

DOĞU AKDENİZ'DE DENİZALTI TELGRAF BAĞLANTILARI: YUNANİSTAN'IN ULUSLARARASI ŞEBEKEYE DAHİL EDİLMESİ

Diren ÇAKILCI*

Öz

1855 yılından itibaren, telgraf teknolojisinin önemli mevkiiler arasında tesis edilerek haberleşmede kolaylık ve hız sağlanması Osmanlı Devleti'nin uygulamış olduğu en önemli yatırım politikalarındandır. 1859 yılına gelindiğinde, başta Rumeli topraklarında olmak üzere, yerel ve uluslararası telgraf hatlarının bizzat devlet eliyle veya yabancı devletler ile gerçekleştirilen mukavelenameler çerçevesinde çeşitli kumpanyalar aracılığı ile inşa edilip işletilmeğe başlandığı görülmüştür. Osmanlı Devleti'nin Avrupa merkezleri ile bağlantı kurması akabinde İngiltere'nin Avrupa'dan Hindistan'a kadar bir telgraf hattı kurma düşüncesi ve bunun için Çanakkale'den İskenderiye'ye kadar deniz altından bir kablo döşenmesi projesi de gündeme gelmiştir. Bu proje Osmanlı Devleti hatlarının stratejik önemini artırmış, Osmanlı Devleti'ne sınırı bulunan devletler Osmanlı telgraf hatları ile bağlantı kurmak için teklifler sunmaya başlamıştır. Kendi hatlarını Çanakkale-İskenderiye hattına bağlayarak uluslararası telgraf haberleşmesine dahil olmak isteyen devletlerden biri de Yunanistan'dır. 1859 yılında Osmanlı Devleti'ne sunulan teklifle Pire Limanı ile Sakız Adası arasında bir denizaltı hattı tesis ederek uluslararası şebekeye dahil olmaya çalışan Yunanistan, bu projenin tamamlanması ile hedefine ulaşmıştır. Çalışmada, Yunanistan'ın Osmanlı Devleti'ne yapmış olduğu Pire-Sakız Adası denizaltı telgraf hattı projesi teklifinin detayları aktarılmış, her iki devletin bu doğrultudaki politikası ve söz konusu projenin önemi incelenmiştir. Konunun aydınlatılması 19. yüzyıl uluslararası telgraf haberleşmesi ve Osmanlı telgraf hatlarının stratejik konumu açısından önemlidir.

Anahtar Kelimeler: *Akdeniz, Osmanlı Devleti, Yunanistan, Telgraf, Haberleşme*

Abstract

Submarine Telegraph Connections in Eastern Mediterranean: Involving Greece in the International Network

Since 1855, the establishment of telegraph technology between the important centers and the provision of speed and convenience for communication was one of the most important investment

* Arş. Gör., Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Antalya. E-posta: direncakilci@akdeniz.edu.tr. Bu çalışma TÜBİTAK Bilim İnsanı Destekleme Başkanlığı'nın katkılarıyla hazırlanmıştır.

(Makale Gönderim Tarihi: 09.03.2018 - Makale Kabul Tarihi: 06.06.2018)

policies that the Ottoman State implemented. In 1859, it is seen that local and international telegraph lines, especially in Rumelian territories, were started to be built and operated by various companies in the framework of contracts with the state or foreign states themselves. After the Ottoman State's connection with the European centers, the idea of the UK to build a telegraph line from Europe to India, and for this, a cable installation project from Çanakkale to Alexandria was also on the agenda. This project increased the strategic importance of the Ottoman State lines, and the neighbor to Ottoman State started to offer proposals to connect with the Ottoman telegraph lines. Greece was one of the states that wanted to join the international telegraph communication by linking its lines to Çanakkale-Alexandria line. In 1859, with the proposal presented to the Ottoman State, Greece, which had established a submarine line between Piraeus Port and Chios Island and tried to be involved in the international network, reached its target upon the completion of this project. In the study, the details of the proposal for the Piraeus-Chios Island submarine telegraph line project, which was made by Greece to Ottoman State are narrated, the politics of both states in this direction and the significance of the project are examined. Illuminating this issue is important for the strategic importance of 19th century international telegraph communication and Ottoman telegraph lines.

Keywords: *Mediterranean, Ottoman State, Greece, Telegraph, Communications.*

Giriş

19. yüzyıl ortalarından itibaren dünyayı saran telgraf heyecanı, başta emperyal politikalar güden devletler olmak üzere tüm hükümetleri bu alanda yatırım yapmaya teşvik etmiştir. Bu bağlamda özellikle Britanya İmparatorluğu'nun gerek dahili gerekse kıtalar arası telgraf hattı inşa çalışmaları telgraf teknolojisindeki gelişimi de hızlandırmıştır.

Hızla gelişen telgraf teknolojisi ilk olarak Avrupalı devletler tarafından etkin şekilde kullanılmaya başlanmış Avrupa'nın önemli merkezleri arasında tesis edilen hatlar vasıtasıyla hızlı haberleşmenin sağladığı fayda giderek artmıştır. Kısa sürede Akdeniz limanlarına ulaşan bu hatlar, söz konusu limanları kıta içlerinde yer alan önemli şehirlere bağlarken bir yandan da sahillere yakın adalarla denizaltından irtibat tesisi fikrini gündeme getirmiştir. Özellikle *gutta-percha*¹ teknolojisinin getirdiği yenilik önemli adaların ana karayla bağlanmasını sağladığı gibi kara hatlarına alternatif olarak denizaltı hatları ile sahil şehirlerinin de irtibatını kolaylaştırmıştır.

Batı Akdeniz sahillerine kıyasla Doğu Akdeniz'de telgraf ağının yayılması gecikmeli olmuştur. Bu sahillerin çoğunluğunda mutlak iktidarı söz

¹ Gutta-Percha, Malay dilindeki guetta-sakız ve percha-giysi kelimelerinden gelmektedir. Malay Yarımadası'nda yabancı olarak yetişen ağaçların kabuklarının kazınması ile elde edilen sütlü ve sakızlı bir sudur. Bu maddenin Avrupa'ya taşınması Portekizli mühendis José d'Almeida tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk kez 1848 yılında Profesör Faraday tarafından bir yalıtım malzemesi olarak kullanılabileceği duyurulmuştur. Bu tarihten itibaren mühendis ve kimyagerlerin çalışmaları ile gutta-perchanın su altına düşenecek kabloların yalıtımı amacıyla kullanılması için çalışmalar yapılmıştır. Bright 1898, s. 248-250. Gutta-Percha teknolojisine dair daha detaylı bilgi için bkz. Beauchamp 2008, s. 135-138.

konusu olan Osmanlı Devleti’nin telgrafla geç tanışmış olması ve bu alandaki ilk yatırımları Rumeli Bölgesi’nde gerçekleştirmesi gecikmeye gerekçe olarak sunulabilir. Öyle ki 1855 yılı itibariyle Kırım Savaşı’nın bir gerekliliği olarak telgrafi kullanmaya başlayan Osmanlı Devleti bu tarihten itibaren Rumeli şehirleri arasında bir hat tesis ederek en kısa yoldan Avrupa telgraf merkezlerine ulaşmaya çalışmıştır. Avrupa başkentleri ile hızlı ve kolay haberleşme amacı taşıyan Osmanlı Devleti, bu amaca hizmet etmeyecek hatların inşasından kaçınmıştır².

Osmanlı Devleti’ne tabi olan özerk idareler Avrupa ülkeleri ile sınır komşusu olmaları hasebiyle gerek Avrupalı devletlerin teşvik ve katkısı gerekse dünyaya açılma ve ulusal iktidarlarını pekiştirme gayreti ile Osmanlı Devleti’nden daha erken tarihlerde telgrafi kullanmaya başlamıştı. Mesela Viyana ile Belgrad arasında bir hat inşa eden Sırbistan bununla da yetinmeyerek Osmanlı sınırındaki Aleksinaç’a doğru telgraf ağını yaymaya başlamıştı³. Yine Viyana ile Bükreş arasında telgraf hattı inşa eden Eflak, Avrupa ile telgraf haberleşmesini Dersaadet’ten önce temin etmişti. Bu hususta jeostratejik konumu nedeniyle girişim başlatamayan Yunanistan’ın telgraf teknolojisini kullanması Osmanlı Devleti’nin gecikmeli yatırımları nedeniyle ertelenmiştir. Rumeli coğrafyasının güney ucunda yer alan Yunanistan’ın tek kara sınırının Osmanlı Devleti ile olması telgraf alanında bu devlete muhtaç kalmasına sebep olmuştur.

1. Güney Asya İle Haberleşme Azmi

19. yüzyılda Avrupalı büyük güçler, emperyal politikalar ve hakimiyet siyasetleri çerçevesinde Hindistan ve Uzakdoğu ile güçlü ve hızlı bir iletişim kurma ihtiyacı duymaktaydı. Özellikle Britanya İmparatorluğu’nun Hindistan ve Çin ile başkent Londra arasında hızlı ve kolay haberleşme imkanı tesis etme gayreti Avrupa’daki teknolojik gelişmeleri teşvik etmiş, bu azimle icat edilen aletler ve bulunan yeni sistemler kısa süre sonra söz konusu amaçlara hizmet etmeye başlamıştır⁴.

² Osmanlı Devleti’nin Rumeli’deki telgraf yatırımları ve buna dair politikaları için bkz. Çakılcı 2015.

³ Çakılcı, 2014a, s. 59-81.

⁴ Özellikle gutta-percha tekniğinin uygulanmaya başlamasıyla su altı kablolarıyla telgraf hattı inşa etmek mümkün olmuş bu çerçevede ilk su altı kablosu 1850 yılında Jacob ve John Brett tarafından Manş Denizi’nin iki yakası arasında inşa edilen İngiliz Kanalı hattı olmuştur. İkinci kablo ise Submarine Telegraph Company tarafından yine aynı yerde inşa edilmiş ve başarılı olmuştur. Headrick ve Grisct 2001, s. 546. Başarılı olan bu ilk örnekler ilerleyen tarihlerde daha uzun denizaltı kablolarının inşasını teşvik etmiştir.

1.1. Britanya İmparatorluğu ve Denizaltı Telgraf Yatırımları

Birbirine uzak merkezler arasında telgraf irtibatı tesis etmek hiç şüphesiz en fazla Britanya İmparatorluğu'nun emperyal menfaatlerine hizmet etmekteydi. Bu bağlamda Hindistan ve Uzakdoğu ile Avrupa arasında hatlar inşa etme gayreti de çoğunlukla bu ülke tarafından gösterilmiştir. 1857 yılından önce gerek hükümetlerin gerekse özel şirketlerin Hindistan ile Avrupa merkezleri arasında telgraf hatları inşa etmek maksadıyla birçok girişimde buldukları bilinmektedir. Tespitlere göre bu konuda ilk girişim gerek Britanya Hükümeti tarafından⁵ desteklenen gerekse Bâb-ı Âli tarafından iyi niyetle karşılanan Lionel Gisborne'dan gelmiştir. 1854 yılında Dersaadet'te, İskenderiye ile Dersaadet arasında bir denizaltı telgraf hattı inşası için görüşmeler gerçekleştiren Lionel Gisborne'un bu girişimi akim kalmıştır⁶. Ancak ilk olması hasebiyle önem atfettiğimiz bu girişim, şüphesiz ki uluslararası telgraf haberleşmesi alanında stratejik konumunun önemini idrak etmesi ve bu çerçevede temkinli politikalar izlemesi bakımında da Bâb-ı Âli için öğretici bir girişim olmuştur. Ayrıca, tesis edilmeye başlanan iyi ilişkiler ilerleyen yıllarda gerçekleştirilecek İngiliz-Osmanlı işbirliklerine de zemin hazırlamıştır⁷.

Lionel Gisborne'un bu adımı kısa süre içinde Osmanlı Devleti yetkililerinin toplantı ve görüşmelerinde de konu edinmeye başlanmış, telgraf hatları için düzenlenen 14 Haziran 1855 tarihli komisyon toplantısında gündem olmuştur. Kendi eliyle olmasa da kısa süre zarfında yabancı sermayenin Hindistan ile Avrupa arasında hatlar inşa etmeye muhtaç olduğunun ve bu hatların kendi toprakları üzerinden geçmesinin bir zaruriyet olduğunun bilincinde olan Osmanlı Devleti, Rumeli hatlarının inşa çalışmalarını uluslararası transit hatların getireceği yoğunluğu da gözeterek planlamaya çalışmıştır⁸. Bu bağlamda 1857 yılına kadar, aynı güzergahta denizaltı hatları inşa etmek maksadı ile yapılan ancak sonuçsuz kalan girişimlerin varlığı bilinmektedir⁹.

Hindistan ve Uzakdoğu ile telgraf irtibatı temin etme konusunda 1857 yılı milad kabul edilebilir. 1857 yılı öncesinde bu bölgelerle hızlı ve etkin bir

⁵ Özellikle Dışişleri Bakanı Lord Clarendon'un desteği ve yaptığı girişimler Dersaadet'teki kapıların Gisborne'a açılmasını sağlamıştır. Choudhury 2010, s. 82.

⁶ Davison 2004, s. 198-199; Choudhury 2010, s. 82.

⁷ Choudhury 2010, s. 83.

⁸ *BOA., A.MKT.NZD.*, 155/53. Hindistan ile Avrupa merkezleri arasında kurulacak birçok farklı telgraf irtibatına dair mesele arşiv evrakında konu edilmiştir. Örneğin bkz. *BOA., A.DVN.NMH.*, 12/6; *BOA., A.MKT.NZD.*, 174/69; *BOA., A.MKT.MHM.*, 14/13; *BOA., A.DVN.NMH.*, 10/8.

⁹ Davison 2004, s. 199.

haberleşme ağı kurmak emperyal bir arzuyken 1857 yılında Hindistan'da başlayan ayaklanmalar bu arzuyu giderilmesi zorunlu olan bir endişeye dönüştürmüştür. Sepoy Ayaklanması¹⁰ olarak bilinen ve Hind askerler tarafından başlatılan bu ayaklanma, Britanya İmparatorluğu'nun Güney Asya'da bulunan en büyük mülkü olan Hindistan'daki otorite ve hakimiyetini tehlikeye düşürecek kadar önemli olmasına rağmen Londra tarafından kırk günlük bir gecikme ile öğrenilmişti. Burada en önemli mesele elbette haberleşmenin zor ve gecikmeli olmasıydı. Siyasi hakimiyet kaygısı yanında, 1858 yılı itibariyle, Hindistan ve Uzakdoğu ile telgraf haberleşmesi teminini emperyal bir gereklilik ve mecburiyete dönüştüren bir endişe daha mevcuttu: ticaret. Merkezleri Londra'da olan kapitalist şirket ve cemiyetlerin büyük çaplı emperyal işleri tamamen Doğu'da bulunan mülkler ve kaynaklarına bağlıydı¹¹. Bu çerçevede Hindistan ve Uzakdoğu'daki Britanya hakimiyetinin kaybedilmesi söz konusu ülke için büyük bir ekonomik ve ticari kaybı da beraberinde getirecekti. Bu endişeler 1858 yılı itibariyle denizaltı telgraf hatlarının inşa edilmesi için Britanya Hükümeti'nin ve sermayedarların etkin ve açık desteklerinin görülmesini sağlayacaktır. Özellikle Britanya Hazinesinin 1858 yılı itibariyle telgraf yatırımlarına güçlü parasal desteği sağlayabilecek imkanlara sahip olması bu faaliyetleri daha da hızlandıracaktır. İlk iş olarak ünlü telgrafçı Charles T. Bright¹²,tan Hazine için Hindistan hatlarının inşası konusunda mevcut telgraf şirketlerinin yeterlilik ve kapasitelerini içeren fizibilite raporlarını hazırlaması istenecektir¹³.

Politik ve maddi desteklerin kolaylaştırdığı şartlar çerçevesinde takip eden yıllarda Londra'yı Hindistan'a bağlamak için birçok koldan telgraf hattı inşa edilmeye çalışılmıştır. Bu hatlar bazı aksaklıklar ve teknik problemler nedeniyle birçok sorunu da beraberinde getirmekle birlikte esas amaç hasıl olmuş ve Britanya İmparatorluğu uzak memleketleri arasında telgraf irtibatını tesis etmiştir. Doğu Akdeniz ve Osmanlı Devleti topraklarının mevcut stratejik önemini bir kat daha artıracak olan bu inşaat çalışmaları, 19. yüzyılın ikinci yarısında söz konusu coğrafyayı uluslararası haberleşme ağının kalbi statüsüne yükseltecektir. Bu çerçevede inşa edilen ve kullanılan yollar şu şekilde özetlenebilir:

İlk olarak 1858 yılında Levant Telgraf Kumpanyası¹⁴ tarafından projelendirilen ve Gelibolu'yu Sakız ve Girit merkezleri üzerinden

¹⁰ Sepoy Ayaklanması ve etkisi hakkında bilgi için bkz. Omissi 1998, s. 156-160.

¹¹ Choudhury 2010, s. 83.

¹² Charles T. Bright'in hayatı ve telgraf alanındaki çalışmaları için bkz. Bright ve Bright, 2012.

¹³ Beauchamp 2008, s. 162.

¹⁴ Söz konusu firma ünlü Levant Kumpanyası ile karıştırılmamalıdır. Nitekim Levant Kumpanyası bu tarihten önce, 1825'te dağılmıştır. Wood 2013, s. 95.

İskenderiye'ye bağlamayı amaçlayan proje, ikinci adımında Süveyş'ten Aden'e ve oradan Karaçi'ye bağlanarak Hindistan ile irtibatı temin etmeyi amaçlamıştır¹⁵.

1861 yılında Glass Eliot&Co. tarafından projelendirilen bir başka hat Avrupa ana karasından Malta'ya kadar uzatılan hattı Trablus'a, Trablus'tan sahili takiple denizaltı kablosu ile Bingazi'ye, aynı teknikle de Bingazi'yi İskenderiye'ye bağlamıştı. Buradan Süveyş koluna bağlanan hat, Akdeniz engelini daha kolay bir şekilde aşarak Avrupa'yı Hindistan'a bağlamıştı¹⁶. Bu koldaki hattı doğrudan Malta'dan İskenderiye'ye bağlayan 1500 kmlik denizaltı kablosu ise 1868 yılında Anglo-Mediterranean Telegraph Company tarafından yerleştirilmiş ve Malta-İskenderiye haberleşmesi hızlanıp daha da kolaylaşmıştır¹⁷.

Denizaltı hatlarından istenen başarının kısa süre zarfında sağlanamaması Avrupa hatlarıyla Hindistan arasındaki mesafenin inşa edilecek kara hatlarıyla örülmesini gündeme getirmiştir. Bu çerçevede Dersaadet Üsküdar telgraf merkezinden başlayarak Anadolu'yu kat eden hattın Bağdat'a ve oradan Basra Körfezi'ndeki Fao'ya ulaştırılması planlanmıştır¹⁸. Fao ile Hindistan arasındaki denizaltı kablosuyla Hindistan'dan gönderilecek bir telgrafın tüm bu hattı kat ederek Dersaadet'e, oradan da Rumeli hatları vasıtasıyla Avrupa'ya iletilmesi mümkün olacaktır¹⁹. 1864 yılına kadar tamamlanamayan yaklaşık 1.800 millik bu kolda kesintisiz haberleşme Şubat 1865 yılı başından itibaren sağlansa da söz konusu kol üzerinde birçok merkez bulunması, mevcut Osmanlı hatlarının yoğunluğu ve özellikle İngilizce telgraf haberleşmesinde yetkin olmayan memurların mevcudiyeti gibi pek çok engelle karşılaşmıştır²⁰.

1868 yılından sonra Siemens Şirketi tarafından projelendirilen bir başka kara hattı bu sefer, Osmanlı Devleti'nin stratejik konumunu azaltarak, Berlin'i Varşova-Odessa-Tiflis-Tahrân üzerinden Basra Körfezi'ne bağlamış, bu yolla Avrupa ile Hindistan arasında kuzeyden de bir kol tesis edilmiştir²¹.

1.2. Bahrisefid Boğazı-İskenderiye Telgraf Bağlantısı Projesi

Dersaadet'i Mısır'a bağlayarak Hindistan-Avrupa haberleşmesinde ilk irtibatı gerçekleştirme gayretinde olan Levant Kumpanyası, R. S. Newal&Co.

¹⁵ Söz konusu proje tebliğimizin esas konusu olan Yunanistan bağlantısına vesile olduğu için aşağıda detayları ile aktarılacaktır.

¹⁶ Bu hat 1871 yılına kadar kullanılmıştır. Glover 2009a.

¹⁷ Beauchamp 2008, s. 167.

¹⁸ Proje, Üsküdar'a, gerek Osmanlı Devleti'nin Asya şebekesi gerekse uluslararası şebekede büyük bir önem kazandırmıştır. Çakılıcı 2017, s. 147-149.

¹⁹ Bahsedilen kolun inşası ve güzergâhı hakkında detaylı bilgi için bkz. Goldsmid 1874.

²⁰ *The Atlantic Telegraph* 1866, s. 96-97; Goldsmid 1874, s.1-2; Beauchamp 2008, s. 165.

²¹ Adams 1997, s. 145-148.

ve Gutta-Percha Co. katkıları ile söz konusu hattın hazırlıklarını tamamlamıştı. 1858 yılında Osmanlı Devleti’nden de alınan izinle çalışmalara başlayan girişimciler, Dersaadet’i İskenderiye’ye bağladıktan sonra, aynı yıllarda projelendirilen ve 1859’da tamamlanan Süveys-Aden²² ile 1860’ta tamamlanan Aden-Karaçi hatlarıyla Hindistan’a ulaşmayı planlamışlardı²³. İlk bağlantı için Seddülbahir-Sakız-Girit-İskenderiye güzergâhı takip edilmiştir.

1.2.1. Seddülbahir-Sakız-Girit Hattı

Levant Telgraf Kumpanyası tarafından üstlenilen ve R.S. Newall&Co. tarafından inşa edilen bu hat Dersaadet’den Seddülbahir Kalesi’ne kadar uzatılmış olan kara hattına bağlanmak suretiyle Sakız’a ve oradan Girit’te bulunan Kandiyeye çekilmiştir. Arşiv evrakı arasında bu hattın R.S. Newall&Co. adına inşa memurları Mösyö Wostley De La More ve Mösyö Leydel tarafından inşa edildiği tespit edilmektedir²⁴. Söz konusu hattın kablosu Gutta Percha Co.’nun desteği ile R.S. Newall&Co. tarafından İngiltere’de imal ettirilmiştir²⁵. 1858 yılında başlayan çalışmalar, iki etapta tamamlanmıştır. Birinci etapta her bir mili 1 ton ağırlığında olan toplam 187 mil uzunluğundaki denizaltı telgraf kablosu²⁶, Seddülbahir’den denize indirilerek Sakız Adası’na kadar çekilmiş ve burada kurulan telgraf merkezine²⁷ bağlanmıştır. İzmir ve civarının Dersaadet ile hızlı irtibat kurabilmesi için Sakız’dan Sığacık’a da bir kablo uzatılarak İzmir kara hattına bağlantı yapılmıştır²⁸.

İkinci etapta yine her bir mili 1 ton ağırlığında olan ve birincisine kıyasla oldukça uzun olan toplam 330 millik kablo Sakız Telgrafhanesi’nden denize indirilerek Girit’in Kandiyeye şehrine uzatılmış ve buradaki telgraf merkezine bağlanmıştır²⁹. Böylece 1858 yılında Osmanlı başkenti ile Akdeniz’in iki

²² Newall firması tarafından inşa edilen Süveys-Aden denizaltı hattı yeterince yapılmayan araştırma sonuçları üzerine aceleci bir tavırla inşa edilmeye çalışıldığı için birçok kez arıza verecektir. Beauchamp 2008, s. 162.

²³ Lardner 1867, s.92. Basra Körfezi’nde yer alan denizaltı telgraf hatları hakkında detaylı bilgi için bkz. Harris 1969, s. 169-190.

²⁴ *BOA., HR.TO., 432/2; BOA., HR.MKT., 270/12.*

²⁵ Glover 2009a.

²⁶ Russel 1865, s. 80.

²⁷ Osmanlı Devleti kendi topraklarında yer alan telgrafhanelerin yabancılar tarafından işletilmesine sıcak bakmadığından, söz konusu telgraf merkezi Osmanlı Devleti’ne ait olup Osmanlı telgraf memurlarınca işletilmektedir. Bkz. “Devlet-i Aliyye ile Yunanistan Devleti Arasında 29 Temmuz 1859 Tarihinde İmzalanan Tahte’l-Bahr Telgraf Muahednamesi, Madde 3”, *BOA., A.DVN.NMH., 13/3; Çakılcı 2015, s. 85.*

²⁸ Newall firması ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan sözleşme için bkz. *BOA., A.DVN.MKL., 2/15.*

²⁹ Russel 1865, s.112; Lardner 1867, s. 80.

önemli adası olan Sakız ve Girit arasında doğrudan haberleşme imkanı temin edilmiştir. Ayrıca söz konusu adaların Avrupa merkezleri ile irtibatı da tesis edilmiş olduğundan her iki adanın Akdeniz'deki önemi de artmıştır.

1.2.2. Girit-İskenderiye Hattı

Seddülbahir-Sakız-Girit hatlarının tamamlanmasından sonra sıra esas hedef olan İskenderiye bağlantısına gelmişti. Bir taraftan Süveyş'i Aden'e bağlamaya çalışan R.S. Newall&Co. diğer taraftan Kandiye-İskenderiye bağlantısını tamamlayarak zafere ulaşmak, özetle Londra'yı Hindistan'a bağlamak istiyordu. 1859 yılında, CS Elba isimli telgraf hattı inşa gemisiyle, Kandiye'den İskenderiye'ye kadar Akdeniz'in altına telgraf kablosu döşeme çalışmaları başlamıştı. Ancak birçok mevkide başarılı olan mevcut teknoloji bu güzergahta işe yaramıyordu. Öyle ki bu amaç için iki girişim yapan R.S. Newall&Co. ikisinde de başarısız olmuştu³⁰. Önceki yıl aynı müteahhit ve mühendislerce inşa edilen Seddülbahir-Sakız-Girit hatlarının, Ege sahil ve adalarının nisbeten daha sığ ve akıntısız sularında başarılı olmaları akla Kandiye-Mısır arasındaki bu başarısızlıktaki etkenin deniz derinliği ve akıntının gücü olduğunu getirmektedir.

Söz konusu başarısız denemeler ile karşılaşılan teknik ve maddi sorunlar bu projenin tamamlanmasına mani olmuş, Hindistan ile telgraf irtibatı temin etme çalışmalarını denizlerden karaya taşımıştır. Ancak ilerleyen yıllarda teknolojinin mesafe kat etmesi aşılabilen denizlerde telgraf kabloları döşenmesini de mümkün kılacaktır. Bahrisefid Boğazı-İskenderiye projesi tamamlanamamış olmakla birlikte Girit'e kadar olan etabının işletilmeye başlaması gerek Osmanlı Devleti hatlarının stratejik önemine değer katması gerekse civar devlet ve şehirlerin uluslararası şebekeye dahil edilmesinde büyük rol oynayacaktır.

2. Yunanistan'ın Uluslararası Şebekeye Katılması

1829 yılında Edirne Antlaşması ile bağımsızlığını kazanan Yunanistan, kurulmuş olduğu Mora Yarımadası ve kuzeyindeki dar sahada üç tarafı denizle çevrili bir yarımada devletiydi. Bu çerçevede tek kara sınırı Osmanlı Devleti ile olan Yunanistan'ın hızla örülen uluslararası telgraf hatlarına iltisakı da yine Osmanlı hatları vasıtasıyla gerçekleşecektir. 1858 yılında inşasına başlanan Bahrisefid Boğazı-İskenderiye telgraf hattı projesinin duyulması ile birlikte, söz konusu hattın karaya çıktığı noktalardan biri olan Sakız Adası'nın konumu sayesinde Yunanistan da bu hatta bağlanarak hem Osmanlı hatları hem de

³⁰ Glover 2009a.

Avrupa hatlarıyla irtibatı temin etmek istemiştir. Nitekim dünyayı etkisi altına alan hızlı ve kolay haberleşme teknolojisinin diplomatik, ekonomik ve kültürel alandaki menfaatleri genç Yunanistan için de cezbediciydi.

2.1. Pire-Syra-Sakız Telgraf Hattı

Yunanistan'ın en önemli limanı olan ve bu yarımada devletin adeta dünyaya açılan penceresi konumunda bulunan Pire Limanı, telgraf merkezi açılması düşünülen ilk yerdi. Bu bağlamda Pire Limanı ile Osmanlı Devleti'nin Sakız Telgrafhanesi arasında bir denizaltı kablosu inşa ederek uluslararası şebekeye dahil olmak isteyen Yunan Hükümeti, Bâb-ı Âli'ye bu doğrultuda bir talep iletmiştir. 1859 yılı başlarındaki bu girişime ılımlı yaklaşan Osmanlı Devleti, Akdeniz limanları sayesinde önemli bir ticaret hacmi bulunan Yunanistan ile Avrupa merkezleri arasında teati edilecek telgrafnamelerin yoğunluğu ihtimalini dikkate alarak bu talebi kabul etmiştir. Bu kararın verilmesinde, Osmanlı Devleti hatlarından geçecek transit telgrafnamelerden elde edilecek kazanç da yeterli bir unsurdur.

Bu çerçevede, Hariciye Nazırı Mehmed Fuad Paşa ve Yunan Devleti Maslahatgüzarı Zano arasında Dersaadet'te yapılan müzakereler sonucunda, 29 Temmuz 1859 günü on altı maddelik bir telgraf muahedesi imzalanmıştı³¹. Bu muahede ile Pire Limanı'ndan Sakız'a denizaltı telgraf hattı bağlama izni alan Yunanistan, derhal R.S. Newall&Co. ile bir anlaşma yaparak söz konusu hattın inşasını Seddülbahir-Sakız-Girit hattını inşa eden bu firmaya vermiştir³².

Firma ile Yunan Hükümeti arasında yapılan anlaşmaya göre, projelendirilen bu hattın, Pire Limanı'ndan Syra Adası'na uzatılması, buradaki telgrafhaneden denize indirilecek bir diğer kablonun da Sakız Adası'nda bulunan Osmanlı telgrafhanesine uzatılarak irtibatın tesis edilmesine karar verilmişti. Atina'nın Pire Limanı'ndan Syra Adası'na uzatılan kablonun uzunluğu 70 mil, Syra Adası'ndan Sakız Adası'na uzatılan kablo ise 108 mil uzunluğunda olup Seddülbahir-Sakız-Girit hatlarındaki kablolarla aynı teknik ve özelliklerde imal edilmişti³³. Mülkiyeti Yunan Devleti'ne ait olan bu kablolar R S Newall&Co'a ait CS Elba gemisi marifetiyle deniz altına döşenmiş ve Eylül 1859 tarihinde kullanılmaya başlanmıştı. Böylelikle Yunanistan'ın uluslararası telgraf şebekesine iltisakı gerçekleşmişti³⁴.

Temmuz 1859'da iki devlet arasında imza edilen telgraf muahedenamesinde yer alan maddeler Yunanistan'ın Sakız'a telgraf hattı

³¹ BOA., A.DVN.NMH., 13/3.

³² Papaioannou 1998, s. 12.

³³ Lardner 1867, s. 81.

³⁴ Haigh 1968, s. 378; Glover 2009b.

çekmesine müsaade ederken aynı zamanda kurulacak bu hatlar vasıtasıyla gerçekleşecek olan Osmanlı Devleti-Yunanistan ve Yunanistan-Avrupa haberleşmesinin usul ve esaslarını da belirlemişti. Buna göre, Sakız Telgrafhanesi iki ülke arasındaki telgraf trafiğinin ana merkezi seçilmiş ve Osmanlı merkezlerinden Yunanistan'a gönderilen telgrafnameler ile Yunan merkezlerinden Osmanlı Devleti ve Avrupa'ya gönderileceklerin transfer edileceği yer olarak belirlenmişti. Telgraf haberleşmesinin 1857 yılında Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında imzalanan telgraf muahedesi³⁵ esaslarına göre gerçekleştirilmesinin de yer aldığı dördüncü maddede, her bir tarafın kendi merkezlerinden gönderilecek telgrafnamelerin ücret tarifesini belirlemede serbest olduğu da yer almıştı. Kendi memurları marifetiyle kendi merkezlerinden gönderilecek telgrafnamelerin muhasebesinden ilgili devlet sorumlu tutulmuş, Osmanlı Devleti'nin bu işlemleri frank, Yunanistan'ın ise drahmi para piri ile gerçekleştirmesi kararlaştırılmıştı. İki taraf arasındaki telgraf muhasebesinin yapılabilmesi içinse her bir devletin toplam hesaplarını diğer devletin para birimine dönüştürerek sunması kararlaştırılmıştı³⁶.

R.S. Newall&Co. firması tarafından inşa edilen Seddülbahir-Sakız ve Sakız-Syra-Pire denizaltı kabloları bu firmanın mülkü olduğundan, bahsi geçen muahedenede bu kabloların kullanımına ilişkin kararlara da yer verilmişti. Buna göre, söz konusu firmanın denizaltı kablolarını kullanarak iki taraf arasında telgraf teatisi gerçekleştirmek mecburiyetinde olan Osmanlı Devleti ve Yunanistan, bu kablolardan geçirecekleri her bir telgrafnamenin muhasebesini Mösyö Newall³⁷ ile görecek ve ücretini de ona ödeyecekti³⁸.

2.2. Yeni Şartlar ve Endişeler

Tamamlanan denizaltı telgraf hatlarıyla bölgede yeni strateji ve politikalar gündeme getirecek bir harita oluşmuştu³⁹. Buna bağlı olarak haberleşme trafiğinde söz sahibi olmak isteyenler ile tam hâkimiyetini riske atmaktan çekinenlerin yeni endişe ve rekabetleri gündeme gelmişti.

İki taraf arasındaki haberleşme şartlarına dair, yukarıda bahsedilenlere ek olarak, pek çok ayrıntının daha yer aldığı 1859 tarihli muahedenamenin şüphesiz en önemli maddesi olan beşinci madde işte bu endişeleri yansıtıyordu.

³⁵ Osmanlı Devleti-Avusturya Telgraf Muahedesi için bkz. *BOA., A.DVN.NMH.*, 8/27; Fransızca nüshası için bkz. *BOA., HR.SFR.(3).*, 32/2.

³⁶ *BOA., A.DVN.NMH.*, 13/3. Hesap işlemleri için gerekli olan para kurlarının da belirtildiği muahedenamenin on ikinci maddesine göre, 1 frankın kıymeti 1 drahmi 11 lepta; 25 santim ise 28 lepta olarak belirlenmiştir.

³⁷ Bkz. Ek 1.

³⁸ On Dördüncü Madde. *BOA., A.DVN.NMH.*, 13/3.

³⁹ Bkz. Ek 2.

Yunanistan’tan gidecek veyahut Yunanistan’a gelecek telgrafnameler dışında, Hindistan ile Avrupa arasındaki telgraf teatisinin kesinlikle Yunan hatları üzerinden gerçekleştirilmemesi bu muahedenamenin esas şart ve kararı olarak belirtilmişti. Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki haberleşmeyi doğrudan ilgilendirmeyen böyle bir maddenin *sarahaten meşrut ve mukarrerdir* ifadesiyle muahedenameye eklenmesinin gerekçesi, Osmanlı Devleti’nin bu konudaki endişesinden kaynaklanmıştı. Arşiv evrakı arasında söz konusu endişenin izi takip edildiğinde 15 Şubat 1859 tarihli bir arızanın buna kaynak teşkil ettiği görülmektedir.

R.S. Newall&Co. firmasında görevli ve Bahrişefid Boğazı-İskenderiye telgraf projesinde inşa memuru olduğu anlaşılan Mösyö Wostley De La More’a ait olan bu rapor, Sakız merkezli denizaltı telgraf hatları ve Rumeli telgraf hatlarının konumları sebebiyle Yunanistan ve Sicilyateyn’in Osmanlı Devleti’nden taleplerinin altında yatan esas amacın ne olduğuna dair değerlendirmeler ve uyarılar içermekteydi. Hariciye Nezareti’ne sunulan arızanın detayında ise şu uyarılar yer almaktaydı⁴⁰:

Alınan istihbarata göre Yunanistan Pire Limanı’ndan başlayarak kendi sınırları dahilinde ve kuzey batı istikametinde hatlar inşa etmek gayretinde olup bu hatları Otranto-Avlonya denizaltı telgraf hattının açacağı yeni Avrupa kolu ile birleştirmeyi ümit etmektedir.

Sicilyateyn Devleti Osmanlı toprakları üzerinden veya doğrudan yapacağı bağlantılar ile Yunanistan ile kendi hatlarını irtibatlandırmak ve nüfuzunu Doğu Akdeniz’in içlerine dek yaymayı amaçlamaktadır⁴¹.

De La More’a göre bunların gerçekleşmemesi için Yunanistan ve Sicilyateyn’in Osmanlı Devleti nezdindeki taleplerine olumlu cevap verilmemeliydi. Çünkü Avusturya, Rusya, Fransa ve İngiltere posta vapurları ile Akdeniz’de seyreden ticaret gemilerinin uğrak yeri olan Pire Limanı’nın, Sicilyateyn hatlarına bağlanması halinde Osmanlı Devleti’nin Rumeli telgraf hatları saf dışı kalacak ve Hindistan-Akdeniz-Avrupa telgraf trafiği Yunan hatları üzerinden taşınacaktı. Bu da Osmanlı Devleti için hem politik hem de ekonomik kayıplara sebep olacaktı. Bu sonucun hasil olması için hem Sicilyateyn hem de Yunanistan’ın Korfu-Zante ve Malta adaları üzerinden aynı menfaati temin edecek teklifleri İngiltere’ye sundukları ancak bunların reddedildiği de De La More tarafından belirtilerek, Osmanlı Devleti’nin üzerine

⁴⁰ BOA., HR.TO., 432/2.

⁴¹ Sicilyateyn Devleti, Osmanlı Devleti ve civar devletlerle gerçekleştirdiği irtibatlar ve elde etmeye çalıştığı imtiyazlar ile Doğu-Batı arasındaki telgraf trafiğini kendi hatları üzerine çekmeye ve bundan ekonomik-politik menfaatler elde etmeye yönelik bir siyaset takip etmekteydi. Çakılıcı 2014a, s. 60-61.

düşen sorumluluğu yerine getirerek söz konusu devletlere böyle bir fırsat vermemesi istenmişti. Bu konuda İngiltere hükümeti nezdinde şahsi girişimler de yaptığını belirten De La More, Avrupa ve doğu memleketleri arasındaki telgraf trafiğinde Rumeli hatları ile Bahrişefid Boğazı hattının tek güzergah olmasını amaçladıklarını vurgulamıştı. Bu gayretin sadece Osmanlı Devleti'nin menfaatlerini korumaya yönelik olduğu zannına kapılmadan, R.S. Newall&Co.'ın bir memuru olan De La More'un kendi firmasının kazanç politikasına hizmet etmeye çalıştığını da unutmamak gerekir. Bunun yanında 1841 Girit bunalımında ve Kırım Savaşı esnasında ortaya çıkan Osmanlı Devleti-Yunanistan geriliminde İngiltere ile Yunanistan arasındaki zıtlışmanın yarattığı güvensizlik, İngiliz hükümetini, uluslararası telgraf trafiğinin Yunanistan hatları üzerinden taşınmasına mani olacak bir politika izlemeye de sevk etmiş olmalıdır. Aynı şekilde devam eden İtalyan birliği çalışmalarının ne şekilde sonuçlanacağı ve ortaya çıkacak yeni yapıda İngiltere menfaatlerinin korunup korunamayacağı öngörülemezliği Yunanistan hatlarına karşı geliştirilen tepkinin İtalyan hatları için de geçerli olabileceğini akla getirmektedir. Uluslararası haberleşme işbirliğinde Yunanistan ve Sicilyateyn'e nazaran, Osmanlı Devleti'ni daha güvenilir ve daha sorunsuz bir müttefik pozisyonuna taşıyan bu açmazların etkisiyle hazırlandığı düşünülen bahsi geçen rapor, Osmanlı için de bir uyarı niteliği taşımaktaydı.

Osmanlı Devleti, şüphesiz ki bu uyarıları gözetmiş ve özellikle Yunanistan ile imzalanan Temmuz 1859 tarihli muahedenamenin beşinci maddesinde açık bir şekilde önlem almaya çalışmıştı. İlerleyen yıllarda gündeme gelen Osmanlı-Yunanistan kara hatları irtibatının temini projelerinde de Yunan Hükümeti'nin taleplerinin aksine, kara hatlarının Avlonya-Yanya-Arta güzergâhından birbirine bağlanmasından imtina edilerek⁴² Amaliapolis-Yenişehir-Selanik güzergâhının kullanıldığı görülmüştür. Burada Yunanistan bağlantılarının Sicilyateyn güzergâhından uzaklaştırılmaya ve Rumeli telgraf hatlarına muhtaç edilmeye çalışıldığı düşünülebilir⁴³. Diğer taraftan, Osmanlı Devleti, bahsi geçen uluslararası trafiği göğüsleyebilmek adına da yeni satın alımlar ve bazı inşa çalışmaları planlamıştı. Bu noktada Rumeli hatlarının transit hat olarak sorunsuz bir şekilde kullanılabilmesi için Osmanlı Telgraf İdaresi özen göstermeye çalışmıştı⁴⁴. Ancak Girit-İskenderiye hattının başarısızlıkla sonuçlanması, beklenen yoğunluğun Üsküdar-Basra projesinin bitimine kadar gecikmesine neden olmuştur.

⁴² BOA., İ.HR., 199/11338.

⁴³ Projelendirilen hatlarda yapılan değişiklikler ve bölgedeki inşa çalışmaları için bkz. Çakılcı 2015, s. 93-98.

⁴⁴ BOA., İ.HR., 169/9142; BOA., HR.MKT., 299/9; BOA., HR.MKT., 299/7.

Sonuç

19. yüzyılın ikinci yarısında artan telgraf tutkusu Britanya İmparatorluğu gibi emperyal güçlerin menfaatleri doğrultusunda kısa sürede büyük değişim ve dönüşümleri beraberinde getirmiştir. Avrupa ile Uzakdoğu ve Hindistan arasında tesis edilmek istenen telgraf irtibatları için çekilen hatların güzergâhı ise coğrafyanın doğal gereklilikleri sonucu genellikle Doğu Akdeniz'e tesadüf etmiştir. Doğu Akdeniz sahillerindeki Osmanlı hakimiyeti ile Rumeli bölgesinde Osmanlı Telgraf İdaresi bünyesinde çoğalan kara hatlarının mevcudiyeti de söz konusu kıtalar arası haberleşmede Osmanlı Devleti'nin söz sahibi olmasını sağlamıştır. Gerek coğrafi konumu gerekse genç bir devlet olmasının getirdiği politik sınırlılıklar çerçevesinde Osmanlı Devleti'nin telgraf şebekesine iltisak etmeden uluslararası haberleşme teatisi gerçekleştiremeyecek olan Yunanistan, 1859 yılındaki Bâb-ı Âli iznine kadar telgrafın nimetlerinden yararlanamamıştır.

1858-1860 yılları arasında gerçekleştirilen denizaltı telgraf hattı girişimleri sonucunda ortaya çıkan manzara, Doğu Akdeniz'in, uluslararası ticaret ve emperyal hakimiyet siyasetleri nezdindeki mevcut önemini kıtalar arası haberleşme alanında da stratejik bir konuma yükseltmiştir. Söz konusu statü, başta Osmanlı Devleti olmak üzere zaman zaman Yunanistan ve diğer sahillerin ticari hareketliliğini artırmış, devlet hazinelerine de gelir kaydedilmesine vesile olmuştur. Yeni haberleşme sistemlerinin kullanılmaya başlayacağı tarihlere kadar telgrafın bu çok yönlü faydaları, Doğu Akdeniz ve bu deniz etrafında konumlanan devletlerin ortak kazancı ve gündemi olmaya devam etmiştir.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Evrakı

- BOA., A.DVN.NMH., 8/27.
BOA., A.DVN.NMH., 10/8.
BOA., A.DVN.NMH., 12/6.
BOA., A.DVN.NMH., 13/3.
BOA., A.MKT.MHM., 14/13.
BOA., A.DVN.MKL., 2/15.
BOA., A.MKT.NZD., 155/53.
BOA., A.MKT.NZD., 174/69.
BOA., HR.MKT., 270/12.
BOA., HR.MKT., 299/7.
BOA., HR.MKT., 299/9.
BOA., HR.SFR.(3)., 32/2.
BOA., HR.TO., 432/2.
BOA., İ.HR., 169/9142.
BOA., İ.HR., 199/11338.

Araştırma Eserleri

- Adams 1997 J. M. Adams, “Development of the Anglo-Indian Telegraph”, *Engineering Science an Education Journal*, Vol. 6, No. 4 (August 1997), s. 140-148.
- Beauchamp 2008 Ken Beauchamp, *History of Telegraphy*, Published by The Institution of Engineering and Technology, London.
- Bright 1898 Charles Bright, *Submarine Telegraphs-Their History, Construction and Working*, Published by Crosby Lockwood and Son, London.
- Bright ve Bright 2012 Edward Brailsford Bright, Charles Bright, *The Life Story of the Late Sir Charles Tilston Bright: Civil Engineer*, Cambridge University Press, Vol. 1.
- Choudhury 2010 Deep Kanta Lahiri Choudhury, *Telegraphic Imperialism: Crisis and Panic in the Indian Empire, c. 1830*, Palgrave Macmillan Pub..
- Çakılcı 2014a Diren Çakılcı, “Osmanlı Devleti’nde Uluslararası Telgraf İşbirliği: Sicilyateyn/İtalya Örneği”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Haberleşme Özel Sayısı*, İ.Ü. A.İ.İ.T. Enstitüsü, C.13, S.25-26, İstanbul, s. 51-81.
- Çakılcı 2014b Diren Çakılcı, “Osmanlı-Avrupa Telgraf Hatlarında Sırbistan Emareti’nin Rolü”, *OTAM*, S.34, Yıl:2013, Ankara, s. 59-81.

- Çakılcı 2015 Diren Çakılcı, *Rumeli Telgraf Hatları (1854-1876)*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Antalya.
- Çakılcı 2017 Diren Çakılcı, “Osmanlı Devleti Telgraf Şebekesinde Üsküdar Telgrafhanesi ve Önemi”, *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu IX, 11-13 Kasım 2016, Bildiriler I*, İstanbul, s. 131-149.
- Davison 2004 Roderic H. Davison, *Osmanlı-Türk Tarihi (1774-1923)*, (Çev. Mehmet Morali), Alkım Yay., İstanbul.
- Goldsmid 1874 Frederic John Goldsmid, *Telegraph and Travel*, Macmillan and Co. Press, London.
- Haigh 1968 Kenneth Richardson Haigh, *Cableships and Submarine Cables*, U.S. Underseas Cable Corporation.
- Harris 1969 Christina Phelps Harris, “The Persian Gulf Submarine Telegraph of 1864”, *The Geographical Journal*, Vol. 135, No. 2 (June 1969), s. 169-190.
- Headrick ve Griset 2001 Daniel R. Headrick, Pascal Griset, “Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939”, *The Business History Review*, Vol. 75, No. 3 (Autumn, 2001), s. 543-578.
- Lardner 1867 Dionysius Lardner, *The Electric Telegraph*, (Revised and Rewritten by Edward B. Bright), London.
- Omissi 1998 David Omissi, *The Sepoy and the Raj: The Indian Army, 1860-1940*, Publishing by Macmillan Press, London.
- Papaioannou 1998 Angelos C. Papaioannou, *The Development of Communications in Greece (1821-1998)*, OTE, Athens.
- Russel 1865 William Howard Russel, *The Atlantic Telegraph*, Naval Institute Press.
- The Atlantic Telegraph* 1866 *The Atlantic Telegraph: Its History, from the Commencement of the Undertaking in 1854, to the Final Success in 1866*, Bacon & Co., London.
- Wood 2013 Alfred A. Wood, *A History of the Levant Company*, Frank Cass & Co Ltd..

İnternet Kaynakları

Glover 2009a Bill Glover, “Cable Timeline: 1845-1900”, <http://atlantic-cable.com/Cables/CableTimeLine/index1850.htm> (Erişim: 10.10.2017)

Glover 2009b Bill Glover, “CS Elba”, <http://atlantic-cable.com/Cableships/Elba/index.htm> (Erişim: 13.10.2017)

SUMMARY

The telegraph excitement surrounding the world since the mid-19th century has encouraged all governments, especially the imperial politicians and the governments, to invest in this area. In this context, especially the internal and intercontinental telegraph line building works of the British Empire accelerated the development of telegraphic technology. Rapidly developing telegraph technology has been used effectively by European states for the first time, and the benefits provided by rapid communications have increased steadily through lines established between the major centres of Europe. These lines, which reach the Mediterranean ports in a short time, have brought the idea of establishing liaison from the suburbs close to the coasts while connecting the ports to the important cities in the continents. Especially the innovation brought by the gutta-percha technology has made it possible to connect the important islands with the mainland, as well as facilitating the connection of submarine lines and coastal cities as an alternative to land lines.

The submarine telegraph cable constructions soon brought about major changes and transformations in accordance with the interests of the imperial powers such as the British Empire. The route of the lines drawn for telegraphic connections between Europe and the Far East and India is the result of the natural requirements of the geography, which is usually found in the Eastern Mediterranean. The existence of the Ottoman domination in the eastern Mediterranean coasts and the presence of the land lines which had grown in the Ottoman Telegraphy Administration in the Rumelia region ensured that the Ottoman State had a say in the correspondence between the continents. Greece, which could not carry out the international communication paradigm without compromising the Ottoman State's telegraph network in the context of the political limitations imposed by its geographical position and being a young state, did not benefit from the telegraph until the permission by Sublime Porte in 1859. With the declaration of the Bahrisefid Bosphorus-Alexandria line project started in 1858, Greece wanted to provide contact with both the Ottoman lines and the European lines thanks to the location of the island of Chios, which is one of the spots on the land. As a matter of fact, the diplomatic, economic and cultural interests of the fast and easy communication technology which have affected the world were also attractive for young Greece.

The port of Piraeus, the most important port of Greece and the window to the world of this peninsula state, was the first place on which a telegraph centre would be opened. In this context, the Greek Government, who wanted to join the international network by building a submarine cable between Piraeus Port and the Chios Telegraph of the Ottoman State, submitted a request in this direction to the Sublime Porte. Ottoman State, moderate to this initiative in early 1859, accepted this request, taking into account the possibility of the exchange of telegraphs between Greece and European centres, which had a significant trade volume thanks to the Mediterranean ports. To give this decision, the gain from transit telegrams to pass through the lines of the Ottoman Empire was sufficient. In this context, a telegraph agreement of sixteen items was

signed on July 29, 1859 as a result of the negotiations in Dersaadet. Greece receiving permission to submarine telegraph line from Piraeus Port to Chios with this agreement immediately closed a deal with R.S. Newall & Co. and gave the job of building this line to this company that built the line of the line of Seddulbahir-Chios-Crete. According to the agreement made between the company and the Greek Government, it was decided to extend this project line from Piraeus to Syros Island and extend the other cable to be launched from the telegraphy there to Ottoman telegraphy in Chios Island. Cables belonging to the Greece were laid under the sea by R.S. Newall & Co. and started to be used in September 1859. Thus, Greece became involved in the international telegraph network.

The situation that emerged as a result of the submarine telegraph line undertakings carried out between 1858 and 1860 raised the Eastern Mediterranean's existing strategic importance for international trade and imperial dominance politics to a level which also held importance regarding intercontinental communication. The mentioned statue has occasionally increased the commercial mobility of Greece and other coasts, especially the Ottoman State, and has helped state treasury. Until the date when new communication systems would be used, these versatile benefits of the telegraph continued to be the common gain of the eastern Mediterranean and the states located around it.

Diren ÇAKILCI

EKLER

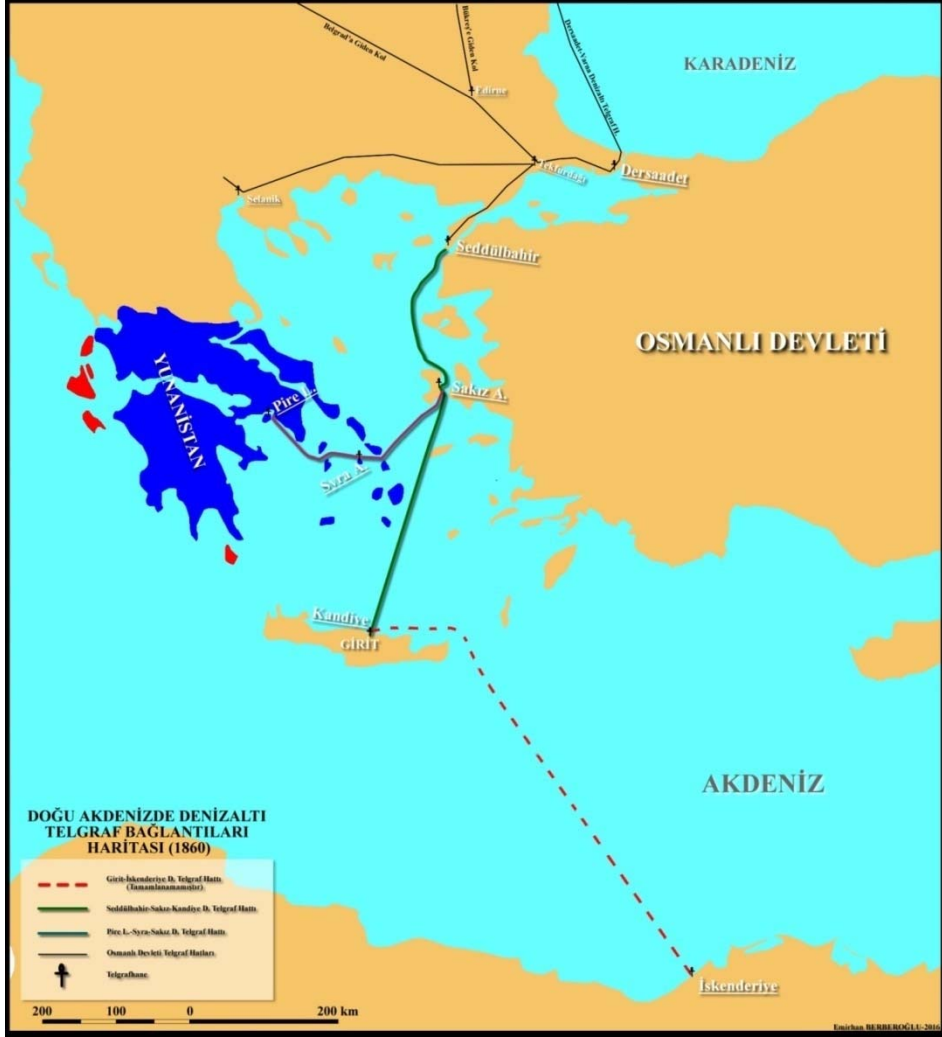
Ek 1: R.S. Newall Firmasının Direktörü Robert Stirling Newall.



PLATE 6

R. S. NEWALL

Ek 2: Doğu Akdeniz'de Denizaltı Telgraf Bağlantıları Haritası (1860)⁴⁵



⁴⁵ Haritanın hazırlanmasında emeğini esirgemeyen Arş. Gör. Emirhan BERBEROĞLU'na teşekkür ederim.