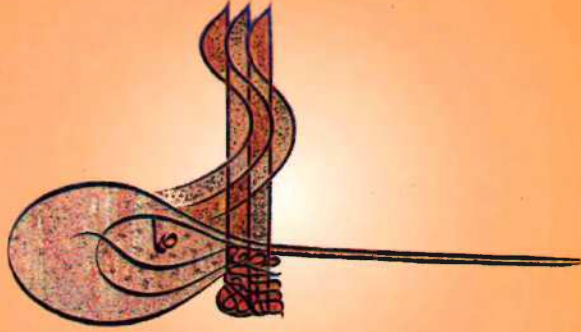


Araştırmalar

ISSN 1302-1354

İnsan Bilimleri Araştırmaları
Yıl: 1 Sayı: 2 1999/2



OSMANLI DEĞERİNİN 700. YILI

Araştırmalar

-İnsan Bilimleri Araştırmaları-

Yıl: 1, Sayı: 2, 1999/2, ss. 67-90.

**OSMANLI DEVLETİ'NDE
BAZI NEHİR ve GÖLLERDE VAPUR
İŞLETME TEŞEBBÜSLERİ (I)**

İlhan Ekinci*

XVII. yüzyıldaki büyük ticarî gelişme ve bunun sonucu olarak dünyada ortaya çıkan yeni ticarî eğilimler ve yollar, XIX. yüzyılda buhar makinesinin kara ve deniz taşıtlarında kullanılmasıyla beraber daha büyük bir ticarî gelişme ve büyümeyi de beraberinde getirmiştir¹.

İç sularda yapılan taşıma sistemindeki gelişmeler Avrupa'da ve özellikle İngiltere'de XVIII. yüzyılın sonları ile XIX yüzyılın başlarında ortaya çıktı. Avrupa'da sanayi inkılabı güvenilir, yüksek kapasiteli ve ucuz maliyetli bir taşıma sistemine gerek duyuyordu. Pratik mühendislik hesaplarının bilime uygulanması ile de kanallar hızla gelişti ve çoğaldı. Ulaşımaya elverişli nehirlerin temizlenerek hizmete açılmasının yanında, büyük sermaye gerektiren fakat yapıldıktan sonra insan ve hayvan gücünden büyük ölçüde tasarruf edilmesini sağlayan kanallarla nehirler birleştirildi². Taşımaya yapılan yatırımlar özel teşebbüsün normal olarak sahip olabileceğinden çok daha fazla sermayeye ihtiyaç duyuyor, tamamlanması ve yeterli kazanç getirmesi uzun zaman alıyordu. Gerçekleştirildiğinde ise toplumu bir bütün olarak etkilediği ve yararlanmasını sağladığı için büyük değer taşıyordu³.

* Dr. SDÜ Burdur Eğitim Fakültesi.

¹ Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev. Kasım Yargıcı, 1972, s.11.

² Tek bir at, asfalt bir yol üzerinde 2 ton, demir raylar üzerinde 8 ton yük çekebiliyordu. Fakat bir nehrin kıyısından suda 30, kenarı düzgün bir kanalda ise 50 tonluk yükü çekebiliyordu. Uygun şartlar olduğunda nehir taşımacılığı her hususta büyük tasarruf sağlıyordu. Phyllis Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, Çeviren Tevfik Güran, Ankara 1994, s.68-72.

³ P. Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, s.63.

Avrupa'da şehirlerin gelişmesinin tabii sonucu olarak kanal çağı olarak adlandırılan XVIII. yüzyılın ikinci yarısındaki gelişmeler, farklı bir şekilde de olsa Osmanlı Devleti'nde özellikle 1830'lu yıllardan sonra görülmeye başlandı. Avrupa'da denizcilik ve denizyollarının gelişmesine paralel olarak bunlardan azami derecede yararlanma arzusu hem Tanzimat devri Osmanlı devlet adamlarının hem de Osmanlı deniz ticaretinde büyük pay sahibi olan Avrupalıların ortak isteğiydi. Demiryolunun kullanımı Osmanlı Devleti için henüz uzak olduğu, karayollarının klasik yol sisteminin bozulmasından sonra hiç geliştirilemediği Osmanlı Devleti'nde, geriye denizcilikle ilgili yolların canlandırılması kalmıştı. Avrupa devletlerinin gittikçe artan ticaretine rağmen hammadde isteklerini karşılayamamaları, onları yeni limanlar, yollar, yeni hammadde ve pazar kaynakları aramaya itiyordu. Geniş, zengin hinterlanda sahip limanlar veya böyle bir potansiyeli olup da gelişmemiş küçük merkezler, iskeleler, nehirler de bu arayışın odak noktası oldu. Bu arayış, Osmanlı devlet adamlarının iktisadî durumu düzeltmek için var olan yolların geliştirilmesi, yeni yollar açılması ve mevcut ulaşım potansiyelinden azami derecede yararlanma isteği ile birleşti. Osmanlı Devleti'nde ilkönce deniz ve nehir, sonra demiryolları konusunda bir çok teşebbüste bulunuldu. Bazıları teşebbüs aşamasında kalacak olan bu faaliyetlerin Osmanlı Devleti'nin iktisadî olarak gelişme, büyüme ve açılmasına yardımcı olduğu açıktır. Özellikle, XIX. yüzyılın ikinci yarısında denizleri ve liman kentlerini içerideki ovalara veya zengin vadilere bağlayan veya önemli yollar üzerinde bulunan nehirler, taşıdıkları potansiyelle daha da önem kazandılar. Fakat bazı nehir ve göllerde nakliyatı artırma konusundaki teşebbüsler, Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyıldaki siyasî, iktisadî zayıflığı sebebiyle Avrupalı devletlerin nüfuz mücadelelerinin bir alanı olmaktan kurtulamadı ve bu nehirlerde seyri sefer meselesi zamanla uluslararası bir mesele haline geldi.

Uluslararası Hukukun Uygulanması Çabaları ve Bazı Osmanlı Nehirlerde Vapur İşletme Teşebbüsleri

1-Milletlerarası Nehir Statüsü ve Gelişimi

Avrupa'da, birden fazla ülkenin sınırlarından geçen nehirlerin hukukî durumunu düzenleyen kurallar, 1815 Viyana Kongresi ve sonrasında yeniden düzenlenerek Avrupa devletler hukuku içerisine alınmış, müşterek nehirler statüsüne kavuşturulmuştu. Viyana Kongresi sonunda imzalanan senedin 108 ve 109. maddelerinde *"memleketleri içinden seyri sefaine uygun bir nehir geçen veya memleketleri böyle bir nehirle ayrılmış bulunan devletlerin bu nehirde seyri sefaini ilgilendiren hususları ittifakla kararlaştırmayı taahhüt ettikleri; bunun için komiserler tayin ederek nehrin ağzından seyri sefere imkan olan noktasına kadar tamamıyla serbest olarak ticaret hususunda kimseye engel olunmaması için tek nizamla bağlamaları, her milletin ticaretine açık bir surette güvenlik nizamnameleri ve kaideleri getirmeye çalışacakları ve aralarında bu*

Arayışlar

nehirlerin serbestleştirilmesi için özel antlaşmalar yapacakları" kararlaştırılmıştı. 1815 Viyana kararları Osmanlı sınırları dahilinde ilk kez Paris Antlaşması (1856) ile Tuna nehri için uygulanmaya başlamıştı⁴.

Bundan sonra Osmanlı toprakları içerisinde uluslararası bir mesele haline gelen diğer yerlerin ise İşkodra gölü ve Boyana nehri olduğu görülmektedir. Nehrin ve gölün Ayastefanos ve Berlin antlaşmaları sonrasında yeni kurulan Karadağ ile Osmanlı arasında sınır teşkil etmesi; Avusturya'nın bu antlaşmaya, bölgeye daha sonra müdahale edecek şekilde bazı maddeler koydurtması ve bu maddeleri kendi üslubuyla yorumlaması ve uygulamak istemesi; İtalya'nın Avusturya'yı emsal göstererek bölgede nüfuz kazanmak istemesi gibi sebepler diplomatik mücadelelere sebep olmuştur.

Bu konuda paylaşılamayan diğer nehirlerse Fırat, Dicle ve Şattülarap'tır. Aslında, uluslararası nehir statüsünün uygulanması için zemin oluşturacak şekilde bu nehirlerin kıyısında başka bir devletin sınırı yoktu. Fakat, stratejik yollar üzerinde olmalarının getirdiği ticarî, siyasî, askerî kaygılar Avrupalı güçlerin politik alanı içine girmesini sağlamış ve I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Devleti üzerinde artan baskılarla hukukî olmamakla birlikte fiilî olarak milletlerarası nehir statüsüne girmeye başlamıştır.

Milletlerarası statü verilmeye çalışılan nehirlerde seyri sefer ve kabotajla ilgili olarak bir çok problem çıkmıştır. Burada özellikle vapur işletme talepleri ve bu talepler ışığında ortaya çıkan meseleler konusu incelenmeye çalışılmıştır.

2-Tuna Nehri'nde Vapur İşletilmesi

Tuna nehrinde vapur işletilmesi ile ilgili çalışma ve teşebbüsler gerek Osmanlı Devleti gerek Avrupa devletleri için özel önem arz etmekteydi. Nehir, siyasî, askerî, ekonomik, jeopolitik önemiyle, nehir ulaşımına imkân veren fizikî yapısıyla, ticarî kapasitesi çok geniş bir havzanın doğuya çıkış kapısı olmasıyla ve bunun gibi sayılabilecek daha bir çok hususlar sebebiyle bütün ülkelerin dikkatini çekmiştir. Avusturya ve Rusya'nın Balkanlar üzerinde kurmak istedikleri nüfuzun stratejik bir sızma yolu olarak gördükleri nehir, diğer taraftan zengin ticarî potansiyeli sebebiyle İngiltere, Fransa, Almanya gibi ülkelerin de ilgi alanı içine girmiştir. Nehirde vapur işletilmesine, Avusturya'nın 1834 yılında Demirkapılar'ı geçirerek Aşağı Tuna'ya indirdiği vapurlarla başlamıştır. Bu arada Tuna Nehri'ni aşağı kısmından yani Karadeniz'den gelen, İngiltere, Fransa, Rusya ve diğer Avrupa devletleri de zorlamaya başlamıştır. Bu zorlama Karadeniz'i uluslararası ticarete tam olarak açılmasından sonra daha da artmış ve Avrupa'da nehir hukukundaki gelişmelere paralel olarak Osmanlı Devleti üzerine hukuki zorlamalara da gidilmeye başlanmıştır. Kırım savaşı ve sonraki

⁴ İ. Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Samsun 1998, s.103-218.

gelişmeler Tuna'da vapur işletilmesinde ve daha da önemlisi Tuna'nın uluslararası nehir statüsünde kabul edilmesinde bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyıldaki durumu, Avrupa karşısındaki konumu, Avrupa'daki milletlerarası nehir hukukundaki gelişmeler Osmanlı Devleti üzerinde Avrupa'nın artan hukukî baskısı bu kuralların uygulanmasına zemin hazırlıyordu. Tuna nehri üzerinde gelişen ticarî baskılar ve bu nehrin diğer devletler tarafından da kullanılma istekleri Paris antlaşması imzalanıncaya kadar artan bir ivme ile devam etmişti. Osmanlı Devleti'nin Paris antlaşması ile bir Avrupa devleti sayılması ve yine bu antlaşmaya alınan hükümlerle, o zamana kadar kendisinin bir iç nehri olarak kabul ettiği Tuna nehrinin hukuki statüsü değişmeye başlamıştı. Kurulan Tuna Komisyonu ile özellikle Tuna boğazlarına uluslararası bir statüyle serbestlik tanınmıştı. Bundan sonra Avusturya, nehrin yukarisından; İngiltere ve Fransa, nehrin boğazlarından girerek ticaret ve nüfuzlarını artırmaya çalışmışlardır. Avusturya'nın Tuna'da faaliyet gösteren vapur şirketi gittikçe güçlenmiş ve adeta rakipsiz bir duruma gelmişti. Buna karşılık Mithat Paşa'nın valiliği sırasında kurulan *İdare-i Nehriye* vasıtasıyla Avusturya vapur şirketi ile rekabet edilmeye çalışılmış fakat bunda pek başarılı olunamamıştır. Bu başarısızlığın sebeplerinden birisi vapur işletme konusundaki devlet teşebbüslerinin genelde birden fazla amaca yönelik olmasıydı. Hem askerî hem ticarî gayeler bu vapurların verimli bir şekilde kullanılmasını ve ticarî kârlılığı önlüyordu. Ayrıca Tuna'da olduğu gibi diğer şirket ve devletlerin rekabetiyle karşılaştıklarında zarar ediyorlardı⁵.

3-İşkodra Gölü ve Boyana Nehrinde Vapur İşletilmesi

İşkodra Gölü Arnavutluk'un kuzey batısında Karadağ'la Arnavutluk arasında 44 kilometre uzunluğunda 13 kilometre genişliğinde olup, gölün güney doğusunda İşkodra şehri yer almaktadır. En büyüğü Moraçe nehri olmak üzere göle bir çok küçük çay karışmakta olup, gölün fazla sularının ayağı konumunda olan Boyana nehri aracılığı ile Adriyatik denizine dökülmektedir. Ticarî ve askerî olarak önemli bir yerde olan İşkodra, şehrin kuzey batısında gölün kenarında bir liman oluşturduktan sonra içinden geçen, şehir dahilinde Kır nehri ve Drin ırmağının bir kolunu alarak Adriyatik denizine dökülen 90 kilometre uzunluğundaki Boyana nehri vasıtasıyla seyri sefain ve ticaret bakımından da önem kazanmaktaydı. Boyana vasıtasıyla küçük kayıklar İşkodra'nın pazarına kadar gelebilmekte, gelen mallar Manastır ve Kosova vilayetlerine sevk edilmekteydi. Fakat Selanik Mitroviçe arasında yapılan demiryolu bu ticaretin önemini azaltmıştı⁶.

⁵ Tuna'nın milletlerarası hukukî statüsü ve bu konudaki gelişimi, Avusturya'nın Tuna üzerinde vapur işletilmesi ve *İdare-i Nehriye* hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**.

⁶ Şemseddin Sami, **Kâmusu'l-Alâm**, İstanbul 1312, C.II, s.977-981, 1407; Bakınız Harita I.

Arayışlar

Bu göl ve nehirde vapur işletilmesi askerî gerekler sebebiyle ortaya çıkmıştı. Osmanlı Devleti İşkodra'da bulunan asker ve malzeme naklini kolaylaştırmak ve Boyana nehri ağzından İşkodra'ya işlemek üzere bir küçük vapur ve dört dubanın yapılması için teşebbüste bulunmuştu. 1857 yılında dubaların inşasının bitmek üzere olduğu fakat nehrin derinliğinin az olması sebebiyle 2,5 kademden daha fazla su çeker vapurların burada işlemeyeceği anlaşılmıştı. Bu kadar küçük bir vapurun Tersane-i Amire'de olmadığı ve yapılması da zor olduğu için İngiltere'den satın alınması gündeme gelmişti⁷.

1860'larda İşkodra Gölü'nde bir sürat vapurunun çalıştırıldığı tespit edilmektedir. Ancak bu vapur, göl için biraz büyük olduğundan 1867'de yerine daha küçük iki vapurun konması ve bunların da Fransa'ya ısmarlanması; seferlerinin sadece gölde kalmayıp Boyana nehri vasıtasıyla denize kadar ulaştırılması düşünülmüştü⁸.

a) İşkodra Gölü ve Boyana Nehrinin Uluslararası Mesele Haline Gelmesi

İşkodra gölü ve Boyana nehrinde taşımacılık ve vapur işletme hususu 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sonrası ortaya çıkan olan Karadağ'ın müstakil olmasıyla devletlerarası bir mesele haline geldi. Ayastefanos antlaşmasında Osmanlı Devleti ile Karadağ arasındaki sınır, İşkodra gölü ve Boyana nehrinin talveg hattından geçerek, denize ulaşacak şekilde çizilmişti. İşkodra'nın çıkış limanı olan Bar liman şehrini Karadağ almış ve Boyana nehrinde vapur işletme hususu Osmanlı-Karadağ arasında bir mesele olarak ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine sınırları çizmekle görevli olan Avrupa komisyonu tarafından bu hususta bir nizamname hazırlanması kararlaştırılmıştı⁹. Berlin antlaşması sonrası bağımsız bir devlet olarak çıkan Karadağ bölgeden denize çıkabilmek için

⁷ İşkodra gölünün derinliği 15-20 kadem ise de Boyana nehrinin bazı mahallerinde 8 kadem hatta bazı kum yığılan mahallerinde 2,5, 3 kadem derinliğe kadar azaldığı ifade ediliyordu. Vapurların da 2,5 -3 kadem derinlikte, saatte 10,5-11 mil gidebilecek, uzunluğu 75-80 kadem olması isteniyordu. Altı düz ve bakır kaplı, pervaneli, baş tarafında 5 kıyyelik top taşıyacak ve 40-45 beygir gücünde 3-4 duba çekebilecek güçte olması isteniyordu. Böyle bir vapurun 3000-3500 lira kadar ücretle Londra'da yapılabilceği ifade ediliyordu. **İrade Dahiliye** 23790, 3 Kasım 1857 tarihli irade ve Meclis-i Bahriye mazbatası.

⁸ Kütükoğlu, *agm*, s.181; İşkodra gölünde Aleksandra kalesi ile diğer Osmanlı kaleleri arasında asker ve erzak taşıyan Boyana vapuru Karadağ eşkıyaları tarafından saldırıya uğramıştı. Asker nakli sırasında Toroş köyü civarında karaya oturan vapura, bu gölde vapur işlemeye başlayıncaya kadar serbestçe yapmış oldukları korsanlığı yapamayan ve durumu fırsat bilen korsanlar 50 kadar kayık 1500 kadar kişiyle saldırmışlar fakat vapurdaki 80 asker ve topla müdafaa yapılmış kayıklar vererek geri çekilmek zorunda kalmışlardı. Bu vapurun daha önce de yakılmak istendiği ve vapurun yakılmasının önlemek için demir attığı Gazana Boğazına her gece zincir çekilip, sıkı güvenlik önlemlerinin alındığı anlaşılmaktadır. **İrade Dahiliye** 32707, 26 Aralık 1861, İşkodra valisi tahrirati.

⁹ Nihat Erim, *a.g.e.*, s. 388.

Avusturya ve İtalya'nın da muhtemel yardımlarıyla antlaşmanın 29. maddesinde görülen şartları koydurmaya muvaffak olmuştu. Buna göre; Boyana nehri üzerinde Karadağ için seyri sefain tamamıyla serbest olacaktı. Bu nehir boyunca İşkodra'nın müdafaası için gereken istihkam istisna olmak üzere istihkamlar yapılmayacak ve bu da şehirden 6 kilometreden öteye gitmeyecekti. Karadağ'ın harp gemisi ve bayrağı olmayacak, Bar limanı ile Karadağ suları bütün devletlerin harp gemilerine kapalı olacaktı. Karadağ toprağı üzerinde göl ile deniz arasındaki yeni istihkamlar inşa olunmayacak, gerek Bar ve gerek Karadağ sahili boyunca liman ve karantina güvenliği Avusturya Devleti tarafından sahil muhafazasına mahsus ufak gemiler vasıtasıyla sağlanacaktı. Karadağ Dalmaçya'da (Adriyatik'te) geçerli deniz kanunlarını kabul edecekti. Avusturya, Karadağ'ın ticarî gemilerini konsolosları marifetiyle himaye edecekti. Karadağ ise yeni arazisi üzerinde bir demiryolu inşa etme hak ve salahiyetine Avusturya ile beraberce karar verecekti¹⁰.

Bu antlaşmaya istinaden demiryolu ile ilgili olarak Avusturya'nın yerine İtalya, Karadağ ile anlaşmıştır. İtalya kendisine siyasî ve ekonomik nüfuz alanı olarak seçtiği bölgede ulaşım konusunda yatırımlar yapıyordu. Karadağ ile ortaklaşa teşkil ettikleri bir şirketle bölgede bir demiryolu yapmak için teşebbüse geçmişlerdi. Bar limanından İşkodra gölüne bir demiryolu hattı inşası için Osmanlı Devleti sınırından 12 km.lik bir kısmın imtiyaz suretiyle bu şirkete verilmesi ile ilgili olarak Karadağ hükümeti tarafından yapılan müracaat üzerine Osmanlı Devleti durumu incelemeye almıştı¹¹. Osmanlı Devleti, bölgede yapılacak bir demiryolunun iktisadî olarak, ticaret yollarını değiştireceği ve bölge ahalisine zarar vereceği; siyasî olarak, Karadağ'ın Balkanlarda kendisine karşı izlediği politikalara cesaret vereceği ve askerî olarak dengeleri değiştireceği endişesiyle bu teklifi reddetmişti¹².

¹⁰ Nihat Erim, *a.g.e.*, s. 415-416.

¹¹ **Ticaret ve Nafia İradeleri**, 9 Ekim 1905.

¹² Yapılması düşünülen demiryolunun önüne Sundurma dağı çıkmış ve bu yüzden şirket, yükseltiyi tünellerle geçmek yerine etrafını dolaşmak fikrini öne sürmüştü. Fakat bunun için demiryolunun Osmanlı Devleti sınırları içinde kalan alandan geçirilmesi gerekiyordu. Bu alanın bu şirkete kiralanması hatta bu bölgenin Karadağ'a terk edilmesi ile buna karşılık Karadağ'dan aynı miktar arazinin Osmanlı Devletine bırakılması gibi çeşitli teklifler gelmişti. Mesele siyasi bir konu haline gelmişti. Çünkü Bar iskelesi ile İşkodra gölü demiryoluyla bağlandıktan sonra bu iskelenin serbest liman olarak ilan edileceği haber alınmış ve bu durum Osmanlı Devletini daha da endişelendirmişti. Osmanlı, sınırlarından geçecek bir demiryolu hattının başta güvenlik meselesi olmak üzere bir çok problemler çıkaracağını farkederek, bu teşebbüsü akim bırakmak için İşkodra'nın demiryoluyla Firozigi'ye? bağlanması ve Boyana nehrinin temizlenerek seyri sefaine uygun bir hale getirilmesi gibi tedbirler alınmasına teşebbüs edilmişti. Ayrıca şirketin yapmaktan kaçındığı güzergah üzerinde halkın 5-6 satte gidip geldikleri bir şose yol olduğu dolayısıyla bu güzergahın takip edilmeyip Osmanlı sınırlarında 25-30 saatlik bir mesafede üstelik taşlık ve dağlık bir arazide yapılacak ve en az tünel masrafı kadar masraflı bir işe girişilmek istenmesinin ardniyetli bir husus olabileceği ifade edilmişti. Demiryolunun geçeceği 12 km. lik alanda 3 müslüman köyünün bulunduğu

Arayışlar

Osmanlı bu zorlamalar üzerine bölgedeki dengelerin kendi aleyhine gelişmemesi için çeşitli yatırımlar yapmaya girişmişti. Bölgedeki Drin nehri¹³ üzerinde 1880 yılında gerekli temizlik işleri yapılmış fakat yanlış uygulamalar sebebiyle 1883 yılında setler yıkılmış ve nehir eski haline gelmişti. Boyana nehrinin sularının artırılarak üzerinde vapur işlemeye daha elverişli bir hale getirilmesi için Drin nehrinin bir bend ile Boyana nehrine akıtılması düşünülmüşse de Boyana nehrinin sularının kendisi için yeterli olduğuna ve meseleyi başka bir şekilde halletmek üzere bir keşif heyetinin oluşturulmasına karar verilmişti¹⁴. Daha sonra İşkodra vilayeti dahilindeki Drin ve Boyana nehirlerinin eski mecralarının doğdukları yere kadar temizlenmesi ve Kırı ? nehrinin Boyana gölüne akıtılması ve gerekli projeyi hazırlamak ve araştırmayı yapmak üzere mühendislerin görevlendirilmesine karar verilmişti¹⁵. Bunun için harcanacak senelik 11.000 liranın toplanamamış olması, yapılacak ameliyatın ertelenmesine sebep olacağından, gereken paranın bir defaya mahsus olmak üzere Selanik, Yanya ve Manastır vilayetleri gelirlerinden karşılanması, buna rağmen kalan kısmın ise birkaç vilayete dağıtılması kararlaştırılmıştı¹⁶. Drin nehrinden Derinan? Sularının Boyana'ya akıtılmasını temin edecek bir seddin inşası dışında kalan ameliyat için gerekli olan 40.000 liranın 38.000 lirası Manastır, Kosova, Yanya, Edirne, Selanik, İşkodra, Aydın, Kastamonu, Ankara, vilayetleri ile Draç ve İzmit sancakları gelirlerinden karşılanmasına teşebbüs edilmişti. Fakat bu yatırımdan Anadolu halkının hiçbir şekilde istifade edemeyecek olması ve Anadolu vilayetlerinin de bunun gibi temizlik ve müdahale edilmesi gereken işlerinin çok olduğu gerekçesiyle valiler tarafından

daha doğrusu Boyana nehrinden Karadağ arazisine kadar olan kısımda ekseriyetle müslüman ahalinin bulunduğu ve buradaki arazilerin ancak kendilerine yettiği ve demiryolu geçmesine bunların rıza göstermedikleri ve en mühimi yolun yapılması ile İşkodra ticaretinin Bar iskelesine kayacağı ve gelirinin düşeceği hatta Osmanlı tarafındaki müslüman ahalinin ticaretine büyük darbe vuracağı ve durumun diğer yerlerde emsal teşkil edebileceği gerekçesiyle reddedilmesi istenmişti. **Ticaret ve Nafia İradeleri**, 21 Ağustos 1905; **Ya. Hus.** 131/30, 18 Temmuz 1905 ; **İrade-i Hususiye**, 43, 14 Ağustos 1903;74, 17 Temmuz 1905.

¹³ Ohri gölünden doğan Drin nehri İşkodra şehri yakınlarında dağlar arasından geçerek Zadrime ovasına iner ve orada Boyana nehrine bir kol saldıktan Leş'in yanından geçtikten sonra denize dökülür. Leş'ten 2-3 saat yukarıya kadar ulaşım elverişlidir. Nehrin Ohri gölüne kadar temizlenip, Selanik hattıyla bağlanmak üzere Manastıra bir denmiryolunun yapılmasının İşkodra'nın önemini daha da artıracığı tahmin ediliyordu. Şemseddin Sami, **Kâmusu'l-Alâm**, C.II, s.979.

¹⁴ **A. DVN. MKL.** 46/14, 25 Mayıs 1907.

¹⁵ **Ticaret ve Nafia İradeleri**, 7 Eylül 1897.

¹⁶ **Ticaret ve Nafia İradeleri**, 7 Eylül 1897; Manastır 500.000, Kosova 300.000, Yanya 300.000, Edirne 500.000, Selanik 200.000, İşkodra ve Draç 200.000, Aydın 1.000.000, Kastamonu 300.000, Ankara 400.000, İzmit 100.000 olmak üzere toplam 3.800.000 kuruş vilayetlerden istenmişti. **Ticaret ve Nafia İradeleri**, 7 Haziran 1898.

itiraz edilmişti. Bunun üzerine masrafın ilkönce yerinden yapılması, kalan kısmının hazineden karşılanmasına karar verilmişti¹⁷.

Boyana nehrinin Karadağ ile Osmanlı arasında sınır teşkil etmesi, çalışmaların kimin kefaleti altında yapılacağı, harcamaların nasıl bölüşüleceği, ortaya çıkacak arazinin kimin tasarrufunda olması gerektiği gibi meseleleri de beraberinde getirmişti. Osmanlı Devleti masrafların çoğunu kendisi karşıladığı için ortaya çıkacak arazinin çoğunun kendisinin olmasını veya temizliği yapan şirkete bırakmak istiyordu. Sonunda alınan karar gereğince her iki hükümetin de nehirlerin kendilerine ait olan kısımlarındaki temizliğinin kendi kefaletleri altında yapılmasını ve kendi masraflarını üstlenmeleri uygun görülmüştü¹⁸.

b) Avusturya, Karadağ ve İtalya'nın Vapur İşletme İstek ve Teşebbüsleri

İşkodra Gölü ve Boyana nehri hususunda ortaya çıkan anlaşmazlıklardan birisi de Avusturya'nın, anlaşmanın kendi gemilerine verdiğini iddia ettiği hakların kullanılması meselesiydi. Avusturya vapurları nehirdeki ilk Osmanlı iskelesi olan Obuti'ye kadar genel güvenlik konusunda Osmanlı Devleti'nin kanunlarına tabi olmak şartıyla işliyordu. Fakat, Avusturya Devleti Berlin antlaşmasının 29. maddesi gereği Karadağ deniz hududunun muhafazasının Avusturya Devletine ait olduğunu söyleyerek, Avusturya Devleti'nin de mevkii bulunması sebebiyle Osmanlı-Karadağ arasında sınır teşkil eden nehirde kendilerinin de serbestçe seyri sefer yapma hakkına sahip oldukları şeklinde yorumlamış ve nehrin tamamında vapur işletmeye başlamıştı. Trieste merkezli bir Avusturya şirketinin Boyana nehrinde işlettiği vapur İşkodra vilayetince seyri seferden men edilmişti. Bunun üzerine Avusturya sefaretinden duruma itiraz edilmişti. Avusturya, Pasarofça antlaşmasının tüccarlarına kara, deniz ve nehirlerde *serbest ticaret ve Avusturya gemilerinin Karadeniz'e çıkmamak şartıyla Osmanlı'nın Tuna iskelelerine serbestçe girip çıkmaları* konusundaki ikinci ve yedinci maddelerine istinaden nehirde vapur işletme hakkı olduğunu iddia etmişti¹⁹. Bu madde eğer serbestiyet esas alınarak yorumlanırsa Avusturya, istisnasız Osmanlı Devleti'nin bütün sularında tam bir serbestiyete kavuşuyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti Avusturya'nın bu iddialarını çürütmeye çalışmıştır. Osmanlı Devleti burada geçen iskele tabirinin nehir iskeleleri olmadığı, Avusturya tüccarının kendi gemisiyle değil Osmanlı gemisiyle Karadeniz'e çıktıktan sonra buradan başlayarak gitmek istediği herhangi bir iskele olarak yorumlanması gerektiğini ifade ediyordu²⁰. Ayrıca

¹⁷ *Ticaret ve Nafia İradeleri*, 7 Eylül 1897.

¹⁸ *Hr. Hmş. İšo.* 1-1, lef 1, İstisare Odası mütalaası.

¹⁹ Avusturyanın Osmanlı Devleti ile anlaşmazlığa düştüğü Tuna üzerindeki kabotaj hakkının kullanılması ile ilgili iddialarında da bu antlaşmanın ilgili maddelerini öne sürecektir. İ. Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, s.43-47.

²⁰ *Hr. Hmş. İšo.* 1-1, lef 7.

Arayışlar

Osmanlı Devleti antlaşmada geçen Latince “porto”, liman tabirinin eğer açıkça, ismen zikredilmişse deniz limanı, zikredilmemişse nehir iskelesi manasına gelmesi gerektiği fikrini de ileri sürmüştü. Avusturya’nın Osmanlı Devleti ile imzaladığı 24 Şubat 1784 tarihli ticaret senedinin birinci ve altıncı maddelerine göre ileri sürdüğü deliller, Osmanlı tarafından bu hükümlerin yalnızca Tuna’ya ilgilendirdiği şeklindeki bir açıklamayla geçiştirilebileceği, Zıştovi antlaşmasının üçüncü maddesindeki “nehren” tabirinin bütün nehirleri umumileştirmekte olduğu yani Tuna’dan başka diğer Osmanlı nehirlerini de hükmü içerisine aldığı, ancak bu konuda başka bir anlaşma olmadığı için bu hükümlerin geçerli kaldığı yoksa üzerinden hayli zaman geçtiği için hükümsüz kalmış olmaları gerektiği gibi karşı iddialarda bulunmuştu²¹.

Avusturya’nın ileri sürdüğü en önemli iddialardan birisi de Boyana nehrinin uluslararası bir nehir statüsünde olduğuydu. Osmanlı Devleti’nin Paris antlaşmasının yedinci maddesi gereği Avrupa Devletler hukuku içerisine dahil edildiği ve buna istinaden Viyana konferansının müşterek nehirlerle ilgili olarak almış olduğu bütün devletlerin ticaret gemilerine açılması ile ilgili kararlarına uyması gerektiği Avusturya tarafından iddia edilmişti. Paris antlaşmasında Osmanlı Devleti hukukî olarak bir Avrupa Devleti olarak kabul edildiği gibi Tuna için de özel hükümler konmuştu. Böylece Avusturya bu kararların şartları yerine geldiği gerekçesiyle Boyana nehri için de geçerli olmasını istiyordu. Ayrıca müşterek nehir statüsü içinde, küçük kabotaja müsaade edilen bir nehir olmasını da istemişti²². Osmanlı Devleti tüm iddiaları bertaraf edebilmek ve bu nehre uluslararası bir statü kazandırmamak için diplomatik olarak mücadele etmiştir. Çünkü iki taraf nehirlerinin içinde bir iskeleden diğerine seyri sefer etmek yani küçük kabotaj hakkının kullanılmasına müsaade edilmesi gibi bir durum ortaya çıkmaktaydı ki, Osmanlı Devleti bundan şiddetle kaçınıyordu. Osmanlı Devletine göre, Tuna’nın durumu bir istisnaydı. Bu antlaşmalara göre Avusturya, yalnızca büyük kabotaj yani denizden nehre gelerek bir limana uğradıktan sonra yine geri dönebilme hakkını iddia edebilirdi. Böyle bir durumda bu nehirlerde her yerde geçerli olduğu üzere nehir güvenliği ve zabıtası ve gümrük hususlarında mahalli kanunlara tabi olması gerekiyordu. Avusturya’ya nehir içine gelerek ilk iskeleye uğrayıp çıkmak üzere izin verilebileceği²³, Tuna’nın müşterek nehir statüsünü emsal göstererek yapmış olduğu itirazının, Boyana nehri için geçerli olamayacağını ve bu nehirde

²¹ Hr. Hmş. İšo. 1-i, lef 2, 21 Şubat 1890 tarihli tezkereye İstişare Odası mütalaası.

²² İ. Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna’da Ticaret (1856-1883)*, s.103-218.

²³ Hatta Avusturya sancağıyla Drin nehrinde de bir kayık işlediğinin vilayetçe haber alındığı durumun incelenip doğruysa engellenmesinin doğru olacağı ifade edilmişti. Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 2, 21 Şubat 1890 tarihli tezkereye İstişare Odası mütalaası.

Karadağ gemilerinden başka bir geminin seyri sefer yapamayacağı bildirilmişti.²⁴

Osmanlı Devleti'nin hukukî durumunu korumaya çalıştığı bölgede ticarî nüfuzunun gittikçe azaldığı ve bölgedeki devletlerin eline geçmeye başladığı görülmektedir. Zaten Avrupalıların ticarî olarak Osmanlı Devleti'nin tüm topraklarını serbestleştirme politikası gittikçe artan ticarî baskıların bir neticesiydi. Osmanlı, Avusturya'nın talep ettiği hakka sahip olamayacağını bildirmişse de bu sefer de *en ziyade müsaadeye mazhar millet* muamelesinden dolayı aynı hakkı İtalyanların da istediği görülmüştür. Hatta İtalyanlar işi daha da ileri götürüp hukukî boşluklardan yararlanıp Boyana nehrinde seyri sefer hakkını kullanmaya başlamışlardır. Ragüza'da kurulmuş olan bir vapur şirketi Vilayet sahillerinden Venedik, Trieste'den İşkodra'ya ticarî eşya naklini elinde tutuyordu. Bu şirketin Boyana vapuru Obuti iskelesine kadar gidip geliyordu. Bilahare İtalya'nın Polya vapur şirketi de vapur işletmeğe başlamıştı. Obiti'ye kadar gelen bu şirket vapurunun buradan sonra Karadağ bandırası çekerek bu yasağı delmeye çalışması üzerine nehirdeki Osmanlı nakliyecileri kendi ticaretlerine büyük zarar vereceği beyanıyla karşı çıkmış ve Osmanlı tebaasının hukukunun korunmasını istemişlerdi²⁵. Hatta bu gölde işlemekte olan bazı vapurların hangi şirkete ait olduğu dahi bilinmiyordu ve İtalya'nın Adriyatikle İşkodra gölü arasında dört vapur daha işletme tasavvurunda bulunduğu haber alınmıştı. İtalya, Karadağla posta antlaşması olduğu ve bu antlaşmaya istinaden Obutiye gelen İtalya gemilerinin Karadağ bandırası çekerek İşkodra gölüne doğru seferlerine devam ettiklerini bildirmişti. Hatta bir İngiliz gemisinin bu nehirde yaptığı seferleri emsal gösterme yoluna gidilmişti. Osmanlı ise İtalya şirketine ait vapurların hem İtalya hem de Karadağ bayrağı çekerek hile yaptıklarını ve gerekli tedbirleri alacağını bildirmişti²⁶.

Osmanlı Devleti, Avusturya ve İtalyanın bütün bu çabalarına karşılık Boyana nehrinin münhasıran Osmanlı Devleti sınırları içinde kalmış olmasından

²⁴ Yolanda adlı İtalyan bandıralı vapuru Karadağ bandırası altında seyahatle gümrük memuru olmayan mahallere eşya çıkartması üzerine; bu vapurun deniz ile Obuti iskelesi arasında işlediği, Boyana nehrinin Osmanlı-Karadağ arasında ortak olan kısmında ticaretin serbest olduğunun Berlin antlaşmasıyla kararlaştırılmış olduğu ifade edilmişti. Fakat bu serbestiyet, gümrük memuru olmayan bir yere eşya çıkarmak kaçakçılık addedileceği için ve İtalya konsolosluğunun bu durumu koruyan tavırlar alması üzerine, nehrin müşterek olmayan mahallerinde sefer yapmaya hakları olamayacağı bildirilmişti. (5 Mart 1890). Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 4, 22 Temmuz 1890 tarihli tahrir.

²⁵ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 12, 12 Şubat 1903.

²⁶ Hr. Hmş. İšo. 1-1, 14 Mayıs-20 Haziran 1905; ; Şikayet üzerine yapılan tahkikatta Boyana nehriyle İşkodra gölü arasında Karadağ bandıralı üç vapurun daha işletildiği ayrıca daha başka şirketlerin de 20 yıldan beri bu gölde sefer yaptıkları ifade edilmekteydi. (Povenhove'deki? İngiliz şirketi Anglo Montenegro, İtalyanların Bari'de (Bari) Bohya, Bogliya Olaçık?, ve Karadağlı Avyoşark, hatta Vayince şirketlerine ait vapurların olduğu bildirilmişti. Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 19, 14 Mayıs-20 Haziran 1905.

Arayışlar

dolayı nehrin Osmanlıya ait kısımlarının milletlerarası nehir statüsüne sokulmayarak nehre hakim olmaya devam etmek istiyordu. Berlin antlaşmasının 29. maddesinde "*nehirde seyri sefain tamamen serbest olacaktır*" ifadesi olmasına rağmen yalnızca Karadağ gemilerinin nehrin Obuti adlı mevkiinden başlamak üzere Osmanlı ile Karadağ arasında sınır olan kısmı arasında böyle bir hakka sahip olabileceklerini ifade ediyordu²⁷. Nehrin ve İşkodra gölünün Osmanlı ile Karadağ arasında müşterek kısmında Karadağ gemilerinin Osmanlı iskelelerine yaptığı ticaret serbestti. Boyana nehri mansıbından İşkodra'ya iki saat mesafesi olan Obuti iskelesine kadar olan kısımda uluslararası nehir hukukunun uygulanması sebebiyle bu serbestlik ancak nehrin ortak olan kısmından Obuti iskelesine kadar olan kısımda geçerli olabilecektir²⁸. Fakat Osmanlı Devleti gerek her iki tarafına sahip olduğu nehre hakim olmak, gerek Karadağ gemilerini denetleyebilmek ve gerekse diğer Avrupa devletlerinin gemilerinin nehrin yukarısına çıkmalarını engellemek istemiştir. Bunun bir sebebi de nehrin yukarısına ulaşabilmek için bu gemilerin ticari eşyalarını *londona* tabir olunan yerli tebaanın kayıklarına yüklemesini sağlamaktır. Böylece hem kayıkçı esnafını koruyabilecek hem de daha iyi gümrük denetimi yapabilecekti. Hapi? ağzından Obuti iskelesine kadar Karadağ gemileri de engellenmeksizin seyri sefer yapabilmekteydiler. Bu iskeleden kayıklara aktararak nakledilen eşyanın kaçakçılık yapılabilmesine imkan tanıdığı için Obuti'den yukarı seyri sefer hakkı Osmanlı hükümetince kabul edilmemişti. Avusturya ve İtalya'nın itirazları ve yorumları Osmanlı hükümetince kabul edilmemişti. Ancak, bu devlet gemilerinin, mahalli nizamata uymak, Osmanlı seyri sefain zabıta nizamatını kabul etmek, kaçakçılık yapmamak, kabotaj icra etmemek şartlarıyla Boyana'dan doğrudan doğruya Obuti'ye kadar gitmelerine müsaade edilmişti. Obuti-İşkodra arası Osmanlıya ait olduğu için hiçbir devlete müsaade edilmemiş, yalnız Berlin antlaşmasına göre Karadağ gemilerine açık olmuştur. Fakat onlar da nehrin bu kısımdaki Osmanlı hakimiyetinden memnun olmuyor ve nehrin bu kısımda da uluslararası nehir hukukunun geçerli olmasını istiyorlardı²⁹.

Osmanlı Devleti, Berlin antlaşmasının 29. maddesine dayandırılan Karadağ hükümetinin Boyana nehrindeki malik olduğu hakların diğer devletler tarafından kullanılamayacağı gerekçesiyle de reddetmişti³⁰. Fakat Osmanlı Devleti, Paris antlaşması gereği nehirlerin serbestliğini Tuna ile ilgili olarak kabul etmiş ve Viyana konferansı ilkelerini uygulamaya *mecbur* kalmıştı. Osmanlı Devleti'nin Boyana nehrindeki seyri sefain hukukunu Karadağ'dan başkasına vermeye mani olamayacak surette yorumlanması mümkünse de

²⁷ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 12.

²⁸ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 12.

²⁹ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 11.

³⁰ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 7.

müşterek nehirlerin serbestisi usulünün devletler hukukundan kabul edilmiş olması Osmanlı Devleti'ni güç durumda bırakmıştı³¹.

Avusturya bir taraftan eski antlaşmalarına dayanarak ve müşterek nehir statüsünden hareketle isteğine ulaşmaya çalışırken diğer taraftan emsal olaylar gösteriyordu. Avusturya gemilerinin nehirde daha önce de serbest olarak ticaret yaptığını bildirerek, 1881 tarihinde Trieste'den Obiti ve İşkodra'ya işlemekte olan "Monus" vapuruyla "Konsorçiya Argosgo?" şirketinin "İşkotari" adlı vapurunun bu nehirde işlemlerini emsal göstermiştir³².

Osmanlı Devleti'nin, Boyana nehrinde yapılmakta olan seyri seferi her zaman kontrol altında tutmak istediği görülmektedir. Özellikle Karadağ için şiddetle gerekli olan barut ve silahların, Osmanlı sınırları dahilinde bulundurulmasının yasak olduğu gerekçesiyle müsadere ve zapt edildiği anlaşılmaktadır. Bunun üzerine, Karadağ, Osmanlı gümrük memurlarının Karadağ'ın Boyana yoluyla yaptığı ticareti engellediği ve küçük büyük bütün gemilerinin nehre girip çıkarken denetime tabi tuttukları gerekçesiyle şikayetçi olmuştu. Berlin Antlaşmasının 29. maddesi gereği, Osmanlı memurlarının iskelelerine giden Karadağ gemilerini muayene etme ve eşya müsadere etmeye hakları olmadığını iddia etmişlerdi³³.

Osmanlı Devleti antlaşma şartlarına göre Boyana nehrinden gelerek doğrudan doğruya Karadağ limanına gidecek ve Osmanlı'dan çıkacak gemiler ile İşkodra ve diğer mahallerde eşya ithal ve ihraç edecek olanları kontrol etmesi mümkündü. Fakat, Osmanlı sularından geçerek doğrudan Karadağ'a giden gemilerin de her zaman için karaya yanaşıp kaçakçılık faaliyetlerinde bulunabilecek olmaları sebebiyle bunların da araştırılması isteniyordu. Dikkatli olunarak eşyaları müsadere etmemek şartıyla her türlü silahın geçişi özel kurallara bağlanmıştı. Yalnız nafia için gerekli olan barut ve sair gibi şeylerin önceden Osmanlı hükümetine bildirilmesi şartıyla geçişine izin verilmesinin mümkün olacağı bildirilmişti³⁴.

Osmanlı hükümeti ile Avusturya arasında meydana gelen ihtilaf Osmanlı bandırasına sahip gemiler için saklı tutulmuş olan nehirlerde kabotaj icra etmemeleri, nehir güvenliği ve kaçakçılığın engellenmesi için geçerli olan nizamât hükümlerine tabii olmak şartıyla açık denizden Boyana nehrinin "Obuti" iskelesine kadar gelebilmeleri şartıyla halledilmişti. Gemiler açık denizden bu iskeleye kadar doğrudan gelebileceklerse de Obuti'den ileride Boyana nehrinin her iki tarafı Osmanlı arazisi olduğu için ve iç sularda kabotajın ecnebi gemilere yasak olması sebebiyle Avusturya vapurları daha yukarı

³¹ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 5.

³² Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 6-7.

³³ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 9, 27 Temmuz 1895.

³⁴ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 8.

Arayışlar

gidemeyeceklerdi. Bu karara rağmen Avusturya hükümetine mensup gemilerin bu yasağı sık sık çeşitli sebeplerle delmeye çalıştığı anlaşılmaktadır³⁵.

Osmanlı, Avusturya ve İtalya hükümetleri arasında ortaya çıkan ihtilaf ile ilgili olarak bu devlet gemilerine getirilen yasaklamalara karşın Karadağ gemileri Osmanlıya ait Boyana nehri üzerinde vapur işletebiliyordu. Fakat bu sefer de Karadağ gemilerinin İşkodra gölü ve Boyana arasındaki Osmanlı iskelelerinde ticaret yapmaya başlamaları üzerine anlaşmazlık çıktı. Berlin antlaşması bu devlete Boyana nehrinde seyri sefer hususunda tam serbestiye sahip olacağını ifade etmişse de bu hüküm Karadağ sahili ile açık deniz arasında bu devlet gemilerinin Boyana'dan geçebileceklerini kapsamaktaydı. Boyana nehrinin Osmanlı dahilindeki kısmı hariç olmak üzere kendi iskelelerinden Osmanlı iskelelerine gidiş dönüş seferleri yapabilmelerine, ki bu imtiyaz da ancak mütekabiliyet usulü ile geçerli olabilirdi, izin verilebilirdi. Kaldı ki Karadağ gemilerine kabotaj hakkı verildiği takdirde en ziyade müsaadeye mazhar tüccar statüsüyle diğer milletlerin de aynı imtiyazı isteyecekleri açıktı. Hatta Osmanlı Devleti emsal teşkil etmemesi için Osmanlı gemilerinin Karadağ iskeleleri arasında işleminin doğru olmayacağını dahi ifade etmişti³⁶.

Mamafih Boyana nehrinde seyri seferi Osmanlı sancağına ait iken burada bir Osmanlı seyri sefain şirketi kurularak ecnebi devletlerle rekabet edebilmesi için gelir kaydettikçe gelişinceye kadar devlet tarafından da belirli bir miktar tahsisat ayrılıp, desteklenerek Karadağ gemilerinin Boyana nehrinde daha fazla nüfuz kazanması engellenmek istenmişti³⁷.

Boyana nehrinin kısmen uluslararası kısmen de Osmanlı suları olması bölgede iktisadi faaliyetleri olan devletlerin hedefi haline getirmiş Osmanlının Avusturya ve İtalya'ya karşı Boyana nehri üzerinde hukukî olarak mücadele etmesine sebep olmuştu. Osmanlı Devleti'nin karşı koyması İşkodra gölüne ve bu göl vasıtasıyla daha iç bölgelere bu devletlerin nüfuzlarının ulaşmasını engellemek içindi³⁸.

³⁵ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 15, 18, 25 Mayıs 1909, Loyd Kumpanyasına ilave edilmek üzere Boyana nehrinde Kabotaj icra edecek Avusturya romörkörüne izin verilmesine dair istişare odası mütalaası.

³⁶ Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 14, 18, Avusturya Vapur Kumpanyasının Boyana nehrindeki tecavüzlerine dair.

³⁷ Osmanlı-Belçika arasındaki 1254 tarihli ticaret antlaşmasının 11. Maddesi "... memalikinden bir limandan diğer limana mahsul belde vesair ecnebi mamulâtının nakl ve ithali en ziyade müsaadeye mazhar-ı müsaade olan düvel-i müteahide haklarında tarafeyn teba ve sefaini tarafından serbestiyet üzere icra oluna" denildiği ve bu maddenin zamanla emsal gösterilerek ecnebi devletlerin Osmanlı sahillerindeki faaliyetlerini bu maddeye dayandırdıkları ifade edilmektedir. Hr. Hmş. İšo. 1-1, lef 22, 1 Şubat 1910, Boyana Nehri ve İşkodra gölünde Ecnebi gemilerin seyri seferine dair Dahiliye Nezareti müzekkeresi.

³⁸ Daimi gelen baskılar üzerine, Avusturya Loyd kumpanyası acentalığında bulunan ve Osmanlı tebasından olan İstefan Çorani (Cediati) Eendi'nin satın aldığı iki geminin Boyana nehri ve İşkodra gölü arasında Osmanlı Bayrağı ile işletilmesinin doğru olacağı ifade

Osmanlı Devleti bölgeden çekildikten sonra bile bu göl ve nehirdeki anlaşmazlığın devam ettiği anlaşıyor. 1921 yılında bu konudaki bilgilerin ve ticarete izin veren 1890 ve 1892 tarihli müzekkerelerin İtalya hükümeti tarafından Osmanlı Devleti'nden istendiği görülmektedir. Osmanlı hükümeti ise halihazırda bu meseleyle ilgisinin kalmamış olmasına rağmen meseleyi, *kendi yönetimine halef olan Arnavutluk ile Yugoslavya ve Karadağ arasında olan ve bu konuyla ilgili müzekkerelerin hiç şüphesiz Arnavutluk hükümetine karşı kullanılmak için istenmesi* şeklinde değerlendirmişti. Bu sebeple Osmanlı Devleti bu talebi yerine getirmemek için İtalya fevkalâde komiserliğine, ilgili dosyaların harp sırasında Konya'ya gönderildiği (bilahare geri getirildiyse de) bu dosyaların bulunamadığı şeklinde bir mazeret bildirilmişti³⁹.

4-Fırat ve Dicle Nehirlerinde Vapur İşletme Teşebbüsleri*

a)İngilizlerin Fırat ve Dicle'de İlk Teşebbüsleri

İngiltere'nin Fırat ve Dicle nehirlerinde istisnâ surette gemi işletme hakkına sahip olması İngiliz gemilerinin XVII. yüzyıldan beri Osmanlı Arabistan'ı ile yapmış oldukları ticarete ve 1639-40'da Basra'da bir İngiliz ticaret kurulu kurulmasına kadar uzanır. İstisna olması meselesi ise Osmanlı nehirlerinde kabotaj hakkının yalnızca yerli tebaaya tanınmasıdır. Bunun iki istisnası uluslararası nehir statüsünde olan Tuna ile daha önceki bir özel müsaadeye dayanan Fırat ve Dicle'dir. Fırat üzerinde İngiliz gemileri Osmanlı mahalli idaresine iç ve dış düşmanlarla yaptıkları savaşlarda yardım etmiş ve bu nehirler üzerindeki seyri seferi daha emniyetli hale getirmeye çalışmışlardır. 1820'den itibaren Bağdat'ta İngiliz konsolosluğuna bağlı İngiliz bayrağını taşıyan gemiler bulunmaya ve İngiliz tebaası, Basra-Bağdat arasında kendi bayraklarını taşıyan gemiler kullanmaya başlamışlardır⁴⁰.

edilmişti. Nehir ve göllerde ticaretin artması Osmanlı'nın da istediği bir husustu. Fakat bu kişinin satın aldığı vapurlar Loyd kumpanyasına ait gibi görünmekteydi. Eğer tahkikat sonucu bu husus doğrulanırsa vapurların işlemesinin men edilmesi isteniyordu. Hatta bu hususta Avusturya'nın çıkaracağı müşkilatın gözönünde bulundurularak ihtiyatlı hareket edilmesi isteniyordu. Bu gemilerin Osmanlı sermayeli bir şirket kurularak alınması ve işlettilmesi önerilmişti. **Hr. Hmş. İšo.** 1-1, lef 25. 20 Mart 1912.

³⁹ **Hr. Hmş. İšo.** 1-1, lef 29, 13 Ağustos 1921.

* Gerçekte Fırat ve Dicle nehirleri tamamıyla Osmanlı toprakları arasında akmakta ve yine Osmanlı sınırları dahilinde denize dökülmektedir. Bu sebeple bu nehirlerde Tuna veya Boyana nehirlerinde olduğu gibi milletlerarası nehir statüsünün uygulanması için gerekli hukukî şartlar oluşmamıştır. Fakat aşağıda görüleceği üzere, özellikle Şattülarap'ta, pek çok sebep yüzünden fiilî olarak adeta milletlerarası bir nehir statüsünün uygulanmasına doğru bir gidiş izlemesi sebebiyle bu nehirdeki faaliyetlerin milletlerarası nehirler başlığı altında incelenmesinin daha doğru olacağı kanaatindeyiz.

⁴⁰ Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılâbı Tarihi**, C.2/III, Ankara 1991, s.350.

Sanayi inkılabı sonrasında Doğu Akdeniz ve Osmanlı İmparatorluğu Avrupa için ve özellikle İngiltere için ekonomik açıdan büyük önem arz etmeye başlamıştı. İngiliz sanayiine yeni hammadde kaynakları ve mamûl malları için ise yeni pazarlar bulma isteği İngiliz dış ticaret politikasını doğuya doğru kaydırmıştı. Hindistan'a ulaşan daha kısa yollar bulma isteği İngilizleri çeşitli arayışlara sevk etmiştir. Bu arayışlardan birisi de Fırat-Dicle nehirlerinde vapur işletilmesi teşebbüsüdür. Hatta İngilizler daha da ileriye giderek Fırat ve Asi nehirlerini birleştirerek Akdeniz ile Basra körfezi arasında doğrudan bağlantı kurmayı amaçlamışlardı. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin Mehmet Ali Paşa isyanı ile uğraşmasını da fırsat bilerek, bölgedeki dengeleri kendi lehinde kullanarak, Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme imtiyazını almıştır. 1835 yılında Birecik'e karadan taşıdıkları malzemelerle inşa ettikleri ve Fırat ve Dicle adını verdikleri iki vapurla deneme seferlerine başlamışlar, fakat vapurlardan birisinin kaza geçirip batması diğerinin ise çalışmalarından olumlu sonuç elde edilememesi üzerine faaliyetlerini durdurmuşlardır⁴¹.

Bu ilk vapur işletme teşebbüsü başarısızlıkla sonuçlansa da bölgedeki İngiliz ticareti ve çıkarları artmaya devam etmiş ve bu hususta bir çok ticari anlaşmazlıklar çıkmıştı. Özellikle, nehirde seyreden İngiliz gemilerinden hangi esaslar dahilinde vergi alınması konusu anlaşmazlıklara sebep olmuştu. Bu anlaşmazlıklara 1846'da Babıali ile İngiliz büyükelçisi arasında yapılan, İngilizlerin gümrük vergilerini %5 giriş ve %12 çıkış olarak tespit eden bir anlaşma ile son verilmeye çalışılmıştı.⁴² Fakat, Dicle ve Fırat nehirlerinde ticaret yapmak üzere Hindistan'dan Basra'ya gelen bir İngiliz gemisi sebebiyle; ticarî vergilerini ödedikten sonra İngiliz gemilerinin bu iki nehirde ticaret edebilecekleri hususunda valiye gerekli emirlerin verilmesi İngiltere elçisi tarafından istenmişti. Vali, bu meseleyi yeniden ortaya çıkarmaktaki gayesinin bazı vergilerin alınması meselesinin yeniden gündeme getirmek olduğunu ifade etmişti. İngiliz gemisinin nehir boyunca ticaret yapması ve bundan doğan yerli tüccar vergilerini vermek istemediği, ve palamar vergisinden kaçmaya çalıştığı anlaşılmaktadır⁴³.

b) Osmanlı Devleti'nin Dicle ve Fırat'ta Vapur İşletmesi

Osmanlı Devleti'nde buharlı gemi kullanımı yaygınlaşmaya başladığında ulaşım elverişli nehirlerde de bunları kullanma isteği arttı. Özellikle, askerî gayelerle Tuna için gemiler yaptırılmaya başlanmıştı. Fakat bu

⁴¹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakınız. Fahrettin Tızlak, *İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)*, Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı 6, Samsun 1991, s.293-301

⁴² Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.350-351.

⁴³ İ.H. 1555, 3 Ekim 1846 Hazine-i Amire tezkeresi; 21 Eylül 1846 İngiliz Elçiliği Tahriri, s17 Ekim 1846.

teşebbüsler yalnız Tuna ile kalmamış Sava, Vardar, Dicle ve Fırat nehirlerinde de kullanılmak üzere İngiltere'ye vapur siparişi verilmişti⁴⁴.

İngilizlerin XIX yüzyılın ikinci yarısında Basra körfezi ve Şattülarap yoluyla Fırat nehrine girerek Bağdat'a kadar olan kısımdaki nehir nakliyatına yeniden el atmaları Osmanlı devlet adamlarını da harekete geçirmişti. İngilizlerin bu faaliyetlerine karşılık rekabet edebilmek için Namık Paşa Avrupa'dan almış olduğu üç vapurdan ikisini Bağdat'a getirip işletmeye başlamışsa da bu teşebbüs başarılı olmamıştı. Daha sonra Mithat Paşa Bağdat valiliği sırasında bu vapurların üçüncüsünü de getirtip Bağdat ile Basra arasında vapur işletilmeye başlanmıştı. Vilayetin imarı için ayrılan senelik onbeş bin keseden Dicle'de işleyen vapurlar sekize çıkarılmış ve bunlar için bir de *İdare-i Nehriye* kurulmuştu. Bağdat'ta daha önce yapılmış fakat atıl kalmış olan fabrika da yeniden elden geçirilerek vapurların tamirat işlerini görmek üzere tahsis edilmişti. Bu sırada Süveyş Kanalı'nın açılması münasebetiyle Basra körfezi ve Kızıldeniz'de artacak olan ticaretin Osmanlı sancağı taşıyan gemilerce yapılması ve buralarda Osmanlı devletinin hem ticarî hem de siyasî nüfuzunu artıracığı düşünülmüştü. Bunu uygulamaya koymak için biri büyük (Babil), ikisi daha küçük (Ninova ve Necid) üç vapur daha satın alınmış, daha önce hem nehirde hem denizde işletmek üzere alınmış olan Asur vapuru da bunlara ilave olunarak üç ayda bir Süveyş Kanalı yoluyla İstanbul'a ve İngiltere'ye sefer düzenlenmeye başlanmıştı. Bunlar için gerekli olan kömürün ise İngiltere'den satın alınması gerekmişti. Bunun için Aden, Maskat ve Benderbuşir'de Osmanlı sancağı altında özel depolar açılarak idaresi için yerli halktan vekiller tayin olunmuştu. Aden'de sekiz-on bin tonilatoluk daimi bir kömür stoku bulundurulmaya başlanmıştı. Bu kömür depolarından yalnız şirket vapurları değil, bölgeye giden Tersane-i Amire vapurlarının ihtiyaçları da karşılanmaya başlamıştı. Babil vapuru İngiltere ile Avustralya arasında işlemek üzere 88 bin liraya yaptırılmış iki yıllık bir vapur olup, şirketinin iflas etmesi üzerine müzayedede 33 bin liraya satın alınmıştı. İstanbul için yapmış olduğu ilk seferinin hac mevsimine rastlaması sebebiyle gidiş ve gelişinde 35 bin lira kâr yapmıştı. Umman-ı Osmanî adı verilen şirket, iyi idare edilmesiyle ve düzeni ile tanınmıştı. Nehir vapurları ise ayda bin lira kadar gelir elde etmişlerdi. Hatta daha önce İngilizlerin düşündüğü Fırat havzasıyla Halep üzerinden Akdeniz'e açılma fikri yeniden gündeme gelmişti⁴⁵. Bunun için ilk önce Fırat nehrinin mevcut durumu için araştırma yapılmış ve Meskene'ye kadar olan kısımda vapur işleyebileceği

⁴⁴ İ.MV, 8947, 25 Haziran 1852, Ömer Lütfi Paşa'nın tezkiresi; Nehirde işletmek üzere daha başka vapurların da satın alındığı görülmektedir. Dicle nehrinde işletmek üzere imal ettirilmiş olan vapurlardan Bağdat adlı vapurun Bağdat'a getirilmiş olduğu Bağdat'tan Basra'ya işlemek için sabık müteveffa vali Reşit Paşa'nın Belçika'ya sipariş ettiği iki vapurun edevatlarıyla beraber 6 ay önce Basra limanına getirildiği bildiriliyordu. İ. D. 28675, 27 Nisan 1859.

⁴⁵ A. H. Midhat, **Midhat Paşa**, İstanbul 1325, s.85-89.

Arayışlar

belirtilmişti. Fakat bu vapurun hızlı akıntı ve nehrin sığılığı sebebiyle çok güçlü ve az su çeker olması gerektiği düşünülmüş ve Avusturya'nın Tuna üzerinde Demirkapı girdaplarında işlettiği vapurlar örnek alınarak dört çarklı ve en az saatte 12 mil hız yapabilen bir vapur siparişi verilmişti. Meskene adı verilen vapur Bağdat ile Meskene arasında işletilmeye başlanmıştı⁴⁶.

Bu arada Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur ve duba işletmek üzere bazı özel teşebbüsler vardı⁴⁷. Hatta iki vapur işletmek üzere daha önce İngiliz tebaasına verilmiş olan ruhsatı emsal göstererek Hollandalılar da vapur işletmeye hakları olduğunu iddia etmişlerdi. Yabancıların Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmelerinin mahzurlu olacağını gören Osmanlı devlet adamları bölgede daha önceden beri işlemekte olan Umman-ı Osmanî Şirketi vapurlarının muktedir bir şirkete ihalesiyle halkın ihtiyacını karşılamaya kâfi bir hale getirilmesi ve böylece artan taleplerin baskısının azaltılabileceğini düşünüyorlardı⁴⁸. Nehir üzerinde imtiyaz isteyen ve bürokratik engellerle karşılaşan Osmanlı tebaası ise devletin işleri uzattığı takdirde ecnebiye verilmiş olan haktan Osmanlı tebaası olanların yararlanamaması şekline dönüşebileceği, yabancı tebaa ve bayrakların girmemesi gereken bir nehirde yerli tebaanın bu konudaki teşebbüslerinin yolunun açılmadığından şikayet ediyordu. Devletin iyileştirerek satmayı düşündüğü Umman-ı Osmani şirketinin değerinin düşmemesi için nehirde daha fazla vapur işletilmesi hususunda tereddüt etmekteydi. Fakat bu işin daha uzun zaman alacağı ve bu sebeple talep edilen imtiyazın verilmesinin bir sakınca teşkil etmeyeceği belirtilmişti. Ayrıca imtiyazın yalnızca iki vapur ve iki duba için olduğu, Osmanlı sancağı altında ve Osmanlı kanunlarına tâbi olması, kaptan ve adamların mümkün mertebe Osmanlı subay ve teknik elemanlarından oluşması, yolcu, yük, tarife ve ücretlerinin mahalli yönetimle beraber kararlaştırılması, Osmanlı asker ve yükünü yarı ücretle taşınması, kâr ve zararı tamamen kendilerine ait olmak ve hükümetten hiç bir şekilde yardım beklenilmemesi, verilecek imtiyazın inhisar şeklinde olmaması şartlarıyla verilmesinin uygun olabileceği belirtilmişti⁴⁹. Devlet bu özel teşebbüse, *"Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmek üzere Osmanlı tebaası olanların talepleri durumunda mahalli hükümetlerin engel değil yardımcı olacakları ve taliplerin Osmanlı hukuk, nizamı altında buna hakkı olduğu, fakat bu isteklerin işletme ruhsatı değil de bir inhisar veya imtiyaz şeklinde olması sebebiyle verilemeyeceği"* cevabını vermişti⁵⁰.

⁴⁶ A. H. Midhat, **Midhat Paşa**, s.90-91.

⁴⁷ Osmanlı tebasından Menahim efendi ile Yusuf Kerici efendi devlete başvurmuştu **Y.A. Res.** 11/41, 5 Haziran 1881.

⁴⁸ **Y.A. Res.** 11/41, 12 Nisan 1881 Ticaret Nezareti Nafia Komisyonu Mazbatası.

⁴⁹ **Y.A. Res.** 11/41, 12 Nisan 1881 Ticaret Nezareti Nafia Komisyonu Mazbatası; Bu şartların kabul edilip ruhsatın verilmesi konusunda 5 Haziran 1881 tarihli Nezaretin Tezkeresi.

⁵⁰ **Mukavelename Defteri** 3, s. 122-123, 1 Ocak 1883.

Lynch kardeşlerin bir Osmanlı anonim şirketi kurarak Dicle ve Fırat üzerinde daha geniş imtiyazlarla vapur işletme isteği Osmanlı devlet adamlarını harekete geçirmiş ve artacak olan İngiliz nüfuzuna karşı bazı teşebbüslerde bulunmaya sevk etmiştir. Osmanlı Devleti'nin bölgedeki vapur idaresi olan fakat İngilizlerle rekabet edemediği ve zarar ettiği anlaşılan Umman-ı Osmani idaresine iktidar sahibi bir müdür ile yeterli memurlar gönderildiği, vapur sayısının beşten yediye, şilep sayısının ise altıdan on'a çıkarıldığı takdirde hem bölgedeki nakliyat işleri düzene gireceği hem de devlete yıllık olarak üç bin lira kadar gelir elde edilebileceği ifade ediliyordu. Bu vapur ve şileplerin Avrupa'dan satın alınması ve daha sonra gerekecek tamirat ve tesisat için gerekli olan 25200 Osmanlı lirasının her sene taksitlerle idare hasılatından ödenmek üzere maliyeden verilmesi isteniyordu. Ayrıca bu gibi imtiyazların ecnebilere verilmesinin hem ticarî ve hem de siyasî açıdan ortaya çıkacak olan mahzurların da önüne geçilecekti. Şayet idare iyileştirilme yoluna gidilemezse mahallinde uygun olan kişilerin kuracakları şirket yoluyla halen idarenin işe yarayan vapur, şilep ve diğer aletlerinin ayrılıp bunlara bir kıymet takdir edilip, bu teşkil edilecek şirkete devredilmesinin çaresine bakılması isteniyordu⁵¹. Çünkü, Umman-ı Osmani vapurlarının devlet idaresinde bulundukları müddetçe zarardan başka fayda getirmedikleri, bundan sonra da yararlanılmasının mümkün olmadığı ve Osmanlı tebaasına ait bir şirkete devredilmesiyle hem Osmanlı vapur ve gemilerinin zarar görmekten kurtarılacağı hem de İngilizlere daha önce verilmiş olan bir imtiyazın halen yol açtığı sürtüşme ve problemlerin kısmen ortadan kaldırılacağı düşünülüyordu⁵². Hatta şirketin değerinin düşmemesi için nehirde vapur işletmek hususunda gelen taleplere izin verilmemişti. Osmanlı Devleti'nin Tuna üzerinde Avusturya vapurlarıyla rekabet etmek üzere teşkil ettiği İdare-i Nehriye'nin de aynı problemlerle uğraşması ve bir türlü istenilen sonucun alınamaması manidardır.

Devletin nehirdeki Osmanlı vapurlarını iyileştirmek, çoğaltmak ve İngiliz nüfuzunu kırmak için sarf ettiği bu çabalarının sonuçsuz kaldığı anlaşılmaktadır. Çünkü yüzyılın sonuna doğru Aşağı Mezopotamya'daki nakliyatın büyük bir kısmının İngilizler tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır⁵³.

c) İngiliz Lynch Şirketi ve Fırat ve Dicle'de Faaliyetleri

Bağdat'ın 850 kilometre güneyinde Basra körfezi başlıyordu. Körfezin 100 kilometre kuzeyinde Fırat ve Dicle nehirlerinin halici olan Şattül-arab üzerinde Bağdat'ın çıkış limanı olan Basra bulunuyordu. Tipik İngiliz emperyalizm öncüleri olan Lynch Kardeşler, 1840-1850 yıllarında Basra'ya yerleşmişler ve bunu izleyen yarım yüzyıl içinde Bağdat ile Basra körfezi

⁵¹ İ.M.V. **Mazbataları**, Defter 19, Belge 29/1-2, 18 Nisan 1887.

⁵² Y.A. **Res.** 11/41, 3 Mart 1881 Tezkere-i samiyeye cevap, irade.

⁵³ Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev. Kasım Yargıcı, 1972, s.88.

Arayışlar

arasındaki buharlı gemi işletme tekeli ellerine geçirmişlerdi. Rekabetin olmayışı ve Osmanlı hükümetinin başka gemicilik şirketlerine izin vermemesi sonucunda, İngiliz firması işleri istediği gibi yürütüyordu. Haftada bir yapılması gereken seferler aksıyor, bazen tüccar malları Basra veya Bağdat depolarında üç ay bekliyordu. Bu şartlar altında taşıma ücretleri de çok artmıştı. O kadar ki, Bağdat'tan Basra'ya eşya taşımak, Basra'dan Londra'ya eşya taşımaktan daha pahalı olmaya başlamıştı⁵⁴.

Lynch kardeşler bir taraftan bölgede ticaretlerini sürdürürken diğer taraftan imtiyazlarını daha da genişletmek için uğraşıyorlardı. Kendilerine verilmiş olan nehirde yalnızca iki vapur işletme ruhsatını arttırmaya çalışıyorlardı. Bölgedeki Umman-ı Osmani vapurlarının ise bu şirkete karşı rekabet edemediği, devlet tarafından işletildiği için zarar ettiği ve bundan sonra da yararlanılmasının mümkün olmadığı ifade ediliyordu. Fakat, Osmanlı Devleti bölgeyi tamamen İngiliz şirketine terk etmemek için bunların münasip bir bedel ve şartlarla Osmanlı tebaasına ait bir şirkete terk edilmesi için çalışmalar yapmaktaydı⁵⁵. Osmanlı Devleti bir taraftan İngilizlerin nüfuzunun artmasını engellemek için uğraşırken diğer taraftan da diğer Avrupa devletlerinin de taleplerine maruz kalıyordu. Hollandalılar, İngiliz tebaasına daha önce iki vapur işletmek için vermiş oldukları ruhsatı emsal göstererek kendileri de işletme isteğinde bulunmuşlardı. Fakat, Osmanlı Devleti yabancı şirketlere izin verilmesi meselesini kesin bir şekilde reddediyordu. Hem Osmanlı vapur ve gemilerinin zarar göreceği hem de İngilizlere daha önce verilmiş olan istisnai surette bir imtiyazın devletlerarası ilişki ve hukukta yol açtığı sürtüşme ve problemler biliniyordu. İmtiyazın diğer devletlere verilmesiyle meselenin uluslararası bir hale dönüşmesini Osmanlı istemiyordu. Bu sebeple, diğer devletlerin nehirde vapur işletme taleplerinin devletler hukuku ve anlaşmalara bakılarak reddedilmesi gerektiği, ayrıca daima yeni taleplerle karşılaşmamak için mümkünse İngilizlere verilmiş olan nehirde vapur işletme imtiyazının kaldırılması gerektiği ifade edilmişti. İki sahili de Osmanlı Devleti'ne ait bir nehirde uluslararası hukuka göre diğer devletlerin vapur işletmeye hakkı yoktu ve İngiltere tebaasından bir şirkete özel surette verilmiş bir müsaadenin, ki iki vapur işletmek üzere sınırlı tutulmuştu, Hollandalılara da aynı hakkı tanıyamayacağı ifade edilmişti. Kaldı ki nehre girecek daha fazla şirketin, keza İngilizlerin halen işlettikleri iki vapurun artırılması yönündeki taleplerinin hatta Osmanlı tebaasından olanların dahi ıslah edilerek satılması düşünülen Osmanlı şirketinin ihalesinin değerini düşüreceği ve rağbet görmeyeceği gerekçesiyle kabul edilmemesi istenmişti⁵⁶.

⁵⁴ Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s.88.

⁵⁵ Y.A. Res. 11/41, 3 Mart 1881 Tezkere-i samiyeye cevap, irade.

⁵⁶ Y.A. Res. 11/41, 1 Nisan 1880 tarihli Tezkere-i samiyeye ticaret müdürlüğünün cevabı.

Lynch Şirketi 12 Nisan 1887 tarihinde Osmanlı Devleti'ne başvurarak Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletmek üzere teşkil edeceği Osmanlı Anonim Şirketine bazı yeni haklar ve 60 sene boyunca imtiyaz verilmesi için yeniden başvurmuştu⁵⁷. Linç kumpanyasının Bağdat ve Basra arasında kullandığı vapur işletme imtiyazını da çeşitli tekniklerle genişletmeye çalıştığı ve sınırlarını zorladığı tespit edilmektedir. Nehir üzerinde istisnai surette ve sınırlı sayıda vapur işletme şartlarına rağmen vapurlara bağlanan dubalarla çok daha fazla yük ve özellikle hububat taşınmaya devam edilmesi üzerine Bağdat valiliği bu nakliyata engel olmak istemişti. Bunun üzerine şirket, dubalarını daimi surette seyri sefer ettirmesine müsaade olunması için İngiltere sefaretı aracılığı ile 1888 yılında bir muhtıra vermişti. Osmanlı Devleti zaten bölgede fazlasıyla nüfuz kazanmış olan ecnebilerin daha önce geçici bir surette verilmiş olan duba kullanma hakkına artık gerek olmadığı için engellemiştir. Ayrıca bölgedeki Umman-ı Osmani vapurlarının artık ihtiyaçları karşıladığı dolayısıyla daha fazla artacak nüfuzun bunların da zarar görmesine sebep olacağı belirtilmişti⁵⁸.

Osmanlı Devleti'nin bütün engelleme ve bölgede kurduğu vapur idaresiyle dengeleme istek ve çalışmalarına rağmen 1903 yılına gelindiğinde Bağdat ile Basra arasında taşıma, bir İngiliz firması olan Lynch kardeşlere ait "Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Ltd.-Fırat ve Dicle Gemicilik Kumpanyası" tarafından sağlanıyordu⁵⁹.

Osmanlı Devleti, Aşağı Mezopotamya'daki bu İngiliz nüfuzunu kırma veya dengeleme fırsatını Bağdat Demiryolu yapımı ve bunun Basra'ya kadar uzatılması meselesinin ortaya çıkmasıyla yeniden elde etti. Bağdat Demiryolu, Aşağı Mezopotamya ve İran sahasındaki ticaret için çok şeyler vaat ediyordu. Osmanlı hükümetinin ve Bağdat demiryolu imtiyaz sahiplerinin amacı yalnız Dicle gemileriyle rekabet etmek değil, aynı zamanda, gemi işlemeyen Fırat havzasını da geliştirmekti. Lynch şirketinin keyfi hareketleri, düzensiz seferleri, pahalı tarifeleri bölgede yapılacak bir demiryolunu cazip hale getiriyordu. Bu yüzden demiryolunun Bağdat'tan sonra Fırat yönüne çevirerek, bu nehir boyunca Basra'ya indirilmesi kararlaştırıldı. Demiryolu imtiyaz sahiplerine Bağdat ve Basra'da modern limanlar ve gemilerin rıhtımlara yanaşmalarına imkân verecek, bunların boşaltılıp yüklenmesini ve malların depo edilmesini sağlayacak tesisler kurma hakkı da verildi. Keza bunlar Dicle ve Fırat nehirleri ile demiryolu yapımı için gerekli malzemenin taşınması ve Şattülrap'ta bir demiryolu yapılması için gerekli malzemeyi taşımak üzere gemi işletme hakkını da aldılar. Bu nehir ve liman imtiyazları Lynch kardeşleri ürküttü ve bunlar Bağdat demiryolu yapımını engellenmesi üzerine oturan İngiliz muhalefatinin liderleri arasında yer aldılar.

⁵⁷ İ.MV. Mazbataları, Defter 19, Belge 29/1-2, 18 Nisan 1887.

⁵⁸ İ.MV. Mazbataları, Defter 17, Belge 57, 2 Mart 1887, 19 Şubat 1888.

⁵⁹ Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, s.88.

Arayışlar

İngiltere hükümeti de Osmanlı Devleti'ndeki taşıma şirketlerini korumak için her türlü çabayı harcıyordu. Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini artırma isteği karşısında "eğer elde edilecek gelir İngiliz ticaretine zarar verecek İngilizlerin işlettiği ulaşım araçlarının (Örneğin Lynch kardeşlerin) yerini alacak demiryolları için harcanacaksa kesinlikle kabul etmeyeceklerini" ifade ediyorlardı⁶⁰.

İngilizler, Bağdat demiryolunun yapılmasına "demiryollarının deniz ve nehir yollarını desteklediği ve yardımcı olacağı" yönündeki telkinlere rağmen şiddetle karşı çıkmışlardı. Linç kardeşlerin Fırat ve Dicle gemicilik şirketi de bunlardan birisiydi. Fakat 1903 Bağdat Demiryolu imtiyazının vermiş olduğu imtiyazlar bu vapur şirketinin bölgedeki tekeli kırıyordu. Bağdat demiryolunun Mezopotamya bölümlerinin yapılmasıyla da, ortaya çıkacak rekabet yüzünden, Bağdat-Basra arasındaki işletmeyi kâr getirir durumdan çıkaracaktı. Bağdat ile Basra arasında nehir çok kıvrımlı ve sığdı. Sık sık nehrin alçalıp kabarması, yatağını değiştirmesi ve ortaya çıkan kum tepelikleri yüzünden de yolculuk süresi uzuyordu. Nehir yoluyla iki şehir arasındaki uzaklık 800 kilometre ve yolculuk en iyi şartlarda dört-beş gün sürerken buna karşılık yapılacak bir demiryolu ile bu mesafe 500 kilometreye ve bir güne düşebilecekti. Bütün bu sebeplerle Linç kardeşler, çıkarlarına zarar verecek böyle bir teşebbüse karşı olmaya azmetmişler ve çıkarlarını savunmak için de İngiliz bayrağına sarılmışlardı. "Kanlarının son damlasına kadar vatansever olarak kalacaklar ve Almanlar ancak cesetlerini çiğneyerek bu topraklara girebilecekti". Lynch şirketi bölgedeki ticarî nüfuz ve pazarını bir Alman demiryoluna kaptırmak istemiyor ve Süveyş kanalının önemini azaltacağı uyarısıyla diğer nakliyatçıları da uyararak kendi yanlarına çekmeye çalışıyordu⁶¹. Lynch kardeşlerin büyüğü H. F. B. Lynch (1862-1913) Yakınoğu konusundaki bilgisi ile tanınıyordu ve parlâmentonun liberal üyesi olarak da (1906-1910) İran ve Mezopotamya'daki İngiliz çıkarlarının korunması gereği üzerine dikkatleri çekebiliyordu. Buradaki nehir ulaşımının önemine İngilizleri o kadar inandırmıştı ki Meşrutiyetten sonra Osmanlı Devleti, burada vapur işletmek istediğinde Londra'nın sert protestolarına maruz kalmıştı. 1913-1914 yıllarında İngiliz hükümeti Bağdat demiryolu meselesi ortaya getirildiğinde Lynch şirketinin çıkarlarını korumayan hiç bir anlaşmaya girmeyeceğini bildirmişti. Aslında şirket Deutsche Bank'ın uzlaşmaz düşmanı değildi. Almanların Anadolu'ya döşedikleri demiryollarının büyük bir hizmette bulunduklarına inanıyorlardı. Çünkü, Anadolu'da tabii ulaşım yolları yoktu. Fakat Fırat-Dicle gibi iki büyük tabii ulaşım yolunun bulunduğu

⁶⁰ Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s. 88-126.

⁶¹ İngilizler daha 1903 yılında Bağdat demiryolu işine İngilizlerin de katılması konusunda yaptıkları görüşmelerde Almanlardan Bağdattan öteye demiryolu döşememe ve Lynch şirketinin nehir işletmeciliğindeki haklarına saygı gösterilmesi gerektiğini ifade ediyorlardı. Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s.208-211,240.

Mezopotamya'ya Anadolu demiryollarını uzatmak şirketin geleceği için büyük bir tehlikeydi. Bu sebeple şirket, bölgede demiryollarının değil nehir trafiğinin artırılması için uğraşmaktaydı⁶².

Almanlar da bu demiryolu yapım projeleri ve Almanya'nın Osmanlı siyaseti gereği buralardaki ilişkilerini artırma gayretleri içine girdiler. Alman limanları ile Basra körfezi limanları arasında gemi işletmek de bunlardan birisiydi. Bölgedeki ticarete yüzyıllardan beri hakim olan İngilizlerin bu tekelini kırmak ve yapılacak olan Alman Demiryolunun ön hazırlığı için bölgedeki ticarî faaliyetlerini artırdılar. "Hamburg-Amerika Linie" şirketi Nisan 1906'dan itibaren Basra'ya vapur seferleri düzenlemeye başladı. Ağustos ayında ilk Alman gemisi Alman malları ile yüklü olarak Şattülarap'a girdi. Çok geçmeden bu şirket İngiliz limanları ile Basra arsında düzenli bir hat kurdu. O zamana kadar yük durumlarına göre kalkan İngiliz gemilerine karşın düzenli tarifelerle kalkan Alman gemileri buradaki tüccarlar için alışılmadık bir lükstü. Şirket bununla da kalmayarak navlunları yarı yarıya düşürdü. Basra'daki İngiliz-Alman rekabeti, 1913 yılında İngiliz gemicilik şirketlerini temsil eden Lord Inchcape ile Alman şirketleri arasında yapılan bir anlaşma ile sona erdi. Fakat Almanlar Mezopotamya ticaretine el atmışlar ve Bağdat'ta açmış oldukları konsoloslukları sayesinde de 1906-1913 arasında ithalatlarını 2, ihracatlarını 18 kat arttırmışlardır⁶³.

d)İngiltere ve Almanya'nın Fırat, Dicle ve Şattülarap'ta Nüfuz Mücadelesi ve Paylaşma

Osmanlı Devleti, İngiltere ve Almanya arasında artan rekabet sonucunda ortaya çıkan Yakındoğu konusundaki anlaşmazlıkları çözümlmek üzere 1913 Şubatı'nda Hakkı Paşa Londra'ya gönderildi. Hakkı Paşa ile Sir Edward Grey dört ay süre ile yapmış oldukları ve görüşmeler sonunda, içinde nehirlerin seyri sefere elverişli hale getirilmesi ve buharlı gemi işletmeciliği, demiryollarının durumu ve bunun gibi bölgeyi ilgilendiren daha bir çok konuda anlaşmaya vardılar⁶⁴.

Bu antlaşmalardan birisi Şattülarap antlaşmasıdır. Antlaşma Şattülarap nehrini bütün devlet ve milletlere ait gemilere açıyordu. Adeta uluslararası nehir statüsü verilen Şattülarap'ta Osmanlı Devleti seyri sefaine dair vazifeleri yapmak için bir komisyon teşkil edecekti. Bu komisyon nehir ile deniz arasındaki diğer mecranın ıslahı için yapılacak bütün çalışmaların uygulanması, her zaman taşımacılığa en uygun durumda bulunması için nehir mecrasının temizlenmesi gibi görevleri yürütecekti. Bu görevlerini yürütürken ve daha sonra

⁶² Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s.210.

⁶³ Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s.122-123.

⁶⁴ A. DVN. MKL. 55/8, 6 Mayıs 1913; Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, s.279; Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.339-360.

Arayışlar

nehir trafiğini düzenlemesi için gerekecek olan kuralları koyacak ve uygulayacaktı.

Anlaşma, Osmanlı hükümetinin Kurna'dan Basra körfezine kadar olan nehir üzerindeki egemenliği görünüşte İngiltere hükümetiyle paylaşması, gerçekte ise bu egemenliği İngiltere'ye devretmesi olarak görülmektedir⁶⁵.

Şattü'l-Arap konusunda İngiltere'nin nüfuz kurma çabalarına karşı Rusya'nın itirazları ve engellemeleri, en azından kendisinin de bölgede varlığını kabul ettirme çabaları içinde anlaşmazlık devam edecektir. Fakat İngiltere, sonuçta Osmanlı ve Rusya'ya bu su yolundaki egemenliğini sessizce kabul ettirmiştir⁶⁶.

Osmanlı devlet adamları Anadolu ve Irak üzerinde Demiryolu ve vapur işletmek hususunda karşı karşıya gelen İngiliz ve Alman devletlerine karşı koyabilmek için bu iki devletin birbirleri indindeki rekabetlerini kullanmak istemişler hatta bu tür imtiyaz istekler karşısında ne kadar yabancı sermaye baş vurursa kendileri için tehlikenin o kadar azalacağını kabul ederek hareket etmişlerdir⁶⁷. İngilizler yapmış oldukları antlaşmalarla Almanlara Kurna'dan Süveyş'e uzanan bir çizginin güneyinde kalan kısımla ilgilenmeyeceklerini kabul ettirmişler, ayrıca Basra'ya kadar uzanan demiryolunun %40 hissesini İngilizlere verdikleri gibi bilhassa Şattülarap komisyonu vasıtasıyla bölgenin İngiliz denetiminin altına girdiğini de kabul ettirmişlerdir. Kısaca ifade etmek gerekirse Fırat-Dicle nehirlerinde vapur işletme imtiyazı bu bölgedeki hatta Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında bulunan bir çok ekonomik imtiyaz meselesi ile birlikte ele alınan, İngiltere ve Almanya arasındaki çok daha karmaşık bir paylaşımın bir kısmını teşkil etmiştir. Ancak bu antlaşmaların yapılmasının hemen akabinde I. Dünya savaşının çıkması bunların uygulanmasına imkân tanımamıştır.

Bu antlaşmalar, Osmanlı Devleti'nde iş görmek, ondan imtiyaz almak ve onun bir bölgesinde önce ekonomik, sonra siyasî üstünlük sağlamak, hatta egemenlik kurmak için büyük devletlerce nasıl "hak" kazanıldığını göstermesi bakımından değer taşımaktadır⁶⁸.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde, XIX. yüzyılın ikinci yarısında verilmeye başlanan nehirlerde vapur işletme imtiyazları ekonomik, siyasî ve hukukî problemleri de beraberinde getirmişti. Osmanlı Devleti'nin nehirlerden faydalanarak ulaşım meselesinin bir kısmını çözme çabaları bir çok problemlerle karşı karşıya gelmesine sebep olmuştu.

⁶⁵ A. DVN. MKL. 55/8, 6 Mayıs 1913; Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.340-342

⁶⁶ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.347.

⁶⁷ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.399.

⁶⁸ Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C.2/III, s.350.

Arayışlar

Bazı küçük değişiklikler dışında, yapılmış olan mukavelelerin hemen hepsinin aynı maddeleri taşıması bu konuda belli bir standart tutturulmaya çalışıldığını göstermektedir. Genellikle karşılaşılan meselelerden birisi de nehirlerin ulaşımına uygun olmayışı sebebiyle, bunlar üzerinde düzgün bir şekilde işletecek teknik eleman ve uygun özelliklere sahip vapurların bulunamamasıydı. Avrupa'dan satın alınmak zorunda kalınan vapurlar kendi nehirlerinin yapısına uygun olarak yapılıyordu. Osmanlı devlet adamları ve müteşebbisler, nehir ulaşımında Avrupa örneğinden hareket etmişlerdi. Fakat Batı Avrupa nehirleri ile Osmanlı nehirleri arasında önemli coğrafi ve fiziki farklılıklar vardı. Osmanlı nehirlerinin farklı iklim, düzensiz akış rejimleri ve yatakları sebebiyle pek azı ve onların da belirli kısımları nehir ulaşımına uygundu. Üzerinde yelkenli ve kayıkların zor şartlarda ulaşım yaptığı nehirlerde, daha fazla derinlik, genişlik ve düzgün yatak isteyen buharlı gemilerin çalışması güçleşiyordu. Büyük temizlik çalışmaları ve yatırım bekleyen nehirleri ulaşımına uygun hale getirebilmek ve ondan sonra da ulaşım açık tutabilmek için fazladan sermaye ve zaman gerekiyordu. Bu konuda en elverişli nehirlerden biri olan Tuna'da dahi bir çok zorluklardan sonra uygun ulaşım şartları oluşturulabilmişti.

Devletin kendi içinden kaynaklanan sermaye ve müteşebbis sınıfın olmayışı, teknik gelişmelerin yetersizliği, dışa bağımlılık ve bunun gibi meseleler, yapılan teşebbüslerin bir çoğunun başarılı olmasını engellemiştir. Başarılı olanlar ise; Avrupalı şirket ve devletlerin nüfuz kazanma isteklerine karşı koyma, nehir ve göllerde kabotaj hakkının kendi tebaası için kullanımı ve onları koruma, Tuna, Fırat-Dicle ve Boyana gibi nehirlerde daha geniş kapsamlı siyasî, hukukî, ekonomik politikaların uzantıları olarak Avrupalı devletlerin nüfuzlarını dengeleme isteği gibi meselelerle daima meşgul edilmiştir. Her şeye rağmen Osmanlı Devleti'nin yeni teknik ve şartlara uyum gösterebilmek için Tanzimat'tan beri göstermiş olduğu faaliyetlere nehir ve göllerde buharlı gemi ulaşımı konusundaki teşebbüs ve faaliyetlerini de ekleyebiliriz.