁷⁸ Tızlak, a.g.m.,s. 299.

⁷⁹ Tızlak, a.g.m.,s. 300.

⁸⁰ Tızlak, a.g.m.,s. 301.

⁸¹ Orhonlu, Işıksal,a.g.m., s.101, Tızlak, a.g.m.,s. 300.

Divaniye ile Lamlum bataklıkları arasında kalan bölgenin ise dar kısımlar ve sert rüzgarlar nedeniyle buharlı gemi için uygun olmadığı, daha küçük gemilerin işleyebileceği kanaatine vardılar.⁸² Sefere başlayan gemilerden Dicle, Ane'nin kuzeyinde battı.⁸³ Diğeri önce Basra'ya oradan da Bağdat'a gidip tayfalar tarafından konsolosa teslim edildi.⁸⁴

İlk vapur işletme teşebbüsü başarısızlıkla sonuçlansa da İngiltere bölgedeki çıkarlarını korumak ve ticaretini arttırmak⁸⁵ için buradaki çalışma ve teşebbüslerden vazgeçmedi. East India Company, 1839-1842 arasında Fırat, Dicle ve Karun nehirlerinde dört buharlı gemi ile yolcu ve posta taşımaya başlamıştı. Nitocris ve Nimrod adlarını taşıyan iki gemi Fırat'ta Meskene'ye kadar gitmiş ancak yolculuk, kimi yerlerde suların azlığı, bazen de yoldaki değirmen, sulama kanalı gibi engeller nedeniyle oldukça zorlu geçmişti. Fırat Nehri'nin güzergahının vapur işletmek için pek uygun olmadığı görülmüyordu.⁸⁶ Chesney, Dicle'deki araştırmalarını devam ettirip 1837'de Buşir'e ulaştı, bunu Henry Blosse Lynch'in kaptanlığındaki Fırat gemisi ile gerçekleştirmişti. 1840'ın ortalarında Fırat'ta işletilen gemileri Hindistan Kumpanyası'ndan satın alan Lynch, 1841'de Osmanlı'dan Fırat Nehri'nde vapur işletme imtiyazını da aldı. Bölgede önce Chesney ve ardından Lynch tarafından yapılan araştırmaları 1847'den 1863'e kadar Felix Jones devam ettirmişti.⁸⁷

3.1. Büyük Devletlerin Fırat ve Dicle'de Taşımacılık Girişimleri

Rusların buldukları bölgeden çıkıp dünyaya açılma çabalarının Büyük Petro'dan beri devam ettiği ve bu hususla ilgili sürekli bir çaba içinde oldukları bilinmektedir. Bu emellerini gerçekleştirme yollarından biri de kuşkusuz Ortadoğu'ya hakim olabilmektir. Osmanlı Devleti çeşitli siyasetlerle Rusların bu isteklerini engellemeyi başarmıştı. 19. Yüzyıl başlarından itibaren İngiltere, Ortadoğu'daki çalışmaları ile Rusların karşısına bir engel olarak çıkmışlardı.⁸⁸

⁸² Kütükoğlu, a.g.e., s.77-78.

⁸³ Orhonlu, Işıksal,a.g.m., s.101.

⁸⁴ Kütükoğlu, a.g.e., s.78.

⁸⁵ "1846'da Bab-ı Ali ile İngiliz büyükelçisi arasında İngiliz gemilerinin bu geleneksel haklarını tespit eden bir anlaşma yapılmıştı. Bu anlaşma yüzde 5 giriş ve yüzde 12 çıkış gümrüğü verilmesine aittir." Bkz. Bayur, a.g.e., s. 351.

⁸⁶ Ekinci, a.g.e., s.30.

⁸⁷ Orhonlu, Işıksal,a.g.m., s.101, Ekinci, a.g.e., s.30-31.

⁸⁸ Doğançay, a.g.m., s.46.

1829'da Ruslar Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılıkla ilgili çalışmalar yapacaklarını İngilizlere bildirince iki devlet arasındaki gerginlik arttı. Ancak Ruslar, nehirler üzerindeki kontrolü yakın zamanda ele alamayacağını görünce istikametlerini İngiltere'nin bölge üzerindeki faaliyet ve politikalarını sekteye uğratmak üzere değiştirdiler.⁸⁹

Bölgedeki aşiretlerin İngiliz gemilerini yağmalamaları Rusların aradığı fırsattı. Ruslar aşiretleri hem lojistik hem de taktiksel manada destekleyerek İngilizleri oldukça zarara uğrattı.⁹⁰

İngilizlerin Rusların girişimlerinden rahatsız olduğunu, elçinin Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye hemen olumlu cevap vermeme sebebi olarak Rusya'yı göstermesinden anlıyoruz. Rusya, İskenderun'da bulunan konsolosu aracılığıyla Osmanlı yöneticilerine bu iznin verilemeyeceğini belirterek, onaylamadığını açıkça ortaya koymuş ve bu, İngiliz basınında da yer almıştır.⁹¹ Bu haberler arasında Rusya'nın Osmanlı Devleti'nin çekingen davranmasında etkili olduğu, çünkü isterse Rusya'nın bir hafta içerisinde İstanbul'u işgal edebileceği yer almış, bu sebepten ötürü Osmanlı'nın izin vermeyeceği ile ilgili fikirler yürütülmüştür. Bu konu İngiliz basınına oldukça meşgul etmişti. Hatta Osmanlı Devleti'nin Rusya'dan çekinmesi nedeniyle izin konusunu yavaşlattığından o kadar eminlerdi ki, İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazına gönderilerek Osmanlı'ya her türlü tehditten korunacağı hususunda bir güvence verilebileceği de gündeme getirilmişti.⁹²

Fırat ve Dicle üzerinde taşımacılık fikri yalnızca İngiltere ve Rusya'nın ilgisini çeken bir alan değildi. Fransız Albay Sebastiani, Fransa'nın Mısır'ı işgalinden evvel bölge ile çalışmalarını detaylı bir şekilde yaparak ülkesine bildirmişti. Albay'ın yaptığı araştırma yalnızca nehirlerin ulaşım için uygunluğunu değil, bunun yanında Anadolu'dan Basra Körfezi'ne gidilecek yollar ile ilgili fizibilite çalışmalarını da kapsıyordu.⁹³

İngiliz savaş bakanı Fransa'nın Fırat ve Dicle nehirleri vasıtasıyla Basra Körfezi'ne indikten sonraki hedefinin Hindistan olacağı konusundaki endişelerini dile getirdikten kısa

⁸⁹ Doğançay, a.g.m., s.46.

⁹⁰ Doğançay, a.g.m., s.48.

⁹¹ Tızlak, a.g.m.,s. 296.

⁹² Tızlak, a.g.m.,s. 297.

⁹³ Doğançay, a.g.m., s.41.

bir süre sonra Napolyon Mısır seferini düzenleyerek bakanı haklı çıkarmıştı.⁹⁴ Mısır seferi sonrasında Napolyon ve Fransa'nın yaşadıkları neticesinde Fırat ve Dicle nehirlerinde taşımacılık yapılması hususu doğal olarak Fransız politikasındaki önemini yitirdi.

Mehmet Ali Paşa'nın bölgede kazandığı nüfuz Fransa'nın tekrar ümitlenmesine yol açtı. Ancak Fransa'nın desteğine rağmen Mehmet Ali Paşa başarılı olamayınca İngilizlerle nehir hususunda rekabet edemeyeceğini anlayan Fransızlar alternatif bir çalışma içine girdiler. Bu projede Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayarak İngilizlerin hem İskenderiye-Kahire Demiryolu hattını hem de Fırat ve Dicle'yi devre dışı bırakmayı hedeflemişlerdi. Ancak girişimden haberdar olan Osmanlı Devleti izin vermeyince bu da proje olarak kalmış oldu.⁹⁵

Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını almaları Fransızların tekrar harekete geçmesine neden oldu. Belçikalılarla ortaklaşa Osmanlı'ya sundukları projeye göre, Fırat Nehri'nin Basra ile Meskene arasındaki kısmı ıslah edilerek nehir ulaşımına uygun hale getirilecek ve İskenderun ve Basra körfezlerine dönecek demiryolu hatlarıyla Akdeniz ve Basra Körfezi birleştirilecekti. Bu proje İngiltere'nin İstanbul'daki nüfuzu nedeniyle kabul edilmemişti.⁹⁶

Almanlar da Fırat ve Dicle üzerinden Basra Körfezi'ne inerek bölgenin jeopolitik, jeostratejik ve ticari avantajlarından yararlanmak istiyorlardı. Moltke'nin bu nehirlerle ilgili fizibilite çalışmasında, nehirlerin ulaşım için uygunluklarının yanı sıra dönecek demiryolu ile Anadolu ve Mezopotamya'nın her tarafına ulaşarak Basra Körfezine inilebileceğini belirtmiştir.⁹⁷

Dünya sömürgecilik tarihi Portekizlilerle başlar, sömürgecilik onlar bir başarı hikayesidir.⁹⁸ Portekizlileri takip eden Hollandalılar bu durumu diğerlerine nazaran daha

⁹⁴ Polk, W. R. (2007). Irak'ı Anlamak. İstanbul: NTV Yay. s. 73.

⁹⁵ Doğançay, a.g.m., s.44.

⁹⁶ Doğançay, a.g.m., s.45.

⁹⁷ Doğançay, a.g.m., s.52.

⁹⁸ “E se mais mundo houvers, lâ chegara’-ve eğer yeryüzü daha büyük olsaydı yine de on u n çevresini dolaşırdık.” Sömürgecilik için Bkz. Ferro, M. (2002). Fetihlerden Bağımsızlık Hareketine Sömürgecilik Tarihi 13. Yüzyıl-20. Yüzyıl, Çev. Muna Cedden. Ankara: İmge Yayınları. s.55

profesyonelce yapıp daha 1602’de Hollanda Birleşik Doğu Hindistan Şirketi’ni kurarak Asya sularında bir Hollanda tekeli oluşturdu.⁹⁹

Hollandalılar zaman içerisinde bölge üzerindeki etkilerini kaybettiler. 19. Yüzyılda Hollandalıların kaybettikleri gücü yeniden kazanma, bölge ticaretindeki etkinlik elde etme olarak değerlendirebileceğimiz girişimleri olmuştur. Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde taşımacılık yapmak için muhtelif zamanlarda başvuruları olmuştur. Mösyö Ken adlı bir Hollandalının 23 Haziran (12)80 tarihli dilekçesi taşımacılık yapmak için yaptığı başvuruyu içermektedir:

“Acizleri takriben yirmi aydan beri Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde vapur işletmek imtiyazını talep eyleyen Felemenk Kumpanyasının vekiliyim bu kumpanya “Umman” Kumpanyasının nehir üzerinde işleyen bi’l-cümle vapurlarının on beş sene müddet için ala tarikü’l-icar kendisine ve itası hususunu hükümet-i seniyyeden istidaya bendenizi memur etmiştir. Müvekkillerim bu vapurları her bir masarifi deruhte ve hükümet-i seniyyeye senevi dört bin Osmanlı lirasını tediye ederek Felemenk vapurları ile birlikte işletmek arzusundadırlar Ol babda emr ü ferman hazret-i men-lehü’l emrindir.”¹⁰⁰ Hollandalıların Osmanlı bayrağı altında Fırat ve Şattülarap’ta taşımacılık yapabilmek için başka başvuruları da olmuştur.¹⁰¹ Hollandalılar bu izni isterken İngilizlere verilmiş olan imtiyazı emsal göstererek kendileri de benzer koşullarda bir imtiyaz hakkı talep ediyorlardı. Kendilerine taşımacılık izni verilmesi halinde Osmanlı ekonomisine katkı sağlanacağı ve Lynch Kumpanyası’nın bu sayede kendisine çeki düzen vereceğini iddia ediyorlardı.¹⁰²

Osmanlı yetkilileri diğer devletlere de izin verilip konunun uluslar arası bir meseleye dönüşmesini ve bu izinler nedeniyle nehirlerde faaliyet gösteren Osmanlı vapurlarını

⁹⁹ Exter, J. d. (Editör) (2008). Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi (De Canon). Çev. Mustafa Güleç, Ankara: Kebikeç Yayınları, s. 38

¹⁰⁰ BOA, HR.TO, 466/30, 05.07.1864.

¹⁰¹ “Felemenk tebasından olup İran Şirketi Ticariyesi namıyla müteşekkil olan kumpanyaya Osmanlı sancağı altında Şattü’l-Arap ve Fırat nehirlerinde vapur işletmek üzere imtiyaz itası istidasını havi mezkur kumpanyanın vekili tarafından verilen arzuhalin gönderildiğine dair Hariciye Nezaret-i Celilesinden meb’us tezkire mezkur arzuhal ile maan ve leffen piş-gah-ı sami-i sadaret penahilerine takdim kılınmış olmağla meallerine nazaran bu babda mahzur-ı mütala’asıyla tensib buyruluyor ise ruhsat verilmeyeceğine dair nezaret-i müşarun ileyhaya cevap tastiri ol babda. Fi 18 Safer Sene (1)301”, BOA, DH.MKT, 1342/71, 19.12.1883.

¹⁰²Doğançay, a.g.m., s.38.

korumak maksadıyla istemiyordu. Yeni imtiyaz talepleriyle karşılaşmamak için İngilizlere verilen iznin de iptal edilmesi gerektiği belirtilmişti.¹⁰³

Devlet, Hollandalılara nehirlerde ihtiyaçtan daha fazla gemi yzdrldgn ve bu nedenle Osmanlı Şirketinin iflas edebileceğini bildirdi. Ayrıca İngilizler İstanbul'daki temsilcileri vasıtasıyla Hollanda'ya istediği imtiyazın verilmemesi hususunda baskı yapıyorlardı. Bu sebepler neticesinde Hollandalılar istedikleri imtiyazı alma konusunda başarılı olamadılar. Hollandalılar nehirlerdeki imtiyaz talepleri dışında Süveyş Kanalı'ndan hisse alarak yine bölge üzerinde etkili olmaya çalıŐıyorlardı. Kanaldan hisse aldılar ancak, hisse senetleri diğer ortaklarla kıyaslandığında çok az olduğu için hedefledikleri Orta Doğu ve Hindistan siyasetinde etkili olma gayesinde başarılı olamadıklarını görüyoruz.¹⁰⁴

3.2. Lynch Kumpanyası

Chesney'in bölgedeki incelemeleri sırasında Fırat adlı geminin kaptanı olan Henry Blosser Lynch henüz on altı yaŐındayken, 1823'te Hindistan deniz kuvvetleri bünyesinde Basra Körfezinde görev yapmıŐ; Arapça, Farsça ve Hinduca öđrenmiŐti. 22 yaŐında teğmenliğe terfi eden Lynch, Körfez filosuna ve Donanma Komodoruna tercümanlık yaptı. Chesney emrinde görev yaparken Dicle adlı gemiyi Henry Blosser Lynch komuta ediyordu. Gemi, Ane yakınlarında battığında kardeŐi Robert Blosser kazada öldü. 1841'de bir diğer kardeŐi Thomas Kerr Lynch ile birlikte Bağdat'la Çam arasında posta Şirketi kurdu.¹⁰⁵

Fırat Nehri'nde işletilen vapurları Hindistan kumpanyasından satın alan Lynch'e Osmanlı Hkmeti tarafından Fırat Nehri üzerinde iki gemi işletme imtiyazı verildiğinden yukarıda bahsetmiştik. 1841'de kurdukları Őirketleriyle Lynch kardeşler, Basra ile İngiltere arasında bir ticaret hattı kurdular. Bağdat'ta ve Londra'da iki Őube açtılar ve bu iki Őube aracılığı ile ticarete rehberlik eden Lynch kardeşler ticaretin artmasını da sağladılar. Dicle Nehri'nde büyüyen ticaret hacmi İngiliz-Hindistan Buharlı Gemi Şirketi'nin Basra'da bulunan acentesi olan Gray Mackenzie and Co. Şirketi'ni de bölge ticaretinde arayıŐlara itiyordu.¹⁰⁶

¹⁰³ Ekinci, a.g.e., s.37.

¹⁰⁴ Doğançay, a.g.m., s.38-39.

¹⁰⁵ <https://www.revolvy.com/24.07.2019>.

¹⁰⁶ Ekinci, a.g.e., s.31.

İngilizler bölge ticaretinde etkin rol oynayan Lynch kardeşlere 1861’de Fırat ve Dicle Gemicilik Şirketi’ni (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company) kurma iznini vermişlerdi. Şirketlerini kurduktan sonra Osmanlı yetkilileriyle görüşerek nehirde faaliyet göstermek için daha önce aldıkları izni yenilemek üzere girişimde bulundular.¹⁰⁷ 1840-1850 yıllarında Basra’ya yerleşen Lynch kardeşler, kısa sürede Bağdat ile Basra Körfezi arasında gemi işletme tekeline sahip olmuşlardı.¹⁰⁸ İlk sermayeleri 15.000 sterlindi (50 sterlinlik 300 hisse senedi). Birinci Dünya Savaşı sonrasında ise şirketin sermayesi 300.000 sterline ulaşmıştı. 1862 yılı başlarında yapılan şirketin kuruluş toplantısına Basra Körfezi ile ticaret yapan Londra merkezli şirket yetkilileri ve tüccarlar da davet edildi. Aslında bu süreçte Osmanlı Devleti içerisinde şirkete karşı bir muhalefet oluşmuştu. Ancak tüm muhalif yaklaşıma rağmen şirketin ticareti arttı ve 24 Temmuz 1865’te Dicle’de yeni vapurlarını sefere koydular. Bu sırada şirket, bölgede yetiştirilebilecek ürünlerin ekimi için teşvikte de bulunuyordu.¹⁰⁹

Kumpanya yalnızca Osmanlı topraklarında değil, İran’ın vapur işleyebilecek tek nehri olan Karun Nehri’nde de ticari taşımacılık yapıyordu.¹¹⁰ Şirketin yaptığı seferler sonrası elde ettiği kâr, taşıdıkları yükün çeşidinin ve miktarının artması sonucu, Osmanlı Devleti’ni de taşımacılığa katılmaya mecbur etmişti. Lynch Kumpanyası’nın elde ettiği kâr, Bağdat’taki yetkililerin durumu fark etmesini sağlamış ve bunun neticesinde Osmanlı hem nehirdeki vapur sayısını artırma hem de kumpanyanın imtiyazını genişletme çabalarını önlemeye çalışmıştır.¹¹¹ Süveyş Kanalı’nın açılmasının akabinde bölgenin ticari etkinliğinde de doğal olarak bir artış söz konusu oldu. Artan ticaret hacmi karşısında Osmanlı Devleti’nin taşımacılık faaliyetleri yetersizdi ve bölge tacirlerine güven telkin etmiyordu.

İdare-i Nehriye olarak kurulup daha sonra Umman-ı Osmani İdaresi olarak görev yapan işletmenin Dicle adlı vapurunun 1876’da batması sonrası oluşan boşluk Lynch Kumpanyası’na yaradı. Zira Dicle, 1878’e kadar sefere çıkamadı ve bu durumu fırsat bilen

¹⁰⁷ Keskin, a.g.e., s. 38.

¹⁰⁸ Bu tekelin oluşma nedeni hem rekabet olmayışı hem de Osmanlı Devleti’nin başka şirketlere izin vermiyor olmasındandı. Çünkü şirket ticari faaliyetlerini yaparken keyfi davranıyor, seferleri aksatıyor, malları depoda bekletiyor, fiyatları yükseltiyordu. Earle, E. M. (2003). Bağdat Demir ve Petrol yolu Savaşı (1903-1923). İstanbul: Örgün Yayınevi. s.75-76

¹⁰⁹ İkinci, a.g.e., s.32.

¹¹⁰ Keskin, a.g.e., s.39.

¹¹¹ İkinci, a.g.e., s.33, Lynch Kumpanyası’na iki vapur işletmesi için izin verildiği, daha fazla vapur işletme girişimlerinin engellenmesi ile ilgili bkz. BOA, DH. MKT., 1329/55/1, 11.01.1879.

şirket, Blossse Lynch adlı güçlü vapuru suya indirdi. Bu vapur nehrin şartlarına uygun olarak imal edilmişti.¹¹² Lynch Kumpanyası Umman-ı Osmani'nin kötü idare edilmesi ve ticaret hacminin artması gibi sebeplerden dolayı aldıkları imtiyazı genişletme çabasına girişmişti. Şirket üçüncü vapurun işletilmesine izin verilmesi için Basra'da kalan malları sebep olarak gösteriyordu. Bu konuyla ilgili yaptıkları başvuruları "Lynch Kumpanyası vapurlarına mavna rabtı ve üçüncü bir vapurun işlettilmesi hakkında vuku bulan talebin tervici gayr-ı kabil olduğundan İngiltere Sefaretine suret-i münesebede cevap itasına dair" şeklinde Hariciye Nezaretine yazılan tezkireden anlıyoruz.¹¹³ Bağdat ile Basra arasındaki naklin zorluğunun ortadan kaldırılması ve bölge ticaretinin artmasını göz önünde bulunduran İngilizler, Dicle'nin sefere uygun hale gelmesi için temizlenmesini ve nehirde sefer yapan vapur sayısının arttırılmasını istiyorlardı. Ayrıca suların azaldığı dönemlerde Basra'da bekleyen mallar için vapurlara duba rabt edilmesi için izin talep ediyorlardı.¹¹⁴ Nehrin temizliği için yaptıkları başvuru suların yükselmekte olması sebebiyle vapurların sefer yapmasında bir zorluk olmayacağı ve suların çekilmeye başladığı dönemde nehrin temizliğinin yapılacağı şeklinde yanıtlanmıştı.¹¹⁵

Lynch Şirketi'nin işlettiği iki vapura karşılık Hamidiye Vapur İdaresi'nin 4-5 vapurla faaliyet göstermesi ciddi bir rekabet unsuruydu. Şirketin vapur sayısının az olması nedeniyle tüccar, Hamidiye Vapur İdaresi'ni tercih etmek zorunda kalıyordu. Ancak Hamidiye Vapur İdaresi'nin de seferleri aksayınca merkeze bu yolda da şikâyetler yapılmıştı. Bu şikâyetleri de kullanan İngilizler üçüncü vapur konusunda ısrarcı oldular ve üçüncü vapura Osmanlı bayrağı çekmeyi teklif ettiler. Osmanlı yetkilileri şirketin faaliyetlerini daha büyük bir titizlikle takip etmeye başladı ve Halife vapuru yerine Blossse Lynch vapurunun sefere konulmasını, üçüncü vapuru işletmek için bir teşebbüs olarak yorumlamış ve engel olunması yönünde istekte bulunmuşlardı.¹¹⁶ Aslında şirketin imtiyazını genişletme, kazancını arttırma çabaları her zaman dikkat çekiyordu. Şirketin Blossse Lynch vapuru yerine Mecidiye adlı bir vapur satın aldığı ve bu yeni vapurun daha büyük tonajlı olduğu yolunda incelemeler yapılmıştı. Bunun üzerine İngiltere maslahatgüzarlığı bir takrir göndererek durumun yanlış değerlendirildiği, hatta Mecidiye'nin Blossse Lynch'e göre daha küçük bir vasıta olduğunu açıklamıştı. Takrire

¹¹² Ekinci, a.g.e., s.34.

¹¹³ BOA, BEO 1033/77448, 24.10.1897.

¹¹⁴ BOA, BEO 1033/77448, 18.10.1897.

¹¹⁵ BOA, BEO 1131/84800, 12.05.1898.

¹¹⁶ Ekinci, a.g.e., s.39-40.

göre Mecidiye 215 adım uzunluk, 35 adım genişlik ve 373 ton taşıma kapasitesine sahipken, kullanımdan kaldırılan Blosser Lynch vapuru 225 adım uzunluk, 29 adım genişlik ve 382 ton taşıma kapasitesindeydi.¹¹⁷

Lynch Şirketi, 1905 yılında bir milyon liralık eşya taşıdıklarını, Hamidiye Vapur İdaresi'nin bu denli büyük miktardaki eşyayı taşımak için yeterli potansiyele sahip olmadığını belirtmişti. Vapur idaresinin bu çapta bir eşya taşınması maksadıyla vapurlarını arttırması için ise çok fazla zamana ihtiyaç olduğunu belirtmişlerdi.¹¹⁸ Hazine-i Hassa yetkililerinin görüşleri ise idare vapurlarının düzenli bir şekilde işlediği ve Lynch'in üçüncü vapuruna ihtiyaç olmadığı yönündeydi. Hazine-i Hassa bu konudaki baskılara 1907'ye kadar dayanabildi. Şirkete Basra'da yük biriktiği zamana mahsus olmak kaydıyla Hazine-i Hassa'nın vapurlarına 12 vapur daha ilave olununcaya dek ve Osmanlı bayrağı altında sefer yapmak şartıyla üçüncü vapuru işletmek üzere izin verildi.¹¹⁹

3.2.1. Lynch Kumpanyası'nın Dicle Nehri'ni Kullanmaya Başlaması

Lynch Kumpanyası ile ilgili olarak yaşanan anlaşmazlıklardan biri de Dicle Nehri'nde vapur işletmeleri olmuştur. Yetkililer Lynch Kumpanyası'nın Dicle'de vapur işletme hakkı olmadığını, bu nedenle de şirketin buradaki ticari faaliyetlerine izin verilmemesi gerektiği ile ilgili görüş bildirmişti.¹²⁰ Aslında 1834 ve 1841'de Lynch Şirketi'ne verilen imtiyazlarda Dicle Nehri'nin bahsi geçmiyordu ve burada taşımacılık yapma izinleri yoktu. Vilayet, fermanda da belirtildiği üzere şirketin sadece Fırat Nehri üzerinde taşımacılık yapma izni olduğunu ifade ederek Dicle'deki taşımacılık faaliyetlerini engellemeye çalışmıştı.¹²¹

Hatta bu konu yetkilileri o kadar meşgul etti ki dönemin Basra valisi şirketin kimin izniyle burada taşımacılık yaptığı ile ilgili Dahiliye Nezaretine yazı yazarak konuya açıklık getirmeye çalıştı.¹²² İzin nasıl verildiği ya da şirketin nasıl taşımacılık yapmaya başladığı

¹¹⁷ BOA, HR.TO, 260/106, 20.06.1883.

¹¹⁸ BOA, YA.HUS, 508/156, 06.02.1907.

¹¹⁹ Ekinci, a.g.e., s. 42.

¹²⁰ BOA, DH.MKT 1518/108, 18.09.1889.

¹²¹ BOA, HR.SYS 1881/5, 06.06.1884.

¹²² "Lynch Kumpanyası vapurlarının Dicle Nehrinde işlemeleri hakkındaki memnuatın ref'ine dair Bab-ı Alice muamelat olmadığından ve mezkur vapurların hilaf-ı karar olarak seyr ü sefer etmekte oldukları anlaşıldığından bu vapurların Dicle Nehrinde işlemesine ne taraftan vaki olan işara ve ne sebebe binaen müsamaha edilmiş olduğunun bi't-tahkik arz u inhası cevaben şeref-varid olan elli dört numarolu ve 20 Temmuz Sene (1)309 tarihli tahrirat-ı aliyye-i cenab-ı nezaret penahilerinde irade ve işar buyrulmuş ve

anlaşılammış olmasına rağmen Dicle’de vapur işletme yasağının geçici olarak kaldırılması ile ilgili bir talebin bulunması da dikkat çekicidir.

Konunun araştırılması hususunda Dahiliye Nezareti’nden Bağdat Vilayeti’ne bir tahrirat gönderildiği ve bu konuda vilayet tarafından yapılan araştırmalar neticesinde şirketin Dicle’de taşımacılık yasağının Bağdat Valisi Takiyyüddin Paşa döneminde (1867-1869) Bab-ı Ali ile yapılan görüşmeler sonrası kaldırıldığı, sonraki süreçte de aksi bir emir gelmemesi nedeniyle iznin devam ettiği belirtilmektedir.¹²³

İngilizler ise 1846 yılındaki sadaret tezkeresine dayanarak her iki nehirde de taşımacılık yapabilmeleri konusunda bir engel olmadığını iddia ediyorlardı. Aslında 1846 tarihli tezkirenin konusu, söz konusu nehirlerde İngiliz ticaretinin artması sonrası ortaya çıkan vergilendirme ile ilgiliydi. Bağdat valisinin Hindistan’dan Basra’ya gelen bir geminin Dicle ve Fırat’ta taşımacılık yapabilmesi için Osmanlı sancağı çekmesini istemesi üzerine Stratford Canning, Bab-ı Ali’ye bunun ticaret anlaşması şartlarına uygun olmadığını bildirmişti. Bağdat ve Basra arasında işleyen kayıkların yüksek fiyatlarından ve İngiliz mallarından fazla vergi alındığından şikâyet edilmesi üzerine, gümrük vergilerinin %5 giriş ve %12 çıkış olarak düzenlendiği bir anlaşma ile bu sorun çözülmeye çalışılmıştı. İngiltere elçiliği vapurların ticaret için vergileri ödendikten sonra İngiliz gemilerinin her iki nehirde de ticaret yapabilmesi için valiye emir verilmesini istemişti.¹²⁴ Ancak bu meselenin daha sonra da devam ettiğini görüyoruz.

Bağdat ve Basra arasında işleyen Lynch Kumpanyası vapurları Saltanat-ı Seniyye posta çantalarını da taşıyordu. Fakat nakil sırasında acenteler vapurların hareket saatlerini postaneye haber vermeyince konunun şirketin yalnızca Fırat’ta taşımacılık yapabilmesine geldiğini görüyoruz.¹²⁵ Hatta Hazine-i Hassa’ya verilen taşımacılık imtiyazı sonrası daha önce şirkete yalnızca Fırat Nehri’nde iki vapur işletmek üzere verilen ruhsatın hükmünün kalmadığı belirtiliyordu. Dahası Lynch Kumpanyası’na Fırat Nehri’nde vapur işletmek için

lede’l-müracaa Lynch Kumpanyası vapurları meselesi der-dest-i müzakere olduğundan işar-ı cedide kadar mezkur vapurların Dicle’de işlemleri memnuatının muvakkaten ref’i nezaret-i celile-i fehmanelerinden işar buyrulduğu beyanıyla mucebince hareket edilmesi Bağdat Vilayet-i Celilesinden vaktiyle Basra Mutasarrıflığına vürud eden 22 Temmuz Sene (12)99 tarihli telgrafnamede işar edildiği kuyud-ı atikadan anlaşılmış olmağla”, BOA, BEO 324/2, 10.10.1893.

¹²³ BOA, BEO 324/24250, 01.10.1893.

¹²⁴ Ekinci, a.g.e., s.48

¹²⁵ BOA, DH.MKT, 840/32, 30.03.1904.

imtiyaz değil, izin verildiği şirketin ise buna kanaat etmeyip Dicle'de de taşımacılığa başladığından bahsediliyordu.¹²⁶

Kumpanyanın nehirlerde taşımacılık yapabilme hakkı ve izni daha sonra da gündeme gelen konular arasında oldu. Kumpanya başlangıçta taşımacılık imtiyazını Fırat Nehri için almıştı. Ancak, bu taşımacılık iznini Dicle'de kullandığı ve bu nedenle Fırat üzerinde bir haklarının kalmadığı, Fırat'ta taşımacılık yapmak üzere Bab-ı Ali nezdinde bir girişimleri olup olmadığı ile ilgili Basra vilayetinden bir telgraf alındı. Bu telgrafta ne gibi bir karar alındığının bildirilmesi ve şirketin Fırat üzerinde bir girişimi olması halinde ne yapılması gerektiğinin sorulduğunu görüyoruz. Yöneticiler şirketin tekrar Fırat'a girmesinin sakıncalı olacağı, girerlerse çıkarılmalarının mümkün olmadığını düşünüyordu.¹²⁷ Sadaret'ten Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen cevapta, şirketin sadarete bir müracaatının bulunmadığı bildirilmiştir. Şirketin biri Osmanlı bayrağı altında olmak üzere yalnızca üç adet vapur işletme hakkının olduğu ve vaktiyle Fırat için aldıkları izni Dicle'ye aktardıklarından iki nehirde de vapur işletme haklarının olmadığı açık bir şekilde belirtiliyordu.¹²⁸

23 Haziran 1913 tarihli takirde Fırat ve Dicle'de taşımacılık imtiyazı hakkında, Sir Edward Gara'nın telgrafından bahsedilerek konu ile ilgili olarak Hakkı Paşa'nın Lord Inchcape (James Lyle Inchcape) ile görüşmek üzere Meclis-i Vükela'ca görevlendirildiği belirtilmekteydi.¹²⁹ Bu görevlendirmenin akabinde 29 Temmuz 1913 tarihinde Osmanlı Devleti adına Hakkı Paşa tarafından imzalanan bir beyanname ile Osmanlı Hükûmetinin Dicle üzerinde Kurna ile Musul ve Fırat üzerinde Kurna ile Meskene arasında gemi işletme imtiyazını altmış yıllığına İngiliz hükûmetinin göstereceği birine bir tekel olarak verilmesi

¹²⁶ BOA, DH.MKT, 840/32, 15.11.1904.

¹²⁷ BOA, BEO 3907/292961, 14.06.1911.

¹²⁸ 4 ve 7 Haziran Sene (1)327 tarihli ve 892 ve 922 numarolu iki kıta tezkire-i aliyyelerine cevaptır. 26 Teşrin-i Evvel Sene (1)326 ve 20 Teşrin-i Sani Sene (1)326 tarihli ve 1756 ve 1936 numarolu tezkirelerle tebliğ edilmiş olduğu vechle Lynch Kumpanyası'nın üçüncüsü Osmanlı bayrağı altında olmak ve şerait-i mukarrere dairesinde seyr-i sefer etmek üzere üçten ziyade vapur işletmeye kat'a hakk ve salahiyeti yoktur. Binaen ala zalik mezkur kumpanyanın işleteceği vapurlar hiçbir zaman hiçbir sebeple üçü tecavüz etmemek ve üçüncüsü Osmanlı bayrağı altında seyr ü sefer etmek üzere Belos Lynch vapurunun Celnar vapurunun yerine muvakkaten işlettilmesinde beis görülmemiştir. Lynch Kumpanyası'nın Fırat Nehri'nde vapur işletmesine müsaade edilmesi için makam-ı sadarete bir gune müracaat vuku bulmamıştır. Basra Vilayetinin 1 Haziran Sene (1)327 tarihli telgrafnamesinde de muharrer olduğu vechle mezkur kumpanyaya vaktiyle Fırat'ta yani yalnız bir nehirde vapur işletmek üzere şerait-i muamale ile müsaade olunmuş ve kumpanyaya bilahare seyr ü seferini Dicle Nehrine bi't-tahvil bu müsaadeyi Dicle'de istimal etmekte bulunmuş olduğundan her iki nehirde vapur işletmeye salahiyeti olmadığı bedihi ve binaberin Fırat'ta vapur işletmek için müracaat vuku bulur ise cevap itası tabiidir. Şayet sefaretçe bu yolda bir müracaat vaki olur ise ona göre idare-i lisan edilmesi Hariciye Nezaret-i Celilesine de yazılmıştır. BOA, BEO 3907/292961, 21.06.1911.

¹²⁹ BOA, BEO, 4210/315705, 23.06.1913.

hususunda anlaşmaya varılmıştır.¹³⁰ 12 Aralık 1913'te ise Hakkı Paşa ile Lord Inchcape arasında Londra'da imzalanan bir anlaşma ile imtiyaz verildi.¹³¹

3.2.2. Lynch Vapurlarına Duba Rabt Edilmesi Meselesi

Lynch Kumpanyası nehirde işlettikleri vapur sayısını arttırmak istiyordu. Ancak şirkete verilen işletme ruhsatında aynı anda iki vapur işletebileceği belirtilmiş olduğundan bunu başaramamıştı. Bunun üzerine işletebildikleri vapurlarda daha fazla eşya taşıyabilmek için vapurlara duba bağlamak için izin alma çabasına giriştiler. Dicle'nin sularının sığ olması nedeniyle vapurların yük alamadıklarını gerekçe göstererek daha önce olduğu gibi duba ekleme konusunda Bağdat vilayetinden izin istiyorlardı ve geçici verilen iznin sürekli olarak verilmesi konusunda ısrar ediyorlardı.¹³² Başlangıçta bu yolda yaptıkları başvurular reddedildi. Şirketin bu süreçte izin almadan duba kullandığı da olmuştu.¹³³ Ancak daha sonra Irak'ta yaşanan kıtlık ve kolera¹³⁴ şirketin duba izni almasında yardımcı oldu. Bölgedeki kıtlık nedeniyle 12 Mayıs 1880'de kumpanya vapurlarına duba rabtına izin verilerek Basra vilayeti de izinden haberdar edildi. İngiliz sefaretı kıtlık sona erdikten sonra da duba izninin devam etmesini istemişti. Ancak bu iznin kıtlık sebebiyle geçici olarak verildiği sefarete bildirildi.¹³⁵

Bağdat Valisi konu ile ilgili olarak kıtlık esnasında zahire nakline duyulan ihtiyaç sebebiyle gümrük resminin geçici olarak kaldırıldığı ve nakliyatın hızlanması amacıyla Lynch Kumpanyası'nın duba rabt etmesine izin verildiğinden bahsettiği bir telgrafi merkeze gönderdi. İhtiyaç giderildiğinden iznin devam etmesine gerek kalmadığını belirtiyordu. Ayrıca vali telgrafında yaz mevsiminde Dicle'nin sularının azalması gerekçesiyle şirkete duba bağlaması konusunda bir kere izin verilirse bu emsal gösterilerek her yıl aynı talepte bulunurlar ve bunun sonu gelmez diye uyarıda bulunuyordu. Ayrıca bu izin verilirse diğer yabancıların da nehirlerde taşımacılık yapmak için başvurabileceklerini

¹³⁰ Bayur, a.g.e., s.348.

¹³¹ İmtiyaz şartları için bkz. BOA, HR.SYS 92/2, 12.12.1913.

¹³² BOA, BEO 695/1, 20.10.1895; BOA, BEO 702/52625, 2, 16.10.1895.

¹³³ "...Lynch Kumpanyasının bu kerre Basra'dan Bağdat'a gelmiş olan Belohi isimindeki vapuru emval-i ticariye ile memlû bir de merbuten duba getirdiği cihetle Basra'dan bu dubanın işlemesine nasıl ruhsat verildiği ve bu babda Bab-ı Ali'den bir güne emr istihsal edip etmedikleri Basra Vilayeti'nden ba-telgraf isti'lam olunarak alınan cevapta bu kumpanyanın vapur ve dubalar için fi 16 Teşrin-i Evvel ve 15 Teşrin-i Sani Sene (12)95 tarihlerinde Hariciye Nezaret-i Celilesine telgraf yazılıp istizan-ı muamele edilmiş ise de henüz cevap alınmadığı bildirilmiştir...", BOA, DH.MKT 1329/55, 11.01.1880.

¹³⁴ BOA, DH. MKT, 62/45, 30.07.1893.

¹³⁵ Ekinci, a.g.e., s. 50.

belirtiyordu. Tüm bu nedenlerden ötürü duba rabtına müsaade edilmemesi gerektiği yolunda görüş bildirmişti.¹³⁶

İngilizler kendilerine bildirilen duba izninin geçici olduğu kararını kabul etmeyerek, duba izni olmasına rağmen daha önce Bağdat valisinin engellediği iddiasıyla her gün için duba başına on lira tazminat isteyecekleri yolunda bir tehditte bulunmuşlardı.¹³⁷

Duba bağlanmasına izin verilmemesi ile ilgili olarak Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne gönderilen yazıda kumpanya vapurlarına duba bağlanması ile ilgili olarak daha evvel geçici kaydıyla aldığı izni sürekli hale getirmek isteyen şirketin, silah kaçırma amacıyla olduğunun Bağdat Vilayetine bildirilmiş olduğu bilgisi verilmişti. Ayrıca şirketin vapurlarının işleminin Umman-ı Osmani'ye zarar vereceğinden bahsedilmişti.¹³⁸

Tüm bunlara rağmen duba bağlanması gündemdeki yerini sürekli koruyordu. Duba bağlama konusundaki baskıyı yalnızca Lynch Kumpanyası yapmıyordu. 1896 sonunda Bağdat'ta yaşayan Müslim ve gayri Müslim tüccar sadarete dilekçeler göndererek Basra'da bulunan çok sayıdaki eşyanın nakli için Lynch Kumpanyası vapurlarına iki duba eklenmesine izin verilmesini talep ediyorlardı. Daha önce gönderdikleri dilekçeye yanıt alamadıkları ve bu süre zarfında bekleyen eşyanın beş bin tona ulaştığı bildiriliyordu. Malların alıcısı olan İranlıların bu erteleme nedeniyle başka yerlerden mal aldıklarını ve Avrupa'ya olan yüksek miktardaki borçlarını ödeyebilmeleri için kumpanyaya duba rabtı konusunda iki aylığına izin verilmesini istiyorlardı.¹³⁹ Bunun üzerine Babıali duba konusundaki geçici iznini 1 Temmuz 1897'de sefarete bildirmek zorunda kalmıştı.¹⁴⁰ Ancak şirket bu geçici izni her yıl yeniden talep ederek meseleyi bir kriz haline çevirdi.1897'de yapılan duba bağlama başvurusuna Umman-ı Osmani vapurlarının etkileneceği gerekçesiyle olumlu bakılmamıştı.¹⁴¹ Şirket duba bağlamak için yeniden izin istemiş ve suların azaldığı zamanlarda ve biriken malların nakli için geçici olarak mavna rabt edilebileceği ile ilgili izin verilmişti.¹⁴² Ancak Hazine-i Hassa, Lynch Kumpanyası'na verilen taşımacılık ruhsatında duba bağlanması ile ilgili bir ibare olmaması nedeniyle bu durumu kendi imtiyaz hakkının ihlali olarak değerlendirerek; bu duruma mani olmak üzere

¹³⁶ BOA, BEO, 695/52055, 21.10.1895.

¹³⁷ Ekinci, a.g.e., s. 50.

¹³⁸ BOA, BEO, 954/71480, 22.05.1987.

¹³⁹ BOA, BEO, 882/66112, 11.12.1896.

¹⁴⁰ Ekinci, a.g.e., s. 51.

¹⁴¹ BOA, Y. MTV, 170/22, 28.11.1897.

¹⁴² BOA, Y.A.HUS 397/118, 02.07.1899; BOA, BEO, 1381/103523, 30.09.1899.

harekete geçti.¹⁴³ Hazine-i Hassa şirkete Bahriye Nezareti tarafından verildiği iddia edilen iznin Basra Komodorluğu'nun göz yummasından kaynaklanan bir durum olduğunu bildirmişti. Şirketin kendisine verilen imtiyazı genişletmek için suların azlığı, eşyaların birikmesi gibi çeşitli bahaneler öne sürerek duba izni aldığını belirtiliyordu. Ancak bunların (suların azlığı, eşyaların birikmesi vs.) geçici durumlar olduğu ve geçici durumlar için alınan "geçici" izin ve imtiyazların kalıcı hale döneceği vurgulanarak izin verilmemesi istenmişti.¹⁴⁴

Sadaret hem şirketin hem de tüccarın yoğun şikâyetlerinden dolayı Hariciye Nezareti'ne Dicle'nin taşımacılık yapılması için uygun hale getirilmesi için emir vermiş¹⁴⁵ ve bu sayede Lynch Kumpanyası vapurlarına duba eklenmesine gerek kalmayacağını bildirmişti.¹⁴⁶ Ancak konsolosluk duba bağlanmasının padişah iradesiyle yapıldığını iddia ederek vilayeti protesto etmişti.¹⁴⁷

Aslında bölgedeki ticari faaliyetlerle ilgili olarak İngilizler kendilerinde söz söyleme hakkı görüyorlardı. İngiltere başbakanı Lord Salisbury, Dicle Nehri'nin taşımacılığa uygun bir hale gelmesi için gerekli ameliyatlara bir an önce başlanmasını, Basra ticaret hacminin artmış olması nedeniyle malların biriktiğini, bu durumun da şikâyetlere sebep olduğunu ve Lynch Kumpanyası'na duba için izin verilmesi gerektiğini belirtmişti.¹⁴⁸

Bir süre sonra mesele yalnızca bölgedeki ticari faaliyetler ve bunun detayları ile ilgili sorunlar olmaktan çıkmıştı. Devlet, bir yandan İngilizlerin baskısı altındaydı. Bir yandan da nehirlerdeki taşımacılık imtiyazını uhdesinde bulunduran Hazine Hassa ile Basra Vilayeti arasındaki yetki karmaşası nedeniyle zor durumda kalmıştı. Babıali duba mevzunda mahalli hükümetin yetkili olduğu vurgulamış ve komodorluğun bu konuya müdahil olmaması gerektiğini belirtmişti.¹⁴⁹

¹⁴³ Ekinci, a.g.e., s. 52.

¹⁴⁴ Ekinci, a.g.e., s. 52.

¹⁴⁵ Temizliğin yapılması konusunda farklı zamanlarda bölgeye emirler gönderilmişti. Vilayet de bu temizliğin ancaksuların çekildiği zamanlarda yapılabileceği şeklinde yanıt vermişti. Bkz. BOA, BEO, 1150/86197, 29.06.1898

¹⁴⁶ BOA, BEO, 1033/77448, 02.11.1897.

¹⁴⁷ Ekinci, a.g.e., s. 53.

¹⁴⁸ Ekinci, a.g.e., s. 53.

¹⁴⁹ Ekinci, a.g.e., s. 53.

Osmanlı Devleti, bölgede İngiltere tarafından kurulmuş olan tekeli kırmak için vapur idaresi kurmuş ve şirketin imtiyazını genişletmek amacıyla yaptığı başvuruları engellemek maksadıyla çeşitli girişimlerde bulunmuştu. Örneğin bir Meclis-i Vükela mazbatasında yerel halkın taşımacılıkla ilgili ruhsat taleplerinin olumlu karşılanması gerektiği belirtiliyordu. Bu sayede Lynch Kumpanyasının duba isteklerinin de önüne geçilebileceği değerlendirilmişti.¹⁵⁰ Ancak bu çabalar bölge ticaretinde Lynch Kumpanyasının etkinliğini azaltamamıştı. 1903'te Bağdat ile Basra arasındaki taşımacılığın %60'ı Lynch Kumpanyası tarafından yapılıyordu.¹⁵¹ 1905'te Lynch Kumpanyası'nın 1 milyon liralık mal taşıdığı ve Hamidiye Vapur İdaresi'nin bu kadar çok eşyayı tek başına taşımasının imkansız olduğu ifade ediliyordu.¹⁵² Bölgede yaşayan muhtelif mevkilerdeki kişilerin şiddetle karşı çıkmalarına rağmen şirket, 1910 yılında önce üçüncü vapur¹⁵³ ve yine aynı yıl üç vapurundan biri bozulursa yerine çalıştırmak üzere dördüncü bir vapur için izin almıştı. Bu izin verilirken de şirketin fiili olarak işleyen vapur sayısının artmamasına özellikle vurgu yapılıyordu.¹⁵⁴ Lynch Kumpanyası 1912'de Halife, Jurnal ve Mecidiye adlı vapurlarını ikişer duba bağlanmış surette, Basra ile Bağdat arasında çalıştırıyordu. Bloss Lynch vapuru ise verilen izin dahilinde yedekte bekletilmekteydi. Şirketin yük dubası olarak kullandığı duba sayısı ise otuza ulaşmıştı.¹⁵⁵

3.3. Dicle ve Fırat Nehirlerinde Taşımacılık Yapmak İsteyen Muhtelif Kişiler

Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde taşımacılık yapmak her zaman cazip bir yatırım olarak görüldü. Osmanlı Devleti'ne bu yolda sürekli başvurular yapılıyordu. Bu başvuruları yapanlar arasında yabancılar olduğu gibi yerel halktan da müteşebbisler görülmüyordu. 1864'te Hollanda vatandaşı olan Mösyö Ken yirmi aydan beri Fırat ve Dicle'de nakliye yapmak isteyen müvekkillerinden bahseden dilekçesini yetkililere sunmuştu.¹⁵⁶ Bir başka yabancı girişimci olan Mösyö Valpol, 1872'de gönderdiği mektupla

¹⁵⁰ BOA, BEO, 3919/293865, Tarihsiz.

¹⁵¹ Ekinci, a.g.e., s. 54.

¹⁵² Keskin, a.g.e., s. 40.

¹⁵³ Hazine-i Hassa vapur sayısını arttırana dek olmak kaydıyla ve üçüncüsü Osmanlı bayrağını taşımak şartıyla, üçüncü vapura izin veriliyor. "Şehr-i halin yirmi biri tarihli ve on altı numarolu takrir-i sefareterine cevaben şurasını işar ederim ki Dicle ve Fırat nehirlerinde seyr ü sefer inhisarını haiz olan Hazine-i Hassa-i Şahane Nezaret-i Celilesi el-yevm seyr ü sefer etmekte olan iki vapura on iki vapur daha ilave olununcaya kadar Osmanlı bayrağı tahtında olarak suret-i muvakkatede bir üçüncü vapur işletilmesi için Mösyö "Lynch" ve şürekasına mezuniyet verilmektedir. İşbu müsaadenin müstenid olduğu şeraiti sened-i ittihaz etmelerini zat-ı sefareterine rica ederim."BOA, DH.İD, 130/60(?), 03.11.1910.

¹⁵⁴ BOA, DH.İD, 130/61, 63(?), 03.12.1910.

¹⁵⁵ Ekinci, a.g.e., s.55.

¹⁵⁶ BOA, HR.TO, 466/30, 05.07.1864.

daha evvel yaptığı başvuruyu hatırlatıp projesi ile ilgili haritanın da, kullanacağı sermayenin de hazır olduğunu ifade ediyor ve bu ruhsatın kendisine verilmesi halinde Bağdat'ın gelişimine ve Hazine'nin gelirlerine katkı sağlayacağını belirtiyordu.¹⁵⁷

Bağdat valiliği yerel halkın taşımacılık başvurularına destek olabilmek için Fırat ve Dicle nehirlerinde hiçbir yabancı şirkete izin verilmemesi gerektiği şeklinde fikrini açıklamış ve Lynch şirketinin faaliyetlerini yasaklamaya çalışmıştı. 28 Haziran 1883 tarihi itibarıyla yasak uygulanmaya başlansa da İngiltere'nin baskısı nedeniyle kaldırılmak zorunda kalınmıştı.¹⁵⁸

Yasağın uzun süreli olmaması neticesinde yapılan bir başka başvuru da İran Şirket-i Ticariyesi unvanıyla faaliyet gösteren yine Hollanda menşeli şirketti. Şirket, Osmanlı bayrağı altında Şattularap ve Fırat nehirlerinde nakliyat yapmak üzere imtiyaz almıştı.¹⁵⁹

1883 yılında Osmanlı vatandaşı olan Bağdat tüccarı Menahim Salih Efendiye de Dicle Nehri'nde taşımacılık yapabilmesi için bir ruhsat verildi. Ancak Menahim Salih Efendi nakliyat için aldığı ruhsata rağmen, on beş yıl boyunca bu konuyla ilgili herhangi bir girişimde bulunmadı. 1898 yılında yeni bir başvuru yaparak kendisine daha evvel verilen izni hatırlatıp, şimdi işe başlamak için gereken alet ve edevatı Avrupa'dan getireceğini ifade ediyor ve bahsedilen alet edevatın gümrük vergisinden muaf tutulmasını istiyordu. Sadaret'ten Hazine-i Hassa'ya gönderilen yazıda, Bağdat vilayetinden Menahim Salih'e verilen ruhsatın faydalı olacağından bahsedildiğini belirterek, on beş içerisinde herhangi bir teşebbüste bulunmadığı hatırlatılıyordu. Ayrıca "Basra'dan Meskene'ye ve Dicle vadisinden Musul'a" taşımacılık imtiyazının (1)305 tarihi (miladi 1889-1890) itibarıyla Hazine-i Hassa'ya verildiğini belirterek, Menahim Salih'e verilen ruhsatın artık geçersiz olduğu ifade ediliyordu.¹⁶⁰ Ticaret ve Nafia Nezareti ise Bağdat ile Basra arasında dört Osmanlı iki de yabancı vapurun işlediğini ve bu sayının nakliyata yetmediğini belirtiyordu. Ancak yine de Menahim Efendi'nin on beş yıl içerisinde hiçbir girişimde bulunmaması dolayısıyla ruhsatın geçersiz kabul edilmesini gerektiğini belirtiyordu.¹⁶¹ Bu konuyla ilgili yazışmalardan bütün kurumların genelde aynı fikirde olduğunu görüyoruz.

¹⁵⁷BOA, HR.TO, 456/30, 29.04.1872.

¹⁵⁸ Ekinci, a.g.e., s.44.

¹⁵⁹ BOA, DH. MKT, 1342/71, 19.12.1883.

¹⁶⁰ BOA, BEO, 1124/84260, 12.05.1898.

¹⁶¹ BOA, BEO, 1124/84260, 20.04.1898.

Ancak Bağdat valisi bölgedeki ticaret hacminin günden güne arttığından bahsederek Umman-ı Osmani ve Lynch vapurlarının ticari emtiayı nakletme konusunda yetersiz kaldığını söylüyordu. Eşyanın çoğunun Basra'da bazen beş altı ay beklediğini, bunun da tüccarı zarara uğrattığını ifade eden vali, Menahim Salih'in Fırat'ta vapur işletmesine izin verilmesini ve getireceği aletlerin gümrük vergisinden muaf tutulmasının uygun olabileceği yolunda görüş bildiriyordu.¹⁶² Menahim Salih ise, vilayete verdiği dilekçesinde kendisine 1883'te izin verildiğini ancak ortaklarının bunun bir fermanla güvenceye alınmasını istediklerini ve bunun gerçekleşmemiş olmasından dolayı vapurların yapımına başlanmadığını ifade ediyordu.¹⁶³ Sadaret'ten gönderilen bir başka tezkirede bu konuya ek olarak, Lynch Kumpanyası'nın bu aksaklıklar ve mevsime göre suyun azalıp artmasını da bahane ederek vapur sayısını arttırmak için izin almaya çalışabileceği, böyle bir başvuru halinde kesinlikle reddedilmesi gerektiği ile ilgili uyarıda bulunuluyordu.¹⁶⁴

İtirazlarından sonuç alamayan Menahim Salih, daha sonra devreye Londra'daki ortağı Yakop İsa Paşa'yı soktu. Yakop İsa Paşa, Londra elçiliği aracılığı ile verdiği dilekçesinde daha önce Dicle Nehri'nde vapur işletmek için izin aldığını ancak daha sonra verilen bu imtiyazın inkar edildiğini belirtiyordu. Vilayete gönderdiği dilekçesinde taşımacılıkla ilgili iznin kendisine 14 Haziran 1897'de verildiğinden bahsettiğini, ancak verilen cevapta bundan hiç bahsedilmediğini ifade eden Yakop İsa Paşa, kendisine izin verilmemesine rağmen Lynch vapurlarının görmezden gelindiğinden yakınıyordu. Millet-i sadıkadan olduğunu belirterek Nafia Nezaretine sorularak ya kendisine ve ortaklarına verilen iznin uygulamaya konulmasını ya da uğradıkları zararın tazmin edilmesini istiyordu.¹⁶⁵ Hazine-i Hassa, bu konuyla ilgili yapılan inceleme sonrası Yakop İsa Paşa'nın Dicle Nehri'nde nakliyat için aldığını iddia ettiği imtiyazın doğru olmadığını, Fırat ve Dicle nehirlerinde taşımacılık imtiyazının Hazine-i Hassa'ya verildiğini belirtmişti. Bu sebeple de Yakop İsa Paşa ve ortağına izin verilemeyeceği ifade ediliyordu.¹⁶⁶

İsa Yakop Paşa'nın bir diğer ortağı olan Mahmud Çelebi ise yaptığı başvurusunda kendi imal ettiği istimbotu Bağdat ile Musul arasında işletmek ya da istimbotun Hamidiye

¹⁶² BOA, BEO, 1022/76646, 10.03.1898.

¹⁶³ BOA, BEO, 1022/76646, 18.01.1898.

¹⁶⁴ BOA, BEO, 1158/86840, 05.07.1898.

¹⁶⁵ BOA, BEO, 2913/218418, 26.07.1906.

¹⁶⁶ BOA, BEO, 2913/218418, 12.06.1906.

Vapur İdaresi tarafından satın alınmasını istiyordu.¹⁶⁷ Yaptığı müracaat sonrası Bahriye Nezareti'nden tayin edilen bir memur istimbotu inceledi. Fen memuru yaptığı incelemeler sonrasında Mahmud Çelebi'nin yaptığı istimbot için 8000 lira istediği ancak söz konusu istimbotun ederinin 2000 lirayı geçmeyeceğini bildiriyordu. Dahası istimbotun yaptığı ilk seferde karaya oturtulması nedeniyle zarar gördüğü ve Samarra gibi akıntılı bir mecrada sefer yaparsa kısa süre içerisinde tamire ihtiyacı olacağını belirterek Hazine tarafından satın alınmasının uygun olmadığını rapor ediyordu. Mahmud Çelebi'nin taşımacılık yapmasına ise bölgede vapur işletme hakkının yalnızca Hazine-i Hassa'da olması nedeniyle müsaade edilmemişti.¹⁶⁸

Bölgede taşımacılık yapılması ile ilgili yapılan başvuruların çok olmasının sebebi nehirler üzerinde işleyen vapurların ticari malları taşımaya yeterli olmaması ve tüccarın bundan zarar görüyor olmasıydı. Bu sebebe dayanarak nakliye için başvuran Şabenderzade Mehmed Salih'in başvurusu da değerlendirildi. Konuyla ilgili olarak Bağdat vilayetine Şabenderzade Mehmed Salih Efendi'nin Osmanlı adlı istimbotuyla taşımacılık yapması konusunda bir mahzur olup olmadığı soruldu. Gelen cevapta Dicle ve Fırat üzerinde taşımacılık yapma imtiyazının Hazine-i Hassa'ya verildiği, ancak henüz vapur gelmediği, vapurlar gelene veya inşa edilene kadar Osmanlı adlı istimbotun nakliye için kullanılmasında bir sakınca olmadığı belirtiliyordu.¹⁶⁹

Dicle'de taşımacılık yapmak isteyen bir başka kişi de Basra tüccarından Ağa Cafer Çelebi'ydi. Dilekçesinde Dicle Nehri'nde bir veya iki vapur işletmek için izin isteyen Ağa Cafer, nakliye araçlarının arttırılmasının bölgedeki ticaretin ve gelirin artmasının sağlayacağı yararı vurguluyordu.¹⁷⁰ Ağa Cafer Çelebi'nin başvurusu Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından olumlu karşılanmış, talebin vilayetçe desteklenmesi gerektiği vurgulanmıştı. Kullanılacak aracın Osmanlı vatandaşlarına ait olup, Osmanlı bayrağı ile faaliyet göstermesi şart koşularak, şu an yürürlükte olan ve gelecekte yürürlüğe girecek olan Osmanlı yasalarına uyması gerektiği de belirtilmişti. Ayrıca verilecek ruhsatın hiçbir şekilde yabancılara devredilmemesi ve tekel oluşturulamaması için gerekli düzenlemelerin yapılması istenmişti. Elde edilecek nakliye gelirinin belediyeye bırakılması ve Dicle ve Fırat nehirlerinde taşımacılık yapmak isteyen başka kimseler de olursa bu konuda Bağdat

¹⁶⁷ BOA, BEO, 2684/201247, 09.07.1905.

¹⁶⁸ BOA, BEO, 2684/201247, 28.09.1905.

¹⁶⁹ BOA, DH. MKT, 2465/29, 20.05.1901.

¹⁷⁰ BOA, BEO, 3783/283716, 16.01.1910.

ve Basra vilayetlerinin ruhsat verebileceği belirtilmişti.¹⁷¹ Aslında devletin Bağdat ve Basra arasındaki taşımacılığı kendi tekelinde bulundurmak ile gibi bir ısrarı olmadığını, konuyla ilgili asıl hassasiyetin özel girişimcilerin bir tekel oluşturmamaları ile ilgili olduğunu görüyoruz.

Bağdat vilayeti de Ağa Cafer ve Abdülkadir el-Dinaye'nin taşımacılık yapmalarında bir sakınca olmadığı, hatta bahsi geçen kişilere iki yıla yakın bir süredir Fırat üzerinde vapur işletme hakkı tanındığına dair bir tezkire göndermişti.¹⁷²

Ağa Cafer verilen bu taşımacılık iznini Müntefik Sancağı'ndaki kargaşa nedeniyle kullanamaması üzerine, kargaşa sonlanana dek kendisine Fırat Nehri için verilen izni Dicle'de kullanmak istiyordu.¹⁷³ Bu nehir değişikliğini talep ederken bahsi geçen kargaşa sırasında Bağiyeye Aşireti'nin vapurlarını kurşuna tutması nedeniyle uğradığı zararı gerekçe olarak gösteriyordu.¹⁷⁴

Suriye ve Irak bölgeleri arasında yapılan taşımacılığın artmasının her iki bölgenin menfaatine olduğunu vurguladığı dilekçesinde Abdülkadir el-Dinaye (bazı belgelerde ise Abdülkadir el-Dena), Fırat Nehri'nde vapur işlettilmesinin Bağdat, Suriye, Beyrut, Halep vilayetleriyle Zor Mutasarrıflığındaki emniyet, ziraat ve ticarete katkı sağlayacağını ifade ediyordu. Osmanlı bayrağı altında on beş günde bir Bağdat'tan Meskene'ye ve Meskene'den de Bağdat'a taşımacılık yapmak istediğini belirtiyordu.¹⁷⁵ Bölgede taşımacılık yapmak isteyenlerin çokluğunu yine Abdülkadir el-Dinaye'nin "Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletmek üzere bu gibi müracaat tekessür ve tevali eylemekte bulunmuş olmağla işarat-ı sabıka-i acizaneme ve bu babda devletçe ittihaz buyrulacak karara nazaran iktizasının ifa ve emr ü inbası merhun irade-i aliyye-i daver-i ifhamileridir."¹⁷⁶ sözlerinden anlıyoruz.

Fırat'ta vapur işletmek için başvuran bir diğer Osmanlı vatandaşı da Mehmed Cemil ve ortaklarıydı. İngiltere'den sipariş ettikleri vapurun Beyrut'a gelmek üzere olduğunu belirterek gümrük vergisinden muaf tutulmak istiyorlardı. Meclis-i Vükela Mazbatası'nda

¹⁷¹ BOA, BEO, 3783/283716, 10.08.1910.

¹⁷² BOA, BEO, 3961/297058, 08.11.1911.

¹⁷³ BOA, BEO, 3919/293865, 31.05.1911.

¹⁷⁴ BOA, BEO, 3919/293865, 07.06.1911.

¹⁷⁵ BOA, BEO, 3783/283716, 24.06.1910.

¹⁷⁶ BOA, BEO, 3783/283716, 07.07.1910.

İdare-i Nehriye vapurlarının Lynch Kumpanyası vapurlarıyla mücadele edemediği ve yerel halktan talep edenlere taşımacılık için ruhsat verilmesiyle kumpanyanın duba talebinin engellenebileceği ön görülüyordu. Hazine-i Maliye başta olmak üzere bakanlıkların geneli ise yerel halka da taşımacılık izni verilirse İngilizlerin bunu kullanarak haklarını genişletme konusunda girişimde bulunabilecekleri endişesini dile getiriyorlardı. Bu endişeye karşılık meclis, kumpanyaya verilen iznin belirli bir süre için olduğu, ayrıca ilgili iznin Osmanlı yasalarına uyulması koşuluyla verildiğini hatırlatarak, başkalarına verilecek ruhsatın İngilizler tarafından fırsata çevrilmesinin mümkün olamayacağı vurgulanmıştı.¹⁷⁷

Mehmed Cemil ve ortaklarının başvurusu üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nin değerlendirmeleri gereken konunun yalnızca bir nehir üzerinde yapılan ticari taşımacılık olmadığı, olayın çok boyutlu ve detaylı bir sorunlar silsilesi olduğunu gösteriyor. Nezaret, değerlendirmesine Mehmed Cemil'in vergi muafiyeti konusundaki başvurusunun küçük sermayeli şirketlere teşvik olması açısından önemli olduğunu vurgulayarak başlamıştı. Ancak bahsi geçenlere böyle bir izin verilmesinin hem Lynch Kumpanyası tarafından hem de başka kişiler tarafından suiistimal edilebileceği endişesiyle devam etmişti. Dicle ve Fırat'ta vapur işletilmesi imtiyazı hazineden maliyeye aktarılmıştı. Bu değişikliğin sorunları çözmeye yetmediğini ifade eden nezaret, İdare-i Nehriye ve Lynch Kumpanyası birleştirilerek bir Osmanlı şirketi kurulmasının doğru olacağını beyan etmişti. Bunda Lynch Kumpanyası'nın yabancı bayrakla taşımacılık yapmasının halkta yarattığı olumsuz duygulara mani olacağı düşüncesi etkendi. Aynı değerlendirmede Osmanlı vatandaşlarına verilen ruhsat sayısının altı olduğu vurgulanıyordu. Lynch Kumpanyasının zaman içinde elde ettiği taşımacılık tekelinin önüne geçilmesinin yolu olarak yerli sermayedarları desteklemeyi ve kumpanyadan daha güçlü bir şirket kurulması gerektiğini ifade ediyordu.¹⁷⁸

Bölgede yapılan taşımacılığın yabancılar yerine yerel halk tarafından yapılması devletçe desteklenen bir konuydu. Çünkü yabancılar tarafından yapılan taşımacılık önce tanınan ayrıcalığın genişletilmesi ve bir süre sonra ticari faaliyetten ziyade işlerine müdahaleye dönüşüyordu. Lynch Kumpanyası başlangıçta Fırat'ta iki vapur için hem de İngiliz bayrağı altında işletmek üzere imtiyaz almışken, zamanla bu hakkı Dicle ve Fırat

¹⁷⁷ BOA, BEO, 3919/283865, Tarihsiz.

¹⁷⁸ BOA, BEO, 3919/283865,15.06.1911, Yine Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gönderilen daha geç tarihli bir yazıda güçlü bir Osmanlı şirketi kuruluncaya kadar yerli sermayedarlara izin verilmesinin uygun olacağı yolunda görüş belirtilmişti Bkz. BOA, BEO, 3919/283865, 21.06.1911.

nehirlerinin ikisinde de kullanmaya başlamıştı. Süreç içersinde önce vapur sayısını arttırmaya çalışmış, daha sonra fazla yük taşımamanın başka bir yolu olarak vapurlara duba bağlamak için izin alma gayretine girmişti. Kısacası aldıkları imtiyazı genişletebilmek için her fırsatı ve açığı değerlendirmiş, bir engelleme ile karşılaştıklarında Osmanlı Devleti'ni tehdit etmekten çekinmemişlerdi.

Bu sebepler neticesinde devletin tekelleşmenin önüne geçmeye, taşımacılık yapanlara faaliyetlerini Osmanlı bayrağı altında yapmayı şart koşmaya ve taşımacılık yapılırken yalnızca Osmanlı kanunlarının geçerli olacağını belirterek kendi topraklarında sahip olduğu egemenlik haklarını muhafaza etmeye çalıştığı görülüyor.

3.4. İdare-i Nehriye ve Umman-ı Osmani

Bölgenin büyüyen ekonomik potansiyeli ile birlikte Osmanlı Devleti de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren nehir taşımacılığı ile ilgili teşebbüslerde bulunmaya başladı. Osmanlı Devleti kendi toprakları içerisinde yabancı bir şirketle mücadele etmek zorunda kaldı. Bu mücadele iç sularındaki egemenliğini korumak anlamına geliyordu. Lynch Kumpanyası'yla rekabet edebilmek amacıyla Belçika tersanelerine Bağdat ve Basra adlı iki gemi sipariş edilmiş ve Reşit Paşa'nın Bağdat valiliği esnasında düzenli posta seferleri yapılabilmesi için 1857'de İdare-i Nehriye kurulmuştu.¹⁷⁹ Şirketin kurulması için iki bin kese yerel halktan, bin kese de vilayet hazinesinden para alındı.¹⁸⁰ İdare-i Nehriye'nin faaliyetleri daha çok merkezinin bulunduğu Bağdat valisinin konuya olan ilgisi ile doğru orantılı olmuştu.

Mithat Paşa'nın 1869'da Bağdat valisi olarak görevlendirilmesiyle birlikte İdare-i Nehriye hem bir düzen hem de çalışmalar açısından hız kazanmıştı. Aslında Bağdat'ta Mithat Paşa'dan önce valilik yapan Reşit, Namık ve Takiyüddin Paşalar da Fırat ve Dicle'nin taşımacılığı ile ilgili çalışmalar yapmışlardı. Bunda Bağdat'ın ulaşım güçlüğü ve bu güçlük dolayısıyla kapalı olan ekonomisinin de etkisi vardı.¹⁸¹ Mithat Paşa hatıralarında Fırat ve Dicle'de vapur işletmenin hem memleketin ürünlerini dışarıya göndermek hem de dışarıdan gelecek ürünlerin gelmesini kolaylaştıracağını belirtiyordu. Bu olmazsa ahalinin

¹⁷⁹ Ekinci, a.g.e., s. 78.

¹⁸⁰ Keskin, a.g.e., s.42.

¹⁸¹ Yücel, Y. (1986). "Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Çalışmaları", **Uluslar arası Midhat Paşa Semineri**, s. 175-183.

sıkıntıya düşeceğini ifade eden Mithat Paşa bölgenin kalkınmasının, siyasi ve ekonomik olarak güçlenmesinin Dicle ve Fırat'tan geçtiğini düşünüyordu.¹⁸² Bunun gerçekleşmesi için de güçlü bir gemi filosuna ihtiyacı olduğunu farkındaydı. Kendisinden önceki vali Takiyüddin Paşa döneminde inşa edilmiş olan Fırat ve Rusafe adlı gemileri de sefere koyarak nehirdeki gemi sayısını beşe çıkardı. Ayrıca on tane küçük buharlı tekne alarak hedeflediği filoyu kurmak ve yine hedeflediği bölgesel kalkınmayı sağlamak için önemli adımlar attı. Bölgede Lynch Kumpanyası ve Umman-ı Osmani vapurları dışında yerel halka ait 250 adet küçük yelkenli de bulunuyordu. Bütün bu araçlar yalnızca taşımacılıkta kullanılmıyordu. Bunlardan nehirlerin ıslahı, keşfi ve kıyı asayişinin korunması gibi amaçlarla da yararlanılıyordu.¹⁸³

Bu kalkınma hamlesinin bir idari yapı altında toplanması onu daha sistemli ve kalıcı bir hale getireceğinden Mithat Paşa, bu gemileri Umman-ı Osmani adlı bir idare kurarak bir çatı altında toplamıştı.¹⁸⁴ Bunun yanı sıra daha önce kurulmuş olan ancak faal olmayan tersaneyi yeniden faaliyete geçirmiş, nehirlerdeki ulaşımın daha güvenli olması için ıslah çalışmaları başlatmıştı. Bu yolda Bağdat Mutasarrıfı Şakir Bey'i görevlendirerek nehrin keşfiyatı ve haritasının çıkarılması gibi incelemeleri yaptırmıştı. Yapılan keşfiyat neticesinde Fırat Nehri üzerinde Meskene'ye kadar olan kısmın gemi işletilebilecek durumda olduğu, Ane ile Hit arasında gemi işletilebilmesi içinse temizlik yapılması gerektiği sonucu ortaya çıkmıştı.¹⁸⁵

Mithat Paşa'nın Bağdat'taki görevi 1872'de sona erdi ve nehirler üzerinde tasarladığı projeler yarım kaldı. Bu yarım kalan projeler Osmanlı Devleti'ne zarar verirken Lynch Kumpanyası'nın kârını arttırdı. Mithat Paşa görevden alındıktan sonra Osmanlı Hükümeti ve Bağdat'taki valiler Umman-ı Osmani'nin işlerine karıştılar, liyakatsiz kişiler idarede görev aldılar, idare hiçbir işe yaramayanların istihdam edildiği bir yer haline geldi. 1873'te

¹⁸² Kocahanoğlu, O. S. (Derleyen) (1997). Mithat Paşa'nın Hatıraları-Hayatım İbret Olsun, C. I, İstanbul: Temel Yayınları, s. 108.

¹⁸³ Keskin, a.g.e., s.43,44.

¹⁸⁴ Yücel, a.g.m., s. 179.

¹⁸⁵ Midhat, A.H. (1325). Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidematı, Menfa Hayatı I, Hilal Matbaası, s. 90; Korkmaz, A. (2005). Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2005, s.56-57.

idareye müdür olarak atanan bir tuğgeneral bozulan düzeni yeniden tesis etti, borçları ödedi, vapurları tamir ettirdi ancak daha sonra savaşa gönderildi.¹⁸⁶

Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği sırasında hedeflediği filoyu kurmayı başardığını aşağıdaki tablodan görebiliyoruz. (İlhan Ekinci s. 373)

Çizelge 3.1. Mithatpaşa'nın kurmayı hedeflediği filo

Vapur	Güç	Uzunluk	Genişlik	Derinlik	Hacim	Maliyet
Babil	450	303	35	25	-	39.877
Ninova	110	225	30,7	16,9	1.041	23.646
Necid	150	215	30	-	-	8.800
Asur	120	214	-	-	-	11.220
Diyale	120	230	18	8,3	262	6.219
Alûs	30	90	15	6,6	100	3.000
Nâus	20	70	15	6,6	70	2.000
Süreyya	14	69	10	4,6	35	560
Telafer	25	168	24	12	250	3.200
Habur Şilebi	-	100	17,6	7,6	150	1.000
Degara Şilebi	-	156	17	7	201	-
Mutemed Şilebi	-	100	17,6	7,6	150	1.000
Hadbâ ve Şehbâ	5 ve 7	-	-	-	-	1.039
Tarak Vapuru	25	80	15	6,6	85	2.800
Meskene	-	-	-	-	-	-
Feyha	-	-	-	-	-	-

Basra vilayetinden merkeze gönderilen bir telgrafta Umman-ı Osmani vapurlarının Lynch Kumpanyası ile rekabet edemediği ve bu durumda yerli ticaretin kumpanyaya muhtaç kalacağı ile ilgili endişe dile getiriliyordu.¹⁸⁷ Rekabet edilememesinin temel nedeni Lynch vapurlarının sahip oldukları yeni teknolojiydi. Bu vapurlar hem daha az yakıt tüketiyor hem de daha fazla yolcu alıyordu. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne gönderilen bir takrirden Dicle'de işleyen Umman-ı Osmani vapurunun eskiliği dolayısıyla Basra'ya ayda bir kez gidip geldiği, her sefer sonrası yirmi gün tamiri ile uğraşıldığı ifade ediliyordu. Lynch Kumpanyasına ait vapur ise haftada bir gidip geldiği ve çok miktarda yük alabildiği için rekabet mümkün olamıyordu.¹⁸⁸ Sonraki süreçte de Umman-ı Osmani ile ilgili bir tedbir alınmadığını, hatta ihmal edildiğini söyleyebiliriz. Umman-ı Osmani İdaresi'nin 1900 yılındaki yıllık hasılatı 14.000 lira iken, bir yıl sonraki geliri 500 liraya düşmüştü.

¹⁸⁶ Mordtmann, A. D. (2000). İstanbul ve Yeni Osmanlılar. İstanbul: Pera Turizm Yayınları. s. 360.

¹⁸⁷ BOA, BEO, 695/52055, 21.10.1895.

¹⁸⁸ BOA, BEO, 954/71480, 22.05.1897.

Bahriye Nazırı konu ile ilgili tedbir alınmazsa nakliyatın tamamen İngilizlere bırakılmış olacağı ile ilgili endişelerini belirtmişti.¹⁸⁹

3.5. Hamidiye Vapur İdaresi

Fırat ve Dicle'deki vapur işletme işinin şirket yoluyla yapılması teşebbüslerinin sonuçsuz kalmasının ardından taşımacılığın Hazine-i Hassaca yapılması ve başka hiçbir unsurun dahil edilmemesine karar verilmişti. Bunun gerçekleşmesi ise 1898 yılında olacaktı. Umman-ı Osmani İdaresi'nin içinde dört adet vapurun da olduğu tüm mal varlığı Hazine-i Hassa'ya aktarılarak Hamidiye Vapur İdaresi'nin kurulması kararlaştırıldı. II. Abdülhamit'in merkeziyetçi politikası düşünüldüğünde taşımacılığın Hazine-i Hassa'ya aktarılma isteği daha anlaşılır hale geliyor.

Görevlendirmeden sonra Hazine-i Hassa ilk olarak Dicle ve Fırat nehirlerinin güzergahları ve vapur işletilmesi için uygun olup olmadığının incelenmesi ile işe başladı. Bu sırada Bahriye Dairesi'nin Dicle ve Fırat'ta işletilmek üzere iki vapur satın alacağını haber alan Hazine-i Hassa Nazırı imtiyazın kendilerine verildiğini hatırlatarak burada işletmek üzere son sistemde vapurların satın alınması ile ilgili Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu ile görüşmeler yaptıklarını bildirdi. Tüm bu gelişmeler çerçevesinde Daire-i Bahriye'nin teşebbüsünün yanlışlığından bahseden Nazır, Hazine-i Hassa'nın imtiyazına dayanarak Dicle'nin sefere uygun hale getirilmesi için Avrupa'dan mühendisler getirildiğini belirtmişti. Bölgede taşımacılık yapabilmek için uzun yıllar süren uğraş ve fedakarlık sonrası gereken çalışmaların mükemmelen yapıldığı sırada Bahriye Dairesi'nin iki vapur almaya teşebbüs etmesinin imtiyaz hukukuna aykırı olduğundan bahsediyordu. Nazırın serzenişleri iki dairenin ayrı ayrı vapur işletmesinin uygun olmayacağı şeklinde devam ediyordu.¹⁹⁰

Hamidiye Vapur İdaresi, görevi devraldıktan sonra Umman-ı Osmani'nin Musul, Rusafe, Fırat ve Bağdat adlı vapurlarını satın almıştı. Ancak bu vapurların hem artan ticari potansiyel hem de Lynch Kumpanyası'nın vapurlarının teknik özellikleri karşısında yetersiz olması nedeniyle yeni vapur yaptırılması zorunluluğu ortaya çıktı. Sipariş edilecek yeni vapurların özellikleri ile ilgili olarak Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu az kömürle

¹⁸⁹ BOA, Y.MTV 199/100, 07.03.1902.

¹⁹⁰ BOA, Y.MTV, 181/68, 24.08.1898.

çalışabilen, bölgenin coğrafi şartlarına uygun, suyun az olduğu dönemlerde karaya oturmayacak, suyun ve dolayısıyla akıntının yüksek olduğu dönemlerde ise idare edilebilecek, sürüklenmeyecek vapurlar olması gerektiğine vurgu yapıyordu.¹⁹¹ Bunun ardından Avrupa'daki gemi inşa şirketlerinden çeşitli teklifler alındı. Hazine-i Hassa tarafından daha evvel Umman-ı Osmani'nin vapurlarını da inşa eden Richi Graham firmasıyla görüşmeler başladı. Şirket, Hazine'nin istediği özelliklerdeki vapurları 39.500 İngiliz lirasına yapabileceğini belirtti. Pazarlık yapılmasına rağmen fiyat düşmedi ama yine de anlaşma imzalandı.¹⁹²

Vapurların yapımı sırasında Hazine-i Hassa ve Richi Graham Şirketi arasında çeşitli anlaşmazlıklar ve sorunlar çıksa da demonte bir biçimde Basra'ya getirilen Hamidiye ve Burhaniye adlı vapurlar burada monte edilerek sefere başladı. Hamidiye Vapur İdaresi için vapurların istenilen özelliklerde olmaması nedeniyle yaptırılması planlanan yeni vapurlar için daha hassas davranılmaya çalışıldı. Avrupa'da vapur imal eden şirketlerden alınan yeni teklifler değerlendirildikten sonra, 1907 yılında Kokril şirketine sipariş verildi. Yapılacak iki vapurdan birinin 1908'de resmi denemesi yapıldı. Gemi 202 ton yük kapasitesine sahipti. 12,82 not sürat yapan gemi, 4 kadem su çekiyordu.¹⁹³ 1908'de teslim edilen Bağdat ve Basra adlı iki yeni vapurun da Dicle Nehri'nde seyr-i sefer yapmaya uygun olmadığı bizzat Hazine-i Hassa Nazırı tarafından açıklanmıştı.¹⁹⁴

1904 tarihli bir Britanya konsolosluk raporunda Hamidiye Vapur İdaresi'nin yeni vapurlarıyla ilgili olarak şöyle bir değerlendirme yapıyordu: "Osmanlı Umman Şirketi'ni devralan Arazi-i Seniyye Komisyonu, iki adet buharlı gemi ve dört adet mavna satın aldı. Yakın zamanda limana çekilip tamamlanacak olan ilk geminin ve mavnalardan birinin Mart başlarında hazır olması beklenmektedir. Yeni buharlı gemiler 210 feet (64 metre) uzunluğunda, 33 feet (10 metre) genişliğinde ve 6 feet 6 inç (2 metre) derinliğindedir. 230 ton yük ve 250 yolcu ile tam olarak yüklendiğinde su çekimi 4 feet 6 inç (1,2 metre) kadardır. Gemilerin maksimum hızı saatte 12 knot (22,2 km) ve kömür depo kapasitesi 45 tondur. Ortalama hızlarının 10 knot olduğunu varsayarsak Bağdat yolculuğunu 24 saatten az bir sürede gerçekleştireceklerdir. 4 adet mavna da 180 feet (59 metre) uzunluğunda, 25 feet (7,6 metre) genişliğinde ve 5 feet 6 inç (1,7 metre) derinliğindedir. Yüklü haldeki su

¹⁹¹ Ekinci, a.g.e., s. 208.

¹⁹² BOA, HH. THR, 205/1, 08.08.1902

¹⁹³ BOA, HH. THR, 202/68, 01.03.1908.

¹⁹⁴ Ekinci, a.g.e., s.224.

çekimleri 3 feet 6 inçtir (117 cm) ve taşıma kapasiteleri 265 tondur. Yukarıdaki hesaplardan da görülebileceği gibi yeni tekneler birinci sınıf gemilerdir ve Messrs. Lynch Bros.'un nehirlerdeki gemilerinden her yönüyle daha iyidirler. Hızları da fazla ve taşıma kapasiteleri Mecidiye ve Halife'nin 250-300 ton olan kapasitesinden neredeyse iki kat daha fazladır. Üstelik elektrik ışığıyla aydınlatılmışlar ve nehir gemiciliğindeki kıvrımlı yollarda tartışmasız bir avantaj sağlayacak projektörlerle aydınlatılmışlardır. Lynch'in gemileri halihazırda ancak ay ışığı olduğu durumlarda geceleri seyahat edebilmektedir... Osmanlı Umman Hattının Basra'dan Bağdat'a ton başına aldığı ücret 35 şilindir. Basra'dan Londra'ya taşıma maliyeti de bu kadardır. Nehir trafiğindeki bu rekabet artışı şüphesiz büyük bir kamu yararı doğuracaktır.”¹⁹⁵

Hamidiye Vapur İdaresi'nin kurulmasından sonra yönetici sorunları baş gösterdi. Başlangıçta Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu'nun yönlendirmesi ile yapılırken idare merkezinin Basra'ya taşınması sonrasında bu etkinlik azaldı. Sipariş edilen vapurlar Basra'ya getirildikten sonra Hazine-i Hassa, Hamidiye Vapur İdaresi için bir nizamname hazırlanması, vapurların idaresi için bölgeden bir müdür seçilmesi gibi talimatlar verdi.¹⁹⁶

Umman-ı Osmani İdaresi'nin Hazine-i Hassa'ya tamamen devredilmesi ile ilgili çalışmalar başlatıldı. Bu devrin yapılması Hamidiye Vapur İdaresi'nin masraflarını azaltacaktı. Bağdat ve Basra'da bir komisyon kurularak Umman-ı Osmani'ye ait vapurların değerinin belirlenmesi istendi. Londra'dan getirilecek vapurların kurulması için dahi Umman-ı Osmani vapurları için kullanılan havuz ve depolara ihtiyaç olduğu belirtiliyordu. Ayrıca vapurlar için yeni personel alınması gerekiyordu. Hemen gerçekleştiremeyeceğinden eski personelin, eski koşullar dahilinde Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu'nun yetkisi altında görevlerine devam etmelerine karar verildi.¹⁹⁷ Böylece Hamidiye Vapur İdaresi Umman-ı Osmani tarafından oluşturulan alt yapı üzerine kurulacaktı.

Bölgedeki taşımacılığın Hazine-i Hassa tarafından yapılması birçok kurum tarafından Lynch Kumpanyası ile rekabet edebilmenin yolu olarak görülmüştür. II. Abdülhamit döneminin merkezîyetçi yapısı da bunu destekler nitelikteydi. Ancak Hamidiye Vapur İdaresi, Lynch Kumpanyası ile rekabet konusunda kendisinden beklenen başarıyı

¹⁹⁵ Keskin, a.g.e., s. 50.

¹⁹⁶ BOA, HH. THR, 204/30, 16.06.1903.

¹⁹⁷ BOA, Y. MTV, 226/14, 11.02.1902.

gösterememişti. Bunun üzerine İdare, Lynch Kumpanyası'nın sahip olduğu teknik özellikleri analiz ederek kendi başarısızlığına çözüm yolları aramaya başladı.

Lynch Kumpanyası'nın analizini Hamidiye Vapur İdaresi'nin Hamidiye ve Burhaniye vapurlarıyla ve Lynch Kumpanyası'nın Blossse Lynch ve Halife vapurlarıyla, Bağdat ve Basra merkezleri arasındaki dört seferine katılan ve incelemeler yapan Hazine-i Hassa Müfettişi Sermed Bey yapmıştı. Buna göre, kampanyanın üç vapuru vardı ve fakat aldıkları imtiyaz fermanı gereğince aynı anda ikisini kullanabiliyorlardı. Üçüncü vapur ancak kaza, tamir gibi durumlarda kullanılmak üzere Basra'da bekletiliyordu. Bu gemilerde kullandıkları yedi de duba mevcuttu. Kumpanyanın sahip olduğu vapurlar Mecidiye, Halife ve Blossse Lynch adındaydı. Blossse Lynch diğer ikisine nazaran daha büyük olmakla birlikte vapurlar teknik özellikleri bakımından birbirine oldukça benzerdi. Hamidiye Vapur İdaresi'ne ait Hamidiye ve Burhaniye vapurları 110 ila 125 ton kömür yakarken, Lynch Kumpanyası'nın Mecidiye ve Halife adlı vapurları ise 70 ila 80 ton kömür harcıyordu.¹⁹⁸

Sermed Bey raporunda nehirlerin taşıdığı zamanlarda vapurlara hakim olmanın zor olduğundan ters bir durum gelişir de vapur karaya oturursa kurtarma çalışmalarının güçlüğüne vurgu yapmıştı. Lynch Kumpanyası vapurlarının ise bu gibi durumlara hazırlıklı olduğu ve böyle bir durumda teknik özellikleri dolayısıyla çok az kişi ve çabayla vapurların kurtarılabilirdiğinden bahsediyordu. Halife ve Mecidiye vapurlarının İngiliz Bahriyesi tarafından tasarlandığını ve Lynch Kumpanyası yetkililerinin görüşleri doğrultusunda yapılan tadilatla neredeyse mükemmel bir hale geldiğini rapor etmişti.¹⁹⁹

Hamidiye Vapur İdaresi'nin Lynch Kumpanyası'na rakip olarak devletin elini güçlendirerek kumpanyayı devre dışı bırakma beklentileri zaman içerisinde kaybolmaya başladı. Lynch Kumpanyası Hamidiye Vapur İdaresi'nin kurulmasından önce aktarma navlundan 35-37 şilin ücret alıyordu. İdare kurulduktan sonra 1905'te 33 şiline, 1907'de ise 27,2-30 şiline kadar indirdi. İhracat navlunu haftalık hatta günlük olarak değiştirebiliyordu. Yolcu taşıma ücretleri ise Bağdat'tan Basra'ya inişte birinci mevki 8, ikinci mevki 3, üçüncü mevki 2 mecidiye 3 kuruştı. Basra'dan Bağdat'a çıkışta ise birinci mevki 14, ikinci mevki 8, üçüncü mevki ise 2 mecidiye 3 kuruştı. Vapurlar yukarı çıkarken

¹⁹⁸ Ekinci, a.g.e., s.57.

¹⁹⁹ Ekinci, a.g.e., s.59.

daha çok yakıt harcadığından ve yolculuk süresi uzadığından bu ücretlere de yansiyordu.²⁰⁰ 1907'de Bağdat'tan Basra'ya vapurla bir ton ticari mal taşımanın maliyeti 1 pound 5 şilin, Basra'dan Bağdat'a ise aynı büyüklükteki bir mal 1 pound 7 şilindi. Yaklaşık aynı uzaklıktaki Halep'e kervanlar vasıtasıyla taşınan bir ton mal için 13-15 pound ödeniyordu ve yolculuk süresi 16 ila 22 gün sürüyordu. Bu da nehir taşımacılığının neden bu kadar önemli olduğunu ortaya koyuyordu.²⁰¹

19. yüzyılın başlarında Londra ile Basra arasında yolculuk bir ay sürüyordu. Bu yolculuğun ücreti ise Süveyş Kanalı'ndan geçiş ücreti de dahil olmak üzere 20 ila 37 şilin aralığındaydı, hatta bazı dönemlerde 15 şiline kadar düşebiliyordu. Aynı dönemde Basra ile Bağdat arasındaki yolculuk ise dört gün sürmesine rağmen ton başına alınan ücret 40 ila 80 şilin arasındaydı. Dicle'deki bu aşırı yüksek taşıma ücretleri Hamidiye Vapur İdaresi'nin kurulması ve nehir taşımacılığında rekabet oluşmasıyla sona erdi. 1910'da Basra'dan Bağdat'a taşıma ücreti ton başına 25 şiline, Bağdat'tan Basra'ya ise 5 şilin 6 peniye düştü.²⁰²

Hazine-i Hassa'ya verilen taşımacılık imtiyazı sonrası kurulan Hamidiye Vapur İdaresi hedeflediği başarıyı yakalayamamıştı. 1904 yılında başladığı seferler 1909'a kadar sürmüştü. 1909'da imtiyaz Maliye Nezareti'ne, idaresi de Bahriye Nezareti'ne devredildi ve yeniden İdare-i Nehriye olarak adlandırıldı.²⁰³ Daha sonra İdare-i Nehriye vapurlarıyla Lynch Kumpanyası vapurlarının birleştirilerek bir Osmanlı şirketi kurulması gündeme geldi. Ticaret ve Nafia Nezareti'nden gönderilen yazıda bu birleşmenin hükümetin ekonomik çıkarlarına uymasının yanında Lynch Kumpanyası'nın Irak'ta yabancı ülke bayrağıyla süresiz bir şekilde vapur işletmesinin yaratacağı olumsuz durumun da ortadan kalkacağı belirtiliyordu.²⁰⁴

Hüseyin Hilmi Paşa hükümeti ve Lynch Kumpanyası arasındaki görüşmelerin ardından imtiyaz süresinin yetmiş beş yıla sınırlandırıldığı bir şirket kurulmasında anlaşıldı. Bu bilginin kamuoyuna yansması sonrası hükümete çeşitli çevreler tarafından tepkiler geldi. Bu tepkiler Irak'ta İngiliz egemenliğinin artması olarak değerlendirildi.

²⁰⁰ Ekinci, a.g.e., s.62.

²⁰¹ Keskin a.g.e., s. 52,53.

²⁰² Keskin a.g.e., s. 53.

²⁰³ Ekinci, a.g.e., s.279.

²⁰⁴ BOA, BEO, 3662/274615, 11.11.1909.

Düzenlenen protestolara yerel yöneticiler, basın ve halk katıldı. 1914'e kadar bekleyen tasarı, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla iptal edildi.²⁰⁵



²⁰⁵ Keskin a.g.e., s. 55.

4. VAN GÖLÜ'NDE TAŞIMACILIK

4.1. Van Gölü'nün Coğrafi Yapısı

Van Gölü Anadolu'nun en büyük gölü olup, Doğu Anadolu Bölgesi'nin güney kısmında yer almaktadır. Yüzölçümü 3765 km²²⁰⁶ olan gölün deniz seviyesinden yüksekliği 1646 m ve derinliği 450m'nin²⁰⁷ üzerindedir. Van Gölü sahip olduğu 607 m³'lük hacmiyle Hazar, Aral, Baykal göllerinden sonra dördüncü, sodalı göller sıralamasında ise birinci sıradadır.²⁰⁸ Zeylan deresi, Bendimahi çayı, Deliçay, Hoşap suyu, Hacıdili, Arpit, Karasu Van Gölü'ne dökülen akarsulardır.

Van Gölü'ne tarih boyunca çeşitli adlar verilmiştir. Arap kaynaklarında göle kıyısı olan kasabalar dolayısıyla Ahlat veya Erciş gölü olarak isimlendirilirken, Osmanlı hakimiyeti sonrası göl değişik şekillerde adlandırılmıştır: Sâî Mustafa Çelebi *Tezkiretü'l Bünyan* adlı eserinde “Derya-yı Tatvan”, Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*'nde “Van Deryası”, Matrakçı Nasuh “Bahr-i Van”, Naima Tarihi'nde ise “Van Denizi” olarak adlandırılan Gölün, 18. yüzyıl kroniklerinde “Bahr-i Van”, “Van Deryası” ve “Van Denizi” olarak adlandırıldığı görülmektedir.²⁰⁹ 19. Yüzyılda ise Cuinet tarafından “Van Denizi”, “Akdamar Denizi” ya da “Arzen Denizi” olarak adlandırmıştır.²¹⁰

Göl çevresindeki yerleşim yerleri; Van, Tatvan, Ahlat, Vastan (Gevaş), Erciş, Adilcevaz, Bargiri (Muradiye)'dir²¹¹ ve bu yerleşim yerlerinin arasındaki en kısa ulaşım göl üzerinden sağlanmaktadır. Göl tarih boyunca taşımacılıkta kullanılmıştır. 20. Yüzyıl ortalarına dek kullanılan Van, Erciş, Tatvan, Gevaş, Edremit, Ahlat, Reşadiye, Adilcevaz iskeleleri arasında nakliye yapılmıştır.²¹²

Evliya Çelebi, Van Gölü çevresinde bulunan dokuz kalenin varlığından, göldeki elli adet yelkenli geminin kaleye ve göldeki adalara insan ve ticari mal taşıdıklarından

²⁰⁶ Kılıç, O.(2019). “Orta ve Yeniçağlarda Van Gölü'nde Nakliyat”, Cihannüma, Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi, S. V/2, s.3.

²⁰⁷ Genç, S. (2011). “18. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım”, CIEPO Uluslar arası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri, s. 1405.

²⁰⁸ Yazıcı, H., Deniz, O. (2003). “Van Gölü'nde Ulaşım”, Türk Coğrafya Dergisi, S.40, s. 18.

²⁰⁹ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1405-1406.

²¹⁰ Yapıştıran, C.(2017). “19. Yüzyıl Van Gölü'nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri”, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitabı, s.304.

²¹¹ Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.3.

²¹² Yapıştıran, C.(2017). a.g.m., s.305.

bahseder.²¹³ Gölde dört tane ada vardır. Bunlar Akdamar, Adır, Çarpanak (Lim) ve Kuş adası olarak adlandırılırlar. 17. Yüzyılda bölgeye gelen Tavernier, Akdamar Adası'nda Surpkara ve Surphaç manastırlarının bulunduğunu yazar. Ayrıca Çarpanak Adası'ndaki Limkilazi Manastırındaki keşişlerin yoksulluk içerisinde olduklarını belirtir.²¹⁴

19. yüzyıla dek Van ve çevresini Anadolu'ya bağlayan üç yol olduğu bilinmektedir. Birinci yol Van Gölü'nün kuzeyinden geçer ve Bend-i Mahi Köprüsü, Erciş, Ahlat, Bitlis karayolu üzerinden devam etmektedir. İkincisi Van Gölü'nün güneyinden geçen mekkare yoludur. Bu yol, Edremit'i Gevaş üzerinden Bitlis karayoluna bağlar. Üçüncü yol ise Van Tatvan arasındaki göl üzerinden yapılan ulaşım idi. Katip Çelebi *Cihannüma*'da Diyarbakır ve Van arasında 94 saat süren yol güzergahını şöyle açıklamaktadır: Arpaçayı 2 saat, Karatepe 7 saat, Batman suyu 5 saat, Hatu 8 saat, Usü'l-karni 6 saat, Eşek meydanı 5 saat, Kefendir 4 saat, Bitlis 5 saat, Tatvan 5 saat, Karmuh 5 saat, Sur 4 saat, Adilceva 6 saat, Ketrek 9 saat, Erciş 3 saat, Karaköy 4 saat, Bend-i mahi 4 saat, Çanigel 5 saat, Kasımoğlu çayı 5 saat, Van 2 saat. Günde ortalama 7 saat yol alan bir kervan bu yolu 13 günde kat eder.²¹⁵

4.2. Bölgedeki Madenler

Van ve civarında kömür ve demir madeni²¹⁶ ocaklarının yanında Van'a bağlı Bargiri Kazasında petrol madeni olduğu bilinmektedir. Bölgede taşımacılık yapılmasına karar verildikten sonra gemilerin ihtiyacı olacak olan kömürle ilgili olarak Bahriye ve Orman ve Maadin ve Ziraat Nezaretlerine yazılan tezkirede sahile 24 km mesafede bulunan Havan(?) kömür madeninin varlığından bahsedilerek madenin incelenmesi için Ereğli'den bir madencinin bölgeye gönderilmesi isteniyor.²¹⁷ Bunun dışında bölgede petrol olduğuna dair Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde bilgi mevcuttur. 1875'de bölgedeki petrolün işletilmesi ile ilgili olarak Nikogos Tokmakyan ve kardeşleri araştırmalar yapmıştır. Tokmakyan ve

²¹³ Yazıcı, H., Deniz, O. (2003). a.g.m., s.21.

²¹⁴ Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.3.

²¹⁵ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1408.

²¹⁶ Van Gölü Havzası'nda demir madeninin ergitilmesi Urartulardan öncesine dayanmaktadır. Avcı, C. (2015). a.g.e., s. 105.

²¹⁷ BOA, A.MKT.MHM, 721/17, 14.10.1896.

kardeşleriyle petrolü çıkarmaları için bir imtiyaz sözleşmesi yapılmış ancak, teknik yetersizlik dolayısıyla petrol çıkarılamamıştır.²¹⁸

1895 yılında Timurzade Esseyid Muhammed Ali Galip, Bargiri Kazasına bağlı Kürzot köyünde daha önce keşfedilmiş bir petrol madeni olduğu bilgisini dönemin Van Valisi Bahri Paşa'yla paylaşmıştır. Bu madenin işletilmesi için yapılması gerekenlerle ilgili bilgisini vermiş ve buradaki maden için Nafia Nezareti'nden imtiyaz talebinde bulunmuştur. Van'da incelemeler yapan Şakir Paşa buradaki petrol madeninin önemine dikkat çekerek değerlendirilmesi gerektiğini dile getirmiştir. Van'da petrol gazının sandığı 60-70 kuruşa satılıyordu. Paşa bu yüksek fiyatın düşürülmesi gerektiğini, halkın petrol gazına ucuz bir şekilde ulaşması için bölgede bulunan petrol madeninin açılması gerektiğini ifade etmiştir. Şakir Paşa maden mühendisi Abdullah Kazım Efendi'yi araştırma yapması ve bahsi geçen madenle ilgili rapor hazırlaması için görevlendirmiştir. 1897'de gerçekleştirilen bu incelemeler neticesinde Abdullah Kazım Efendi, Beşparmak köyü yakınlarında Neft Deresi adlı yerde petrol bulunduğunu tespit etmiştir.²¹⁹ Çeşitli kişilerin bölgedeki petrol madeni ile ilgili imtiyaz talepleri olsa da 1899'da Van Gölü'nde vapur işletilmesinin Van ve Bitlis'in ticari, askeri ve idari işlerinde fayda sağlayacağı belirtilmiştir. Ayrıca Van'ın Bargiri Kazası'ndaki petrol madeninin işletilmesinin de bölgeye sağlayacağı yararlar konusunda görüşler ileri sürülmüş ve Van Gölü'nde vapur işletilmesi ve petrol madeni imtiyazının devlet uhdesine alınması kararlaştırılmıştır.²²⁰

1 Kasım 1899'da Bargiri Kazası'nda bulunan petrol madeninin aranması ve işletilmesi imtiyazı Hazine-i Hassa'ya verilmiştir.²²¹ Bu imtiyazın verilmesinden yaklaşık olarak bir yıl sonrasında Van Gölü sahilinde petrol gazı madeni bulunduğu haberinin araştırılması istenmiştir.²²² 6 Ekim 1901'de teşrifat memurlarından Memduh Efendi Van'ın Kürzot köyü

²¹⁸ Akpınar, D. (2018). "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van'da ve Sinop'ta Petrol Çalışmaları (1876-1950)", *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, C. 7, S. 4, s.2361

²¹⁹ Akpınar, D. (2018). a.g.m., s.2362-2363.

²²⁰ BOA, Y.EE, 150/33, 29.10.1899, "Van Gölü'nde küçük vapurlar işletilmesi Van ve Bitlis vilayetlerinin umur-ı ticariye ve zira'iyesine fevka'l-ade vüs'at verdikten başka inzibatça ve idare ve sevkîyat-ı askeriyece ve postalarca da fevaid-i azimeyi istilzam edeceğinden ve mezkur göl civarında ka'in Bargiri kazası dahilinde bulunan servetli bir petrol madeninin işletilmesi oralarca petrolün killet ve galiyeti hasebiyle memleketçe istifade-i külliyyeyi mucib olacağından Van Gölü'nde vapur işletilmesi imtiyazıyla beraber zikr olunan petrol ma'deni imtiyazının dahi Hazine-i Hassa-i Şahaneye ihalesi fi 16 Rebiü'l-ahir Sene (1)317 tarihinde şerif-sudur buyrulan İrade-i Seniyye-i Cenab-ı hilafet penahi iktiza-yı alisinden olmakla Ol babda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l emrindir. Fi 24 Cumade'l-ahire Sene (1)317 ve fi 18 Teşrin-i Evvel Sene (1)315"BOA, İ.HUS, 77/138, 30.10.1899.

²²¹ BOA, BEO, 1481/111049, 01.11.1899.

²²² BOA, DH.TMIK.M, 97/68, 11.12.1900.

yakınlarında çıkan petrol imtiyazını almak için başvurmuştur.²²³ Memduh Efendi'nin bu imtiyaz başvurusu yukarıda bahsedilen petrol gazı araştırmalarının yapıldığını ve olumlu sonuçlandığını düşündürmektedir.

Van Vilayeti'nin Bargiri Kazası'nın Kürzot ve Beşparmak köylerindeki petrol ve petrol madenlerinin işletilmesi ile ilgili imtiyaz mukavelesi 16 Şubat 1913'te hazırlanmıştır. Kürzot Köyü'nde bulunan 363 hektar genişliğindeki petrol madeni, 22 Şubat 1913'te 99 yıllığına Müşir Fuat Paşa'ya verilmiştir. İmtiyaz mukavelesi gereği Fuat Paşa bu arazi için 3630 kuruş ödeme yapacaktı. Madende çalışacak kişilerin tamamı Osmanlı vatandaşı olacaktı. İhrac edilecek hammaddeden %10 devlet vergisi, %5 Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne askeri teçhizat vergisi ödenmesi kararlaştırılmıştı. Bunun dışında hasılatın %10'u Van Belediyesine ait olacaktı. Ayrıca maden ve çevresine askeri bir inşaat yapılması gerekirse ve bu askeri faaliyetler nedeniyle maden çalışmaları sekteye uğrarsa işletmecinin herhangi bir tazminat talep etme hakkı olmayacaktı.²²⁴ Devletin buradaki imtiyaz ile ilgili dikkatli davrandığını, konuya önem verdiğini söylemek mümkündür.

Rusların 20 Mayıs 1915'te Van'ı işgal ettiklerinde ordunun ihtiyacı olan mazotu Kürzot'taki petrol kuyularından çıkardığı bilinmektedir. Başlangıçta bunu yapacak teknik donanımları yokken ardından ülkelerinden gelişmiş sondaj aletleri getirerek mazot üretimini arttırmışlardır.²²⁵ Osmanlı'nın kendi toprağı olan bir yerde, petrol ve türevlerinin varlığını belirlemesi bunu çıkarmak için gerekli işlemleri yapıp üretime geçmesi yıllar sürmüştür. Ancak Rusların hem de bir savaş sırasında, hiç bilmedikleri bir toprakta var olan madeni işlemeye başlama hızları Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumun, hem teknik hem de bürokratik engeller açısından, vahametini ortaya koymaktadır.

4.3. Van Gölü'nde Ulaşım

Van Gölü'nde Urartular döneminde taşımacılık yapılıp yapılmadığı ile ilgili incelemeler neticesinde muhtemel taşımacılıkla ilgili kesin bir bilgi olmamakla birlikte; etrafında kentler olan ve o dönem bir iç deniz sayılabilecek Van Gölü'nün, kara ulaşımını kısaltacak olanaklara sahip olduğunu yadsınamaz. Bu dönemde göl üzerinden taşımacılık

²²³ BOA, BEO, 1729/129643, 06.10.1901.

²²⁴ Akpınar, D. (2018). a.g.m., s.2364.

²²⁵ Akpınar, D. (2018). a.g.m., s.2366.

yapılması akla yakın gelse de herhangi bir Urartu yazıtında bunu kanıtlar bir bilgiye rastlamak mümkün değildir.²²⁶

Van Gölü yerleşmelerinde Van, Yeşilsu, Deliçay, Adilcevaz, Tatvan, Reşadiye, Gevaş arasında ulaşım için kullanılan iskeleler olduğu ve daha sonra bu iskelelerin Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de kullanıldığı bilinmektedir.²²⁷

Van Gölü'nün ulaşımında kullanılmasının nedeni bölgenin engebeli yapısı ve kış mevsiminde bölgenin aldığı yoğun kar yağışı nedeniyle yolların aylarca kapalı olmasıdır. Ahlatşahlar Dönemi'nde de Ahlat-Erciş ve Ahlat-Tatvan-Van arasında gemi işletiliyordu.²²⁸

4.4. Gemi Yapımı ve Nakledilen Malzemeler

Osmanlı Dönemi'nde Van Gölü'nde gemi yapımı ve işletmeciliği devletin izniyle yapılabiliyordu. Van Tersanesi'nde ticari, askeri ve sivil taşımacılık için kullanılan gemilerin yapıldığını biliyoruz. Buradan hareketle Van'da hem gemi imal edebilecek mimarlar hem de gemi kullanabilecek reisler bulunuyordu. Gemi yapımında en gerekli malzeme uygun keresteydi. Van'daki demir madenine bağlı çalışan imalathaneler 1578'e kadar faaliyetliydi. Bu tarihten sonra bir diğer gerekli malzeme olan çivi Kiğı'daki demir madeninden temin edilmiştir. İmal edilecek bir gemi için takribi 5 kantar çiviye ihtiyaç duyuluyordu.²²⁹

Kamusü'l-alam'da Van Gölü'nde işler vaziyette 87 yelkenli geminin bulunduğu belirtilmektedir.²³⁰ 1899 tarihli vilayet salnamesinde gölde bulunan 110 adet küçük gemi ile kıyıdan vilayet merkezine odun ve zahire²³¹ nakledildiği ifade ediliyor. Rus General

²²⁶ Avcı, C. (2015). Van Gölü Havzası'nda Urartu İskan Politikası, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, s. 23. Bunun yanı sıra Van Gölü'nde yapılan ulaşım ile ilgili en eski bilgiler Urartulara dayanmaktadır. Bkz. Akıllı, A., Bakış, A., Hattatoğlu, F., Işık, E., Bayrak, O. Ü. (2015), "Van Gölü Havzasındaki Tarihi Ulaşım Yapıları", 5. Tarihi Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Sempozyumu Bildiri Kitabı, C. 2, s. 335.

²²⁷ Akıllı, A., Bakış, A., Hattatoğlu, F., Işık, E., Bayrak, O. Ü. (2015), a.g.m., s. 335.

²²⁸ Genç, S. (2011). a.g.m., s. 1407.

²²⁹ Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.6.

²³⁰ Bunların 60'ı Van, 25'i Gevaş, 2'si Adilcevaz iskelesinde bulunuyordu ve toplam personel sayısı 348, yolcu kapasitesi ise 1044'tü. Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.8.

²³¹ Urartulardan itibaren bölgede aynı ürünlerin yetiştiğini söylemek mümkündür. "Ayanis sitadeline yer alan depolarda tespit edilen buğday, akdarı ve arpa gibi tahılların yanı sıra şeftali, üzüm gibi meyveler ve kişniş otu, ebegümeci gibi bitkiler günümüz zirai ürünleriyle eşleşmektedir." Avcı, C. (2015). a.g.e., s. 78.

Mayewsky ise Van, Tatvan, Adilceviz, Erciş arasında daha çok zahire naklinde kullanılan yaklaşık 100 kayık olduğu yazıyordu.²³²

19. yüzyıl başlarında Gölde 7-8 adet yelkenli gemi vardı. Bu yelkenliler yalnızca Bitlis ve havalisinde yapılacak olan ticarete kullanılabilirdi. Bunların dışında kalanlar ise kk kayıklar ve gemilerdi.²³³ 19. yüzyılın sonu, 20. yüzyılın başlarında gelişen sanayi ile birlikte buharlı taşımacılığın yanında artık petrolle çalışan motorlu gemiler de Van Gölü'nde yerini almaya başlamıştı. Amerika'dan sipariş edilen motorun parçaları Trabzon limanı üzerinden Van'a ulaştırılıyordu. Elisée Reclus, 1879'da İstanbul'dan Trabzon limanına gönderilen, gemi parçalarının buradan develerle Van Gölü'ne ulaştırılarak montajı yapılan bir geminin gölde faaliyete başladığını aktarmaktadır. Seyyah Burnaby, Van Gölü gözlemlerini anlatırken, görülebilen teknelerin odun yüklü oldukları ve bu yükleri kıyı köylere yakacak olarak naklettiklerini ifade eder. Cuinet ise, Reji idaresi ve Amerikalı misyonerlerin birer buharlı gemisinin bulunduğunu belirtmiştir.²³⁴

17. yüzyılda kükürt ve güherçile madenlerinden elde edilen hammaddeler barut imalatında kullanılmak üzere bir gemi ile Erciş, Adilceviz ve Akdamar adasına gönderiliyordu. 18. Yüzyılın başlarında ise Tebriz Seferi'ne çıkan ordunun ihtiyaı olan zahirenin bir kısmının gemiler vasıtasıyla nakledildiği bilinmektedir. Van Gölü'nün Edremit, Erciş, Adilceviz, Ahlat iskelelerinden sebze-meyve; Tatvan ve Reşadiye iskelelerinden ise odun ve zahire naklediliyordu.²³⁵ Nakledilen zahire daha çok arpa, buğday, un ve bulgurdan oluşuyordu.²³⁶ Bunların yanı sıra 19. yüzyıl sonlarında Amerikalı misyonerlerin Van'da eğirme makineleri ve dokuma tezghlarına yaptıkları yatırımlar sonrası üretilen malların gl vasıtasıyla nakledildiği bilinmektedir.²³⁷

4.5. Osmanlı Dönemi'nde Van Gölü'nde Taşımacılık

Osmanlı Döneminde gölde yapılan ilk taşımacılık Kanuni Sultan Süleyman dönemindedir. Irakeyn seferi sırasında gölde kullanılmak üzere Mimar Sinan  kadırğa

²³² Yazıcı, H., Deniz, O. (2003). a.g.m., s.21.

²³³ Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.8.

²³⁴ Yapışıran, C.(2017). a.g.m., s.306.

²³⁵ Yapışıran, C.(2017). a.g.m., s.305-306.

²³⁶ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1411.

²³⁷ Yapışıran, C.(2017). a.g.m., s.306-307.

yapmakla görevlendirilmiştir.²³⁸ Evliya Çelebi'nin Van ve civarına seyahati esnasında -bu ziyaretin 17. yüzyıl ortalarında gerçekleştiğini biliyoruz- gölde bulunan 50 civarında geminin tüccarları kaleden kaleye taşıdığını yazdığından yukarıda bahsetmiştik.

Van Gölü'nde gemi inşa edilmesi İstanbul'dan alınacak izne tabiydi. 1566'da Hakkari Bey'i Zeynel, kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere bir gemi yaptırmak üzere izin istemiş, kendisine verilen izinle gemisini inşa ettirmiştir. Van'da odun taşıyan devlete ait gemilerin yetersiz kalması üzerine 1582'de Van halkının gemi inşa ettirmek için istediği izne merkezden olumlu yanıt gelmişti.²³⁹

Van Gölü'nde Kanuni Sultan Süleyman döneminde başlayan vapur işletme hem yerel halk hem de devlet eliyle bölgenin ticari faaliyetleri ve güvenliğinde yararlanılan bir yöntem olmuştur. Van ahalisinden olan Manok, gölde vapur işletme isteğini belirttiği dilekçesinde göl çevresinde bulunan Latron tuzlarının vergi gelirlerinin devlete yarar sağlayacağını belirtmiştir. Vanlı Manok'a verilen yanıtta buradan elde edilecek vergi gelirlerinin devlet için önemli olmadığı ifade edilmiştir. İlginç bir şekilde Van Gölü'nün küçük bir dere şeklinde olduğu ve üzerinde ufak tefek sandallar işlediği belirtilmiş ve Manok bunların doğru olmadığını söyleyerek yıllık 25.000 kuruş ödemeye hazır olduğunu ifade etmiştir.²⁴⁰ Vanlı Manok'a ne sebeple gölün küçük bir dere boyutlarında olduğunun söylendiği bilinmemektedir.

4.5.1. Van Gölü'nde Gemi İnşası

1723'te başlayan şark seferleri esnasında ordunun ihtiyacını karşılamak üzere Diyarbakir, Bitlis ve Mardin'den satın alınan zahirenin Tatvan iskelesine getirilerek buradan Van'a ulaştırılmasında hem zaman kazanılmış hem de nakil ekonomik olarak gerçekleştirilmiştir. Kara yoluyla yapılırsa bu nakliye için çok sayıda yük hayvanına, arabaya ve bunları kullanacak insan gücüne ihtiyaç vardı. Bunun yanında bölgenin coğrafi yapısı ve iklim koşulları da kara taşımacılığının zorlukları arasındaydı.²⁴¹

²³⁸ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1407.

²³⁹ Kılıç O. (1997). 16. ve 17. Yüzyıllarda Van (1548-1648), Van Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü, Van, s.286.

²⁴⁰ BOA, DH.MKT., 1341/49, 13.08.1883.

²⁴¹ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1407.

Şark seferleri sırasında zahirenin taşınması için gölde bulunan gemi sayısı 9-10, tekne sayısı ise 7'dir. Ancak bu gemi ve teknelerin tamamı taşımacılıkta kullanılmaya uygun olmadığından 10 yeni gemi inşa edilmesine karar verilmiştir.²⁴² Gemilerin inşasına nezaret etme görevi eski Azak defterdarı Hasan Ağa'ya verilmiştir.

“Sabık Azak defterdarı olub Van tarafında sefain inşasına memur Hasan zide mecideye hüküm ki Van tarafında olub Tebriz seraskeri vezirim Abdullah Paşa'nın maiyetinde olan tavaif-i askeriyenin ta'yinatı için Diyarbekir ve Mardin taraflarından mübayaa olunub Tatvan iskelesine nakl olunan zehayiri iskele-i mezbureden tahmil ve nakl etmek için bundan akdem on kıt'a sefain müceddeden inşa' ve iktiza eden kereste bahası ve mesarif-i saire için altı bin guruş verilib...”²⁴³

Bu görevlendirmede Tersane-i Amire'den gemi inşasında çalıştırılmak üzere biri kalfa ve biri kethüda olmak üzere 20 marangoz, biri kalfa olmak üzere 10 kalafatçı²⁴⁴ gönderilmiştir. Van'a gönderilen bu kalafatçı ve marangozların tamamı Müslümandı. Gemilerin inşa masrafı için her bir gemiye 600 kuruş olmak üzere 6000 kuruş Hasan Ağa'ya gönderilmiş, ancak bu meblağ yeterli gelmeyince 2000 kuruş daha gönderilmiştir. Gemi yapımı için gereken 35 kantar üstüğü, 150 kantar tel ve 35 kantar zift İstanbul'dan gemi vasıtasıyla Trabzon'a oradan da yük hayvanlarıyla Van'a gönderilmiştir. Yine gemi için gereken kereste ve diğer malzemeler bölgeden temin edilmiştir. Gemilerin yapımı tamamlandıktan sonra gemileri kullanacak gemiciler ve her gemide ikişer nefer olmak üzere 20 nefer gemici de İstanbul'dan gönderilmiştir.²⁴⁵ Van Gölü'nde 17. Yüzyılda işleyen gemi sayısının 50 olduğu düşünülürse bu dönemdeki gemi sayısının yetersiz olacağını söylemek mümkündür.

19. Yüzyılda da Van Gölü'nde işletmek üzere gemi inşa girişimleri olmuştur. 17 Ağustos 1894 tarihli tezkirede gölde işletilmek üzere iki vapur ile nakliye kullanılmak üzere üç şilebin Tersane-i Amire tarafından inşa edileceği ve inşa ve nakliye için gereken 12.400 liranın Hazine tarafından karşılanacağı belirtilmiştir.²⁴⁶ Bahriye Nezareti'nin bölgeye gönderdiği Yüzbaşı Halid Efendi, bölgede yaptığı incelemeler sonrası Van

²⁴² Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.7.

²⁴³ Genç, S. (2011). a.g.m, s. 1407.

²⁴⁴ Kalafat ahşap gemilerin tahta aralıklarının ziftle kapatılması. Kalafatçılar tersane halkından sayılır ve Acemi Oğlanlar arasından seçilirlerdi. Bkz. Sertoğlu, M. (1986). Osmanlı Tarih Lûgatı, Enderun Kitabevi, İstanbul, s. 168

²⁴⁵ Kılıç, O.(2019). a.g.m., s.7.

²⁴⁶ BOA, BEO, 416/31154, 21.08.1894.

Gölü’nde gemi işletmenin eşya nakli, asker sevkiyatı veya gözlem için kullanılabileceğini ifade eden bir tahriratını merkeze göndermişti. Bu tahriratta hükümetin Van Gölü’nde işletilmek üzere vapur inşa ettirmek istediğini ancak işin ehil olmayan kişilerce yapılması nedeniyle yaş kavak gibi kullanılamayacak ağaçların kullanıldığını belirtmiştir. Yapılan iki yelkenliden birinin 10 ay evvel dalgalar yüzünden dağılıp içindeki ticari eşyanın zarar gördüğünü, diğerinin ise yapıldığı andan itibaren su aldığı için kullanılamaz durumda olduğunu ifade etmiştir. Civardaki Ermeni köylerinde son sistem silah ve cephanelerin bulunduğunu rapor etmiştir. Bölgedeki asayişin sağlanması ve askeri ve ticari nakliyatın yapılabilmesi için acilen iki küçük vapurun yapılmasına gerek olduğunu ifade eden Yüzbaşı Halid Efendi, vapurların yapılmaması durumunda bölgenin asayişinin büyük yara alacağını belirtmiştir.²⁴⁷ Halid Efendi’nin tahriratına rağmen gölde işletilmek üzere vapur yapılması konusunda bir teşebbüsün olmadığını aynı yılın Aralık ayında benzer bir tahriratı İstanbul’a göndermesinden anlıyoruz. Van Gölü’nde kullanılan yelkenli gemilerin istenilen maksada ulaşmaktan uzak olduğunu belirterek iki küçük gemi inşa edilmesinin bölgenin çıkarları için gerekli olduğunu ifade etmiştir.²⁴⁸

4. 6. Van Gölü’nde Vapur İşletme

4.6.1. Özel Teşebbüsün Faaliyetleri

Özel teşebbüsün gölde taşımacılık yapma girişimleri de söz konusuydu. 19. Yüzyılda İstanbul tersanelerinde edindikleri tecrübelerle Van Gölü’nde gemi yapımına teşebbüs etmişlerdi.²⁴⁹ Osmanlı vatandaşı olan Maarif Nezareti memurlarından Artin Sarrafyan ve Kavafyan Abraham’ın Van Gölü’nde kırk yıllığına taşımacılık yapmaları için gölde yolcu ve eşya nakletmek ve eşya yüklü mavnaları çekmek için bir şirket kurmalarına izin verilmiştir.²⁵⁰ Van valisi Hamid Paşa bu vapur şirketinin maksadının gölde taşımacılık yapmaktan ziyade olduğu düşüncesiyle Van Gölü’nde nakliyatın devlet tarafından yapılması için Harbiye Nezareti’ne müracaatta bulunarak vapur tahsis edilmesini istemiştir. Hatta vapurların tonajının kırk, seksen ve yüz olmasının münasip olacağını ifade etmiştir. Paşanın bu isteği Dahiliye Nezareti’nce de yerinde bulunmuş ve Harbiye Nezareti bir

²⁴⁷ BOA, BEO, 2803/210193, 28.09.1906.

²⁴⁸ BOA, BEO, 2803/210193, 01.12.1906.

²⁴⁹ Yapıştırın, C.(2017). a.g.m., s. 308.

²⁵⁰ Artin Efendi’nin bu şirket için gerekli kaynağı sağlamak amacıyla Ermenilerden destek istediği ve bu teşebbüsün Ermeni ayrılık hareketleri ile bağlantısı olduğu yönünde düşünceler mevcuttur. Aslan, T. (2016). “Hamid Paşa’nın Van Valiliği”, OTAM, s. 215.

vapur tahsis etmiştir. Bu vapur bölgenin ihtiyacı olan malzemelerin naklini kolaylaştıracak, dolayısıyla da bölgedeki şehirlerin idare edilmesine de katkı sağlamış olacaktır.²⁵¹

İmtiyaz sahiplerinin bir ay içerisinde kefalet akçesi olarak 500 Osmanlı altını bankaya yatırması gerektiği, aksi halde imtiyazın iptal olacağı bildiriliyordu. Ayrıca gölde vapur işletmek için gereken yerlere masrafları kendilerine ait olmak üzere yerleri devlet tarafından belirlenecek olan iskele ve ticari malların konulacağı binalar inşa etmeyi taahhüd etmeleri isteniyordu. Bunun yanı sıra nakliyenin düzenli bir şekilde yapılabilmesi için gerekli vapurların işletileceğinin de imtiyaz sahiplerince taahhüd edilmesi bekleniyordu.

Ortaklardan fermanın verilmesinden sonra iki yıl içerisinde göl sahilinde bulunan noktalardan hiç olmazsa dört yerde iskele inşasına başlanarak altı ay içerisinde bitirilmesi isteniyordu. Ardından bu iskeleler arasında düzenli bir şekilde yolcu ve eşya nakli için en azından iki vapurun işletilmeye başlanması talep ediliyordu. İnşaatlar için gereken arazilerin imtiyaz sahiplerince satın alınacağı, bunlar arasında devlet arazisi olması durumunda ise bedelsiz olarak bırakılacağı karara bağlanmıştı.

Ülkenin çeşitli yerlerinden gelecek olan taş, kereste, demir, maden kömürü, makine ve diğer malzemelerin imtiyaz süresince dahili gümrük vergisinden muaf tutulacağı da belirtiliyordu. Avrupa'dan getirilmesi gereken alet, edevat ile vapurlar ve makineler ise her yeni inşaat için bir defalığına gümrük resminden muaf tutulacaktır. Ayrıca imtiyaz süresinin sonuna dek imtiyaz sahiplerinin burada işletecekleri vapurlardan elde edecekleri gelirlere herhangi vergi alınmayacağı garantisi verilmişti. Bunların yanında hükümetin kendi ihtiyacı için gölde vapur işletme hakkını saklı tuttuğu ifade edilmişti. Fermanın verilmesinden bir yıl sonra başlamak suretiyle imtiyazın bitimine dek Nafia Nezareti'ne yıllık 120 Osmanlı lirası verilmesi ve hükümet ile imtiyaz sahipleri arasındaki bir ihtilafın Şura-yı Devlet'te çözümleneceği belirtilmiştir.²⁵²

İmtiyaz sahipleri işlettikleri vapurları üç aydan daha fazla tatil ederse ya da hükümet tarafından vapur işletilmesinin istendiği yerlerin bildirilmesinden itibaren bir yıl içerisinde buralarda vapur işletilmeye başlanmazsa imtiyaz fesh olunur. Vapur işletilmeye

²⁵¹ Aslan, T. (2016). a.g.m., s.215.

²⁵² BOA, İ.MMS., 163/2967, 27.05.1880.

başlandıktan sonra Hükümet-i Seniyye adına teslim edilecek posta çantaları ve denklere imtiyaz sahipleri tarafından ücretsiz taşınacaktır. Daha önce Van Gölü'nde yelken veya kürek vasıtasıyla sefer yapan kişiler işlerini yapmaya devam edecekler ve imtiyaz sahipleri bu kişileri işlerini yapmaktan alıkoymak gibi bir hakka sahip değildir. Kurulacak şirketin merkezi İstanbul olacak, Van'da bir şubesi bulunacaktır. Heyet üyelerinin tamamı Osmanlı vatandaşı olacak şirketin vapurları Osmanlı bayrağı ile sefer yapacaktır.²⁵³

İmtiyaz şartnamesinde vapurlar için yapılacak iskelelerin haritalarının fermanın verilmesinden sonra bir buçuk yıl içerisinde Nafia Nezareti'ne takdim edilmesinin mecbur olduğu belirtilmiştir. Şirketin taşımacılığa başlamasından sonra birinci sınıfta yani salonda seyahat eden her bir yolcudan kilometre başına 20 para, ikinci sınıfta yani kamarada seyahat eden her bir yolcudan kilometre başına 10 para ve üçüncü sınıfta yani güvertede seyahat eden her bir yolcudan yine kilometre başına 5 para alınacağı, 7 yaşına kadar olan çocukların ücretsiz, 7 ila 12 yaş arasının ise yarı ücretle seyahat edeceği karara bağlanmıştır. Taşınacak hayvanlardan alınacak ücret tarifesi ise şöyledir: Deve, sığır ve at 20 para; ester (katır), dana ve hıncır 10 para; koyun, keçi ve kelb 5 para; kaz ve hindi 2 para; tavuk ve ördek ise 1 para. Bunların dışında vapur veya mavnada taşınacak her türlü eşya, kereste, maden, taş, kum, gübre vb. malzemeden 20 para alınacağı belirtilmiştir.²⁵⁴

İmtiyaz sahipleri daha sonra mukavelename şartlarına uygun olarak bir şirket kurma hazırlıklarına başlamış ve Van Gölü Şirket-i Osmaniyesi adıyla bir şirket kurarak, şirketin nizamnamesinin taslağını hazırlamışlardır.²⁵⁵ Nizamname şirketin adı, kuruluş şekli ve müddeti; şirketin sermayesi ve hissedarların ödeyecekleri miktarı; şirketin idaresi ve hissedaran cemiyeti umumiyesi başlıklı dört bölümden oluşmuştur. Şirketin adı yukarıda da bahsettiğimiz üzere Van Gölü Şirket-i Osmaniyesi'dir. Şirket kırk yıllığına kurulmuştur. Şirketin sermayesi 55.000 Osmanlı lirası olacaktır. Her birinin ederi 11 Osmanlı lirası olacak 5.000 hisse senedi hazırlanmış ve bunların 4.500 tanesinin satılması planlanmıştır.²⁵⁶

Hazırlanan bu nizamnamenin yürürlüğe girmesi için onaylanması gerekmektedir. Bu amaçla Şura-yı Devlet'e sunulan nizamname, görüşü alınmak üzere Nafia Nezareti'ne

²⁵³ BOA, İ.MMS.,163/2967, 04.02.1879.

²⁵⁴ BOA, İ.MMS., 163/2967, 04.02.1879.

²⁵⁵ BOA, Y.A.RES, 12/20, 30.06.1880.

²⁵⁶ BOA, Y.A.RES, 12/40, 12.01.1880.

havale edilir. Anlaşılan odur ki Nafia Nezareti nizamnamede bir takım değişiklikler yapmıştır. İmtiyaz sahipleri yapılan değişikliklerden haberdar edilmedikleri gerekçesiyle itiraz ederler. Ancak incelemelerin henüz nihayete ermemesi nedeniyle kendilerine yanıt verilmez. Bu sefer imtiyaz sahipleri, nizamnamenin onaylanmasının gecikmesi dolayısıyla zarara uğrayacakları ve uğrayacakları zarar gerekçesiyle devlete protesto çektiler. Çekilen protesto sonrası mukavelenamenin on yedinci maddesi gereği, imtiyaz sahiplerinin mukavelenin imzalanmasından sonra on ay içerisinde bir nizamname hazırlayarak bunu devletin onayına sunmaları gerektiği belirtilmişti. Mukavelenin imzalanmasının üzerinden henüz üç aylık bir zaman bile geçmemişken zarara uğrayacaklarını iddia etmelerinin doğru olmadığı ortadadır. Yapılan incelemeler sonrasında nizamnamenin devlet açısından uygun olduğu değerlendirilmiştir. Aslında imtiyaz ve nizamname ile ilgili her şeyin normal seyrinde olduğunu söylemek mümkündür. Nafia Nezareti'nde itirazla ilgili yapılan değerlendirmeler sonucu, imtiyaz sahiplerinin nizamnamesinin onaylanmaması ve işe başlamamış olmaları yüzünden zarar etmemeleri için nizamnamenin bir an evvel incelenip onaylanması gerektiği ile ilgili bir görüş çıkmıştır.²⁵⁷

Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan'ın kurdukları şirket vasıtasıyla Van Gölü'nde taşımacılık yapma istekleri ve bu konudaki girişimlerinin kimi zaman kendi acelecilikleri kimi zaman da devletin tutarsızlığı dolayısıyla sekteye uğradığını söylemek yanlış olmaz. Çünkü Nafia Nezareti bir an önce bitirilsin ve işe başlansın şeklindeki görüşü sonrasında nizamnamenin uygun olmadığı ve şirketin işe başlayamayacağı yolunda görüş bildirmiştir. İmtiyaz sahiplerinin bir türlü işe başlayamamaları sonrası Van valisi İstanbul'a bir arz göndererek, Artin ve Abraham Efendilerin Van Gölü'nde vapur işletecekleri yolunda bir takım söylentilerin olduğunu ve bu hususta bazı girişimlerde de bulduklarını belirtmiş, henüz işe başlanmamış olması dolayısıyla bölgenin zarara uğrayacağından söz ederek Van Gölü'nde vapur işletilmesinin başlaması yolunda istekte bulunmuştur.²⁵⁸

Tüm bu gelişmeler ve girişimlere rağmen işlemler bitmemiş ve nizamname bir türlü onaylanmamıştır. İmtiyaz sahipleri Nafia Nezaretine yeni bir arz göndermiş ve bu arzda nizamnamenin onaylanmaması nedeniyle işe başlayamadıklarını tekraren ifade etmişlerdir. Onay beklerken hazırlık olması açısından bir takım iş bağlantıları kurduklarını ve işe başlayamamaları yüzünden devletin gözünde sözlerini tutamamış duruma düştüklerini,

²⁵⁷ BOA, Y.A.RES, 6/18, 31.05.1880.

²⁵⁸ BOA, Y.A.RES, 12/40, 12.01.1880.

fakat bu durumdan dolayı sorumlu tutulmamaları gerektiğini belirtmişlerdir. Bu konu, Nafia Nazırınca Sadrazama bildirilir. Bu arz, Nafia'dan gelen tezkere ve nizamname taslağı 4 Ağustos 1880'de padişaha sunulur. Durum incelenmiş ve nizamnamenin onaylanmasının Nafia Nezareti'nin yetkisinde olduğu belirtilmiştir. Bu süreçte yazılan birkaç tezkereden anlaşılan odur ki bu nizamnamenin onaylanması sürecinin uzaması Nafia Nezareti'nden kaynaklanmaktadır.²⁵⁹

Aradan geçen iki yıllık süre zarfında Nafia Nezareti'nin nizamnameyi onaylamaması hükümetin konuyu sürüncemede bırakmak istediğini düşündürmektedir. Nafia Nezareti'nin nizamnameyi tasdik etmemesi sonucu vapurlarını faaliyete sokamayan imtiyaz sahipleriyle hükümet arasındaki bu ihtilafın daha önce imzalanan mukaveleden kaynaklandığı anlaşılıyor. Artin ve Abraham Efendiler, imtiyazın başlamasından bir yıl sonra imtiyaz süresinin sonuna kadar her yıl Nafia Nezareti'ne 120 Osmanlı lirası vermeyi taahhüd etmişlerdi.²⁶⁰ Ancak bu parayı ödememişlerdi. Kendi sorumluluklarını yerine getirmedikleri halde devleti devamlı surette sıkıştırmalarının kasıtlı olduğu düşüncesini doğurmaktadır.

Bu konu Nafia Komisyonu'nda incelenmiş ve komisyonun görüşleri doğrultusunda hazırlanan rapor ilgili kurumlara iletilmiştir. Komisyon, imtiyaz sahiplerinin Nafia Nezareti'ne ödemeyi taahhüd ettikleri parayı ödememelerinin sebebi olarak şirketin kuruluş nizamnamesinin onaylanmamış olması olduğunu değerlendirmiştir. Bu doğrultuda komisyonun kararı bahsi geçen nizamnamenin bir an evvel onaylanması gerektiği yolunda olmuştur. Ancak aynı yılın Ağustos ayında nizamnamenin hala onaylanmadığını 16 ve 25 Ağustos 1881 tarihli tezkerelerden anlıyoruz. Aslında imtiyazın onaylanmama sebebi bölgenin durumundan kaynaklanıyordu. Bu da başka sorunlara sebep olmuştur.²⁶¹

Artin Sarrafyan'ın 18 Mart 1882 tarihinde verdiği dilekçede aldıkları imtiyazın hükümleri gereği hazırlanan nizamnamenin tasdiki durumunda işe başlayabileceklerini, aksi halde gecikmeden dolayı zarara uğramasının göz önünde bulundurulmasını talep etmiştir.²⁶² Tüm bu gayretlere rağmen Van Gölü'nde vapur işletilmesi işi uzun süre sürüncemede kalmıştı. 1888'deki bir Meclis-i Vükela mazbatasında Van valiliğinden

²⁵⁹ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s.479.

²⁶⁰ BOA, Y.A.RES, 12/40, 13.03.1881.

²⁶¹ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s.480.

²⁶² BOA, Y.A.HUS, 169/141, 18.03.1882.

vilayette bir şose yol yapılması ve Van Gölü'nde vapur işletilmesi yönünde bir istek geldiği belirtilmiştir. Bu isteğin incelendiği mazbatada olayın geçmişinden bahsedilerek aradan geçen zamana rağmen işe başlanmadığına ancak, imtiyazın hala Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan'a ait olduğu vurgulanmıştır. Bu arada bahsi geçen imtiyaz fermanında devletin ihtiyacı halinde Van Gölü'nde vapur işletme hakkına sahip olduğundan yola çıkılarak gölde yolcu ve eşya nakli için hükümet tarafından iki vapur işletilmesi gündeme gelmiştir.²⁶³

Bütün bu olaylardan sonra gölde devlet tarafından vapur işletilmesi ile ilgili girişimlerde bulunması yolunda bir karar alındığı anlaşılmaktadır. 28 Mayıs 1899 tarihli bir belgede Artin ve Abraham Efendilere kırk yılına vapur işletme imtiyazı verilmiş ise de bölgedeki durum nedeniyle bu imtiyazın ertelenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca şirketin nizamnamesinin onaylanmadığı vurgulanarak Van Gölü'nde İdare-i Mahsusa'nın bir şubesi olmak üzere bir tersane kurularak vapur inşa edilmesi ile ilgili bir iradenin yayımlandığı ifade edilmiştir.²⁶⁴ Bu yeni durum yeni bir sorunu da beraberinde getirmişti. Çünkü imtiyaz sahipleri, geçen zaman zarfında bu iş için bir takım yatırımlarda bulduklarını ifade ederek bu yeni gelişme neticesinde yatırımlarının boşa gittiğini ve uğradıkları zararın tazmin edilmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Aslında bu devlet tarafından da değerlendirilen bir husustu. Aynı tarihli belgede imtiyaz sahibi olan Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan'dan hukuka uygun bir senet alınması ve imtiyazın iptalinden doğan masraflar için Artin ve ortağına bir miktar ödeme yapılmasının uygun olacağı ifade edilmişti. Ortaklardan hayatta olan Artin Efendi, imtiyazın ertelenmesi üzerine başlangıç olarak yaptıkları masrafın 95.000 kuruş olduğu söylemiştir. Kendisiyle yapılan görüşmelerde bunu 40.000 kuruşa indirmesi istenmiş ancak bu imtiyaz sahibi tarafından kabul görmemiştir.²⁶⁵ Artin Efendi ödemenin 95.000 kuruş olarak yapılmasında ısrarcıdır. Verdiği dilekçesinde kendisine fermanla taşımacılık imtiyazı verildiğini daha sonra bu imtiyaz hakkının iptal edilmesi ile düştüğü perişan durum nedeniyle ödeme yapılmasını istediğini belirtmiştir. Masraflarını Nafia Nezareti'ne bildirdiğini 95.000 kuruşluk masrafın 40.000 kuruş olarak tazmin edilmek istendiğini ifade eden Artin Efendi, yaptığı masrafın aynıyle iadesini talep etmektedir.²⁶⁶

²⁶³ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s.481.

²⁶⁴ BOA, Y.A.RES, 100/26, 25.02.1899.

²⁶⁵ BOA, Y.A.RES, 100/26, 25.02.1899.

²⁶⁶ BOA, Y.A.RES, 100/26, 30.03.1899.

İsteği değerlendirmeye alınan Artin Sarrafyan'ın dilekçesi Nafia Meclisi'nde incelenmiş ve hazırlanan tezkerede, imtiyaz sahiplerine 11 Kasım 1879'da imtiyazın verildiği ve bahsi geçen kişiler de bunun üzerine bir anonim şirket kurmaya hazır olduklarını ifade ederek 500 liralık kefalet akçesi verdiklerine dikkat çekilmiştir. Bu kefalet akçesinin iade edilmemiş olması dolayısıyla imtiyazın hala imtiyaz sahipleri lehine geçerli olması gerektiği değerlendirilmiştir. Bunun yanında devletin gölde iki vapur işletme kararından bahsedilerek bu yolda yapılan çalışmalar ile ilgili bilgi verilmiştir. İmtiyaz sahiplerinin şirket kurup teminat akçesi verdikleri ve nizamnamelerini sundukları halde bu nizamnamenin onaylanmaması nedeniyle işe başlayamadıkları ve dolayısıyla haklı oldukları vurgulanmıştır. Zararları için kendilerine ödeme yapılması gerektiği belirtilmiş, bahsi geçen kişiler tarafından 95.000 kuruş sarf edildiğinin iddia edildiğini bunun 40.000 kuruşa indirilmesi teklifinin kabul edilmediği açıklanmıştır.²⁶⁷ Bu görüşler kademe kademe padişaha dek iletilmiştir. Hükümet ile Artin Sarrafyan arasında geri ödenecek para ile ilgili görüşmelerin uzun sürdüğü ve bunun en üst düzeyde ele alındığı anlaşılmaktadır. 28 Mayıs 1899 tarihli bir tezkerede konunun Dahiliye, Harbiye, Adliye, Bahriye, Maliye, Nafia, Evkaf ve Ticaret nazırları ile Şura-yı Devlet Reisi, Serasker, Sadaret Müsteşarı ve Tophane Müşirinin katılımıyla bir Meclis-i Mahsus oluşturularak görüşüldüğü bu durumu açıkça ortaya koymaktadır.²⁶⁸ Bu tezkerede Artin Efendi ile 50.000 kuruşluk bir tazminat miktarında uzlaşıldığını da belirtiyor. Bu son durum devletin göl üzerinde vapur işletmesi ile ilgili en büyük engelinin de ortadan kalktığı anlamına geliyordu. Varılan uzlaşma neticesinde Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan'a verilen imtiyaz iptal olmuştur. Bu da devletin Van Gölü'nde taşımacılık yapması ile ilgili olası tüm sorunların çözüme kavuştuğunun göstergesi olmuştur.

Ancak bilinmeyen bir sebeple Artin Efendi'ye söz konusu 50.000 kuruşun ödenmediğini biliyoruz. Çünkü 1901 tarihinde yaptığı bir başvuruda kendisine vaad edilen 50.000 kuruşun iki yıldır ödenmediğini ifade ederek ödemenin yapılmasını talep etmiştir.²⁶⁹

Van Gölü'nde özel teşebbüs tarafından vapur işletilmesi ile ilgili tek istek Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan'a ait değildi. Devletin taşımacılık yapmak üzere karar

²⁶⁷ BOA, Y.A.RES, 100/26, 25.02.1899.

²⁶⁸ BOA, Y.A.RES, 100/26, 28.05.1899.

²⁶⁹ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s.482.

aldığı 1899 yılında Dahiliye Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen bir yazıda devlet tarafından vapur işletilmesi ile ilgili çıkan iradeye rağmen henüz işe başlanmamış olduğu vurgulanarak Van Vilayeti'nden 1 Mayıs 1899 tarihinde gelen bir tahriratta göldeki taşımacılığın askeri ve mülki noktadan faydalı olacağını belirtildiği ifade edilmiştir. Tahriratta ayrıca göldeki kayıkların Ermeniler tarafından işletildiği ve esirlerin çoğunun adalarda gizlenmesine sebep olması dolayısıyla gölün güvenliğinin sağlanamadığı belirtilmiştir. Muş ve Bitlis'ten Van'a asker sevkinin on günü bulması ve nakliyatın kolaylaşması için Karçıkan yolunun inşa edilmesi gerektiği ve bunun için 30.000 liraya ihtiyaç olduğu ve göldeki çeşitli sıkıntıların giderilmesi için ise yıllık 14.000 liradan fazla paranın gerektiği ifade edilmiştir. Yaşanan sıkıntıların giderilmesi için gölde vapur işletilmesinin gerektiği ve bu konuda Şeyh Abdullah Efendizade Mehmet Sıddık Efendi'nin taşımacılık yapmak için dilekçe verdiği vurgulanıyordu. Mehmet Sıddık Efendi'nin otuz metre uzunluğunda on metre genişliğinde yeni bir vapuru Trabzon üzerinden Van'a nakledebileceği, ihtiyacı olacak kömürün bölgeden sağlanabileceği yazılmıştı. Bunun yanında devletin vapur işletebilmesi için sekiz-on bin liralık bir masrafla iki vapur getirtmesi gerektiği vurgulanarak ya devletin bu işe girişmesi ya da Mehmet Sıddık Efendi'ye izin verilmesi isteniyordu.²⁷⁰ Ardından vilayetten gelen bir telgrafta sahile yanaşmayan bir geminin birkaç gündür Van Gölü'ndeki Erciş-Bargiri kazaları arasında dolaştığının haber verildiğini ve bu durumun gemidekilerin bazı tehlikeli kişileri karaya çıkarmak için fırsat kolluyor olabileceklerini düşündürdüğünden gölde mutlaka bir geminin bulundurulmasının gerekli olduğu ifade ediliyordu.²⁷¹

1914 yılında Terzibaşyan Avidisi adlı bir Ermeni birkaç arkadaşı ile birlikte Van Gölü'nde vapur işletmek için ruhsat isteyerek Rusya'dan getireceği alet ve teçhizatın gümrük resminden muaf tutulması için istida vermiştir.²⁷² Ardından Van Vilayeti'nden Dahiliye Nezareti'ne durumu açıklayan bir tahrirat gönderilmiştir. Burada aslında hükümetin gölde işlemesi için bir vapur satın aldığından fakat bir vapurun dört vilayet ve göl çevresindeki yerleşim yerlerinin ihtiyacı için yetersiz olduğu vurgulanmıştır. Vilayet Terzibaşyan Avidisi'nin gölde taşımacılık yapmak için imtiyaz değil, ruhsat istediğini vurgulayarak bu hayırlı isteğin vilayetçe uygun bulunduğunu ifade etmiştir.²⁷³ Dahiliye Nezareti'nden vilayete verilen cevapta kazanılmış hak olarak değerlendirilmemesi

²⁷⁰ BOA, DH.MKT., 2209/99, 28.05.1899.

²⁷¹ BOA, DH.MKT., 2235/73, 17.08.1899.

²⁷² BOA., DH.İD., 59/80, 1914.

²⁷³ BOA., DH.İD., 59/80, 15.07.1914.

gerektiği ifade edilerek Terzibaşıyan Avidisi Efendi'ye Van Gölü'nde vapur işletmesi için izin verildiği, vergi konusunun da Maliye Nezareti'ne bildirildiği belirtilmiştir.²⁷⁴ Maliye Nezareti'nden verilen cevapta ise getirilecek vapurun gümrük vergisinden muaf tutulmasının mümkün olmadığı ilgililere bildirilmiştir.

Görüleceği üzere Van Gölü'nde vapur işletilmesi bölgenin ticaretinin ve idaresinin kolaylaşması ve asayişinin sağlanmasında önemli bir yer tutmuştur. Bölgedeki yöneticiler konunun idari ve asayiş kısmıyla ilgilenirken, yerel halk daha çok ticari kısmıyla ilgilenmiştir. Özel teşebbüs konusunda istekli olanların genelde Ermeniler arasından çıkmasının hem ticari hem de bölgede yaşayan Ermenilerin çokluğu ve dönemin siyasi durumu nedeniyle olduğunu düşündürüyor.

4.6.2. Osmanlı Devleti'nin Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri

Osmanlı Hükümeti, devlet adına Van Gölü'nde taşımacılık yapmak ve vapur imal etmek için bir tersane inşasına başlamak, göl çevresindeki yerleşim yerlerinin güvenlik, ulaşım ve ticaret işlerinin yürütülmesi ve Van Gölü çevresindeki maden yataklarını işletmek amacındaydı. Bunun için Ereğli madeninden bir mühendis görevlendirilmesi istenmişti.²⁷⁵

Sultan Abdülhamit Dönemi'nde Ahmet Şakir Paşa 15 Eylül 1896'da Van'a bir ziyaret yapmıştır. Teftiş maksatlı yaptığı bu ziyarette Paşa, Van Gölü'nde gemi işletilmesi meselesini inceledi. Bu konu ile ilgili Paşa'nın fikri vapurların temin edilip bunları gölde işletmek için tüccarların teşvik edilmesi yönündeydi. Van Gölü'nde vapur işletilmesi halinde Van ve Bitlis vilayetlerinin zirai ve ticari faaliyetlerinin ilerleyeceğini ve bunun yanında Bargiri'de çıkan petrol madeninin vapurlarla sevk edilmesinin mümkün olacağını düşünüyordu. Ayrıca Van, Bitlis, Erzurum ve Muş vilayetlerinin asayişine katkı sağlayacağı, bu asayişin sağlanmasının da Erciş, Ahlat, Adilcevaz ve Tatvan'ın ticaretini geliştireceğini değerlendiriyordu. Bu katkıların yanında 20 gün süren İran-Trabzon kervan yolunun vapur işletilmesi halinde 6 gün kısılacağını düşünen Ahmet Şakir Paşa, tüm bu düşüncelerini içeren bir layiha hazırlayarak İstanbul'a gönderdi. Şakir Paşa'nın gönderdiği layihanın Bahriye Nezareti'nde incelenmesi sonucunda Van Gölü'nde gemi işletilmesine

²⁷⁴ BOA., DH.İD., 59/80, 30.07.1914.

²⁷⁵ Mercan, S. (2000). "Osmanlı Dönemi'nde Van Gölü'nde Nakliye ve Ulaşım", Tarih ve Toplum Dergisi, Aralık sayısı.

karar verildi. İşletilecek gemiler Tersane-i Amire'de yapılacak ve Trabzon üzerinden Van'a nakledilecekti.²⁷⁶

Şakir Paşa'nın raporunun Dahiliye Nezareti'nde incelenmesiyle mevcut ormanların muhafazasının yanında yeni ormanların yetiştirilmesi, bölgede bulunan maden kömürü, petrol gazı ve madeni sular gibi ihtiyaç duyulan doğal kaynakların kullanılabilmesi; maaşları vilayet tarafından karşılanacak maden mühendislerinin bölgedeki madenleri incelemesi, bölge hayvanlarının ıslah edilerek ihrac edilebilecek hale getirilmesi ile ilgili bilgilere dikkat çekilmiştir. Şakir Paşa'nın ayrıca Erzurum ve Erzincan'da orman ve koru kalmadığına dikkat çekerek bölge halkının ağaç dikmeye teşvik edilmesi ile ilgili önerilerine vurgu yapılmıştır.²⁷⁷ Bu rapordan da anlaşılacağı üzere bölgedeki yer altı kaynaklarının incelenmesi, civar vilayetlerdeki eksiklerin giderilmesi ile ilgili bir takım ihtiyaçlar söz konusudur. Bunların tamamlanması ve korunmasında bölgedeki taşımacılığın katkı sağlayacağı muhakkaktır.

Bölgeyi teftiş eden Şakir Paşa, tedkiki sırasında Erzurum civarında incelenmesi gereken kömür madenleri olduğunu, ayrıca bölgede petrol gazı sızıntısı olduğu fark edildiğinden bunların araştırılması ile ilgili raporunda Erzurum, Erzincan ve Mamüretü'l-Aziz'in kömür ihtiyacının çokluğundan bahsederek bir heyetin gönderilmesini talep ediyordu.²⁷⁸ Şakir Paşa'ya ve Van vilayetine gönderilen yazıda kurulacak olan İdare-i Mahsusa Vapur Şubesi'nin ihtiyaç duyacağı kömür ve demirin bölgedeki Havan(?) kömür madeninden elde edilebileceğini ve bahsi geçen madenin de sahilden 24 km uzaklıkta olduğu belirtilmiştir. Bu madenin incelenmesi için Ereğli madenlerinden bir mühendisin bölgeye gönderilmesi ile ilgili nezaretlerle yazışıldığı, bu mühendisin yanında, heyete maden rezervini incelemek üzere Mösyö Kalan adlı bir mühendisin de katılacağı bildirilmiştir.²⁷⁹

Yapılacak vapur ve dubalar ile inşa edilecek tersane ve iskeleler için 16.030 liraya gerek olduğu ve bu paranın 7000 lirasının bölgeden karşılanacağı belirtilmiştir. Paranın geri kalan kısmının istikrazla sağlanabileceğinin ifade edildiği mazbata, 18 Ekim 1896'da

²⁷⁶ BOA, A.MKT.MHM., 721/17, 06.03.1896.

²⁷⁷ BOA, A.MKT.MHM., 721/17, 23.06.1896.

²⁷⁸ BOA, A.MKT.MHM., 721/17, 23.08.1900.

²⁷⁹ BOA, A.MKT.MHM., 721/17, Tarihsiz.

hazırlanır. Mazbatanın yanı sıra Van Gölü için yapılacak gemilerin teknik özelliklerinin anlatıldığı bir keşif defteri de Tersane-i Amire İmalat Dairesi'nce hazırlanmıştır.²⁸⁰

Devlet Van Gölü'nde gemi işletme meselesine sıcak bakmaktadır. Ancak, burada işletilecek gemilerin Osmanlı Devleti'nde yapılması teknik olarak mümkün değildir. 3 Nisan 1900 tarihinde Bahriye Nazırı tarafından Van Gölü'nde işletilmek üzere Londra'dan sipariş edilen geminin özellikleri ve maliyeti hakkında bilgi verilmiştir. 80 adım uzunluğa, 22 adım genişliğe ve 10 adım derinliğe sahip geminin kapasitesi 140 tondur. Bu vapur 3.250 İngiliz lirasına yaptırılmıştır. Londra'dan Trabzon'a nakliye ve sigorta masrafı 250; tekne, makine ve kazanın Van'da birleştirilmeleri için 1000 ve Trabzon'dan Van'a nakli için gereken miktar ise 850 lira olacaktır. Geminin tüm bu masraflarla Van'a ulaşması için 5.350 sterlinlik bir maliyeti söz konusudur. Bunun yanında bölgede inşa edilecek iki yelkenliden bahseden nazır, bu ikisinin maliyetinin 2.400 Osmanlı lirası olacağını ifade etmiştir.²⁸¹ Yaptırılması düşünülen bu geminin akıbetinin ne olduğu ile ilgili bir belgeye rastlanılmamıştır. Ancak dört yıl sonra başka bir geminin yaptırılmasının talep edildiği göz önünde bulundurulursa bu geminin alınmadığı düşünülmektedir.

Van vilayeti gölde devlet adına vapur işletilmesi konusunda oldukça isteklidir. Bu hususta Van Valisi Tahir Bey Sadaret'e gönderdiği şifreli telgrafta, Van Gölü'nde işleyen kayıkların rüzgarın esmesine bağlı olduğunu belirterek bazen bu sebeple buldukları yerlerde kalmaya mecbur olduklarını ifade etmektedir. Valinin telgrafında çok sık olmasa da eşkıyaların kayıklar vasıtasıyla göle çıktıklarından ve karaya yanaşarak güvenliği tehlikeye soktuklarından bahsedilmektedir. Eşkıyaların kayıklarla takibinin mümkün olmadığını belirten Tahir Bey, Karadeniz'de işleyen gemiler gibi iki gemi yapılmasının düşünülmüş olduğunu belirtmektedir. Tasarlanan bu gemileri yapabilecek ve işletebilecek kimselerin bulunduğunu ifade eden vali, bu gemileri yapabilmek için 26.000 kuruşa ihtiyaçları olduğunu ifade etmektedir. Bu gemilerin yapılması halinde şimdiye kadar Ermenilerin kontrolündeki Van Gölü'nün düzene ve güvene kavuşacağından bahsetmektedir.²⁸²

²⁸⁰ Tızlak, F. (2000). "Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri(1879-1907)", Belleten, C. LXIV, S. 240, s. 483.

²⁸¹ BOA, BEO, 1471/11320, 03.04.1900.

²⁸² BOA, BEO, 2401/180051, 03.08.1904.

Yukarıda bahsedilen eşkıya hareketlerinin somut bir örneği olarak, Talori'den gelen biri yabancı 22 kişinin Bitlis Tatvan'dan kayığa binerek hareket ettikleri ve içlerinde Pervari Kazası'nın merkezi olan Hashir Kasabası'ndan Ömer Bey adlı bir Kürt'ün de bulunduğu ile ilgili olarak Van valiliğinden Dahiliye Nezareti'ne bir telgraf gönderilmiştir. Dahiliye Nezareti'ne gelen bu eşkıya bilgisi sonrasında daha önce Van Gölü'nde işletilmesi için iki vapurun satın alınması hakkında verilen irade hatırlatılarak bahsi geçen bu vapurun yakın zamanda Van'a ulaşması sağlanırsa göldeki asayişin temin edileceği belirtilmiştir.²⁸³ Görüleceği üzere Van Gölü'nde vapur işletilmesinin ekonomik boyutundan belki de daha önemlisi güvenlik boyutudur. Çünkü gölde çok sayıda özel kayık işletilmektedir. Ancak bölge idarecilerinin bu kayıklardaki kişileri denetleyebilecek herhangi bir taşıtı olmadığı için asayiş daima tehdit altında kalmaktadır.

Van Gölü'nde yapılacak nakliyat, ticaret ve bölgenin güvenliğinde kullanılmak üzere iki gemi inşası ile inşa masrafı olan 26.000 kuruşun harcanması için izin isteyen Van Vilayeti'nin isteğinin Meclis-i Vükela'da incelendiği ve bu isteğin bölge için faydalı olacağı kararına varıldığı Sadaret tarafından Dahiliye, Ticaret ve Nafia nezaretlerine bildirilmiştir. Söz konusu 26.000 kuruşun bölgedeki Ziraat Bankası tarafından, belediye meclisine verilerek yapılmak istenen gemilerin ilgili meclis adına yapılarak işletilmesi ve elde edilecek hasılatın 26.000 kuruş geri ödeninceye kadar Ziraat Bankası'na verilmesi ile alakalı kararın tebligatla bildirilmesi emri verilmiştir.²⁸⁴

Ziraat Bankası'na 26.000 kuruşluk ödeme ile ilgili telgraf gönderilmiştir. Banka Ticaret Nezareti'ne gönderdiği yazıda birkaç yıldır askeri ihtiyaçlar için bankadan alınan paraların ödenmemiş olması nedeniyle şubenin nakde olan ihtiyacının artmış olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca Van ve civarındaki zirai alanların sulanması için belediye tarafından idare edilen Keşiş Gölü ve Şamran Kanalı Suları'nın müzayede yoluyla satıldığı ve bundan elde edilen 70.000 kuruş gelirin ileride kullanılmak üzere bankada tutulduğu bilgisi de verilmektedir. Banka 26.000 kuruşun bahsedilen bu 70.000 kuruştan ödenerek gemilerin hasılatından geriye ödenmesini önermektedir.²⁸⁵

Van Gölü'nde işleyen gemilerin yelkenli olması ve bu tarz gemilerin rüzgara muhtaç olması dolayısıyla sevk edilmesi gereken eşya için yeterli olmuyordu. Ayrıca asker sevki

²⁸³ BOA, BEO, 2401/180051, 01.06.1904.

²⁸⁴ BOA, BEO, 2401/180051, 03.09.1904.

²⁸⁵ BOA, BEO, 2401/180051, 26.09.1904.

için de uygun olmayan bu gemiler yerine iki yeni geminin yapılması için izin isteyen Van valiliğine izin verildikten sonra belediye hesabına iki gemi yapımına başlanmıştı. Gemi inşasının beş ay sonra tamamlandığını Dahiliye Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen bilgilendirme yazısından anlıyoruz. Burada gemilerin 12 Mayıs günü törenlerle göle indirildiği ifade edilmiştir.²⁸⁶

Bölgedeki idarecilerin gölde devlet kontrolünde gemi işletilmesine önem verdiklerini söylemek mümkündür. Bunun bölgenin iktisadi kalkınmasında bir araç olarak kullanılma niyetinin yanında ulaşımın hızlanmasının bölgenin idare edilmesini kolaylaştıracağı ve bölgedeki güvenliğin sağlanmasında katkı sağlayacağı düşüncesinin olduğunu düşünmek akla yatkındır.

Tersane-i Amire İmalat Dairesi tarafından hazırlanan keşif defterine göre vapur ve şileplerin teknik özellikleri olarak; kullanılması planlanan vapurların yandan çarklı, araba vapuru tarzında planlandığı belirtilmiştir. Ahşap olması planlanan vapurların hızı saatte dokuz mildir. Büyüklük olarak ise yüzer metre uzunlukta olup su seviyesindeki genişlikleri on yedi kadem olarak düşünülmüştür. Bu vapurların güverte genişlikleri yirmi beş kadem olarak planlanmış, yükseklikleri ise su seviyesinden üç buçuk dört kadem olarak kararlaştırılmıştır. Şilepler de vapurlarla aynı özelliklerde düşünülmüştür.²⁸⁷

Yapılacak vapurların maliyetini içeren mazbata ve gemilerin teknik özelliklerinin anlatıldığı keşif defteri 27 Ekim 1896'da bir tezkere olarak padişaha sunulur. Akabinde Van Gölü'nde işleyecek küçük tonajdaki vapurların Tersane-i Amire tarafından inşa edilmesi ve gölde İdare-i Mahsusa'nın bir şubesi olarak bir Vapur İdaresi kurulması ile ilgili bir padişah iradesi yayınlanır. Çıkan bu iradeyle vapur idaresinin kurulması için Binbaşı Reşit Bey görevlendirilir.²⁸⁸

Osmanlı Devleti'nin kimi zaman teknik yetersizlikleri, kimi zaman ilerlemeyen bürokrasi, kimi zaman umarsız ve ehliyetsiz memurlar hatta bazen hepsi birden yapılmaya çalışılan işlerin önünde bir engel teşkil etmektedir. Çünkü 1896'da Van Gölü'nde vapur işletilmesi ile ilgili bir irade çıkmışken aradan sekiz yıla yakın bir zaman geçtikten sonra bile işe başlanılamamıştır. 1904'te Sadaret'te yazılan bir tezkerede vapurlar için gereken

²⁸⁶ BOA, DH.MKT, 964/6, 29.05.1905.

²⁸⁷ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s.483-484.

²⁸⁸ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s. 484.

paranın nasıl temin edileceği, nasıl harcanacağı ile ilgili malumat verilmektedir.²⁸⁹ Bunun üzerinden bir üç yıl daha geçtikten sonra devletin Van Gölü'nde işletilecek gemileri satın alma girişimleri ile ilgili bir tezkere de Harbiye Nezareti'nde kaleme alınmıştır. Bu tezkerede emrin daha önce verildiği halde bir ilerleme kaydedilmediği vurgulanmıştır. Ardından bu gecikmenin sebebinin araştırılması için bir irade çıkmıştır. Bu gecikme ile ilgili olarak Harbiye Nazırı vapurlarda kullanılacak yakıtın cinsi, yakıtın ne şekilde temin edileceği, vapurların bölgedeki ihtiyaçlara cevap verebilecek durumda olup olmadıklarının tespiti gibi konuların açıklığa kavuşmasının vakit aldığı şeklinde izahatta bulunmuştur. Bunun yanında gölde yapılması gereken iskelelerin yerlerinin belirlenmesinin de zaman aldığı ve tüm bu hususlardan dolayı gecikmelerin olduğunu ifade etmiştir.

Harbiye Nazırı bu sebepleri öne sürmekle yetinmiş, çözümü konusunda ne bir fikir beyan etmiş ne de girişimde bulunmuştur. Bunun yerine Bahriye Nezareti ile çeşitli görüşmeler yaparak meseleyi çözüme yoluna gitmiştir. Daha sonra Bahriye Nazırı bu görüşmelerin uzunluğunu işin gecikmesine bahane olarak öne sürmüştür.²⁹⁰

1910'da Van Belediye Meclisi'nin hazırladığı bir raporda, Van Gölü'nde şimdiye kadar işletilen vapurların yelkenli olması nedeniyle ticari, idari, askeri hiçbir fayda sağlanamadığı hatta bazı zarar ve tehlikelere sebep olduğuna dikkat çekilmiştir. Yaşanılan çağda hızlı tüccar gemilerinin bile yeterli olmadığı belirtilerek yelkenli kayıkların yetersizliği vurgulanmıştır. Valiliğin bir istimbot istediğinden de bahseden meclis, tek bir istimbotun yeterli gelmeyeceğini ifade etmiştir. Meclis, Boğaziçi'nde işletilen Şirket-i Hayriye vapurlarına benzeyen iki vapurun yapılması ve Bahriye Nezareti adına işletilmesinin sağlayacağı kazançla dikkati çekmiştir. Elde edilecek kazançlar; Rusya ve İran sınırına yakın olan bölgede askeri nakliyatın kolaylaşacağı, Van ile Hınıs arasındaki posta ve menzilhaneler kaldırılmasıyla 150.000 kuruşluk tasarruf edileceği, yolcu ve ticari taşımacılığın hızlı ve kolaylıkla yapılması sayesinde 100.000 kuruşluk kâr edileceği, yelkenli tekneler yüzünden her yıl yaşanan nüfus ve eşya zayıyatının önüne geçileceği şeklinde sıralanmıştır.²⁹¹

29 Nisan 1913 tarihli bir Meclis-i Vükela zabtında Van Gölü'nde vapur işletmek için Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne imtiyaz ve 500.000 lira borç için meclis tarafından izin

²⁸⁹ BOA, Y.A.RES, 127/76, 04.09.1904.

²⁹⁰ Tızlak, F. (2000). a.g.m., s. 484.

²⁹¹ BOA, DH.MUİ, 23-2/23, 22.03.1910.

verildiği ve buna mahsuben 15.000 lira borçlanarak işe başlanmasının uygun görüldüğü ile ilgili bir karar alınmıştır.²⁹²

Görüldüğü üzere bütün istek ve girişimlere rağmen Van Gölü'nde bölgenin ihtiyacına cevap verecek bir taşımacılığın yapılması mümkün olmamıştır. Bunun sebebi olarak tespit edilebilen reel bir sebep olmamakla birlikte teknolojik yetersizlik, bürokratik engeller ve taşımacılığın sağlayacağı katkıyı tam anlamıyla idrak edememiş her türlü yöneticinin gösterilebileceği düşünülmektedir.



²⁹² BOA, MV,176/64, 29.04.1913.



5. SONUÇ

Bu çalışmada 19. yüzyılda Fırat ve Dicle nehirleri ile Van Gölü'ndeki su yolu taşımacılığı incelenmiştir. Sanayi İnkılabı sonrası yaşanan teknolojik gelişmeler ulaşımı da etkilemiş ve geliştirmiştir. Buhar makinesinin icadı ile birlikte yelkenli gemiler yerlerini motorlu gemilere bırakmış, bu da daha hızlı ve kontrollü bir su taşımacılığının önünü açmıştır.

Fırat ve Dicle nehirleri Anadolu topraklarını terk ettikten sonra birleşerek Şattülarap'ı oluşturur ve Basra Körfezine dökülür. Basra Körfezi, İngiltere'nin Uzakdoğu'daki sömürgelerine giden yol üzerinde olduğundan bölge İngilizlerin doğal ilgi alanı haline gelmiştir. Başlangıçta ilginin nedeni sömürge yolunda olmasıdır, zamanla bölgenin ticaret hacminin artmasıyla İngilizlerin dolaylı ilgisi direkt bir hal almıştır.

Bölgenin ticari potansiyelini çok önce fark eden H. B. Lynch, Bağdat ve Basra arasında taşımacılık yapan bir şirket kurmuş ve zaman içerisinde kurduğu şirket nehir taşımacılığında bir tekel oluşturmuştu. Bunu yaparken de kendisine verilen imtiyaz şartlarını istediği gibi esnetmek ve genişletmek için hiç çekinmemişti.

Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde taşımacılık yapma talepleri dönemin diğer güçlü devletlerinin de ilgi gösterdiği bir konu olsa da İngiltere müdahale ederek başka herhangi bir ülkeye imtiyaz verilmesine müsaade etmemişti. Bölge ticaretinin yoğunluğu burada yaşayan Osmanlı vatandaşlarına da cazip gelmiş ve nakliyat için yerel halktan da talepler doğmuştu. Bunlar arasından bazıları bir süre taşımacılık yapmıştı. Ancak bu nakliyat uzun ömürlü olmadı ve Lynch Kumpanyası'na rakip olabilecek ölçüye hiçbir zaman ulaşamadı.

Osmanlı Devleti, İngilizlerin bu tekelinin önüne geçebilmek amacıyla çeşitli önlemler almaya çalışsa da başarılı olamadı. Nehirler üzerinde nakliyat yapmak için devlet eliyle girişimlerde bulunuldu. Bölgeden gelen talepler doğrultusunda şirketleşme denemeleri gerçekleşti. Ancak bunların hiç biri İngiliz Lynch Kumpanyası'nın nakliyat konusundaki tekelinin engellenmesine yeterli olmadı. Bunda Osmanlı Devleti'nin teknolojik olarak geride kalması ve bunun için dışarıya bağımlı olması da etkendi. Bu bağımlılık halinin bilhassa İngiltere'ye olması, Osmanlı Devleti'nin elini daha çok bağlıyordu.

Dicle ve Fırat nehirleri üzerindeki taşımacılık, I. Dünya Savaşına kadar devam etmiş, hatta savaş sırasında askeri mühimmat taşınmasında da nehirlerden yararlanılmıştı. Ancak savaş sonrası Osmanlı Devleti'nin bölgedeki egemenliğinin sona ermesiyle Fırat ve Dicle'deki ticari nakliyat da sona erdi.

Van, Osmanlı Devleti için jeopolitik ve coğrafi açıdan önemli bir kent olmuştur. İran'dan gelen ticaret yollarının kesiştiği bir noktada olan Van, önemli ticaret ve ulaşım yolları üzerindedir. Bu nedenle Van Gölü'nde taşımacılık yapılmasının sağlayacağı yararlar olacağı muhakkaktır. Bunun yanında bölgenin dağlık yapısı ve kışın uzun süre kar altında kalması bölge insanlarını göl ulaşımından yararlanmaya sevk etmiştir.

Van Gölü, Anadolu'nun en büyük gölü olup bölge halkı tarafından Van Denizi olarak adlandırılmaktadır. Göle kıyısı olan dört şehir ve çok sayıda yerleşim yeri vardır. Ayrıca gölde dört tane de ada bulunmaktadır. Van'ın Bargiri kazasında petrol ve madeni bulunduğu tespit edilmiştir. Bu madenin çıkarılması ile ilgili 19. yüzyılda çeşitli girişimler olmuşsa da teknoloji ve sermaye yetersizliği buna mani olmuştur.

Van Gölü'nde de tıpkı Fırat ve Dicle'de olduğu üzere çok uzun süredir devam eden bir taşımacılık söz konusuydu. Ancak bu taşımacılık yelkenlilerle yapıldığı için yeterli fayda sağlanamıyordu. Zira yelkenli gemilerle ancak rüzgarlı havalarda maksat hasıl oluyordu. Gölde sürekli yapılacak taşımacılığın ticari, idari ve askeri yarar sağlayacağı konusunda bölgenin idarecileri arasında bir fikir birliği mevcuttu.

Devletin bölgenin durumunu tetkik için görevliler göndermesine rağmen göldeki taşımacılık işine ilk olarak bölgede yaşayan Ermenilerin talepte bulunması ilginçtir. Özellikle iki Ermeni vatandaşı üzerinde yoğunlaşan taşımacılık yapma taleplerine başlangıçta devlet olumlu yaklaşmışken ve bu kişiler bu yolda birtakım yatırımlarda bulunmuşken devlet birdenbire bölgenin durumunu bahane ederek işe başlanılmasına engel olmuştur. Bu kişiler mukaveleden doğan hakları nedeniyle uğradıkları zararın tazmin edilmesini istemişlerdi, ancak bunun da çok uzun süre gerçekleşmediğini kaynaklardan görüyoruz.

Bölge yaşayan Ermeni nüfusunun çokluğu ve 19. yüzyılda Ermenilerin ayrılıkçı hareketler içersinde bulunmaları yerel yöneticileri zorda bırakıyordu. Göldeki adalarda

bulunan manastırlar da işi hayli zorlaştırıyordu. Daha sonra devlet, bölgedeki asayişin sağlanması, ticaretin gelişmesi, bölgenin kalkınması gibi düşüncelere dayanarak Van Gölü'nde taşımacılık yapmak üzere girişimlerde bulunmuştur. Ancak garip bir şekilde özel teşebbüsün girişimini sürüncemede bıraktığı gibi kendi yapmayı düşündüğü taşımacılığı da ihmal etmiş, sürüncemede bırakmış olduğunu görüyoruz.

19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle gölde taşımacılık yapılması ile ilgili başlatılan gerek özel teşebbüs gerekse devlet teşebbüsünün çeşitli sebeplerle sekteye uğraması sonrası, XX. yüzyılın başlarında devlet, vapur temin ederek bu konuda bir çözüme ulaşmaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti'nin teknolojik yetersizliğinin bu girişimlerin engellenmesinde temel sebeplerden biri olduğu açıktır.



KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA, A.MKT.MHM, 721/17,14.10.1896.

BOA, A.MKT.MHM., 721/17, 23.06.1896.

BOA, A.MKT.MHM., 721/17, Tarihsiz.

BOA, BEO, 416/31154, 21.08.1894.

BOA, BEO, 1033/77448, 24.10.1897.

BOA, BEO, 1033/77448, 18.10.1897.

BOA, BEO, 1131/84800, 12.05.1898.

BOA, BEO, 324/24250, 10.10.1893.

BOA, BEO, 324/24250, 01.10.1893.

BOA, BEO, 3907/292961, 14.06.1911.

BOA, BEO, 3907/292961, 21.06.1911.

BOA, BEO, 4210/315705, 23.06.1913.

BOA, BEO, 695/52055, 20.10.1895.

BOA, BEO, 702/52625, 2, 16.10.1895.

BOA, BEO, 695/52055, 21.10.1895.

BOA, BEO, 954/71480, 22.05.1987.

BOA, BEO, 882/66112, 11.12.1896.

BOA, BEO, 1381/103523, 30.09.1899.

BOA, BEO, 1150/86197, 29.06.1898

BOA, BEO, 1033/77448, 02.11.1897.

BOA, BEO, 3919/293865, Tarihsiz.

BOA, BEO, 1124/84260, 12.05.1898.

BOA, BEO, 1124/84260, 20.04.1898.

BOA, BEO, 1022/76646, 10.03.1898.

BOA, BEO, 1022/76646, 18.01.1898.

BOA, BEO, 1158/86840, 05.07.1898.

BOA, BEO, 1471/11320, 03.04.1900.

BOA, BEO,1481/111049,01.11.1899

BOA, BEO,1729/129643,06.10.1901

BOA, BEO, 2401/180051, 01.06.1904.

BOA, BEO, 2401/180051, 26.09.1904.

BOA, BEO, 2803/210193, 28.09.1906.

BOA, BEO, 2803/210193, 01.12.1906.

BOA, BEO, 2913/218418, 26.07.1906.

BOA, BEO, 2913/218418, 12.06.1906.

BOA, BEO, 2684/201247, 09.07.1905.

BOA, BEO, 3783/283716, 16.01.1910.

BOA, BEO, 3783/283716, 10.08.1910.

BOA, BEO, 3961/297058, 08.11.1911.

BOA, BEO, 3919/293865, 31.05.1911.

BOA, BEO, 3783/283716, 24.06.1910.

BOA, BEO, 3783/283716, 07.07.1910.

BOA, BEO, 3919/293865, Tarihsiz.

BOA, BEO, 3919/293865,15.06.1911.

BOA, BEO, 3919/293865, 21.06.1911.

BOA, BEO, 695/52055, 21.10.1895.

BOA, BEO, 3662/274615, 11.11.1909.

BOA., DH.İD, 59/80, 1914.

BOA., DH.İD., 59/80, 15.07.1914.

BOA., DH.İD, 59/80, 30.07.1914.

BOA, DH.İD, 130/60(?), 03.11.1910.

BOA, DH.ID, 130/61, 63(?), 03.12.1910.

BOA, DH.MKT, 964/6, 29.05.1905.

BOA, DH. MKT., 1329/55/1, 11.01.1879.

BOA, DH.MKT, 1518/108, 18.09.1889.

BOA, DH.MKT, 840/32, 30.03.1904.

BOA, DH.MKT, 840/32, 15.11.1904.

BOA, DH.MKT, 1329/55, 11.01.1880.

BOA, DH. MKT, 62/45, 30.07.1893.

BOA, DH.MKT, 1342/71, 19.12.1883.

BOA, DH. MKT, 1342/71, 19.12.1883.

BOA, DH.MKT., 2209/99, 28.05.1899.

BOA, DH.MKT, 2235/73, 17.08.1899.

BOA, DH. MKT, 2465/29, 20.05.1901.

BOA, DH.MKT, 1341/49, 13.08.1883.

BOA, DH. MUI, 23-2/23, 22.03.1910.

BOA, DH.TMIK.M, 97/68, 11.12.1900.

BOA, HH.THR, 194/2, 1884.

BOA, HH.THR, 194/3, 01.04.1888.

BOA, HH. THR, 205/1, 08.08.1902.

BOA, HH. THR, 202/68, 01.03.1908.

BOA, HH. THR, 204/30, 16.06.1903.

BOA, HR.SYS, 1881/5, 06.06.1884.

BOA, HR.SYS, 92/2, 12.12.1913.

BOA, HR.TO, 260/106, 20.06.1883.

BOA, HR.TO, 260/106, 20.06.1883.

BOA, HR.TO, 466/30, 05.07.1864.

BOA, HR.TO, 456/30, 29.04.1872.

BOA, HR.TO, 466/30, 05.07.1864.

BOA, Ī.HUS, 77/138, 30.10.1899.

BOA, Ī.MMS, 163/2967,27.05.1880.

BOA, Ī.MMS, 163/2967, 04.02.1879.

BOA, Y.A.RES, 12/20, 30.06.1880.

BOA, Y.A.RES, 6/18, 31.05.1880.

BOA, Y.A.RES, 100/26, 25.02.1899.

BOA, Y.A.RES, 100/26, 30.03.1899.

BOA, Y.A.RES, 100/26, 28.05.1899.

BOA, Y.A.RES, 127/76, 04.09.1904.

BOA, Y.A.RES, 12/40, 13.03.1881.

BOA, Y.A.HUS, 169/141, 18.03.1882.

BOA, YA. HUS, 508/156, 06.02.1907.

BOA, Y.A.HUS 397/118, 02.07.1899.

BOA, Y. MTV, 170/22, 28.11.1897.

BOA, Y.MTV, 176/64, 29.04.1913.

BOA, Y.MTV, 199/100, 07.03.1902.

BOA, Y.MTV, 181/68, 24.08.1898.

BOA, Y. MTV, 226/14, 11.02.1902.

Kitaplar ve Makaleler

- Akıllı, A., Bakış, A., Hattatoğlu, F., Işık, E., Bayrak, O. Ü. (2015), “Van Gölü Havzasındaki Tarihi Ulaşım Yapıları”, 5. Tarihi Eserlerin Güçlendirilmesi ve Geleceğe Güvenle Devredilmesi Sempozyumu Bildiri Kitabı, C. 2, s. 333-346.
- Akpınar, D. (2018). “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Van’da ve Sinop’ta Petrol Çalışmaları (1876-1950)”, İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, C. 7, S. 4, s.2358-2377.
- Albayrak, M. (1995). “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, **Otam**, s.1-38.
- Aslan, T. (2016). “Hamid Paşa’nın Van Valiliği”, **OTAM**, s. 205-244.
- Avcı, C. (2015). Van Gölü Havzası’nda Urartu İskan Politikası, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Azlal, E. (2007). Efsane Nehir Fırat. İstanbul: Sembol Yayınları. s. 17.
- Bayur, Y.H. (1991). Türk İnkılabı Tarihi, C. 2/III. Ankara: TTK Basımevi s. 351. Beşirli, M. (2004) “Bağdat Demiryolu’nun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale- İskenderun Demiryolu”, **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, (23), s. 215-236.
- DİA (1991). C. IV. İstanbul. s. 442.
- Dinç, M. H. (2016). Eski Yakındoğu’da Nehir Taşımacılığı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Doğançay, S. (2016). “19. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri”, **Vakanüvis-Uluslar arası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl 1, Ortadoğu Özel Sayısı, s. 30-68.
- Earle, E. M. (2003). Bağdat Demir ve Petrol yolu Savaşı (1903-1923). İstanbul: Örgün Yayınevi. s.75-76
- Ekinci, İ. (1992). “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri (I)”, **Arayışlar-İnsan Bilimleri Araştırmaları**, (2), 1992/2, s. 67-90.
- Ekinci, İ. (2007). Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi). Ankara: Ankara: Asil Yayın Dağıtım A.Ş. s. 8.
- Eraslan, C. (1984-1994). “İrak’ta Türk-İngiliz Rekabeti”, **İ. Ü. E. F Tarih Dergisi**, (35), s. 223-251.
- Exter, J. d. (Editör) (2008). Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi (De Canon). Çev. Mustafa Güleç, Ankara: Kebikeç Yayınları, s. 38.
- Ferro, M. (2002). Fetihlerden Bağımsızlık Hareketine Sömürgecilik Tarihi 13. Yüzyıl-20. Yüzyıl, Çev. Muna Cedden. Ankara: İmge Yayınları. s.55.

- Genç, S. (2011). “18. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü’nde Ulaşım”, CIEPO Uluslar arası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri, s. 1405-1409.
- Göyünç, N. (2001). “Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, **Bellekten**, LXV (243), s. 655-660.
- Güney, E. (1990). “Dicle Irmağında Kelek Taşımacılığı”, **Coğrafya Araştırmaları**, (2), s. 323-327.
- Herodot Tarihi. (2014). (Çev: Müntekim Ökmen), V, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.385.
- İnternet: <https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek> Son Erişim Tarihi: 01.01.2020.
- İnternet: <https://www.revolvy.com/24.07.2019>. Son Erişim Tarihi: 27.07.2019.
- Kahraman, S. A., Dağlı, Y. (Hazırlayanlar) (2010). Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 4. Kitap, 1. Cilt, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. s. 54.
- Karadeniz, Y., (2010). Kara, H “Bağdat, Basra, Bahreyn ve Necid Bölgelerinde Osmanlı-İngiliz Nüfuz Mücadelesine Dair Layiha”, **History Studies**, Ortadoğu Özel Sayısı, s.165-181.
- Keskin, T. (2012). Dicle ve Fırat ve Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838- 1914). Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kılavuz, N. (18-20 Nisan 2012). “Chester Demir Yolu Projesi”, Batman Üniversitesi Uluslararası Katılımlı Bilim ve Kültür Sempozyumu, **Yaşam Bilimleri Dergisi**, 32 (1), s. 1035-1045.
- Kılıç O. (1997). 16. ve 17. Yüzyıllarda Van (1548-1648), Van Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü, Van.
- Kılıç, O.(2019). “Orta ve Yeniçağlarda Van Gölü’nde Nakliyat”, Cihannüma, **Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, S. V/2, s.1-22.
- Kocahanoğlu, O. S. (Derleyen) (1997). Mithat Paşa’nın Hatıraları-Hayatım İbret Olsun, C. I, İstanbul: Temel Yayınları, s. 108.
- Korkmaz, A. (2005). Midhat Paşa’nın Bağdat Valiliği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2005, s.56-57.
- Köroğlu, K. (2013). Eski Mezopotamya Tarihi, Başlangıcından Perslere Kadar. İstanbul: İletişim Yayınları. s. 18.
- Kütükoğlu, M. (1974). Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838), Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları. s.76.
- Lutskiy, B. (2011). Arap Ülkelerinin Yakın Tarihi (Çev. Turan Keskin). İstanbul: Yordam Yay. s. 108.

- Mercan, S. (2000). “Osmanlı Dönemi’nde Van Gölü’nde Nakliye ve Ulaşım”, **Tarih ve Toplum Dergisi**, Aralık sayısı.
- Midhat, A.H. (1325). Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidematı, Menfa Hayatı I, Hilal Matbaası.
- Mordtmann, A. D. (2000). İstanbul ve Yeni Osmanlılar. İstanbul: Pera Turizm Yayınları. s. 360.
- Muhammed Taki Zehtabi(Kirişçi), İran Türklerinin Eski Tarihi, Yayına Hazırlayan: Şennur Şenel, Berikan Yayınevi, Ankara, 2019.
- Orhonlu, C. (1984). Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, Derleyen: Salih Özbaran. İzmir: Ticaret Matbaacılık. s. 117,118.
- Orhonlu, C., Işıksal, T. (1962-1963). “Osmanlı Devri’nde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, **İ. Ü. E. F Tarih Dergisi**, (17-18), s. 77-102.
- Ortaylı, İ. (2002). Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu. İstanbul: İletişim Yayınları. s. 132.
- Öğün, T., Baş, H., (2016). “Dicle-Fırat’ta Geleneksel Nehir Taşımacılığı ve I. Dünya Savaşı’nda Irak Cephesinde Kullanımı”, **Journal of History Studies**, 8 (3), s. 83-109.
- Özyüksel M. (1988), Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul: Arba Yayınları. s. 7-8.
- Polk, W. R. (2007). Irak’ı Anlamak. İstanbul: NTV Yay. s. 73.
- Quataert, D. (2004). Osmanlı İmparatorluğu (1700-1922), Çev. Ayşe Berktaç. İstanbul: İletişim Yayınları. s. 181.
- Sander, O. (2009). Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e. Ankara: İmge Kitabevi. s.211
- Terzi, A. (2007). Bağdat-Musul’da Paylaşılmayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909). İstanbul: Truva Yayınları. s. 28-29.
- Tızlak, F. (2000). “Van Gölü’nde Vapur İşletme Teşebbüsleri(1879-1907)”, **Bellekten**, C. LXIV, S. 240, s. 467-486.
- Tızlak, F., (1991). “İngiltere’nin Fırat Nehri’nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler(1834-1836)”, **Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, S. 6, s. 293-301.
- Ünsal, V. (2012). “Eskiçağda Anadolu Su kaynakları,” (Orta ve Doğu Anadolu), **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (28), s. 209- 223.
- Yapıştıran, C.(2017). “19. Yüzyıl Van Gölü’nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri”, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitabı**, s.303-310.

Yazıcı, H., Deniz, O. (2003). “Van Gölü’nde Ulaşım”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S.40, s. 17-33.

Yücel, Y. (1986). “Midhat Paşa’nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Çalışmaları”, **Uluslararası Midhat Paşa Semineri**, s. 175-183.



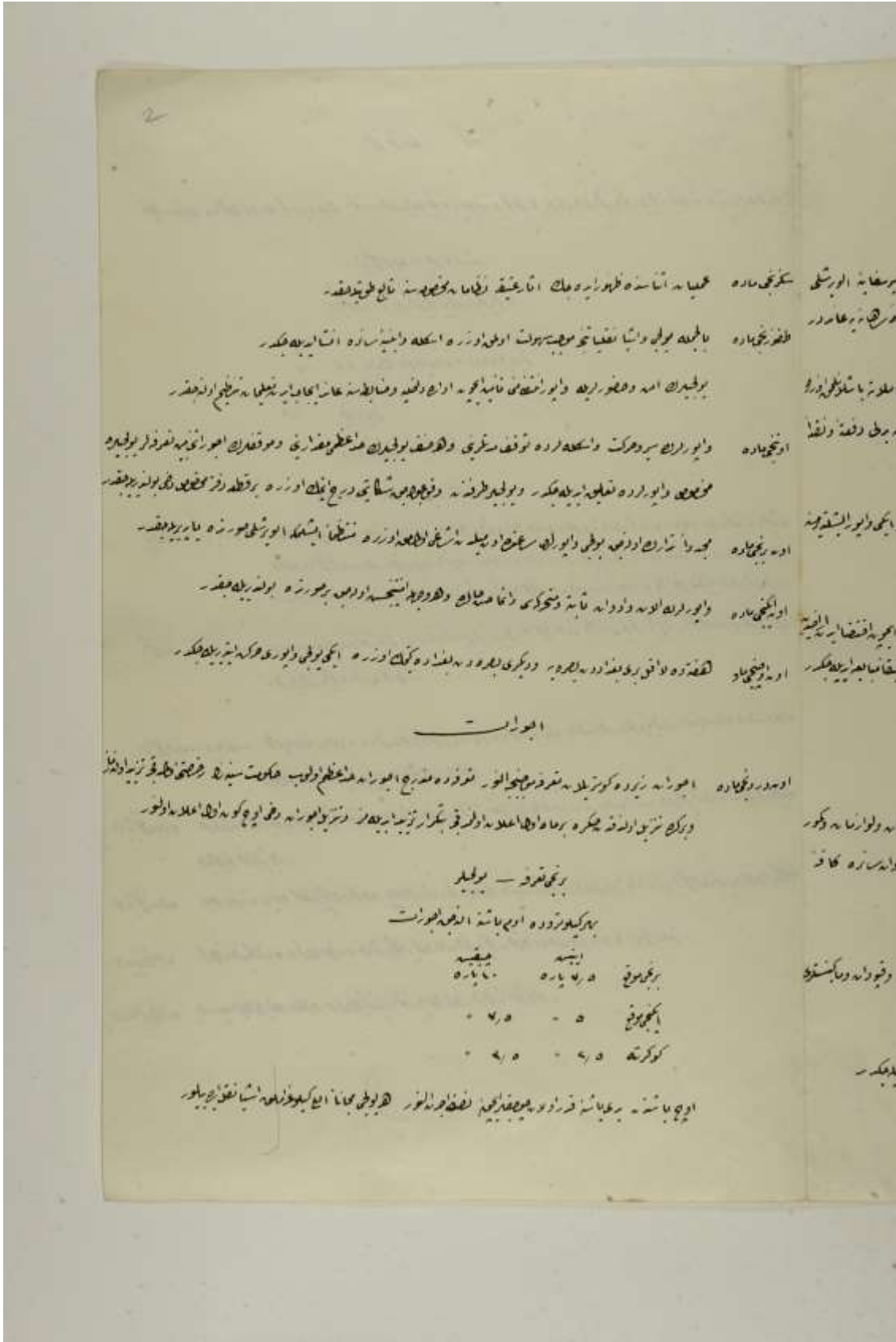


EKLER

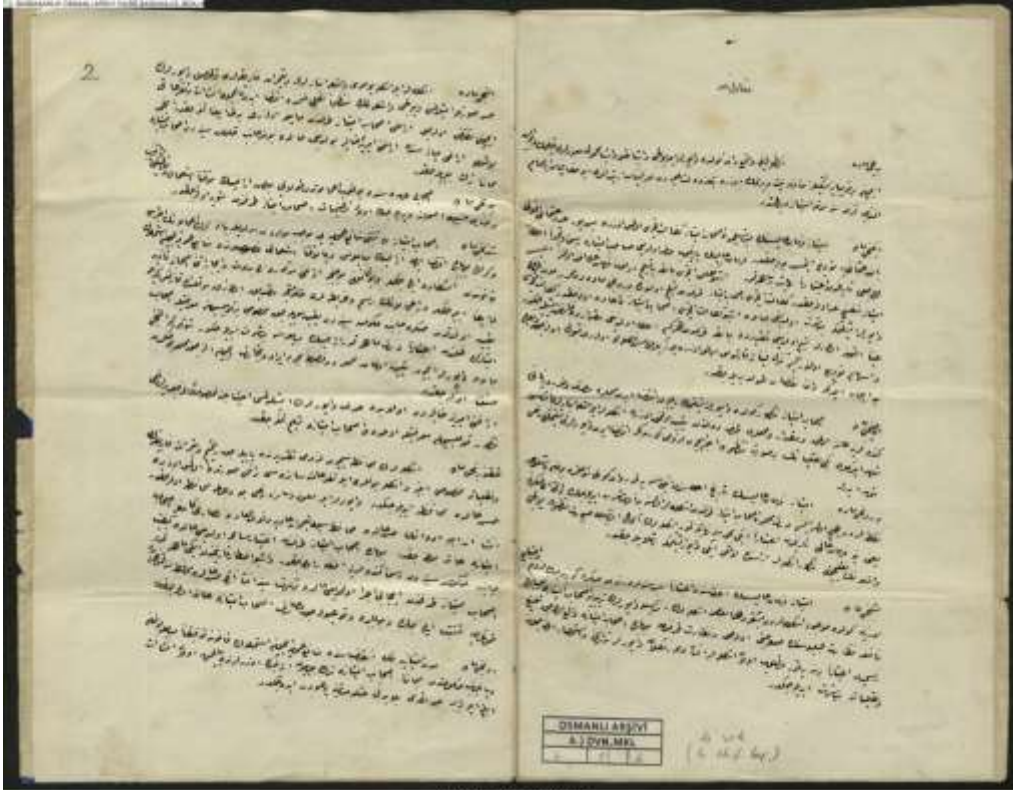
EK-1. 19. yüzyıl Haritaları**Harita 1: 19.yüzyıl Anadolu Haritası**

EK-1. (devam) 19. yüzyıl Haritaları**Harita 3:** Dicle ve Fırat Nehirlerini gösterir haritadır.

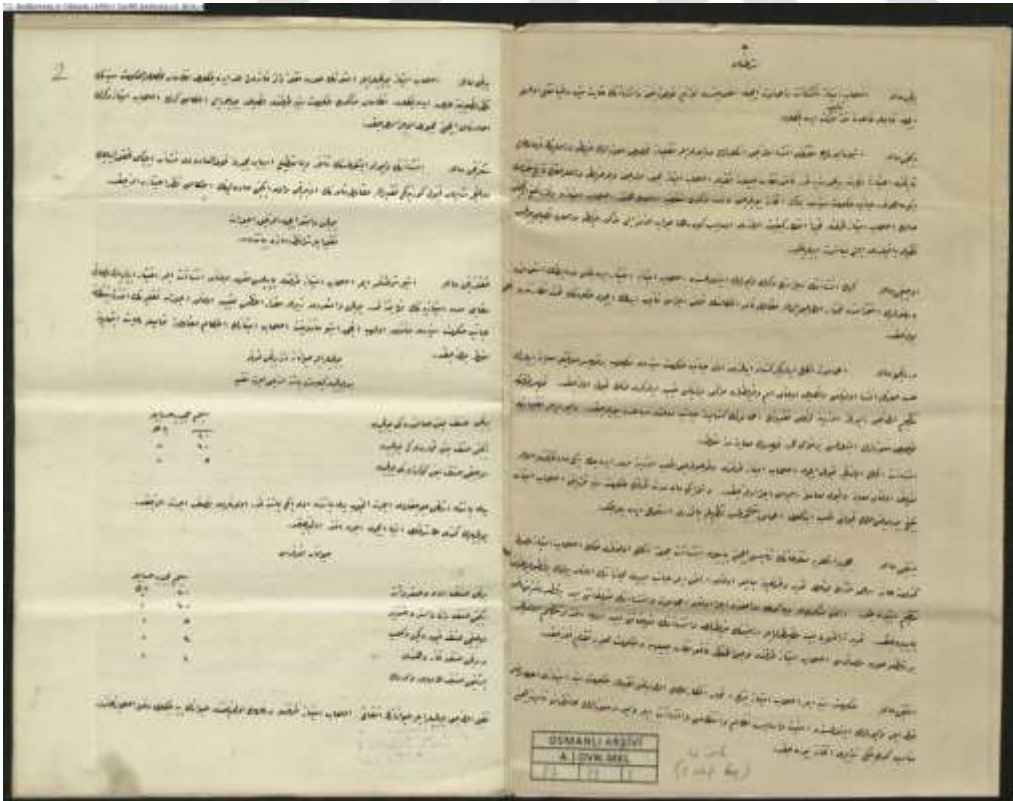
Ek-2. Arşiv Belgeleri



Ek-2. (devam) Arşiv Belgeleri**Belge 1:** BOA,Y.PRK. HH 25/63 Dicle ve Fırat'ta yük taşımacılığı ile ilgili proje.

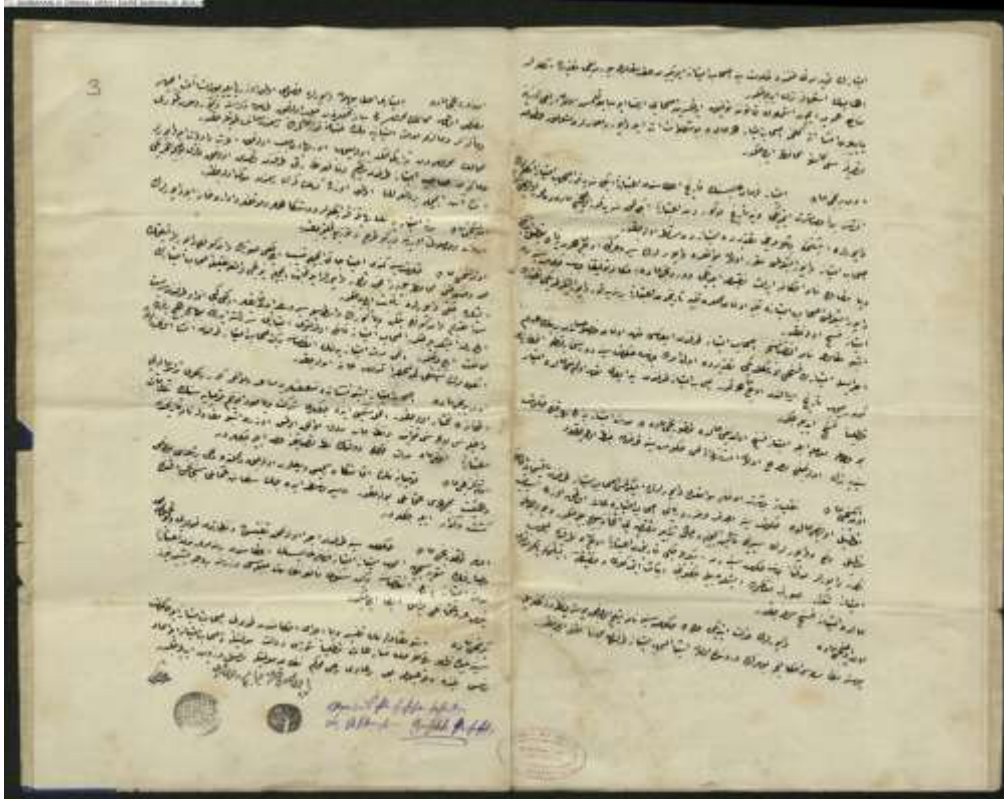


A. D.V.N. M.S. 10017.9011.002

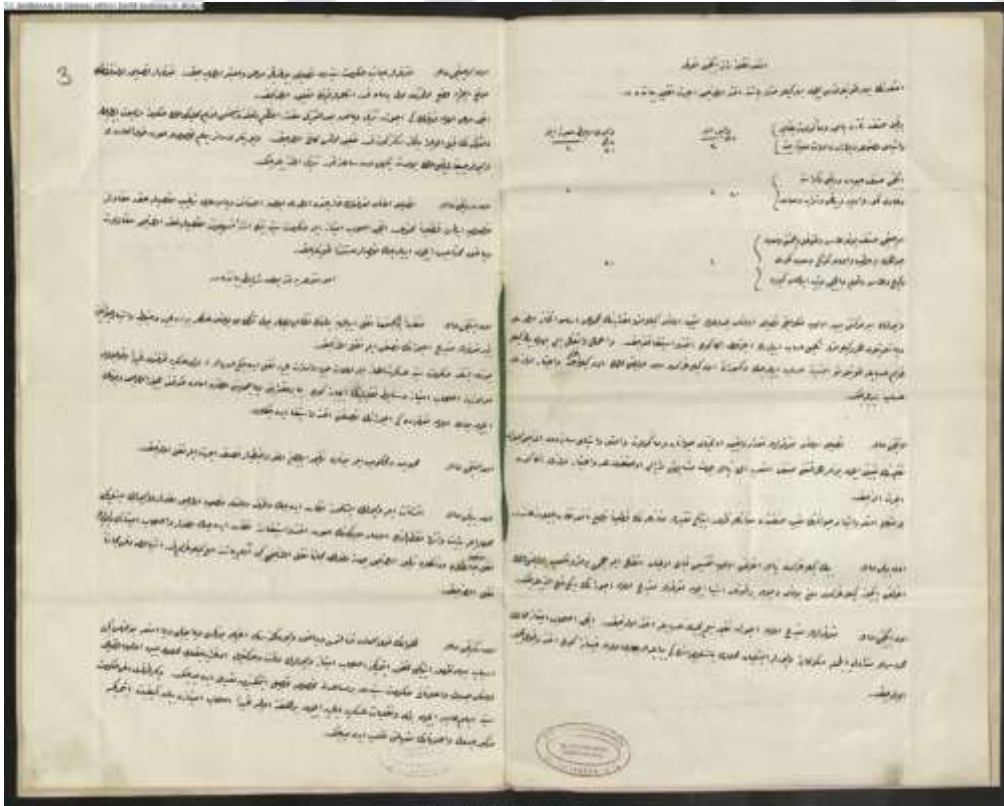


A. D.V.N. M.S. 10017.9011.003

Ek-2. (devam) Arşiv Belgeleri



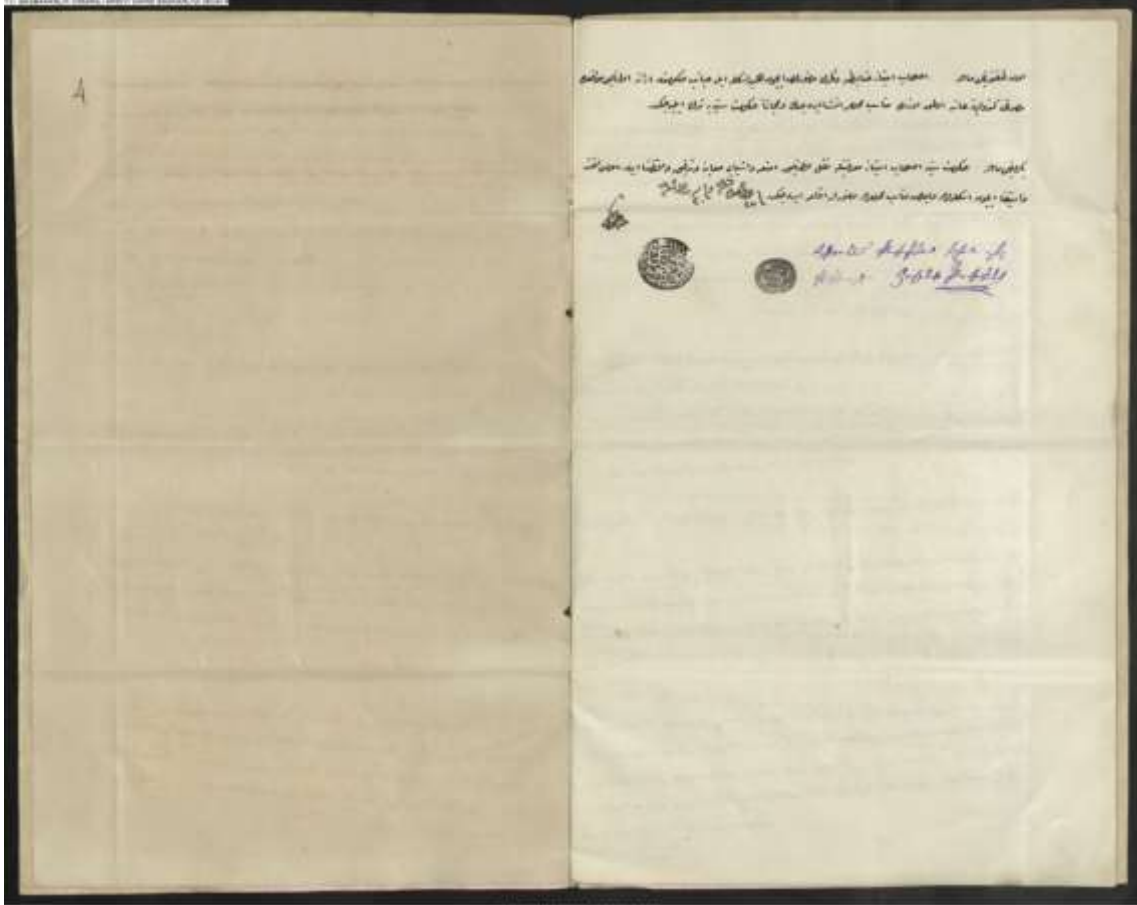
A : D N N M K L 00017 00011 002



A : D N N M K L 00017 00011 003

Ek-2. (devam) Arşiv Belgeleri

Belge 2: BOA, A.DVN.MKL 17/11 Van Gölü'nde yolcu ve eşya nakli, mavna çekme, iskeleler inşası hususlarında Artin Sarrafyan ve Abraham Kavafyan Efendilerle yapılan mukavelename ve buna dair şartname.

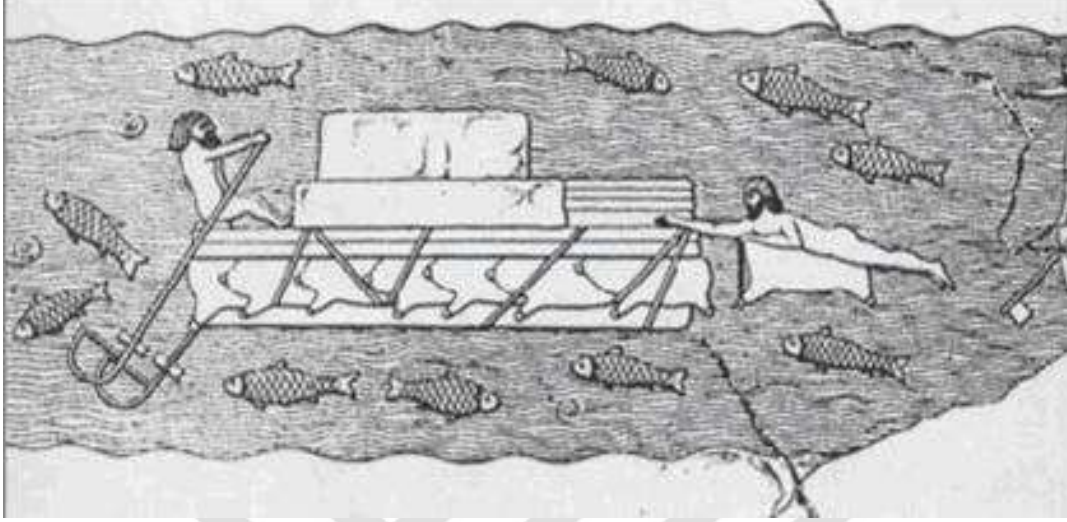


A.|DVN.MKL.00017.0001.000

EK-3. Kelek Resimleri

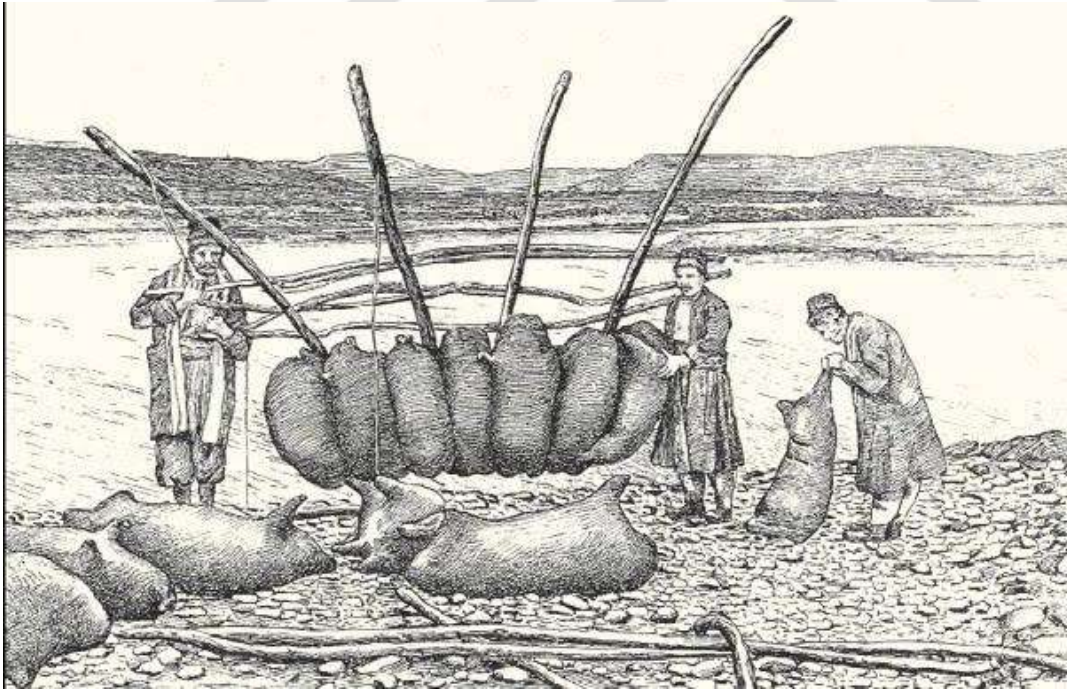
Resim 1: Asur Tabletlerinde Kelek

Kaynak: <https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek>



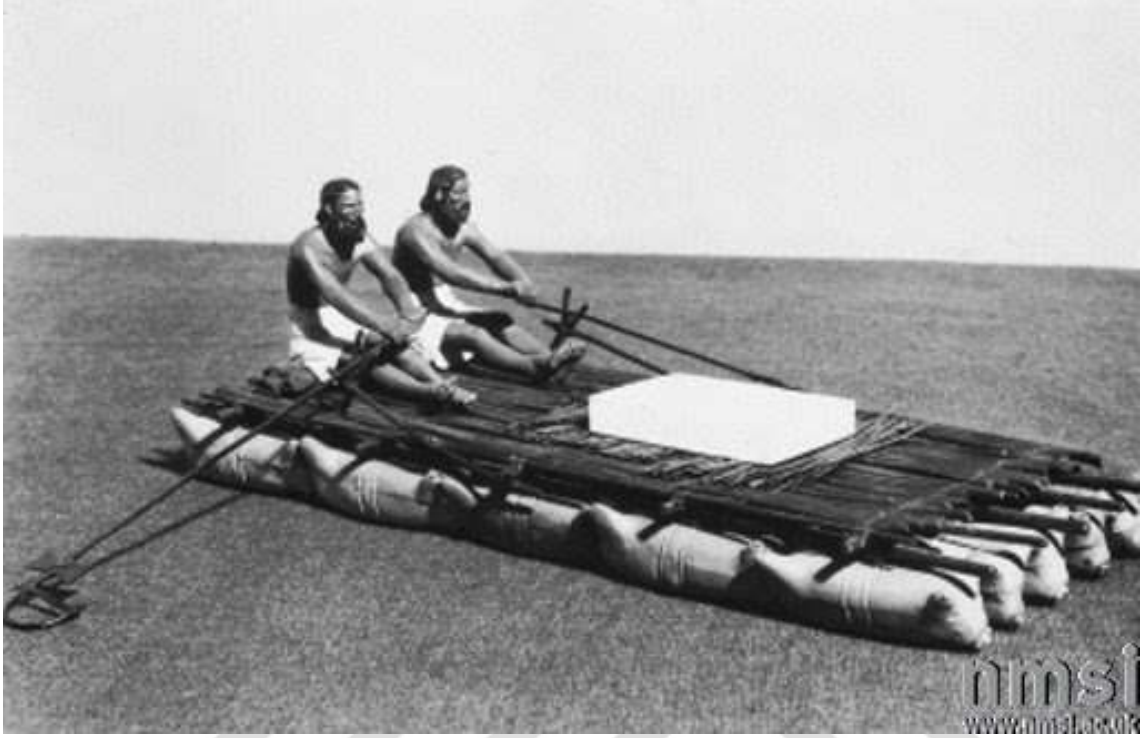
Resim 2: Asur Tabletlerinde Kelek Yapımı

Kaynak: <https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek>



Ek-3. (devam) Kelek Resimleri**Resim 3:** Fırat ve Dicle'de Kullanılan Kelek

Kaynak: <https://sites.google.com/site/tekyeli/kelek>



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı :

Uyruğu

Doğum tarihi ve yeri

Medeni hali

Telefon

e-mail

Eğitim

Derece

Eğitim Birimi

Mezuniyet tarihi

Yüksek lisans

Lisans

Görev

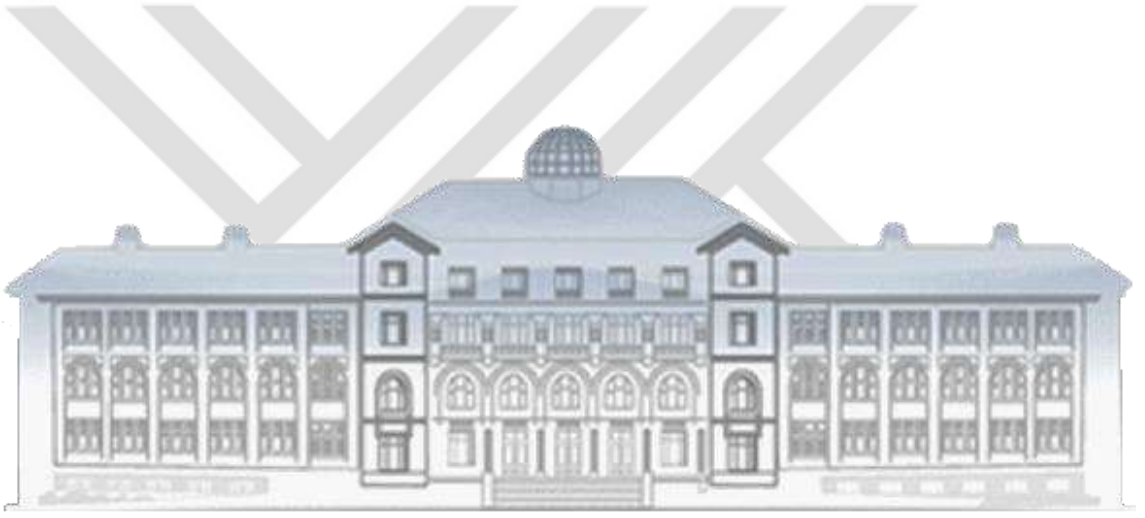
Lise

İş Deneyimi

Yıl

Yer

Yabancı Dil



GAZİLİ OLMAK AYRICALIKTIR..

