



GENEL TÜRK TARİHİ

ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Cilt/Volume 5, Sayı/Issue 10, Temmuz/July 2023, ss. 759-774.

Geliş Tarihi–Received Date: 04.10.2022 Kabul Tarihi–Accepted Date: 09.02.2023

ARAŞTIRMA MAKALESİ – RESEARCH ARTICLE

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

10.53718/gttad.1184222

YAŞAR ARSLANYÜREK* - OĞUZ ALPOĞLU**

ÖZ

1830 yılından itibaren önem kazanmaya başlayan demiryolu projelerinin yapımı XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra hız kazanmaya başladı. Bu hususta İngiltere’nin diğer devletlere nazaran daha ön planda olduğu görülmektedir. İngiltere’nin demiryolları yapımıyla özellikle ilgilenmesinin nedeni ise sömürgesi olan Hindistan’dır. İnşası düşünülen demiryolu projelerinde Dicle ve Fırat Vadisi önemli bir yer tutmuştur. Fırat Vadisi Demiryolu hattı konusundaki projelerden bir tanesi Fırat’ı Akdeniz’e bağlayacak bir demiryolu hattının yapılması konusuydu. Bir diğer proje ise Fırat ve Dicle üzerinden Hindistan’a kadar ulaşacak olan bir gemi taşımacılığı ile aynı bölgelerden geçecek bir demiryolu yapımı düşüncesi idi.

Fırat Vadisi Demiryolu Projesi konusunda Sir William Andros, Doktor Thomson ve Francis Chesney gibi kişiler öncü rol oynamışlardır. Sir William Andros, Londra Sefaretine giderek Fırat Vadisi Demiryolu ile ilgili bir teklifte bulunmuştur. Doktor Thomson, Antakya’dan Basra’ya kadar bir demiryolu yapımı konusunu gündeme getirmiştir. Chesney’in teklifi ise Türkiye topraklarında demiryolu inşası için atılan ilk adım olmuştur. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi 1829 yılından 1886 tarihine kadar gündemde kalmıştır. Chesney, Fırat Vadisi Demiryolu’nun inşası ile ilgili alınması gereken tedbirleri Osmanlı Devleti’ne iletmiştir. Chesney’in projesine göre Fırat ve Dicle Nehirlerinde vapur işletmeciliği yapılması planlanmıştır. Bunların yanında bir proje daha bulunmaktadır ki bu da İstanbul’dan Basra’ya kadar uzanacak bir hattın yapılması düşüncesidir. Bununla İngiltere, Fırat Nehri’nde su seviyesinin düştüğü dönemlerde gemi taşımacılığında yaşanan nakliye sorunlarını olabildiğince gidermeye çalışmıştır. 1846 yılında İngiltere tarafından posta nakli için bir gemicilik şirketinin kurulması üzerine Fırat Vadisi Demiryolu Projesi Kırım Savaşı’na kadar askıya alınmıştır.

Osmanlı Devleti, Fırat Vadisi’nde bir demiryolu inşası amacıyla farklı şirketlerle görüşmeler yapmıştır. Yapılması düşünülen Fırat Vadisi Demiryolu’nun güvenliğini Osmanlı Devleti sağlamak istemiştir. Çünkü bölgedeki aşiretlere karşı Osmanlı Devleti’nin aşiretler üzerinde hâkimiyetini tesis etmesi ve yapılması düşünülen demiryolunun güvenliğini sağlayabilmesi için bölgeye yeterince asker sevk etmesi gerekiyordu. Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti’nin, Bağdat Körfezi’ne kadar olan bölgelerdeki nüfuzunu sağlamlaştırması bakımından bu konu önem arz etmekteydi. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi konusunda İngiltere ve Fransa mücadele etmiştir. Bununla birlikte Osmanlı Devleti’nin sınırları içinde yer alan Fırat Vadisi’nde İngiltere ile Rusya arasında da nüfuz mücadeleleri meydana gelmiştir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti’nin toprakları üzerinde İngiltere, Fransa ve Rusya bir rekabet içerisine girmiştir. İngiltere, gerek Rusya’nın Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuzunu azaltmak gerekse de hammadde ve ulaşım konusunda menfaat sağlamak amacıyla Fırat Vadisi Demiryolu Projesi’ne destek vermiştir. Rusya da İngiltere’nin bölgedeki etkinliğini azaltmak amacıyla karşı politikalar uygulamıştır. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi ile ilgili birçok farklı hat oluşturulması planlanmıştır. Ayrıca bu proje ile ilgili olarak Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imtiyaz şartları belirlenerek sözleşmeler yapılmıştır. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi çeşitli nedenlerle hayata geçirilememiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, İngiltere, Fırat Vadisi, Demiryolu, İmtiyaz, Sözleşme.



*Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Kahramanmaraş/TÜRKİYE, E-Posta: yasarslanyurek@gmail.com, **ORCID ID:** 0000-0002-3108-9306.

Doktora Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Kahramanmaraş/TÜRKİYE, E-Posta: alpoğluoguz@gmail.com, **ORCID ID: 0000-0002-4879-9814.

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

EUPHRATES VALLEY RAILWAY PROJECT WITHIN THE FRAMEWORK OF ENGLAND’S COLONIAL POLICY

ABSTRACT

Railway projects began to gain importance after the 1830s, and the construction of railways began to gain momentum from the second half of the 19th century. Britain was at the forefront in this regard. The reason why England was particularly interested in the construction of railways was its colony, India. The Tigris and Euphrates Valleys have an important place in the railway projects that are planned to be built. One of the projects on the Euphrates Valley Railway line was the construction of a line that would connect the Euphrates to the Mediterranean. Another project was the idea of constructing a railway that would pass through the same regions as the ship transportation that would reach India via the Euphrates and Tigris.

People such as Sir William Andros, Doctor Thomson and Francis Chesney played a pioneering role in the Euphrates Valley Railway Project. Sir William Andros came to the London Embassy to discuss the Euphrates Valley Railway and made an offer on this subject. Doctor Thomson brought up the issue of building a railway from Antakya to Basra. Chesney's proposal is the first step towards railroad construction. This project remained on the agenda from 1829 to 1886. Chesney conveyed the measures regarding the construction of the railway to the Ottoman Empire. According to Chesney's project, it is planned to operate a ferryboat on the Euphrates and Tigris Rivers. In addition to these, there is another project, which is the idea of building a line from Istanbul to Basra. With this, England tried to solve the transportation problems experienced in ship transportation during the periods when the water level in the Euphrates River decreased as much as possible.

England later postponed the Euphrates Valley Railway Project. The reason for this is the establishment of a shipping company for mail transport by England in 1846. The Euphrates Valley Railway project was delayed until the Crimean War.

The Ottoman Empire negotiated with different companies for the construction of a railway in the Euphrates Valley. The Ottoman Empire wanted to ensure the safety of this railway. Because the Ottoman Empire had to show its influence against the tribes in the region and send enough soldiers to the region for this. In addition, this issue is important in terms of strengthening the influence of the Ottoman Empire in the Gulf of Baghdad. England and France struggled on the Euphrates Railway. However, there were also struggles for influence between England and Russia in the Euphrates Valley within the Ottoman borders. England supported the aforementioned project in order to reduce the influence of Russia on the Ottoman Empire and to gain benefits in terms of raw materials and transportation. Russia also implemented counter-policies to reduce Britain's influence in the region. It is planned to create many different lines related to the Euphrates Valley Railway. In addition, regarding this project, concession terms were determined between the Ottoman Empire and England and contracts were made. The Euphrates Valley Railway Project was not implemented for various reasons.

Keywords: Ottoman, England, Euphrates Valley, Railway, Concession, Contract.

GİRİŞ

Osmanlı coğrafyasında 1836 yılından itibaren demiryolu inşasına dair girişimler olmuşsa da ilk demiryolu yapımına 1854 yılında başlanmıştır. Bu doğrultuda yapılan araştırmalar ile hazırlıklar tarih ve aşamalarına göre Alman mühendis Her Heger tarafından şu şekilde sıralanmıştır;

1836 – 1853 yılları arası “Hazırlık Devri”, 1854 – 1866 yılları arası “Özel Şirketlerin Başlangıç Devri”, 1867 – 1875 yılları arası “Osmanlı Hükümeti’nin Demiryolu İnşasında Tecrübe Kazanma Devri”, 1876 – 1888 yılları arası “Duraklama Devri”, 1889 – 1898 yılları arası “Özel Şirketlerin Faaliyet Devri”, 1899 – 1914 yılları arası “Osmanlı Hükümeti ile Özel Şirketlerin Ortak Faaliyet Devri”, 1914 – 1918 yılları arası Askeri Demiryolları İnşası Devri.¹

Akdeniz’i, Basra Körfezi ile klasik karayolu sistemiyle birleştirerek Hindistan’a ulaşma düşüncesi oldukça eskiye dayanmaktadır. Bu anlamda İngiltere’nin Hindistan’a ulaşmak amacıyla yapmayı tasarladığı üç temel proje bulunuyordu. Bunlardan biri John Sullivan’ın 1782 yılında Anadolu’yu Hindistan’a karayolu ile bağlama projesi, diğeri Albay Francis Chesney tarafından oluşturulan Suriye ve Mezopotamya’yı Hindistan’a bağlaması düşünülen karayolu projesi, bir diğeri de Fırat üzerinde buharlı gemi işletmesi ile bunun bir demiryolu bağlantısı aracılığıyla Halep üzerinden Akdeniz’e ulaştırılması projesiydi. Bunların yanı sıra bir de Fırat hattını Kuveyt’e kadar uzatmak gibi bir proje daha bulunuyordu.² Ne var ki bahsi geçen son projenin fazla önem görmediği ve planlarda yeterince yer almadığı anlaşılmaktadır.

¹ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S. 13, s. 3.

² Kemal Beydilli, “Bağdat Demiryolu”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul 1991, s. 442.

Başlarında George Baldwin'in bulunduğu bazı İngiliz tüccarlar, 1784 yılında Akdeniz ve Süveyş üzerinden Hindistan'a varacak olan bir yol güzergâhını görüştüler. Fakat bu düşünce 1830 yılına kadar İngiliz Hükûmeti tarafından ciddiye alınmadı. 1830 tarihine gelindiğinde doğu ticaretinden en iyi şekilde faydalanmak için Hindistan'a en kısa sürede ulaşacak yolu tespit etmek amacıyla bir komite kuruldu. Burada yapılan görüşmeler neticesinde Lord Palmerston³, Süveyş'te bir kanal projesi yapımının⁴, ikinci bir boğazlar sorunu oluşturacağı endişesiyle bu konuya muhalefet etti. Bunun yerine Süveyş taraflarından geçen bir demiryolu inşasına taraftar oldu. Palmerston'un düşüncesindeki nakliyat şebekesinde Dicle ve Fırat yolu önemli bir yer tutmaktaydı. 1833'ten sonra söz konusu proje önem kazanmaya başladı. Palmerston bu sayede Rusya'ya karşı, Osmanlı Devleti ile daha yakın ilişkiler kurmayı planlıyor ve böylece İngiliz menfaatlerinin korunmasını amaçlıyordu. Haziran 1830'dan itibaren bir süre boyunca Francis Chesney, Fırat nehri yolu ve Basra körfezini inceledi. Bu araştırmanın sonucunda Fırat Nehri'nde buharlı gemi işleyebileceğini iddia etti. Chesney 1834'te, İskenderun Limanı'ndan buharlı iki gemiyi Fırat'a nakle girişti. İngiliz Hükûmeti Bâb-ı Âli'den bu konuda izin talebinde bulundu. 28 Ağustos 1835 tarihinde İngiliz elçisi bir mektupla, söz konusu iki geminin seyri sırasında Fırat Nehri'nin her iki tarafında bulunan aşiretlere karşı bir buyuruldu yazılarak haberdar edilmelerini istedi. Bu iki geminin parçaları deve sırtında taşınarak Birecik'e getirildi ve burada montajı yapıldı. Söz konusu iki gemiye Fırat ve Dicle isimleri verildi.⁵

İngilizlerin Fırat'a indirmeyi düşündükleri gemilerin sevk ve inşası sırasında gereken araç ve insan yardımı için Birecik mütesellimine emir verildi. Gemilerin montajı tamamlandıktan sonra Chesney deneme seferine aynı yıl başladı. 1838'e kadar Basra Körfezi sahilindeki Buşir (Buşehr) Limanı'na doğru bu güzergâh için tasarlanan gemi seferleri başladı. Gemilerden Tigris (Dicle) Ane'nin kuzeyinde battı. Bu arada Chesney 1837'de Buşir'e ulaştı. Ayrıca Dicle nehri üzerinde de Euphrates (Fırat) isimli geminin kaptanı H.B. Lynch tarafından keşif seyahatleri yapıldı. H.B. Lynch araştırmalarından sonra 1837-39 yıllarında Dicle üzerinden Bağdat'a nakliyat yapan bir şirket kurdu. 1840 yılında Lynch, Fırat gemisini Hindistan kumpanyasından satın aldı. Chesney ve Lynch'in araştırmaları daha sonra 1847-1863 yılları arasında Felix Jones tarafından devam ettirildi.⁶

1. Francis Chesney ve Fırat Vadisi Demiryolu Projesi

İngiliz Topçu Albay Francis Chesney, 1829-1832 yılları arasında Fırat ve Dicle Vadisi'nde seyrüsefer konusunda incelemelerde bulunarak Hindistan'a ulaşımı kolaylaştırmak için bu bölgede vapur işletmeciliğine yönelik bir şirket kurulmasını teklif etmiştir. Chesney'in başkanlığını yaptığı bir heyet, Dicle'nin güneyini ve Fırat'ın Birecik'e kadar olan kısmını incelemiştir. Bu araştırmalar neticesinde Fırat'ı Akdeniz'e bağlayacak olan bir kanal, şose yahut bir demiryolu hattı yapımı konusunu ifade etmiştir. 1856'da Chesney tarafından gerçekleştirilen bu teklif, Anadolu'da demiryolu inşası amacıyla gerçekleştirilen ilk faaliyet olmuştur. Bununla birlikte Fırat ve Dicle üzerinden Hindistan'a kadar ulaşacak gemi taşımacılığı ile aynı bölgelerden geçecek bir demiryolu yapımı düşüncesi de bu dönemlerde ortaya çıkmıştır.⁷

1.1. 1846 Yılında Fırat Vadisi Demiryolu Projesi

Bu dönemde demiryolları yapımına taraftar olan İngiltere, Hindistan yolu için düşünülen hatta ilave olarak İstanbul'dan Basra'ya kadar uzanacak bir hattın yapılmasını da teklif etti. Çünkü İngiltere, Fırat Nehri'nde su seviyesinin düştüğü mevsimlerde gemi taşımacılığında yaşanan nakliye sorunlarını olabildiğince gidermeye çalışıyordu. Böylelikle nehir yerine Fırat Vadisi'nden yararlanılarak Bağdat yoluyla Akdeniz ve Basra Körfezi'nin bir demiryolu hattı ile birbirine bağlanması fikri daha uygun bulunmuştur. İngiltere'nin bölgedeki demiryolu inşası fikrinden bir süreliğine de olsa vazgeçmesinde 1846 yılı itibariyle posta nakli için bir gemicilik şirketinin kurulması etkili olmuştur. Bu süreç Osmanlı Devleti ile Avrupa devletleri arasındaki münasebetlerde yeni bir dönemi açan Kırım Savaşı'na kadar devam etmiştir.⁸

³ Palmerston 1807-1809 yılları arasında İngiltere'de Donanma Bakanlığı, 1808-1829 yılları arasında Savaş Bakanlığı ve bu görevlerin ardından da Dışişleri Bakanlığı görevinde bulundu. Ayrıca daha sonra İçişleri Bakanlığı ve Başbakanlık da yaptı. Ayrıntılı bilgi için bk. Songül Çolak, Metin Aydar, *İngiltere Hâriciye Nâzırı Lord Palmerston'un Parlamento Nutku (25 Haziran 1850)*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2017, s. 31-37.

⁴ Said Paşa'nın Mısır Valiliği'ne tayini üzerine İskenderiye'deki öğrencilik döneminden arkadaşı olan Fransız mühendis Ferdinand de Lesseps onu tebrik etmek amacıyla Mısır'a gelince Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlama projesini de anlattı. Osmanlı Devleti Kırım Harbi sebebiyle müttefiklerinin nüfuzu altında olduğu için III. Napolyon'un desteklediği Lesseps'in projesine 1856 tarihinde onay verdi. Kanalın inşası 1859'da başladı ve 1869'da Süveyş Kanalı açıldı. Ayrıntılı bilgi için bk. Mustafa L. Bilge, "Süveyş", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C. 38, İstanbul 2010, s. 186-187.

⁵ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984, s. 136-137.

⁶ Orhonlu, *age*, s. 137-138.

⁷ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 5.

⁸ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S. 13, s. 4; Zeynel Özlü, M. Murat Çay, "Birinci Dünya Savaşı'na Kadar Osmanlı'da Demiryolu Politikaları ve İnşaatları", *OTAM*, S. 48, 2020, s. 114-115.

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

1.2. Sir William Andros ve Fırat Vadisi Demiryolu Projesi

Fırat Nehri Demiryolu için yeni bir girişimde bulunmak üzere Londra Sefaretine gelen Sir William Andros ile bir görüşme yapılmıştır. Bu anlamda Sir William Andros, Fırat Nehri Demiryolu ile ilgili bir teklifte bulunmuştur. 19 Aralık 1886 tarihli bir belgeye göre konuyla ilgili Meclis-i Vükela’da yapılan müzakerelerin sonucunda Anadolu’da demiryolu hattı inşası için şimdiye kadar bazı şirketlerle görüşmeler yapıldığı belirtilmiştir. Bu müzakere sırasında Anadolu’da bir demiryolu hattı inşası için başka şirketlerle de görüşüldüğü kendisine bildirilmiştir. Meclis-i Mahsusa tarafından Sir William Andros’un Fırat Nehri yolunda bir demiryolu inşası için sunduğu teklifin hemen incelenerek görüşülmesine gerek olmadığına ve bu durumun Londra Sefaretine bildirilmesi için de bir cevap yazılmasına karar verilmiştir.⁹

1.3. Fırat Vadisi Demiryolu’nun Güvenlik Sorunu

Fırat Vadisi Demiryolu’nun inşasını kolaylaştırmak için alınması gereken tedbirler ile ilgili olarak General Chesney’in birtakım önerilerde bulunduğu görülmektedir. Chesney’in düşüncesine göre bu demiryolunun 4 yıl içinde Halep’e kadar uzatılması mümkündür. Fakat bölgedeki aşiretlere karşı Osmanlı Devleti’nin nüfuzunu göstermesi ve demiryolunun güvenliğini sağlayabilmesi için bölgeye yeterince asker sevk etmesi gerekiyordu. Daha önce gönderilen az sayıdaki askeri kuvvetin bölgedeki aşiretleri demiryolu işçilerine saldırmaktan alıkoymadığı 24 Aralık 1856 tarihli belgeye yansımıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti, Bağdat Körfezi’ne kadar olan bölgelerdeki nüfuzunu sağlamlaştırmak için gerekirse demiryolu ile nakledilecek birkaç top ve askeri batarya ile aşiretlere karşılık vermeye çalışmıştı. Bu türden bir etkinin tam manasıyla sağlanması için devletin 6-7 bin askeri bölgede görevlendirmesi gerekiyordu.¹⁰

2. Doktor Thomson ve Fırat Vadisi Demiryolu Projesi

27 Mart 1852 tarihinde Londra elçisi tarafından Hariciye Nezareti’ne yazılan bir mektupta belirtildiği üzere Fırat Nehri ve Basra Körfezi tarafından İngiltere ile Hindistan arasında yeni bir yol açılmasına dair bir karar verilmişti. Osmanlı Devleti sınırları içinde uzun süre ikamet eden Doktor Thomson adlı bir kişi de bahsi geçen bölgelerde yapılacak bir yolun ne kadar faydalı olacağı konusunda Osmanlı Devleti’nin dikkatini çekmek için oldukça uğraşmıştır. Fakat Doktor Thomson bu mektupta sunduğu teklifini tam olarak açıklamamış, sadece Antakya’dan Basra’ya kadar bir demiryolu yapımından bahsetmiştir. Bunun yanı sıra kendisinden istenilen layihada, demiryolu güzergâhının geçeceği bölgelerin haritasının da yer alması istenmiştir. Bu layiha ve harita ile Antakya ile Basra arasında yapılacak bir demiryolunun oldukça ucuz ve kolay bir iş olduğu anlaşılmıştır. Fırat Nehri’nin Basra’dan Birecik’e kadar bağlanması işini İngiltere kendi üzerine almış ve bir vapur ile Basra’dan Birecik’e kadar seyrüsefer imkânı sağlamak istemiştir.¹¹

3. İngiltere ve Osmanlı Devleti Açısından Fırat Demiryolu’nun Önemi

Fırat Nehri’nde seyrüsefer için gereken meblağın karşılanması hem Osmanlı Devleti hem de İngiltere için faydalı olacağından dolayı demiryolu yapımı için gerekli bütün şartların yerine getirilmesi 6 Temmuz 1856 tarihli belgeye göre istenmiştir. Fırat Nehri’ndeki seyrüseferi kolaylaştırmak için bölgedeki setlerin tamiri ve sağlamlaştırılması gibi lüzum görülen her şeyin yapılması, yerine getirilmesi gereken konular arasındaydı.¹²

General Chesney kurulan demiryolu şirketinde danışman olarak görev aldı ve İstanbul’da bir büro açtı. Osmanlı Hükûmeti ile gerçekleştirdiği imtiyaz görüşmeleri 1857’de olumlu sonuçlanmış ve İskenderun ile Basra Limanı arasında %6 kilometre garantisi ile bir demiryolu yapımı izni verilmiştir. Ancak proje için gerekli olan sermayenin toplanamaması sonucunda hayata geçmeyen demiryolu bu dönemde kesintiye uğramıştır. Aslına bakılırsa İngiltere’nin bütün bu yolları yapma düşüncesinin temelinde yatan ana unsur Hindistan yolunun güvenliği ve Süveyş Kanalı’na alternatif yollar bularak bölgedeki etkinliğini arttırma isteğiydi. Bu açıdan bakıldığında İngiltere, Akdeniz’den doğrudan doğruya Fırat ve Dicle yoluyla Bağdat ve Basra’ya ulaşmayı planlamakta ve bu güzergâhı en uygun Hindistan yolu olarak görmekteydi.¹³

Yukarıda da değinildiği gibi İngiltere’nin XIX. yüzyılda uyguladığı en temel dış politika Hindistan üzerinden yürütülmekteydi. Hindistan’a çıkan bütün yolların güvenliği ve çokluğu bu açıdan önem arz etmekteydi. Bu dönemde İngiltere’den Hindistan’a giden iki farklı yol mevcuttu. İlki Güney Afrika yoluyla Ümit Burnu’ndan, ikincisi ise Akdeniz’den Basra Körfezi yolu ile Kızıldeniz’den geçmekteydi. Bu tür sebeplerden dolayı İngiltere ve Fransa arasında yol projeleri ihtilafa düşmüştür.¹⁴

⁹ BOA (Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi) Hariciye, İdare, (BOA. HR. İD.), 1173/38-3, 27 Aralık 1886 (1304.Ra.30); BOA Meclis-i Vükela Mazbataları, (BOA. MV.), 15/8-1, 10 Aralık 1886 (1304.Ra.22).

¹⁰ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 426/9-1-4, 24 Aralık 1856 (1273.Ra.26).

¹¹ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 52/9-2, 7 Mayıs 1852 (1268.B.17).

¹² BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 424/66-1, 6 Temmuz 1856 (1272.Za.3).

¹³ Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir 2006, s. 47.

¹⁴ Bilmez Murat Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 94.

Süveydiye'den Halep'e ve oradan da Fırat Nehri üzerinden Bağdat'a kadar uzatılacak demiryolu yapımı imtiyazının Osmanlı Devleti tarafından İngiliz General Chesney ve ortakları tarafından kurulacak olan şirkete verildiği halde, bu şirketin henüz kurulmadığı ve imalat işlerine başlamadığı 14 Mart 1866 tarihli belge ile tespit edilmiştir. Bahsi geçen güzergâhta inşa edilecek demiryolunun hem siyasi hem de ticari hayata oldukça katkı sağlayacağı bilindiğinden, bu yolun bir an önce yapılması istenmekteydi. Osmanlı Devleti'ne arz edilecek Fırat Nehri demiryolu hakkındaki layihada ilk olarak demiryolunun geçeceği memleketlerin genel durumu hakkında bilgi istenmiştir. Ayrıca bu demiryolu hattının geçeceği güzergâhta ne kadar yolcu, mal ve eşya taşındığı, bunlardan elde edilecek tahmini ücretin miktarı, demiryolunun yapım süresi ve maliyeti, demiryolu bittikten sonra ne kadar hasılat getirmesi beklendiği ve bu hattın sağlayacağı faydaların da mutlaka bildirilmesi istenmiştir.¹⁵

Üsküdar'dan Konya ve Halep yoluyla Fırat Vadisi ile Bağdat'a ve oradan da Basra Körfezi'ne kadar bir demiryolu inşasının yapımını teklif etmek üzere İngiliz Mösyö İstavrot, Viyana'da bulunan bazı bankerler tarafından İstanbul'a götürüldü. Adı geçen şahsın sunduğu dilekçede, İstanbul'dan Basra'ya kadar bir demiryolu inşasının Osmanlı Devleti tarafından yapılacak her yola katkı sağlayacağı vurgulanmaktadır. Eğer bu iş için henüz bir şirket kurulmamışsa ve gereken sermaye ortaya konulmamışsa, İngiltere'nin ve özellikle de Hint idaresinin desteği ile bu işin yürütüleceğine dair hiçbir şüphe yoktur. Aslına bakılırsa İngiltere ve Hint idaresi kendi menfaatleri doğrultusunda bu iş için yardımda bulunacaktır. Fakat bu doğrultuda yapacakları yardımların Osmanlı Devleti'nin izni ile gerçekleşmesi hükmü anlaşma maddelerinin belirlenmesi sırasında talep edilecektir. Bazı vekillerden oluşturulacak bir komisyonda yapılacak görüşmeler sonucunda kararlaştırılacak esas antlaşma maddelerine göre düzenlenen mukavele tasarısı Nâfia Nezareti tarafından gönderilmiştir. Bu tasarıya göre demiryolu hattı Üsküdar, İzmit, Kütahya, Karahisar-ı Sâhib, Konya, Aksaray, Beyşehir, Kayseri ve Halep yolu üzerinden Fırat Vadisi ile Bağdat'a ve oradan da Basra'ya kadar gidecektir. Demiryolu hattının keşif işlemleri 24 ay içerisinde bitirilerek Osmanlı Devleti'ne sunulacaktır. Teminat akçesi olarak da %5'lik bir dilim belirlenmiştir.¹⁶

4. Fırat Demiryolu ve İngiliz-Fransız Rekabeti

Fransızların Süveyş Kanalı Şirketi 1856 yılında kurulmuş, 1859 yılında da faaliyete geçmiştir. Bu şirket İngilizlerin Hindistan yoluna rakip olduğu için, İngiltere Bağdat hattı projelerini yeniden incelemeye başlamış ve Chesney bu konuda öncülük etmiştir. Bu bağlamda Fırat Vadisi Demiryolları Şirketi Chesney ve Andrew ile birlikte oluşturulmuştur. Chesney bir taraftan İstanbul'dan imtiyaz almak için mücadele ederken diğer taraftan da Fırat bölgesinde incelemelerde bulunmuştur. Chesney bu dönemde İngiliz Hükümeti'nden maddi yardım talep etmiş, ancak bu talep olumsuz karşılanmıştır.¹⁷

Fransızlar nehirler üzerinde İngilizlerle rekabette bulunamayacaklarını anlayarak Hindistan'a ulaşan farklı bir yola sahip olmak, İngilizlerin Abbas Paşa zamanında açabildikleri İskenderiye-Kahire Demiryolu hattını sonuçsuz bırakarak Fırat ve Dicle nehir yollarının önemini azaltmak amacıyla Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlamaya yönelik faaliyetlere giriştiler. Ferdinand de Lesseps'in¹⁸ başkanlığındaki bir heyet Mısır'a gelerek bu projenin uygulanabilirliği için araştırmalarda bulundu. Mısır Hidivi Sait Paşa'nın Fransızlara olan yakınlığı onların çalışmalarını kolaylaştırdı. Söz konusu projenin başarılı olması durumunda Osmanlı Devleti'nin yönetimi altındaki bölge coğrafyası büyük bir rekabet alanına dönüşecek ve kendisi de bundan çok büyük zarar görecekti. Bundan dolayı Osmanlı Devleti projeden haberdar olunca buna itiraz etti. Türkler ve İngilizlerin tüm çabalarına rağmen 1869 yılında Süveyş Kanalı açıldı.¹⁹

Bu arada Süveyş Kanalı projesini yürüten Ferdinand de Lesseps, söz konusu Bağdat hattı projesinin hayata geçirilmemesi için mücadele etti. Bunun yanı sıra Kahire'den Süveyş'e bir demiryolu yapıldığı ve Hindistan'a ulaşım bir anlamda kolaylaştığı için Chesney'in projeleri yine sonuca ulaşamamıştır.²⁰

5. İngiltere'nin Fırat Vadisi Demiryolu Projesini Desteklemesinin Nedenleri

Osmanlı Devleti'nin iç siyasi sorunları çerçevesinde Mehmet Ali Paşa ve Mısır meselesi göz önüne alındığında Fırat Demiryolu Projesi'nin bölgeye oldukça etkisinin olduğu görülmekteydi. Dış politikanın en önemli maddesi Osmanlı-Rus çekişmesinin bir sonucu olan Hünkâr İskeleyi Antlaşması da bölgedeki köklü bir

¹⁵ BOA İrade, Dahiliye, (BOA. İ. DH.), 546/38042-1, 29 Ocak 1870 (1282.L.10); BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 453/42-1, 15 Mayıs 1870 (1287.S.13).

¹⁶ BOA İrade, Meclis-i Mahsus, (BOA. İ. MMS.), 35/1444-3, 6 Aralık 1867 (1284.Ş.9).

¹⁷ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S. 13, s. 5; Özlü, Çay, agm, s. 116-117.

¹⁸ Fransız diplomat Ferdinand de Lesseps 1805-1894 yılları arasında yaşamıştır. Osmanlı Devleti'ne Süveyş Kanalı'nın yapımı ile ilgili bir proje sunmuştur. Ayrıntılı bilgi için bk. "Ferdinand Viscount de Lesseps" <https://www.britannica.com/biography/Ferdinand-vicomte-de-Lesseps>, 18.09.2022 sa. 12:39.

¹⁹ Sungur Doğançay, "XIX. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi / International Journal of Historical Researches*, Yıl/Vol. 1, Ortadoğu Özel Sayısı/ Special Issue on the Middle East, s. 44-45.

²⁰ *Demiryollar Mecmuası*, 1 Mart 1926, S. 13, s. 5; Özlü, Çay, agm, s. 116-117.

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

diplomatik değişikliği başlattı. Bu tür değişiklikler Fırat Nehri’nin deniz taşımacılığı için kullanılması fikrinin gündeme gelmesi sürecinde görülmüştür. Yani en başta Hünkâr İskeleyi Antlaşması sonucunda Rusların İstanbul’u doğrudan tehdit etmesi ve ayrıca İngiltere’nin Hindistan üzerindeki emelleri doğrultusunda yaptığı girişimler sonucunda ön plana çıkan Chesney’in Fırat Projesi daha fazla önem kazanmıştır. Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu siyasi sıkıntıları kendi çıkarları doğrultusunda kullanmak isteyen İngiltere, Rusya’nın İstanbul üzerindeki nüfuz alanını genişletme teşebbüsüne engel olma düşüncesi ile de hareket etmiştir. Öyle ki hem İngiltere kralı IV. William hem de İngiliz kamuoyunun Rus etkisinin kırılması ve Hindistan yolunun kısaltılması adına bahsi geçen projeye destek verdiği görülür.²¹ Ayrıca bu çıkarlarının dışında İngiliz sanayisinin ihtiyaç duyduğu hammaddenin karşılanması ve zirai üretim alanlarının doğrudan limanlara bağlanmasını sağlayacak bir ulaşım ağının kurulması istenmesi de etkili olmuştur.²²

6. Fırat Vadisi Demiryolu’nun İmtiyaz Konusu (1862-1891)

Chesney’in İstanbul’dan almak için mücadele ettiği Fırat Demiryolu imtiyazı hakkında yapılacak müzakerelere hızlı bir şekilde başlanmıştı. Bu sırada İstarnikors’un General Chesney tarafından vekil olarak tayin edildiğine dair bir mektup gelmiştir. Bu mektubun gerektiği gibi hızlı bir şekilde Ticaret Nezareti’ne açıklanarak gönderilmesi hususunda Meclis-i Vâlâ Kavanin ve Nizamât Dairesi’nden bildirilmiştir.²³

Fırat Vadisi Demiryolu inşasının imtiyazı 1855 yılında Bâb-ı Âli ile yapılan görüşme sonucunda General Chesney ve ortaklarına verilmişti. Bu imtiyaz süresinin sona ermesi ve bazı itibarlı kişilerin girişimleri doğrultusunda bu hak ilk defa bir başkasına devredilmiştir. Daha sonradan bu imtiyaz hakkının Osmanlı Devleti tarafından sınırlandırılıp değiştirilebileceği anlaşıldığından General Chesney olaya müdahale etmiştir. Hem Chesney’in şirketinin itibarı hem de Osmanlı Devleti’nin menfaatleri için eski imtiyazın geçerli olması Bâb-ı Âli’den talep edilmiştir.²⁴

Fırat Vadisi Demiryolu ile ilgili olarak yapılan görüşmelerden sonra birtakım imtiyaz şartları teklif edilmiştir. Teklif edilen imtiyaz şartları genel itibarıyla şu şekildedir:

1. Bu demiryolu İngiltere’nin sorumluluğundaydı. Demiryoluna ait haritaların değiştirilmesi ve faiz indirimi İngiltere’nin onayı ile olacaktı.
2. İngiltere, demiryolunun bütün masraflarını üzerine alma veya reddetme hakkına sahip olacaktı.
3. Hattın güzergâhında gereken tedbirler İngiltere Hükûmeti veya hükûmetin kontrolü altındaki şirket tarafından alınacaktı. Gerekli olan masraflar ise ileride temin edilecek olan ilave yardım ile İngiltere Hükûmeti tarafından söz konusu müteşebbise işin bitimine kadar sağlanacaktı.
4. İngiltere Hükûmeti demiryolu imtiyazını elde etmek için Bâb-ı Âli ile yapılacak olan görüşmelerde yardım edecekti.
5. Bâb-ı Âli, demiryolu yapımı için gerekli olan arazi ile çeşitli mevkilerde hattın iki tarafına ilaveten verilecek araziye ileride kararlaştırılacak sınıрын sağ tarafını da şirkete terk edecekti.
6. Bâb-ı Âli demiryolu hattından itibaren 10 mil (16,09344 km) mesafeye kadar mevcut olan henüz işletilmeyen madenler, maden kömürleri ve ocakların idaresini şirkete terk edecek ve demiryolunun inşa ve tamiri için ormanlardan gerektiği kadar kereste kesimine izin verecekti.
7. Şirket, demiryolunun inşa ve tamir işleri için gerekli olan bütün malzeme ve makineleri gümrük vergisinden muaf bir şekilde ithal edebilecekti.
8. Bâb-ı Âli bölgeye kendi asker ve memurlarını eksiksiz bir şekilde ve hiçbir evrak gerekmeksizin denizyolu vasıtasıyla göndermek imtiyazına sahip olacaktı.
9. Şirket yolcu vesaire için yollarda ücret tahsil edebilecekti.
10. Şirket, hattın emniyet ve asayişini sağlamak için lazım göreceği zabıt ve askeri görevlendirme yetkisini elde etmek için Bâb-ı Âli ile müzakere yaparak birlikte hareket edecekti.
11. İngiltere Hükûmeti her senenin sonunda doğudaki sömürgelerine asker sevk edebilmek için Bâb-ı Âli ile bir sözleşme imzalayacaktı. Bu askerlerin sevkinden alınacak ücret Osmanlı Devleti’nin kendi askeri için belirlenen miktarı geçmeyecek ve bu şartlar iki devlet arasında imzalanacak sözleşme ile belirlenecekti.

²¹ Serkan Demirbaş, “İngiltere’nin Hindistan Politikaları ve Bu Rotalardan Biri Olan Fırat Nehri Projesi’nin Mehmet Ali Paşa Sorunu Konteksinde Gösterdiği Gelişim”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller*, Ed. Şakir Batmaz, Özen Tok, C. 1, Not Yayınları, Kayseri 2015, s. 811.

²² Suavi Aydın, “Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç*, S. 11, 2001, s. 50.

²³ BOA Sadaret, Nezaret ve Devair Evrakı, (BOA. A.} MKT. NZD.), 454/50-1, 8 Ekim 1862 (1279.R.13).

²⁴ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 453/42-4, 15 Mayıs 1870 (1287.S.13).

12. İngiltere'nin doğudaki sömürgeleri ile karşılıklı gidip gelecek posta çantalarının nakli hakkında özel bir sözleşme imzalanacaktı.

13. Usulüne göre basılacak olan imtiyaz şartları 99 sene geçerli olacaktı.²⁵

Yukarıda belirtilen maddelerden anlaşıldığı kadarıyla Fırat Demiryolu'nun yapımı için verilen imtiyaz ile şirkete birtakım hak ve ayrıcalıklar verilmiştir. Burada bazı hususlar dikkat çekmektedir. Özellikle 6. maddede belirtilen demiryolu arazisinin çevresindeki madenler ve ormanların şirket tarafından yönetilmesine izin verilmesi konusu burada önem taşımaktadır. Bu madde ile Osmanlı Devleti'nin, şirketin ihtiyacı olan ve demiryolu yapımında kullanılacak malzemelerin hem kolay hem de ucuz bir şekilde teminini sağlamak istediği görülmektedir. Demiryolu şirketi inşaat sırasında kullanacağı makineleri ve tamir işleri için gereken bütün malzemeleri gümrük vergisine tâbi olmadan ithal edebilecekti. Buradan da anlaşıldığı kadarıyla bu tür malzemeler henüz Osmanlı Devleti sınırları içinde üretilmemekteydi yahut bu tür malzemelerin üretimi yeterli değildi. Ayrıca yine sözleşme maddelerinde de yer alan demiryolunun güvenliği meselesi de Bâb-ı Âli tarafından görevlendirilecek askerler ve memurlar tarafından sağlanacaktı. Zira demiryolu hattı Osmanlı sınırlarından geçmekteydi. Fakat burada 10. maddede de belirtildiği gibi şirket demiryolu güvenliğini sağlamak konusunda yetki alabilmek için Osmanlı Devleti ile müzakerelerde bulunmuştur. Ama sözleşme maddelerinden anlaşıldığı kadarıyla şirkete bu konuda bir yetki verilmemiştir. İngiltere'nin bölge üzerindeki sömürgeci planları çerçevesinde demiryolunu kendi müstemlekelerine asker sevk etmekte de kullanabilmesi için ayrı bir sözleşmenin yapılacağı konusu maddelere eklenmiştir.

Bahsi geçen imtiyaz sözleşmesi ve bu konudaki teminatlar aynı zamanda basında da yer almıştır. Fırat Vadisi Demiryolu imtiyaz sözleşmesinin maddeleri ve hattın geçeceği varsayılan güzergâha dair kilometre başına verilecek teminat akçesinin miktarı konusunda İngiltere Hükûmeti'nin bilgisinin olup olmadığı konusu Hariciye müsteşarına sorulmuştur. Müsteşar Lord Cranborne şu şekilde cevap vermiştir. "Basında bu işe dair görülen haberler henüz resmen onaylanmamışsa da işin aslı iki taraf arasında sağlanan anlaşma konusunda şüpheye sebep yok gibi görünüyor. Ajans telgrafhanesinin anlaşma hükümleri hakkında rivayet ettiği genel haberler bildiklerimizle uyumaktadır. Bunun yanı sıra kilometre teminat akçesi için kullanılacak para konusu henüz bir karara bağlanmamıştır".²⁶

6.1. Fırat Vadisi Demiryolu'nun Trablusşam – Fırat Hattı İmtiyazı (1891)

17 Ağustos 1891 tarihli bir belgeye göre Trablusşam İskelesi'nden başlayarak Hama ve Halep yoluyla Fırat'a kadar inşa edilecek demiryolu hattının imtiyazı Ferit Bey'e verilecekti. Demiryolu hattının geçeceği araziden elde edilecek ürünlerin nakil ücretini karşılamakla yükümlü olan halk, bu hat sayesinde gelirlerini arttıracak ve nakil işlerini kolaylaştıracaktı. Bu sebeplerden dolayı bölge halkı yapılacak demiryolunun imtiyaz işlemlerinin hızlı bir şekilde yapılmasını talep etmiştir.²⁷

6.2. Fırat Vadisi Demiryolu'nun İzmit – Eskişehir / Süveydiye – Fırat Hattı İmtiyazı (1892)

Birisi İzmit ile Eskişehir ve diğeri Süveydiye ile Fırat arasında olmak üzere iki demiryolu hattının inşa ve işletmesiyle ilgili olarak M. M. Andrew, Hermann Bambergée, Marquis de Beaumont ve Walpole M. P. adına mezkûr M. M. Andrew'in oğlu Edward Lebey ile imzalanan imtiyaz şartnamesi genel itibarıyla şu şekildedir:

1. Osmanlı Hükûmeti tarafından M. M. Andrew, Hermann Bambergée, Marquis de Beaumont ve Walpole M. P. adına M. M. Andrew'in oğlu Edward Lebey adlı kişiler tarafından kurulacak olan şirkete birisi İzmit-Eskişehir diğeri de Süveydiye-Fırat arasında olmak üzere iki demiryolu hattının imtiyazı verilmişti. Bu hattın haritası bahsi geçen şirket tarafından Osmanlı Hükûmeti'ne teslim edilecekti. Hattın imtiyaz hakkını alan şirketin bahsi geçen bölgelerdeki demiryollarını işletmeye başladığı tarihten itibaren beş yıl içinde İzmit-Eskişehir hattını Fırat Nehri'nde biten ikinci demiryolu hattına, ikinci hattı da Bağdat veya Basra'ya kadar uzatmaya yetkisi olacaktı.

2. Bahsi geçen kişilere özel olarak verilen imtiyazlar, bu hatların tamamlanma tarihinden itibaren 50 yıl süreyle verilmişti. Ayrıca bu demiryolları Osmanlı Devleti'nin mülkü olacaktı. Osmanlı Hükûmeti, bu süresi içinde şirkete başka hatların inşası için de imtiyaz verebileceği gibi kendisi de bu demiryollarını yapmaya yetkili olacaktı.

3. Bu imtiyaz hükümleri gereğince imza tarihinden itibaren 9 ay içerisinde Mösyö Andrew, Hermann Bambergée, Marquis de Beaumont ve Walpole'un oğlu bir şirket kurmak zorundaydılar. Paris veya Londra'da imzalanacak bir sözleşme ile kurulacak olan şirket, buralardaki Osmanlı elçiliklerine durumu bildirecekti.

²⁵ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 253/62-1-3, 1 Temmuz 1878 (1295.B.1).

²⁶ BOA Hariciye Nezareti, Umur-ı Hukukiye-i Muhtalita Müdiriyesi, (BOA. HR. UHM.), 344/21-2, 21 Ocak 1902 (1319.L.11).

²⁷ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 396/24-1, 17 Ağustos 1891 (1309.M.11).

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

4. Şirketin ödeyeceği teminat akçesi nakit ve hisse tahvilinden oluşan sermayenin %2’sine denkti. Teminat akçesi şirketin kurulması hakkındaki tebligat tarihinden itibaren 3 ay içerisinde ya Londra Sefaretine ya da Dersaadet’e teslim edilecekti. Bu teminat akçesi imtiyaz sahiplerinin isteği üzerine ya bankadan, ya %5 faizli Düyûn-ı Umumiyye eshamından, ya da Londra ve Paris borsalarında işlem gören esham kullanılarak ödenecekti.

5. Şirket demiryolunun yapımında kullanılacak olan sermaye için, Londra Bankası’na veya Osmanlı Devleti tarafından onay verilecek diğer bir bankaya inşa edilecek her 1000 metre mesafe için %5 faizli Düyûn-ı Umumiyye eshamı olarak 22.400 liralık kefaleti depozito olarak ödeyecekti. Bu eshamın Düyûn-ı Umumiyye gelir defterine kaydedilmesi için lazım olan evrak imtiyaz fermanıyla beraber gönderilecekti.

6. Bu esham inşa edilecek demiryolu için kullanılacaktı. Şirket tarafından gönderilecek hisse ve tahviller teminat olarak kabul edilecekti.

7. Şirketin hisseleri ile tahsilat faizi arasındaki farkın ödeme zamanının geçmemesi için gerekli tedbirler alınacaktı. Ayrıca demiryolunun devam ettirilmesi veya eksiklerinin tamamlanması işi bir komisyona verilecekti. Bu komisyon, ticaret erbabından 3 kişi ve şirketten de 3 kişi olmak üzere toplam 6 üyeden oluşacaktı. Bu üyeler kendi aralarında bir hüküm verecekler ve şirketin talebi üzerine de alınan karar ya kabul edilecek ya da bir üst mahkemeye sevk edilecekti.

8. Osmanlı Devleti tarafından belirlenen teminat maddesi hükümleri, depozito akçesinin ödenmesi sırasında şirketin belirleyeceği bir tarihi takiben 3 yılın bitiminden sonra geçerli olacaktı. Hisse senetleri ile tahvillerinin faiz ödemeleri sadece şirkete ait olacaktı. Bu 3 sene içerisinde teminat ve depozito olan eshamın taksit kuponları tamamen Osmanlı Devleti’ne iade edilecekti.

9. Sözleşme gereğince teminat olarak belirlenen depozito, %5 faizli Düyûn-ı Umumiyye eshamının taksit kuponlarının bahsi geçen 3 sene içerisinde ödenmesinden sonra iade edilecekti. Şirketin hasılat, tahsilat ve hisse senetleri faizinden dolayı meydana gelecek eksikliklerin tamamlanması için kullanılacak kuponlar da Osmanlı Devleti’ne verilecekti.

10. Şirket, hisse senetlerinin bedellerinin ödeme vaktini belirlemek ve mali yönetimine ait her türlü konuyu belirlemede serbestti.

11. Şirket tarafından ödenecek olan tahsilatı Osmanlı Devleti’nin tayin ettiği özel bir memur aracılığıyla tahsil edecekti. Bu tutar da emval sandıklarına teminat akçesi adıyla kabul edilecekti.

12. Şirket imalata başlayacağı tarihten itibaren 3 yıl içerisinde adı geçen iki demiryolunu inşa etmeyi taahhüt etmişti. Bu demiryollarının daha ileriye gidip gitmemesi ise Osmanlı Devleti tarafından belirlenecekti. İmalat 2 yıldan fazla bir süre ertelenirse Osmanlı Hükûmeti şirketi ihtar ettikten sonra teminat akçesine el koyma hakkına sahipti.

13. İki demiryolunun geçeceği araziye Osmanlı Devleti şirkete vermeyi taahhüt etmişti. Her iki yol için de talep edilen emlak ve arazinin istimlak edilmesi devlet tarafından oldukça özenli bir şekilde yapılacak ve bunlar için ödenecek bedel de kendisine ait olacaktı. Demiryollarının geçeceği bölgelerin korunması için gereken tedbirler Osmanlı Devleti tarafından alınacaktı.

14. Bu demiryolları için Ergani madenlerinden yararlanılacağından dolayı, bu madenlerin işletmesi özel şartlarla şirkete verilecekti.

15. Şirketin merkezi İstanbul’da olup Londra’da da bir şubesi bulunacaktı. Ayrıca şirket Osmanlı Devleti’nin kanun ve yönetmeliklerine bağlı kalacaktı.

16. Bu imtiyaz şartları bir ferman ile ilan edilecekti.²⁸

7. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi’nin Sözleşmesi (1857)

Fırat vadisinde yapımı düşünülen demiryolu hattı birden fazla bölgeden geçecek şekilde bölümlere ayrılmış ve her bir kısım için ayrı ayrı imtiyaz şartları belirlenerek sözleşmeler yapılmıştır. Bu sözleşmelerden birisi Süveydiye (Samandağ) sahilinden başlayarak Halep üzerinden Caber Kalesi’ne kadar uzatılması düşünülen yola aittir. Bu yolun aşağıda sözleşme metninden de anlaşılacağı üzere iki kısma ayrılarak yapılması planlanmıştır.

Süveydiye (Samandağ) sahilinden Halep civarına ve oradan da Caber Kalesi’ne kadar yapılacak iki kısım demiryolunun 19 Ocak 1857 tarihli sözleşme metninde genel olarak şu maddeler yer almaktadır:

1. Demiryolu şirketi, hem bu sözleşme maddelerinde yer alan hükümlere hem de Osmanlı Devleti’nin kanunlarına uyacaktır.

²⁸ BOA Sadaret, Mukavelenamel, (BOA. A.) DVN. MKL.), 88/34-1-7, 25 Temmuz 1892 (1309.Z.29).

2. Süveydiye yolu yakınında bulunan Akdeniz sahilindeki Caber Kalesi'ne, oradan da Bağdat ve İran sınırına kadar gidecek olan yol tahminen 6.000.000 liraya mâl olacaktı. Osmanlı Devleti bu demiryolunun Caber Kalesi'ne kadar yapılmasını uygun bulmuştu. Buranın masrafı ise 1.400.000 lira tutacağından verilen fermanın tarihinden itibaren 99 yıllık bir imtiyaz süresi ile demiryolu inşa edilecekti. Bu 1.400.000 liralık inşaat masrafının senelik %6 hesabıyla temettü dahi temin edilmişti. Caber Kalesi'nden Bağdat'a ve oradan da İran sınırına kadar uzatılması düşünülen yol Osmanlı Devleti tarafından lüzum görüldüğü takdirde yine bu şirket ile müzakere edilerek yaptırılacaktı. Eğer bahsi geçen yolun İran sınırına kadar uzatılması uygun bulunmazsa 1.400.000 liralık inşaat masrafının şirkete ödenmesiyle bu demiryolu hattının Osmanlı Devleti tarafından satın alınması kararlaştırılmıştı.

3. Demiryolu inşa edilecek bu güzergâh Akdeniz sahilinde bulunan meydandan Halep civarına kadar birinci ve Halep'ten Caber Kalesi'ne kadar olan kısım ise ikinci bölge olarak belirlenmişti. Birinci kısmın inşaat masrafı 900.000, ikinci kısmınki ise 500.000 olmak üzere toplamda 1.400.000 liradır. Caber Kalesine kadarki demiryolunun, şubelerinin ve müştemilatının yapılması için sermaye ayrılmış, ayrıca bu demiryolunun inşası 1.400.000 liradan ne kadar az masrafla yapılırsa Osmanlı Devleti tarafından temin edilen temettü ona göre hesaplanacak ve ödenecekti. Demiryolunun Caber Kalesi'ne kadar uzatılması planlanmış ve parça parça yapılıp işlemeye başlayan bölgelerde kâr elde edileceğinden hem şirket hem de Osmanlı Devleti memurları tarafından iki defter tutulup bunların masrafları tespit edilecekti. Demiryolunun tamamlanması ile Akdeniz sahilinden Caber'e kadar işlemeye başladığı zaman, tutulan defterlerin hesabı yapılarak belirlenen %6 oranındaki temettü kefaleti muhasebe tarihinden itibaren geçerli olacaktı. Demiryolunun herhangi bir senede elde ettiği hasılat 1.400.000 liralık sermayenin %7'sini geçerse bunun yarısı Osmanlı Devleti'ne, diğer yarısı da şirkete aitti ve Osmanlı Devleti'nin payı olan kısım nakdi olarak ödenecekti.

4. Bu sözleşme maddelerinin uygulanmasına bir kefalet olmak üzere yapılacak yol için belirlenen 1.400.000 lira sermaye üzerine şirkete %2, Osmanlı hazinesine ise 28.000 lira ödenecekti. Bu miktarın kefalet akçesi Osmanlı istikraz tahvili ve faizi şirkete ait olmak üzere Londra Sefareti'ne teslim edilecekti. Demiryolu Caber'e kadar tamamlanıp işletilmeye bağlandığı zaman kefalet akçesi şirkete iade edilecekti.

5. Birinci kısım için, demiryolu fermanının tarihinden itibaren bir sene başlangıç süresi ve beş sene de inşa süresi verilmişti. Başlangıç süresi içinde yol inşaatı başlamazsa 28.000 lira olan kefalet akçesi Osmanlı Devleti'nde kalacaktı. İnşa süresi içinde her ne sebeple olursa olsun demiryolunun birinci kısmı tamamlanmazsa hem kefalet akçesi hem de yapılan yoldan artan malzemeler Osmanlı Devleti'nde kalacaktı. İkinci kısım için ise birinci kısmın bitiş tarihinden itibaren 6 ay başlangıç süresi ve 3 buçuk yıl da inşa süresi verilmişti. Yine bu kısmın da başlangıç süresi içinde yapımına başlamaz ve tamamlanmazsa hem kefalet akçesi hem de ikinci kısımda yapılan yoldan artan malzeme Osmanlı Devleti'ne ait olacaktı.

6. Demiryolu hattının her tarafından itibaren 40 mil (64,37376 km) mesafe içinde bulunan Kilis, Halep ve Adana gibi ticaretle uğraşan bölgelere şube yolları inşa etmek için şirkete yetki verilmişti. Şirket tarafından inşa edilecek demir, şose ve odun yollarının geçeceği arazi, Osmanlı Devleti veya bölge halkı tarafından karşılandığı için hiçbir şekilde mürur vergisi tahsil edilmeyecekti. Fakat bu yolların geçeceği arazi şirket tarafından akçe ile satın alındığı takdirde Osmanlı Devleti tarafından belirlenecek orta ölçekli bir vergi tahsil edilecek ve bunlar asıl demiryolu imtiyazı içinde yer alacaktı. Şirket demir, şose ve odun yollarını tarif eden haritayı da Osmanlı Devleti'ne sunacaktı.

7. Demiryolunun geçeceği bölgeler için kullanılacak yerler mirî araziydi. Fakat Osmanlı Devleti tarafından şirkete verilecek mirî arazi dışında kalan yerlerde ise genel menfaatler için satın alınması lazım olan emlak hakkında yapılan düzenleme gereğince emlak ve arazinin üzerinde bulunan bina ve ağaç gibi şeylerin tahmini değeri şirket tarafından ödenecek ve satın alınacaktı. Bu demiryolunun gerek inşası sırasında gerekse de sonradan demiryoluna eklenecek müştemilat inşası için lazım olan arazide de bu kural uygulanacaktı. Bu yolun haritası yapıldıktan sonra Osmanlı Devleti tarafından bir memur gönderilerek yolun geçeceği araziden, tasarrufu Osmanlı Devleti'nde olan kısımları vermek için bir komisyon kurulacaktı. Bu komisyonda şirkette kendi menfaatlerini korumak için bir memur görevlendirecek ve alınacak karar eyalet valisi tarafından hızlı bir şekilde uygulanacaktı.

8. Demiryolu hattı tarafından her üç mili bir saat olan toplam 30 mil (48,28032 km) mesafe yani 70.400 zira'-i Osmani (arşın) içinde bulunan mirî ormanlardan ve taş madenlerinden sadece asıl yol ve eklerinin inşasında kullanılacak taş ve keresteyi şirketin kendi imkânlarıyla karşılaması gerekmektedir. Şirket gerek kereste kesiminde gerekse de taş çıkarılmasında yönetmeliklere uymak zorundaydı. Şirket, eğer bölge halkın kontrolünde olan ormanları ve taş madenlerini kullanmak isterse ahalinin rızasını alacaktı.

9. Şirket, birinci ve ikinci kısımda yapılacak olan esas yolların açıklamalı haritalarını başlangıç süresi veya mümkün olursa daha kısa bir süre içinde, yapılacak şube yollarının haritalarını da inşaata

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

başlamadan önce Osmanlı Devleti’ne teslim edecekti. Aksi takdirde yol yapımına başlayamayacaktı. Yolların keşif defteri sözleşme tarihinden itibaren bir yıl içinde Osmanlı Devleti’ne sunulacaktı.

10. Şirket kendi yönetmeliğini bu mukavelenin imza tarihinden itibaren 6 ay içinde düzenleyerek Osmanlı Devleti’ne sunacaktı. Demiryolu müdürleri, işçi ve memurlarının tayinlerine Osmanlı Devleti hiçbir şekilde karışmayacaktır. Şirket çalışanları Osmanlı Devleti’nin kanunlarına bağlı kalacaktır.

11. Şirket demiryolunun gerek inşasına gerekse de özel idaresine bağlı yönetmelikleri ve bunların açıklamasını hazırlayacaktır. Bu yönetmelikler demiryolunun açılışından bir sene önce Osmanlı Devleti’ne sunulacaktır.

12. Şirketin bütün yönetmelikleri, yolun işletilmeye başlamasından bir yıl önce Osmanlı Devleti’ne sunulacak, fakat ruhsat alınmadıkça bu yönetmelikler geçersiz olacaktır.

13. Demiryolunun binaları iki hat boyunca düzenlenecek, fakat birisinin yapılmasından sonra ikincisine lüzum görülürse yapılacaktır.

14. Şirket gerek demiryolunun gerekse de demir şubelerinin birleştirilmesi sırasında telgraf teli inşa edebilecek ama bu telgraf hattı sadece demiryoluna özel olan haberleşmeyi sağlayacaktır. Bu telgraf hattının genel olarak işletilmesi konusu Osmanlı Devleti tarafından ruhsat verilmesine bağlanmıştır.

15. Demiryolu için inşa edilecek binalar Osmanlı Devleti’nin görevlendirdiği bir ya da iki memur tarafından denetlenecekti. Bu memurlar yolun tamamlanması ve işletilmesi için yönetmelikler gereğince lazım olan bütün yapıların eksiksiz bir şekilde yerine getirilip getirilmediğini de denetleyeceklerdi. Bu memurların maaş ve masrafları Osmanlı Devleti’nce değil şirket tarafından karşılanacaktı. Şirket yolun her iki tarafına çit, duvar ve parmaklık yaparak yolu muhafaza edecekti.

16. Şirket imtiyaz süresi içinde Avrupa’da demiryolları ile ilgili yapılan düzenlemelerden faydalı olanları bahsi geçen demiryolu için de uygulayacaktır.

17. Osmanlı Devleti, demiryolunun başlangıç ve bitiş yerlerindeki bölgelerde gerekli olan ve şirket tarafından kullanılacak eşyaları kontrol ederek gümrük vergisi almak için memurlar görevlendirecekti. Şirket bu gümrük memurları için gereken bütün malzemeleri tedarik ederek masraflarını karşılayacaktır. Buradaki esas konu şirket tarafından kullanılacak eşyaların ticari amaç taşıyıp taşınamaması meselesidir. Yani söz konusu eşyalar ticari ise bunlardan gümrük vergisinin alınması planlanmıştır.

18. Demiryolunun düzenlenmesi için taşradan gelecek olan alet edevattan gümrük vergisi alınmayacaktı. Fakat yolun ticaret için kullanılmaya başlanmasından sonra bu malzemeler için gümrük vergisi alınacaktı.

19. Şirket, yol üzerinde tasarruf edeceği bütün bina ve müstemilatı yıkmayacaktır.

20. Demiryolunu su üzerinden geçirmek için köprü ve kemerler yapılacaktır. Fakat bu yöntem sadece yolun başka bir yerden geçirilemediği durumlar için geçerli olacaktır.

21. Şirket, Osmanlı Devleti’nin onayını almadığı sürece demiryolunu bu mukavelede belirtilen sınırin dışına uzatamayacaktır.

22. Şirket, Osmanlı Devleti’nin resmi yazışmalarını hem demiryolu hem de telgraf ile nakledecekti. Bu yazışmaların ücretini devlet postanesinden tahsil edecek ve bu ücretin miktarı da karışık bir komisyon tarafından belirlenecekti. Bu demiryolu kullanılarak nakledilecek askerler için belirlenen tarife normal ücretin yarısı, harp malzemeleri için ise üçüncü sınıf olarak kabul edilen eşyadan alınan ücret kadardı.

23. Demiryolunun ve şubelerinin inşası için lazım olan sermayeyi bulmak amacıyla şirket hisse açabilecekti. Fakat şirket açılan bu hisseleri ilk olarak Osmanlı Devleti için saklamayı taahhüt etmişti.

24. Demiryolunun ve şubelerinin inşaatında harcanan meblağın doğru bir şekilde tespit edilebilmesi için belli kurallar koyulacaktı. Hem demiryoluna hem de diğer yapılara ne kadar harcadığını gösteren bir adet imzalı defteri şirket Osmanlı Devleti’ne verecek ve bu defter saklanacaktı. Demiryolunu işletmek için yapılan senelik harcama ve elde edilen kârın ne kadar olduğu da tespit edilecekti.

25. Osmanlı Devleti ve şirket arasında karşılıklı olarak meydana gelecek münakaşada bir hakem tayin edilecek ve karışık komisyon aracılığıyla bir araştırma yapılacaktır. Bu komisyonun kararı kesin olduğundan başka bir hakeme başvurulmayacaktır. Komisyon ayrıca izin, ruhsat ve memurların görevlendirilmesini Osmanlı Devleti’nin onayına sunacaktır.

26. Demiryolunun gerek inşasında gerekse de işletilmesi sırasında yolun ve müstemilatın emniyeti Osmanlı Devleti tarafından sağlanacaktır.

27. İmtiyaz süresinin sonunda Osmanlı Devleti demiryolunun bütün arazi ve binalarını kendi tasarrufuna alacaktı. Bu yolun tamir, idare ve işletilmesi sırasında gereken ve yol üzerinde bulunan fabrika makineleri ile bunlarla alakalı alet edevat bir komisyon tarafından belirlenecek ve satın alınacaktı.

28. Demiryolu, Caber Kalesi'ne kadar uzatıldığı zaman Osmanlı Devleti burası için de ayrı bir şirket kurducağı veya yine bu kumpanya ile yapılacak görüşmelerle bir vapur şirketi kurulması için ruhsat verecekti.

29. Bahsi geçen demiryolunun başlangıç kısmında bir liman yapılması gerektiğinden, yapılması düşünülen bu liman Asi Nehri'nin Akdeniz'e döküldüğü sol tarafta tahminen 2 mil (3,218688 km) mesafede yapılacaktı.

30. Şirket yapılmasına izin verilen demiryolunu ve şubelerini, masrafları kendisine ait olacak şekilde inşa etmeye mecburdu. Şirket bu mukavelede belirlenen süre içinde yolun inşasını bitirip işletileceğini taahhüt eder.²⁹

Osmanlı Devleti ile demiryolu şirketi arasında imzalanan yukarıdaki sözleşme maddelerinin her iki taraf için de dikkat çekici noktaları mevcuttur. Buna göre demiryolu hattı ile ilgili maddi konuların saptanması ve demiryolu hattı güzergâhının belirlenmesi konusunun önem taşıdığı görülmektedir. Demiryolu güzergâhı haritalarının şirket tarafından inşaat başlamadan önce Osmanlı Devleti'ne teslim edileceği maddesine göre, coğrafi olarak tespit işleminin sağlıklı bir şekilde yapılmasını sağlamak için Osmanlı Devleti'nin böyle bir talepte bulunduğu anlaşılmaktadır. Şirketin demiryolu yönetimi ile ilgili kendi yönetmeliğini hazırlaması ve yine bu yönetmeliğin Osmanlı Devleti'ne sunulması da dikkat çekici bir diğer unsurdur. Ayrıca şirketin Osmanlı Devleti'nden ruhsat alması gerektiği, aksi takdirde bu yönetmeliklerin geçersiz olacağı da hükme bağlanmıştır. Demiryolu şirketinin özel haberleşmesi için telgraf hattı inşa etme hakkı bulunmakla beraber bu hattın genel olarak kullanılabilmesi Osmanlı Devleti'nden ruhsat alması koşuluna bağlanmıştır. Burada devletin haberleşme kanallarını kontrol altında tutarak herhangi bir olumsuz durumda şirketin telgraflara müdahale etmesine engel olmak istediği görülmektedir. Demiryolu hattında inşa edilecek binaların Osmanlı Devleti tarafından görevlendirilen memurlar aracılığıyla denetlenecek olması da önemli bir noktadır. Şirketten, Avrupa'da yapılan demiryolları ile ilgili gelişmeleri takip ederek hem teknolojik hem de hukuki düzenlemelerden faydalı olanları bu demiryolu için de uygulaması istenmiştir. Çünkü XIX. yüzyılda demiryolu ile ilgili bu tür gelişmelerde Avrupa öncü rol oynamaktaydı. Bu suretle Osmanlı Devleti'nin demiryolu inşası konusunda bir anlamda teknoloji transferi gerçekleştirmeye çalıştığı görülmektedir. Osmanlı Devleti demiryolu ile taşınacak ticari mallardan gümrük vergisi almak için de memurlar görevlendirecekti. Burada devletin amacı şirketin taşıdığı malları kontrol ederek, ticari olanlardan elde edeceği kârı vergilendirmek istemesiydi. Şirket tarafından yolun başka bir yerden geçirilemediği durumlarda akarsu ve göller üzerine su kemerleri ve köprüler yapılması planlanmıştı. Şirket demiryolu inşası sürecinde gereken sermayeyi elde edebilmek için hisse satışına çıkabilecekti. Fakat şirket bu hisseleri ilk olarak Osmanlı Devleti'nin satın alması için ayıracaktı. Genel olarak demiryolu güvenliğinin Osmanlı Devleti tarafından sağlanması konusu da ayrıca önem taşımaktadır. Belirlenen imtiyaz süresinin sonunda demiryolunun bütün arazi ve binaları Osmanlı Devleti'nin yönetimine geçecekti. Şirket inşa edeceği demiryolunu ve şubelerini, bütün masrafları kendisine ait olacak şekilde yapmaya mecburdu.

Fırat Demiryolu sözleşmesi ile ilgili olarak Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında görüşmeler uzun süre devam etmiş ve bazı maddelerde zaman zaman değişiklikler görülmüştür. Bunlardan bir tanesi on birinci maddede görülmektedir. 23 Ocak 1863 tarihli bir belgede özetle şu bilgiler bulunmaktadır. Buna göre, demiryolunun tamamlanması için Asi Nehri Boğazı'na bir liman inşası gerekliliği belirtilmiştir. Limanın inşa edilmesi amacıyla Devlet-i Aliyye ile şirket arasında bir sözleşmenin imzalanması gündeme gelmiştir. Söz konusu limanı Osmanlı Devleti ya kendi imkânlarıyla ya da şirket devlet adına inşa edecekti.³⁰

7.1. Fırat Vadisi Demiryolu Şam – Birecik Hattı Sözleşmesi (1893 – 1896)

Şam'dan Birecik'e kadar geniş bir demiryolu inşası ve işletilmesine dair 6 Haziran 1893 tarihinde imzalanan sözleşme ile 12 Ekim 1896 tarihli sözleşme maddeleri genel olarak şu şekildedir:

1. 6 Haziran 1893 tarihli sözleşme ile Şam tarafından Fırat üzerinde gidecek Birecik demiryolu için Osmanlı Anonim Şirketi'ne verilen imtiyaz ve 12 Ekim 1896 tarihli sözleşme Birecik hattı şimdilik Rabak'tan Hama'ya kadar inşa edilecekti. Bu demiryolu sözleşmenin belirtilen tarihten itibaren üç sene inşa edilecek ve işletilecekti.

2. Osmanlı Hükümeti tarafından bildirildiği üzere Osmanlı Anonim Şirketi, Hama hattını Konya'dan Bağdat'a kadar inşa edebilecekti. Şirket bu hattı 6 Haziran 1893 tarihli sözleşme ve 12 Ekim 1896 tarihli sözleşme maddelerine uygun olarak inşa edecekti. Osmanlı Hükümeti tarafından yaptırılması için emir

²⁹ BOA Hariciye Nezareti, Londra Sefareti, (BOA. HR. SFR.3.), 31/14-20-23, 19 Ocak 1857 (1273.Ca.23).

³⁰ BOA Hariciye Nezareti, Mektubi Kalemi, (BOA. HR. MKT.) 424 /31-1, 29 Ocak 1863 (1279.Ş.8).

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

verildiği tarihten itibaren dokuz ay boyunca bölgenin keşif haritaları hazırlanacak ve Nâfia Nezâreti’nin bu haritaları onaylanmasından sonra 100 kilometrelik bir alan bir sene içinde inşa edilerek tamamlanacaktı. Şirket taahhüt ettiği bu işi yerine getirmediği veya ertelediği durumda şartname maddeleri gereğince, Hama hattı için belirlenen 15.000 Frank teminatın 12.500 Frank’ı tenzil edilecekti.

3. Osmanlı Hükûmeti Şam-Birecik hattının Rabak’tan Hama’ya kadar olan kısmının teminat akçesini kilometre başına senelik 15.000 Frank olarak belirlemişti. Ancak Rabak-Hama hattı, Bağdat hattı ile Birecik veya Birecik ile Telke (Telkelah) arasında ve bu civarda veya Birecik’in yirmi kilometre gerisindeki bir yer için teminat akçesi 15.000 Frank olacaktı. Rabak birleşme noktasına kadar uzanan hattın tamamında ise kilometre başına 12.500 Frank indirim yapılacaktı. Birleşme noktasına kadar uzayan hat Hama ile Birecik arasında ve bu civarda veya Birecik’in yirmi kilometre gerisinde bir yer belirlenirse teminat akçesi aşağıdaki gibi hesaplanacaktı.

4. İkinci madde de belirtildiği gibi Osmanlı Hükûmeti tarafından belirlenecek birleşme noktası Birecik’e kadar uzatılmayacaktı. Ayrıca Osmanlı Hükûmeti istemediği takdirde bu hat Hama’dan daha ileriye götürülmeyecekti.

5. Asıl sözleşmenin otuz altıncı maddesinde yer alan hüküm gereği esas hattın denize doğru şubeler inşa etmek için şirkete verilen hak sadece Rabak’tan Hama’ya kadar olan kısmının inşasında geçerli olacağı gibi Osmanlı Hükûmeti’nin teklifi üzerine hattın birleşme noktasına kadar ki kısmının inşasında da geçerli olacaktır.

6. Demiryolunun senelik hasılatı Rabak hattının her kilometresi için teminat olarak belirlenen 15.000 Frank’tan tahsil edilecek ve bu hattın uzatılmasında kullanılacak malzemeler artarsa asıl sözleşmede belirtildiği gibi bunların %25’i yerine %50’si Osmanlı Hükûmeti’ne iade edilecekti.

7. Asıl sözleşmenin on yedinci maddesinde hattın satın alınması için kilometre başına belirlenen 307,5 Osmanlı lirasının asıl teminat miktarı olan 12.500 Frank üzerinden hesap edildiğinden hattın satın alınmasında teminat akçesinin miktarı ne ise onunla 12.500 Frank arasındaki fark, 307,5 Osmanlı lirasına eklenecekti. Osmanlı Hükûmeti, asıl sözleşmede belirtildiği gibi her zaman adı geçen hattın satın alınması hakkını muhafaza eder.

8. 12 Ekim 1896 tarihli sözleşmenin ikinci maddesi gereğince inşaatın ertelenmesinden dolayı Osmanlı Hükûmeti tarafından beş sene için şirkete verilmesi kararlaştırılan 33.000 liranın 1900 senesinde tamamı, 1901 yılında ise bu miktarın yarısı ödenecekti. Şirket Temmuz 1901 tarihinden önce Rabak-Hama hattının ne kadarının inşasına başlarsa sadece o kısmın teminatı şirkete verilecek ve bu meblağ toplam tutardan düşülecekti.

9. 6 Haziran 1893 tarihli sözleşme ile 12 Ekim 1896 tarihli sözleşmelerin işbu mukavelede belirtilmeyen hükümleri de geçerliydi.

10. Şirket-i Osmaniye merkezini Bursa’dan İstanbul’a nakledecek ve “Şam-Hama Demiryolu ve Temdidi Şirket-i Osmaniyesi” adını alacaktı.³¹

7.2. Fırat Vadisi Demiryolu ve Kefalet Akçesi

Fırat demiryolunun inşası sırasında herhangi bir sıkıntının çıkmasına engel olmak ve yolun sorunsuz bir şekilde devam etmesini sağlamak için Osmanlı Devleti şirketten sözleşme ile belirlenen oranda kefalet akçesi talep etmiştir. Bazı durumlarda bu kefalet akçelerinin ödenmesinde gecikmeler olduğu ve şirket tarafından ek süre talep edildiği de belgelere yansımıştır. Örneğin 3 Şubat 1856 tarihinde gönderilen bir dilekçe ile Fırat Demiryolu Şirketi Müdürü Mösyö Endro şirketin ödeyeceği 28.000 liralık kefalet akçesi için Bâb-ı Âli’den süre istemektedir. Fırat Demiryolu Şirketi’nin Osmanlı Devleti’ne ödeyeceği %2’lik kefalet akçesinin ödenmesine dair yapılan müzakerede, şirketin nakdi durumu elvermediğinden dolayı zikredilen tutarın henüz tahsil edilemediği anlaşılmıştır. Şirket müdürü ile yapılan müzakerede ifade edildiği gibi bu kefalet akçesinin ödenmesi için biraz kolaylık sağlanarak müddet istenildiği belirtilmektedir. Yapılan müzakerenin sonucunda şirketin isteği kabul edilerek kefalet akçesinin ödenmesi için üç ay ek süre tanınmıştır. Fakat verilen bu ek sürenin karşılığında Osmanlı Devleti kendi yaptığı masrafların da şirket tarafından karşılanmasını istemiştir.³²

8. Fırat Vadisi’nde İngiliz – Rus Nüfuz Mücadelesi

Londra’daki ticaret odalarının yaygın aracı olan bir gazete, Rus şirketlerinden birinin Hazar Denizi’nden Basra Körfezi’ne uzanacak olan demiryolu için İran Devleti’nden imtiyaz elde etmiş olduğunu belirtmiştir.

³¹ BOA Yıldız, Başkitabet Dairesi Maruzatı, (BOA. Y.. PRK. BŞK.), 62/13-2-3, 24 Mayıs 1900 (1318.M.24).

³² BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 52/123-1-3, 30 Mart 1857 (1273.Ş.4); BOA Hariciye Nezareti, İdare, (BOA. HR. İD.), 1173/34-4-5, 30 Mart 1857 (1273.Ş.4).

Rusya'nın mevcut demiryolu ağlarına bahsi geçen hattı da ilave ettiği takdirde İran'ı tamamen hüküm ve nüfuzu altına almış olacağından Doğu'daki bütün bölgelerde İngiltere'nin faaliyetlerini tehdit edeceği görülüyor. Aslında söz konusu olan Rus ve Acem hattı tahminen ticari bölgede olacağından, güneyden zaten tehdit edilen Rusya'nın adı geçen hat vasıtası ile güneydoğu tarafından de tehdit edileceği aşîkârdır. İngiltere'nin Hindistan'a göndereceği asker ve mühimmat yüklü gemiler için Rusya'nın Hindistan denizlerinde gezdirebileceği karakol gemileri ile tehdit oluşturacağı anlaşılmaktadır. Eğer böyle olursa İngiltere'nin Hindistan'daki durumunun oldukça vahim bir hal alacağına açık olduğu görülmektedir. Mademki Rusya bahsi geçen hattı tam anlamıyla kontrol altına almıştır, İngilizlerin de buna karşılık olarak hemen Fırat Vadisi Demiryolu hattının inşasına başlaması gerektiği 1 Haziran 1883 tarihli bir belgeye yansımıştır.³³

Fırat bölgesinde bir demiryolu yapımı fikrine mali açıdan olumsuz bakan dönemin İngiltere başbakanı Lord Palmerston'dur. Fakat onun muhalifleri, Rusya'nın Erivan-Kars hattından Fırat ve Basra'ya kadar uzanarak bölgedeki nüfuzunu arttırmasını engellemek için bu projeye destek verdiler. Başta Chesney olmak üzere bazı Lordlar Kamarası üyeleri bu projenin destekçileri arasında yer almaktadır. Bu doğrultuda Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi (Euphrates Valley Railway Company) kurularak başına da Lordlar Kamarası üyesi William Patrick getirildi. İngiltere'nin bölgedeki ekonomik ve siyasi çıkarları göz önünde bulundurularak Parlamento'ya ve kamuoyuna sunulmak üzere hazırlanan bir raporda Osmanlı padişahının hem halife, hem de sultan olarak bölgedeki etkisi incelenmiştir. Böyle bir girişime karşılık bölge halkının nasıl tepki vereceği ve bu tepkinin kontrol edilmesi için İslam halifesi kimliğinin kullanılabilmesi düşünülmüştür. Fakat ileri sürülen bütün bu iddialara karşın başbakanı ikna etmek mümkün olmamakla birlikte proje fikri XX. yüzyıla kadar İngiltere'nin gündemini işgal etmiştir.³⁴

Rusya ve İngiltere arasında meydana gelen nüfuz mücadelesi Orta Doğu'daki Fırat ve Dicle gibi nehirler üzerinde kontrolü sağlama konusunda da kendini gösterdi. Çünkü Ruslar içinde buldukları sıkıntılı dönemde bile İngiltere'nin bölgedeki çıkarları karşılarında yer aldılar. Ayrıca Rusların Osmanlı Devleti'nde İngilizler aleyhine yürütmeye çalıştıkları politikalar da bir netice vermemiştir. Bu bağlamda Ruslar, İngilizlerin nehirler ve denizler üzerinden Hindistan'a ulaşmaya yönelik faaliyetlerini engellemeye çalışmışlardır.³⁵

9. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi'nin Hayata Geçmemesinin Nedenleri

Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin bütün teşebbüslerine rağmen Fırat Vadisi Demiryolu Projesi bazı nedenlerden ötürü hayata geçmemiştir. Bu nedenlere Osmanlı Devleti açısından bakıldığında, Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi kurulmuş olmasına rağmen, demiryolunun inşası hususundaki sözleşmede yer alan hükümlerin belirtilen süre içinde yerine getirilmemesi önemli bir noktadır. Bu konu 1857 senesinde Londra maslahatgüzarı tarafından gönderilen bir yazı ile belirtilmiştir. Ayrıca Fırat Demiryolu'nun inşası için verilen sürenin de fazlasıyla aşıldığı tespit edilmiştir. Bu durum bir yazı ile 30 Mart 1859 günü Londra Sefereti'nden Hariciye Nezareti'ne bildirilmiş ve yüklenicilerin imtiyaz hakları iptal edilmiştir. Bu durumun kendilerine haber verilip verilmediğinin bildirilmesi 18 Nisan 1859 tarihli bir yazıyla istenmiştir.³⁶

Fırat Vadisi Demiryolu Projesi'nin hayata geçirilememesinin başka nedenleri de bulunmaktadır.³⁷ Fırat Vadisi Demiryolu Projesi'ne, ekonomik nedenlerle Wilhelm Pressei'nin tasarladığı Trans-Taurian/Toroslar Ağı içerisinde yer verilmemiştir. Tünel açmanın maliyetli oluşu bu nedenler arasında sayılabilir. Coğrafi olarak kıyı malzemesinin neredeyse tamamının kilden oluşması, vadinin büyük bir çoğunluğunun sel seviyesinin altında kalması ve bazı bölümlerde sayısız nehir eğrisini takip etme zorunluluğunun bulunması bu projenin uygulanmasını engelleyen unsurlar arasındadır. Bu gibi nedenlerden dolayı Fırat Vadisi Demiryolu Projesi'nin 1870'lerde Trans-Taurian/Toroslar Ağı'ndan tamamen çıkarıldığı görülmektedir. Çünkü Trablusşam'dan Bağdat'a kadar olan hattın 1087 kilometre boyunca hem ıssız hem de önemsiz bir güzergâhtan geçmesi

³³ BOA Yıldız, Tahrirat-i Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği, (BOA. Y. PRK. TKM.), 6/25-1, 1 Haziran 1883 (1300.B.25).

³⁴ Zafer Yıldırım, "XIX. Yüzyılda Dicle-Fırat Üzerinde Siyaset: Osmanlı-İngiltere Nüfuz Mücadelesi", *BAİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 20, S. 4, 2020, s. 913.

³⁵ Sungur Doğançay, agm, s. 46.

³⁶ BOA Hariciye Nezareti, Tercüme Odası, (BOA. HR. TO.), 53/69-1, 18 Nisan 1859 (1275.N.15); BOA Sadaret, Mukavelenameler, (BOA. A.} DVN. MKL.) 2/12-3-5, 9 Haziran 1859 (1275.Za.8).

³⁷ Örneğin Osmanlı Devleti 1872 yılında, Asya'da demiryolları oluşturmak amacıyla birtakım düşünceler ortaya koymuştur. Bu projelerden sadece bir tanesi hayata geçmiş, diğerleri ise proje aşamasında kalmıştır. Söz konusu projelerin önemi zamanla daha da artmıştır. Mühendis Wilhelm Pressei'nin teknik olarak yönetimini üstlendiği bir heyet 1872 ve 1873 yıllarında, Akdeniz ile Basra Körfezi'nin bir demiryolu hattı ile bağlanması fikrini benimsemiştir. Bu amaçla Trans-Taurian/Toroslar Ağı tasarlanmıştır. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi'nin bu demiryolu ağı içerisinde yer almadığı görülmektedir. Tasarlanan bu demiryolu ağı Suriye ve Mezopotamya ana hatlarından oluşacak olup bu ana hatlara bağlı diğer hatlar şu şekildedir; Suriye Hattı: İskenderun ve Antep arası için düşünülen hat 230 km, Antep-Jahden? (Karkamış)-Birecik arası için düşünülen hat 89 km, Jahden?-Haleb-Antakya-Süveydiye (Seleukia) arası için düşünülen hat 280 km, Trablusşam (Tripolis)-Humus-Hama-Haleb arası için düşünülen hat 270 km'den oluşacaktı. Mezopotamya Hattı: Birecik-Urfa-Diyarbakır-Mardin arası için düşünülen hat 475 km, Urfa-Mardin arası için düşünülen hat (direkt hat) 190 km, Mardin-Musul-Erbil-Kerkük-Deli Abbas-Bağdat arası için düşünülen hat 775 km olup toplamda 2.309 km'dir. Ayrıntılı bilgi için bk. Erdem Karaca "Österreichische Monatsschrift für den Orient'te Fırat Demiryolları Projesi'ne Dair Malumat", *Akademik İzdüşüm Dergisi- Journal of Academic Projection*, 2021; 6 (1); s. 47.

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

düşünülmekteydi. Bu hat teknik açıdan uygulanabilir olmadığı gibi ekonomik olma özelliğini de taşıyordu. Ayrıca coğrafi olarak da bölgenin yapısı bu hattın uygulanmasını zorlaştıran bir özelliğe sahipti.³⁸

İngiltere’nin bu dönemde bölgede takip ettiği politika ile Fırat Demiryolu Projesinin hayata geçirilmemesi arasında doğrudan bir bağlantı vardı. Çünkü İngiltere’nin dış politikası, Hindistan’a giden tüm güzergâhlar arasında en kısa yol olan Fırat ve Dicle Vadisi güzergâhını kontrol etmek yerine, bu yolun açık tutulmasını sağlamaya yönelikti. Burada İngiltere’nin temel amacı Fırat ve Dicle Vadisi güzergâhını Osmanlı Devleti aracılığıyla veya kendi kontrolü altındaki diğer bir güç vasıtasıyla herhangi bir engelle karşılaşmadan kullanabilmektir. İngiltere’nin bu tutumu Berlin Kongresi’nden kısa bir süre sonra Lord Salisbury’nin ifadesinde kendini göstermektedir. Salisbury’nin Ekim 1878’de Layard’a³⁹ yazdığı mektupta Fırat Vadisi Demiryolu imtiyazının İngiltere’nin mi yoksa Fransa’nın mı aldığına bir öneminin olmadığını açıkça belirtmiştir. Aslına bakılırsa İngiltere’nin bu politikası Palmerston’dan miras kalmıştı. Bu miras Osmanlı Devleti’nin Hindistan’a giden yol üzerinde bulunmasının İngiltere’nin çıkarına olduğu yönündeydi. Ayrıca bölgede İngiltere’nin siyasi menfaatlerinin yanı sıra ticari çıkarları da söz konusuydu. Bu tür menfaatler de ancak güvenlik ve istikrarın sağlanması ile gerçekleşebilirdi.⁴⁰

SONUÇ

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren birçok yerde olduğu gibi Osmanlı Devleti’nde de demiryolları konusu önem kazanmaya başlamıştır. Bu konuda Osmanlı Devleti’nin kendi projeleri olduğu gibi farklı devletler de Osmanlı sınırları içerisinde demiryolu yapımı ile ilgili projeler geliştirmişlerdir. Bu projelerden bir tanesi de İngiltere tarafından, sömürge yollarında ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla geliştirilen Fırat Vadisi Demiryolu Projesidir.

Fırat Vadisi Demiryolu Projesi’nin inşası için verilen imtiyaz ile şirkete birtakım hak ve ayrıcalıklar tanınmıştır. Burada özellikle imtiyaz sözleşmesinde yer alan hükümler gereği demiryolu arazisinin etrafındaki yer altı ve yer üstü kaynakların şirket tarafından kullanımı söz konusu olmuştur. Osmanlı Devleti’nin şirkete sağladığı bu imkân ve kolaylıkların inşaatın hızlı bir şekilde tamamlanması için verdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca demiryolu yapımı sırasında kullanılacak her türlü malzeme tedariki için de aynı ölçüde kolaylık sağlandığı görülmektedir. Hem imtiyaz maddelerinde hem de sözleşme hükümlerinde belirtilen demiryolu güvenliğinin bizzat Osmanlı Devleti tarafından sağlanması, devletin kendi sınırları içinde başka bir emniyet unsurunun oluşmasını engellemek istemesi ile açıklanabilir.

Osmanlı Devleti ile demiryolu şirketi arasında imzalanan sözleşme maddelerinde her iki taraf için önemli birçok nokta bulunuyordu. Demiryolu hattının geçirilmesi planlanan yol güzergâhını gösteren haritaların Osmanlı Devleti’ne teslim edilmesi şartı, bahsi geçen bu güzergâhın tam ve kesin bir şekilde tespitinin sağlanması açısından önemliydi. Şirketin demiryolu idaresi ile ilgili olarak hazırlayacağı yönetmeliği Osmanlı Devleti’ne onaylatması gerektiği, aksi takdirde bu yönetmeliğin geçersiz olacağı, devletin bu konudaki denetleme ve kontrol mekanizmasını elinde tutmaya çalışması açısından mühimdir. Burada Osmanlı Devleti’nin aynı iradeyi şirketin özel iletişimini sağlaması için bir telgraf hattı yapması konusunda da gösterdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca demiryolu hattında inşa edilecek binaların görevlendirilen memurlar aracılığıyla teftiş edilmesi, demiryolu ile taşınacak ticari malların kontrol edilerek bunlardan gümrük vergisi alınmasının düşünülmüşü de bu kapsam içinde değerlendirilmektedir. Demiryolunun hisse satışında da aynı durum söz konusudur. Bununla birlikte demiryolu ile ilgili imtiyaz süresinin sonunda Osmanlı Devleti demiryolunun bütün arazi ve binalarını kendi tasarrufuna alacak olması kayda değer başka bir durumdur. Bu yönüyle bugünkü yapı-şirket-devret uygulamasına benzetilebilir.

Bunların yanı sıra Osmanlı Devleti’nin şirketten demiryolu yapımı ile ilgili olarak Avrupa’da meydana gelen hem teknolojik hem de hukuki gelişmeleri takip etmesini istediği ve çağın gerekli kıldığı değişime ayak uydurup teknoloji transferi yapmayı da düşündüğü anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti ile Fırat Vadisi Demiryolu’nu inşa edecek olan şirket arasında imzalanan sözleşme maddeleri ile Osmanlı Devleti’nin kontrolü elinde tutmaya çalıştığı görülmektedir. Burada Osmanlı Devleti’nin, İngiltere’nin bu demiryolu hattı vasıtasıyla bölge üzerinde bir kazanım elde etmesini engellemeyi amaçladığı değerlendirilmektedir.

Gerek Lord Salisbury gerekse de Palmerston gibi İngiliz devlet adamları, Osmanlı Devleti’nin artık ömrünü doldurduğunu ve Osmanlı Devleti’nin topraklarının İngiltere başta olmak üzere Avrupalı devletler tarafından paylaşılması gerektiğini düşünüyorlardı. Bu bağlamda Fırat Vadisi Demiryolu Projesi’nin

³⁸ Karaca agm, s. 47.

³⁹ 1817-1894 yılları arasında yaşayan, Mezopotamya bölgesi ile ilgili yaptığı kazılar ile eski uygarlıklar hakkındaki bilgileri önemli ölçüde geliştiren İngiliz arkeolog. Ayrıntılı bilgi için bk. “Sir Austen Henry Layard”, <https://www.britannica.com/biography/Austen-Henry-Layard>, 18.09.2022 sa. 12:33.

⁴⁰ Winifred Bamforth, “British Interests in the Tigris-Euphrates Valley: 1856 – 1888”, *M.A. Thesis*, 1948, s. 177-181.

gerçekleştirilmeye çalışılması onlara göre boş bir hayalden ibaretti. Dolayısıyla Fırat Vadisi Demiryolu Projesi güzergâhında Osmanlı Devleti ile bir anlaşmaya gitmektense söz konusu bölgelerin doğrudan İngiliz yönetimine geçirilmesinin hedeflendiği düşünülmektedir. Şayet bu proje gerçekleştirilecekse daha sonraki süreçte bunun yapılmasının planlandığı değerlendirilebilir. Zira 1878 yılında İngiltere'nin Kıbrıs'a yerleşmesi ve daha sonraki tarihlerde Osmanlı Devleti toprakları üzerindeki İngiliz politikaları bu yönde gerçekleştirilen faaliyetler olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Belgeleri

- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti, İdare*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti, Londra Sefareti*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti, Mektubi Kalemi*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti, Tercüme Odası*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Hariciye Nezareti, Umur-ı Hukukiye-i Muhtalita Müdiriyeti*
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *İrade, Dahiliye*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *İrade, Meclis-i Mahsus*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Meclis-i Vükela Mazbataları*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Yıldız, Başkitabet Dairesi Maruzatı*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Sadaret, Mukavelenamereler*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Sadaret, Nezaret ve Devair Evrakı*.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, *Yıldız, Tahrirat-ı Ecnebiyye ve Mabeyn Mütercimliği*.
- India Office Records, *Map Collection*.

2. Süreli Yayınlar

Demiryollar Mecmuası, 1 Mart 1926, S.13.

3. Araştırma ve İnceleme Eserleri

AS, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir 2006.

AYDIN, Suavi, “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç*, S. 11, 2001, ss. 49-94.

BAMFORTH, Winifred, *British Interests in the Tigris- Euphrates Valley: 1856 – 1888*, (M.A. Thesis), 1948.

BEYDİLLİ, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul 1991, ss. 442-444.

BİLGE, Mustafa L., “Süveys”, *Diyanet İslam Ansiklopesi*, C. 38, İstanbul 2010, ss. 186-187.

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

ÇOLAK, Songül, AYDAR Metin, *İngiltere Hâriciye Nâzırı Lord Palmerston'un Parlamento Nutku (25 Haziran 1850)*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2017.

DEMİRBAŞ, Serkan, “İngiltere'nin Hindistan Politikaları ve Bu Rotalardan Biri Olan Fırat Nehri Projesi'nin Mehmet Ali Paşa Sorunu Konteksinde Gösterdiği Gelişim”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, C. 1, Edt. Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015.

DOĞANÇAY, Sungur, “XIX. Yüzyılda Fırat ve Dicle Havzasında Büyük Güçlerin Nüfuz Mücadeleleri”, *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi/ International Journal of Historical Researches*, Yıl/Vol. 1, Ortadoğu Özel Sayısı/ Special Issue on the Middle East, 2016, ss. 30-68.

KARACA, Erdem, “Österreichische Monatschrift for den Orient'te Fırat Demiryolları Projesi'ne Dair Malumat”, *Akademik İzdüşüm Dergisi - Journal of Academic Projection*, 2021, 6 (1), ss. 40-51.

İNGİLTERE’NİN SÖMÜRGEÇİLİK POLİTİKASI ÇERÇEVESİNDE FIRAT VADİSİ DEMİRYOLU PROJESİ

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984.

ÖZLÜ, Zeynel, ÇAY M. Murat, “Birinci Dünya Savaşı’na Kadar Osmanlı’da Demiryolu Politikaları ve İnşaatları”, *OTAM*, S. 48, 2020, ss. 109-146.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

YILDIRIM, Zafer, “XIX. Yüzyılda Dicle-Fırat Üzerinde Siyaset: Osmanlı-İngiltere Nüfuz Mücadelesi”, *BAİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 20, S. 4, 2020, ss. 905-930.

4. Elektronik Kaynaklar

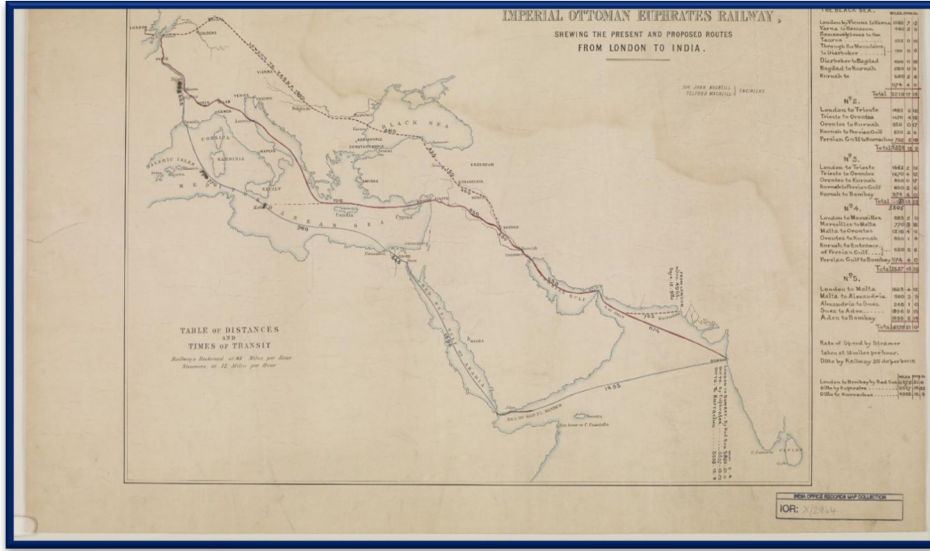
“Austen Henry Layard”,

<https://www.britannica.com/biography/Austen-Henry-Layard>, 18.09.2022 sa. 12:33.

“Ferdinand Viscount de Lesseps”,

<https://www.britannica.com/biography/Ferdinand-vicomte-de-Lesseps>, 18.09.2022 sa. 12:39.

EK – 1



Fırat Vadisi Demiryolu Projesi, Londra’dan Hindistan’a kadar mevcut olan ve yapılması önerilen demiryolu güzergâhlarını gösteren harita (Kaynak: IOR-X-2964).

GTTAD	
Makale Bilgileri:	
Etik Kurul Kararı:	<i>Etik Kurul Kararından muaftır.</i>
Katılımcı Rızası:	<i>Katılımcı yoktur.</i>
Mali Destek:	<i>Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.</i>
Çıkar Çatışması:	<i>Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.</i>
Telif Hakları:	<i>Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.</i>
Article Information:	
Ethics Committee Approval:	<i>It is exempt from the Ethics Committee Approval</i>
Informed Consent:	<i>No participants.</i>
Financial Support:	<i>The study received no financial support from any institution or project.</i>
Conflict of Interest:	<i>No conflict of interest.</i>
Copyrights:	<i>The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.</i>