

**KÜLLİYE**ULUSLARARASI SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ
INTERNATIONAL JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Reading the Diplomatic and Political Reflections of a Commercially Rooted Crisis within Ottoman-British Economic Relations through British Archival Documents: The 1883 Navigation Crisis on the Euphrates and Tigris Rivers

Faruk Taşkın

Abstract

This study aims to examine the navigation crisis that emerged in 1883 between the Ottoman Empire and Britain on the Tigris and Euphrates rivers by situating it within its economic origins and its diplomatic and international legal implications. Methodologically, the research employs a document-based analysis grounded primarily in the confidential correspondence contained in the Foreign Office FO 424/137-138 series, along with consular reports, diplomatic memoranda, and relevant secondary literature. The findings demonstrate that the crisis stemmed from a status dispute arising from divergent interpretations of the imperial decrees of 1834 and 1841; that Britain articulated a discourse of "acquired rights," whereas the Ottoman Empire advanced a narrow legal interpretation rooted in the principle of internal-water sovereignty; that administrative measures taken by the local authorities in Baghdad and Basra rapidly deepened the tension; and that the diplomatic interventions of Musurus Pasha, together with Redhouse's philological assessments, significantly strengthened the Ottoman position. The study further shows that the issue of navigation was not merely a matter of concessionary law but a multi-layered crisis closely linked to Ottoman economic nationalization efforts, Britain's strategic interests in India, and broader European power dynamics. In light of these findings, the study argues that the Ottoman Empire's insistence on preserving its internal-water sovereignty in the face of international pressure should be understood as an integral component of its quest for economic autonomy in the post-Tanzimat era.

Keywords: Ottoman Empire, Tigris-Euphrates Crisis, Navigation, Sovereignty, Britain.

Corresponding author

***Assoc. Prof. Dr. Faruk Taşkın**

Artvin Çoruh University,
Faculty of Arts and
Sciences, Department of
History, Division of Modern
History, Artvin / Türkiye.

E-mail

faruktaskin@gmail.com

Orcid

0000-0002-2872-4575

Citation

Taşkın, F. (2026). Osmanlı-İngiliz Ekonomik Münasebetleri Çerçevesinde Ticari Kökenli Bir Krizin Diploması ve Siyasete Yansımalarını İngiliz Arşiv Belgelerinden Okumak: 1883 Fırat ve Dicle Nehirlerindeki Seyrüsefer Krizi, Külliye, 7(1), 63-86.

<https://doi.org/10.48139/aybukulliye.1797798>

Article Information

Submitted: 06.10.2025 | **Accepted:** 04.03.2026 | **Published:** 25.03.2026

History

Ethical Statement

Ethical principles have been adhered to during the preparation of this study.

Conflicts of Interest

The Author(s) declare(s) that there is no conflict of interest

Grant Support

No funds, grants, or other support was received.

Copyright & License

Author publishing with the journal retains the copyright to their work

licensed under the CC BY-NC 4.0





KÜLLİYE

ULUSLARARASI SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ
INTERNATIONAL JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Osmanlı-İngiliz Ekonomik Münasebetleri Çerçevesinde Ticari Kökenli Bir Krizin Diploması ve Siyasete Yansımalarını İngiliz Arşiv Belgelerinden Okumak: 1883 Fırat ve Dicle Nehirlerindeki Seyrüsefer Krizi

Faruk Taşkın

Sorumlu Yazar

***Doç. Dr. Faruk Taşkın**

Artvin Çoruh Üniversitesi,
Fen Edebiyat Fakültesi,
Tarih Bölümü, Yakınçağ
Tarihi Ana Bilim Dalı, Artvin
/ Türkiye.

E-posta

faruktaskin@gmail.com

Orcid

0000-0002-2872-4575

Atıf

Taşkın, F. (2026). Osmanlı-İngiliz Ekonomik Münasebetleri Çerçevesinde Ticari Kökenli Bir Krizin Diploması ve Siyasete Yansımalarını İngiliz Arşiv Belgelerinden Okumak: 1883 Fırat ve Dicle Nehirlerindeki Seyrüsefer Krizi, Külliye, 7(1), 63-86.

<https://doi.org/10.48139/ayb-ukulliye.1797798>

Özet

Bu çalışma, 1883 yılında Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında Dicle ve Fırat nehirlerinde ortaya çıkan seyrüsefer krizini, ekonomik kökenleri ile diploması ve uluslararası hukuk alanındaki yansımaları çerçevesinde incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışmada yöntem olarak, başta Foreign Office arşivlerinin FO 424/137-138 serisindeki gizli yazışmalar olmak üzere, konsolosluk raporları, diplomatik muhtıralar ve dönemin ikincil literatürü belge merkezli bir analizle değerlendirilmiştir. Bu yöntem doğrultusunda elde edilen bulgular, krizin temelinde 1834 ve 1841 fermanlarının farklı yorumlanmasından doğan bir statü uyumsuzluğunun bulunduğunu; İngiltere'nin "kazanılmış hak" söylemine karşı Osmanlı'nın iç su egemenliğine dayalı dar bir hukukî yorum geliştirdiğini; Bağdat ve Basra'daki yerel idarenin uygulamalarının krizi hızla derinleştirdiğini; Musurus Paşa'nın diplomatik müdahaleleri ile Redhouse'un filolojik değerlendirmelerinin ise Osmanlı tezini güçlendirdiğini göstermektedir. Çalışma ayrıca, seyrüsefer meselesinin yalnızca bir imtiyaz hukuku tartışması değil, aynı zamanda Osmanlı'nın ekonomik millileştirme çabaları, İngiltere'nin Hindistan stratejisi ve Avrupa güç dengeleriyle yakından ilişkili çok katmanlı bir kriz olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bulgular ışığında çalışma, Osmanlı Devleti'nin uluslararası baskılara rağmen iç su egemenliği ilkesini koruma yönündeki politikalarının, Tanzimat sonrası dönemde ekonomik bağımsızlık arayışının bir parçası olarak okunabileceğini önermektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Dicle-Fırat Krizi, Seyrüsefer, Egemenlik, İngiltere.

Makale Bilgileri

Süreç

Geliş Tarihi: 06.10.2025 | **Kabul Tarihi:** 04.03.2026 | **Yayın Tarihi:** 25.03.2026

Etik Beyan

Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde etik ilkelere uyulmuştur

Çıkar Çatışması

Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.

Finansman

Herhangi bir fon, hibe veya başka bir destek alınmamıştır.

Telif Hakkı & Lisans

Yazar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptir ve çalışması CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.



Extended Abstract

This article analyses the navigation crisis that emerged in 1883 between the Ottoman Empire and Great Britain concerning commercial shipping on the Tigris and Euphrates rivers. The study situates this crisis within the broader framework of Ottoman–British economic relations and late nineteenth-century debates on sovereignty, concessions, and international law. Rather than approaching the dispute as a technical problem of river navigation, the article examines it as a multi-dimensional crisis in which legal interpretation, diplomatic pressure, and economic interests became closely intertwined.

The primary issue addressed in the study concerns the conflicting legal interpretations of the imperial decrees and administrative regulations governing navigation on the Tigris and Euphrates. British officials and commercial actors—most notably the Lynch Company—argued that permissions granted in the imperial decrees of 1834 and 1841, as well as in subsequent ministerial correspondence in 1846 and 1861, constituted acquired and continuous rights guaranteeing free navigation on both rivers. The Ottoman government, however, rejected this interpretation, maintaining that these documents provided only limited and conditional permissions, primarily applicable to the Euphrates, and did not establish permanent or transferable privileges, particularly for private companies operating on the Tigris. This fundamental disagreement constituted the legal and political core of the 1883 navigation crisis.

Methodologically, the study is based on a document-centred analysis of British archival materials, primarily drawn from the confidential correspondence of the British Foreign Office (FO 424/137–138). The sources include diplomatic memoranda, consular reports from Baghdad and Basra, communications between British officials and commercial firms, and parliamentary discussions related to the crisis. These archival materials are examined alongside relevant secondary literature in order to situate the dispute within broader patterns of Ottoman economic policy and imperial diplomacy. This approach enables the reconstruction of both British and Ottoman positions through contemporary documentation, while avoiding interpretations not supported by the primary sources.

The findings indicate that the crisis escalated rapidly in the summer of 1883, when Ottoman authorities prohibited British steamers belonging to the Lynch Company from navigating the Tigris River. British officials regarded this measure as an arbitrary violation of previously recognised rights and emphasised its negative impact on trade, postal services, and imperial communication routes linking Britain to India. The Ottoman government, by contrast, sought to justify its actions by asserting sovereignty over internal waters and by drawing a clear legal distinction between imperial decrees (*fermans*) and ministerial letters, which it did not consider sufficient to establish enduring navigation rights.

The study further demonstrates that local administrative practices in Baghdad and Basra played a crucial role in intensifying the crisis. Measures such as restrictions on cargo operations, the detention of passengers, and interference with postal deliveries transformed a legal disagreement into a tangible diplomatic confrontation. In response, the British government issued formal protests, initiated parliamentary enquiries, and pursued economic claims, including demands for demurrage compensation. Ottoman diplomacy, led by Ambassador Kostaki Musurus Pasha in London, countered these pressures by defending a narrow legal interpretation grounded in internal sovereignty.

Another significant finding of the study is that the navigation crisis cannot be separated from the Ottoman Empire's broader efforts to limit foreign economic dominance and strengthen state control over strategic transportation routes. Initiatives to establish Ottoman-controlled navigation enterprises and to challenge the monopolistic position of foreign companies reflected a wider policy orientation towards economic centralisation and sovereignty in the late Ottoman period. In this sense, the crisis functioned as a testing ground for the Empire's capacity to assert legal and administrative authority in the face of sustained external pressure.

The article argues that the 1883 Tigris–Euphrates navigation crisis should be understood as a complex intersection of economic interests, legal argumentation, and diplomatic negotiation. The Ottoman Empire's insistence on its authority over internal waters, despite British claims based on acquired rights, underscores the central role of legal interpretation in nineteenth-century international relations. By drawing on British archival documents, the study contributes to a more nuanced understanding of how commercial disputes were transformed into political crises and how sovereignty was negotiated within the context of imperial competition.

Giriş

Dicle ve Fırat nehirleri, yalnızca Mezopotamya'nın tarihî ve coğrafi kimliğini şekillendiren iki temel su yolu değil, aynı zamanda Osmanlı hâkimiyeti döneminde askerî, iktisadî ve stratejik bir arter olarak imparatorluk sistemine entegre olmuş iki temel ulaşım aksıdır. XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı taşımacılık ve lojistik sisteminde bu nehirler hem İran seferlerinin ikmal hattını hem de Basra üzerinden Hindistan'a yönelen ticarî ağları beslemiştir. Özellikle Birecik tersanesi, Kanûnî döneminden itibaren Birecik tersanesi, zahire ve asker taşımaya elverişli yüzlerce geminin inşa edildiği, Osmanlı taşra lojistiğinin önemli bir merkezi hâline gelmiştir (Orhonlu & Işıksal, 2011, s. 79).

Fırat üzerindeki taşımacılığın düzenli ve stratejik boyutu, Birecik'ten Bağdat'a yapılan yolculukların 27–29 gün sürdüğüne dair kayıtlarla da doğrulanmaktadır (Göyünç, 2001, ss. 655–657). Nehirler, yalnızca Osmanlı'nın askerî sevkياتında değil, uluslararası ticarette de kritik rol üstlenmiştir. Evliya Çelebi'nin gözlemlerine göre, Fırat ve Dicle boyunca kuzeyden güneye uzanan hat üzerinde kesintisiz emtia ve yolcu taşımacılığı yapılmaktaydı. Basra'dan gelen ticari ürünler nehir yoluyla Birecik'e, oradan kervanlarla Halep, İskenderun ve Trablus limanlarına ulaştırılıyordu (Ünal, 2015, s. 203). Bu ağ, Osmanlı'nın Hindistan–Basra ticaretini Anadolu ve Doğu Akdeniz liman sistemine entegre etme çabasını yansıtmaktadır.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren bu geleneksel düzen, İngiltere'nin bölgedeki stratejik çıkarları doğrultusunda yeni bir boyut kazanmıştır. Sanayi Devrimi'nin ardından buharlı gemilerin ortaya çıkışı, Dicle ve Fırat nehirlerinde modern seyrüsefer projelerini gündeme getirmiştir (Ekinci, 2006, ss. 35–76). Dicle ve Fırat'ta buharlı gemilerin ilk kullanımı 1836 yılına uzanır. İngiliz Albay Francis Chesney'nin komutasında, Osmanlı ve İngiliz hükümetlerinin ortak desteğiyle iki buharlı gemi (Euprates ve Tigris) bölgeye gönderilmiş; bu girişim, Osmanlı topraklarında modern buharlı ulaşımın ilk örneklerinden birini oluşturmuştur (Cole, 2021, s. 14). İskenderun'dan Birecik'e taşınan parçaların burada monte edilmesiyle hazırlanan bu iki gemiden Tigris, Fırat üzerindeki sefer sırasında batmış olsa da girişim İngiliz kamuoyunda Fırat ve Dicle nehirlerinin stratejik önemini uzun süre gündemde tutmuştur (Korkmaz, 2018, s. 157).

Bu seyrüsefer denemeleriyle eş zamanlı olarak, İngiltere Fırat hattını buharlı gemilerle destekleyecek Fırat Vadisi Demiryolu Projesini de gündemine almıştı. Chesney'in hazırladığı projeye göre, Fırat ve Dicle üzerinde öngörülen vapur işletmeciliği ile aynı güzergâhta bir demiryolu hattı kurulması, Hindistan yolunu kısaltacak stratejik bir adım olarak görülüyordu. Chesney, İstanbul'dan imtiyaz almak için yoğun girişimlerde bulunmuş; proje kapsamında İskenderun–Halep–Fırat hattını

içeren güzergâhlar değerlendirilmiştir (Arslanyürek ve Alpoğlu, 2023, ss. 760-762). Böylece İngiltere'nin nehir taşımacılığının yanında, bölgeyi kapsayan bir demiryolu ağı kurma yönündeki stratejik hedefi, bu dönemin politik ve ekonomik tartışmalarına doğrudan yansımıştır.

Buharlı gemi teknolojisinin devreye girmesiyle, nehir taşımacılığı artık sadece yerel bir lojistik unsur olmaktan çıkmış, imparatorluklar arası rekabetin yeni bir arenası hâline gelmiştir. Osmanlı yönetimi ise bu girişimleri ihtiyatla karşılamıştır. Lord Ponsonby'nin 1834'teki talebine Babîâlî tarafından sınırlı ve şarta bağlı bir izin verilmiş; ancak izin yalnızca Fırat için geçerli sayılmış ve kalıcı bir imtiyaz teşkil etmeyecek şekilde düzenlenmiştir (Akbulut & Tozlu, 2012, s. 424). Nitekim Beylikçi Nuri Efendi gibi devlet adamları, İngiliz vapurlarına verilen ruhsatın egemenlik açısından riskler doğuracağını vurgulamış, buna karşılık Londra elçisi Namık Paşa ekonomik getirileri öne çıkararak izin verilmesini savunmuştur. Bu durum, Osmanlı bürokrasisinin ekonomik fırsatlar ile siyasî ve güvenlik kaygıları arasında bölünmüş olduğunu göstermektedir (Tızlak, 2014, s. 295).

1830'ların sonlarından itibaren İngiliz tüccarları ve Lynch ailesi, bölge taşımacılığında fiilî olarak faaliyet göstermeye başlamış; 1861'de kurulan *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company*, Dicle üzerinde Basra-Bağdat hattında düzenli taşımacılığı başlatmıştır (Yıldırım, 2020, s. 912). Buna karşılık Osmanlı valileri, Reşid Mehmed Paşa, Namık Paşa ve Mithat Paşa gibi isimler aracılığıyla millî şirketler (*Umman-ı Osmanî, İdare-i Nehriye*) kurarak İngiliz tekelini kırmaya çalışmışlardır (Yıldırım, 2020, s. 916). Ancak sermaye ve teknik donanım eksikliği, bu girişimlerin uzun ömürlü olmasını engellemiştir.

XIX. yüzyılın son çeyreğinde mesele giderek diplomatik bir krize dönüşmüştür. 15 Haziran 1883'te Basra Valisi Hüseyin Fevzi Paşa'nın İstanbul'daki Dahiliye Nazırından aldığı talimat doğrultusunda Lynch şirketine ait gemilerin Dicle üzerinde seyrüseferini yasaklayan emirlerin yayımlanması, 1883 Seyrüsefer Krizi'nin fitilini ateşlemiştir (Yıldırım, 2020, s. 917). Bu çatışma, yalnızca iki devlet arasındaki bir diplomatik anlaşmazlık değil, aynı zamanda XIX. yüzyıl uluslararası hukukunda "imparatorluk içi egemenlik" kavramının sınırlarını tanıyan nadir örneklerden biri olmuştur. Bu süreç İngiltere ile Osmanlı arasında gerginliğe yol açmış; Osmanlı tarafı, izinlerin yalnızca Fırat için geçerli olduğunu savunmuş, İngilizler ise bunu "kazanılmış hak" olarak yorumlamıştır. Bu hukuki ve diplomatik ihtilaf, "egemenlik" ile "serbest seyrüsefer" söylemleri arasında uzun süreli bir çatışma doğurmuş; mesele uluslararası hukuk, imparatorluk stratejileri ve Osmanlı Devleti'nin ekonomisini millîleştirme çabalarının kesiştiği çok katmanlı bir boyut kazanmıştır.

Sonuç olarak, Dicle ve Fırat nehirleri, Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde yalnızca ekonomik ve ulaşım boyutlarıyla değil; aynı zamanda egemenlik, hukuk ve diplomasi alanlarında da çok katmanlı bir krizin merkezinde yer almıştır. Bu makale, İngiliz Dışişleri Arşivi belgelerinin analizi yoluyla XIX. yüzyıl Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde nehir taşımacılığı üzerinden şekillenen rekabeti incelemektedir. 1883 Seyrüsefer Krizi, bu kapsamda geç Osmanlı döneminde hukuk, diplomasi ve iktisat alanlarının kesiştiği bir laboratuvar işlevi görmektedir.

1. Seyrüseferin Hukukî ve Siyasî Temelleri (1834-1861)

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın ilk yarısında İngiliz buharlı gemilerine Dicle ve Fırat nehirlerinde faaliyet izni vermesi, imparatorluğun egemenlik anlayışı ile İngiltere'nin Hindistan yolu üzerindeki stratejik çıkarlarının kesişiminde şekillenen uzun vadeli bir sürecin başlangıcını temsil etmektedir. Bu sürecin hukuki çerçevesi 1834 tarihli fermanla oluşturulmuş, 1841 ve 1846 düzenlemeleriyle pekiştirilmiş, nihayet 1861'de vezir mektubuyla yeniden teyit edilmiştir. Söz konusu belgeler, Osmanlı'nın bir yandan yabancı ticaret unsurlarına sınırlı imtiyazlar tanıırken, öte yandan iç sularda egemenliğini korumaya yönelik çifte stratejisini açıkça ortaya koymaktadır.

Sürecin başlangıcının ilk dönüm noktası, 29 Aralık 1834 tarihli Hatt-ı Hümayundur. İngiliz elçisi Lord Ponsonby'nin girişimleriyle Sultan II. Mahmud tarafından onaylanan ve Bağdat-Basra Valisi Ali Rıza Paşa'ya hitaben gönderilen bu belge, iki İngiliz buharlı gemisinin Fırat Nehri'nde dönüşümlü olarak işletilmesine ruhsat vermiştir (FO 424/137, Inclosure 1 in No. 165). Gerekçelendirme kısmında "ticaretin kolaylaştırılması" öne çıkarılmış; ancak uygulamaya dair hükümler, gemilerin belirli istasyonlarda bulunmasını şart koşarak merkezî denetim ilkesini somutlaştırmıştır. Ferman, İngilizler açısından ileride "kazanılmış haklar" söylemini besleyecek bir dayanak olurken, Osmanlı açısından ise seyrüsefer üzerindeki denetim iradesinin teyidi niteliğinde kalmıştır.

Sürecin ikinci halkasını 1841 yılına ait yazışmalar oluşturmaktadır. Sadrazam Rauf Paşa'nın Halep Valisi'ne gönderdiği yazıda, Fırat'ta mahsur kalan İngiliz gemilerinin mürettebatına geçici karaya çıkma izni verilmesi ve güvenliklerinin sağlanması istenmiştir (FO 424/137, Inclosure 2 in No. 165). Bu gelişme, Osmanlı'nın taşra güvenliğini temin etme ile İngiltere ile dostane ilişkileri sürdürme arasındaki dış politikada uygulanan denge politikasının devam ettirilmesini yansıtmaktadır. Aynı tarihlerde Bağdat, Basra ve Şehrizar Valisi Ali Rıza Paşa'ya hitaben kaleme alınan vezir mektubu ise 1834 fermanını yeniden tasdik ederek İngiliz buharlılarının Fırat üzerindeki mevcudiyetini teyit etmiştir. Ayrıca İngiliz elçiliğinin girişimiyle Kaptan Henry Blosse Lynch'e şahsi düzeyde destek verilmesi kararlaştırılmış, böylece İngiliz çıkarlarının bireysel boyutlarda da himaye altına alındığı görülmüştür. Osmanlı açısından bu belge, daha önceki imtiyazların teyidi; İngilizler açısından ise Mezopotamya'daki (Dicle-Fırat Havzası) stratejik varlığın güçlendirilmesi anlamına gelmiştir (FO 424/138, No. 10).

Asıl kritik dönemeç ise 2 Nisan 1846 tarihli vezir Koca Hüsrev Mehmed Paşa'nın mektubudur. Stratford Canning'in yoğun diplomatik girişimleri sonucunda İngiliz gemilerine Dicle ve Fırat nehirlerinde serbestçe dolaşma hakkı tanınmış, ancak bu seferin Osmanlı iç ticaretine tabi olduğu vurgulanmıştır (FO 424/137, No. 45; FO 424/137, No. 167). Bu doğrultuda İngiliz gemileri, Baltalimanı Antlaşması çerçevesinde gümrük vergilerini ödemekle yükümlü kılınmış, ayrıca Osmanlı gemilerinin ödediği vergilerin yarısı oranında tonaj vergisine tabi tutulmuştur. İngiliz tarafı bu düzenlemeyi "ulusal bayrak altında sürekli seyrüsefer hakkı" olarak yorumlarken, Osmanlı Devleti ve Babiâli bunu geçici ve sınırlı bir vergi uygulaması çerçevesinde görmüştür. Bu farklı yorum, ileride diplomatik ihtilafların temelini oluşturan ayrışmayı derinleştirmiştir. Bağdat'taki İngiliz temsilcisi Henry Rawlinson düzenlemeyi "İngiliz ticareti için en yüksek öneme sahip bir imtiyaz" olarak değerlendirmiştir (FO 424/137, No. 167). Böylece 1846 düzenlemesi, İngilizler için kazanılmış hakların hukuki temeli, Osmanlı için ise iç ticaretin denetimine dair bir eşik olarak görülmüştür.

1850'li yıllardan itibaren Osmanlı yönetimi, İngiliz buharlılarının seyrüseferini daha ihtiyatlı ve sınırlayıcı bir şekilde yorumlamaya başlamıştır. 1860 yılında Stephen Lynch and Co.'nun yeni bir buharlı gemiyi seferlere katmak istemesi üzerine İngiliz tarafı Londra'dan hukuki teyit talep etmiş, dönemin Dışişleri Bakanı Lord John Russell'da 1846 imtiyazının hâlen geçerli olduğunu teyit etmiştir (FO 424/137, No. 167). Ancak Osmanlı makamları bu izni her defasında sınırlı bir idari düzenleme olarak değerlendirmiş ve vergilendirme uygulamalarıyla denetim altına almaya çalışmıştır. Son aşamada, 15 Ocak 1861 tarihli emirname ile İngiliz gemilerinin Dicle ve Fırat'ta ticaret yapabileceği kabul edilmiş, fakat Osmanlı kayıklarıyla aynı vergilere tabi kılınarak "palamar akçesi" ve "telhiz ücreti"¹ gibi harçların ödenmesi zorunlu tutulmuştur (FO 424/137, Inclosure 3 in No. 109). Böylece Osmanlı, İngiliz gemilerine imtiyaz tanımış olsa da bunları hiçbir zaman özel hak statüsüne dönüştürmemiştir.

¹ Palamar akçesi: Limana yanaşan gemilerin güvenli şekilde bağlanması, rıhtımda yer işgal etmesi ve bağlama hizmetlerinden dolayı alınan bağlama harcı/ücreti. Telhiz ücreti: Osmanlıca telhiz (تلھيز) işlemlerinin hızlandırılması veya yükleme-boşaltma hizmetleri karşılığında alınan idari işlem harcı (Genç, 2000, ss. 145-146).

Sonuç olarak 1834-1861 dönemi, Osmanlı-İngiliz nehir seyrüseferi ilişkilerinde hem ticari imtiyazların hem de egemenlik vurgusunun sürekli iç içe geçtiği bir çerçeve ortaya koymuştur. Osmanlı belgeleri her seferinde ticaretin kolaylaştırılması söylemine dayanırken, İngiliz tarafı bu metinleri “kazanılmış hak” olarak yorumlayarak seyrüseferde süreklilik iddiasını güçlendirmiştir. Bu yorum farklılığı, ilerleyen yıllarda özellikle 1883 Seyrüsefer Krizi’nde yeniden gündeme gelecek olan hukukî çatışmanın erken işaretlerini barındırmaktadır. Bu nedenle 1834-1861 arasındaki düzenlemeler, Osmanlı taşrasında İngiliz buharlı seyrüseferinin kurumsal temelini oluşturan, fakat aynı zamanda imparatorluğun iç sulardaki egemenlik iddiasını teyit eden ikili bir miras bırakmıştır.

2. 1883 Seyrüsefer Krizinin Ortaya Çıkışı

1883 yazı, Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde Dicle ve Fırat nehirlerinde seyrüsefer meselesinin en kritik dönemeçlerinden birine sahne olmuştur. Krizin fitilini, Basra Valisi’nin 15 Haziran’da Dahiliye Nezareti’nden aldığı talimat üzerine, Lynch Şirketi’ne ait Khalifah (Halife) ve Majidiah (Mecidiye) gemilerinin Dicle’de seyrüseferini yasaklayan emirler ateşlemiştir. Bu karar, İngilizler açısından sürpriz niteliği taşımış; Osmanlı makamları ise şirketin imtiyazlarının yalnızca Fırat için geçerli olduğu, Dicle üzerinde ise herhangi bir hak tanımadığı gerekçesine dayanmıştır.

Nitekim kısa bir süre sonra, 28 Haziran 1883 tarihli Bağdat İngiliz konsolosluğundan gelen telgrafında, Lynch Şirketi’ne ait Khalifah adlı vapurun yükleme işleminin durdurulduğu ve bundan böyle Basra’da hiçbir İngiliz gemisine benzer bir izin verilmeyeceği bildirilmiştir (FO 424/137, Inclosure, No. 19). Böylece Babiâli, hukuki tezlerini fiilî uygulamalarla pekiştirerek, Dicle üzerindeki seyrüseferi pratikte imkânsız hâle getirmiştir.

İngiltere Dışişleri Bakanı Earl Granville, bu gelişmeye 5 Temmuz 1883 tarihli notasına yansıyan sert bir tepki göstermiştir. Musurus Paşa’ya hitaben kaleme alınan bu belgede Granville, yasağı “keyfî, dostane olmayan ve ticari çıkarları açıkça zedeleyen” bir tedbir olarak nitelendirmiş; ayrıca yasağın posta taşımacılığı ile yolcu gemilerini de kapsadığını vurgulamıştır. Granville, Osmanlı makamlarını önceki uluslararası düzenlemelere bağlamak amacıyla 1846’da Stratford Canning’in girişimiyle yapılan ve 2 Nisan 1846 tarihli vezir mektubuyla teyit edilen düzenlemelere, ayrıca 15 Ocak 1861 tarihli vezir yazışmasına atıfta bulunmuştur. Bu belgeler, İngiliz gemilerinin Fırat ve Dicle’de Osmanlı tebaasıyla eşit koşullarda gümrük vergisi ödeyerek ticaret yapma hakkını garanti altına aldığı şeklinde yorumlanmıştır (FO 424/137, No. 40).

Granville’in notasındaki üslup yalnızca hukuki bir hatırlatma değil, aynı zamanda ciddi bir diplomatik baskı niteliği taşımaktaydı. Nitekim Bağdat Valisi’nin “Khalifah” adlı geminin Dicle’ye girişini engellemek için kuvvet kullanacağı yönündeki haberler Londra’ya ulaştığında, İngiltere Babiâli’yi açıkça uyararak bu kararın iptal edilmemesi hâlinde doğacak sonuçlardan Osmanlı hükümetinin sorumlu tutulacağını bildirmiştir (FO 424/137, No. 84). Böylelikle mesele, bir imtiyaz tartışmasından çıkarak doğrudan bir diplomatik kriz boyutuna taşınmıştır.

Krizin kısa sürede derinleşmesinde, Osmanlı’nın yalnızca ticari kargoyu değil, aynı zamanda Hindistan Hükûmeti’ne ait resmî postaları ve Hintli hacı yolcuları da hedef alan tedbirler alması etkili oldu. İngiliz konsolos raporlarına göre, Osmanlı zaptiyeleri gemilere asker bindirmiş, postaların boşaltılmasını yasaklamış, yolcuları ise günlerce gemilerde alıkoymuştu (FO 424/137, Inclosure 1 in No. 129). Bu gelişme özellikle Hindistan postalarının statüsü üzerinden ciddi bir kriz doğurdu. Osmanlı gümrük memurları, bu postaları sıradan “ticari kargo” kategorisine sokmaya çalışırken, İngiliz konsolosluğu bunun kabul edilemez olduğunu, Hindistan postalarının resmî devlet mektupları olduğunu ve yalnızca konsolosluk ile postane üzerinden işlem görebileceğini ileri sürüyordu. İngiliz belgelerinde bu uygulamalar, “Majestelerinin tebaasına keyfî muamele” ve “dostane ilişkilerin ihlali” olarak kaydedilmiştir (FO 424/137, No. 92).

Yolcu meselesi de krizin sembolik boyutunu daha da derinleştirmişti. 22 Temmuz 1883'te Majidiah vapuru Basra'dan ayrılmaya hazırlanırken yolcuların indirilmesine izin verilmemiş; bu nedenle yolcular Khalifah adlı gemiye aktarılmıştır. Ancak burada da Osmanlı zaptiyeleri Hint kökenli hacıların karaya çıkmalarını engelledi. İngiliz raporlarına göre, dokuz yolcu, İngiliz konsolosluğunca verilmiş pasaportlara sahip olmalarına rağmen günlerce gemide tutulmuştur. Bu yolcuların özellikle Hintli olmaları İngiltere açısından meselenin yalnızca bireysel mağduriyet değil, aynı zamanda Hindistan'daki sömürge tebaasının güvenliği ve imparatorluk prestijiyile doğrudan ilişkili bir mesele haline gelmesine yol açtı (FO 424/137, Inclosure 1 in No. 145). Tweedie, raporlarında bu uygulamaların kasıtlı bir "usandırma" taktiği olduğunu ve Osmanlı idaresinin yolcuların çektiği sıkıntıları caydırıcı bir unsur olarak kullandığını vurgulamıştı (FO 424/137, No. 84).

Bu gelişmelerin yanı sıra, Lynch Şirketi'nin Londra hükümetine gönderdiği yazılar, krizi doğrudan ekonomik bir zemine oturtmuştur. 28 Haziran 1883 tarihli mektupta, şirket ticaretin "zorla durdurulduğunu" ve bu nedenle derhal harekete geçilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Verilen istatistikler ise bu iddiaları destekleyici nitelikteydi: 1862'de Basra'dan çıkan malların tonajı 4.000 iken, 1882'de 75.000 tona yükselmişti. Bu artış, seyrüseferin engellenmesinin yalnızca bir şirketin değil, Britanya dış ticaretinin ve Hindistan bağlantılı posta hattının bütünlüğünü tehdit ettiğini göstermekteydi (FO 424/137, No. 18). Bu sırada Londra'daki ticari aktörler de devreye girmiş, Gray, Dawes & Co. ile Steel, Young & Co.'ya gönderilen yazılarla (FO 424/137, No. 67-68) krizin ticari boyutu kamuoyuna taşınmıştır.

Krizden etkilenen tarafların başında Lynch Şirketi gelmekteydi. Şirket yalnızca ticari kayıpları değil, kullanılmayan sermaye yatırımlarını ve geçmişteki zararlarını da diplomatik düzeyde gündeme taşıdı. 15 Ekim 1883 tarihli raporunda, toplamı yaklaşık 15.000 £'a yaklaşan tazminat talebinde bulundu (FO 424/137, No. 159). Bu talepler üç ana kalemden oluşuyordu: 1869'da "Khalifah" gemisine yapılan Arap saldırısı nedeniyle 5.000 £, 1879 ve 1881'de Basra'ya gönderilen çelik mavnaların Osmanlı tarafından kullanılmasının yasaklanması sonucu 4.395 £ ve 1883 yazındaki seyrüsefer yasağından kaynaklanan kayıplar için 5.700 £ (FO 424/137, Inclosure 1-3 in No. 159). Böylece Lynch Şirketi'nin zararları, İngiliz hükümeti tarafından yalnızca ticari bir mesele olarak değil, Osmanlı'ya karşı diplomatik baskıyı artıracak bir koz olarak da kullanıldı.

İngiltere, Osmanlı'nın uygulamalarını yalnızca ticari bir kısıtlama olarak değil, aynı zamanda uluslararası hukuk ve mevcut antlaşmalarla güvence altına alınmış hakların ihlali şeklinde yorumlamıştır. Bu yaklaşım, İngiliz tarafının "kazanılmış haklar" (vested rights) söylemini yoğun biçimde kullanarak krizi hukuki bir zemine taşıma ve kendi diplomatik pozisyonunu güçlendirme stratejisinin tipik bir örneğini teşkil etmektedir (FO 424/137, Inclosure 3 in No. 159).

1883 yazında Dicle-Fırat krizinin ulaştığı nokta, Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde bir diplomatik protesto aşamasından fiilî karşı karşıya gelme aşamasına geçişi temsil ediyordu. Osmanlı'nın seyrüseferi sıkı denetim altına alması, Babiâli'nin egemenlik iddiasını vurgularken; İngiltere ise bunu uluslararası ticaretin ve imparatorluk iletişim ağının "hukuksuz biçimde engellenmesi" olarak tanımlıyordu. Kriz, kısa vadede İngiliz ticaretinde aksamalara yol açarken, uzun vadede Osmanlı'nın nehirlerdeki egemenlik uygulamalarının Avrupa devletleri nezdinde sürekli tartışma konusu haline gelmesine neden oldu.

2.1. İngiltere'nin Olaya Yaklaşımı ve Talebi

Osmanlı makamlarının 1883 yazında Lynch Şirketi'nin Dicle üzerindeki seyrüseferini durdurma girişimi, Londra'yı meseleyi salt diplomatik bir protestonun ötesinde hukukî zeminde savunmaya yöneltmiştir. Başkonsolos Trevor Chichele Plowden'un 24 Haziran 1883 tarihli muhtırası, İngiliz tezlerinin omurgasını teşkil etmektedir. Bu metinde 1834 ve 1841 tarihli izinlerin bir şirkete

değil doğrudan İngiliz Hükûmeti'ne verildiği, söz konusu belgelerin Albay Chesney'nin girişimleri doğrultusunda Akdeniz-Hindistan hattında bir bağlantı kurmayı hedeflediği ve bireysel imtiyazlar değil "devletlerarası" haklar içerdiği ileri sürülmüştür (FO 424/137, Inclosure No. 13). İngiliz yorumuna göre asıl bağlayıcı dayanak, Stratford Canning aracılığıyla 1846'da Babiâli ile varılan ve "Mezopotamya nehirleri" ifadesini hem Fırat'ı hem de Dicle'yi kapsayacak şekilde yorumlayan düzenlemedir. 2 Nisan 1846 tarihli vezir mektubu ile 1861-62 tarihli teyit yazışmaları da bu iddianın temel dayanakları olarak sunulmuştur (FO 424/137, No. 35).

Bu çerçevede, sahadaki fiilî uygulamalar İngiliz raporlarında Osmanlı taşra idaresinin "bilinçli egemenlik vurguları" olarak değerlendirilmiştir. Başkonsolos vekili W. Tweedie'nin 2 Temmuz 1883'ten itibaren gönderdiği raporlar, postaya el koyma, Majidiah ve Khalifah vapurlarının yük ve yolcu almasının silahlı zaptiyeler tarafından engellenmesi gibi müdahaleleri aktarmaktadır (FO 424/137, Inclosure 1 in No. 145). Tweedie, 9 Temmuz tarihli raporunda Bağdat Valisi'nin İstanbul'dan aldığı talimata dayanarak şirket seferlerinin bizzat durdurulmasını talep ettiğini bildirir; 1875 tarihli bir fermanın "yerine koyma" hükmünün genel bir yasak için gerekçe yapılamayacağını ileri sürer (FO 424/137, No. 47). İstanbul'daki İngiliz Elçisi Hugh Wyndham ise, Osmanlı Bakanlar Kurulu'nun "İngiliz gemilerinin Dicle üzerinde hak sahibi olmadığı" yönünde karar aldığını Londra'ya iletir (FO 424/137, No. 86). Aynı dönemde Dışişleri Bakanı Earl Granville'in peş peşe gönderdiği notalarda, 1846 ve 1862 vezir mektupların uygulanmasının "statükonun iadesi" anlamına geldiği vurgulanmıştır (FO 424/137, No. 84).

1883 Seyrüsefer Krizi bağlamında en kritik belgelerden biri, Dışişleri yetkilisi C. M. Kennedy tarafından kaleme alınmış ve Konsolos Plowden'in saha gözlemleriyle desteklenmiş olan 20 Temmuz 1883 tarihli muhtıradır (FO 424/137, No. 92). Söz konusu muhtıra, Babiâli'nin Dicle üzerinde İngiliz gemilerinin ticari seyrüseferini yasaklamasıyla ortaya çıkan hukuki ve diplomatik meseleleri ayrıntılı biçimde ele almakta ve İngiltere'nin bu karara karşı tepkisini ortaya koymaktadır. Kennedy'nin değerlendirmesine göre, krizin ilk aşaması 15 Haziran'da Bağdat Valisi'nin, Dahiliye Nezaretinden aldığı talimat doğrultusunda Lynch Şirketi'ne ait gemilerin Dicle üzerindeki faaliyetlerini yasaklamasıyla başlamıştır. Osmanlı makamları, bu yasağın gerekçesi olarak İngiliz şirketine tanınan imtiyazların yalnızca Fırat için geçerli olduğunu, Dicle üzerinde herhangi bir yetki tanımadığını ileri sürmüşlerdir. Kennedy ise meseleyi açıklığa kavuşturmak amacıyla 1834 tarihli ferman, 1842 tarihli Halep valisi Mehmet Vecihi Paşa'ya (Eroğlu vd., 2012, s. 96) gönderilen yazı ve 1846 tarihli vezir mektup gibi temel belgeleri karşılaştırmalı olarak incelemiştir.

Muhtırada en dikkat çekici unsur ise, 1883 yazında Osmanlı yerel makamlarının aldığı sert tedbirlerin ayrıntılı biçimde aktarılmasıdır. 8 Temmuz'da Bağdat'tan Basra'ya hareket eden bir gemiye Osmanlı askerlerinin bindirilerek yük ve yolcu almasının engellenmesi, aynı gün Basra'dan gelen gemide ise yolcuların karaya çıkmasına ve yükün boşaltılmasına izin verilmemesi, İngiltere tarafından resmî protesto konusu yapılmıştır. Londra'daki Dışişleri Bakanlığı, bu uygulamaların yalnızca ticari faaliyetleri sekteye uğratmadığını, aynı zamanda antlaşmalarla korunan İngiliz haklarının ihlali anlamına geldiğini belirtmiştir. Kennedy, değerlendirmesinde iki temel noktaya odaklanmıştır: İlki, Osmanlı belgelerinin gerçekten Fırat ve Dicle arasında ayırım yapıp yapmadığı meselesi; ikincisi ise, uzun süredir devam eden fiilî uygulamaların İngilizlere uluslararası hukuk açısından "kazanılmış hak" doğurup doğurmadığıdır. Kennedy'ye göre, Osmanlı Hükûmeti ya İngiliz iddialarını tanımalı ya da eğer bu iddiaları reddediyorsa, daha önce tanınmış imtiyazların resmen geri çekildiğini açıkça bildirmelidir (FO 424/137, No. 92).

Sahadaki gelişmeler yalnızca hükümetler arası yazışmalarda değil, İngiliz ticaret çevrelerinde de yankı bulmuştur. *British India Steam Navigation Company*, *Gray, Dawes & Co.*, *London Chamber of Commerce* ve *Glover Brothers* gibi aktörler, yaşanan kayıpları raporlaştırarak

hükümete iletmışlerdir. Basra'ya gelen gemi tonajının 1871'de 7.110 tondan 1882'de 74.760 tona yükselmiş olması, hattın İngiliz ekonomisi açısından stratejik önemini ortaya koymuş ve “kamu yararı” argümanının diplomatik baskıda kullanılmasını sağlamıştır. Granville'in sert protestoları sonrasında 31 Ağustos'ta Wyndham, seyrüseferin geçici olarak yeniden açıldığını rapor etmiş, ancak bu gelişme hukukî anlaşmazlığı sona erdirmemiştir (FO 424/137, No. 84). Londra Ticaret Odası'nın 25 Mart 1884 tarihli yazısı da ticari lobilerin dış politika üzerindeki etkisini göstermesi bakımından kayda değerdir (FO 424/137, No. 175).

Sonuç itibarıyla, Plowden'un muhtırasıyla başlayan İngiliz hukukileştirme stratejisi, Kennedy'nin muhtırasıyla sistematik bir çerçeveye kavuşturulmuş; Tweedie ve Wyndham'ın sahadaki müdahaleleri ise durumu “uluslararası hak ihlali” olarak raporlayarak bu çizgiyi pekiştirmiştir. Londra'nın talepleri doğrultusunda 1846 düzenlemesi ile 1861 teyidinin uygulanması istenmiş, buna paralel olarak Dicle'de serbest seyrüseferin ve posta hatlarının güvence altına alınmasına yönelik düzenlemeler gündeme getirilmiştir.

2.1.1. 1883 Krizi'nin İngiliz Parlamentosuna Yansımaları

Dicle ve Fırat nehirlerinde patlak veren seyrüsefer krizi, yalnızca Osmanlı-İngiliz diplomatik yazışmalarıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda İngiliz Parlamentosu'nun gündemine taşınarak kamuoyunun da doğrudan ilgisine mazhar olmuştur. Avam Kamarası'nda yapılan tartışmalar, meselenin salt teknik bir ticaret ihtilafı değil, Britanya'nın küresel çıkarlarını ilgilendiren bir “kamu meselesi” olarak algılandığını ortaya koymaktadır.

12 Temmuz 1883 tarihli oturumda Arthur Arnold, Dışişleri Bakan Yardımcısı'na yönelttiği soruda Bağdat Valisi'nin Fırat ve Dicle Buharlı Vapurları Şirketi'nin faaliyetlerini engellemesini gündeme getirmiş; hükümetin bu gelişmelere karşı ne tür tedbirler aldığını sorgulamıştır. Arnold ayrıca 1834'de verilen fermanla tanındığı iddia edilen seyrüsefer haklarının devam edip etmeyeceğini özellikle vurgulamış ve kamuoyu önünde bu hakların akıbetini tartışmaya açmıştır. Dışişleri Bakanlığı adına verilen yanıtta, Majestelerinin Hükûmeti'nin Londra'daki Osmanlı Büyükelçisine ve İstanbul'daki İngiliz Maslahatgüzarına resmî protesto notası ilettiği, Bağdat Valisi'nin kararlarının kabul edilemez bulunduğu ve doğacak sonuçlardan Babiâli'nin sorumlu tutulacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte hükümet, Babiâli'den resmî bir cevap alınmadan ileri adımlar atılmayacağını, ancak tüm diplomatik hakların saklı tutulduğunu bildirmiştir (FO 424/137, No. 55; FO 424/138, Inclosure in No. 12).

Parlamentodaki tartışmalar 19 Temmuz 1883'te daha da yoğunlaşmıştır. Milletvekilleri Robert Fowler ve Arthur Arnold, özellikle *Khalifah* ve *Mejdieh* vapurlarının Osmanlı makamlarınca seyrüseferden men edilmesini gündeme taşımışlardır. Fowler, bu müdahalenin antlaşma hükümlerine aykırılık teşkil edip etmediğini sorgularken; Arnold, İngiliz hükümetinin yaptığı protestoların sonuçsuz kaldığını öne sürmüş ve Britanya-Asya ticaretinin güvenliği için yeni tedbirler alınması gerektiğini dile getirmiştir. Hükümetin verdiği cevapta, gemilerin gerçekten engellendiği kabul edilmiş, konunun Babiâli'ye derhâl iletildiği ve bundan sonraki adımların Osmanlı hükümetinin vereceği cevaba bağlı olacağı belirtilmiştir (FO 424/138, No. 83).

Bu tartışmalar, seyrüsefer krizinin yalnızca Londra ile İstanbul arasında bir diplomatik mesele değil, aynı zamanda İngiliz kamuoyu ve Parlamento nezdinde ulusal çıkarların doğrudan savunulduğu bir konu olduğunu ortaya koymaktadır. “Ticaret serbestisi” meselesi Avam Kamarası'nda Britanya'nın Asya ile kurduğu ekonomik bağların ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilmiş; böylece Osmanlı'nın uygulamaları, yalnızca bölgesel bir sorun değil, imparatorluk çapında bir hak ihlali olarak sunulmuştur.

2.1.2. Ekonomik Bir Baskı unsuru: Demurrage

1883 seyrüsefer krizinde İngiliz ticaret şirketleri, Osmanlı makamlarının uygulamalarını yalnızca diplomatik düzeyde değil, doğrudan mali sonuçları üzerinden de gündeme taşımışlardır. Bu noktada öne çıkan kavram “demurrage”, yani bir geminin yükleme veya boşaltma için öngörülen süreden fazla limanda tutulması halinde gemi sahibine ödenmesi gereken günlük tazminat, İngiliz şirketlerinin en önemli argümanlarından biri hâline gelmiştir (FO 424/137, No. 28).

2 Temmuz 1883 tarihli raporda, Londra merkezli Gray, Dawes & Co. firmasının kiraladığı Hallamshire adlı geminin Basra’da yükleme işlemlerini tamamlayarak sefere çıkmaya hazır bulunduğu, ancak Osmanlı gümrük yetkililerinin müdahalesiyle hareketinin engellendiği bildirilmektedir. Söz konusu gemi, Dicle üzerinde seyir hâlindeki Khalifah vapurundan Bağdat’ta taşınan malları teslim almak üzere Basra’da beklemekteydi. Netice itibarıyla bu müdahale, yalnızca tek bir geminin faaliyetinin durdurulmasıyla sınırlı kalmamış; aynı zamanda İngiliz ticaret ağının bütün işleyişini olumsuz yönde etkilemiştir. Gray, Dawes & Co., hükümete ilettiği şikâyetinde özellikle *Hallamshire*’in limanda bekletilmesinden doğan günlük 25 sterlinlik demurrage zararına dikkat çekmiştir. Bu hesap, gecikme uzadıkça artan doğrudan bir mali kayba işaret etmekteydi. Böylelikle mesele, salt bir imtiyaz hukuku tartışmasının ötesine taşınarak, İngiliz sermayesinin uğradığı somut ekonomik kayıplar üzerinden tanımlanmıştır. Demurrage kaleminin sistemli biçimde raporlanması, Osmanlı müdahalelerinin hesaplanabilir bir ekonomik baskı unsuru hâline getirilmesini sağlamış ve Londra’da hem Dışişleri Bakanlığı hem de ticaret çevreleri nezdinde etkin bir diplomatik argüman işlevi görmüştür. Osmanlı açısından ise bu kavramın doğrudan bir karşılığı bulunmamaktaydı. Osmanlı gümrük ve liman rejiminde yükleme ve boşaltma süreleri, yerel idarenin takdir yetkisine tabi sayılıyor; bu nedenle gemilerin bekletilmesi “hukuka aykırı” değil, meşru idari uygulama olarak görülüyordu. Bu fark, Osmanlı’nın “iç su egemenliği” anlayışı ile İngilizlerin uluslararası denizcilik teamüllerine dayalı yaklaşımı arasındaki temel gerilimi gözler önüne sermektedir (FO 424/137, No. 28).

Hallamshire örneği, seyrüsefer krizinin yalnızca egemenlik ve imtiyaz hukuku tartışmalarını değil, aynı zamanda İngiliz ticaret çevrelerinin ekonomik kayıpları diplomatik süreçte bir argüman olarak kullandıklarını da gösteren bir durumdur.

2.2. Osmanlı Devleti’nin Krize Yaklaşımı

1883 Dicle-Fırat seyrüsefer krizi, Osmanlı Devleti’nin hukuk, diploması ve taşra idaresi boyutlarında sergilediği hassasiyetleri bir arada görünür kılan çok katmanlı bir vakadır. Babiâli, İngiliz tarafının “Mezopotamya nehirleri” ifadesini genişletici biçimde yorumlamasını kesin bir dille reddederken; fermanların kapsamı, imparatorluk egemenliği ve iç sular üzerindeki mutlak tasarruf hakkı etrafında sıkı bir savunma hattı kurmuştur. Bu tutum, Tanzimat sonrası dönemde yabancı şirketlerin taşradaki nüfuzunu sınırlandırma ve merkezî otoriteyi tahkim etme yönelimlerinin doğal bir uzantısıdır.

C. M. Kennedy’nin 20 Temmuz 1883 tarihli muhtırasına karşı Musurus Paşa 28 Temmuz tarihli cevabı, İngiliz tezine açık bir reddiye niteliğindedir. Elçi, 1834 ve 1841 fermanlarının yalnızca iki hükümet gemisine özel izin verdiğini, şirketin 1862’de kurulduğunu ve bu nedenle bu metinlere dayanamayacağını belirtmiştir. 1846 ve 1861 metinlerinin yeni imtiyaz yaratmadığını, yabancı gemilerin Osmanlı iç ticaretinde yer alamayacağını vurgulamış; Stratford Canning’in bahsettiği mutabakatın resmî kayıtlarda teyidinin bulunmadığını ileri sürmüştür (FO 424/137, No. 62; FO 424/137, No. 165).

Osmanlı hukukî argümanlarının çekirdeğini, 1834 ve 1841 tarihli ferman ve vezir mektubunun yalnızca Fırat Nehri ile sınırlı olduğu, Dicle için bağlayıcılık taşımadığı tezi oluşturur. Söz konusu belgelerin, Albay Francis Chesney'nin Akdeniz-Hindistan hattını Fırat üzerinden kurma girişimi bağlamında verilmiş "ticareti kolaylaştırma" amaçlı metinler olduğu vurgulanmış; bu nedenle Dicle'ye teşmil edilemeyecekleri açıkça belirtilmiştir (FO 424/138, No. 5, 11). Ayrıca Babiâli, bu metinlerin devletlerarası nitelikte olduğunu ileri sürerek özel bir şirketin (ör. Lynch) bunlara dayanarak doğrudan hak iddia etmesini hukuken geçersiz saymıştır. Böylece imtiyazların "devlet-devlet" düzleminde tanımlanması, İngiliz özel sermayesinin hak taleplerini bertaraf etmenin başlıca aracı hâline gelmiştir.

Uygulama düzeyinde Osmanlı yönetimi hem vapur sayısı hem de ölçüler bakımından sınırlayıcı kayıtları öne çıkarmıştır. Namık Paşa'nın Bağdat Valiliği döneminde ikinci bir geminin sefere sokulması girişimi, fermanların öngördüğü "iki gemi" sınırının aşılması olarak değerlendirilmiş; 1883'te de Mejdieh vapurunun önceki gemilere kıyasla çok daha yüksek kapasitesine dikkat çekilerek vezir mektuplarında tanımlanan çerçevenin ihlal edildiği savunulmuştur (FO 424/137, No. 10; No. 35, FO 424/137, Inclosure 3). Osmanlı'ya göre bu tür genişletmeler yalnızca teknik kayıtların aşılması değil, aynı zamanda kamu düzeni ve yerel iktisadî çıkarların zedelenmesi anlamına da gelmekteydi.

Egemenlik anlayışı bakımından Babiâli, Dicle ve Fırat'ı imparatorluk topraklarında doğup akıp denize dökülen "iç sular" kategorisinde konumlandırmıştır. Bu çerçevede yabancı seyrüsefer hakkı, ancak Osmanlı'nın tek taraflı izniyle ve koyduğu koşullar altında mümkündü; uluslararası hukuk ilkeleri ise sınır aşan nehirler bağlamında geçerli olabilirdi. Londra'daki Osmanlı elçisi Kostaki Musurus Paşa, bu tezi İngiliz hükümeti karşısında ısrarla savunmuş; Berlin Konferansı'nda (1884-85) Kongo Nehri için benimsenen serbest seyrüsefer prensiplerinin Mezopotamya nehirlerine teşmil edilmesi yönündeki girişimleri kesin biçimde reddetmiştir (FO 424/137, No. 12; FO 424/138, No. 14). Böylece Osmanlı diplomasisi, iç su-uluslararası su ayrımını hukukî dayanak olarak kullanarak manevra alanını geniş tutmuştur.

13 Haziran 1883 tarihli yazışmada Bağdat Valisi, Lynch şirketinin yetkisinin yalnız Fırat'la sınırlı olduğu ve Dicle üzerindeki seferlerin "mevcut düzene aykırı" bulunduğu gerekçesiyle faaliyetlerin men'ini emretmiştir (FO 424/137, Inclosure No. 47). Babiâli, söylemini fiilî uygulamalarla da desteklemiştir. Bağdat ve Basra'da gümrük rıhtımlarının Osmanlı gemilerince uzun süre işgal edilmesi, İngiliz buharlılarının yükleme-boşaltma faaliyetlerini aksatmış; 28 Haziran 1883 tarihli bir telgrafta Lynch şirketine ait Khalifah'ın yüklemesinin durdurulduğu ve Basra'da İngiliz gemilerine bu yönde izin verilmeyeceği bildirilmiştir (FO 424/137, Inclosure, No. 19). Aynı doğrultuda Osmanlı Devleti, kendi vapurlarını devreye alarak nehir taşımacılığında fiilî kontrolü artırmayı hedeflemiş; bu adım hem yabancı imtiyazların etkisini sınırlama gayretinin hem de Tanzimat sonrası devlet işletmeciliği anlayışının bir tezahürü olarak görülmüştür (FO 424/137, No. 11). Ağustos ayına gelindiğinde söylem daha da sertleşmiş; Tweedie'ye göre vali, yalnız sınırlandırmayı değil, İngiliz gemilerinin "tamamen tasfiyesini" arzuladığını açıkça beyan etmiştir (FO 424/137, No. 81). Bu ifadeler, taşra idaresinin geciktirme/denetim stratejisinden doğrudan tasfiye niyetine evrildiğini ve meselenin Osmanlı nezdinde bir egemenlik ihlali olarak kodlandığını göstermektedir.

Krizin tırmanmasında askerî caydırıcılık unsuru belirleyici bir eşiğe işaret eder. 4 Temmuz 1883 tarihli rapora göre T. K. Lynch, Bağdat Valisi'nin İngiliz buharlısı Khalifah üzerine ateş açılması için bir Osmanlı gambotuna emir verdiğine dair telgrafı Londra'ya aktarmıştır. Aynı raporda Mejdieh'in Basra'dan yük alamadan dönmek zorunda kaldığı bilgisi yer alır; bu, Babiâli'nin ekonomik baskıyı da etkin bir diplomatik araç olarak kullandığını gösterir. İngiliz cephesinde gambotların bu şekilde devreye sokulması, uluslararası ticaretin güvenliği ve imparatorluk prestijine yönelik açık

bir meydan okuma olarak algılanmış; mesele, teknik bir navlun-rıhtım tartışmasının ötesinde uluslararası güvenlik ve diplomasi boyutlu bir krize dönüşmüştür (FO 424/137, No. 32).

Bütün bu gelişmeler, krizin mahiyetini hızla yerel bir idari çekişmeden imparatorluklar arası bir güç mücadelesine taşımıştır. Osmanlı taşra yöneticilerinin dili, seyrüseferin yalnızca ekonomik/teknik bir düzenleme olmadığını; devlet otoritesinin, kamu düzeninin ve siyasî hâkimiyetin ayrılmaz bir parçası olarak görüldüğünü açık biçimde ortaya koyar. Nihayetinde Babiâli, dar ferman yorumu, imtiyazların şirketlere devredilemeyeceği, vapur sayısı/tonaj sınırları, iç sular doktrini ve devletin kendi vapurlarını ve gerekirse askerî unsurlarını devreye alma hakkı üzerinden şekillenen bir stratejiyle hareket etmiş; böylece 19. yüzyıl uluslararası hukuk anlayışı içinde iç sular üzerindeki mutlak egemenlik iddiasını hem hukukî hem pratik/diplomatik araçlarla savunmaya çalışmıştır.

2.2.1. Musurus Paşa'nın Diplomatik Mücadeleleri

Osmanlı İmparatorluğu'nun Dicle ve Fırat üzerindeki seyrüsefer siyasetinin biçimlenişinde, Bağdat ve Basra'daki yerel idarecilerin uygulamaları kadar Londra'daki Osmanlı büyükelçisi Kostaki Musurus Paşa'nın² yürüttüğü diplomatik savunular da belirleyici olmuştur. 1848'den 1891'deki ölümüne dek Londra'da görev yapan Musurus Paşa, Babiâli'nin temel tezlerini ısrarla savunmuş; 1883 kriz evresinde seyrüsefer tartışmalarının hukuki dilini yeniden çerçeveleyen müdahaleleriyle öne çıkmıştır (Anderson, 1966, s. 215).

Musurus Paşa, 28 Aralık 1883'te İngiltere Dışişleri Bakanı Earl Granville'e gönderdiği kapsamlı notada, 1834 ve 1841 tarihli fermanların yalnızca iki İngiliz buharlı gemisine, "ticareti kolaylaştırma" ve "karşılıklı menfaat" ilkeleri uyarınca sınırlı ve geçici bir izin tanıdığını vurgulamış; bu metinlerin kalıcı bir imtiyaz doğurmadığını ve tamamen Osmanlı egemenlik yetkisi kapsamında verilmiş müsaadeler olduğunu belirtmiştir (FO 424/137, No. 165). Bu çerçeve, Paşa'nın izleyen yazışmalarında da temel referans noktası olmuş; Babiâli'nin dar yorum stratejisini meşrulaştıran bir hukuki iskelet sağlamıştır.

Musurus Paşa'nın argümanlarının mihveri, Dicle ve Fırat'ın "iç su" statüsünde olduğuna dair ısrardır. Ona göre bu nehirler Tuna veya Kongo gibi uluslararası nitelik taşımadığından, serbest seyrüsefer ilkeleri Mezopotamya'ya teşmil edilemezdi. İngiltere'nin Kongo Nehri için kabul edilen ticaret serbestisini Ortadoğu nehirlerine yayma girişimi, Musurus Paşa tarafından bir kategorik hata olarak nitelendirilmiş ve kesin bir dille reddedilmiştir (FO 424/137, No. 12; No. 14). Böylece diplomasi dili, coğrafi-hukuki ayrımı merkeze alarak Osmanlı'nın hareket alanını koruyan bir çerçeveye oturtulmuştur.

İngiliz tarafının ısrarla başvurduğu "kazanılmış haklar" (acquired rights) söylemine karşılık Musurus Paşa, Babiâli'nin anonim bir şirketin tüzel kişiliğini tanımadığını, verilen izinlerin doğrudan şahıslara -özellikle Kaptan Henry Blosse Lynch'e- münhasır olduğunu vurgulamıştır. Bu nedenle Lynch Şirketi'nin kurumsal hak iddiası hukuken geçersizdi; 1846'da tanınan kolaylıklar da sınırlı bir ticari taviz olup "sürekli serbest seyrüsefer hakkı" biçiminde okunamazdı (FO 424/137, No. 165). Paşa, böylelikle devletlerarası antlaşmalar-özel şirket ayrımını keskinleştirerek İngiliz tezlerinin dayanağını zayıflatmıştır.

² Kostaki Musurus Paşa (1807-1891), Osmanlı İmparatorluğu'nun en uzun süre görev yapmış büyükelçilerinden biridir. Rum kökenli bir aileden gelen Musurus, 1840'lardan itibaren çeşitli diplomatik görevlerde bulunmuş, 1849'da Londra elçisi olarak atanmış ve ölümüne kadar bu görevini sürdürmüştür. Osmanlı diplomasisinin 19. yüzyıldaki en etkin simalarından biri olarak, özellikle Kırım Savaşı sonrası Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde belirleyici bir rol oynamıştır. İngiliz hükümetleri ile Babiâli arasında sık sık ortaya çıkan krizlerde muhatap olmuştur (Şafak, 2006, s. 81; Kunalalp, 1970, ss. 421-435).

Musurus Paşa'nın görüşleri yalnız hukuki daraltma teknikleriyle sınırlı değildir; siyasi denge kaygıları da belirgindir. Bağdat'ta yeni mavnâ kullanımı ya da özel antrepo taleplerine karşı çıkarken, böylesi bir iznin Fransız ve Hollandalı tüccarların emsal başvurularını tetikleyebileceğini belirtmiş; böylece meselenin bir şirketin çıkarlarının ötesinde, Osmanlı taşrasını Avrupa nüfuzuna açma riski taşıdığına dikkat çekmiştir. "Hindistan Postası" gecikmesi üzerinden yapılan İngiliz baskısına karşı ise posta ve haberleşme düzenliliğinin İngiltere'nin kendi imparatorluk sorumluluğu olduğunu hatırlatarak, iç sular üzerindeki denetimden feragati reddetmiştir (FO 424/137, No. 165; FO 424/138, No. 2).

Kriz boyunca Musurus Paşa, hukuki hiyerarşiyi Osmanlı lehine kuran bir dil kullanmıştır. 1834 ve 1841 fermanlarının yalnız Fırat üzerinde iki buharlıya izin verdiğini, Dicle için hiçbir zaman benzer bir hakkın tanınmadığını hatırlatmış; İngilizlerin 1846 ve 1861 tarihli vezir mektuplarını "genel seyrüsefer hakkı"na delil kılma girişimine karşılık bu belgelerin idari yazışmalar olduğunu, padişah iradesi taşımadıkları için ferman düzeyinde bağlayıcılık doğurmadıklarını belirtmiştir. Bu sayede "süreklilik" iddialarını metin hiyerarşisi üzerinden daraltmış, 1861 mektubundaki "karşılıklı menfaat" kaydını hatırlatarak İngiliz taleplerini koşulluluk zeminine çekmiştir. Granville'in, Osmanlı politikasını "uzun süredir cari bir pratiğin keyfî sonlandırılması" olarak nitelemesi ise tarafların uyuşmazlığının siyasal niteliğini açığa vurmuştur (FO 424/137, No. 165).

Musurus Paşa, gerilimi düşürmek amacıyla Lynch Şirketi'nin zarar ve tazminat taleplerinden feragat etmesini önermiş; ancak İngiliz tarafı "keyfî müdahale" kalkmadan yeni bir düzenlemeye gidilemeyeceğini bildirerek bu açılımı reddetmiştir (FO 424/137, No. 40). Bu karşılık, seyrüsefer düğümünün yalnızca hukukî-ticarî değil, doğrudan dostane ilişkileri etkileyen siyasal bir krize dönüştüğünü göstermiştir.

Musurus Paşa'nın talebi üzerine 1883 sonunda tartışmaya dâhil olan James William Redhouse,³ İngilizlerin "1834" ve "1842" diye andığı metinlerin aslında 1841 tarihli tek bir fermana dayandığını ortaya koyarak önemli bir kronolojik düzeltme yapmıştır. Redhouse ayrıca femandaki "officers" ifadesinin ticaret gemilerini değil, resmî hizmet gemileri ve devlet görevlilerini ifade ettiğini ileri sürmüştür; dolayısıyla metnin genel ve kalıcı bir ticari imtiyaz değil, sınırlı ve geçici bir ruhsat sunduğunu savunmuştur. "Fiilî kullanım"ın kazanılmış hak oluşturmayaacağı yönündeki bu yorum, Osmanlı'nın hukukî tezini güçlendirmiş; ancak İngiliz tarafı söz konusu değerlendirmeleri "teknik ayrıntılar" olarak nitelendirerek kendi diplomatik pozisyonunu sürdürmüştür (FO 424/137, No. 166).

Sonuçta Musurus Paşa, 1883-1884 evresinde metin merkezli bir diplomasi inşa ederek Osmanlı'nın iç sular üzerindeki egemenlik iddiasını hem hukukî hiyerarşi (ferman/vezir mektubu ayrımı) hem de siyasî denge (emsal yaratma, çoklu güçlerin nüfuzu) hatları üzerinden savunmuştur. İngilizlerin "kazanılmış haklar" doktrini ve "serbest seyrüsefer" söylemi karşısında geliştirdiği bu dar yorum-koşulluluk stratejisi, Babiâli'nin dış baskıyı zaman kazandıran bir hukuk diliyle yumuşatma kapasitesini somutlaştırmış; seyrüsefer meselesini bir şirket imtiyazı tartışmasından çıkarıp egemenlik ve iç hukuk alanına tercüme etmiştir. Böylelikle Musurus Paşa'nın müdahaleleri, 19. yüzyıl sonu Osmanlı diplomasisinin "metinlere dayalı direnç" yönteminin en berrak örneklerinden biri olarak kayda geçmiştir.

³ Sir James William Redhouse (1811-1892), İngiliz şarkiyatçı ve Osmanlı uzmanıdır. 1826'dan itibaren İstanbul'da çeşitli resmî görevlerde bulunmuş, Osmanlı belgelerinin tercüme ve yorumunda uzmanlaşmıştır. En bilinen eseri *A Turkish and English Lexicon* (1890) olup, Osmanlı Türkçesi için hazırlanmış en kapsamlı İngilizce sözlüklerden biridir. 1880'lerde İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na danışman olarak çalışmış, Osmanlı hatt-ı hümayunlarının tercümesi ve diplomatik içeriklerinin değerlendirilmesinde önemli katkılar sunmuştur (Tuncer, 2020, ss. 299-316).

2.2.2. Osmanlı Devleti'nin Millî Şirket Kurma Girişimleri

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Dicle ve Fırat nehirleri üzerindeki taşımacılık faaliyetleri, İngiliz sermayesinin etkinliği sayesinde yeni bir evreye girmiştir. Lynch kardeşler, bölgedeki ticarî faaliyetlerini genişleterek 1861 yılında *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company*yi kurmuş; bu şirket kısa sürede Mezopotamya'daki İngiliz ticaretinin ve sermaye çıkarlarının en önemli temsilcilerinden biri hâline gelmiştir.

Osmanlı Devleti, bu gelişmelere karşılık olarak nehir taşımacılığını merkezî bir idare altında toplama yönünde adımlar atmıştır. 1872 yılında İdare-i Nehriye ile İdare-i Umman-ı Osmanî birleştirilerek, deniz ve nehir taşımacılığının idaresi tek bir kurumda toplanmıştır (Ekinci, 2007, s. 88). Bu birleşmenin amacı, devlet kontrolünü güçlendirmek ve yabancı şirketlerin taşımacılık üzerindeki nüfuzunu sınırlamaktır. Ancak bu dönemde devletin taşımacılığı millîleştirme çabası, yapısal ve mali yetersizlikler nedeniyle sembolik bir girişim olarak kalmıştır.

Bu erken çabaların ardından 1884 yılına gelindiğinde Babiâli, yalnızca savunmacı bir pozisyonda kalmayıp karşı bir hamle geliştirmeye yönelmiştir. Bağdat Konsolosu Plowden'in İstanbul'a ilettiği raporlarda, yerel idarenin Dicle ve Fırat üzerinde bir Osmanlı şirketi kurma hazırlığında olduğu ve bu planın Lynch & Co.'ya ait vapurların zorunlu satın alınmasını içerdiği bildirilmektedir (FO 424/137, No. 170). Böylece Babiâli hem İngiliz tekelini kırmayı hem de iç su yolları üzerindeki egemenliğini fiilen güçlendirmeyi amaçlayan stratejik bir adım atmıştır.

Hariciye Nezareti düzeyinde yürütülen görüşmeler, meselenin yalnızca yerel bir girişim olmadığını, devlet merkezinde şekillenen bir politika olduğunu ortaya koymaktadır. İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Earl of Dufferin'in 15 Mart 1884 tarihli raporuna göre, konu Hariciye Nezareti müsteşarı (Undersecretary) seviyesinde ele alınmış; Londra'daki Osmanlı elçisi Musurus Paşa ise doğrudan bu meseleye ilişkin talimatlarla donatılmıştır (FO 424/137, No. 170; FO 424/138, No. 6). Böylelikle millî şirket fikri, Osmanlı diplomatik gündeminin kayda değer bir unsuru hâline gelmiştir.

Babiâli, 1884 yılı itibarıyla millî şirket fikrine resmî onay vermiştir. Bağdat Valisi'nin Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta, Lynch Şirketi'nin devlete zarar verdiği, buna karşılık Osmanlı bayrağı altında kurulacak bir millî şirketin hem prestij hem ekonomik fayda sağlayacağı belirtilmiştir. Dahiliye Nezareti cevabında, bu girişimi olumlu karşılamakla birlikte üç şart ileri sürmüştür: Şirketin yalnızca Osmanlı tebaasından oluşması, kurucularının mali kudret ve itibara sahip bulunması, ayrıca talep edilecek imtiyazların Lynch Şirketi'nin mevcut haklarını ihlal etmemesi (FO 424/137, Inclosure 1-2 in No. 172). Bu yanıt, Babiâli'nin millîleştirme yönelimini kabul etmekle birlikte doğrudan bir diplomatik çatışmadan kaçındığını kanıtlamaktadır.

Osmanlı'nın bu girişimi, İngiltere tarafında ciddi kaygılara yol açmıştır. Yerel yönetim, Osmanlı şirketine seyrüsefer tekelini devretmenin yanı sıra Lynch Şirketi'ne ait Khalifah ve Mejideh vapurlarını satın almayı planlamıştır (FO 424/137, No. 171). Bu adım, Lynch ailesi tarafından varoluşsal bir tehdit olarak algılanmış ve Londra'da yoğun diplomatik baskıların devreye girmesine neden olmuştur. Şirket yöneticisi Stephen Lynch, Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği telgrafta acil müdahale çağrısında bulunarak sürecin ertelenmemesi gerektiğini vurgulamıştır (FO 424/137, No. 171). Earl of Dufferin'in 17 Mart 1884 tarihli gizli ibareli raporu, İngiliz Dışişleri'nin gelişmelere doğrudan sert bir tepki vermek yerine konuyu müzakere zemininde tutmayı tercih ettiğini belirtmektedir. Bununla birlikte, Osmanlı'nın İngiliz tekelini tasfiye etme yönündeki bu teşebbüsü, Londra nezdinde stratejik bir meydan okuma olarak görülmeye devam etmiştir (FO 424/137, No. 172).

Süreç yalnızca diplomatik değil, aynı zamanda hukuki bir kriz olarak da değerlendirilmiştir. İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın hukuk işlerinden sorumlu Julian Pauncefoot'un konuyu Kraliyet Hukuk Danışmanlarına havale etmesiyle iki temel soru gündeme gelmiştir: Osmanlı'nın bu teşebbüsü karşısında İngiliz Hükûmeti'nin alacağı tutum ne olmalıdır ve Lynch Şirketi'nin zarar iddiaları için hangi hukuki yollar izlenmelidir (FO 424/137, No. 174).

Uzun vadede bakıldığında, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Lynch Şirketi tüm faaliyetlerini durdurmuş, mevcut malzeme ve personelini Muhammere'ye (Khorramshahr) taşımıştır. Bu gelişme, yaklaşık yarım asırdır kesintisiz sürdürülen nehir taşımacılığının ani biçimde sekteye uğramasına yol açmıştır (Ekinci, 2011, s. 357). Savaş koşullarında Osmanlı Hükûmeti, İngilizlerin nehirlerdeki bütün imtiyazlarını iptal etmiş ve 1916 yılında Lynch Şirketi'ne verilen tüm seyrüsefer ayrıcalıklarını resmen feshetmiştir (Kurt, 2009, s. 50). Böylece Osmanlı taşımacılık tarihinde uzun yıllar süren İngiliz hâkimiyeti fiilen sona ermiştir.

Sonuç itibarıyla, 1884'te gündeme gelen millî şirket ve satın alma planları, Osmanlı Devleti'nin seyrüsefer meselesinde pasif savunmadan çıkıp aktif ve kurumsal karşı hamleler geliştirdiğini göstermektedir. Bu girişimler, Tanzimat sonrası dönemde Babîâli'nin ekonomik millîleştirme politikalarının tipik bir örneği olarak öne çıkmıştır. Osmanlı, yabancı imtiyazları sınırlandırarak egemenlik iddiasını pekiştirmeye çalışırken; İngiltere, doğrudan çatışmadan kaçınmakla birlikte, diplomatik ve hukuki baskı araçlarını yoğun biçimde kullanmıştır. Bu nedenle Dicle-Fırat Krizi, yalnızca bir imtiyaz ihtilafı değil, aynı zamanda XIX. yüzyıl sonu uluslararası sisteminde ekonomik millîleştirme politikaları ile imparatorluk stratejilerinin kesiştiği bir mücadele alanı olarak dikkat çekmektedir.

3. Krizin Uluslararası Yansımaları

1883 Seyrüsefer Krizi, ilk bakışta Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında yaşanan ikili bir anlaşmazlık gibi görünse de arşiv belgeleri meselenin bundan çok daha geniş bir uluslararası bağlama sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Kriz, yalnızca Mezopotamya'daki seyrüseferin denetimiyle sınırlı bir idari sorun değil; Avrupa güçleri arasındaki rekabetin, Hindistan yolu üzerindeki stratejik dengelerin ve konsolosluk görevlilerinin idari-bürokratik çıkarlarının kesiştiği karmaşık bir diplomatik mesele hâline gelmiştir. Bu yönüyle Dicle üzerindeki seyrüsefer tartışmaları, dönemin güç dengelerini ve imparatorluklar arası nüfuz mücadelesini yansıtan bir odak noktası oluşturmuştur (Doğançay, 2016, s. 46).

Bu bağlamda özellikle Rusya'nın tavrı dikkat çekicidir. Hugh Wyndham'ın 8 Eylül 1883 tarihli raporunda, Rus Büyükelçisi'nin ve diplomatlardan M. Nidilov'un, Lynch Şirketi'ne ait gemilerin Musul'a kadar çıkma niyetine ilişkin sorular yönelttiği belirtilmektedir. Bu ifadeler, Rusya'nın Mezopotamya'daki İngiliz etkinliğini dikkatle izlediğini ve Osmanlı Devleti'ni dolaylı biçimde destekleyerek İngiltere'nin bölgedeki hareket alanını sınırlamaya çalıştığını göstermektedir (FO 424/138, No. 156). Rus diplomatik çevrelerinin bu temkinli yaklaşımı, Osmanlı'nın bölgedeki konumunu dolaylı olarak güçlendirmiş ve krizin uluslararası güç dengeleri açısından yeni bir nitelik kazanmasına yol açmıştır.

Kriz karşısında Avrupa devletlerinin tutumları, meselenin yalnızca Osmanlı ile İngiltere arasındaki ikili ilişkiler çerçevesinde değerlendirilemeyeceğini açık biçimde ortaya koymuştur. (FO 424/138, Inclosure 4 in No. 105). Fransız Konsolosu M. Perettié, İngiliz meslektaşıyla yaptığı görüşmede açık bir iş birliği tavrı benimsemiş hem Fransız hem de Britanya çıkarlarının Dicle üzerindeki serbest geçişin sürdürülmesini gerektirdiğini, Osmanlı makamlarının ani tedbirlerinin ise Bağdat halkı arasında huzursuzluk yaratabileceğini ifade etmiştir (FO 424/138, Inclosure 6 in No. 105). Buna karşılık Rus Konsolosu M. Eberhard, valinin önlemlerinin abartılmaması gerektiğini

belirterek meseleyi ikincil bir düzeyde değerlendirmiştir (FO 424/138, Inclosure 5 in No. 105). Bu görüş farklılıklarına rağmen bütün Avrupa temsilcilerinin yazışmalarında öne çıkan ortak tema “Avrupa prestiji”nin korunması olmuştur. Zira Avrupa bayrağı taşıyan bir geminin durdurulması veya postaların engellenmesi, yalnızca iki devlet arasındaki ilişkiler bakımından değil, aynı zamanda Osmanlı taşrasında Avrupalı güçlerin otorite algısı açısından da ciddi bir prestij kaybı anlamına gelmekteydi.

Kriz aynı zamanda Britanya İmparatorluğu’nun Hindistan yönetimi açısından da stratejik bir önem taşımaktaydı. Basra Körfezi üzerinden Hint Okyanusu’na bağlanan Dicle-Fırat hattı, imparatorluğun haberleşme ve lojistik güvenliğinde kilit bir rol oynuyordu. Bu nedenle Osmanlı makamlarının seyrüseferi kısıtlayan tedbirleri, İngiltere tarafından yalnızca ticari bir engel olarak değil, Hindistan ile olan iletişim güvenliğine yöneltilmiş doğrudan bir jeopolitik tehdit olarak algılanmıştır. Dolayısıyla mesele, Osmanlı taşrasında bir idari düzenleme olmaktan çıkarak Britanya’nın küresel çıkar sistematiğiyle doğrudan kesişmiştir (FO 424/138, No. 14).

Sonuç olarak, 1883 Seyrüsefer Krizi’nin uluslararası boyutu, meselenin yalnızca Osmanlı-İngiliz ilişkileriyle sınırlı kalmadığını; Rusya’nın bölgesel çıkarlarını, Fransa’nın diplomatik iş birliği arayışlarını ve İngiltere’nin Hindistan’a yönelik stratejik hassasiyetlerini etkileyen çok katmanlı bir nitelik taşıdığını ortaya koymaktadır. Dicle meselesi bu yönüyle, 19. yüzyıl diplomatik krizlerinin sadece siyasi değil, aynı zamanda idari, lojistik ve sembolik boyutlarıyla da iç içe geçtiğini gösteren özgün bir örnek teşkil etmektedir.

Sonuç

Dicle-Fırat Seyrüsefer Krizi, geç Osmanlı döneminde imparatorluğun karşı karşıya kaldığı diplomatik, ekonomik ve hukuki zorlukların çok boyutlu bir yansıması olmuştur. Krizin merkezinde, iki nehir üzerindeki farklı hukuki statüler yer almaktaydı. Fırat Nehri üzerindeki seyrüsefer, padişah iradesini içeren ve en yüksek düzeyde bağlayıcılığa sahip fermanlarla güvence altına alınmış; bu yaklaşım İngilizler açısından tartışmaya kapalı bir imtiyaz hâline gelmiştir. Buna karşılık Dicle Nehri üzerindeki seyrüsefer yalnızca vezir mektuplarına dayanmakta, bu belgeler ferman kadar bağlayıcı kabul edilmediği için Babiâli’ye daha geniş bir esneklik alanı tanımaktaydı. Osmanlı makamları, özellikle Mejdieh vapurunun sefere çıkışının engellenmesi sürecinde bu farkı vurgulayarak İngilizlerin hukuki iddialarını zayıflatmaya çalışmıştır. Böylece “ferman-vezir mektubu” ayrımı, yalnızca teknik bir hukuk meselesi değil, aynı zamanda uluslararası diploması ve güç mücadelesini doğrudan şekillendiren bir unsur hâline gelmiştir.

Osmanlı cephesinde Babiâli, krizi salt hukuki bir savunma düzleminde ele almakla yetinmemiş; aynı zamanda millî şirket kurma girişimi ve Lynch Şirketi’ni satın alma planı gibi ekonomik millîleştirme stratejileri geliştirmiştir. Bu adımlar, Osmanlı bayrağı altında ekonomik faaliyetlerin prestijini artırmayı ve imparatorluğun bağımsız hareket alanını genişletmeyi amaçlamıştır. Ancak dönemin güç dengeleri, bu politikaların temkinli bir diplomasıyla yürütülmesini zorunlu kılmıştır.

İngiltere açısından kriz, yalnızca ticari çıkarların korunmasıyla sınırlı değildi. Mesele, Hindistan yolu üzerindeki iletişim ve güvenlik hatlarının sürdürülmesi bakımından stratejik bir önem taşıyordu. Londra hükümeti, Osmanlı’nın millîleştirme hamlelerini açık bir çatışmaya varmadan, diplomatik baskılar, hukuki yorumlar ve ticari lobilerin müdahaleleri yoluyla dengelemeye çalıştı. Özellikle 1846 tarihli vezir mektubunun İngiliz iddialarına dayanak yapılması, seyrüsefer hakkını uluslararası hukuk zemininde meşrulaştırma çabasının somut bir göstergesidir. Lynch ailesinin talepleri ve Londra Ticaret Odası gibi ekonomik aktörlerin baskıları, krizi İngiltere

açısından diplomatik sınırları aşan, ulusal ticari çıkarlarla doğrudan bağlantılı bir mesele hâline getirmiştir.

Bu çok katmanlı kriz, geç Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin işleyişini anlamak bakımından dikkat çekicidir. Osmanlı Devleti, sınırlı kaynaklarına rağmen millîleştirme politikaları aracılığıyla egemenlik alanlarını korumaya ve genişletmeye çalışırken; İngiltere, imparatorluk çıkarlarını hukuki, diplomatik ve ekonomik araçları eşzamanlı biçimde kullanarak savunmuştur. Böylece Dicle-Fırat meselesi, 19. yüzyılın son çeyreğinde orta ölçekli bir devletin ekonomik bağımsızlık arayışlarının büyük güçlerin baskısı altında nasıl sınırlandırıldığını gösteren tipik bir örnek hâline gelmiştir.

Sonuç olarak Dicle-Fırat Seyrüsefer Krizi, yalnızca Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin tarihsel bir kesiti değil; aynı zamanda küresel güç dengeleri içinde imparatorluk çıkarlarının, uluslararası hukuk tartışmalarının ve millîleştirme politikalarının kesiştiği bir dönüm noktasıdır. Osmanlı Devleti, ferman ve vezir mektubu ayırımını hukuki dayanak olarak kullanarak egemenlik iddiasını savunmuş; İngiltere ise fiilî durum yaratma, “kazanılmış hak” söylemi ve uluslararası hukuk dili aracılığıyla Osmanlı otoritesini aşındırmaya çalışmıştır. Bu yönüyle kriz, 19. yüzyılda egemenlik anlayışı ile serbest ticaret ideolojisinin en keskin biçimde karşı karşıya geldiği örneklerden biri olarak değerlendirilebilir.

Bununla birlikte mesele, Krizin yerel düzeyde -Bağdat ve Basra'daki tüccarlar, nehir taşımacılığına bağlı topluluklar- yarattığı etkiler henüz tam olarak araştırılmış değildir. Gelecekteki çalışmalar, Dicle-Fırat krizini yalnızca uluslararası hukuk ve diplomasi bağlamında değil, aynı zamanda yerel iktisadi ilişkiler, taşra toplumlarının tepkileri ve dönemin Osmanlı kamuoyundaki tartışmalar çerçevesinde de inceleyerek daha bütüncül bir perspektif geliştirebilir. Böylece bu kriz, yalnızca 19. yüzyılın küresel güç mücadelesini değil, imparatorluğun iç dinamiklerini de anlamak açısından daha kapsamlı bir tarihsel inceleme sahası görecektir.

Kaynakça

- The National Archives (UK). Foreign Office (FO). (1884). *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 24). *Inclosure in No. 13: Memorandum*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, August 3). *Inclosure 1 in No. 145: Acting Consul-General Tweedie to Mr. Wyndham*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, December 28). *No. 165. Musurus Pasha to Earl Granville. (Received December 29)*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, December 28). *No. 166. Note by Mr. Redhouse on the inclosures in Musurus Pasha's note of December 28, 1883*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 12). *Inclosure 1 in No. 129: Acting Consul-General Tweedie to Mr. Wyndham*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 12). *No. 55. Question asked in the House of Commons*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 13). *No. 62. Mr. Wyndham to Earl Granville. (Received July 13, 6 p.m.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 13). *No. 78. Mr. Wyndham to Earl Granville. (Received July 19.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 15). *No. 81. Mr. Wyndham to Earl Granville (Commercial correspondence)*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 16). *No. 67. Sir J. Pauncefote to Messrs. Steel, Young, and Co*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 16). *No. 68. Sir J. Pauncefote to Messrs. Gray, Dawes, and Co*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 19). *No. 84. Earl Granville to Mr. Wyndham*. In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 19). *No. 86. Mr. Wyndham to Earl Granville. (Received July 19, 11 p.m.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.

- FO. (1883, July 2). *Inclosure 4 in No. 105: Acting Consul-General Tweedie to the Vali of Bagdad.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 2). *No. 28. Messrs. Gray, Dawes, and Co. to Earl Granville. (Received July 3).* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 3). *Inclosure 5 in No. 105: Memorandum of conversation of the 3rd July with Russian colleague.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 4). *No. 32. Mr. Lynch to Earl Granville (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company, Limited).* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 5). *No. 40. Earl Granville to Musurus Pasha.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, July 7). *No. 45. Sir J. Pauncefote to Mr. Mackinnon.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 13). *Inclosure in No. 47: The Vali of Bagdad to Acting Consul-General Tweedie.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 15). *No. 10. Mr. Wyndham to Earl Granville. (Received June 21.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 15). *No. 47. Acting Consul-General Tweedie to Earl Granville. (Received July 9.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 17). *No. 5. Telegrams received from Messrs. Lynch and Co., dated Bagdad. (Communicated June 19, 1883.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 21). *No. 11. Telegrams received from Bagdad. (Communicated to Lord E. Fitzmaurice by Mr. Lynch.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 22). *No. 12. Lord E. Fitzmaurice to Mr. Lynch.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 27). *No. 14. Sir L. Mallet to Lord E. Fitzmaurice. (Received June 28.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 27). *No. 35. Mr. Wyndham to Earl Granville. (Received July 5.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.

- FO. (1883, June 28). *No. 18. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received June 29.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 29). *Inclosure, No. 19. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received June 29.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, June 29). *No. 19. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received June 29.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, October 15). *Inclosure 1 in No. 159. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received October 16.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, October 15). *Inclosure 3 in No. 159. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received October 16.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, October 15). *No. 159. Mr. Lynch to Earl Granville. (Received October 16.)* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, September 12). *No. 157. Consul-General Plowden to Sir J. Pauncefoot (Private correspondence, Eaton Square).* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, September 28). *No. 158. Mr. Lister to Mr. Godley.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883, September 8). *No. 156. Mr. Wyndham to Earl Granville (Commercial, confidential correspondence, Therapia).* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883). *Inclosure 1 in No. 165: Supreme rescript. A command to my vizier, Ali Riza Pasha, actual governor-general of Bagdad and Basra, whose glory endure!* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883). *Inclosure 2 in No. 165: Supreme rescript. A command to my vizier, Ali Riza Pasha, actual governor-general of Bagdad, Basra, and Shehr-i-Zur, whose glory endure!* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883). *Inclosure 3 in No. 109: Memorandum setting forth the right of British vessels to navigate the waters of the Euphrates and Tigris from the Persian Gulf to Bagdad.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883). *Inclosure 3 in No. 35: Note verbale.* In *Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1883). *No. 92. Memorandum by Mr. Kennedy. Observations thereon by Mr. T. C. Plowden. Prohibition by the Porte of navigation of the Tigris by British vessels for commercial purposes.* In *Correspondence*

respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884) (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.

- FO. (1884, February 19). *No. 167: Sir J. Pauncefote to the Law Officers of the Crown and Dr. Deane. In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, February 27). *Inclosure 1 in No. 172: The Governor-General of Bagdad to the Ministry of the Interior (Telegraphic summary translation, February 15/27, 1884). In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- The National Archives (UK). **Foreign Office (FO)**. (1885). *Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential [5342]). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 10). *No. 169. Lord E. Fitzmaurice to Mr. Lynch. In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 15). *No. 170. The Earl of Dufferin to Earl Granville (Commercial correspondence, Constantinople). In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 17). *No. 172. The Earl of Dufferin to Earl Granville (Commercial, secret correspondence, Constantinople). In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 2). *Inclosure 2 in No. 172: The Minister of the Interior to the Governor-General of Bagdad (Telegraphic correspondence, February 19/March 2, 1884). In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 20). *No. 171. Mr. Lynch to Earl Granville (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company, Limited). In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, March 25). *No. 175. Mr. K. Murray to Earl Granville. (Received March 26.) In Correspondence respecting the question of the navigation of the rivers Tigris and Euphrates (June 1883 to June 1884)* (Confidential, No. 5017; F.O. 424/137). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, December 21). *No. 2: Mr. Wyndham to Earl Granville (Received January 1, 1885) -Commercial. Confidential. In Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential, No. 5342; F.O. 424/138). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1884, December 3). *Inclosure 1 in No. 9: Mr. Plowden to Mr. Wyndham. In Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential, No. 5342; F.O. 424/138). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- Great Britain. Foreign Office. (1885, January 26). *No. 6: Earl Granville to Mr. Wyndham (No. 13. Commercial.) In Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential, No. 5342; F.O. 424/138). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1885, January 30). *No. 10: Mr. Lynch to Earl Granville (Received February 3). In Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential, No. 5342; F.O. 424/138). London: Printed for the use of the Foreign Office.

- FO. (1885, March 3). *No. 14: Mr. Lynch to Lord E. Fitzmaurice (Received March 3)*. In *Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* (Confidential, No. 5342; F.O. 424/138). London: Printed for the use of the Foreign Office.
- FO. (1885). *Inclosure in No. 12: Note Verbale (Sözlü Nota). Further correspondence respecting the navigation of the rivers Tigris and Euphrates* içinde (Gizli, No. 5342; F.O. 424/138). Londra: Foreign Office için basılmıştır.

Araştırma Eserler

- Akbulut, U., & Tozlu, S. (2012). İngilizlerin Hindistan yolunu güvence altına alma çabası: Fırat Nehrinde ilk vapur işletme imtiyazı (1834). M. Öztürk & E. Çakar (Eds.), *VI. Uluslararası Orta Doğu Semineri Bildirileri* içinde (415–437. ss.), Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi.
- Anderson, M. S. (1966). *The Eastern question, 1774–1923: A study in international relations*. London: Macmillan.
- Arslanyürek, Y. & Alpoğlu, O. (2023). İngiltere'nin Sömürgecilik Politikası Çerçevesinde Fırat Vadisi Demiryolu Projesi, *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 5 (10), 759–774.
- Cole, C. L. (2021). *Nafia for the Tigris: The Privy Purse and the infrastructure of development in late Ottoman Iraq, 1882–1914*. *History of Science*, 62(4), 488–510.
- Doğançay, S. (2016). XIX. yüzyılda Fırat ve Dicle havzasında büyük güçlerin nüfuz mücadeleleri. *Vakanüvis: Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1, 30–68. <https://doi.org/10.24186/vakanuviz.261579>
- Ekinci, İ. (1999). Osmanlı Devleti'nde bazı nehir ve göllerde vapur işletme teşebbüsleri. *Arayışlar: İnsan Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 67–90.
- Ekinci, İ. (2006). XIX. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinde değişim ve tepkiler. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21(2), 35–76.
- Ekinci, İ. (2011). Hamidiye Vapur İdaresi–Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz rekabeti. *Devr-i Hamid: Sultan II. Abdülhamid içinde* (445–461. ss.). Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları.
- Eroğlu, C., Babuşoğlu, M., & Köçer, M. (Ed.). (2012). *Osmanlı vilayet salnamelerinde Halep*. ORSAM Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- Genç, M. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet ve ekonomi*. İstanbul: Ötüken.
- Göyünç, N. (2001). Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat. *Belleten*, 65(243), 655–660.
- Korkmaz, M. (2018). *Basra Körfezi'nde Osmanlı denizcilik faaliyetleri (1847–1914)* (Yayımlanmış doktora tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kuneralp, S. (1970). Bir Osmanlı diplomatı Kostaki Musurus Paşa, 1807–1891. *Belleten*, 34, 421–435.
- Kurt, B. (2009). *Osmanlı Irak'ında İngiliz nüfuzuna tepkiler: Dicle ve Fırat'ta seyr-i sefain imtiyazı teşebbüsü (1909–1913)*. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi.
- Mehmed Süreyya. (1996). *Sicill-i Osmânî* (Cilt 1). N. Akbayan (Haz.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Orhonlu, C., & Işıksal, T. (2011). Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar: Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat. *Tarih Dergisi*, 13(17–18), 77–102.
- Şafak, N. (2006). *Bir Tanzimat diplomatı Kostaki Musurus Paşa (1807–1891)* (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Tızlak, F. (2014). İngiltere'nin Fırat Nehrinde vapur işletme girişimi hakkında yeni bilgiler (1834–1836). *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 6(1), 293–301.
- Tuncer, H. (2020). İhanetle sadakat arasında: Sir James William Redhouse. *History Studies*, 12(1), 299–316.

- Ünal, M. A. (2015). Evliya Çelebi'de Fırat ve Dicle nehirleri. *Osmanlı Devleti'nde nehirler ve göller* (Cilt 2) içinde (197–218 ss.). Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları.
- Yıldırım, Z. (2020). XIX. yüzyılda Dicle-Fırat üzerinde siyaset: Osmanlı-İngiltere nüfuz mücadelesi. *Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(4), 905–930.