



Araştırma Makalesi • Research Article

First Railway Project During the Ottoman Empire: Euphrates Valley (Samandag- Basra) Railway Project

Osmanlı İmparatorluğu Dönemindeki İlk Demir Yolu Projesi: Fırat Vadisi (Samandağ – Basra) Demir Yolu Projesi

Cahit ÇELİK¹

ARTICLE INFO

Article history:

Received: 1 November 2024

Accepted: 11 November 2024

Keywords:

Euphrates Valley Railway Project

Suveydiye

Samandag

Francis Rawdon Chesney

William Patrick Andrew

ABSTRACT

Railway transportation changed the whole world in a short time. After the execution of the first railway transportation in 1825, United Kingdom and other European countries tried to build new lines within the framework of their imperialist policies. Ottoman Empire, expanding vastly from Adriatic Sea to the Persian Gulf, from Mount Ararat to Egypt; attracted European countries because of her strategical geographical position. This research tackles an important development project, Euphrates Valley Railway, aimed to connect Mediterranean to the Persian Gulf. The proposals about project appeared in the early years of 1830's and many efforts had been done by its advocates till the end of 19. century. This research tackled discussions about the historical background of the project, repercussions of the project on the polices of Ottoman and United Kingdom, summarizing the different benefits of the project to Ottoman Empire and United Kingdom. The study applied the historical-analytical methodology and used various data resources the most important of which is the information from the Ottoman Empire Archive Resources related to the project. Also, the writings of the project proponents such as Rawdon Chesney, William Patrick Andrew, other primary important resources from the 19th century were used. After United States got her independence from United Kingdom, United Kingdom tried to do her best to secure her sovereignty over India, the biggest colonial country at those times. Euphrates Valley Railway project highlighted the strong relation between the project and the British interests in India. United Kingdom tried to have the easiest and best connection with India, both to secure the commercial route and have the capability to transfer military equipment and soldiers to India as soon as possible. The Ottoman Government supported the project on the grounds to have more efficient tools to implement her policies in the Middle East and offered the project company a concession in 1857. The British Government position towards the project changed after the purchase of %40 of share in the Suez Canal Project. The Russian attempts to reach Persian Gulf via Erivan-Van or through Iran hold the Project update but the Euphrates Valley Railway Project was never implemented, on the other hand, the strategic position of the region and the natural resources available in the region shed the light for appetite of western countries and paved the colonization of the region and destabilized the region till now.

MAKALE BİLGİSİ

Makale geçmişi:

Başvuru tarihi: 1 Kasım 2024

Kabul tarihi: 11 Kasım 2024

Keywords:

Fırat Vadisi Demir yolu Projesi

Süveydiye

Samandağ

ÖZ

Demir yolu taşımacılığı kısa sürede tüm dünyayı değiştirdi. İlk demir yolu taşımacılığının 1825 yılında gerçekleştirilmesinden sonra İngiltere ve diğer Avrupa ülkeleri emperyalist politikaları çerçevesinde yeni hatlar inşa etmeye çalıştılar. Adriyatik Denizi'nden Basra Körfezi'ne, Ağrı Dağı'ndan Mısır'a kadar geniş bir coğrafyaya yayılan Osmanlı İmparatorluğu, stratejik coğrafi konumu nedeniyle Avrupa ülkelerinin ilgisini çekmiştir. Bu araştırma, Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlamayı amaçlayan önemli bir kalkınma projesi olan Fırat Vadisi Demir yolu projesini ele almaktadır. Proje ile ilgili öneriler 1830'lu yılların başında ortaya çıkmış ve 19. yüzyılın sonuna kadar savunucuları tarafından projenin uygulanması için birçok çaba sarf edilmiştir. Bu araştırma, projenin tarihsel arka planı, Osmanlı ve Birleşik Krallık politikalarına yansımaları, projenin Osmanlı İmparatorluğu ve Birleşik Krallık'a faydalarını özetleyen tartışmaları ele almıştır. Çalışmada tarihsel-analitik metodoloji uygulanmış ve en önemlisi projeye ilgili Osmanlı İmparatorluğu arşiv kaynaklarından elde edilen bilgiler olmak üzere çeşitli veri kaynakları kullanılmıştır. Ayrıca,

¹ Dr., Niğde Valiliği, cahitcelik@gmail.com, ORCID: 0009-0006-6899-9924.

Francis Rawdon Chesney

William Patrick Andrew

Rawdon Chesney, William Patrick Andrew gibi proje savunucularının yazıları ve 19. yüzyıla ait diğer birincil önemli kaynaklar da kullanılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin Birleşik Krallık'tan bağımsızlığını kazanmasının ardından Birleşik Krallık, o dönemdeki en büyük sömürge ülkesi olan Hindistan üzerindeki egemenliğini güvence altına almak için elinden geleni yapmaya çalışmıştır. Fırat Vadisi Demir yolu projesi, Hindistan'daki İngiliz çıkarları ile proje çıktıları arasındaki güçlü ilişkiyi ortaya koymuştur. Birleşik Krallık, Hindistan ile en kolay ve en iyi bağlantıyı kurarak hem ticari rotayı güvence altına almaya hem de Hindistan'a mümkün olan en kısa sürede askeri teçhizat ve asker sevkiyatı yapabilmeye çalışmıştır. Osmanlı Hükümeti, Orta Doğu'daki politikalarını uygulamak için daha etkili araçlara sahip olmak gereğiyle projeyi destekledi ve 1857'de proje şirketine bir imtiyaz teklif etti. Süveyş Kanalı Projesi'nin %40 hissesinin satın alınmasından sonra İngiliz Hükümeti'nin projeye karşı tutumu değişmiştir. Rusların Erivan-Van veya İran üzerinden Basra Körfezine inme çalışmaları projeyi sürekli gündemde tutmuş ancak Fırat Vadisi Demir yolu Projesi hiçbir zaman hayata geçirilememiş, buna karşın bölgenin stratejik konumu ve sahip olduğu doğal kaynaklar batılı ülkelerin iştahını kabartarak bölgenin sömürgeleştirilmesinin önünü açmış ve bugüne kadar bölgenin istikrarsızlaştırılmasına neden olmuştur.

GİRİŞ

Fırat ve Dicle Nehirleri arasındaki topraklar, peygamberlerin geldiği ve insanlığın doğduğu, medeniyetin ilk nüvelerinin atıldığı bölgedir. Antik dönemde Asuri ve Keldani krallar, devletlerini Fırat Nehri'nin kenarı ile onun kız kardeşi olan Dicle'nin kenarına kurdular. Fars ve Makedon krallar hep bu bölgeyi önemsediler. Müslümanlar bu topraklarda medeniyetlerinin zirvesine ulaştılar, her yerde bilim ve sanat öldüğünde Müslümanlar bu topraklarda bilim ve sanatı yeniden yeşerttiler. Moğolların 1258 yılında Bağdat'ı yerle bir etmesinden sonra bölge eski ihtişamını bir daha yakalayamadı, ancak bu bölge özellikle 19. yüzyılın başından itibaren hem jeopolitik konumu hem de maden kaynakları nedeniyle egemen güçlerin hakimiyet kurmak istedikleri bir bölge oldu.

Avrupa'dan Hindistan'a ulaşacak olan bir demir yolu çalışması özellikle 19. yüzyılda buharlı makinelerin icadı ve demir yolunun ulaşım içerisinde yoğun bir yer kaplamasıyla gündeme gelmiştir. Hindistan'a demir yolu ile bağlantı kurmak özellikle 1850'lerden itibaren dünyadaki büyük devletler arasında önemli bir rekabet ve güç gösterme alanı olmuştur.

Anadolu ve Akdeniz üzerinden Hindistan ile bağlantı kurmak için birçok hat ve güzergâh gündeme gelmiştir. Bir taraftan İstanbul'dan başlayıp Basra'ya kadar giden bir hat konuşulurken, diğer taraftan Akdeniz sahilindeki Samandağ, İskenderun veya Tripoli'den başlayıp Basra'ya, Karadeniz'deki liman kenti olan Trabzon'dan başlayıp Tiflis veya Erzurum üzerinden Tebriz, oradan da Hindistan'a ulaşım sağlamayı hedefleyen birçok hat gündeme gelmiştir. Bu hatlardan 19. yüzyılın ortalarında en fazla gündeme gelen Samandağ-Basra hattı aslında Süveyş kanalına alternatif bir hat olarak düşünüldüğü gibi, hat boyunca döşenecek olan telgraf hattı ile aynı zamanda telekomünikasyon anlamında da İngiltere'nin diğer devletlere karşı üstün olmasına yol açacak bir çalışma olarak görülüyordu.

Bu çalışmada, öncelikle Osmanlı ve İngiliz arşiv kaynakları, Samandağ-Basra arasında yapılması planlanan Fırat Vadisi Demir yolu Projesi'nin fizibilitesi için görevlendirilen General Rawdon Chesney ve projeyi gerçekleştirmek üzere şirket kuran William Patrick Andrew'nin eserleri ile o dönemde proje ile ilgili yazılan kitap ve makaleler taranmış, gerçekleşmesi halinde projenin bölge için öngörülen faydaları irdelenmiştir.

1. Fırat Vadisi ile ilgili Francis Rawdon Chesney'in ilk raporu

19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Mısır'ı o dönemde yöneten Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın 1831 yılında Suriye işgali ile başlayan ve Anadolu'nun iç kısımlarına kadar devam eden hükümler alanının genişlemesi İngilizleri Hindistan yolu ile ilgili ciddi anlamda endişelendiriyordu. İngiltere ve Fransa'nın araya girmesiyle 14 Mayıs 1833 tarihinde Kütahya'da yapılan anlaşma ile Kavalalı Mehmet Ali Paşa Anadolu'dan çekildi, ancak kendisine Mısır Valiliğinin yanında Girit ve Suriye Valiliği, oğlu İbrahim Paşa'ya da Cidde Valiliğine ek olarak Halep verildi. Fransa ve İngiltere'nin izledikleri politikalarından rahatsız olan dönemin Osmanlı padişahı II. Mahmut; Mehmet Ali Paşa, Fransa ve İngiltere'ye karşı denge oluşturmak açısından Rusya ile 8 Temmuz 1833 tarihinde Hünkâr İskelesi anlaşmasını imzaladı. Bu husus İngiltere'yi iyice endişelendirerek, Hindistan ile bağlantısını sağlayan yolun hem İngiltere'ye meydan okuyan Mehmet Ali Paşa hem de Ruslar tarafından her an ele geçirilmesi tehlikesini doğurdu. İngiltere, elini çabuk tutup kendi çıkarlarına darbe vuracak gelişmelere engel olmak istiyordu. Fransa'nın arkasında olduğu ve desteklediği Mehmet Ali Paşa ve daha güçlü olarak gördükleri Rusya'dan ziyade o bölgedeki egemen gücün Osmanlı İmparatorluğu olması o dönemde İngiltere'nin güttüğü dış politika idi. Hindistan ile Avrupa arasında ulaşımı sağlayan antik çağlardan beri kullanılan iki eski ana güzergâh (Basra-Bağdat-Halep-Akdeniz ile Kızıldeniz-İskenderiye) Osmanlı egemenliğinde idi. İngiliz tüccarlar 19. yüzyılın başında yaptıkları incelemelerde Süveyş-Kızıldeniz hattının Ümit Burnu'na göre üçte bir oranında daha kısa olduğunu ortaya koydular. Ayrıca o dönemde kullanılan gemiler buharlı olduklarından ve kömürle çalıştıklarından uzun mesafeler için çok fazla kömür gerektiğinden, İngilizler güzergâhı kısmının taşınacak malzeme açısından çok ciddi bir avantaj yaratacağını belirterek Süveyş Kanalı'nın açılmasını istiyorlardı. 1830 yılında bu fikirlerini dönemin İngiltere Dış İşleri Bakanı Palmerston'a sundular (Akbulut ve Tozlu, 2012: 422). Ancak İngiliz Bakan buna olumlu cevap vermedi. 1828-1829 yılındaki Osmanlı-Rus savaşından ve Rusların faaliyet alanlarını Basra Körfezi'ne kadar genişletme endişelerinden dolayı Hindistan ile İngiltere arasında daha kısa olan alternatif ticaret yolları üzerine çalışmalar için İngiliz asker Francis Rawdon Chesney görevlendirildi. Chesney aslında 1829 yılında Osmanlı İmparatorluğundaki askeri birliklere teknik destek vermek üzere gelmiş bir topçu subaydı. Edirne Antlaşması imzalandıktan sonra Balkanlarda dolaşmış bir rapor hazırlamış ve bu raporu İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir Robert Gordon'a sunmuştu. Gordon, Chesney'in raporunu beğenince İngiltere-Hindistan arasındaki bağlantı imkânlarını araştırmak ve bazı hususları açığa çıkarmak üzere Chesney'e görev verdi. Chesney yapacağı görev sırasında şu hususları açıklığa çıkacaktı:

- 1- Akdeniz dünyası ile Hindistan'a ulaşım noktaları hakkında bilgi toplamak
- 2- Farklı rotaların kaç gün süreceği ile ilgili inceleme yapmak,
- 3- Fırat Vadisi yolunun diğer güzergâhlara göre avantajlarını ortaya koymak,
- 4- Fırat Vadisi yolunun ne kadar zaman tasarrufu sağlayacağını tespit etmek, güzergâhın güvenlik ile ilgili durum tespitini yapmak,
- 5- Fırat Nehri üzerinde kullanılacak gemilerin boyut ve su alma derinliklerini tespit etmek,
- 6- Nehir üzerindeki durakları tespit etmek,
- 7-Buharlı gemilerde yakıt için kullanılacak odunların temin edilebileceği yerleri tespit etmek,
- 8- Fırat Nehri kıyısı boyunca yaşayan kabile ve aşiretler hakkında bilgi toplamak,

9- Akdeniz sahilinde bulunan liman şehirlerinde (Lazkiye, İskenderun ve Samandağ) limanların ne durumda olduklarını tespit etmek,

10- Halep'ten Basra ve Bağdat'a giden yolların hangi güzergâhlardan geçtiğini tespit etmek,

11- Buharlı gemilerin güzergâh boyunca hangi yerlerde kıyılara yanaşabileceğini tespit etmek. (Chesney; 1868: 116-141).

Chesney bu görev kapsamında yaklaşık iki sene boyunca bölgede çalışmalar, seyahatler ve incelemeler yaptı. 7 Haziran 1830 tarihinde Mısır'da başladığı çalışmasını 2 Şubat 1833 tarihinde tamamlayarak "*Reports on the Navigation of the Euphrates*" başlığıyla bir rapor düzenleyip İngiliz hükümetine sundu (Chesney, 1834). Chesney tarafından yapılan ilk çalışmanın neticesinde Hindistan'a ulaşım için en uygun güzergâhın Samandağ'dan Birecik'e yapılacak olan bir demir yolu hattı, oradan da Fırat Nehri kullanılarak nehir taşımacılığı suretiyle Basra Körfezi'ne ulaşılacak bir güzergâh olduğu teklif edildi. 1832-1834 yılları İngiltere'de Chesney'in projesinin konuşulduğu yıllar oldu. Chesney'in bu raporu İngiltere'de ciddi anlamda karşılık buldu. İngiltere Kralı IV. William, Chesney'i saraya kabul ederek proje hakkında bilgi aldı, kral bu rotanın açılması ile açık denizlerden yapılan yolculuğun neredeyse yarıya ineceğine inandı (Dorsey ve Grissom, 1949: 189). Kral: "*Bazen insanlar tereddüt eder, bu tereddüt ciddi fırsatların kaçmasına vesile olur*" (Chesney, 1868: 146) diyerek projenin yapılması konusunda her türlü desteği vereceğini belirtti.

2. Fırat Vadisi Demiryolu Projesi ile ilgili Avam Kamarası Komite görüşmeleri

Chesney'in ilk çalışmalarından sonra İngiltere Parlamentosu 36 milletvekilinden oluşan özel bir komite kurdu. Bu komite Hindistan ile ulaşımı sağlayacak olan demir yolu hattı için 9 Haziran'da başlayan ve 14 Temmuz'da biten ve ekleriyle beraber 433 sayfadan oluşan bir rapor hazırladı (Britain, 1834). Komite, bölgede çalışma yapan herkesle bir ayı geçen bir zaman zarfında mülakatlar yapmış daha sonra bu görüşmeler raporlaştırılarak kitap haline getirilmiştir (Britain, 1834: 3-4). Komisyon'a bilgi veren Ainsworth: "*İngiliz İmparatorluğu'nun doğuda bayrağının sürekli dalgalanması için Fırat Vadisi Demiryolları projesinin uygulanması konusunda her türlü çaba ve gayreti göstermek elzemdir.*" demektedir (Ainsworth, 1872: 2).

Komite yaptığı görüşmeler neticesinde:

- 1- "*Hindistan ile çok kısa sürede iletişimi sağlayacak bir hat kurmak elzemdir. Buharlı vapurlarla kurulacak olan bu hat hem İngiltere'nin hem de Hindistan'ının faydasıdır.*"
- 2- "*İngiltere ile Hindistan arasında Kızıldeniz ve Fırat Vadisi güzergâhlarından hangisi seçilirse seçilsin, komitenin görüşü açılacak olan güzergâhların masraflarının İngiltere hükümeti ile Doğu Hindistan Şirketi (East India Company) arasında eşit bir şekilde bölüştürülmesidir.*"
- 3- "*Basra körfezinden sağlanacak olan güzergâhın çok daha rahat bir şekilde Bombay ile iletişim kurabileceğine dair komitenin olumlu bir kanaati vardır, ancak bu hususun detaylıca araştırılması gerekmektedir.*"
- 4- "*Komiteye sunulan bilgilerden anlaşıldığına göre Basra Körfezi'nden gidecek olan güzergâhla ilgili olarak Basra Körfezi ile Birecik arasında nehir 8 ay sefer için uygun olup sadece Kasım, Aralık, Ocak ve Şubat*"

aylarında uygun değildir. Birecik ile Akdeniz arasındaki mesafe de Süveyş ile İskenderiye arasındaki mesafeden daha kısadır.

- 5- *Komite, Fırat vadisi boyunca devam etmesi planlanan güzergâh ile ilgili özellikle göçebe Arap kabilelerinden kaynaklı güvenlik sıkıntılarının olabileceğini, ancak bu sorunların Osmanlı, Mehmet Ali Paşa ve aşiret liderleriyle yapılacak görüşmeler ile aşılabileceğini, bu rotanın maliyet açısından en uygun olduğunu, aynı zamanda ticari ve siyasi açıdan da daha uygun olduğunu,*
- 6- *Fırat vadisi boyunca yapılacak olan proje ile ilgili fizibilite çalışması için 20.000 Sterlin gerektiğini ve Parlamentonun gerekli olan bu meblağı geciktirmeden tahsis etmesi gerektiğini”*

belirtmektedir (Britain, 1834: 3-4)

3. Fırat Vadisi Keşif Heyetinin Görevlendirmesi

Fırat Vadisi projesi ile ilgili 1834 yılının haziran ve temmuz aylarındaki yapılan komite çalışmaları 14 Temmuz 1834 tarihinde tamamladı. Komite raporunda esas olarak rota ile ilgili daha detaylı çalışma yapılmasına karar verdi. Bu çalışma için de komitenin önerisi üzerine 4 Ağustos 1834 tarihinde Avam Kamarası keşif heyeti için 20.000 Sterlinlik bir bütçeyi onayladı (Dorsey, 1942:12). Chesney, projenin başına geçmek istemese de İngiltere Kralı'nın onu istemesiyle bu görevi kabul etti ve bunun kendisi için onur olduğunu belirtti. Chesney daha önce 1830, 1831 ve 1832 yıllarında Suriye, Arabistan, Orta Doğu ülkelerinde gezi ve incelemelerde bulunmuş biri olduğundan İngiliz hükümeti tarafından Fırat ve Dicle nehirlerinde bir keşif heyeti görevlendirildiğinde bu heyetin başkanlığına getirilmiştir.

Avam Kamarası'ndan onay çıktıktan sonra Chesney programı şu şekilde yaptı:

- 1- İki vapur için gerekli tüm malzemenin iki tane büyük gemi ile Suriye kıyılarına taşınması ve daha sonra bu malzemelerin karaya çıkarılması,
- 2- Kazanların, motorların ve diğer malzemelerin Akdeniz sahilinden 137 mil uzaklıktaki Fırat Nehri'nin kenarına taşınması,
- 3- Fırat Nehri kenarında montajların yapılması, iskelenin kurulması ve hazırlık yapılması,
- 4- Akdeniz sahilinde, Fırat, Dicle ve Karun nehirlerinde gerekli keşif ve incelemelerin yapılması (Chesney, 1868: 151).

Hazineden alınan ödenek haricinde East India Şirketi 5.000 Sterlin nakdi yardım sağladı, ayrıca şirketin personellerinden Henry Bloss Lynch ve R.B Lynch'i keşif heyetinde görev yapmak üzere görevlendirdi. İngiliz Deniz Kuvvetleri dört tane personel ile malzemeleri götürecek olan iki büyük gemiyi tahsis etti. Genel Kurmay Başkanlığı 43. Bölüğün komutanı ile General Estcourt'u görevlendirdi. The Trinity House ise birçok malzeme desteğinde bulundu (Chesney, 1868: 152).

İngiltere parlamentosu da Chesney'in çıkacağı bu görevi onayladıktan sonra İngiltere hükümeti, o dönem Suriye'yi egemenliği altında bulduran Mehmet Ali Paşa ile irtibata geçti. Mehmet Ali Paşa'nın da projeye onay vermesinden sonra, İngiltere hükümeti Osmanlı İmparatorluğu'na çok da diplomatik olmayan, aba altından sopa gösterircesine bir yazı yazarak, projeye onay vermesini, onay verilmezse zaten Mehmet Ali Paşa'dan izin aldıklarını, projeyi uygulayacaklarını belirten bir yazı yazdı. İngiltere'nin niyeti bu şekilde Osmanlı İmparatorluğu'nu köşeye

sıkıştırarak izin vermeye zorlamaktı. Ancak kullanılan üslup Devlet-i Aliyye tarafından sert bir şekilde eleştirilerek, izin verilecekse talep edilen izin ile ilgili doğru bir üslup kullanılması gerektiği, Devlet-i Aliyye'nin izni olmadan ona bağlı bir valinin izin vermesinin mümkün olmadığı belirtildi. Bunun üzerine İngiltere hükümeti rencide edici ifadeleri metinden çıkararak yeniden talepte bulundu. (Akbulut ve Tozlu, 2012: 425). İngilizler bu projenin hem İngiltere'nin hem de Osmanlı'nın menfaatlerine uygun olacağını, bu projeye ticaretin çok gelişeceğini ve Osmanlı Devleti'nin gelirlerinin de artacağını iddia ediyorlardı. Osmanlı bu projeye İngiltere'nin nüfuz alanını genişleteceğini bildiğinden, konu ile ilgili devlet adamlarından görüş almaya çalıştı. Bu amaçla fikri sorulan dönemin Bağdat Valisi Ali Paşa, daha Halep'te görev yaparken Fırat Nehri'nin yatağının temizlenerek seyrüsefere uygun hale getirilmesi halinde bunun Osmanlı'ya çok fayda getireceğini düşündüğünü, bu projeye aslında ne kadar haklı olduğunu anlaşıldığını, ancak bununla ilgili İngiltere'ye kesinlikle imtiyaz verilmemesi gerektiğini belirtti (Akbulut ve Tozlu, 2012: 426). Fikri sorulan dönemin Osmanlı Londra Büyükelçisi Mehmet Namık Paşa, Osmanlı'nın onayı olmadan bir vali ile anlaşma yapılmasının uluslararası hukuka aykırı olduğunu, ancak proje ile ticaretin çok canlanacağını ve bunun devlete birçok gelir getireceğini belirtmiştir (Akbulut ve Tozlu, 2012: 427). Namık Paşa'dan sonra Londra'ya büyükelçi olarak atanan Beylikçi Nuri Efendi ise projeye karşı olduğunu belirtmiştir. İngilizlerin yoğun baskıları neticesinde İngiltere'ye 1834 yılının sonunda Fırat Nehrinde kullanılmak üzere iki gemi için imtiyaz verildi. Verilen imtiyaz çerçevesinde, iki tane vapurun parçaları iki tane büyük gemi ile Samandağ sahiline getirilerek, oradan buhar kazanları, motorları ve diğer aksamlar Birecik'e kadar taşınıp, orada montajlarının yapılması daha sonra da yüzdürülmesi kararlaştırıldı.

Fırat Nehri'nde kullanılacak olan gemilerin Basra körfezinden girerek yukarı doğru seyrüsefer etmesi teklif edilmesine rağmen; Chesney, gemilerin aşağıdan yukarıya çıkacağından emin olmadığını ondan dolayı da ilk denemenin yukarıdan nehrin akış yönüne göre yapılmasında ısrar etti (Dorsey, 1942:17). Chesney'in ekibi 72 kişiden oluşuyordu. Ekibin içinde, askerler, istihkâmcılar, ateşçiler, mekanikerler, kazancılar bulunmakta idi (Chesney, 1868: 220).

3.1. Samandağ'a varış ve kamp kurulması

16 Şubat 1835 tarihinde İngiltere'nin Liverpool kentinden yola çıkan 'Columbine' ve 'George Canning' isimli iki gemi 12 Mart'ta Akdeniz'deki Malta adasına vardı. Malta'da ekibe aslen Musullu olan Hristiyan kökenli A.Rassam ekibin tercümanı olarak ve onunla beraber 12 tane Maltalı da ekibe yardımcı olmak üzere alındı. Yoluna devam eden iki büyük gemi dokuz gün sonra Kıbrıs adasına vardı. Larnaka limanına demirleyen gemiler, Kıbrıs adasında veba olduğu haberini alınca oradan ayrılp Beyrut'a doğru yol aldılar. Ekipten daha önce giden ve ekip için hazırlık yapan Lynch'in Samandağ'da olduğu ve orayı hazırladığı haberini alınca, oraya doğru hareket ettiler. 3 Nisan 1835 tarihi sabahında Samandağ'ın güneyinde bulunan Cebel Akra (Kel Dağı) karşılarında duruyordu (Chesney, 1868: 168).

Chesney ve keşif ekibi karaya çıkıp kampı kurduktan sonra hemen belli işleri yapmak üzere şu ekipler oluşturuldu.

1- Birinci ekibin başına Teğmen Cleavelend verilmiş ve adına "Hill of Difficulty" denilen (Çöğürlü ile Yeşilyazı mahalleleri arasında bulunan bölge), tüm keşif boyunca en çok zorlanılan ve Samandağ'dan sonra zor bir geçit olan kısımdan sorumlu tutulmuş, bu kısmın nasıl geçileceği ve alınacak olan tedbirler konusunda çalışma yapılması istenmiş, ekibe ayrıca yardımcı olmak üzere Chalewood ve A.Staunton ile ekibin doktoru görevlendirilmiştir.

2- İkinci ekip, Güzelburç ile Murat Paşa arasında bulunan Amik Gölü'ndeki kısımdan sorumlu olmuş ve ekibin başkanlığını Fitzjames yapmıştır.

3- Üçüncü ekip Amik Gölü'nden Fırat Nehri kenarındaki William Limanına (Birecik) kadar olan kısımdan sorumlu tutulmuş, ekibin başında Yüzbaşı Estcourt, yardımcılıklarını ise Eden, Hector, Rassam ile birkaç tane nişancı asker yapmıştır. Amik gölü (göl için üç farklı isim kullanıyor, Agha Denghiz, White Lake, Lake of Antioch) bundan sonraki operasyonların merkezi olmuştur. Ağır malzemeler yapılan düzenekler ile Samandağ'daki kamp merkezinden Amik Gölü'ne, oradan kayıklar ile gölün diğer tarafına ve Fırat'ın kenarındaki William limanına taşınmıştır.

4- Dördüncü ekip ise katır ve develerin kullanıldığı ve Amik Gölü'nün doğu tarafından devam eden yoldan daha hafif malzemelerin taşındığı ve daha çok başında Türkmenlerin olduğu ekiptir.

5- Teğmen Murphy, Cockburn ve Thompson'ı İskenderun ve Samandağ sahilindeki çalışmaları temmuz ayı başı itibariyle bitirip, deniz seviyesi ile Fırat Nehri'nin rakımlarını ölçtüktan sonra Fırat Nehri'nden Akdeniz'e bir kanal açmanın mümkün olup olmayacağını araştırmakla görevlendirilmiştir.

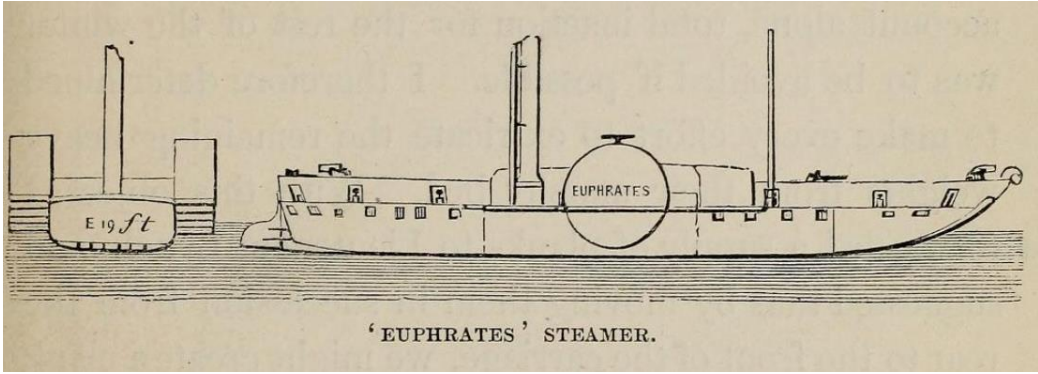


Resim 1: Samandağ'a gelen İngiliz ekibin Asi Nehri'nin Akdeniz'e döküldüğü yere yaptığı kamp yeri- 6 Nisan 1835 (Chesney, 1868:2)

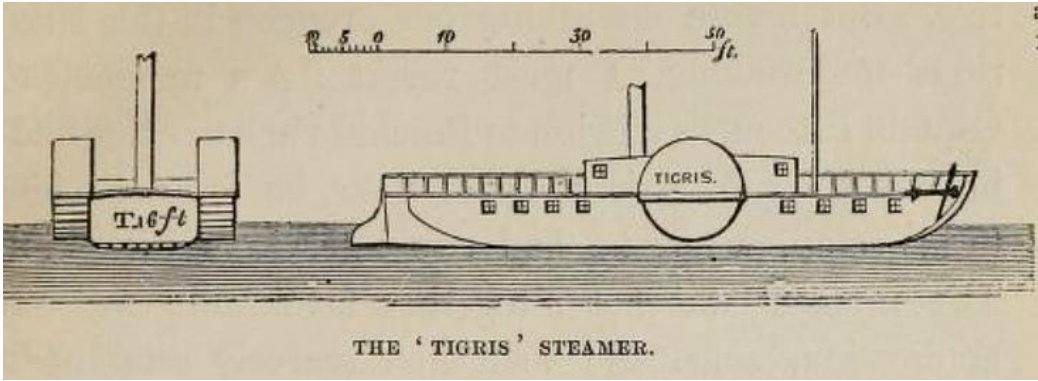
3.2. Malzemelerin Samandağ'dan Birecik'e taşınması

Birecik'in Mezopotamya'ya nehir yolu ile seyahat etmek için en önemli lokasyon olduğunu belirten Chesney, Birecik'te 16 tane büyük bot bulunduğunu, sayıları bazen 5000 deveden fazla olan kervanların buradan geçtiğini ifade etmektedir (Chesney, 1850: 47). O dönemde yaptığı incelemede Chesney, Birecik'te Fırat Nehri'nin yatağının olduğu yerin denizden yüksekliğini 628,5' feet (192 m), Asi Nehri'nin döküldüğü yere olan uzaklığını 140 mil, Birecik'ten Basra Körfezi'ne olan uzaklığı da 1117 mil olarak hesaplamıştır (Chesney, 1850: 47).

Fırat Nehri kenarında kuracakları istasyonun merkezi olarak Birecik'in 2.5 mil aşağısındaki bir noktayı seçen Chesney'in görevlendirdiği Lynch, kurulacak olan yerin nehirden 35-40 feet yüksekte olmasına dikkat etti. Keşif heyeti Fırat Nehri'nde kullanacakları iki gemiye "Euphrates" ve "Tigris" yani Fırat ve Dicle isimlerini verdiler.

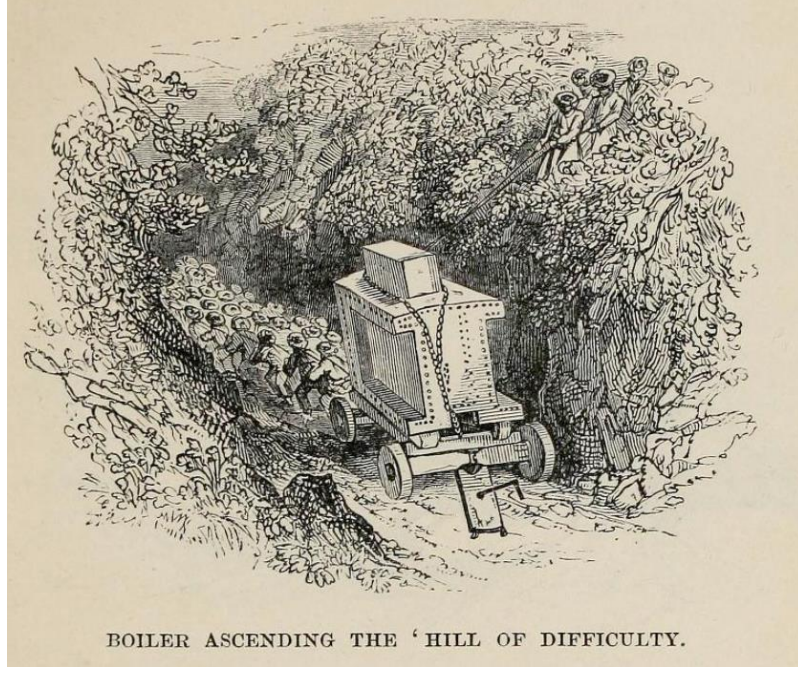


Resim 2: Euphrates (Fırat) Gemisinin çizimi (Chesney, 1868:207)



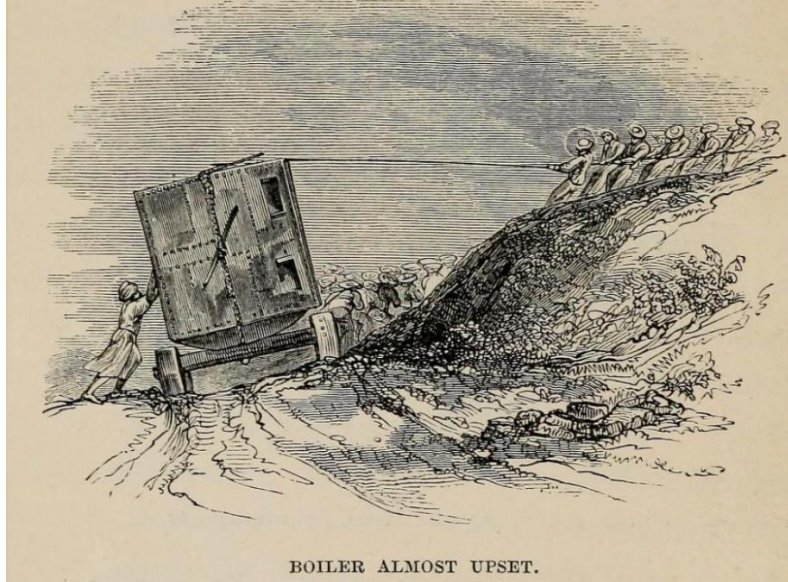
Resim 3: Tigris (Dicle) Gemisinin çizimi (Chesney, 1868: 185)

Keşif heyeti, ağır malzeme olan kazan, taban plakası vb. ürünleri taşıyacak olan çok sağlam tekerlekli kızaklar yaptı. Tigris gemisinin ana gövdesi 8 parçaya ayrılmıştı. Bu şekilde gemilerin parçalarını taşımak için 27 düzenek ile aynı zamanda cephaneyi de taşımak için 4 tane kapalı vagon yapıldı. Samandağ sahiline getirilen buhar kazanlarının dere ve tepelerden kızaklarla Birecik'e kadar götürülmesi için en meşakkatli olan tarafıydı. Bunun için hem ciddi bir insan gücü hem de birçok havyan ve arabanın tedarik edilmesi gerekiyordu. Her kızığı 40 çift öküz ile 100 insan çekiyordu. En ağırı 7 ton olan kazanları ve diğer ağır malzemeleri bu şekilde taşıdılar.

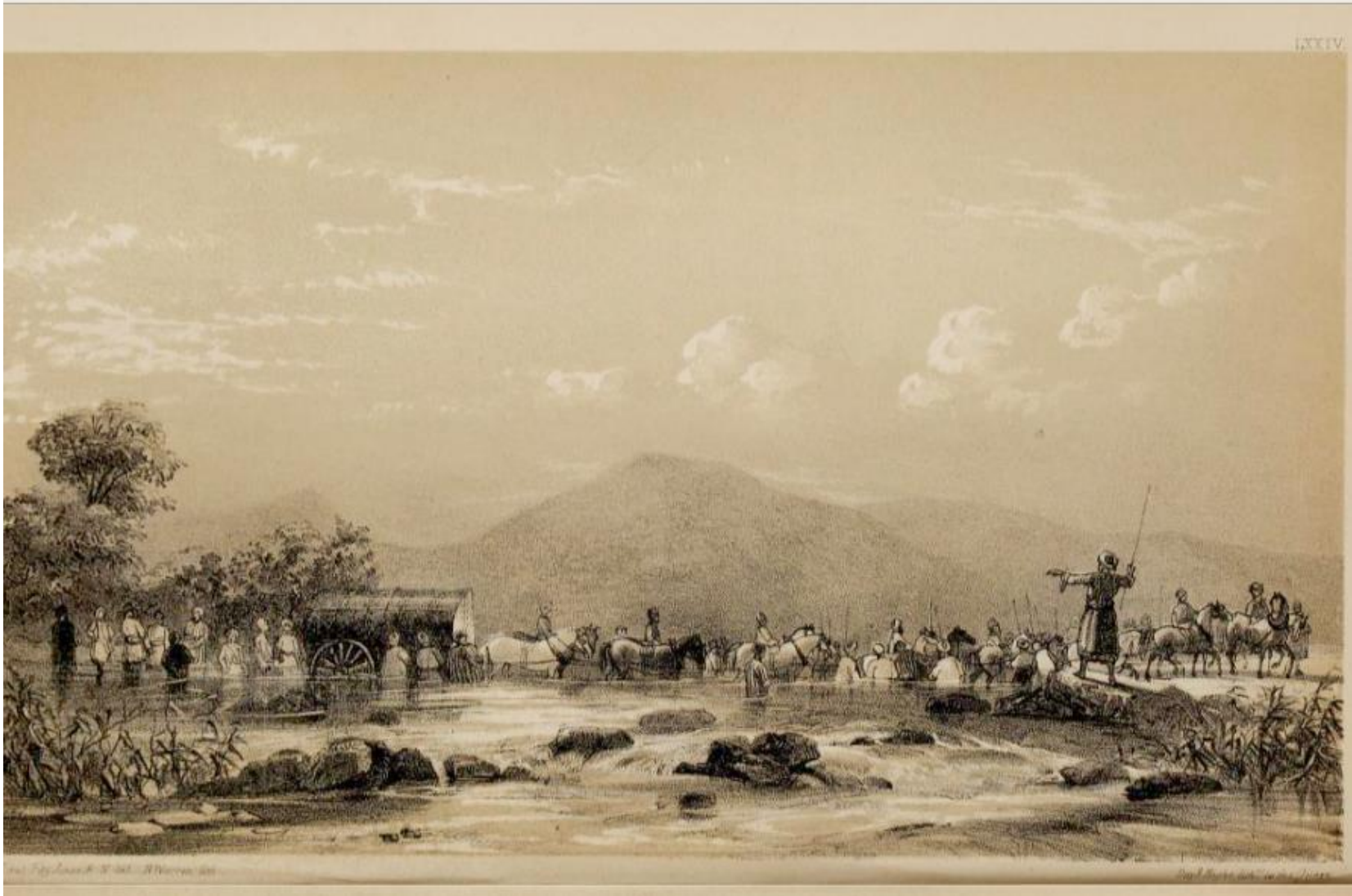


Resim 4: Malzemelerin Samandağ'dan Birecik'e taşınması Yeşilyazı mevki (Chesney, 1868: 192)

Tüm malzemeleri Samandağ'dan Birecik'e taşımak için toplamda 841 deve, 160 katır kiralandı (Chesney 1837: 417). Asıl ağır olan kazanları taşımak için ise öküzler kiralandı. Ancak bu konuda ekip ciddi anlamda sıkıntı yaşamış, özellikle ilk başlarda ekibe öküz verilmesi İbrahim Paşa tarafından engellemiştir. 12 Eylül 1835 tarihine kadar tüm malzemeler Samandağ'daki kamp yerinden Birecik'e taşınmış, ondan sonra gemilerin parçalarını birleştirme işlemleri yapılmıştır.



Resim 5: Malzemelerin Samandağ'dan Birecik'e taşınması (Chesney, 1868:197)



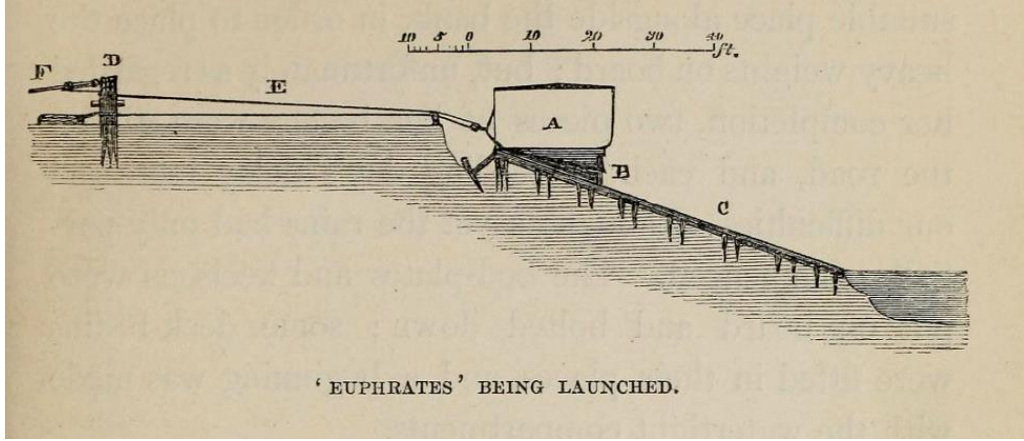
Resim 6: Malzemelerin Samandağ'dan Birecik'e taşınması- Karaçay geçişi (Samandağ-Antakya arası) (Chesney, 1868:196)



Resim 7: Samandağ'dan gönderilen malzemelerin Birecik'e varması (Chesney, 1868: 209)

3.3. Fırat Nehri'nde Keşif

Gemilerin omurgaları ile kış kısımları en son gelip monte edildikten sonra kaydıraklar ile gemiler 26 Eylül 1835 tarihinde Fırat Nehri'ne indirildi. Fırat Nehri kenarında yapılan limana Port William ismi verilmiş ve nehrin kıyı kenarından 25 feet daha yüksek bir yere yapılmıştı. Bundan dolayı da gemiciler gemileri kış, orta ve güverte kısmından tutacak şekilde bir düzenele, çok dikkatli bir şekilde nehre indirdiler.



Resim 8: Euphrates (Fırat) gemisinin Fırat Nehri'ne indirilişi (Chesney, 1868:204)

Daha sonra iki gemide çalışacak olan ekipleri ayarlayan Chesney, Euphrates gemisinin başına Yüzbaşı Estcourt'u, Tigris gemisinin başına ise Teğmen Lynch'i görevlendirdi (Chesney, 1868: 221). Euphrates gemisinde 41 kişi, Tigris gemisinde ise 36 kişi görev yapmaktaydı. Görevliler arasında, makineciler, askerler, aşçılar, mühendisler ve tercümanlar bulunmaktaydı. İki geminin de kazanları monte edildikten sonra 16 Mart 1836 tarihinde deneme için Fırat Nehri'ne açıldılar. Gemilere Osmanlı ve İngiliz bayrakları çekilmişti. Bircikliler nehirde yüzen demir gemileri seyretme fırsatı bulduktan sonra gemiler nehirden güneye doğru seyrüsefere başladılar ve saatte 13-14 nat hızla ilerliyorlardı (Chesney, 1868: 224).

Chesney, yerel insanların o zamanki şaşkınlıklarını şöyle tarif ediyor: *"Arapların daha önce gördüğü silahlarımız, imkânlarımız, hatta altınlarımız onların bize karşı inanmalarını sağlayamadı, ancak gemileri bu şekilde yüzdürmemiz onlardaki bize karşı olan inancı değiştirdi. Biz artık bize eşlik eden, silah ve teçhizatla donatılmış, onlara olağanüstü gizemli gelen çok güçlü bir araca sahiptik. Suyu yarararak, rüzgâra karşı hareket eden ve istediği yere çok rahat bir şekilde giden büyük bir makinenin insanların zihninde yarattığı etkinin farkındaydık. Nehirden aşağı indiğimizde artık kendimizi güvende hissediyorduk"* (Chesney, 1868: 226).

Fırat ve Dicle isimli gemiler monte edilip Fırat Nehri'nde kullanılmaya başlandıktan sonra civarda bulunan Arap kabilelerin vapurlara saldırı yapmaması için Sivas, Diyarbakır ve Rakka eyaletlerine yazılar yazıldı. Ancak bu yazılar saldırıları engelleyemedi. İki tekne Fırat Nehri ile buluştuktan ve yüzmeye başladıktan sonra en önemli sorunlardan bir tanesi oradaki kabilelerin saldırıları idi. Daha sonradan bu işi planlayan, aşiretleri İngilizlere karşı kışkırtan kişinin Fransız konsolosu Victor Fontanier olduğu anlaşıldı (Dorsey ve Grissom, 1949: 198).

3.4. Tigris gemisinin batması

Euphrates ve Tigris gemileri Salahyah'ı geçtikten sonra 21 Mayıs 1836 tarihinde saat 13.35'te hiç beklenmedik bir olay yaşanır. İki gemi de öğleden sonra Anna'ya ulaşmak üzere yola çıkar. Hareket saatinden sadece 20 dakika sonra, keşif heyeti daha önce hiç görmediği ölçüde şiddetli ve ani gelen bir yağmur bulutuna tutulur. Bu siyah bulutlara eşlik etmek üzere batı ile güneybatıdan gelen sarı toz bulutu, korkutucu bir hızla ilerlemekte ve Euphrates gemisinde bulunan Fitzjames o anları şöyle anlatmaktadır:

“Sağ tarafta gördüğümüz ani ve şiddetli rüzgârın bize ulaşacağını pek tahmin etmedik, ancak biz Is-Geria taşlık geçidinden geçerken ve bu bölgede taşların üzerindeki su seviyesinin sadece 3 feet olduğunu fark etmeden, ani ve şiddetli rüzgâr çok büyük bir hızla ve sanki siyah bir çamur bulutu gibi bize doğru geldi. Taşlık alan geçilir geçilmez Tigris ile burun buruna geldik. Tigris gemisi ile çarpışmamak ve büyük bir kazaya sebebiyet vermemek için pedallara yüklendik. O kadar şiddetli bir rüzgâr vardı ve havada o kadar kum tanesi uçuşuyordu ki birbirimizi zor görebiliyorduk. Gemimizin baş kısmı nehrin kenarına dokunur dokunmaz Chalewood ve birkaç tane eleman hemen sahile atladılar, çok büyük bir gayretle gemiyi bir yere bağladılar. Dalgalar nehrin kenarını 4 feet büyüklüğünde dövüyordu, gemi ancak tutunabilmişti, eğer fırtına biraz daha devam etseydi muhtemelen bizi de yerimizden edecekti. Bu arada Tigris'in sahilden ayrılıp toz bulutu içinde kaybolduğuna şahit olduk. Toz bulutu biraz geçtiğinde ise geminin baş kısmını sulara gömülmüş bir halde gördük ve gemi tam nehrin tabanına kadar gömüldüğünde gemi ters döndü ve omurga kısmı yukarıya çıktı.” (Chesney, 1868: 252).



Resim 9: Tigris (Dicle) gemisinin Fırat Nehri'nde batması (Chesney, 1868: 252)

Kıyıya doğru gitmeyi başaran ve kurtulan Charlewood, nehrin kıyısına vardığında geminin kış kısmının da battığını gördüğünü ifade ediyor. Batan gemiden sadece Charlewood, Thomson, Lynch, Eden ve yerel halktan gemide çalışmakta olan 9 kişi kurtuluyor geriye kalan 20 kişi ise hayatını kaybediyor (Chesney, 1868: 257). Kurtulan kişiler

Euphrates gemisine geçiyorlar. Tigris'i bulma çalışmaları sonuçsuz kalınca o bölgeden (Is- Geria) ayrılan ekip 25 Mayıs 1836 tarihinde El Kaim'i geçiyor, oradan da Rava ve Anna'ya varıyor.

3.5. Fırat Vadisi Keşif Heyetinin görevini tamamlanması

Chesney, Tigris gemisinden kurtulanları İngiltere'ye gönderdikten sonra aşağı kısımlara doğru seyrüsefere 31 Mayıs 1836 tarihinde başlıyor. Hadisa, Hut, Kutul Amare, Şehy el Şeyhuyn, Kurna güzergâhını takip ederek Şattul-Arap denilen yere varan ekip bu kısımdan sonra 5 saatlik bir seyahat yaparak Basra'ya ulaşıyor. Basra'ya ulaştıktan sonra bunu kutlamak için atış yapıyor (Chesney, 1868: 293). Bu arada Fırat'tan seyrüsefer yaparak gelen ekibi o dönemde Basra Körfezi'nde bulunan Türk Amiral ile Fransız Konsolosu M. Fontainer başta olmak üzere teknelerde, gemilerde bulunan denizciler tebrik ediyorlar. Hatta o dönemde Basra'da yaşayan halktan da birçok kişi onları görmeye geliyorlar.

Chesney de 17 Temmuz 1836 tarihinde yazmış olduğu mektubunda Fırat Nehri'nin gemiyle seyahat etmek için uygun olduğunu, kendisinin Samsat'tan Basra körfezine kadar yaklaşık 1200 mil seyahat ettiğini ve sadece iki yerde zorlukla karşılaştığını ifade etmektedir (Andrew 1857: 38).

Chesney keşif görevini tamamlayıp 8 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere'ye döndü. Chesney, sahada yaptığı çalışmalar neticesinde Samandağ'dan Birecik'e kadar bir demir yolu hattı daha sonra da Fırat Nehri üzerinden Basra'ya kadar gemiler ile taşımacılık yapılmasını teklif etti. Ayrıca Yapılan keşif neticesinde;

- 1- Fırat Nehri'nin Birecik'ten Korna'ya kadar vapurla ulaşım için elverişli olduğu anlaşıldı,
- 2- Dicle Nehri'nin Korna ve Bağdat arasında 5 feetten yüksek su seviyesinde seyahat edebilen gemiler için yıl boyu uygun olduğu anlaşıldı.
- 3- Akdeniz'den Fırat Vadisi bağlantısıyla Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a ulaşan yolun İngiltere ile Hindistan arasında en kısa güzergâh olduğu tespit edildi,
- 4- Fırat Vadisi güzergâhının ticaret açısından çok elverişli ve zengin bir potansiyele sahip olduğu tespit edildi (Andrew 1857b: 43).

Chesney, 1838 yılının ağustos ayında İngiltere'ye geri döndüğünde, onun en büyük destekçisi olan Kral IV. William ölmüş ve Parlamentoda ona destek veren birçok siyasetçi de artık yoktu. Bundan dolayı Chesney 1831 yılında geldiğinde gördüğü ilgi ve alakayı göremedi (Dorsey ve Grissom, 1949: 200). Chesney daha sonra Hong Kong'a görevlendirilmiş ve Fırat Vadisi Demir yolu projesi ile ilgili notlarını ancak 1850 yılında kitaplaştırılabilmıştır. 1850'li yılların ortalarından itibaren Fırat Nehri'nden taşımacılık fikrinden tamamen vazgeçilmiş, proje Samandağ-Antakya-Halep-Caber Kalesi-Basra demir yolu hattına dönmüştür.

4. Fırat Vadisi Demir yolu hattı projesinin fizibilitesi

Fırat Vadisi Demir yolu keşif heyetinde mühendis olarak çalışan John Macneill bir gün içerisinde Antakya ve Süveydiye arasında 1453 yük hayvanının mal taşıdığını belirtmekte ve ortalama olarak Cisir Hadid'ten günlük 1200 yük hayvanının Halep ve Kilis tarafından Antakya'ya geçtiğini belirtmektedir. 1855 yılında Halep üzerinden Antakya'ya oradan da deniz yoluyla yapılan ithalatın 1.214.059 Sterlin ve ihracatın 1.254.130 Sterlin olduğunu

belirten Macneill, İskenderun ile Halep arasındaki bir deve yükünün 4-6 Sterline taşındığını ifade ederek, demir yolu hattının yapılması halinde taşıma maliyetinin çok düşeceğini belirtmektedir (Andrew, 1857a: 17).

Komisyonca bir rapor veren projenin yapım işlerinden sorumlu olan inşaat mühendisi Sir John Macneill hazırlamış olduğu raporunda (Andrew, 1857a: 35-49) Samandağ ve Halep arasındaki hattı 7 bölüme ayırmakta ve bu bölümleri şu şekilde sıralamaktadır (Andrew, 1857a: 36):

1. Samandağ ile Antakya Arası	20 mil
2. Antakya- Sansarin arası	30 mil
3. Sansarin- Dara arası	7 mil
4. Dara- Terrib arası	8 mil
5. Terrib-Chan Tuman arası	13 mil
6. Chan Tuman- Halep	12 mil
7. Halep- Fırat arası	60 mil
Toplam	150 mil

Her bölüm ile ilgili detaylı bilgiler veren Macneill hangi noktada köprü, hangi noktada tünel yapılması gerektiğini çok detaylı bir şekilde verdikten sonra her bölümde yapılacak olan işleri kalem kalem sıralayıp aynı zamanda maliyetlerini de vermektedir.

Her bölüm için hesaplanan maliyeti ise şöyle belirtmektedir. (Sterlin)

1. Samandağ- Antakya arası	296.675
2. Antakya-Sansarin	140.800
3. Sansarin-Dara	89.276
4. Dara-Terrib	88.559
5. Terrib-Chan Tuman	102.727
6. Chan Tuman-Halep	106.163
7. Halep-Fırat	300.000
Toplam	£1.097.750

Macneill, Samandağ ile Antakya ve oradan da Terrib'e kadar olan bölümün yapım için en uzun süreyi alacağını, özellikle Samandağ ve Antakya arasındaki çalışmalarda yerel insanların çalıştırılmasının işi hızlandıracağını, buradan alınacak olan işçilerin 2-3 ay içinde işin yapımı konusunda uzmanlaşacağını ve tahmini olarak Samandağ ile Halep arasındaki işlerin dört yılda tamamlanabileceğini iddia etmektedir (Andrew, 1857a: 44).

Samandağ ve Basra arasında demir yolu yapmak üzere şirket kuran William Patrick Andrew'e göre yaklaşık 800 mil uzunluğunda olacak olan ve Akdeniz ile Basra Körfezi'ni birbirine bağlayacak olan bir demir yolu hattı doğu ile batıyı birbirine bağlayacak çok önemli bir hat olacaktır (Andrew 1857a: x). Bu hattın açılması aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun o bölge üzerinde daha etkili bir şekilde hakimiyet kurmasına vesile olacak, bereketli olan Mezopotamya ovasında yetişen ürünlerin yabancı ülkelere satışı kolaylaşacak ve bundan dolayı da Osmanlı İmparatorluğu ciddi gelir elde edecektir.

22 Haziran 1857 tarihinde Başbakan Viscount Palmerston ile görüşen Euphrates Valley Railway şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı ve General Chesney'in de içinde olduğu geniş bir grup, Başbakan'a Süveyş hattı ile Fırat Vadisi Demir yolu hattının karşılaştırmalı maliyetlerini sunmuşlar ve Fırat Vadisi Demir yolu hattının daha uygun olduğunu belirtmişlerdir (Andrew, 1882: 70).

Andrew, Süveyş Kanalı ile Fırat Vadisi Demir yolu hattının karşılaştırmalı mesafe ve maliyet analizlerinin devlette birçok belgeye ulaşma yetkisine sahip olan birisi tarafından hazırlandığını ve o dönem İngiltere'nin Hindistan bakanı olan Stafford Northcote'ye 1867 takdim edildiğini belirtmektedir (Andrew, 1882: 70).

Hazırlanan tablolar şu şekildedir:

Tablo 1: İngiltere ve Hindistan arasında gemi taşımacılığı için karşılaştırmalı Süveyş ve Fırat rotaları

Detaylar	Toplam (Pound)	
	Süveyş Güzergâhı	Fırat Vadisi Güzergâhı
Akdeniz'de iki geminin hizmet vermesi	380.356	380.356
Üç tane ditto (Fırat Vadisi için sadece 2 tane)	586.429	390.953
İki tane 2000 litrelik kayık	4.000	4.000
12 tane bot 150 litrelik	1.800	1.800
Toplam (Pound)	1.007.034	800.075
Not: Bu tablolar, devlette birçok belgeye ulaşma yetkisine sahip olan birisi tarafından hazırlanmış ve o dönem İngiltere'nin Hindistan bakanı olan Stafford Northcote'ye 1867 yılında William Patrick Andrew tarafından takdim edilmiştir.		

Kaynak: Andrew, 1882:70

Tablo 2: İngiltere ve Hindistan arasında bir gemi işletmek için yapılacak yıllık harcamalar açısından Ümit Burnu, Süveyş ve Fırat rotaları karşılaştırması

AYRINTILAR	Ümit Burnu	Süveyş	Fırat
	(Pound)		
Kadın, Erkek ve çocuk çıkış bedeli	87.475		
Eve dönüş bedeli	227.156		
Gemi çalışanlarının çıkış bedeli	33.559		
Gemi çalışanlarının eve dönüş bedeli	35.600		
Sağlık malzemeleri	5.821		
Konaklama	10.367	12.510	12.510
Amortisman		46.406	37.023
Ücretler		43.893	35.114
Kömür		62.820	45.000
Askeri harcamalar		9.225	7.995
Yemek harcamaları		30.621	26.539
Botlar için yapılacak harcamalar		3.539	3.539
Yapılacak harcamanın 25 yıl geri dönüşün yıllık maliyeti		34.195	27.167
Yapılan harcamanın %5 faiz maliyeti		22.228	17.660
Gemi, kayak ve botların sigorta bedeli		15.172	12.123
Fırat vadisi ve Süveyş geçiş maliyeti		25.575	34.646
Yönetim maliyeti		10.000	10.000
Toplam	399.978	316.184	269.316
Kişi başı maliyet	23.19	18.5	15.10
Süveyş'in Ümit Burnu'na göre kişi başı maliyet bazında avantaj farkı		4.16	
Fırat Vadisi'nin Süveyş kanalına göre kişi başı maliyet bazında avantaj farkı			2.14

Kaynak: Andrew, 1882: 71

Tablo 3: Fırat Vadisi Demir yolu hattındaki beklenen tahmini yıllık ortalama yolcu ve yük miktarı

YOLCU			
Güzergâh	Yolcu sayısı	Tahmini getiri (£)	
Basra-Akdeniz arasında ve Hindistan'dan Basra Körfezine gidiş geliş. 850 mil	Her yöne yıllık 10.000 kişi	212.500	
Bağdat- Akdeniz arasında. 550 mil	Her yöne yıllık 4.000 kişi, her yöne 37.500 hacı her yıl	36.666 85.937	
Halep- Akdeniz arası. 90 mil	4.000 kişi her yöne	6.000	
Basra- Halep arası. 200 mil	50.000 kişi her yöne	41.665	
Asker nakli	Her yıl 17.323- kişi başı 2 (£)	34.646	
Toplam			417.415(£)
ÜRÜNLER			
Basra-Akdeniz arası	15.000 ton	159.375	
Bağdat- Akdeniz arası	25.000 ton	172.287	
Halep-Akdeniz arası	105.000 ton	118.125	
Bağdat-Halep arası	80.000	80.000	
Mektup taşımacılığı	-	-	
TOPLAM			529.787
Genel Toplam			947.202(£)
%50 Gider			473.601
Net Kâr			473.601(£)

Kaynak: Andrew, 1882: 72

Andrew, hattın Samandağ'dan yapılması halinde yapım ile ilgili kolaylıkları şu şekilde sıralamaktadır:

- 1- "Büyük düzlüklerden dolayı hattın yapılması çok rahat olacaktır.
- 2- Hemen yakında bulunan ve Fırat Vadisi keşif heyeti tarafından kullanılan Maraş ilindeki demir maden yataklarından dolayı, hattın yapılması çok kolay olacak, Samandağ Limanı ve İskenderun yakınlarında bulunan ormanlardan dolayı, traverslerin yapımı, inşaat için gerekli olan kereste ihtiyacı çok rahat karşılanacaktır.
- 3- Samandağ ve Halep arasındaki hat çok uzun olmadığı gibi yapılması da zor olan bir hat değildir. Öncelikle bu hattın yapılması ile o bölgedeki ticaretin merkezi olan Halep şehri ile Akdeniz arasındaki bağlantı sağlanacaktır.

- 4- Akdeniz ve Halep arasındaki bağlantıdan sonra Fırat Nehri boyunca veya Dicle düzlüklerinden Basra Körfezi'ne bağlantı sağlanacaktır.
- 5- Çok geçmiş tarihlerde Çin, Hindistan, İran, Ermenistan, Arabistan ile Avrupa arasında önemli bir güzergâh olan ancak Rusya'nın politikaları çerçevesinde önemini kaybeden bu rota çok kolay bir şekilde eski önemine kavuşacaktır. Büyük Britanya'nın Orta Asya, Çin ile ticareti şu an pahalı bir rota olan Volga Hazar Denizi üzerinden yapılmakta olup, söz konusu Fırat Vadisi Demir yolu hattı tamamlandığında ticaret direkt bağlantı sağlayan eski tarihi rotaya dönecektir." (1857b: 170)

5. Fırat Vadisi Demir yolu Projesi için şirket kurulması

Samandağ- Basra arasındaki demir yolu hattını yapmak üzere Fırat Vadisi Demir yolu Şirketi (The Euphrates Valley Railway Company Limited) ismiyle 4 Temmuz 1856 yılında 1 milyon Sterlin sermaye ile bir şirket kurulmuştur (Andrew, 1857b: 175). Şirketin kuruluşunda, Fırat Vadisi keşif heyetinde görev alan Chesney Rawdon, John Machneill, Yarbey Henderson, Thomas Williams, Yüzbaşı Lynch olmak üzere birçok kişi görev almıştır. Şirketin genel müdürü Doğu Hindistan Şirketi'nin de genel müdürlüğü görevini yapan William Patrick Andrew, sorumlu mühendisi Samandağ- Halep arasındaki hattın çok detaylı fizibilitesini çıkaran John Machneill, şirketin danışman teknik elemanı ise Rawdon Chesney olmuştur.

Şirket Osmanlı İmparatorluğu'ndan gerekli izinleri alabilmek için İstanbul'da ofis açtı. Projeyi aynı zamanda Lord Palmerston ile İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Stratford de Redcliffe ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Londra büyükelçisi destekliyordu.

6. Fırat Vadisi Demir yolu Projesi için Osmanlı İmparatorluğu ile sözleşme imzalanması

1856 yılında Kırım savaşıyla Rusya ile olan ilişkiler gerilince Samandağ-Basra hattının yapımı bir daha gündeme geldi. Bu tarihten itibaren aslında bir anlamda Süveyş ile Fırat arasında bir yarış başladı. 50'lerden itibaren artık, Fırat nehrinin ulaşım için kullanılamayacağı, Samandağ-Basra hattının tamamen demir yolu olarak planlanması gerektiği kabul ediliyordu (Stanley, 1885: 423). Özellikle İngiltere ile kolonisi Hindistan arasında daha kısa bir ulaşım hattının kurulması gerektiği, bu dönemde Hindistan'da İngilizlere karşı meydana gelen isyanlar da değerlendirildiğinde artık kaçınılmaz olmuştu (Giuntini, 2024:10). Bu dönemde artık hattın yapılmasının siyasi olarak zorunlu olduğu, ekonomik şartlara çok bakmadan hattın yapılması gerektiği kanaati hasıl olmuştu.

Samandağ- Basra hattına demir yolu yapmayı Osmanlı Sultanı'na kabul ettirmek için yola çıkan ekipten John Macneill ve Robert Macneill 16 Eylül 1856 tarihinde Veziriazam Ali Paşa tarafından kabul edildiler. Daha sonra ekiple beraber Doğu Akdeniz kıyılarına hareket eden Chesney ve ekibi orada daha önce de onlara yardımcı olan John Berker'in oğlu ve Süveydiye Konsolosu Mr. Edward B. Barker tarafından çok sıcak karşılandı (Stanley, 1885: 435). 9 Ekimde Süveydiye'den Antakya'ya giden Chesney ve ekibi garip bir olayla karşılaşırlar. Antakya'da oldukları anda bir Arap şeyhi ile etrafındaki beş kişiden oluşan atlı bir ekip onları çembere alırlar, ancak daha sonra ekibin başındaki şeyh, "Baba Chesney'in geldiğini duyduklarını onu ve adamlarını korumak için geldiklerini belirtirler. Chesney'in 20 sene önce bahsettiği projenin bölge için çok ciddi bir ekonomik değişiklik yaratacağını anladıklarını belirttiler."

(Stanley, 1885: 437). Chesney daha sonra Osmanlı Sultanı'ndan ferman almak için İstanbul'a gider ve ciddi bir lobi çalışması neticesinde Sultan en sonunda 19 Ocak 1857 tarihinde izin verir (Stanley, 1885: 442).

Fırat Vadisi Demir yolu sözleşmesi 19.01.1857 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu'nu temsilen Hariciye, Ticaret ve Maliye bakanları ile Sind Demiryolları'nın yönetim kurulu başkanını temsilen Francis Rawdon Chesney arasında imzalanmıştır. Sözleşme toplam 16 sayfa ve 30 maddeden oluşmaktadır (BOA: A.)DVN.MKL./1-4.)

Sözleşmedeki hususlar kısaca şöyledir:

Madde 1: Devlet-i Aliyye'yi Osmaniye'nin müsaadesiyle Fırat Vadisi Demir yolu şirketi namı ile kurulan şirket iş bu sözleşmenin maddelerine ve Osmanlı Devleti'nin genel kanunlarına bağlı bir şekilde hareket edecektir.

Madde 2: Sözleşmeye göre demir yolu hattı Süveydiye'den (Samandağ) başlayacak ve Fırat Nehri kenarındaki Caber Kalesi veya Fumsa'ya oradan da Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne kadar devam edecektir. Süveydiye ile Caber kalesi arasındaki hattın yaklaşık maliyeti 1.400.000 pound olup, bu hat 99 yıllığına %6 getiri şartı ile şirkete verilmiştir.

Madde 3: Eğer yapım maliyeti 1.400.000'den aşağı olursa yine de Osmanlı İmparatorluğu'na verilecek olan temettü %6'dan yani 84.000 Sterlin 'den aşağı olmayacaktır. Demir yolu'nun yapımı kısım kısım hizmete açılacağı için her kısım için %6'ya tekabül eden temettü Osmanlı İmparatorluğu'na verilecektir. Hem şirket tarafından hem de Osmanlı İmparatorluğu'nca görevlendirilecek iki memurca muhasebe kayıtları tutulacaktır.

Madde 4: İngiliz Şirketi yolun toplam maliyeti olan 1.400.000 Sterlin'in %2'si oranındaki kefalet bedelini yani 28.000 Sterlini Osmanlı İmparatorluğu'nun Londra Sefaretine teslim edecektir.

Madde 5: Birinci kısım için bir sene hazırlık ve beş sene de inşaat süresi kararlaştırılmıştır. Hazırlık dönemi olan bir seneden sonra inşaata başlanmaz ise kefalet akçesi Osmanlı İmparatorluğu'na kalacaktır. İnşaata başlanıp süresinde tamamlanmaz ise yapılan tüm imalatlar Osmanlı İmparatorluğu'na meccanen kalacaktır.

Madde 6: İngiliz Şirketi hattın her tarafından 40 mil araziye ihtiyaç duyulan ara yollar için kullanma hakkına sahip olacaktır.

Madde 7: Demir yolu'nun geçeceği hat bedelsiz bir şekilde İngiliz şirketine verilecektir. Hat üzerindeki özel mülkler Devlet-i Ali tarafından kamulaştırılıp şirkete verilecektir.

Madde 8: Şirket, aynı zamanda yolun her iki tarafındaki 30 mil içerisinde bulunan tüm ormanlardan, taş ocaklarından demir yolu'nun yapımı için istifade etme hakkına sahip olacaktır.

Madde 9: Şirket yapıma başlamadan önce yapacağı hattın haritalarını, geçiş güzergâhlarını Osmanlı İmparatorluğu'na onaylattıracaktır.

Madde 10: Şirket bu sözleşmenin imzalanmasından sonra altı ay içinde kendi ekiplerini oluşturacak, çalıştıracığı memur ve mühendisleri belirleyecek, ancak bunlar Osmanlı hukukuna tabi olacaklardır.

Madde 11: Şirket, hattın teknik ve idari şartnamelerini en geç bir sene içinde Osmanlı İdaresi'nin onayına sunacaktır.

Madde 12: Şirket, hattın yapımının bitmesinden bir sene önce, hattın işletilmesi ile ilgili kurallar için Devlet'i Ali'den izin alacaktır.

Madde 13: Demir yolu iki hat şeklinde planlanacak, ama ilkin bir hat açılacaktır, lüzum görüldüğünde ikinci hat açılacaktır.

Madde 14: Şirket, aynı zamanda güzergâh boyunca telgraf hattı da döşeyecektir, bu hat sadece demir yolu yapımı maksadıyla kullanılacak, telgraf hattının umumi olarak kullanılması için Osmanlı İdaresinden izin alınacaktır.

Madde 15: Osmanlı İmparatorluğu, yapılan işlere nezaret etmek üzere iki memur görevlendirecek bunların maaşlarını kendisi ödeyecektir.

Madde 16: Şirket, yapım esnasında Avrupa'da demiryolları ile ilgili yeni bir teknik keşfedilirse onu bu hatta da icra edecektir.

Madde 17: Şirket demir yolunun yapımı için lazım gelen ürünleri ithal edeceğinden; Devlet-i Ali gümrük memurlarını görevlendirecek, memurlara kalacak yer konusunda şirket yardımcı olacaktır.

Madde 18: Demir yolu'nun inşası için Osmanlı İdaresi'ndeki yerlerden getirilecek olan eşya ve malzemeden gümrük rüsumu alınmayacaktır.

Madde 19: Demir yolu güzergâhı üzerinde bulunan bina ve müstemilatla dokunmak veya onları yok etmek konusunda şirket dikkatli davranacak, izinsiz bu yerleri yıkmayacaktır.

Madde 20: Demir yolu, halkın kullandığı yoldan veya su akıntısının olduğu yerden geçtiği takdirde, alt geçit veya kemer yapılarak çözüm üretilecektir.

Madde 21: Devlet-i Aliyye'nin izni olmadıkça demir yolu hattı bu sözleşmede belirtilen güzergâhtan başka bir yerden geçmeyecektir.

Madde 22: Devlet-i Aliyye'nin resmi evrakları demiryolları ile şirket tarafından meccanen nakil edilecek, Devlet-i Aliyye telgrafı da resmi haberleşmeler için meccanen kullanacaktır. Umumen alınacak tahsilat ücretleri ise bir komisyon marifetiyle belirlenecektir.

Madde 23: Şirket, demir yolu ve müstemilatının inşası için gerekli sermayeyi tedarik etmeyi taahhüt eder.

Madde 24: Demir yolu ve müstemilatı için yapılan harcamaların tüm kayıtları tutulacak ve Devlet-i Aliyye'ye verilecektir.

Madde 25: Devlet-i Aliyye ile Şirket arasında meydana gelecek ihtilafları çözmek için her iki taraftan yetkililerin olduğu bir komisyon oluşturulacak, bu komisyonun verdiği kararlar kesin olacak, başka bir hakem veya vasıtaya müracaat olunmayacaktır.

Madde 26: Demir yolu hem inşa edilirken hem de işletildiği zamanlarda gerekli muhafazayı Devlet-i Aliyye yapacaktır.

Madde 27: İmtiyaz süresinin bitiminde, demir yolu hattı, binaları ve müstemilatı Osmanlı İmparatorluğu'na geçecektir. Ancak, demir yolu taşımacılığında eşya niteliği taşıyan yolcu ve hayvan arabaları, bunları çeken vagon arabaları, demir yolunun tamir ve bakımı için gerekli olan araçlar için komisyon marifetiyle bir bedel tespit edilecek, o bedel üzerinden Osmanlı İmparatorluğu'na verilecektir. Komisyon'un lüzum görmediği eşyaları Devlet-i Aliyye kabul etmemekte serbesttir.

Madde 28: Demir yolu Caber'e kadar ikmal olmadan evvel ve sonra Devlet-i Aliyyeye Fırat Nehri'nde vapur işletebilir veya vapur işletmek için bir şirket ile anlaşabilir. Denizde veya nehirde nerede bayrak çekilecekse orada Osmanlı sancağı olacaktır.

Madde 29: Demir yolunun başlangıç noktası olan Asi Nehri'nin Akdeniz'e döküldüğü yerin 2 mil sol tarafında bir liman yapılacak olduğundan bunun için ayrıca Devlet-i Aliyyeye'den izin alınmayacaktır.

Madde 30: Şirket bu sözleşme mucibince ruhsat verilmiş olan demir yolu ve müstemilatını yapmayı taahhüt eder. Bu sözleşme, Meclisi Ali Tanzimat'ta ve Meclisi Hassı Vükela' da görüşülüp tetkik edildikten sonra padişah hazretlerine sunulmuş, irade-i seniyye de yapılması konusunda karar kılınca iki nüsha olarak taraflarca imzalanmıştır.

7. Fırat Demir yolu Şirketi (Euphrates Valley Railway Company) ile yapılan Sözleşmenin feshi

Samandağ-Basra arasında demir yolu yapmak üzere sözleşme imzalandıktan sonra Euphrates Valley Railway Company sözleşmedeki edimi olan %2 teminat bedelini ödeyemediği için şirketin yönetim kurulu başkanı Andrew Patrick William 28 Mart 1857 tarihinde o dönemdeki Osmanlı İmparatorluğu'nun Londra Büyükelçisi olan Musurus Paşa'ya bir mektup yazarak, para piyasalarında sıkıntı olduğunu, şirketin taahhüt ettiği parayı toplayamadığını, bundan dolayı da sözleşmede taahhüt edilen sürede parayı ödeyemeyeceklerini ve sürenin 3 ay uzatılmasını talep etmektedir (BOA: HR.SFR.3/32.22.01). Projenin Osmanlı için önemine değindikten sonra bu konu ile ilgili Viscount Stratford de Redcliffe'de bilgi verdiğini ve onun da Osmanlı Makamları ile irtibata geçeceğini belirtmektedir. 27 Nisan 1857 tarihinde Osmanlı'nın Londra Büyükelçiliğinden sürenin 28 Mart 1857 tarihinden 3 ay uzatıldığı ile ilgili cevap gönderilir. Andrew 27 Haziran 1857 tarihinde gönderdiği başka bir mektupta, sürenin 28 Haziran 1857 tarihinde biteceğini ancak halen gerekli nakdi toplayamadıklarını, para piyasasının düzelmediğini belirterek Londra Sefiri Musurus Paşa'dan sürenin uzatılması konusunda yardım ister. Daha sonra 30 Haziran 1857 tarihinde dönemin başbakanı Palmerston'a mektup yazan Andrew projenin öneminden 24 farklı başlıktan bahsederek, gerekli maddi desteği sağlamasını talep eder. 3 Eylül 1857 tarihinde Andrew'e bir mektup yazan İstanbul İngiliz Sefiri, Osmanlı İmparatorluğu'nun Dış İşleri Bakanı Ali Paşa'nın, piyasa koşullarının kötü olmasından dolayı şirkete 27 Haziran'dan başlamak üzere 6 ay daha süre verildiğini belirtir (BOA: HR.SFR.3/32.22.14). Andrew 8 Eylül 1857 tarihli yazı ile bunu Londra Sefiri Musurus Paşa'ya bildirir. Ancak durumlar yine değişmez ve 23 Aralık 1857 tarihinde Musurus Paşa'ya bir daha mektup yazan Andrew, ekonomik durumların değişmediğini ve süre uzatımı ister (BOA: HR.SFR.3/32.22.18). 10 Mayıs 1858 tarihinde Andrew'e bir mektup gönderen ve demir yolu hattının teknik işlerinden sorumlu mühendisi olan John Machneill, Samandağ-Halep arasındaki yapım masrafinin 1.000.000 Sterlin olacağını belirtir (BOA:

HR.SFR.3/32.22.19). Bu talepten bir gün sonra 11 Mayıs 1858 tarihinde Musurus Paşa'ya bir mektup yazan Andrew, durumların daha da kötüleştiğini, hatta "Asia Minor Central Railway" projesinin gündeme geldiğini, bu projenin daha avantajlı görüldüğünü bundan dolayı Fırat Vadisi Demir yolu projesine yatırımcı bulmakta zorlandıklarını ifade ederek bunun için hem ek süre ister hem de şartların daha kolaylaştırılmasını ve sözleşmede zeyilname yapılmasını talep eder. 30 Mart 1859 tarihinde Musurus Paşa, Euphrates Valley Company şirketine sözleşmenin lağvedildiğini belirten yazıyı gönderir (BOA: HR.SFR.3/32.22.). Böylece, Osmanlı İmparatorluğu ile Euphrates Valley Company arasında 19 Ocak 1857 tarihinde akdedilen ve konusu Süveydiye (Samandağ)-Basra arasına demir yolu hattı yapmak olan sözleşme feshedilir.

8. Osmanlı arşiv belgelerinde Fırat Vadisi Demir Yolu Projesi ile ilgili belgeler

Samandağ-Basra arasında bir demir yolu hattı yapılması ile ilgili dijitale aktarılan Osmanlı Arşiv belgeleri tarandığında toplam 72 belge bulunmuştur. Osmanlı Arşiv belgeleri incelendiğinde Fırat Demir yolu hattı ile ilgili ilk arşiv belgesinin Rawdon Chesney'in Fırat Vadisi'nde keşif yapmak için getirdiği gemiler ile ilgili 16.04.1836 tarihli belge olduğu (BOA: H-29-12-1251/1171-46349) görülmektedir. Daha sonra 27.09.1856 tarihinde demir yolu hattı yapılacak olan güzergâhtaki arazilerin tahsisi (BOA: A.}MKT.UM./254-80), 14.10.1856 tarihinde güzergâhın geçeceği yerlerden kimseye arazi verilmemesi ile ilgili (BOA: A.}MKT.MHM./99-35) belge tanzim edildiği anlaşılmaktadır. Arşiv belgelerinden beş tanesi Samandağ-Basra arasındaki demir yolu hattını yapmak üzere 19.01.1857 tarihinde imzalanan sözleşmeyi içermektedir (BOA:A.}DVN.MKL./74-6, HR.SFR.3./31-14, (A.}DVN.MKL./74-5, A.}DVN.NMH./8-25, A.}DVN.MKL./1-4). Osmanlı İmparatorluğu 19.01.1857 tarihinde yapım için gerekli inşaat ruhsatını vermiş (BOA: A.}DVN.NMH./8-24), sözleşmenin gereği olarak taahhütlerini zamanında yerine getiremeyen İngilizler süre uzatımı talebinde bulunmuşlar (BOA: HR.SFR.3/65-25), bununla ilgili birçok yazışma (BOA: HR.SFR.3/32-22) yapılmış, süre uzatımı verildiği halde İngilizler edimlerini yerine getirmediikleri için sözleşme 30.03.1859 tarihinde feshedilmiştir (BOA: HR.SFR.3/43-27).

Daha sonra Asi Nehri'nin denize döküldüğü yere bir liman ve Samandağ-Caber Kalesi arasında bir demir yolu yapılması ile ilgili Osmanlı Devleti ve Mösyo Stanford arasında 22.12.1863 tarihinde bir sözleşme imzalanmış (BOA: İ.MVL./520-23375) bu sözleşme de 26.09.1864 tarihinde revize edilerek Samandağ-Caber Kalesi hattının toplam maliyeti 1.650.000 Sterlin ve Osmanlı İmparatorluğu'nun hat üzerinden geliri %8 olacak şekilde yeniden düzenlenmiş (BOA: İ.MVL./520-23375-17), ancak bu sözleşmenin de gereği yapılamamıştır.

08.07.1881 tarihinde İskenderun-Halep hattı için Mösyo Sola, Süveydiye-Halep-Bağdat hattı için Serkez Bey imtiyaz talebinde bulunmuşlar ancak bu talepler Devlet-i Aliyye'ye tarafından kabul edilmemiş (BOA: Y.PRK.TNF./1-21), Süveydiye-Antakya arasında bir demir yolu hattı ile Süveydiye'de bir liman inşaatı temyiz hakkı 21.07.1882 tarihinde Antakyalı Halefzade Vahid Efendi ile Antakya'da mukim Mösyo Tözil'e verilmiştir (BOA: İ.MMS/73-3343-01). Samandağ'da liman yapılması ve Samandağ-Antakya arasında demir yolu yapılması ile ilgili sözleşme 17.12.1882 tarihinde imzalanmış (BOA: İ.MMS/73-3343-05-02, Y.A.RES/18-23.), ancak bu sözleşme kapsamındaki edimler yerine getirilememiştir.

Daha sonra Londra'da bulunan Mösyö Granvil Frederik Rişar Farkah 13.02.1888 tarihinde Süveydiye'den başlayarak Halep, Birecik ve Urfa'dan geçerek Mardin'e kadar uzanacak demir yolu inşası imtiyazı talebinde bulunmuş (BOA: MV./ 28-53), bununla ilgili Seraskerlik'e (Genel Kurmay Başkanlığı) görüş sorulmuş (BOA: MV/ 25-61), Seraskerlik'ten gelen cevapta yapılacak olan hattın müstahkem yapılması ve denizle bağlantılı olması gerektiği bildirilmiştir (BOA: MV./30-17).

18.02.1891 tarihinde Mühendis Mösyö Eysel'in Süveydiye'den Diyarbakır'a ve Akka'dan Şam'a demir yolu yapılması talebine olumsuz cevap verilmiştir (BOA: MV/62-70). 25.07.1892 tarihinde bu sefer Süveydiye-Fırat arasındaki demir yolu hattı için Osmanlı Devleti ile M.M. Andrew, Herman Bamberg, Marquis de Beaumont ve Walpole M.P. adına mezkûr M.M. Andrew'in oğlu Edward Lebey arasında sözleşme imzalanmış (BOA: A.}DVN.MKL./88-34), bu sözleşme de hayata geçirilememiştir.

10.11.1892 tarihinde Goltz Paşa'nın damadı olan Alman Paul Krauss Süveydiye-Halep-Birecik arasında buharlı bir tramvay yapma talebinde bulunmuş, bu hatta aynı zamanda Antep ve Maraş'tan da bağlantı sağlamak istediğini belirtmiştir (BOA: Y.MTV./71-104-2-1). Goltz Paşa, damadı olan Paul Krauss için Devlet-i Aliyye'ye talepte bulunmuş, İstanbul'dan Bağdat'a giden ana güzergâha dokunulmayacağını bu hattın ayrı yapılacağını belirtmiş, bunun üzerine Paul Krauss'a 05.12.1892 tarihinde Süveydiye-Birecik arasında buharlı tramvay için izin verilmiş ve sözleşme imzalanmıştır (BOA: Y.MTV./71-104). Ancak daha sonra Krauss hiçbir şey yapmayınca sözleşmesi 02.02.1893 tarihinde iptal edilmiş ve bu imtiyaz Mösyö Kravzer'e verilmiştir (BOA: Y.PRK.MYD./12-35). Ancak sözleşmenin gereği yerine getirilememiştir.

Daha sonraki dönemlerde İstanbul-Halep-Bağdat hattının Süveydiye'den geçmesi ile ilgili Antakya Kaymakamlığı'ndan Devlet-i Aliyye'ye bölge halkının talepleri 24.03.1910 ve 13.02.1911 tarihli yazılarla iletilmiş (BOA: BEO/3733-279910, DH.İD/4-17-05), ancak Ticaret ve Nafia Nezaretinden gönderilen 25.03.1911 tarihli yazılarda Anadolu demir yolu hattının Samandağ'dan geçmesinin mümkün olmadığı belirtilmiş ve 1830'lu yıllarda gündeme gelen Samandağ-Basra arasındaki demir yolu hattı güzergâhının yapılmayacağı 29.03.1911 tarihli belge ile nihayete ermiştir.

SONUÇ

İnsanlık tarihi açısından çok önemli bir bölge olan Orta Doğu-Mezopotamya kadim coğrafyasına sahip olmak tüm tarihler boyunca çok önemli olmuştur. Bu bölge, jeopolitik konumu, dünya tarihini oluşturan medeniyetlere ev sahipliği yapmış olması, birçok farklı etnisiteyi bünyesinde barındırması, semavi dinlerin doğduğu topraklar olması, zengin yer üstü ve yer altı kaynakları ile her zaman dikkatleri çekmiştir. Özellikle sanayi devriminden sonra, Orta-Doğu ve Mezopotamya bölgeye hâkim olmak isteyen egemen dünya güçleri açısından bir rekabet alanı olmuştur. Fransa-İngiltere-Almanya-Rusya 1800'lerin başından itibaren bölgeye hayat veren ve medeniyetin doğduğu toprakları besleyen Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde bir hakimiyet savaşına girmişler, bu iki nehrin Basra Körfezi ile bağlantısını sağlayacak projeler üretmişler, sürekli olarak birbirleri ile mücadele etmişlerdir. Bu ülkeler içerisinde uzun vadede politikalarını uygulayabilen ve diğer devletleri saf dışı bırakan ülke İngiltere olmuştur. İngiliz General Chesney Rawdon'un 1833 yılındaki raporundan sonra İngiltere'de hem iş dünyası hem de yönetici kademe Fırat-Dicle

vadilerinin ulaşım ve diğer açılardan İngiltere için elzem olduğu konusunda hem fikir olmuşlardır. Yerinde daha detaylı incelemeleri yapmak ve güzergâhı belirlemek üzere Kral IV. William'ın emri ve destekleri ile 1835 yılında Chesney Rawdon başkanlığında Samandağ'a gönderilen ekip, alanda yaklaşık 3 sene boyunca detaylı araştırmalar yapmış ve en uygun güzergâh olarak Samandağ-Antakya-Birecik'e kadar bir demir yolu hattı, ondan sonra da Fırat Nehri'nin kullanılarak Basra'ya ulaşılacak bir proje teklifinde bulunmuşlardır. Keşif ekibi çalışmalarını bitirip 1838 yılında İngiltere'ye döndüğünde projenin en büyük destekçisi İngiltere Kralı IV. William öldüğünden proje hayata geçirilememiştir.

1850'lerden itibaren Fırat Vadisi Projesi yeniden gündeme gelmiş, nehir taşımacılığında vazgeçilerek Samandağ-Antakya-Halep-Bağdat-Basra arasında direkt yapılacak bir demir yolu projesine evrilmiş ve Fırat Vadisi Demir yolu projesi ismini almıştır. İngiltere'nin Hindistan'la doğrudan ve daha kısa sürede iletişim kuracağı, Orta Asya ve Orta Doğu'daki emelleri için çok önemseydiği Fırat Vadisi Demir yolu projesi 19. Yüzyılda gündeme gelen önemli bir uluslararası demir yolu proje olmuştur. Osmanlı topraklarını Balkanlardan itibaren geçip çok uzun bir hat yapmaktansa Akdeniz sahilindeki uygun bir limandan Basra'ya yapılacak bir demir yolu hattı daha uygun görülmüştür.

Samandağ-Basra Demir yolu projesini gerçekleştirmek üzere William Patrick Andrew 1856 yılında Euphrates Valley Railway şirketini kurmuş, projenin başına Fırat Vadisi keşif heyeti başkanı Rawdon Chesney'i atamıştır. 19 Ocak 1857 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile de sözleşme imzalayan şirket, işe başlamak için ruhsatname ve gerekli fermanları da alarak hukuki anlamda projenin gerçekleşmesi önünde hiçbir engel kalmamıştır. Euphrates Valley Railway şirketi sahibi Andrew, İngiltere Hükümeti'nden 25 yıllığına %5 veya 50 yıllığına %4,5 faizle kredi istemiş, ancak hükümet bu desteği vermeyince proje gerçekleştirilememiştir. Şirketin Osmanlı İmparatorluğu'na verdiği taahhütleri yerine getirmemesi neticesinde akdedilen sözleşme Osmanlı makamları tarafından feshedilmiştir. Samandağ-Basra hattının yapılması için Osmanlı makamları 22.12.1863 tarihinde Mösyö Stanford ile, 21.07. 1882 tarihinde Antakyalı Halefzade Vahid Efendi ve Mösyö Tözil ortaklığı ile, 25.07.1892 tarihinde Edward Lebey ile, 10.11.1892 tarihinde Alman Paul Krauss ile, 02.02.1893 tarihinde Mösyö Kravzer ile sözleşme imzalamış ancak hiçbir sözleşme hayata geçirilememiştir.

Fırat Vadisi Demir yolu projesi sonuç itibarıyla uygulanamadı, bu anlamda hem İngiltere için hem de Osmanlı için başarısızlık ile sonuçlandı. Chesney Rawdon ve William Patrick Andrew projenin uygulanması için neredeyse bir ömür harcadılar. Berlin-Bağdat Demir yolu hattı yapımı artık bu projeyi gündemden düşürdü, bölge halkının Berlin-Bağdat hattının bir kolunun Samandağ'dan geçmesi talepleri ise Osmanlı İmparatorluğu tarafından uygun görülmedi. Fırat Demir yolu hattı projesinin yapılamaması İngiltere Hükümeti'nin açık bir başarısızlığı ve Hindistan yarımadası ile daha etkin ve verimli bir ilişki kurma konusunda yapılan yanlış tercihlerin sebebiyet verdiği sonuçları doğurdu. Projenin belki tek uygulanabilen kısmı Fırat ve Dicle nehirlerinde Bağdat ve Basra arasında ticari gemiler ile taşıma yapılması için İngiliz Lynch şirketine imtiyaz verilmesi ve şirketin bu kapsamda 20. yüzyılın başına kadar bu bölgede ciddi ticaret yapmasıdır.

KAYNAKÇA

- Ainsworth, W. F. (1838). *Researches in Assyria, Babylonia, and Chaldæa*. Londra: John W.Parker West Strand.
- Ainsworth, W. F. (1844). The Euphrates Expedition. *Ainsworth's Magazine* 5: 222-225.
- Ainsworth, W. F. (1872). *Euphrates Valley Railway*. Londra: Adams and Francis.
- Ainsworth, W. F. (1888a). *A personal narrative of the Euphrates Expedition*. Cilt: 1. Londra: K. Paul, Trench & Company.
- Ainsworth, W. F. (1888b) *A personal narrative of the Euphrates expedition*. Cilt: 2. Londra: K. Paul, Trench & Company,
- Akbulut, U. ve Tozlu, S. (2012). *İngilizlerin Hindistan Yolunu Güvence Altına Alma Çabası: Fırat Nehrinde İlk Vapur İşletme İmtiyazı*. M. Öztürk ve E. Çakır (Ed), Altıncı Uluslararası Orta Doğu Semineri (ss-415-437). Elazığ: Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları.
- Andrew, W. P. (1856). *The Scinde Railway and Its Relations to the Euphrates Valley: And Other Routes to India, with Illustrative Maps, Statistical Tables, &c., from Official Sources*. Londra: WH Allen & Company.
- Andrew, W. P. (1857a). *Letter to Viscount Palmerston, KG, on the Political Importance of the Euphrates Valley Railway, and the Necessity of the Financial Support of Her Majesty's Government*. Londra: WH Allen & Company.
- Andrew, W. P. (1857b). *Memoir on the Euphrates Valley Route to India: With Official Correspondence and Maps*. Londra: WH Allen & Company.
- Adrew, W. P. (1870). *The Euphrates Valley Railway. Letters to Her Majesty's Secretaries of State for Foreign Affairs, and for India. With Introductory Remarks and Map*. Londra: H. Allen & Company.
- Andrew W. P. (1871). *The Euphrates Route to India: letters addressed to the British and Turkish Governments*. Londra: W.H.Allen Co.
- Andrew W. P. (1872). *The Euphrates Valley Route to India: A Paper Read Before the British Association at Brighton, With Map and Appendix Containing a Letter from Colonel Sir Henry Green, K.C.S.I., C.B., and Report of the Select Committee of the House of Commons on the Euphrates Valley Railway*. Londra: W. H. Allen Co.
- Andrew, W. P. (1873a). The Euphrates Valley Route to India in Connection with the Central Asian Question. *Royal United Services Institution Journal*, 17 (73), 472-500.
- Andrew, W. P. (1873b). *The Euphrates Valley Route to India in Connection with the Central Asian Question. A Lecture delivered at the Royal United Service Institution*. Londra: Mitchell and Co.
- Andrew, W. P. (1879). 11th Meeting: Euphrates Valley route to India. *Royal Society of Arts Journal* (28), 257.
- Andrew, W. P. (1882). *Euphrates Valley Route to India: In Connection with the Central Asian and Egyptian Questions*. Londra: WH Allen & Company
- A Traveller. (1856). *The Euphrates Valley Route to India*. Londra: Edward Stanford.
- Britain. G. (1834). *Report from the Select Committee on Steam-Navigation to India: With the Minutes of Evidence. 14 Temmuz 1834*. Londra: The House of Commons.
- Cameron, V. L. (1880). *Our future highway The Euphrates' Valley*. Cilt. 2. Londra: Macmillan.

Chesney, R. (1834). Reports on the Navigation of the Euphrates. *Journal of the Royal Geographical Society of London*, (4), 374-375.

Chesney, F. R. ve Ainsworth, W. (1837) A General Statement of the Labours and Proceedings of the Expedition to the Euphrates, Under the Command of Colonel Chesney. *Journal of the Royal Geographical Society of London*. Cilt (7), 411-439.

Chesney, F.R. (1838). On the bay of Antioch, and the ruins of Seleukeia Pieria. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*. Cilt (8), 228-234.

Chesney, F. R. (1850a) .*The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris: Carried on by Order of the British Government in the Years 1835, 1836, and 1837; Preceded by Geographical and Historical Notices of the Regions Situated between the Rivers Nile and Indus*. Cilt. 1. Londra: Greenwood Press.

Chesney, F. R. (1850b). *The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris: Carried on by Order of the British Government in the Years 1835, 1836, and 1837; Preceded by Geographical and Historical Notices of the Regions Situated between the Rivers Nile and Indus*. Cilt. 2. Londra: Greenwood Press.

Chesney, F. R. (1857). *Report on the Euphrates Valley Railway*. Londra: Smith & Elder.

Chesney, F. R. (1868). *Narrative of the Euphrates expedition: carried on by order of the British government during the years 1835, 1836, and 1837*. Londra: Longmans.

Dorsey, J. (1942). Chesney Chose the Euphrates route. *The Historian*, 5(1), 5-23.

Dorsey, J. ve Grissom, W. (1949). Francis Rawdon Chesney: A Reappraisal of His Work on the Euphrates Route. *The Historian*, 11(2), 185-203.

Giuntini, A. (2024). *The Euphrates Valley Railway: a great XIXth century British project of political and economic domination* <http://www.asihf.org/8congreso/pdf/Giuntini.pdf> (Erişim tarihi 23.03.2024)

Stanley, L. P.(1885). *The life of the late general F.R. Chesney*. Londra: W.H. Allen Co.

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİV BELGELERİ(BOA):

A.}DVN.MKL./1-4. Süveydiye sahilinden Halep civarına, oradan da Caber Kalesi'ne kadar yapılacak iki kısım demiryollarının mukavelenamesi.

A.}DVN.MKL./23-2. Halefzade Vahid Efendi ve Mösyö Tözil ile yapılan sözleşme.

A.}DVN.MKL./88-34. M.M. Andrew'in oğlu Edward Lebey ile imzalanan imtiyaz şartnamesi.

A.}DVN.MKL./2-12. Vadiyül-Fırat Demir yolu Kumpanyası'nın teşkiline dair ferman.

A.}DVN.MKL./24-4. Halefzade Vahid Efendi ve Mösyö Tözil ile yapılan sözleşme.

A.}DVN.MKL./74-5. General Francis Rawdon Chesney ile yapılan mukavelename.

A.}DVN.MKL./74-6. General Francis Rawdon Chensey ile yapılan mukavelename.

A.}DVN.NMH./14-11. Süveydiye Limanı ile Halep, Bağdat ve Basra arasında demir yolu inşasına dair imtiyaz emr-i alisi.

A.}DVN.NMH./8-23. Süveydiye Sahili'nden Bağdat'a kadar inşa olunacak demir yolu.

A.}DVN.NMH./8-24. Süveydiye'den Halep'e, oradan da Caber Kalesi'ne kadar demir yolu inşasına dair ruhsatname.

A.}DVN.NMH./8-25. Süveydiye Sahili'nden Halep civarına ve oradan da Caber Kalesi'ne kadar inşa olunacak demir yolunun mukavelenamesi.

A.}DVN.NMH./8-28. Süveydiye kurbünde Akdeniz'den başlayarak Caber Kalesi'ne veyahut Kumsa'ya kadar İngiliz kumpanyası tarafından bir demir yolu inşası.

A.}MKT.MHM./99-35. Süveydiye İskelesi'nden Halep'e kadar yapılacak olan demir yolu güzergâhından kimseye arazi verilmemesi.

A.}MKT.MHM./352-14. Bölgeye bir istatistik memuru gönderilmesi.

A.}MKT.MHM./353-42. İstatistik memuru Mesud Bey'in masraflarının Halep Mal Sandığı'ndan, harcırahının ise Hazine'den ödenmesi ve teferruatı.

A.}MKT.MHM./353-42-2. Süveydiye- Basra Demir yolu hattı için görevlendirilen İstatistik memuru Mesud Bey ile ilgili Meclisi Ali-i Hazain kararı.

A.}MKT.MHM./357-68. Süveydiye Limanı'nın keşif ve tahkikini tamamlayan Mesud Bey'in geri dönmesi için harcırah verilmesi.

A.}MKT.MHM./496-11-1. Süveydiye'den başlayarak Haleb, Birecik, Urfa tarafına demir yolu yapımı ile ilgili Tarafı sami-i seraskeriye'ye görüş sorulması.

A.}MKT.MHM./496-11-2. Süveydiye'den başlayarak Halep, Birecik, Urfa ve Mardin hattında demir yolu, Süveydiye'de bir iskele tesisi için imtiyaz verilmesi talebi.

A.}MKT.NZD./435-10. Süveydiye Limanı'nın keşfi için Tershane'i Amire'den de tayini gereken mühendisin icra-yı memuriyetine dair Kaptan Paşa'nın tezkiresinin gönderildiği.

A.}MKT.UM./254-80. Şam Valisi Süleyman tarafından Babı Ali'ye gönderilen istihbarat notu.

BEO/3733-279910. Halep hattının İskenderun yerine Süveydiye'den geçmesi gerektiği.

BEO/3733-279910. Bağdat hattı kebirinin Antakya'nın Süveydiye Limanı'ndan geçirilerek Halep'e temdidi.

DH.İD./4-17. Bağdat Demir yolu'nun Süveydiye'ye raptının mümkün olmadığı.

DH.İD/4-17-01. Anadolu şimendifer hattının Süveydiye'den geçme talebi.

DH.İD/4-17-02. Demir yolu hattının Süveydiye üzerinden raptının mümkün olmadığı.

DH.İD/4-17-03. Süveydiye hattının ilhakına dair

DH.İD/4-17-05. Antakya kaymakamlığından Anadolu şimendifer hattının bağlantısının Süveydiye'den geçmesi talebi.

H-29-12-1251/1171-46349. İngilizlerin Fırat Nehri üzerinde gemi işletme talebi ile ilgili Londra sefirine salahiyet ve talimat verilmesi.

HR.SFR.3/ 161-36. Mr. General Francis Rawdon Chesney'in Fırat çevresine yaptığı seyahat ve yürüttüğü hizmetler ile gönderdiği haritalar hakkındaki mektubuna dair muhaberat.

HR.SFR.3 /162-40. Fırat Nehri ile ilgili sorunlara dair Mr. Chesney tarafından Sefarete gönderilen mektup.

HR.SFR.3 /164-4. Fırat meselesi hakkında Mr. Chesney'in mektubu.

HR.SFR.3/ 209-19. Süveydiye-Basra ve Trablus-Suriye arasındaki demir yolu imtiyaz talebi hakkında "Foreign Bondholders Sendikası" başkanının müracaatına dair Hariciye Nezareti tarafından Londra Sefareti'ne gönderilen telgraf.

HR.SFR.3./ 31-14. Fırat Vadisi Demir yolu Projesi: Süveydiye-Caber Kalesi hattı imtiyazı.

HR.SFR.3/ 32-22. Fırat Demiryolları projesi ve Süveydiye-Caber kalesi hattı; teminat akçesinin yatırılmaması nedeniyle imtiyazın geri alınması.

HR.SFR.3/43-27. Fırat Demir yolu İmtiyazının lağvı.

HR.SFR.3/65-25. Demiryolları: General Chesney'in Fırat Demir yolu imtiyaz süresinin uzatılması isteği.

HR.SFR.3/ 65-32. General Chesney'in Fırat Demir yolu imtiyaz süresinin uzatılması isteği.

HRT.h, 37. İstanbul-Bağdat Demir yolu hattı ile diğer ulaşım yollarını gösterir harita.

İ.DH./546-38042. Süveydiye'den Halep'e ve badehu nehr-i Fırat ve Bağdat'a kadar temdit olunacak demir yoluna ait.

İ.DH./546-38042-02. Süveydiye, Antakya ve İskenderun bölgesindeki ticaretin ne olduğu ithalat ve ihracat miktarlarının ne olduğu ile ilgili istatistik bilgisi olan Kaymakam Mesud Bey'in görevlendirilmesi.

İ.MMS/ 73-3343-01. Antakya ile Süveydiye arasında dar demir yolu inşasıyla liman tesisi hakkında Antakyalı Vahid Efendi ile Mösyö Tözil'e imtiyaz verilmesi.

İ.MMS/73-3343-02. Antakyalı Vahid Efendi ile Mösyö Tözil'e imtiyaz verildiğinin Nafia komisyonuna bildirilmesi.

İ.MMS/73-3343-03-01. Nafia Komisyonu'nun Antakya ahalisinden Halefzâde Vahid Efendi ile orada mütemekkin ashâb-ı emlakden Mösyö Tözil'e verilmesi planlanan Süveydiye-Antakya Demir yolu ile Süveydiye liman hakkındaki kanaatleri.

İ.MMS/73-3343-03-02. Süveydiye-Antakya Demir yolu hattı ile Süveydiye limanı hakkında Nafia komisyonu kararı.

İ.MMS./73-3343-04-01. Süveydiye-Antakya Demir yolu ve Süveydiye limanı ile ilgili Nafia Nezaretinden Sadareti Penahiye yazılan yazı.

İ.MMS/73-3343-05-02. Antakya ve Süveydiye arasında bir demir yolu ile Süveydiye sahilinde bir muhafaza limanı tesisi inşasına dair sözleşme.

İ.MMS/73-3343-07-01. Süveydiye Limanı şartnamesi layihası.

İ.MMS/73-3343-08-02. Süveydiye-Antakya Demir yolu şartnamesi layihası.

İ.MVL./467-21168. İskenderun Körfezi'nden ve Süveydiye Limanı'ndan Basra'ya kadar demir yolu inşası için Osmanlı Devletinin %8 destek vermesi talebi.

İ.MVL./467-21168-3-1. Meclisi Vala-yı Ahkam-ı Adliye'den Daire-i Kavanin ve Nizamât'a yazılan ve Chesney'in %8 destek talebine dair malumatıdır.

İ.MVL./ 520-23375. Asi Nehri'nin denize döküldüğü yerin yakınına bir liman inşasına dair sözleşmedir.

İ.MVL./ 520-23375-13. Mösyö Stanford tarafından Halep Demir yolu sözleşmesinin tadilat yapılması talebi.

İ.MVL./ 520-23375-13-2. Akdeniz ile Halep arasında inşa olacak demir yolu mesafesine dair Meclis-i Me'abir (Köprüler meclisi) kararları.

İ.MVL./ 520-23375-16. Nafia Nezareti'ne yazılan yazıda Mösyö Stanford'un Halep Demir yolu sözleşmesinde istediği değişikliklerin Meclis-i Vala'ya sunulmadan önce gözden geçirilmesi talebi.

İ.MVL./ 520-23375-16-2. Süveydiye Halep Demir yolu hattı ile Süveydiye'de yapılacak olan limanın ayrı işler olarak değerlendirilmesi gerektiği.

İ.MVL./ 520-23375-17. Süveydiye-Halep Demir yolu ile Süveydiye limanı için istenen fiyat artışlarının uygun görüldüğüne, yeni fiyatın 1.650.000'e ve temettü oranının %8'e çıkarılmasının uygun görüldüğüne dair evrak.

İ.MVL./ 520-23375-18. Süveydiye Halep Demir yolu hattı ile Süveydiye'de yapılacak olan liman için fiyat artış talebi nedeniyle sözleşmede zeyilname talebi.

MV/ 25-61 Mösyö Granvil Frederik Rişar Farkuha'nın talebinin askerlik açısından mütalaasının Seraskerlik'en istifsarı hakkında.

MB.İ./17-158. Süveydiye-Basra Demir yolu hattı ile ilgili kurumlardan görevlendirilecek mühendislerin liman inşasıyla ilgili sunacakları rapordan sonra son kararın bildirilmesi.

MV./ 28-53. Süveydiye'den başlayarak Haleb, Birecik ve Urfa'dan geçerek Mardin'e kadar uzanacak demir yolu inşası imtiyazının Londra'da bulunan Mösyö Granvil Frederik Rişar Farkah uhdesine verilmesi talebi.

MV./30-17. Süveydiye'den başlayarak Haleb, Birecik, Urfa'dan geçerek Mardin veya Urfa'ya kadar bir tren hattı tesisinin Mösyö Granvil tarafından imtiyazının istenmesi üzerine; bunun askerlik bakımından daha müstahkem ve denize bağlantılı olarak yapılması gerektiği.

MV/62-70. Mühendis Mösyö Eysel'in başkanlığındaki şirketin Süveydiye'den Diyarbakır'a, Akka'dan Şam'a demir yolu inşası imtiyazı talebine cevaben, İstanbul'un Bağdat'a rabtı temin edilmedikçe Suriye Sahilleri'nden içerilere doğru şimendifer hattı inşasına imtiyaz verilemeyeceğinin tebliği.

Y.A.RES/ 18-23. Antakya ile Süveydiye arasında dar bir demir yolu inşası ve Süveydiye'de bir liman yapılması imtiyazının Antakya ahalisinden Halefzade Vahid ile emlak sahibi Mösyö Tözil'e verilmesi hakkında irade-i seniyye ve ekleri sözleşmeler.

Y.MTV./47-88. Akka'dan Şam'a kadar inşa edilecek demir yolunun Halep'ten geçmek üzere Şam'dan Birecik'e ve Halep'ten İskenderun veya Süveydiye'ye temdidi imtiyazının John Pling'e verilmesi hakkındaki evrak suretlerinin takdimi.

Y.MTV./71-104. Goltz Paşa'nın damadı Mühendis Pol Krauss'unn Süveydiye ile Birecik arasında buharlı bir tramvay tesisi talebini tetkik etmek üzere yapılan değerlendirmede bu talebin uygun olduğu, bununla ilgili ferman buyurulması ve mukavele imzalanması için Bab'ı Ali'ye bildirilmesi.

Y.MTV./71-104-2-1 Birkaç sermayedar adına Gümüşhane madeni sahibi Krauss'un Süveydiye-Halep-Birecik arasında buharlı bir tramvay yapmak için talebi.

Y.MTV./71-104-3-1. Süveydiye-Fırat Nehri arasında buharlı tren hattı yapmak isteyen, Krauss'un herhangi bir teminat istemediğini, İstanbul'dan Bağdat'a giden ana güzergâha dokunmadığına ve imtiyaz verilmesine dair talep.

Y.MTV./71-104-4. Süveydiye-Antakya-Halep-Birecik arasında tramvay yapılmasına dair sözleşme

Y.PRK.MYD./12-35. Goltz Paşa'nın damadına verilen imtiyaz neticesinde, damadının hiçbir iş yapmadığı bundan dolayı sözleşmesinin iptali ile Süveydiye-Birecik şimendifer hattı imtiyazının Mösyö Kravzer'e itası istirhamı.

Y.PRK.TNF./1-21. Nafia nezaretinden Bab-ı Aliye yazılan tezkirede İskenderun-Halep için Mösyö Sola tarafından ve Süveydiye-Halep-Bağdat demiryolları hattı inşası için ise Serkiz Bey tarafından teklif olunan imtiyaz taleplerinin mümkün olamayacağı.