



# DEVR-İ HAMİD

*Sultan II. Abdülhamid*



Cilt **2**

Hamidiye Vapur İdaresi  
- Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti-

Doç.Dr. İhan EKİNCİ  
Ordu Üniversitesi  
ekincilhan@hotmail.com



Adalar vapuru

# Hamidiye Vapur İdaresi - Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti-

Doç.Dr. İlhan EKİNCİ  
Ordu Üniversitesi  
ekincilhan@hotmail.com

## Giriş

Buharlı gemilerin icadı ve kullanılmaya başlanması dünya ticaretinin hacmini ve şeklini değiştirdi. Dünya ticaretindeki artışa paralel olarak 19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinde de büyük bir artış yaşandı. Avrupa ekonomisi gittikçe artan bir ivmeyle ekonomisi için hammadde ve pazar arayışı içindeydi. Bu arayış ticaret yollarını, bunların bitim ve başlangıçları olan liman kentlerini, karanın iç kısımlarına kadar ulaşan nehirleri yeni odak noktaları haline getirdi.

İngiltere 19. yüzyılda, ekonomik olarak, bir taraftan Osmanlı sahillerine yayılırken diğer taraftan sömürgesi Hindistan ile olan bağlantısını artırmak için kısa yol arayışlarına girmişti. Fırat vadisi üzerinden Hindistan'a ulaşmak amacıyla ortaya çıkan Fırat ve Dicle'de vapur işletme projesi de kısa yol arayışlarının bir sonucudur. Mısır meselesinden dolayı zor durumda kalan Osmanlı yetkilileri, Tanzimat devrinin ortam ve beklentilerine uygun olarak İngilizlere Fırat nehrinde vapur işletme izni vermişlerdi<sup>1</sup>. Bu izin Bağdat ve Basra'ya yerleşerek burada bir şirket kurup vapur işleten ve İngiliz nüfuzunun temsilcisi haline gelecek olan Lynch kardeşler tarafından imparatorluk yıkılıncaya kadar kullanılacaktır<sup>2</sup>. Lynch şirketi, Bağdat ekonomisini Basra üzerinden dışa açık bir ekonomi ve bölgeyi uluslararası bir rekabet alanı haline getiren unsurlardan birisi olmuştur<sup>3</sup>.

1 Mübahat Kütukoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I, İstanbul 1976, s. 76.

2 Charles Issawi, The Economic History of the Middle East 1800-1914, Chicago 1966, s. 146.

3 Cezmi Eraslan, Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti, İÜEFİD, 1984-94, Sy. 35, s. 226-230.

Osmanlı yetkililerinin, 1830 yılında Chesney'in başkanlığında yaptığı inceleme ve teşebbüsü sırasında inceleme heyeti içerisinde yer alan Kaptan Lynch'e Fırat üzerinde iki buharlı gemi işletmek için izin vermesi sonucunda ortaya çıkan bu şirket, 1860 yılından sonra büyümüştü. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra artan ticari potansiyel sebebiyle Irak'ta iyice yerleşmişti. Faaliyetlerini genişleten şirket, yalnızca Bağdat-Basra arası vapur ulaşımını değil, Irak'ın Hindistan ve İngiltere ile olan ithalat ve ihracatını da yönlendiriyordu. Şirketin bölgede daha fazla vapur işletme, vapurlara mavna bağlama gibi büyüme ve gelişme istekleri, her defasında Osmanlı bürokrasisinin engelleme çabalarına maruz kalmıştı. Osmanlı yetkililerinin engelleme çabalarına rağmen Lynch şirketi kurulduğu gibi kalmamış, büyümüştü. Hatta Lynch kardeşlerin İngiliz parlamentosundaki tesirleri, bölgedeki İngiliz dış politikasının şekillenmesinde belirleyici olmuştu.

Lynch şirketine verilen imtiyaz, daha sonraki yıllarda, bölgedeki İngiliz nüfuzunun bir aracı olan şirketi buradan uzaklaştırmak için yapılan çabalar başarısız oldukça, birçok Osmanlı yetkilisi tarafından eleştirilecektir. Fakat İngilizlerin arayışlarının yükseldiği bir dönemde, Osmanlı yetkilileri de içeride Tanzimat'ı uygulamak ve idarî merkezîyetçi bir yapı oluşturma çalışmalarına hız vermişlerdi. Bölgede Bağdat merkezli olarak uygulanan reformların bir boyutu da Irak bölgesinin ekonomik ve ticarî gelişimini sağlamaktı. Osmanlı yetkilileri gerek merkezîyetçi yapıyı desteklemek gerekse bölgenin çevresiyle olan bağını artırmak için ulaşımı geliştirmeye çalışmışlardı<sup>4</sup>. Dolayısıyla böl-

genin ulaşımını kolaylaştıracak her türlü teşebbüse daha sıcak yaklaştıkları açıktı. Fakat özellikle Bağdat valileri bunun yabancılar tarafından değil, devlet kurumları veya yerli müteşebbisler tarafından gerçekleştirilmesi gerektiğini fark etmişlerdi ve yine bu valilerin çalışmalarıyla, Bağdat-Basra arasında buharlı gemi işletilmeye başlanmıştı<sup>5</sup>.

1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması bölgedeki tüm yapıyı ve ilişkileri değiştirdi. Kanalin açılışıyla Kızıldeniz ve Basra körfezi çevresinin Avrupa ile bağları artmıştı. İngiltere ise Hindistan'a ulaşacak kısa bir yola sahip oldu. Daha önce Hindistan ekonomisiyle bağlantılı olarak Avrupa'ya dolaylı bir şekilde ulaşan Basra körfezi ve çevresinde ticaret, doğrudan Avrupa ekonomik alanın etkisine girdi ve hızla yükseldi<sup>6</sup>. Bu artışa paralel olarak, Irak coğrafyasının dış açılmasını sağlayan Fırat ve Dicle'deki ulaşım önem kazandı. İngilizler için nehirler Hindistan'a ulaşacak kısa yol için değil, bölgenin ekonomik potansiyelini değerlendirme aracı haline dönüştüler. İlginçtir ki İngilizler, Fırat ve Dicle'yi Hindistan'a ulaşma amaçlı kullanma projelerinden vazgeçerken, bu projelere Osmanlı yetkilileri sahip çıkmaya çalıştılar. Mithat Paşa'dan itibaren birçok Osmanlı yetkilisi (hatta Almanlar ve Ruslar) Fırat ve Dicle'de vapur işletmeyi, özellikle Mısır'ın İngilizler tarafından işgalinden sonra, Süveyş'e bir alternatif olarak, Doğu Akdeniz limanlarına ulaştırılacak ticaret yolunun bir parçası olarak gördü. Bölgedeki

4 Fabrettin Tızlak, İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836), Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, Sy. 6, Samsun 1991, s. 296.

5 Âdem Korkmaz, Mithat Paşa'nın Bağdat Valiliği, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 57.

6 İdris Bostan, Basra Körfezi'nin Güney Kesimi ve Osmanlılar, Osmanlı Araştırmaları IX, İstanbul 1989, s. 311-322. Basra'da yapılan ticaret hakkında, Davut Hut. XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü, Türk Kültürü İncelemeleri, Sy. 3, İstanbul 2000, s. 115-139.



etkisi gittikçe artan İngiliz nüfuzu sebebiyle Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında bir rekabet alanı haline geldi<sup>7</sup>.



### İngiliz Nüfuzu ve Rekabet Çabaları

Fırat ve Dicle'de İngiliz nüfuzunun temsilcisi haline gelen Lynch şirketi, 1840'tan itibaren faaliyet göstermiş fakat asıl 1860'tan sonra İngiltere ve Hindistan ile olan ilişkilerini güçlendirerek ortaya çıkmıştı<sup>8</sup>. Buna karşılık Osmanlı yetkilileri, 1855'ten sonra başlatılan çabalarla İdare-i Nehriye'yi kurarak, büyük bir ekonomik potansiyele sahip olan Irak kıtasını kapalı bir ekonomi olmaktan kurtarmayı amaçlamışlardı. Özellikle Mithat Paşa zamanında şekillenen Umman-i Osmanî İdaresi'nin kurulmasındaki temel amaç, Bağdat ve çevresinin Basra üzerinden Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz ile ilişkisini artırmaktı<sup>9</sup>. Fakat 1870'lerden sonra bu gelişme ve genişleme durdu. Önce Umman-i Osmanî İdaresi'nin uzak seferleri yavaşladı ve kesildi. Arkasından İdare-i Nehriye'nin ulaşımı aksamaya başladı. Bunun üzerine bu iki idare birleştirildi ve bölgede gittikçe artan ticarete cevap verilmeye çalışıldı.

Büyük beklentilerle başlanmış ve ilk faaliyetleri esnasında başarılar kazanmış Umman-i Osmanî ve İdare-i Nehriye'nin zaman içinde yetersiz hale gelişleri bir çok sebebe bağlan-

mıştır. Bunlardan birisi Mithat Paşa'nın valilikten ayrılması olarak gösterilmiştir. Diğer bir görüş ise; hükümetlerin bile kaçındıkları büyük girişimlerin sadece vilayet düzeyinde yapılmış olmaya çalışılması, bunun da başarısızlığı hazırladığıdır. Üstelik kurulmuş olan idarenin hiçbir denizcilik tecrübesi bulunmayan Bağdat Vilayeti Nafia Dairesi'ne bırakılmış olması da bir başka eleştiri konusu olmuştur. Diğer bir eleştiri konusu ise bu girişimlerden hayli sonra ortaya atılmıştır ve ekonomik görüşle ilgilidir. Buna göre; nehirde ve körfezde vapur işletme girişimleri er ya da geç yavaşlayıp bozulacak ve ekonomik gelişmeler karşısında ayak uyduramayacak olan resmî bir idareyle değil, yerel sermayenin de içinde bulunduğu güçlü bir şirketle yapılması gerekliydi<sup>10</sup>.

Osmanlı Devleti'nin hem Irak kıtasını imparatorluğun merkezine bağlamak hem de Fırat ve Dicle'de düzenli sefer yapmak üzere kurduğu vapur idarelerinin bozulmasının sebeplerinden birisi de Avrupa'dan kaynaklanan ve bölgede hızla artan ticaret olduğu anlaşılmaktadır. Umman-i Osmanî İdaresi'nin kuruluş ve geliştirilmesi, Süveyş Kanalı açıldıktan sonra bölgede artmaya başlayan ticarete bir cevap niteliğindedir ve gelişmelere karşı Osmanlı çözüm ve uyumunu gösteriyordu. Fakat bölgede ticaret öylesine hızla artmaya başlamıştı ki mevcut ulaşım araçları (ya da Osmanlı çözümü) bu artışa cevap veremedi. Dahası kuruluş amacı Basra körfezi ve Kızıldeniz'de faaliyet göstermek olan idare, başta İngiltere olmak üzere, diğer devletlerin rekabetine maruz kaldı. Diğer taraftan Bağdat'ın limanı olan Basra'ya daha fazla İngiliz ve Alman bandıralı gemiler gelmeye başladı. Fakat Bağdat merkezli Irak ekonomisini Basra'ya indirecek ulaşım ağı zayıf kaldı. (Hiç kuşkusuz bunda bölgedeki İngiliz-

7 Konu hakkında bkz: Zekeriya Kurşun, Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, Ankara 1998 ve Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi-Katar'da Osmanlılar, Ankara 2004.

8 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HH. THR., 201/81, 24.10.1907, 11.12.1907.

9 Yaşar Yücel, Mithat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları, Uluslararası Mithat Paşa Semineri, Ankara 1986, s. 176.

10 İlhan Ekinci, Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti, Ankara 2007, s. 83 vd.



Alman çekişmesi de etkili olmuştu). Artan ekonomik baskıya rağmen, Osmanlı yetkilileri İngiliz nüfuzunun artmasından çekindikleri için Lynch şirketinin imtiyazında belirtilmiş olan iki vapurdan fazlasını işletmesine müsaade etmiyorlardı. İdare-i Nehriye de artan ihtiyacı karşılamaktan uzaktı, hatta vapurları kaza veya diğer sebeplerden dolayı sefer dışı kalıyordu. Gerek Bağdatlı tüccarların istek ve şikâyetleri gerekse merkezîyetçi arayışlar, bölgenin İstanbul'a bağlanması amacıyla kurulmuş olan Umman-i Osmanî İdaresi'nin bir anlamda geri çekilmesine ve yalnızca Bağdat-Basra arasındaki nakliye ihtiyacının giderilmesi için kullanılmaya başlanmasına sebep olmuştu.



## II. Abdülhamid ve Şirketleşme Denemeleri

II. Abdülhamid tahta çıktığında bölgedeki ulaşım çok yetersizdi. Artan ekonomik ihtiyacı karşılamaktan hayli uzaktı. Özellikle Bağdat-Basra arası ulaşım maliyetlerinden hem yabancı hem de yerli tüccarlar şikâyet ediyorlardı. İdare-i Nehriye'nin ulaşım hizmetleri iyice bozulmuştu. Ayakta kalan en önemli kuruluş Lynch şirketi idi. O da, Bağdat-Basra arasında yalnızca kendi mallarını taşıyordu. Bu arada İran'ın uluslararası ticareti güneye kaymış, önemli oranda Bağdat üzerinden yapılmaya başlamıştı. Dolayısıyla bu Irak ticaretini daha da artırıyordu.

Osmanlı yetkilileri, 1855'te Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletme çalışmalarına hükümet ve özel teşebbüsün beraber kurdukları idare ile başlatmıştı. Sermayesinin yarısının devlet tarafından karşılanması, yarısının da Bağdat ileri gelenlerinden toplanması yoluyla bir filonun kurulması çalışmalarının Reşit

Paşa ile başlatıldığı görülmektedir. İçinde yerel sermayenin de bulunmasının istenildiği güçlü bir Osmanlı vapur şirketi kurulması, zaman zaman yoğunlaşan çabalarla, I. Dünya Savaşı'na kadar denemeye devam edilecektir. Fırat ve Dicle'de bir vapur şirketi kurulması ve idaresinin özelleştirilmesi tartışmalarının, idarelerin durumunun kötüleştiği ve ıslahatların gerektiği durumlarda, Lynch şirketinin imtiyazını genişletmek istediği zamanlarda, Mısır'ın işgaliyle İngiltere'ye karşı tepkilerin yükseldiği bir dönemde, hatta rekabetin en başarılı dönemi olan Hamidiye Vapur İdaresi kurulduktan sonra, II. Meşrutiyetin ilanının akabinde yükseldiği görülmektedir<sup>11</sup>.

II. Abdülhamid yönetimi eline aldığı anda Fırat ve Dicle'deki ulaşım sorunları ve şikâyetleri hayli artmıştı. Buna karşılık birçok çözüm önerileri geliyordu. Bir taraftan Umman-i Osmanî'nin ıslahı istenirken, diğer taraftan satılması önerilmişti. Ticarî baskı ve ulaşım sıkıntısı, bir taraftan Lynch şirketini imtiyaz dairesini genişletmek için harekete geçmeye iterken, diğer taraftan nehir üzerinde vapur işletmek isteyen yerli ve yabancı girişimcilerin sayısını artırmıştı. Hatta sıkıntının geçici olarak hafifletilmesi için Lynch şirketinin üçüncü vapur ve duba bağlamasına izin verilmesi gibi yerel istekler de yükselmeye başlamıştı. Bu karmaşa devam ederken İngilizlerin Mısır'ı işgali olayı yaşandı. İç ve dış etkenlerin üst üste geldiği bu şartlar altında II. Abdülhamid, benzer durumlarda yaptığı bir yola başvurdu. Kontrol edebilme isteğiyle, Dicle ve Fırat nehirlerinde Musul ve Meskene'ye kadar vapur işletme imtiyazını Hazine-i Hassa'ya aldı. Nehirde vapur işletme imtiyazı Hazine-i Hassa'ya verilince, nehirdeki ulaşım sorunları, Umman-i Osmanî'nin geleceği gibi problemlerin de muhatabı haline geldi.

<sup>11</sup> Yücel, Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Altı Yapı Yatırımları, s. 176.

Osmanlı Devleti bir taraftan İngilizlerin nüfuzunun artmasını engellemek için uğraşırken diğer taraftan da diğer Avrupa devletlerinin nehirde vapur işletme taleplerine de maruz kalmıştı. Fakat Osmanlı yetkilileri (özellikle Hazine-i Hassa) ortaya çıkacak rekabetten dolayı Osmanlı nehir idaresinin zarar göreceğini düşünüyorlardı. İngilizlere daha önce verilmiş olan istisnai surette bir imtiyazın devletlerarası ilişki ve hukukta yol açtığı sürtüşme ve problemler ortadaydı. Osmanlı yetkilileri imtiyazın diğer devletlere verilmesiyle meselenin uluslararası bir hale dönüşeceğinin farkındaydılar. Dolayısıyla ister idareyi satmak, isterse devralıp yola devam etmek seçenekleri arasında gidip gelen Hazine yetkilileri, nehre yabancıların girmesi bir yana daha önce İngilizlere verilmiş ruhsatın da iptal edilmesini istiyorlardı. Hazine-i Hassa, 1886 yılında almış olduğu imtiyazla, merkezinde Hazine-i Hassa'nın olacağı, yerel sermayedarların katılacağı, güçlü bir Osmanlı şirketi kurulması çalışmalarını başlattı. Bu, içerideki merkezîyetçilik arayışlarına uygun olduğu gibi, dış baskıları da azaltacak bir çözümdü.

Hazine-i Hassa 1887 yılından<sup>12</sup> 1893 yılına<sup>13</sup> kadar girişimlerde bulunduysa da başarı sağlayamadı. Bunun birçok sebebi vardı. Yerel sermaye, kurulacak şirketin yönetiminde Hazine-i Hassa'nın etkisinin azaltılmasını isterken, II. Abdülhamid, önemli ve son kararları kendisi vermek istemişti. Hazine-i Hassa Bağdat'ın yukarı kesimlerini ısrarla vapur ulaşımına açmak, bunu da şirket aracılığıyla yapmak isterken, sermayedarlar şirkete ek maliyet gerektiren bu genişlemeden kaçındılar. Nehrin yukarı kesimlerinin temizlik işlerinin merkezi hükümet tarafından yapılmasını istediler. Bu gerçekte, ağırlık merkezi Basra

körfezine doğru akan ekonomik çıkarlarla, onu tekrar Anadolu'ya bağlanmaya çalışan merkezîyetçi anlayışın çatışmasıydı.

1893'teki ikinci denemede şirketi kurma konusunda mesafe alınmıştı. Yeni kurulacak şirkette büyük sermaye sahiplerini çekmek için *müessislik* adı altında şirkette etkili olacak çekirdek bir kadro oluşturulmak istenmiş, bunun için de Bağdat ve İstanbul'dan alınan ön taleplere göre en büyük sermayeyi koyanlardan on yedi kişilik bir grup oluşturulmuştu. Şirket nizamnamelerinin onayı için geçen sürenin uzaması, padişahın tereddüt içinde olduğunu göstermektedir. Özel sermayenin şirketin verimli ve kârlı olması konusunda Hazine-i Hassa'dan daha başarılı olacağı, hatta padişahın bu konuda özel hesabından 100.000 lira harcansa bile özel şirketteki hisselerinin ilerisi için daha kârlı olacağını belirtmesine rağmen, Hazine-i Hassa Nazırı'nın<sup>14</sup> Abdülhamid'i *ikna* edemediği anlaşılmaktadır. Abdülhamid, Dicle Hamidiye Vapur Şirketi'nin kuruluşunu onaylamadı. Başarısızlığın sebepleri genel olarak, yerel sermaye ile Hazine-i Hassa'nın isteklerinin çatışması, tüccarların merkezin egemenliğinden rahatsız oluşları, buna karşın merkezin, yerel sermayedarların yabancıların etkisi altına kayacağı endişeleri<sup>15</sup>. Şirkete Bağdat'tan kurucu olarak yazılanların 2'si Müslüman, 4'ü Er-

12 BOA, HH. THR., 194/3 İefî-61. 01.04.1888.

13 BOA. HH. THR., 209/35, 04.04.1892; BOA, Y.MTV, 84/22, 01.10.1893.

14 II. Abdülhamid'in saltanatı süresince ilgi çeken önemli bir nokta, döneme damga vuran üç nazırın da gayrimüslim tebaadan ve iyi birer iktisatçı olmalarıdır. Agop Paşa'dan (1880) sonra Mikail Portakal Paşa (1891), ondan sonra da Sakızlı Ohannes Paşa (1897) gelmişlerdir. Son ikisi Mekteb-i Mülkiye'de ders veren iktisat hocalarıydı. Liberalizmi ve serbest piyasa ekonomisini savunuyorlardı. Bkz: Arzu T. Terzi, Hazine-i Hassa Nezareti, Ankara 2000, s. 28.

15 Mikail Paşa'nın zamanında yapılan şirketleşme teşebbüslerinin hisse senetlerinin bir takım kimselerin ellerine geçmesi sakıncası sebebiyle vazgeçildiği... BOA, Y.PRK.ASK., 147/86, 07.03.1899.



meni, 1'i Latin, 1'i Keldani, 7'si Musevî'ydi. Ayrıca İstanbul'dan yazılanlardan birisi Müslüman diğeri ise İstanbul'da Asayan Vapur Şirketi sahiplerinden ve Ermeni cemaatinden Asayan Ohannes Efendi idi. Çabucak yabancı sermayeyle işbirliği yapacak veya yabancı sermayenin eline geçmeye eğilimli bir şirket profilinin Abdülhamid üzerinde güven telkin etmediği anlaşılmaktadır<sup>16</sup>. Bunun üzerine, 1894 yılında II. Abdülhamid, Fırat ve Dicle nehirlerinde işletilmek üzere bir vapur şirketi kurulması işini, on sekiz maddelik bir şartname ile Bahriye Nezareti'nin yardımıyla Hazine-i Hassa'nın tek başına üstlenmesine karar vermiş ve iradesi çıkmıştı<sup>17</sup>.

Hazine-i Hassa 1894'ten itibaren araştırmalara başladı. Fakat imtiyazı kullanma konusunda yavaş davranıyordu ve 1898 yılına kadar harekete geçilmeden yalnızca ön araştırmalarda bulundu. Bu arada Irak'ta ticaret baskısı iyice artmış, yerel idare ve tüccarların şikâyetleri merkezi rahatsız edecek duruma gelmişti. Avrupa'dan Basra'ya indirilen mallar burada birikiyor ve aylarca Bağdat'a nakledilmeyi bekliyordu. Yerel tüccarların tepkilerini arkasına alan Lynch şirketi vapurlarında duba kullanma iznini almıştı. Ayrıca bu durum nehirde başka milletlerin vapur işletme isteklerini kamçılıyor ve Babıâli'ye baskıda bulunmalarına yol açıyordu. Nehirde vapur işletme istek ve taliplileri arasında Almanlar da görülmeye başlanmıştı<sup>18</sup>. Çünkü Bağdat Demiryolu görüşmeleri hızla ilerliyordu. Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki ekonomik nüfuzu da gittikçe artıyordu. Osmanlı yetkililerinin de denge arayışları sürüyordu<sup>19</sup>.

16 BOA, HH.THR. 209/35, leff 44,107.

17 BOA, Y.PRK.HH., 25/63.

18 BOA, Y.MTV., 127/98, 03.09.1895.

19 Alman nüfuzunun artışı konusunda bkz: İlber Ortaylı, Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu. İstanbul 1983.

Hazine-i Hassa'nın ciddi anlamda bir teşebbüse geçmesi için ticari olarak istek, baskı ve şikâyetlerin iyice arttığı 1898 yılına kadar beklenilmesi gerekti. Hazine-i Hassa, gerek yerel tüccarların ve Bağdat ve Basra vilayet yetkililerinin baskıları gerekse artan ticaret ve kamuoyu baskıları karşısında, Bağdat Demiryolu aracılığıyla gelmekte olan ve bölgedeki İngiliz nüfuzunu dengeleyen şartlar sebebiyle nehirde vapur işletme çalışmalarına hız vermişti.



### Rekabet Şeklinin Değişmesi ve Hamidiye Vapur İdaresi'nin Kuruluşu

Abdülhamid döneminde görülen otorite ve kontrol etme isteği ekonomik kaynaklar konusunda da kendini göstermiştir. Daha önce alınmış olan imtiyazlar hariç olmak üzere tüm koy, körfez ve nehirlerde vapur işletme imtiyazlarının Osmanlı tebaasına ait olması konusunda hassas bir politika izleniyordu. İmparatorluğun içlerine kadar uzanan ve stratejik öneme sahip nehirlerin işletme imtiyazları, daha merkezîyetçi bir anlayışı temsil eden Hazine-i Hassa'da toplanıyordu. Bu merkezîyetçi eğilim, II. Abdülhamid dönemi genel politikası olan, yönetim erkini sarayda toplama istek ve uygulamalarıyla paralellik göstermekteydi.

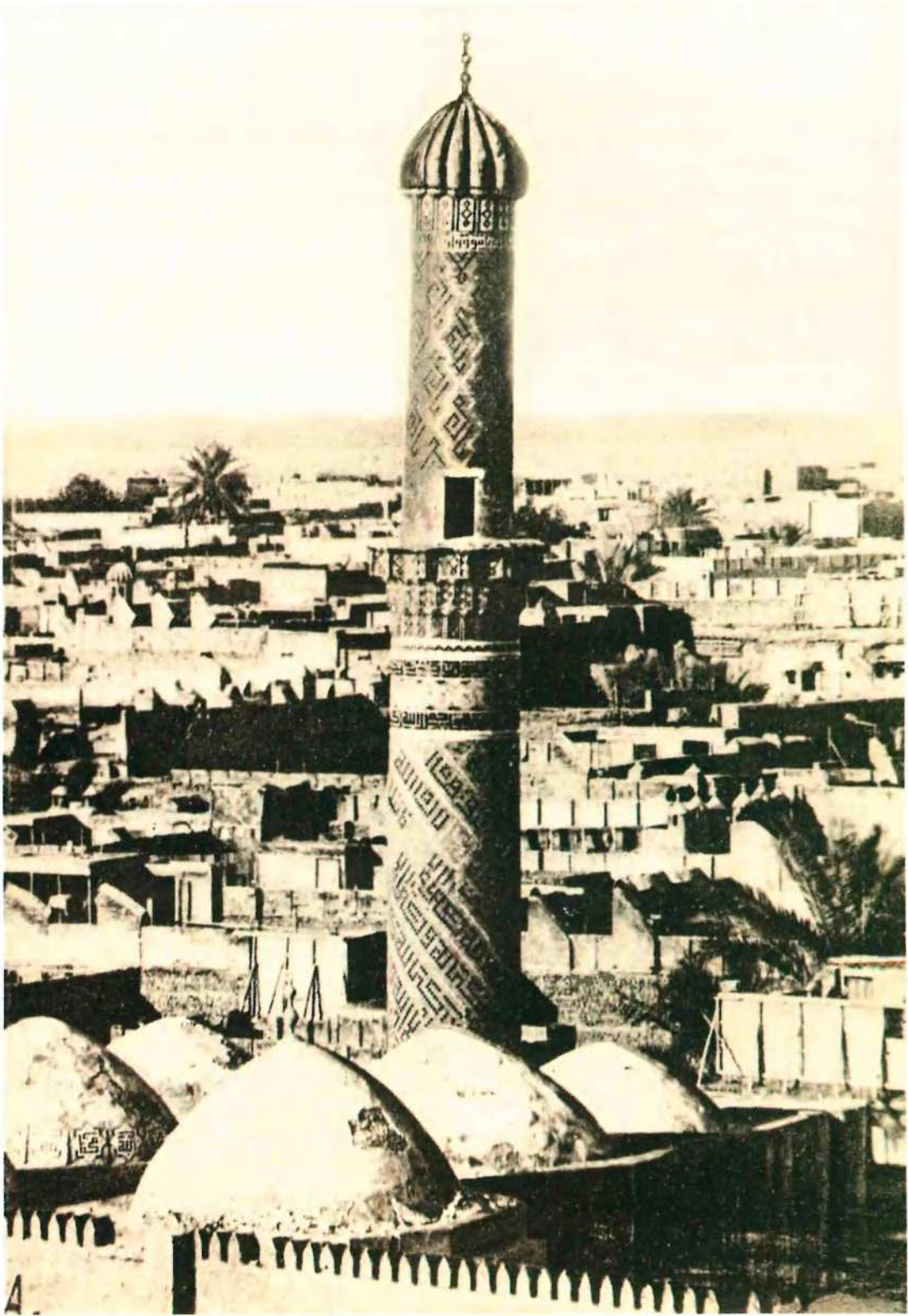
Sultan II. Abdülhamid'ten önce başlayan fakat II. Abdülhamid ile beraber devrin siyasi olaylarının da etkisiyle fabrikalar, maden işletme, vapur kumpanyası hâsılatları gibi bir takım gelir kaynakları Hazine-i Hassa'ya bağlanarak gelirleri artırılmıştı<sup>20</sup>. Dicle ve Fırat nehirlerinin seyri sefere elverişli bir hale getirilmesi ve üzerinde vapur işletilmesi im-

20 Terzi, Hazine-i Hassa Nezareti, s. 90.





DEVİR-i HAMİD  
Sultan II. Abdülhamid



*Bağdat: İngilizler, Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra artan ticari potansiyel sebebiyle Irak'ta iyice yerleşti.*



tiyazı 1887 yılından beri Hazine-i Hassa'ya aitti. Hazine-i Hassa vapur işletme konusuna yabancı değildi ve 1847 yılından beri buharlı gemiler işletmişti<sup>21</sup>. Bu genel sebeplerin dışında Dicle ve Fırat'ta vapur işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya geçmesinde özel sebepler de rol oynamıştır. Süveyş Kanalı'nın açılması sonrası nehirdeki ticari potansiyelin hızla artması, Arazi-i Seniyye'lerde üretilen mahsulün pazara ulaştırılması isteği, hem potansiyel bir gelir kaynağı, hem de stratejik bir yol olarak dikkatleri bu iki nehre çekmişti. Bunların haricinde İngilizlerin Mısır'ı işgaliyle başlayan, Ermenilere verdiği destekle devam eden süreçte, bir İngiliz kumpanyası olan Lynch şirketinin imtiyazını genişletme istekleri karşısında duyulan kaygılar ve tepkiler de önemli rol oynamıştır. Diğer bir husus bu istek ve baskıya karşı Dicle ve Fırat üzerinde Osmanlı tebaasının katılımıyla güçlü bir şirket kurma çabalarının ilk anda başarısız olması gözükmektedir. Bu şartlar, özelleştirme çabalarının olumsuz bir biçimde sonuçlanmasına ve imtiyazın uygulanmasının Hazine-i Hassa'nın inisiyatifine geçmesine sebep olmuş görünmektedir<sup>22</sup>.

Şirketleşme konusunda başarısız olmuş denemelerden sonra, Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme işi, hiçbir sermayedar karıştırılmayarak Bahriye Nezareti'nin yardımıyla yalnızca Hazine-i Hassa tarafından gerçekleştirilmesine karar verilmişti. Abdülhamid, yerel sermayeyi bir kenara bırakarak merkezîyetçi ve otokrat yönetim anlayışını temsil eden bu karardan dört yıl sonra, imtiyaz hukukunun bir parçası olduğu görüşüyle, Umman-i Osmanî vapurlarının da Hazine-i Hassa'ya devredilmesini istemişti<sup>23</sup>.

Bu karar üzerine daha sonra Hamidiye Vapur İdaresi olarak adlandırılacak idarenin kurulması çalışmaları başlatılmıştı. Hazine-i Hassa'nın işi hayli zordu. Bir tarafta devralınması gereken eski Umman-i Osmanî idaresi, diğer tarafta Lynch şirketinin rekabeti, islah edilmesi gereken nehirler, yenilenmesi gereken vapurlar, havuzlar, fabrikalar, dubalar ve bunları yönetecek yeni bir yapılanmaya ihtiyaç vardı. Diğer taraftan bu teşebbüs için gerekli olacak sermayenin bulunması için arayışlar devam etmişti.

Hazine-i Hassa gelen raporlar doğrultusunda işe girişti. Avrupa'da iki yeni vapur yaptırılacak, Umman-i Osmanî devralınacak, ihtiyaca göre elde edilen gelirle yeni vapurlar yaptırılacaktı. Böylece Lynch şirketinin rekabetle ortadan kaldırılması ve onun temsil ettiği Irak'taki İngiliz ticari nüfuzunun biraz olsun kırılması hedeflenmişti.

Hazine-i Hassa İngiltere'ye iki vapur siparişi verdikten sonra bunların yönetimi konusunda Bağdat ve Basra'da bir birim oluşturmaya çalıştı. Hazine-i Hassa, nehirde vapur işletme çalışmaları sırasındaki ilk keşifleri ve vapur idaresinin başlangıçtaki idari yapılanması, bölgedeki müfettişlerin ve Emlak-i Hümayun İdarelerinin rapor ve görüşleri doğrultusunda yapmıştı. Buna göre; Kurulacak olan Hamidiye Vapur İdaresi, Umman-i Osmanî'nin altyapısı üzerine kurulacaktı. Hazine-i Hassa'nın, İngiltere'de imal ettirerek parçalar halinde Basra'ya getireceği ve burada birleştirilecek iki vapuru (Hamidiye ve Burhaniye) seferlerine başladığında, Umman-i Osmanî'nin vapur duba ve her türlü taşınmazının hazineye devir ve teslim edilmesi kararlaştırılmıştı. Umman-i Osmanî'nin bütünüyle devri, Hamidiye Vapur İdaresi'ni birçok masraftan kurtaracaktı<sup>24</sup>. Fakat bu de-

21 Arzu T. Terzi, Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası. Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri, İstanbul 2005, s. 147-152.

22 İkinci, Hamidiye Vapur İdaresi, s. 96 vd.

23 BOA, HH. THR., 204/1, 23.08.1898.

24 BOA, HH. THR., 204/6, 11.02.1902; BOA, Y.MTV., 226/14, 11.02.1902.



vir hadisesinin de sıkıntılı olduğu anlaşılmaktadır. Zira devir işlemi Bahriye ile Hazine-i Hassa nezareti arasında problemlere neden olmuştur. Hazine, Umman-i Osmanî İdaresi'nin eski ve işe yaramaz vapur ve emvalinden uzak durarak yalnızca kendi işine yarayacak olanları almak isterken, Bahriye, bütün vapur ve emvalin dikkate alınmasını istemiştir.

Kuruluş aşamasında çeşitli kurumlar tarafından Hamidiye Vapur İdaresi'ne yüklenilen anlam önemliydi. Sadaretin siyasî bakışına nazaran Hazine-i Hassa kârlı ve verimli bir işletme, iyi idare ve yönetim, Lynch ile rekabet edebilme, eski yanlış ve teamülleri terk etme gibi kaygılarla hareket ediyordu. Fakat özellikle rekabet konusunda, Lynch şirketi ile ilgili olarak işe biraz siyasi renk verilmesi ve yaratılan hava, halkın rağbetinin artırılması ve kurumların kendisine yardımcı olmasını kolaylaştırıyordu. Hazine-i Hassa yetkililerinin bu ticari yaklaşımlarına karşı Seraskerlik, Hamidiye Vapur İdaresi'ni, askeri destek ve lojistik aracı, Bahriye Nezareti ise sivil deniz ticaretini kontrol ve nehir güvenliğini sağlama aracı olarak görüyordu. Sadaret için ise daha ziyade İngiliz rekabetine karşı bir direnç noktası ve siyasî bir egemenlik sembolüydü. Dolayısıyla Hamidiye Vapur İdaresi, daha kurulmadan önce herkesin kendi görüşüne göre anlam ve önem yüklediği bir idare olmuştu. Böylesi stratejik bir yerde, devletin güçlü merkezîyetçilik arayışları içinde olduğu ve gittikçe yükselmekte olan rekabet ortamında, farklı kurumlarının idareye kendi noktalarından bakması tabii bir şeydi. Fakat asıl mesele, farklı kurumlar tarafından böylesine farklı amaçlar ve anlamlar yüklenmiş bir idarenin, yönetim organizasyonu, personel seçimi, tarifeler ve idare anlayışı bakımından nasıl yapılandırılacağı, ne kadar askerî, ne kadar siyasî, ne kadar ticarî olacağına düğümleniyordu. Kısacası idarenin kendisine yüklenilen misyonların neresinde duracağı önem kazanmış-

tı. Bu belirsizlik sebebiyle idare yöneticileri de tereddüt etmişler ve sıkıntı çekmişlerdi. Sonuçtan hareket edilirse beklenti içinde olan bütün kurum ve kişiler, Hamidiye Vapur İdaresi'ne taşıyabileceğinden daha fazla bir görev ve sembolik bir anlam yüklemişlerdi.



### Hamidiye Vapur İdaresi ve Faaliyetleri

İngiltere'ye siparişi verilen vapurlar parçalar halinde getirtilerek, 1904 yılında Basra'da birleştirildi ve seferlere başladılar. Hamidiye Vapur İdaresi, Umman-i Osmanî idaresinden aldığı beş vapur ve kendisinin yaptırdığı iki yeni vapurla birlikte işe koyuldu. Fakat daha işin başında Umman-i Osmanî'den kalan iki vapurun çok eski oldukları ve sefere devam edemeyecekleri anlaşıldı. Toplam beş vapurla seferlerini sürdürmeye çalışırken, vapurlardan birisi eskiliği sebebiyle, diğeri de Samarra'da karaya oturduğu için devre dışı kaldı. Yapılan küçük kaza ve tamiratlar da vapurların seferlerini aksatıyordu. Bunun üzerine Belçika'ya iki yeni vapur siparişi verildiği gibi, bunların haricinde 1907 yılında iki adet vapur için daha irtibata geçilmişti. Ayrıca vapurlara bağlanarak yük taşınmasında hizmet görecektir mavnalar yaptırılırken, Basra limanında deniz gemilerinden yük ve duba taşıyacak römorkör arayışları devam etti. Fakat Hamidiye Vapur İdaresi araçlar konusunda hiçbir zaman istenilen seviyeye ulaşamadı. Vapurlar, eskidi ve birer birer devre dışı kalıyorlardı. Yeni yaptırılan vapurların nehrin akış hızı, akıntıları, kıvrımları, yük ve yolcu potansiyeli gibi daha birçok fiziki şartlara uygun olması gerekiyordu. Nehirlerde vapur işletme konusunda tecrübesiz Hazine-i Hassa'nın Avrupa'dan aldığı vapurlarda aradığı ideal vapur özellik ve ölçülerini yakalayamamıştı. Hamidiye ve Burhaniye vapurlarından alınan derslerden

hareketle sipariş verdiği son iki vapur da beklentileri karşılayamamıştı.

Hamidiye Vapur İdaresi, büyük oranda Umman-i Osmanî idaresinin devamı niteliğindeydi. Umman-i Osmanî üzerine Hazine-i Hassa yönetimi inşa edilmişti. Kurumdan devralınan eski personelin, eğitimsizliği, yolsuzlukları ve daha birçok sebepler, yeni idareden beklenen verimin alınamamasına sebep olmuştu. Bunun üzerine Hamidiye Vapur İdaresi'nde ıslahata gidilmesine karar verildi. Eski personelin bir kısmı çıkarıldı, bir kısmı emekli edildi. Yerleri bahriye subaylarıyla doldurulmaya çalışıldı. Yeni nizamnameler yapıldı. Ve en önemlisi de idarenin merkezi Bağdat'tan Basra'ya alındı. Bu merkez değişikliği ticari ve teknik kaygılarla yapılmıştı. Fakat bu değişiklik Bağdat vilayetinde özellikle de tüccarlar arasında hoşnutsuzluğa sebebiyet verdi. Umman-i Osmanî İdaresi'nin yıllarca ihmal edilmiş köhne yapısını, bütün disiplinine rağmen Hazine-i Hassa da ayağa kaldıramadı. 1905 yılındaki seferlerle birlikte, Lynch şirketi ile başlayan rekabet 1908 yılına kadar sürdü. Lynch şirketi nehirden uzaklaştırılamamıştı fakat Irak'taki nakliyat biraz olsun rahatlatılmış, Irak tüccarının şikâyetleri azaltılmıştı.

Hamidiye Vapur İdaresi'nin karşılaştığı olduğu bir başka problem de seferlerin genişletilmesi meselesiydi. Hazine-i Hassa yetkilileri biraz da merkezîyetçi kaygılarla olsa gerek, seferleri nehrin yukarısına, Musul'a hatta Fırat üzerinden Meskene'ye doğru, genişletmeye ve Irak kıtasının Anadolu ile ilişki ve irtibatını artırmaya çalışmışlardı. Fakat bunun için nehirde büyük ıslah çalışmaları yapılması gerekiyordu. Büyük maliyet gerektiren bu işlem daha önce şirketleşme denemelerinin başarısızlıkla sonuçlanmasının sebeplerinden birisi olmuştu. Lynch şirketi ile rekabet edebilmek için Bağdat-Basra arasındaki seferleri

ve verimliliği ön planda tutmaya çalışan anlayışla, son derece büyük sermaye gerektirmesine rağmen ticari getirisi fazla olmamış, fakat Irak kıtasını biraz daha Anadolu'ya yaklaştıracak merkezîyetçi anlayışla karşı karşıya gelmişti. Böyle bir denemenin gerekliliği özellikle idare yetkilileri tarafından sorgulanmıştı.

Hamidiye Vapur İdaresi, her zaman yetişmiş teknik eleman ve kaliteli personel sıkıntısı çekmişti. İdare'nin yönetim organizasyonundaki sıkıntılar daha başlangıcında ortaya çıkmış; müdürlük vazifesini hiç kimse uhdesine almak istememişti. Nehri iyi bilen tecrübeli kaptanlar bulmak, makinelerden anlayan teknik elemanlar ve çarkçılar istihdam edebilmek yine bir başka sorundu. İstanbul'dan, Bombay'dan, İngiltere'den kaptan, mühendis arayışları olmuştu. Hatta idare, rakibi olan Lynch şirketinin eski kaptanlarını işe almayı bile düşünmüştü. Fakat bu çareler II. Abdülhamid tarafından uygun görülmemişti. Bunun üzerine yetişmiş kadrolar konusunda çekilen sıkıntı, bahriye subayları istihdam edilerek aşılmaya çalışılmıştır.

Bir diğer problemlili konu ise başta kömür olmak üzere bütün teknolojik araçlar ve malzeme konusunda dışa olan bağımlılıktı. Vapurlarda kullanılan kömür İngiltere'den getirtiliyordu. Bu hem maliyeti hem de İngiltere'ye olan bağımlılığı artırıyordu. Yetkililer bunu aşabilmek için Diyarbakır'a kadar olan alanlarda, nehir havzasında bulunan kömürden faydalanmak istediler. Hatta yüzeye çıkmış petrol atığı yanıcı maddelerin de kazanlarda kullanılması denemelerinde bulundular. Fakat gerek maliyet, gerek ulaşım, gerekse teknik sebepler bu çözüm denemelerini boşa çıkardı. Vapurlarda kullanılan her türlü malzemeden yağ çeşitlerine kadar Hindistan ve İngiltere pazarına bağlı kalındı. Bu ise rekabeti güçleştiren en önemli unsurdu.

İdare-i Nehriye ve Umman-i Osmanî İdaresi, kötü yönetim ve suiistimaller sebebiyle kuruluşlarından bir süre sonra zarar etmeye başlamışlardı. Bu ise idarelerin zamanla ihmal edilmelerine ve sönmelerine sebep oluyordu. Hazine-i Hassa, devraldığı idarenin rahatsızlıklarını bildiği için Hamidiye Vapur İdaresi'nin kâr getiren bir işletme olması konusunda birçok tedbirler almaya çalıştı. Hamidiye Vapur İdaresi mâlî açıdan hem kâr getiren hem de Lynch şirketi ile rekabet edebilen bir yapıya kavuşturulmak istenmişti. Senelik 30.000 lirayı aşan vapurlar hâsılatının idare masrafları çıktıktan sonra kalanı idare namına Osmanlı Bankası'na yatırılarak *bir akçesine bile dokunulmadan vapurlar idaresinin geliştirilmesi için harcanmasına* karar verilmişti<sup>25</sup>. Umman-i Osmanî'nin bütün işe yarar malları devralınmasına rağmen, 1904 yılında faaliyete geçen idare, yeni vapurlar ve dubaların alınması, havuz ve depo inşası, kurumsal yapılanma, acenteler inşa ve tamiri gibi birçok faaliyete girişmişti. Dolayısıyla idare ilk yıllarında devamlı bir yatırım ve yapılanma gayreti içerisindeydi. İdare sıkı bir denetimle kârlı bir işletme olarak yönetilmeye çalışıldı. Fakat yapılan yatırımlar elde edilen gelirin hayli üzerinde olduğu için idare borçlarını ödeme zorluklarıyla karşılaşyordu<sup>26</sup>. Bunun üzerine Hazine-i Hassa, özellikle kuruluş aşamasındaki idareyi dışarıdan desteklemeye çalıştı. Irak'taki arazi-i seniyye idarelerinin gelirlerinden pay ayrılmasını sağladı ve zarar eden idarenin borçları ve yatırımların bir kısmı buradan karşılandı<sup>27</sup>.

Hamidiye Vapur İdaresi'nin kuruluş tarihi olan 1319 (1904) senesinden 1323 (1908) yılı sonuna kadar gelir ve giderlerini tespit etmek mümkündür. Umman-i Osmanî İdaresi'nden

kalan vapur, duba ve diğer edevat için toplam 820.000 kuruş bedel biçilmişti. Fakat Hazine-i Hassa bunu Bahriye Nezareti'ne öde[ye]memişti. Bu dört yıl içinde Nezaret'e ödeyemediği 820.000 kuruş da dahil olmak üzere vapur idaresinin kuruluş, idare ve işletme masrafları toplam olarak 26.820.614 kuruştur. Bu dört yıl içerisinde vapurların geliri ise 22.935.267 kuruş olmuştu. İdare 3.885.347 kuruş açık vermişti. Bu açık ise emlak-ı hümayun gelirlerinden kapatılmıştı<sup>28</sup>.



### Hamidiye Vapur İdaresi'nin Lynch Şirketi ile Rekabeti ve Sonu

Osmanlı yetkilileri, kapitülasyonları arkasına alarak Osmanlı sahillerinde kabotaja egemen olmuş yabancıların denizcilik konusundaki egemenliklerini kırabilmenin en önemli yollarından birisi olarak, yerli tebaaya, yabancılarla rekabet şart ve ortamı hazırlamak olduğuna inanıyorlardı. Böylece bir türlü kapitülasyonları kaldıramayarak hukukî altyapıyı hazırlayamayan idareciler, fiili olarak ekonomik şartları ve altyapıyı oluşturma çabasına girmişlerdi. Nitekim bu düşünce Fırat ve Dicle nehirlerinde Lynch şirketi ile rekabete hazırlanan Hazine-i Hassa için de geçerliydi. Lynch şirketi ile rekabet düşüncesi yeni değildi. Daha ilk İdare-i Nehriye'nin kuruluşu ve Umman-i Osmanî'nin ortaya çıkmasında, bu idarelerle ilişkilerinde rekabet edebilmek fikri vardı. Fakat Hazine-i Hassa'nın burada vapur işletmeye karar vermesinden sonra bu düşünce daha da kuvvetlenmişti. Öyle ki rekabet düşüncesi ticaret politikalarından vapurların şekline, muafiyetlerden personel seçimine kadar her konuda etkili olmuştu. Hatta bazen

25 BOA, HH. THR., 205/63, 30.04.1905.

26 BOA, HH. THR., 200/4, 28.09.1907.

27 BOA, HH. THR., 198/9, 16.07.1907.

28 BOA, Y.MTV., 313/46, 15.11.1908.

kendisinden beklentileri karşılayamayan Hamidiye Vapur İdaresi, *Lynch ile rekabet edebilme* gerekçesinin altına sığınmaya bile çalışmıştı.

Hamidiye Vapur İdaresi'nden beklentilerin en yüksek seviyede olduğu 1905 yılına gelindiğinde bu şirketi nehirden *ticarî rekabetle* uzaklaştırılabileceği ümitleri yeniden yükselecektir. Fakat yetkililer, ekonomik rekabet uzadıkça ve Lynch dayandıkça *vapurlarının yalnız ekonomik olarak değil siyaseten de tatillerinin gerekli olduğu* fikirlerini yeniden dillendirmeye başlayacaklardır. Yani Lynch şirketinin ticaretle değil, imtiyazlarının sınırlanarak veya yasaklanarak ancak Irak'tan uzaklaştırılabileceği görüşü ağır basmıştı.

Bu arada Lynch şirketi de boş durmamış, Hazine-i Hassa'nın 1898 yılında Dicle üzerinde vapur işletmek için üç vapur alacağını duyulmasından itibaren harekete geçmişti. Bağdat Arazi-i Seniyye Komisyonu'ndan Hazine-i Hassa'ya çekilen şifreli bir telgrafta; teşebbüsün duyulmasıyla birlikte, devletlerinin politika ve faydalarının devam temini hususunda İngiliz Lynch şirketinin İstanbul'daki bazı devlet adamlarına *on bin lira fedakârlıkta bulunarak* Hazine-i Hassa'nın bu teşebbüsünü engellemeye çalıştığı bildirilmişti.

Taraflar rekabet konusunda bütün silahlarını kullanmışlardı. Lynch şirketi, Hamidiye Vapur İdaresi'nin İngiltere bağlantısını kesmeye, sigorta şirketlerini Hamidiye Vapur İdaresi'nin sağlıksız nakliye şartları sebebiyle "*ikna*" etmeye ve sigorta primlerinin idareye ek maliyet getirecek şekilde artırılmasını sağlamaya çalışmışlardı. Osmanlı yetkilileri de Lynch şirketiyle rekabet edebilecekleri bütün araçlardan faydalanmaya çalışmışlardı. En dikkat çekenlerden birisinin Caferi müçtehitlerinden Seyyid Efendi'nin, Hindistan ve İran Şiiilerine yönelik olarak, Osmanlı vapurlarının ecnebi vapurlarına tercih edilmesi gerektiğine dair gönderdiği mektuplardı. Bunların gönderilmesinde hiç kuşkusuz II. Abdülhamid ve izlediği politikalar etkili olmuştu<sup>29</sup>. Bu çalışmalar sayesinde yolcu ve yükün hemen tamamen idare vapurlarına yöneldiğini, Lynch vapurlarının adeta boş gidip geldiklerini, bu düzen ve şartların devamı halinde bir iki yıl geçmeden Lynch vapurlarının kendi kendine tatil etmek zorunda kalacağı haberleri geliyordu<sup>30</sup>.



29 BOA, HH. THR., 195/12, 04.04.1905.

30 BOA, HH. THR., 195/12, 04.04.1905.

Rekabet 1907 yılında da devam etti<sup>31</sup>. Fakat tam bu noktada ilişkilerin başka bir mecraya doğru kaydığı görülmektedir. Hamidiye Vapur İdaresi ile Lynch şirketi arasındaki rekabetin yükseldiği bir dönemde Lynch şirketi müdürü Pari'den iki kurum arasında ikili görüşmeler yapılması teklifi gelmişti. Teklifin ilk önce Lynch şirketinden gelmesi, ticarî olarak zor durumda kalmış olduklarını göstermektedir. Yapılan gizli görüşmelerde tarafların vapurlarda kullanılan ölçü birimlerinin standardizasyonu, gerek İran'a giden transit, gerekse Irak'a giren normal yük taşımacılığında belirlenen fiyatın altında fiyat vermemek üzere anlaştıkları tahmin edilmektedir.

Hamidiye Vapur İdaresi'nin kuruluş sebeplerinden birisi Lynch şirketi ile rekabet etmekte. Hatta idare, vapurlarından, idari yapılanmaya, ticarî ilişkilerinden fiyatlarına kadar Lynch şirketinin başarısını yakından takip etmiş ve onun metot ve taktiklerini kullanmaya çalışmıştı. Fakat bir süre sonra Lynch şirketinin, ekonomik bağları sebebiyle, rekabetle ortadan kaldırılamayacağı anlaşılmıştı. Şirketin, rekabete rağmen, Hindistan, Avrupa, İran bağlantıları, bölgedeki varlığını devam ettirmesine sebep oluyordu. Gerek Hamidiye Vapur İdaresi'nin beklentileri karşılayamaması gerekse bölgede gittikçe artan İngiliz etkisi Osmanlı direncini kırmış, rekabet, yerini anlaşma çabalarına bırakmıştı. Hiç kuşkusuz bu çabaların altında devrin değişen siyasî şartları en önemli rolü oynamıştı.



*II. Abdülhamid tahta çıktığında bölgedeki ulaşım çok yeterliydi. Artan ekonomik ihtiyacı karşılamakla ilgili olarak, özellikle Bağdat-Basra arası ulaşım maliyetlerini hem yabancı hem de yerli tüccarlar şikâyet ediyordular.*

31 Lynch şirketinin bir aydan beri aktarma yükü bulamadığı ve vapurlarının Hamidiye vapurlarından kalan çok az yükü döndükleri bildirilmekteydi. BOA, MH. T:İ.E., 202/44, 27.11.1907.

1908 yılından itibaren Osmanlı Devleti'nin merkezinde büyük siyasî değişimler yaşandı. Köklü değişiklikler Meşrutiyet'in ilanıyla kalmadı, hemen akabinde gelen Abdülhamid'in tahttan indirilmesiyle devam etti. Hamidiye Vapur İdaresi ile ilgili II. Abdülhamid'in yaklaşımının değişmesinde hiç kuşkusuz II. Meşrutiyet'in ilanı önemli rol oynamıştır. Bunda 1908 yılı sonlarında Hazine-i Hassa Nazırı'nın idareyle ilgili olarak II. Abdülhamid'e verdiği raporun da etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Rapor, yeni şartlara uyum sağlama konusundaki görüşleri içeriyordu. Bütün çabalara rağmen Hamidiye Vapur İdaresi, Lynch şirketi gibi kârlı bir şekilde idare olunamamış ve şirket bölgeden uzaklaştırılmamıştı. Nazır bu fark ve açığı, idarenin bir şirket olamamasına bağlamış ve görevlendirilmiş memurların yönetiminde zararın daha fazla olmasının kaçınılmaz olduğunu belirtmişti. İdarenin kuruluş aşamasında yeni vapurların inşa ve alımı sırasında tecrübesizliklerden kaynaklanan yanlışlıklar da kuruluş masraflarının artmasına sebep olmuştu. Hamidiye ve Burhaniye vapurlarıyla ilgili ortaya çıkan anlaşmazlık ve mahkemesi Glaskow'da devam ediyordu. Kokril şirketinden alınmış olan Bağdat ve Basra vapurlarının derinliği amaca uygun çıkmamış ve vapurlar nehirde çalıştırılmamış, Basra'da atıl kalmışlardı. Vapurlar, Bahriye komutanları ve bilirkişilerden oluşan güvenilir bir idareye teslim edilmişti. Fakat bu idare geliştirilse bile mevcut durumdan daha fazla etkili olamayacakları belirtilmişti. Daha fazla çaba Lynch şirketinin gelişmesinden ve menfaatinin artmasından başka bir işe yaramamıştı. İdarenin tecrübesizliği ve vapurların yetersizliğinden dolayı, Bağdat ile Samarra arasında bile vapur işletilememişti. Bu da halkın şikâyetlerine sebep olmuştu.

II. Abdülhamid, Fırat ve Dicle'de vapur işletme imtiyazını, Hazine-i Hassa aracılığıyla

tek başına elinde tutmayı başarmıştı. Fakat II. Meşrutiyet'in ilanın ardından artık yerli müteşebbisler bu imtiyazı zorlamaya başlamışlardı. Ticaret ve Nafia Nezareti yerel şikâyetleri de dikkate alarak Hazine-i Hassa'ya gönderdiği tezkerede bazı kayıt ve şartlar altında, *İranlı olduğu zannolunan Esterabadi Abdülkadir Çelebi'nin*, vaktiyle almış olduğu fakat Hazine-i Hassa'nın işletilmesine müsaade etmediği vapurunun Samarra'da işletilmesine ruhsat verildiğini belirtmişti. Hazine-i Hassa nazırı Bağdat ile Basra'da bu gibi vapur işletmeye hazır yerli ve yabancı birçok kişi bulunduğunu belirtmişti. Bu iznin örnek teşkil edeceğini ve bundan hareketle birçok kişinin vapur işletme girişiminde bulunacağını belirten Nazır, Hazine-i Hassa'nın nehir üzerinde potansiyel birçok rakibi çıkabileceğini fark etmişti. Bu takdirde Hazine'ye ait olan ve hayli masraf yapılmış vapurlar, büyük bir rekabetle karşılaşacaklar ve seferlerini tatil etmek zorunda kalacaklardı<sup>32</sup>. Bu raporun Abdülhamid'in nehirdeki rekabet düşüncesini ne kadar etkilediğini bilemiyoruz. Fakat bu noktadan sonra II. Abdülhamid'in İngilizlerle rekabet yerine *işbirliği* içine girdiği kabul edilebilir. Dolayısıyla II. Meşrutiyet döneminde hükümet krizi yaratacak ve hükümetin düşmesine sebep olacak olan *Lynch Meselesi*'nin ortaya çıkmasını hazırlayan siyasî, ekonomik, politik şartların büyük oranda bu dönemde hazırlanmış olduğunu söyleyebiliriz.

II. Meşrutiyet'in ilanı ve ardından Abdülhamid'in tahttan indirilmesi yalnızca bu bölgedeki değil tüm imparatorlukta politikaların köklü bir şekilde değişmesine sebep olmuştu. Bu değişiklikler arasında ülke kaynaklarının kullanımıyla ilgili olarak değişen şartlar ve yeni politik güçlerin farklı ekonomik yaklaşımları da vardı. II. Abdülhamid idaresinin son zamanlarından itibaren

32 BOA, Y.MTV., 313/46, 15.11.1908.





başladığı anlaşılın anlaşma gayretleri, onun tahttan indirilmesinden sonra hızlanmıştı. Hamidiye Vapur İdaresi, *kârlı* bir işletme olamamıştı. Gerçi buna karar verilecek kadar uzun süre yaşamamıştı. İdare, 1909 yılında nehirlerdeki imtiyazın maliye hazinesine<sup>33</sup>, idarenin de Bahriye Nezareti'ne devri ile yeniden *İdare-i Nehriye* olarak adlandırıldı<sup>34</sup>. II. Meşrutiyet'in getirdiği ivme ile yeni padişah, Fırat ve Dicle'deki vapur işletme imtiyazını da maliye hazinesine devretmişti. Bahriye Nezareti tarafından yürütüldüğü anlaşılın ve adı yeniden İdare-i Nehriye'ye dönüştürülen kuruluş, işlevini yeniden kaybetmeye başladı.



### Sonuç

19. yüzyılın son çeyreğinde Avrupa'daki gelişmeler Osmanlı Devleti üzerindeki çekişmeleri artırmıştı. Avrupa devletlerinin rekabet alanlarından birisi de Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu ve Irak topraklarıydı. Bölgedeki İngiliz etkisi hiç kuşkusuz diğer devletlerden çok daha önce başlamıştır. Fakat yüzyılın son çeyreğinde Basra körfezinden giren, yukarı ve iç kesimlere doğru yayılan bu etkinin biçim ve derecesi değişecektir. Alman ve Rus ilgisi ise yüzyılın son çeyreğinde başlamak-

la birlikte ancak yüzyılın başından itibaren kendisini hissettirecektir. Bu ortam içerisinde tahta geçen Abdülhamid'in yönetim anlayışı, hiç kuşkusuz kendisinden öncekilerden (ve sonrakilerden) bazı yenilik ve farklılıkları gösteriyordu. Avrupalı devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki isteklerine karşı, onları birbirini indinde kullanan ve bir denge politikası izleyen II. Abdülhamid, bu ülkelerin tek başlarına girmeye çalıştıkları noktalarda ise yalnızca Osmanlı nüfuzuyla karşı koymaya çalışmıştı. Irak ve çevresi bu anlamda Abdülhamid döneminin sonlarına kadar Osmanlı-İngiliz nüfuz mücadelesine sahne olacaktır. 1890'lardan sonra girmeye başlayan Alman nüfuzu ise Abdülhamid'in denge politikasında İngiliz etkisini kırmak için kullanılan bir araç olarak kalacaktır. Fakat Bağdat Demiryolu ile sembolleşen ve yüzyılın başından beri artan Alman etkisi, İngiliz müdahalesi sebebiyle Bağdat'ta kalacak ve Basra körfezine inemeyecektir.

Hamidiye Vapur İdaresi, bu siyasi rekabet içinde etkili olan araçlardan birisi olmuştu. İdare'nin, ticarî endişelere rağmen yalnızca kâr amaçlı kurulmadığı açıktır. İdare, yeniden yapılanması ve yapmış olduğu yatırımlar sebebiyle hiçbir zaman *kârlı* bir işletme olmamıştır. Hazine-i Hassa'nın bir teşebbüsü olarak Abdülhamid, bu girişimden İngilizlerin Irak'taki nüfuzunu kırma denemesinden başka, bir şey kazan[a]mamıştır! Bu noktada Hamidiye Vapur İdaresi, Abdülhamid'in merkezîyetçi ve pan-islamist yaklaşımlarının uygulanmasında, Irak'taki ekonomik bir teşebbüsü olarak yerini almıştır.

Fırat ve Dicle'de vapur işletme girişimleri kaçınılmaz olarak bölgedeki demiryollarıyla bağlantılıydı. İngilizlerin ilk teşebbüslerinde nehirde vapur işletilmesi demiryolu projesinin bir parçası olarak görülmüştü. II. Abdülhamid döneminde artan Alman nüfu-

33 Maliye hazinesine devredilirken Bağdat-Basra arasında vapurlar idaresinin tahmini yıllık geliri 25.000 lira olarak gösterilmiştir. Bak: Terzi, Hazine-i Hassa Nezareti, s. 152.

34 Hazine-i Hassa içinde bulunduğu malî sıkıntı sebebiyle Meşrutiyet'ten sonra bir kısım arazileri, borçlanma karşılığı maliye hazinesine terk etmişti. Hemen akabinde Sultan Mehmed Reşad döneminde emlak-ı hümayunun tamamı Maliye'ye devredilmiş ve Nezaret küçültülerek müdürlüğe dönüştürülmüştü. Bak: Terzi, Hazine-i Hassa Nezareti, s. 140-152.

zu ve Basra körfezine indirilmesi planlanan Bağdat Demiryolu çalışmalarında, nehirde vapur işletilmesi projeleri bir kez daha gözden geçirilmişti. Nehir üzerinde vapur işletme planlarından bütün taraflar farklı bir biçimde faydalanmak istemişlerdi. Osmanlı yetkilileri için demiryolunu ve İngilizleri kontrol mekanizması, Almanlar için Basra'ya kadar inşa edilecek demiryolunun malzemelerinin taşıma güzergâhı ve destekleyicisi, İngilizler için demiryolunu Bağdat'ın güneyine indirmeme aracı olarak görüldü<sup>35</sup>.

Vapur şirketleri ve imtiyazı demiryolu planlarının yardımcısı, uzantısı olarak uluslararası arenada yerini aldı. Demiryolu projeleri ortaya atılmaya başlayınca nehir ulaşımının geliştirilmesi ikinci planda kaldı. Fakat uluslararası rekabet Basra-Bağdat arasının yapılmasını engellemişti. Dolayısıyla vapur ulaşımı uzun yıllar boyunca Irak'ın dışı açılan tek modern ulaşım yolu olmaya devam etmişti.



35 Bkz: Edward Mead Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, 1972.

## KAYNAKLAR

- Bostan İdris, “Basra Körfezi’nin Güney Kesimi ve Osmanlılar”, Osmanlı Araştırmaları, IX, İstanbul 1989, s. 311-322.
- Earle Mead Edward, Bağdat Demiryolu Savaşı, 1972.
- Ekinci İlhan. Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti, Ankara 2007.
- Eraslan Cezmi, “İrak’ta Türk-İngiliz Rekabeti”, İÜEFTD Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı, 1984-94, Sy. 35, s. 223-251.
- Issawi Charles, The Economic History of the Middle East 1800-1914, Chicago 1966.
- Korkmaz Adem, Mithat Paşa’nın Bağdat Valiliği, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2005.
- Kurşun Zekeriya, Basra Körfezi’nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi-Katar’da Osmanlılar, Ankara 2004.
- Kurşun Zekeriya, Necid ve Ahsa’da Osmanlı Hakimiyeti, Ankara 1998.
- Kütükoğlu Mübahat, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I, İstanbul 1976.
- Mehmetefendioğlu Ahmet, Hüseyin Hilmi Paşa Hükümeti’nin İstifası ve Lynch Şirketi, Tarih ve Toplum, Ağustos 97, Sy. 164, s. 13-19.
- Ortaylı İlber, Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu, İstanbul 1983.
- Talat Said, Umman ve Hint Denizleri Hâkimiyeti ve Türkler, İstanbul 1934.
- Terzi T. Arzu, Hazine-i Hassa Nezareti, Ankara 2000.
- Terzi T. Arzu, “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri, İstanbul 2005, s. 147-152.
- Tızlak Fahrettin, İngiltere’nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836), Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, Sy. 6, Samsun 1991, s. 293-301.
- Yücel Yaşar, “Mithat Paşa’nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları”, Uluslararası Mithat Paşa Semineri, Ankara 1986, s. 175-184.