DİJİTAL KÜTÜPHANE KANALI

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

https://rantey.org

Yedek ve Duyuru Kanallarımız
Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

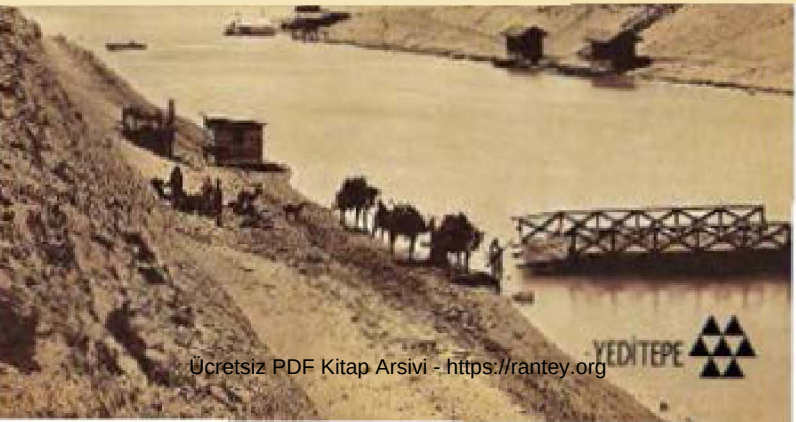
• Telegram: https://t.me/birkitapbir

• WhatsApp Kanalımız : https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4IvMoc0Y

DURMUŞ AKALIN

SÜVEYŞ KANALI

Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi



YEDİTEPE

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

SÜVEYŞ KANALI
DURMUŞ AKALIN

Genel Yayın Yönetmeni
Mustafa Karagüllüoğlu

Editör
Hüseyin Onur Ercan

©Yeditepe Yayınları
T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı
Sertifika No: 16427

ISBN: 978-605-5200-69-5
Yeditepe Yayınevi: 240
Araştırma İnceleme : 200
Baskı Tarihi: Nisan 2015

Sayfa Düzeni
Adem Şenel

Kapak Tasarımı
Sercan Arslan

Baskı-Cilt
Şenyıldız Yay. Matbaacılık Ltd.Şti.
Gümüşsuyu Cad. Işık Sanayi Sitesi C Blok No:102 - Topkapı / İstanbul
Tel: 0212 483 47 91-92 (Sertifika No: 11964)

YEDİTEPE YAYINLARI
Çatalçeşme Sok. No: 52/1 34410 Cağaloğlu-İstanbul
Tel: (0212) 528 47 53 Faks: (0212) 512 33 78
www.yeditepeyayinevi. com / bilgi@yeditepeyayinevi.com
online alış-veriş: www.kitapadresi.com

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

SÜVEYŞ KANALI

(Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)

DURMUŞ AKALIN

YEDİTEPE

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Durmuş AKALIN, 1982 yılında Aydın'ın Çine ilçesine bağlı Akçaova kasabasında dünyaya geldi. İlk ve ortaöğrenimini burada tamamladı. 1999 yılında Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Tarih Öğretmenliği Bölümü'nü kazandı. 2004 yılında Tarih Öğretmenliği Bölümü'nden mezun olarak Yüksek Lisans öğrenimini yine aynı üniversitede Tarih Ders Kitapları üzerine yaptı. 2007 yılında Pamukkale Üniversitesi Tarih Bölümü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı'nda Doktora eğitimine başladı. Pamukkale Üniversitesi'nde başlamış olduğu doktora öğrenimini 2011'de tamamladı. 2008-2012 arasında dört yıl Sakarya Üniversitesi'nde Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölümü'nde Okutman olarak çalıştı. 2012'de Yardımcı Doçent olarak Pamukkale Üniversitesi'nde göreve başladı ve hala bu görevini sürdürmektedir. Mısır, Kızıldeniz, Sömürgecilik, Sudan, Somali, Eritre ve Yemen üzerine çalışmaları vardır ve bu alanlarda çalışmalarına devam etmektedir. Eğitimi boyunca İngiltere, Fransa ve Mısır'da çeşitli zamanlarda bulunmuş ve araştırmalar yapmıştır. Yabancı dili İngilizcedir.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER DİZİNİ 7
TABLOLAR DİZİNİ 8
SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ 9
GİRİŞ 11

BİRİNCİ BÖLÜM
1869'DA SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMA TEŞEBBÜSÜ VE DEVLETLERİN POLİTİKALARI

PROJENİN ORTAYA ÇIKIŞI VE TEPKİLER 37
Osmanlı Devleti'nin Kanal Politikası 38
Proje Aşamasında Osmanlı Devleti ve
İskenderiye-Süveyş Demiryolu 39
Hafriyatın Başlaması ve Osmanlı Devleti 59
İsmail Paşa Zamanında Tartışmalar ve
Osmanlı Devleti 77
Mısır Hidivliği ve Kanal Çalışmaları 101
BÜYÜK DEVLETLER (DÜVEL-İ MUAZZAMA) 136
İngiltere 137
Fransa 170
Rusya 188
Diğer Devletler 190
FERDİNAND DE LESSEPS 203
HAFRİYAT ÇALIŞMALARI (1859-1869) 215
Çalışmaların Başlaması ve İşçiler 215
İstasyonlar 226
Makinelerin Ön Plana Çıkması ve
Hafriyatın Tamamlanması 251

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - https://rantey.org

İKİNCİ BÖLÜM
KANALIN AÇILMASI VE POLİTİKALARDA DEĞİŞME

KANALIN AÇILMASI 265
Osmanlı Devleti ve Mısır İlişkileri 268
Kanal Şirketi ve Mısır Hidivliği 271
Dünya Siyaseti ve Süveyş Kanalı 279
Kanalın Dünya Ticaretindeki Yeri ve Ton Meselesi 286
İNGİLTERE'NİN KANAL POLİTİKASINDA DEĞİŞİM 307
KANAL VE BÜYÜK DEVLETLER
(DÜVEL-İ MUAZZAMA) 314
İngiltere 316
Fransa 334
Rusya 336
Diğer Devletler 339
AVRUPA'DA POLİTİK ÇEKİŞMELERDE
MISIR VE KANAL 347

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
OSMANLI YÖNETİMİNDE MISIR VE SÜVEYŞ KANALI

KANALIN OSMANLI VE MISIR
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ 359
İdari Etki 361
Ticaret 365
Toplum ve Nüfus 374
Askeri Yapı ve Kanalın Güvenliği 388
MISIR EKONOMİSİNİN BOZULMASI
VE DIŞ MÜDAHALELER 399
MISIR'DA MİLLİYETÇİLİK VE ARABÎ PAŞA 414
MISIR'IN FİİLEN OSMANLI YÖNETİMİNDEN ÇIKIŞI 424

SONUÇ 443
KAYNAKLAR 455
EKLER 477
DİZİN 535

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1 Port Said Planı ve Buraya Yerleşmesi Muhtemel Fransızların İstediği Alan (Nisan 1865) 97

Şekil 1.2 Mex Taşı Örneği 221

Şekil 1.3 Henry Bulwer'in Hazırladığı 1863'te Kanal Çalışmalarını Gösterir Çizim 256

Şekil 1.4 Messageries Imperiales'in Süveyş'te Yapmayı Düşündüğü Liman 257

Şekil 3.1 İngiltere'nin Kanalda İstediği Askeri Saha (Port Said) 395

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1.1 Süveyş Kanalı'nda Hisselerinin Ülkelere Göre Dağılımı 117
Tablo 1.2 Süveyş Kanalı İçin Bırakılacak Arazi 184
Tablo 1.3 Tatlısu Kanalı İçin Bırakılacak Arazi 184
Tablo 1.4 Mısır Hükümeti'nin Kumpanyaya Ödeyeceği Meblağ ve Taksitleri 185
Tablo 1.5 Kanalda Çalışan İşçiler (1860) 228
Tablo 1.6 Kanalın Açılışında Faydası Olanlara Verilen Madalyalar 259
Tablo 1.7 1868'de Kanal Çalışmalarının Durumu 260
Tablo 1.8 Kumpanyanın Ana Gelirler Hariç Eline Geçen Paralar 262
Tablo 2.1 Süveyş Kanalı Gelirleri 275
Tablo 2.2 Süveyş Kanalı'nın Ödemeleri 276
Tablo 2.3 Süveyş Kanalı Gelirlerinin Dağılımı 278
Tablo 2.4 Süveyş Kanalı'ndan Geçiş Yapan Ülkeler 278
Tablo 2.5 Kanaldan Geçiş Yapan Gemiler (1869-1880) 285
Tablo 2.6 Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı'nın Karşılaştırması 292
Tablo 2.7 Londra'dan Hindistan'a Yapılan Yolculukta Süveyş ve Ümit Burnu Karşılaştırması 293
Tablo 2.8 Ton Komisyonuna Katılan Ülkeler ve Delegeleri 301
Tablo 2.9 Süveyş Kanalı Geçiş Ücretleri 303
Tablo 2.10 Gemilerden Suya Batma Oranına Göre Alınan Ücretler 304
Tablo 2.11 Süveyş'ten Geçerek Doğu'yla Yapılan Ticaret 305
Tablo 2.12 Kanal Hisselerinin Alım Ödemeleri 309
Tablo 2.13 Süveyş Kanalı İçin Hazırlanan Rapolar Listesi 314
Tablo 2.14 İngiliz Ticareti 1868-1904 317
Tablo 3.1 Osmanlı Devleti'nin Fransa ve İngiltere ile Ticareti 372
Tablo 3.2 Osmanlı Devleti'nin 1876 Ticareti ve Büyük Devletler 372
Tablo 3.3 Mısır'daki Öşür ve Haraciye Topraklar 384
Tablo 3.4 İsmail Paşa Zamanında Alınan Borçlar 413

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

ADM	Records of Admiralty
AMD	Amedi Kalemi
Bkz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	Cilt
Co.	Company
CO	Records of the Colonial Office
Çev.	Çeviren
DH.	Dâhiliye
DH.MKT	Dahiliye Mektubi Kalemi
DUİT	Dosya Usulü İradeler Tasnifi
Ed.	Editör
EE.	Esas Evrak
FO	Foreign Office
Fr.	Frank
Haz.	Hazırlayan
HR.	Hariciye
HR.SFR.3	Hariciye Nezareti Londra Sefareti
HR.SFR.4	Hariciye Nezareti Paris Sefareti
HR.MKT.	Hariciye Safareti Mektubi Kalemi
HR.TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İR.DH.	İradeler Dâhiliye
İSAM	İslam Araştırmaları Merkezi
Km.	Kilometre
Ltd.	Limited
m.	Metre
MFQ	Maps and Plans from Various Departments
MHM	Mühimme Kalemi Evrakı
MMS	Meclis-i Mahsus
MPHH	Maps and Plans from War Office
MPK	Maps and Plans from Froeign Office
Mr.	Mister
MR	Maps and Plans from Various Departments

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

MTZ	Eyalet-i Mümtaze Mısır
NA	National Archives
NAE	National Archives of Egypt
OS	Records of the Ordnance Survey of Great Britain
PRO	Public Record Office
s.	Sayfa
S.	Sayı
T	Treasury
Ter.	Tercüme Eden
Trans.	Translation
TS	Treasury Solicitor
TTK	Türk Tarih Kurumu
UM.	Umum Vilayet Evrakı
Vol.	Volume
Y.PRK.ASK.	Yıldız Perakende Askeri
Y.PRK.HR.	Yıldız Perakende Hariciye
Y.PRK.SGE.	Yıldız Perakende Mabeyn Erkânı ve Saray Görevlileri Arizaları
Y.PRK.MK.	Yıldız Perakende Müfettişlikler ve Komiserlikler Tahriratı
Y.PRK.PT.	Yıldız Perakende Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı
Y.PRK. TKM.	Yıldız Perakende Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği
Yay.	Yayınları
vb.	Ve Benzeri
vd.	Ve Diğerleri
WO	War Office
£	İngiliz Sterlini
£ E.	Mısır Sterlini
&	Ve
$	Dolar

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

GİRİŞ

Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882) adlı bu araştırmaya başlandığında ilk olarak Türkiye'de konu üzerine daha önce böyle bir araştırma yapılıp yapılmadığı gözden geçirilmiştir. Yapılan incelemeler sonunda Süveyş Kanalı üzerine Türkiye'de yapılmış yeterli araştırma olmadığı tespit edilmiştir. Türkiye Tarihi için çok önemli olan Süveyş Kanalı hakkında Türkiye'deki üniversitelerde bilimsel ölçütlere uygun çalışmalar yok denecek kadar azdır. Aşağıda anlatılacağı üzere yapılan az sayıdaki çalışma da sınırlıdır. Kanal hakkında yazılan ve oldukça eski tarihlere ait olan az sayıdaki makaleler hem güncel bilgilerden mahrum hem de olayı sadece genel olarak bilgilendirme şeklinde almıştır. Bu itibarla yerli ve yabancı araştırma ile arşiv kaynaklarına dayanarak daha teferruatlı, bilimsel ölçütlere uygun bir çalışmanın yapılma zarureti ortaya çıkmıştır.

Sınırlı sayıdaki araştırma dışında yakın dönemde yapılan iki adet yüksek lisans tezi vardır. Bu tezlerden ilki 2008 yılında Tuba Çınar tarafından tamamlanmış olan *Süveyş Kanalı'nın Açılması ve Osmanlı Dış Politika'sındaki Önemi (1869-1882)* ve diğeri yine 2008 yılında Mustafa Atmaca tarafından tamamlanan *Süveyş Kanalı'nın Stratejik önemi ve Mısır Ekonomisi'ne Katkısı*'dır. Doktora çalışması olarak herhangi bir tez ise şimdiye kadar yapılmamıştır. Yüksek lisans tezi olarak hazırlanan her iki araştırma da kendi açılarından önemli olmakla birlikte Süveyş Kanalı gibi bir konunun daha geniş çerçevede

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

elc alınmasına ihtiyaç vardır. Özellikle yurtdışında Süveyş Kanalı ile ilgili hem kitap hem de makale olarak hazırlanmış birçok araştırma bulunmaktadır. Bir dönem bu konunun en önemli merkezi olan Türkiye'de ise yeterince araştırmanın yapılmamış olması büyük bir eksikliktir.

Araştırma konusu için Türkiye'de ve yurtdışında birçok üniversite kütüphanesi, İslam Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi, İstanbul Atatürk Kitaplığı, Alexandria Library, British Library, National Archives Library gibi yerler dışında birçok arşivde inceleme yapılmıştır. Bu arşivler arasında Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, Mısır Milli Arşivleri, İngiliz Arşivleri sayılabilir. Konu ile ilgili hem yurt içinde hem de yurtdışında dönem içinde çıkmış kimi gazetelerden alıntılar da yapılmıştır. Ayrıca İngiltere, Fransa ve Mısır'a gidilmiştir. Mısır'da konuyla ilgili olarak Kahire, İskenderiye, Port Said ve İsmailiye gibi şehirlere gidilmiş ve araştırma yapılmıştır. Bu sayede araştırılan konu ile ilgili daha geniş bir bakış açısı elde edilmek istenmiştir.

Araştırma için en önemli kısım materyal toplama olmuştur ve ilk olarak birinci elden kaynaklara ulaşılmaya çalışılmıştır. Ayrıca kendi dönemlerinde yazılan veya tutulan bu kayıtlar, konu ile ilgili hangi tartışmaların yaşandığını ve konunun muhataplarının bu tartışmalar sırasında nasıl bir duruş sergilediklerini anlamaya yardımcı olmaktadır. Bunlara ilave olarak konu ile ilgili çalışmış mühendis, özel temsilci, imtiyaz sahibi ve elçiler gibi kimselerin hatıraları ile incelenen dönem içinde bölgeyi gezen seyyahların notlarına da bakılmıştır. Ayrıca değişik arşivlerde tutulmuş olan kayıtların karşılıklı kıyaslaması yapılmış, aynı konu ile ilgili farklı bakış açıları tespit edilmek istenmiştir.

Farklı değerlendirmeler ve bakış açıları konuyu kavramada son derece önemli bir yer tutmaktadır. O yüzden materyal toplarken buna dikkat edilmiştir. Aynı zamanda dönem içinde çıkan kimi gazetelere bakılmış ve konuyla ilgili olanlar araştırmaya

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

dâhil edilmiştir. Mümkün olduğunca çok kaynaktan yararlanılmaya çalışılması, araştırmanın daha verimli ve zengin olabilmesi için dikkat edilen bir husustur.

Araştırma sırasında Osmanlı Devleti, araştırılan konu zamanındaki sınırları ile kabul edilmiştir. O yüzden Osmanlı Devleti'ne etkisi araştırılırken Mısır'ın da bunun içinde olduğu göz ardı edilmemelidir. Mısır, Lozan Antlaşması'na kadar hukuken Osmanlı Devleti'ne ait olduğundan araştırma, Mısır'ı ayrı bir devlet olarak ele almamaktadır.

Süveyş Kanalı hakkında bilgi sahibi olmak için ilk önce Mısır'ı tanımak gerekir. Mısır hem tarihi geçmişi hem de bulunduğu konumu itibariyle her zaman dünyanın ilgisini çekmiş önemli ülkelerden biridir. Asya ve Afrika'nın geçiş noktası üzerindedir. Aynı zamanda Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktadır. Taşıdığı önemden dolayı ilk zamanlardan bu yana Mısır, etrafındaki coğrafya ile ilişki kurmuştur. Firavunlar dönemi Mısır'ın en ilgi çeken dönemlerinden birini oluşturmaktadır. Ancak Firavunlar sonrası da bölge ve dünya tarihi açısından oldukça önemlidir.

Mısır, Afrika kıtasında olduğu halde Önasya'da kabul edilir. Anadolu, Suriye ve Mısır bu eski medeniyet topluluğunu ifade eder. Bu durum Mısır'ın yaşadığı tarihi serüven ve ilişkilerinin yönü ile ilgilidir. Mısır ekseriyetle iki hayati bölgeye ayrılır: Aşağı Mısır ve Yukarı Mısır. Bu iki bölge için hayati unsurlar Nil ve Güneş'tir.[1] Bu iki faktör Mısır'da bir medeniyet kurulabilmesinin en önemli kaynağını teşkil etmiştir. Bugün için bakıldığında ise Nil vadisi ve Süveyş Kanalı, Mısır'ın yegâne hayat ve faaliyet alanlarıdır.[2]

Mısır, bugünkü haliyle Sudan ve Kızıldeniz sahil mıntıkası arasında kuzeyden güneye doğru uzanan zengin bir koridor

1 Afet İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, TTK Basımevi, Ankara, 1992, s. 2.

2 Ali Tanoğlu, "Mısır ve Süveyş Kanalı", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, C. II. Sayı ; 3-4, İstanbul, 1953, s. 18.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

şeklindedir. Çölün ortasında güneye doğru gelişen bu verimli ve yerleşilebilir arazi çok eski zamanlardan beri çöl kenarlarındaki zenginleşmemiş memleketlerde oturan kabilelerin bu mıntıkayı ele geçirme heveslerini tahrik etmiştir. Bugün Kahire'nin güneyine çok fazla yağmur düşmemektedir. Eğer Nil Nehri senenin belirli zamanlarında birikintileri ile bu bölgeyi sulamasa bölge tamamen çöl olma ihtimaliyle karşı karşıyadır.[3] Nil çevresi, Nil ile sulanıp zengin ürünlerle dolup taşan, bereketli toprakların olduğu cömert bir doğadır.[4] Mısır için Nil kadar önemli olan bir başka unsur ise Süveyş Kanalı'dır.

Mısır'da eski dönemlerde yapılmış ve bir süre kullanılmış olan kanallar vardı (Bkz. EK 1). Bunlar Nil ve Süveyş arasında bağlantı kurmak üzere kazılmıştı. Bu kanalların kazılması oldukça uzun sürmüş, ancak arazinin müsaitliği ve kazılacak alan üzerinde bulunan göller hafriyatı kolaylaştırmıştı. Kazılan kanallar ile amaç Nil'in sularını sulamada ve taşımacılıkta kullanmak, bunun yanı sıra da Süveyş'te bir donanma oluşturulmasına yardımcı olmaktı.

Süveyş Kanalı fikri oldukça eskilere dayanır. Bu konuda ilk faaliyete girişenler firavunlardı. En eski kanal firavunlar döneminde kazıldı. Bu kanal Nil Deltası'ndan Süveyş'e doğru gidiyor ve Vadi-i Tumilat'tan geçiyordu.[5] Mısırlıların kanal konusunda bir uzmanlığı vardı. Kazılan ilk kanal Sesotris dönemine kadar uzanıyordu. Bu kanal Nil'den Acı Göl'e ve oradan da Süveyş'e ulaşıyordu. Bu dönemde Süveyş Körfezi şimdiki yerinden yaklaşık 30 mil kadar içerideydi.[6] İlk Mısırlılar kanalları sulama

3 Arif Müfid Mansel, *Mısır ve Ege Tarihi Notları*, Ahmet Sait Basımevi, İstanbul, 1938, s. 13.

4 Erik Hornung, *Ana Hatlarıyla Mısır Tarihi*, Çev: Zehra Aksu Yılmazer, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 9.

5 J.C.B. Richmond, *Egypt 1798-1952*, Methuen&Co Ltd., London, 1977, s. 91.

6 Lord Kinross, *Between Two Seas, The Creation of Suez Canal*, Camelot Press Ltd., London, 1968, s. 4.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

amaçlı olarak açtı. Bu kanallardan birçoğu sulama yanında zamanla taşımacılıkta da kullanıldı.[7]

Sesotris'ten sonra Necho (M.Ö. 600)[8] zamanında da kanal çalışmaları oldu. Necho zamanında Mısır kuvvetli bir ordu kadar kuvvetli bir donanmaya da ihtiyaç duydu. Mısır, bugünkü Filistin, Suriye mıntıkası yanında Ege Denizi'ne doğru da güçlü bir aktör olarak varlığını hissettirdi. Bu suretle Mısır, Süveyş'te donanma yapmaya başladı. Ayrıca o dönemlerde Mısır'da Nil ile Süveyş arasında bir kanal açma düşüncesi de kendini gösterdi.[9]

Heredotus ve Diodorus'ya göre XXVI. hanedana bağlı Necho, Mısır'ı M.Ö. 609-593'te yönetti. Onun zamanında Kızıldeniz'den Nil'e ve Nil havzası yolu ile Pelusiac'a doğru Vadi-i Tumilat'tan geçecek bir kanal çalışmasına başlandı. Bu kanal çalışması Strabo'ya göre M.Ö. 521-486 arasında da Pers İmparatoru Darius Hystapsis tarafından devam ettirildi. Darius'un kanalı geliştirmek istemesindeki amacı Pers toprakları ve İran Körfezi ile daha iyi irtibat kurabilmekti.[10] Aslında Darius'un yaptığı iş eski kanalı tekrar düzenlemek oldu. Burası zamanla Nil'in getirdiği alüvyonlarla dolmuştu. M.Ö. 521'de Pers Kralı Büyük Darius tarafından bu alan tekrar açtırıldı. Bu alan bugünkü Vadi-i Tumilat'taki saha kabul edilmektedir.[11] Darius'un açtırdığı bu kanal, aslında M.Ö. 2.000'de Sesotris tarafından açılan kanaldı. Bu kanal Nil'den geçerek oradan Acı Göl'e ve Vadi-i Tumilat'tan Süveyş yakınlarında Kızıldeniz'e ulaşıyordu.[12] Bu kanal çalışması Necho zamanında başlamıştı, daha sonra Darius tarafından devam ettirilmiş ve M.Ö. 285-246 arasında

7 John Marlowe, *The Making of The Suez Canal*, The Cresset Press, London, 1964, s. 1.

8 Lord Kinross, a.g.e., s. 4.

9 Yusuf Ziya Özer, *Mısır Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara, 1939, s. 308-309.

10 Lord Kinross, a.g.e., s. 4.

11 Emil Lengyel, *World Without End*, The John Day Company, New York, 1953, s. 175.

12 Raymond Flower, *Napoleon to Nasser*, The Story of Modern Egypt, Tom Stacey, London, 1972, s. 85

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

II Ptolemy (Philadelphus) tarafından tamamlanmıştı. Kanallar dışında Kızıldeniz'de Arsinoe adı ile bir liman mevcuttu.[13] Bu limanda iki geminin aynı anda yanaşabildiği bir rıhtım da bulunuyordu. Böylece Kızıldeniz ile Nil birleşmiş oluyordu. Bu liman taşımacılık için çok kullanılamadı. Cleopatra, Hintliler ile giriştiği mücadelede kanaldan yararlanmak istedi. Ancak kanalın kullanılamayacak durumda olduğunu gördü. Hristiyan hâkimiyetinin başladığı dönemde de kanal ihmal edildi.[14]

Roma döneminde kanal üzerine çalışmalar oldu. Trajan Kanalı olarak bilinen kanal kazıldı. Aslında bu kanal, eskiden kullanılan kanallar üzerine yapılan yeni bir çalışmaydı.[15] Romalıların Mısır'ı ele geçirmesinden sonra M.S. 98'de bu kanal alanı için İmparator Trajan bazı restorasyonlar yaptırdı. İmparator Trajan, Pelusiac'ta nehrin akış yönünde bir kale dahi inşa ettirdi. Bu kale daha sonra Nil'in ana akış yönünde kaldığı için alüvyonlar tarafından dolduruldu. Bu durum kanalın uzun bir dönem taşımacılık için kullanıldığını gösteriyordu.[16] Trajan'ın yaptırdığı kanalın Necho'nun eski kanalının üstüne inşa edildiği de söylenmektedir.[17] Richmond, Vadi-i Tumilat bölgesinden geçen kanalın Romalı Marcus Aurelius döneminde[18] geliştirildiğini fakat Bizans döneminde etkinliğini kaybettiğini belirtmektedir.[19] Commander Bedford ise, bu kanalın Romalılar zamanında çok az kullanıldığı ve çok fazla bakım istediği için terk edildiğini söylemektedir.[20]

13 Bu yer bugünkü Süveyş şehrinin kurulduğu alandadır.

14 Lord Kinross, a.g.e., s. 4.

15 S. C. Burchell, *Building The Suez Canal*, Editor Horizon Magazine, A Cassel Caravel Book, London, 1967, s. 32.

16 John Marlowe, a.g.e., s. 1.

17 William H. Ainsworth, *The New Montly Magazine*, Vol.135, Chapman and Hall, London, 1865, s. 5.

18 David Urqhuart, *Progress of Russia in The West*, North and South, Trubner&-Co., London, 1853, s. 435.

19 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 91.

20 Norton Shaw, *Proceedings of The Royal Geographical Society of London*, Vol.III., Whitehall Place, London, 1859, s. 182.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Firavunlar zamanında ortaya çıkan kanalı Persler, Yunanlılar ve Romalılar kullandı. VII. yüzyılda Halife Ömer zamanında kanal tekrar canlandırılmaya çalışıldı. Kanal böylece bir yüzyıl daha kullanıldı.[21] Elgood her ne kadar Hz. Ömer zamanında kanalın pek kullanılamadığını ve denizcilik açısından daha elverişli olan Cidde'nin kullanıldığını[22] belirtse de bu pek doğru değildir. Aslında Hz. Ömer zamanında kanal üzerinde duruldu ve kanal konusunda bazı çalışmalar yapıldı. Amaç Mekke ve Medine'ye Mısır'ın zengin ve verimli ürünlerini getirebilmekti. Bu işle Hz. Ömer'in komutanlarından Amr İbn As da ilgilendi.[23] Ancak sonraki halifeler döneminde (VIII. yüzyılın sonlarında) kanal eski önemini kaybetti.[24]

Arap fetihlerinden sonra Timsah Gölü'nden Akdeniz'e bir kanal kazılması düşünüldü. Ancak Harun Reşid bunu, Bizans ordularını Arap sahillerine getirebileceği endişesi ile tehlikeli buldu. Khairallah ise eski kanalın Roma ve Bizans döneminde gemi ulaşımı açısından etkin olduğunu ve gemi ulaşımı yapıldığını; ancak Harun Reşid döneminde kapatıldığını yazmaktadır.[25] Bundan sonra kanal uzun bir süre gündemden düştü. Eski kanal yatakları kumlar tarafından dolduruldu. Bir zamanlar Akdeniz ile Kızıldeniz arasında bağlantı kurabilecek kanalların inşa edilmeye çalışıldığı düşüncesi de zihinlerden unutulup gitti.

Süveyş Kanalı tarzında bir kanal açmanın ilk modern girişimi Venediklilere aitti. 1500'lerin başında Venedikliler kaybettikleri ticari güçlerini geri kazanmak için kanal fikri üzerinde durdular. 1504'te Venedik'teki *Onlar Meclisi*, Mısır'a Memlük

21 S.C. Burchell, a.g.e., s. 32.

22 Lt. Colonel P. G. Elgood, *Bonaparte's Adventure in Egypt*, Oxford University Press, London, 1936, s. 184.

23 Muhammed Esseyyid Selim, *Tamim-i Şirket-i Kanal-ı Süveyş*, Darülfecr, Kahire, 2002, s. 19.

24 Lord Kinross, a.g.e., s. 4.

25 Shereen Khairallah, *Railways in The Middle East, 1856-1948*, Librairie du Liban, Beirut, 1991, s. 35.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Sultanı'na konuyla ilgili bir elçi dahi gönderdi.[26] *Onlar Meclisi*, Memlük Sultanı ile Süveyş Kanalı'nı kazmak ihtimali üzerine görüştü.[27] Ancak Memlük Sultanı kanal işinde bir fayda görmedi. Bu tasarı, hem pahalıya mal olacaktı hem de tasarının tehlikeleri vardı. Venediklilerin amacı Portekizlilerin elinden kendi ticari güçlerini geri almaktı.[28] Venediklilere göre kanal kazılırsa Akdeniz ticareti eski günlerine geri dönebilirdi.

Portekizliler 1498'de Hint Adalarına ulaşmak için, Afrika'yı dolaşarak yeni yollar buldu. Venedik ve Akdeniz'deki ticareti elinde bulunduran ülkeler, Portekiz'in bu girişiminden dolayı ekonomik açıdan ciddi sıkıntı yaşamaya başladı. Onlar da ekonomik kayıpları gidermek için yeni yollar aramaya koyuldular. Özellikle Venedik bu durumu çözebilmek için bir şeyler yapmak zorundaydı; çünkü değişen durumun maliyeti her geçen gün artıyordu. Süveyş Kanalı'nın yapılması Portekizlileri durdurmak için en etkili yol olurdu. Kanal hem Türkler tarafından korunmuş olurdu hem de Doğu ile hızlı ve güvenli bir iletişim kurma imkânı doğardı. Bu sayede Venedik'in siyasi ve ticari gücü artardı. Ama bu plan Türklerin Akdeniz'de ve diğer yerlerde devam eden mücadeleleri ve Venedik'e karşı duyulan şüphelerden dolayı gerçekleşmedi.[29] Venedik, Portekiz'in Akdeniz yolu üzerinden yaptığı ticaret yerine Mısır üzerinden yeni bir ticaret yolu oluşturmayı düşünmüştü. Ancak Venedik girişimlerinde başarılı olamayınca bu plan üzerinde çok da fazla durmadı.[30]

I. Selim'in, Mısır'ı fethinden sonra Süveyş'te bir donanma inşasını emrettiği söylenir. Donanma inşasındaki amaç Portekizlilerin Kızıldeniz'deki etkisini sınırlamaktı. Fakat Osmanlı kaynakları bunu doğrulayacak bir şey söylememektedir. Marino

26 John Marlowe, a.g.e., s. 5-6.

27 Hugh J. Sconfield, *The Suez Canal*, Penguin Books Ltd., London, 1939, s. 20.

28 Lt.-Col. Sir Arnold Talabot, *The Suez Canal, its past, present, and future*, Oxford University Press, London, 1933, s. 6.

29 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000203.

30 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000206.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Sanuto bu donanmanın Hindistan'a gideceğini, I. Selim'in vefatının bu teşebbüse engel olduğunu kaydetmektedir.[31] Her ne kadar bu şekilde görüşler olsa da bu durumu doğrulayacak daha başka bilgiler bulunmamaktadır.

Osmanlı Devleti'nde Sokollu Mehmed Paşa'nın Mısır'da kanal açma yönünde girişimi oldu. Avusturya'nın İstanbul'daki memuru Karl Rimm, 1570 başlarında sarayına yazdığı bir raporda, sadrazamın, Kıbrıs'a saldıracağı bilinen Türk donanması ile aslında Afrika'ya mümkün olduğu kadar çok kuvvet yollayamayı düşündüğünü bildirdi. Sokollu'nun fikri Süveyş'e kadar bir kanal kazdırıp gemilerin bir engelle karşılaşmaksızın Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçişlerini sağlamaktı. Ama Kıbrıs'ın fethedilmesi ön plana çıkınca kanal açma teşebbüsü başlamadan bitti.[32] Sokollu'nun Aralık 1568'de Süveyş Kanalı'nı açma düşüncesi kapsamında bölgede fizibilite çalışmaları yapılmasına dair bir fermanı Mısır valisine yolladığı da ifade edilir.[33] Ancak Kıbrıs'ın fethi, kanal fikrinin uygulamaya konmasına engel olmuştur.[34]

Sokollu'nun Mısır'da bir kanal açtırmak istemesi oldukça önemliydi. Akdeniz donanmasının gerektiğinde Kızıldeniz'e geçmesi, bu yolla o tarihlerde büyük önem kazanan Hint Okyanusu üzerinde etkili olabilmesi ve devletin Arabistan, Sudan ve Habeşistan'ı nüfuz altına alabilmesi amacıyla Süveyş Kanalı'nı açtırmak üzere faaliyete geçildi. Burada dikkate şayan olan husus, Timsah Gölü ile Nil Nehri'ni bağlayan eski kanal yerine Port Said ile Süveyş arasında, yani bugünkü kanalın işgal ettiği

31 Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1974, s. 6.

32 Radovan Samarcic, *Sokollu Mehmed Paşa*, Çev: Meral Gaspıralı, Sabah Kitapları, İstanbul, 1995, s. 240.

33 Mücteba İlgürel, "The Begining of The Downfall: From Selim II to Mehmed III", *The Turks*, Vol. III., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara, 2002, s. 319.

34 Ahmed Refik Altınay, *Sokollu*, Yay. Haz.: İbrahim Delioğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001, s. 136.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

saha üzerinde mühendislere planlar yaptırılmasıydı.[35] Bu hazırlıkla eski kanalları ıslah etmek yerine yeni bir kanal açmak düşünülüyordu.

Portekizliler, Hint Okyanusu'nda ve Kızıldeniz'de her geçen gün daha fazla kendini göstermeye başlayınca bu durum hem Osmanlı Devleti hem de Venedik için bir tehdit haline gelmeye başladı. Venedikliler ve Osmanlılar müşterek, Portekizlilere karşı harekete geçtiler. Kanal fikri bu aşamada tekrar gündeme geldi. Eğer bir kanal olursa Akdeniz'den Kızıldeniz'e ve oradan Hint Okyanusu'na savaş gemilerini gönderme imkânı vardı.[36]

Osmanlı Devleti'nde kanal açmakla ilgili başka bir fikir de Kılıç (Uluç) Ali Paşa'nın girişimiydi. Mısır, Türk hâkimiyetine girdikten sonra Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa, padişaha kanal açmak fikrini kabul ettirmeğe çalıştı.[37] 1586'da Kılıç Ali, Kızıldeniz ile Nil arasındaki eski kanalı restore etmek fikrini ortaya attı. Böylece Osmanlı savaş gemileri Akdeniz'den Kızıldeniz'e geçebilecekti. Bu fikir hem Araplar arasındaki isyanları etkisizleştirmek hem de *Cape Route*'un[38] yarattığı sıkıntıyı çözmek açısından faydalı olabilirdi.[39]

Kılıç Ali Paşa'yı Süveyş Kanalı'nın açılmasını önermek kararına götüren ise Portekizlilerin Kızıldeniz'e girmiş ve bu denizdeki Osmanlı kıyılarında görünmüş olmalarıydı. Buna karşı Kılıç Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin Süveyş filosunu kuvvetlendirecek ve donanmayı gerektiği zaman bu tarafa kaydırıp Portekiz sorununu kökünden çözmek için Süveyş Kanalı'nın açılmasını önerecekti. Ancak 1588'de Süveyş filosunun bir saldırıda Portekiz filosunu Kızıldeniz'den atması ve devletin uğraştığı

35 Bediz Danyal, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", *Ankara Üniversitesi Dil Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, IX, C. 3, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1951, s. 332.

36 John Marlowe, a.g.e., s. 5-6.

37 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi* Cilt VI., TTK Basımevi, Ankara, 1983, s. 90.

38 Afrika'yı dolaşrak Ümid Burnu'ndan geçerek Hindistan'a giden yol.

39 John Marlowe, a.g.e., s. 5-6.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

başka meselelerden ötürü Süveyş Kanalı'nı açma girişimi de tasarı olarak kaldı.[40]

Kılıç Ali Paşa'nın tasarısıyla sadece ticari anlamda değil; iki denizin birleşmesi ile aynı zamanda Osmanlı filosu kolaylıkla Kızıldeniz'e girebilecek ve bunun büyük faydaları olacaktı. Bu konunun detayları, Fransa kralı III. Henry'nin İstanbul'daki elçisi Savary de Lancosme tarafından Fransa'ya da bildirildi. O bu tasarı için "*Harika bir plan*" diye söz ediyordu. "*Aynı zamanda kendi özgüvenlerini arttıran ve hırslarıyla karışmış bir plan. Onlar (Türkler) zaten Hindistan'ın zenginliklerine ve değerli mücevherlerine şimdiden sahip olduklarına inanıyorlar*" diyordu.[41] Aslında Kılıç Ali Paşa'nın tasarısı oldukça heyecan uyandırmıştı. Özellikle Fransa bu konuda gelişmeleri yakından takip etme ihtiyacı duymuştu. Ancak bu fikir eyleme geçmedi.

Venediklilerin kanal açma ve Akdeniz'deki trafiği canlandırma ile ilgili düşünceleri, hem Osmanlı Devleti Mısır'ı almadan önce hem de aldıktan sonra iki defa kuvvetli biçimde gündeme geldi. İlkinde Venedik durumu Memlük Sultanı ile görüştü ama istediğini elde edemedi. Daha sonra ise Osmanlı Devleti'nin bu konuda dikkatini çekmeye çalıştı. Venediklilerin bu konudaki çalışmalarını daha sonra başka isimler de ele aldılar. Kanalın kazılıp kazılamayacağı ve sonuçları ile ilgili olarak birbiri ardına gelen çalışmalar yaptılar. Ancak kanalın kazılmasının mümkün olduğunu düşünenler bile yaratacağı değişikliklerle ilgili olarak endişeliydiler.

Venediklilerin girişimlerden sonra bu defa Alman filozof Leipnitz bu konu üzerine "*Consilium Aegyptiacum*" adında bir çalışma hazırladı. Bu çalışma 1671'de XIV. Louis'e memorandum olarak sunuldu.[42] Bu plan hazırlanırken Delta'nın sular altında

40 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 2, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 1982, s. 65.

41 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 20.

42 Francis Dov Por, *Lessepsian Migration*, Vol. 23, Springer-Verlag Berlin Heidelberg New York, 1978, s. 39.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

kalması endişesi vardı. Bu endişe Strabo'da dahi vardı. 1783'te ise James Capper, kanalla ilgili şunları yazıyordu: *"Eğer bir kanal açılacak olursa düzensiz iklim değişikliklerine ve rüzgârlara neden olabilir. Hatta güney Mısır bir göl haline gelebilir".*[43]

Her ne kadar Alman fikir adamı projesini Fransızlara kabul ettirmekte başarılı olamadı ise de onları Mısır ile alakadar etmeyi başardı. XIV. Louis ve bakanlarının Fransa ile Hindistan arasında, İskenderiye ve Süveyş'ten geçecek bir ticaret yolunun açılmasını temin için Bâbıâli ile müzakereye girişmeleri bunu göstermektedir.[44] Leibnitz'in düşüncesini Flower da yazmaktadır.[45] Yunus da bu tasarı ile Fransızların Doğu ticaretinin önemini gördüklerini ve XIV. Louis'nin de Mısır'la ilgilenmeye başladığını söylemektedir. XIV. Louis artık Mısır'ı Fransa'ya ait olması gereken bir yer olarak görüyordu.[46]

Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtemel bir taksiminde, Mısır, Fransa'nın hissesi gibi gösterilmekteydi. Mısır üzerindeki çeşitli projeler yavaş yavaş Fransa siyasetini idare eden isimlere de etki etmeye başladı. Onlar için Mısır artık Fransa'nın müstakbel bir kolonisi olarak görülüyordu. Fransa'daki bu siyasete örnek olarak, 1744-1747 yılları arasında Dışişleri'nde bulunmuş olan d'Argenson gösterilebilirdi. Marquis d'Argenson, Fransa'nın dağılmak üzere olan Osmanlı İmparatorluğu'ndan mutlaka Mısır'ı almasını istiyor ve Süveyş Kanalı işini ortaya atıyordu. Fakat bu emeller, Avrupa'da Yedi Yıl Savaşları'nın çıkması ve Fransa'nın Hindistan müstemlekesini kaybetmesi üzerine bir müddet geri kaldı.[47] Benzer olarak Fransa Dışişleri Bakanı Duc de Choiseul de Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmakta

43 Francis Dov Por, a.g.e., s. 39.

44 Enver Ziya Karal, *Fransa-Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu (1797-1802)*, Milli Mecmua Basunevi, İstanbul, 1938, s. 30.

45 Raymond Flower, a.g.e., s. 85.

46 Mahmud Yunus, Kanal-ı Süveyş, Kahire, 2006, s. 15.

47 İsmail Soysal, *Fransız İhtilali ve Türk-Fransız Diplomasi Münasebetleri (1789-1802)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1964, s. 45.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

olduğunun farkındaydı. 17 Temmuz 1768'de Fransa'nın İstanbul elçisi Saint-Priest'e yazdığı bir mektupta Osmanlı İmparatorluğu'nun yakın bir tarihte karşılaşacağı durumları anlattıktan sonra sözü Mısır'a getirdi. 1777-1778'de Paris'e dönen elçi hükümetine takdim ettiği muhtırada Fransa'nın Mısır'a yerleşmesi lüzumundan bahsetti ve bu konuda deliller sundu.[48]

Saint-Priest, Fransa'da tatilini geçirdiği sırada, Dışişleri Bakanı Vergennes'e sunduğu muhtırada, Mısır'ın ele geçirilmesindeki iktisadi ve siyasi menfaatleri anlatırken, "... *Mısır, Hindistan'ın en kısa yoludur. İngiltere'nin zengin Hind toprakları üzerindeki hâkimiyetini Mısır'dan tehdit etmek mümkündür. Mısır aynı zamanda dünya ticaretinin antreposu olabilir...*" diyordu. Büyükelçi ayrıca Süveyş'te kanal açma projelerini tahlil ederek, bu teşebbüsün faydasını belirtiyordu.[49]

XIV. Louis döneminde Fransa, Basra ve Bağdat ile ilişkiler kurmak istiyordu. Bunun için de Mısır'ın Fransa'ya yakın olması gerekiyordu. Yedi Yıl Savaşları ile sömürgelerinin önemli bir kısmından mahrum kalmasından sonra Mısır, Fransa'da ilgi çekmeye başladı. Bunun için Choiseul Dükü işle ilgilendi (1769). Bu dönemde Mısır'ın başında Memlük Ali Bey bulunuyordu ve padişaha karşı gelmişti. Memlük Ali Bey, Süveyş yolunu destekleyeceğine dair Fransızlara söz verdi. Ancak bir süre sonra Choiseul Dükü görevden alındı ve yakın bir süre sonra da Memlük Ali Bey öldürüldü.[50]

Osmanlı Devleti'nde kanal konusunda başka düşünceler de oldu. Bunlardan biri de III. Mustafa dönemine aitti. III. Mustafa kanal açma fikrini benimsedi ve Baron de Tott'a bu yolda gerekli incelemeler yapmasını emretti.[51] Baron de Tott da Süveyş Kanalı konusunda padişahın çok istekli ve heyecanlı olduğunu;

48 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 30
49 İsmail Soysal, a.g.e., s 46-47.
50 Lord Kinross, a.g.e., s. 10.
51 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 90-91.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

ancak ömrünün bu planı yürürlüğe koymaya müsaade etmediğini belirtiyordu.[52]

İngiltere ve Fransa arasındaki rekabet bir süre sonra İngiltere'nin üstünlüğüne dönüştü. İngiltere, *Cape Route*'un kontrolünü ele alıp Afrika çevresinden Hindistan'a giden yolun üstünlüğünü ele geçirince Fransa, zengin ticaret alanlarından mahrum kaldı. Bunun üzerine Talleyrand ve I. Napoleon, İngiltere'nin Asya'nın zengin kaynakları ile olan bağlantısını kesmeye çalıştı. Mısır'da kanal açma düşüncesi I. Napoleon'un Mısır'a gelmesi ile tekrar gündeme geldi.[53] I. Napoleon bunun için yeni bir yol yapılmasını ve bu yolun Fransa'nın denetiminde olarak İngilizlere yasaklanmasını sağlamaya çalıştı. Bunun için I. Napoleon, Fransa'dan 12 Nisan 1798'de, Süveyş Kanalı'nın kazılması ve Fransa Cumhuriyeti'ni Kızıldeniz'de özel bir konuma sokması için gerekli desteği aldı.[54]

I. Napoleon İngilizlerin Kızıldeniz'deki ticaret noktalarını vurmak ve yeni bir yol açarak bu yolu Fransızlar için etkin hale getirmeyi düşünüyordu. I. Napoleon Süveyş Kanalı için ilk yolculuğunu hacıların Mekke'ye gitmek için geçtikleri yolu kullanarak yaptı. Bu yolculuk sırasında sadece komutanlarını değil; aynı zamanda mühendislerini de yanında götürdü. Mühendislerden bazıları onun kurduğu *Instut d'Egypte* adlı kuruluşa üyeydiler. Bu enstitü Fransa'daki *Instute de France* örnek alınarak kurulmuştu.[55] I. Napoleon keşif gezisini yaparken çölde bazı Bedevi gruplar ile de küçük çarpışmalar yaptı. Yolculuğunu tamamladıktan sonra atlar ve develerle Kahire'ye döndü.[56] I. Napoleon Aralık 1798'te Vadi-i Tumilat'ta eski kaynaklarda geçen kanalı aramaları için mühendislerine emir verdi.

52 Percy Fitzgerald, *The Great Canal at Suez*, Vol I. Tinsley Brothers & Catharine Street, Strand, London, 1876, s. 147.

53 İlyas Eyyübi, *Tarih-i Mısr*, C. I, Mekteb-i Medboli, Kahire, 326-327.

54 Martin Sicker, *The Islamic World in Decline*, Praeger, London, 2001, s. 90.

55 Lord Kinross, a.g.e., s. 1-2.

56 Lord Kinross, a.g.e., s. 4.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Bu iş için Le Père adlı mühendisi görevlendirdi (Bkz. EK 2). Le Père daha önce İstanbul'da bulunmuş ve burada bir top dökümhanesi tesis etmişti.[57] Le Père, Süveyş Kanalı için yaptığı keşiflerden sonra Kızıldeniz'in Akdeniz'den 10 metre daha yüksek olduğunu söyledi.[58] Bu yaklaşık 29 feet daha yüksek demekti.[59] Bu yüzden kanal incelemeleri bırakıldı.[60]

Le Père çalışmalarını tek başına yapmadı. Yanında başka mühendisler de vardı. Le Père gerekli incelemeleri yapmak üzere Gantheaume'u Süveyş çevresinde görevlendirdi. Bu çalışmalar sırasında Feraud adlı bir görevli de Hz. Ömer zamanından kalan kanalın izlerini tespit etti. Sahada bulunan bu kanıtlar eski kanalın gerçek olduğuna dair düşünceleri tekrar canlandırdı.[61] Ancak I. Napoleon gelişen olaylar neticesinde Mısır'da çok fazla duramadı. Fransa'ya hareket ederken "*Kanal açmak azametli bir iştir. Bu işi yapabilecek durumda değilim. Fakat Türk hükümeti belki bir gün bu projenin tatbikiyle varlığını ve büyüklüğünü sağlayacaktır*" diyordu.[62] Le Père'in yükseklik farkı tespitinden sonra kanalla ilgili çalışmalar bir süre durdu. Hem siyasi gelişmeler hem de Le Père'in yükseklik farkı iddiası çalışmaların önünü kesti. Daha sonra kanal konusu Mehmed Ali Paşa zamanına dek gündemden düştü.[63]

Mehmed Ali Paşa (Bkz. EK 3) zamanında Süveyş Kanalı konusunda en istekli olan kitle Saint Simoniens'lerdi.[64] St. Simoniens'lerin kurucusu Count Henri de Saint Simon, dünyanın yenilenmesi üzerine düşünceleri ile tanınıyordu. Muhteşem şeyler yaparak dünyanın gelişmesi ve inşasıyla ilgili projeleriyle

57 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 33.
58 Francis Dov Por, a.g.e., s. 39.
59 Lt. Col. P. G. Elgood, a.g.e., s. 184.
60 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 91.
61 Lt. Col. P.G. Elgood, a.g.e., s. 184-185.
62 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 91
63 Muhammed Esseyyid Selim, a.g.e., s. 19.
64 J.C.B. Richmond, a.g.e., 91.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

biliniyordu.[65] Enfantin de Saint Simoniens'lerdendi (Bkz. EK 4). Onun düşüncesine göre Süveyş Kanalı dünya için önemli bir eser olacaktı.

Enfantin ve bir grup Saint-Simoniens 1833'te Mısır'a geldi ve kanal üzerinde çalışmaya başladı.[66] Süveyş Kanalı'nın açılması için özellikle Enfantin çok büyük gayretler gösterdi. Mehmed Ali Paşa'dan bir ferman almak için epey uğraştı. Ancak Mehmed Ali Paşa bu işe pek razı değildi. Mühendislerinden Fournel bu işin olumsuz yönleri konusunda paşaya bazı açıklamalarda bulundu. Mehmed Ali Paşa'nın kafası daha çok tren yolu ile meşguldü. Bunun için tren yolunu gösteren küçük bir model dahi hazırlanarak Mehmed Ali Paşa'ya sunulmuştu.[67] Mehmed Ali Paşa aslında kanalın kazılmasına taraftar değildi.[68] Enfantin düşüncelerini Mehmed Ali Paşa'ya iletmesine rağmen paşa ve onun danışma meclisi tren yolu dışında bir de Delta Barajı projesine öncelik verdi. Enfantin de Fransa'ya dönmek zorunda kaldı. Ardından 1846'da *Societe d'Etudes pour le Canal de Suez*'i kurdu.[69] Bu kuruluşun 150.000 Fr. sermayesi vardı.[70] Bu kurumun amacı kanalın yapılması için gerekli olan çalışmaları yapmak ve bunun yapılabilir bir iş olduğunu ispat etmekti.[71]

Kanal konusundaki istek karşısında, Avrupalı hükümetler farklı farklı düşünmeye başladı. Fransa ve Avusturya, Enfantin'i destekledi. İngiltere ve Rusya ise karşı çıktı.[72] Enfantin'in bu çalışmalarını İbrahim Paşa da prensipte kabul etti. Ancak

65 Asıl ismi Claude Henri de Saint Simon'dur. Sosyolojinin babası olarak da bilinir ve Auguste Comte bir ara Saint Simon ile beraber çalışmıştır.

66 Raymond Flower, a.g.e., s. 86.

67 Lord Kinross, a.g.e., s. 40.

68 H.D. Jenkins, *Instructions for Sailing Through The Suez Canal and Its Entances at Port Said and Suez With Notes*, James Imray &Son Chart and Nautical Book Publishers, London, 1893, s. 1.

69 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 91.

70 Faruk N. Berkol, *Süveyş Kanalı'nın Hukuki Statüsü*, Alaeddin Kıral Basımevi, Ankara, 1941, s. 6.

71 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000220.

72 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 91.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

İbrahim Paşa'nın ani ölümü ve Fransa'da çıkan 1848 İhtilali işlerin durmasına neden oldu.[73] Anderson, Mehmed Ali Paşa'ya kanal düşüncesiyle ilgili pek çok proje geldiğini ve hiçbirini kabul etmediğini söylüyordu. Ancak işlerin öyle bir noktaya geldiğini ve yaşasaydı önünde sonunda bu işi kabul edeceğini de belirtiyordu.[74] Mehmed Ali Paşa zamanında Ghedini adında bir mühendis de kanalın açılma ihtimali üzerine birtakım araştırmalar yaptı. Ghedini incelemelerinde Kızıldeniz ile Akdeniz arasında bir kanal açmanın mümkün olup olmadığı üzerine incelemelerde bulundu.[75]

İtalyanlar kanalın açılıp açılamayacağı üzerine oldukça ilgiliydi. Akdeniz ticaretinin canlanma ihtimali onları hep heyecanlandırdı. Bu yüzden Lucci adında başka bir mühendis, Mısır hükümeti adına olmasa da kanalın açılıp açılamayacağına dair birtakım çalışmalar yaptı.[76] Yine Petro Balyokoso kanalla ilgili incelemelerde bulunan diğer İtalyanlar arasındaydı. Bu isimler proje hazırlamak yerine kanalın açılma ihtimalinin olup olmadığı üzerinde durdular.

Mısır'da uzun süredir bulunan ve resmi görevlerde çalışan bazı mühendisler vardı.[77] Linant ve Mougel Bey adlarıyla bilinen ve Mehmed Ali Paşa'nın emrinde çalışan bu Fransız mühendisler de kanalla ilgili ön çalışma yaptılar. Linant de Bellefonds (Linant Bey) 1818'den bu yana Mısır'da bulunuyordu. Süveyş Kanalı'nın kazılmak istenen bölgesinin topografyasına oldukça hâkimdi.[78] Mougel Bey, 1841'de Mehmed Ali Paşa için bir rapor hazırladı.[79] Linant ve Mougel Beyler, Süveyş Kanalı'nın maliyeti konusunda yaklaşık 200 milyon Fr. veya 8 milyon £ harcama

73 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 92.

74 Arthur Anderson, *Communication with India, China, &c*, Smith, Elder and Co., Cornhill, London, 1843, s. 17.

75 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000001.

76 The National Archives of Fgypt, Belge No: 5009-000012.

77 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000214.

78 S.C. Burchell, a.g.e., s. 42.

79 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 34.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

yapılması gerektiğini, genel anlamda yapılacak bir çalışma için ise 5.700.000 £'un yeterli olacağını belirttiler.[80]

İngiltere, resmi olarak olmasa da kanal konusunda ilk dönemlerde incelemeler yaptı. Bu incelemeler aslında bölgede çalışan şirketlerinin yaptığı araştırmalardı. 1834'te seçilmiş bir komite Hint Yolu üzerindeki denizciliği araştırdı. Komiteden Chesney, Süveyş Kanalı'nın açılıp açılamayacağı üzerinde durdu ve açılırsa İngiltere için çok fazla faydası olacağını belirtti. 1841'de Arthur Anderson (Peninsular and Oriental Company'nin yöneticilerinden) şirketinin planları için Mısır'a geldi ve bir takım görüşmeler yaptı. Kanalın açılmasına en fazla karşı olan İngilizlere ait *Peninsular and Oriental Shipping Line* adlı şirket, kanal düşüncesi üzerine ayrıntılı bir rapor hazırladı.[81] Ayrıca o dönem bölgeyi gezen seyyahlar da Süveyş'ten Akdeniz'e bir kanal açılırsa bunun İngiltere için çok büyük faydaları olacağını söylüyorlardı.[82] Anderson şirketinin Akdeniz ile Kızıldeniz arasındaki bu ticareti için Lord Palmerston'a (Bkz. EK 5) bir mektup dahi gönderdi. Bu iş için yaklaşık 250.000 £ ile 1 milyon £ arasında bir masraf gideceğini belirtti. Ancak İngiliz hükümeti bu işle ilgilenmedi.[83] 1843'te Süleyman Paşa (Bkz. EK 3) ve Galice Bey de, Süveyş yakınlarında fizibilite çalışmalarını inceledi.[84]

Thomas Waghorn *Overland Route*'un[85] faydalarına ilk kez dikkat çeken isimdi (Bkz. EK 4). Kendisi İngiliz vatandaşıydı. Bu işlerle uğraşmaya başladığında rütbesi Lieutenant-Colonel'di[86].

80 Charles Lamb Kenney, *The Gates of The East Isthmus of Suez Canal*, Published by Ward and Lock, London, 1857, s. 36.

81 Arthur Goldschmidt, *Modern Egypt*, The Formation of a Nation-State, Westview Press, London, 1988, s. 24.

82 Stephen Olin, *Travels in Egypt, Arabia Petrea, and The Holy Land*, Vol. I, Harper&Brothers, Publishers, New York, 1860, s. 341.

83 Lord Kinross, a.g.e., s. 35-38.

84 The Nationa Archives Foreign Office, 97/411.

85 Mısır üzerinden Hindistan'a giden yola verilen isimdir.

86 Yarbay rütbesine karşılık gelmektedir.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Daha sonra general oldu.[87] *Overland Route* üzerinden Hindistan ile kurulacak bağlantı için 1837'de şöyle yazıyordu: "*Hiç şüphem yok. Mısır'a geldiğimden beri bu konuya odaklandım. Bu yol Hindistan ile olacak bağlantıda önemli bir yarar sağlayacaktır. Bunun için binlerce kilometre yolculuk yaptım ve Hindistan'a giden daha avantajlı bir yol bulunacağını sanmıyorum*".[88] Waghorn, *Cape Route*'un çok uzun ve masraflı olduğuna, buna karşılık *Overland Route*'un çok büyük kolaylıklar sağlayacağına inanıyordu. Waghorn kanal düşüncesini Mehmed Ali Paşa'ya iletti ancak paşa onun düşüncelerini desteklemedi (Bkz. EK 6). Aynı zamanda Waghorn'un görüşleri kendi hükümeti tarafından da pek takdir görmedi. Mehmed Ali Paşa bu dönemde Mahmudiye Kanalı'nın[89] kazılması için uğraşmaktaydı. Öncelik buna verildiğinden Waghorn'un planı uygulanma şansını yakalayamadı ve öncelikli planlar arasında yer almadı.[90]

Waghorn, Süveyş ile Kahire arasında bir yol oluşturmak için çok uğraştı. 1835'te çölden geçen yolcu ve posta (mail) servisini başlattı. Birkaç yıl sonra başka bir firma adıyla yolcuların kullanması için Süveyş'te bir otel açtı. Bir süre sonra Lesseps de, Waghorn'un önemini kavradı. Waghorn, Akdeniz ile Kızıldeniz arasındaki irtibatı tasarlayan öncüydü. Bugün kullanılan Süveyş Kanalı güzergahını ilk tasarlayandı. Lesseps 1869'da Waghorn'un bir heykelinin yapılması için ısrar dahi etti. Bir açıklamasında "*O yolu açtı biz ise takip ettik*" demiştir.[91]

Mısır'a yapılan birçok başvuru yanında Osmanlı Devleti'ne de Lesseps'ten önce bazı başvurular oldu. Kolin isminde biri Süveyş ve Akdeniz arasında bir kanal açmak düşüncesinde

87 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 34.

88 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 32.

89 Nil'in Akdeniz'e dökülmeden önce dağıldığı geniş alanda sulama için yapılan kanaldır. Mehmed Ali Paşa tarafından II. Mahmud'a atfen Mahmudiye kanalı ismi verilmiştir.

90 Lord Kinross, a.g.e., s. 28.

91 S.C. Burchell, a.g.e., s. 41.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

olduğunu ve bunun Osmanlı Devleti için çok faydalı olacağını bildirdi (3 Mart 1846). Açılacak olan kanalın Osmanlı Devleti'ne önemli bir güç kazandıracağını söyledi. Bu işin bütün milletlere faydalı olacağını da dile getirdi. Osmanlı Devleti'nin böyle büyük bir işe öncülük etmesinin ve onu tüm milletlerin menfaatine sunmasının son derece önemli olduğunu açıkladı.[92] Daha sonra da başka tasarılar Osmanlı Devleti'ne iletildi[93] ancak; Osmanlı Devleti bu işe pek sıcak bakmadı.

Kanal tartışmaları devam ederken bir başka endişe de kanalın yapılmasının mümkün olup olmayacağıydı. Le Père'in çalışmalarından sonra böyle bir endişe hep konuşuluyordu. Bu endişeler üzerine Kızıldeniz ve Akdeniz'in yükseklikleri konusunda çalışma yapan bir diğer isim ise F.R. Chesney oldu.[94] Kaptan F. R. Chesney, 1830'da bölgede incelemelerde bulundu ve Akdeniz ile Kızıldeniz arsındaki yükseklik farkının kanal yapmaya engel teşkil etmediğini, Kızıldeniz'in Süveyş tarafında kimi zaman oluşan gelgitlerden dolayı deniz seviyesinin bazen 2 metreyi de geçen değişme gösterdiğini tespit etti.[95] 1847'de yükseklik meselesini araştırmak için İngiliz ve Avusturyalı uzmanlar geldi. Bunlar da iki denizin aynı seviyede olduğunu buldular.[96] 1847 kanalın geleceğini belirleyen önemli bir yıl oldu.[97] Bu dönemde Linant de Bellafondt çalışmalarını arttırdı. Birçok kimse ile yazıştı. Kanal üzerine en fazla zaman harcayanlardan biriydi.[98]

Akdeniz sahillerinde ve bölgede birçok defa bulunan ve incelemeler yapan Kaptan Spratt,[99] kanal fikrine kesinlikle karşı

92 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 406/59.

93 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 428/49.

94 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 34.

95 Francis Dov Por, a.g.e., 39.

96 Sir Charles Hartley, *A Short History of the Engineering Works of the Suez Canal*, Edit. J.H.T. Tudsbery, Published by the Instution, London, 1900, s. 3.

97 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000225.

98 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000221.

99 İngiliz donanmasında görev yapıyordu ve gemisinin adı India'ydı. Bu konuyla ilgili uzun bir rapor dahi hazırlamıştı.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

çıkılması gerektiğini söylüyordu (24 Şubat 1858).[100] Akdeniz'de büyük bir liman açmanın güçlükleri olduğunu, Nil'in durumu ve genel şartların kanal açmaya elverişli olmadığını iddia ediyordu. Buna gerekçe olarak da Lesseps'in eski zamanlardaki kanalları dikkate almadığını ve görmezden geldiğini savunuyordu. Buna karşın Lesseps de, Nil'in Heredotus'un iddia ettiği gibi Pelesium bölgesine baskı yapmadığını ve bu sahayı sular altında bırakmayacağını açıkladı. Bu düşüncesini de daha önce araştırma yapanların sadece Nil'i göz önünde tuttuklarını; ancak Akdeniz'i hesaba katmadıklarını belirterek ispat etmeye çalıştı.[101]

Lesseps kanal fikrini Uluslararası Bilim Komisyonu ile ispat yoluna gitti (Bkz. EK 7). Komisyon 5 üyesi ile birlikte hazırladığı raporu Haziran 1855'te Said Paşa'ya sundu (Bkz. EK 8). Bu rapora göre Delta ve Nil arasında yapılması düşünülen alternatif kanal ihtimalleri reddedildi ve kanalın Acı Göl'den geçerek Akdeniz'e çıkması kararlaştırıldı. Göllerden yararlanılabilirdi. Kanalın derinliği 26 feet'ten[102] daha fazla (8 metre) ve genişlik de aynı anda iki geminin geçebileceği kadar olacaktı. Olağanüstü durumlarda kullanılabilmek üzere üçüncü bir hat yapılacaktı. Böylece Kızıldeniz'den Acı Göl'e kanalın genişliği altta 210 feet; üstte ise 320 feet olacaktı. Akdeniz tarafı ise altta 144 feet üstte ise 262 feet olmak üzere kararlaştırıldı. Uluslararası komisyon ayrıca, Port Said'de bir dalgakıran yapmanın da gerekli olduğunu bildirdi. Kanalın giriş kısmı hidivin kendi mühendisleri tarafından önerildi. Port Said'deki dalgakıranları tasarlayan ise Pascal oldu.[103]

Bir başka İngiliz kanalla ilgili çalışmalar devam ederken kanalın zorlukları üzerine açıklama yaptı. Kaptan Veitch, gözlemlerine dayanarak bu işin çok güç olduğunu ve yaklaşık 2 milyon

100 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

101 Captain T. Spratt, *Practicability Of The Suez Canal*, Printed by George Edward Eyre And William Spottiswoode, London, 1858, s. 2-3.

102 1 feet = 0,30 metre.

103 Sir Charles Hartley, a.g.e., s. 4.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

£'a tekabül edeceğini söylüyordu. Ayrıca körfezlerde yapılacak çalışmaların daha fazla maliyet gerektireceğini belirtti. John Alexander Galloway ise, Akdeniz'deki girişin Süveyş Kanalı'nın yapılmasında ve işlemesinde en zor kısımlardan biri olacağını dile getirdi. Burası yılın büyük bir kısmı oldukça tehlikeli olacaktı. Galloway, Kaptan Glasscock'tan[104] aldığı mektuplarda bunun teyit edildiğini söylüyordu. İki deniz arasında seyahat yapmış ve incelemelerde bulunmuş başka bir mühendis arkadaşı da yapılmasının mümkün olmadığını söylemişti.[105]

Glasscock 1844'te Süveyş Kanalı üzerine incelemeler yaptı. Bu incelemelerini daha sonra rapor halinde Galloway Bey'e gönderdi. Glasscock gezisine 10 Martta başladı. Süveyş'ten yola çıktı. Eski kanal alanında incelemeler yaptı. El Aras ve El Dowedar'a gitti. Ayrıca El Ariş, Dimyat, Reşid, Nil çevresi, Delta ve Zagazig'teki Mose's Canal etrafında incelemeler yaptı.[106] Glasscock'a göre Süveyş Kanalı'nın yapılması masraflı bir işti ve çalışmalar çok zor olacaktı. Ayrıca eski kanalın uğradığı akibet göz önünde tutulursa kumlar ciddi bir sorun olabilirdi.[107]

Süveyş Kanalı'nın yapılabilme imkânını araştıranlardan biri de "*Tartarus*" gemisinin kaptanı Kaptan Mansell'di (19 Haziran 1856). Mansell, Dimyat sahillerinde ve Pelesium Körfezi'nde inceleme yaptı ve harita dahi hazırladı. Said Paşa bu haritayı görmek isteyince İngiliz elçi (Frederich Bruce) bunu paşaya götürdü. Ancak haritanın Lesseps'in eline geçmesine engel olmak için bazı tedbirler aldı. Çünkü Lesseps'in böyle bir fırsatı kullanmak isteyeceğini düşünüyordu. Said Paşa haritaya baktı ve derinlik, liman için elverişli yerler ve kanalın uygun düşeceği alan konusunda elçiye sorular yöneltti. Vali elçiye şöyle diyordu: "*Bu ortaya çıkanlar, insanların parayı yatıracakları*

104 Tyne Frigotu'nun kaptanıydı ve Beyrut ile İskenderiye arasında görev yapmaktaydı.

105 The National Archives Foreign Office, 97/411.

106 The National Archives Foreign Office, 97/411.

107 The National Archives Foreign Office, 97/411.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

yeri göstermektedir". Bu söz üzerine İngiliz elçi şuna işaret etti: "*İnsanlar parayı yatıracakları kişiyle ilgilenmelidirler*". Bu görüşme başka konuşmalarla devam etti. Elçi bu görüşmeden Said Paşa'nın bazı tereddütlerin bulunduğunu; ama buna rağmen kanal işini desteklemeye devam ettiğini rapor etti. Kaptan Mansell, Akdeniz sahillerindeki keşiflerinden sonra bu işin imkânsızlığını ortaya koydu. Bu düşünceyi de Canning gizlice Ali Paşa'ya açtı. Canning'in amacı Ali Paşa'nın düşüncelerini etkilemekti. Ali Paşa da görüşmede kanalla ilgili önceki düşüncesinin devam ettiğini, İngiliz elçiye aktardı.[108]

Bir başka İngiliz maceracı Schleiden de 1858'de, Süveyş Kanalı'nın kumlar ile dolacağını söylüyordu. Bu açıklama ciddi bir endişeye neden oldu. Ardından Ferdinand de Lesseps şimdiye kadar yapılan işler neticesinde kanalın yapılmasının imkânsız olmadığını ispatladı.[109] Lesseps kafasındaki soruya çözüm ararken ilk olarak Firavunların, Romalıların ve Halifelerin neden kanal açmak istediklerini düşündü. Bu düşünce kafasındaki temel soru haline geldi. Cevap ise oldukça basitti. Geçmişte Süveyş yolu iki dünyayı birleştiren önemli bir geçit olmuştu ve buradan, Uzakdoğu'ya kadar ulaşma imkânı vardı. Bu yüzden de bu bölge bir geçiş alanı haline gelmişti ve bir zamanlar sorunsuz kullanılmıştı.[110] Lesseps bu düşünceler doğrultusunda kanalın yapımının mümkün olduğunu asıl meselenin siyasi güçleri ikna etmek olduğunu düşünmeye başladı.

25 Nisan 1859'da kanal çalışması başladıktan sonra da teknik zorluklar üzerinde durulmaya devam edildi. Konuyla ilgili en son Sir Robert Stephenson'un yaptığı incelemelerde kesin bir sonucun ortaya çıktığı ve Süveyş Kanalı'nın yapımı için Akdeniz ile Kızıldeniz'in seviyeleri aynı bile olsa bu işin gerçekleşmesinin mümkün olmadığı ifade edildi. Stephenson bazı yüksek

108 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

109 Francis Dov Por, a.g.e., s. 39.

110 S.C. Burchell, a.g.e., s. 32.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

rütbeli mühendislerin de bu görüşte olduğunu söyledi. Sıkıntı olarak da hafriyatın aşırı harcama ve iş gücüyle Akdeniz'de bir liman yapmaya mecbur bırakacak olmasını gösterdi. Zorlukların tüm politik karşı çıkışlardan daha önemli olduğu üzerinde durdu. Bir diğer sıkıntı ise Mısır'daki Avusturya Konsül generalinin de kendi hükümetine belirttiği gibi hissedarların geniş miktarlarda arazileri kendi kontrolüne almak istemeleriydi. Kumpanyanın etrafındaki sulanabilecek bu alanın Mısır'ın elinden çıkması ile buraya silahlı güçler getirilebilecek ve böylece Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden koparak bağımsız bir devlet olmasının önü açılmış olacaktı.[111]

Mehmed Ali Paşa, valiliği sırasında kanal işini ele alması için Fransızlar tarafından zorlanmıştı. Paşa, Fransa'yı gücendirmemek için fikri benimser görünmüş ve mühendislere keşifler yaptırarak Fransızları oyalamıştı. Sonraları, "*Boğazlar, Osmanlı Devleti'nin felaketi oldu. Ben de Mısır'da bir boğazlar meselesi yaratmak istemem*" demesiyle, böyle bir kanalın açılması ile oluşabilecek mahzurların farkına varmıştı.[112] Mehmed Ali Paşa'nın keşif yaptırdığı mühendisler, Fournet ve Lambert adlı Fransız danışmanlarıydı.[113] Richmond ise "*İkinci Boğazlar*" adıyla anılan endişenin aslında Lord Palmerston tarafından söylendiğini belirtmektedir.[114] Mehmed Ali Paşa'nın böyle bir sözü söyleyip söylemediği kesin olmamakla birlikte kanalla ilgili endişeleri olduğu muhakkaktı. Kanal açma konusundaki ilk fikir 1837'de Mehmed Ali Paşa'ya iletilmiş ancak o bu işe sıcak bakmamıştı.[115] Mehmed Ali Paşa ve ondan sonra gelen

111 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

112 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 91.

113 Jean and Simonne Lacouture, *Egypt in Transition*, Methuen Pro Ltd., London, 1958, s. 63.

114 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 92.

115 Esseyyid Hüseyin Celal, *Tarihü'l Hadis Ve'l-Muasır*, Camiü'l-İskenderiye, İskenderiye, 2004, s. 7.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Abbas Paşa, Süveyş Kanalı'nın açılmasına, Mısır'ın bağımsızlığını tehlikeye atacağı gerekçesi ile karşı durdu.[116]

Osmanlı Devleti'nde ilk kanal açma girişimleri olduğunda yönetim daha çok Mustafa Reşid Paşa elindeydi. Ancak Reşid Paşa kanal işine sıcak bakmıyordu. Aynı zamanda kanal teşebbüslerinin hızlandığı dönem, Reşid Paşa'nın son dönemine denk geldi. Reşid Paşa bu dönemde kendisine karşı olanlar ile uğraşmak durumundaydı ve bu kitle başa geçtiği ilk andan itibaren mevcuttu. Reşid Paşa, Avrupa devletleri arasında bir ittifak oluşturup Mısır Meselesi'ni çözmeye çalıştı. Fakat bunu Tanzimat-ı Hayriye'nin icrası ile birleştirerek iki işi birlikte yürütmek istedi. Eski düşüncede olan devlet adamları ise bu durumdan hoşnut olmamalarına rağmen Mısır işi bittikten sonra Tanzimat'tan dönmek düşüncesi içindeydiler. Mısır Meselesi çözülünceye kadar bu işe ortak görünüyorlardı.[117] Ancak sonradan Reşid Paşa yönetimde etkisini kaybetti. Kendinden sonra gelen ve kendi yetiştirdiği kuşak yönetimi eline aldı. Bu kuşak döneminde kanal meselesi en önemli tartışmalarını yaşadı.

Reşid Paşa'nın sadrazamlıktan alınmasında ve gözden düşmesinde kanal meselesi de etkili oldu. Reşid Paşa, kanalın açılmasına taraftar değildi. Kendisinden sonra gelen kuşak bu konuda Reşid Paşa gibi devam etmedi. Ancak bu kuşak, kanalın açılmasına da doğrudan taraftar değildi; işleri oluruna bırakmak ve zaman içinde çözümün çıkmasını beklemek yoluna gittiler. Bu politika ise Osmanlı Devleti'ni uzun süre kanal işinde sıkıntıya soktu ve devletin birçok uğraşısını eritip tüketti. Sonuç ne Mısır'ı ne Avrupa devletlerini ne de Kanal Kumpanyası ve başındaki Ferdinand de Lesseps'i memnun etti.

116 Simon C. Smith, *Reassessing Suez 1956*, Ashgate Publishing Company, Burlington, 2008, s. 14.

117 Ahmed Cevdet Paşa, *Tezakir 1-12*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara, 1953, s. 7.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Süveyş Kanalı ve Mısır üzerine tartışmalar başlayınca Osmanlı Devleti'nin Avrupa'nın büyük güçleri tarafından bir siper olarak korunması da gündemdeydi. Rus Çarı I. Nicolas, Fransız elçisi Mr. Barante'yi uyarıyor: "*İngilizler gözünü Mısır'a dikti. Pers Körfezi'nden veya Kızıldeniz üzerinden Hindistan için yeni bir yol istiyorlar. Onlarla Mısır üzerinde büyük sıkıntı yaşayacaksınız*" diyordu.[118] Rusya bir anlamda Mısır üzerinden İngiliz-Fransız ittifakının bozulmasını ve Osmanlı Devleti üzerine serbest kalmayı istiyordu. Tüm bu tartışmalar içinde kanal meselesi 1854'te Said Paşa'nın ilk ruhsatı vermesi, 1856'da ikinci ruhsatı vermesi ve ilerleyen süreçte (17 Kasım 1869) açılışa kadar gitti. Bundan sonra da kanal meselesi hiçbir zaman devletlerin gündeminden düşmedi, sadece tartışmaların adı değişti.

118 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 31.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

BİRİNCİ BÖLÜM

1869'DA SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMA TEŞEBBÜSÜ VE DEVLETLERİN POLİTİKALARI

PROJENİN ORTAYA ÇIKIŞI VE TEPKİLER

Süveyş Kanalı'nı açma teşebbüsü XIX. yüzyıla kadar birçok kez gündeme geldi. 1840'lı yıllardan itibaren de tartışılmaya başlandı. Birçok kimse kanalın açılmasıyla ilgilenirken, bu işe Ferdinand de Lesseps öncülük etti ve Mısır valisi Said Paşa döneminde faaliyetler ivme kazandı. Tartışmalar başlandığında Osmanlı Devleti bu konuda tereddütlüydü. Başlangıçta bu işin yapılabileceğini imkân dâhilinde görmedi; sonraları ise İngiltere ve Fransa'nın arasında kaldı. Aynı zamanda Mısır üzerindeki hukukuna zarar vermeden ve haklarını tehlikeye atmadan meseleyi çözmek için uğraştı.

Osmanlı Devleti, kanal tartışmaları sırasında birçok iç ve dış sorunla karşı karşıya kaldığı için bu işe bütün dikkatini veremedi. Yine de bu işi ciddiyetle ve büyük bir titizlikle uzun süre takip etti. Elindeki sınırlı imkânlar ve karşılaştığı başka sorunlar kanal meselesinin çözümünü zorlaştırdı. Kanal meselesinde birçok muhatap vardı: Fransa, Avusturya ve İngiltere en önde gelenlerdi. Ancak Osmanlı Devleti bu meselede kilit devlet konumdaydı. Kimi zaman şartlara bağlı olarak değişiklikler gösterse de, Osmanlı Devleti kanal konusunda her şeye rağmen kararlı bir politika takip etti.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Osmanlı Devleti'nin Kanal Politikası

XIX. yüzyıl ortalarında, Osmanlı Devleti gücünü iyice kaybetmeye başladı. Bu durum kıyıya yakın yerlerde özellikle kendini gösterdi. Rusya, Kırım ve Kafkasları ele geçirdi, Sırbistan özerkliğini kazandı, Yunanistan bağımsız, Romanya ise özerk bir prenslik oldu. Fransa Cezayir'i işgal etti, Arap hanedanlarından Suudlar Arabistan'ın büyük bir bölümünü yönetmeye başladı. Mısır'da ise Mehmed Ali Paşa, ailesini ömür boyu vali yaptı ve eyaleti neredeyse bağımsız bir biçimde yönetir hale geldi (Bkz. EK 9).[119] Mehmed Ali Paşa, gerçekten önemli bir isimdi. Onun döneminde yabancılar ve onların tasarıları Mısır'da etkisini gösterdi. Tasarılar içinde en önemlilerden biri de Süveyş Kanalı'ydı.

Osmanlı Devleti tartışmalar başladığında kanalın açılabileceğini pek mümkün görmüyordu. Üstelik açılsa bile yabancıların ilgisini Mısır'a çekebilirdi. Zaten Osmanlı Devleti, Mısır'da kesin ve mutlak bir otoriteye sahip değildi. İlk tavır bu şekilde olmakla birlikte zamanla gelişen olaylar, Osmanlı Devleti'nin siyasetini belirginleştirdi. Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerine düşüncesi genel anlamda, Mehmed Ali Paşa zamanında Mısır'da zayıflayan Osmanlı idaresinin tekrar güçlendirilmesi üzerineydi.[120]

XIX. yüzyılın başında Fransa'nın Akdeniz'de ağırlığını arttırması buna karşılık İngiltere'nin de Kızıldeniz'de yerleşmeye çalışması dikkat çekti. Osmanlı Devleti Kızıldeniz'in güvenliğini, bölgedeki varlığı ve otoritesi açısından son derece önemli görüyordu. Kızıldeniz (Bkz. EK 10) aynı zamanda Hicaz bölgesine de yakın olduğundan özel bir anlamı vardı. Üstelik Mısır'ın güvenliği Kızıldeniz ile doğrudan ilgiliydi. Hem Mısır'da bulunan valiler hem de Osmanlı Devleti bunu hesaba katmaktaydı. Bu yüzden yüzyılın başında bölgede giderek artan yabancı ilgisi önlenmeye çalışıldı.

119 Oral Sander, *Siyasi Tarih*, 9. Baskı, İmge Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 312.

120 The Earl of Cromer, *Modern Egypt*, Vol. I, Macmillan and Co. Limited, London, 1908, s. 128.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Proje Aşamasında Osmanlı Devleti ve İskenderiye-Süveyş Demiryolu

Osmanlı Devleti, kanal açılmadan önce yabancıların Mısır'a ilgisinin artmasından oldukça endişeliydi. Bölgede yabancıların artması, Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki gücünün azalması ile ortaya çıkmıştı. Ayrıca dünya ticareti bu yeni durumu daha da belirginleştirdi. Osmanlı Devleti, Süveyş, Cidde, Suakin, Yemen ve o taraflarda önemli arazilerin yabancıların eline geçtiğine dair İstanbul'a haber gelmesiyle bu türden haberlerin doğru olup olmadığının araştırılmasını istedi. Bu haberler doğru ise bunların incelenmesi ve derhal İstanbul'a bildirilmesi yönünde talimatlar dahi verdi .[121]

Osmanlı Devleti'nin engel olmaya çalıştığı yabancıların Kızıldeniz'e doğru girme teşebbüsleri, 1849'da hız kazandı. Bunun nedeni ise Mehmed Ali Paşa ve oğlu İbrahim Paşa'nın ölümü ile Mısır'da yaşanan yönetim değişikliğiydi. Osmanlı Devleti 20 Nisan 1849'da bölgeye gönderdiği bir yazıda durumla ilgili hassasiyetlerini dile getirdi.[122] Endişeler devam ettikçe aynı endişe doğrultusunda bölgeye başka yazılar da gönderildi.[123]

Osmanlı Devleti, kanal meselesinden önce demiryolu meselesi ile uğraştı. Süveyş Kanalı açılmadan ve demiryolu yapılmadan önce malların Süveyş'ten Kahire'ye taşınması 24 saat alıyordu. Bu yol düzensiz ve kötüydü. Geliştirilmesi için oldukça yüklü paraya ihtiyaç vardı. Bu taşıma develer, atlar ve eşeklerle yapılırdı. İklim koşulları da çoğu zaman bu yolculuğu olumsuz etkilerdi. Bu yol, yolcular için çok pahalı ve zordu (Bkz. EK 11). Sorunu çözmek üzere birkaç tasarı vardı. Biri Süveyş Kanalı'nı açmak, diğeri Bulak Kanalı'nı yapmak bir diğeri de demiryolu yapmaktı.[124] Tartışmaları çok fazla yapılmayan Bulak Kanalı,

121 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 53/2484.
122 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR,: 53/2484.
123 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DH: 193/10870.
124 The National Archives Foreign Office, 97/411.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Süveyş'ten Nil'e uzanacaktı. Hem taşıma hem de sulama için önerilmiş bir tasarıydı. Bu kanal, 12 ayın 8'inde devamlı sulama suyu sağlayabilecekti. Ancak bu tasarı büyük maliyet gerektiriyordu ve avantajları fazla değildi. O dönem John Alexander Galloway, hem Süveyş Kanalı hem de Bulak Kanalı'nın yapılmasını doğru bulmuyordu. Ona göre en akıllı iş, demiryolunun yapılması olurdu. Zaten Mehmed Ali Paşa da bunu istemekte ve desteklemekteydi.[125]

Demiryolu konusunda ise ilk istek 1834'te ortaya çıktı. Mehmed Ali Paşa'nın hizmetinde olan mühendislerden Galloway Bey, bu konuda bilgi almak, gerekli ekipmanları sağlamak ve hazırlık yapmak üzere İngiltere'ye gitti ve İngiltere'nin desteğini aldı.[126] 1830'larda demiryolu konusunda İngiltere oldukça ilgiliydi. Bu konuda yazılar yazılıyor, gelişmeler takip ediliyordu.[127] Bu dönemde İskenderiye ile Süveyş arasında bir hat çekilmesi düşünüldü. Ancak bu düşünceye Fransızlar karşı çıktı.[128]

Mısır üzerinden Hindistan'a giden yolun öneminin artmasından dolayı tartışmalar yeniden başladı. Hem İngiliz hükümeti hem de çeşitli tüccarlar tarafından İskenderiye ile Süveyş arasında ve Kahire üzerinden geçen bir demiryolu yapılması düşünüldü.[129] Galloway, İngiltere'nin dikkatini çekmek için İskenderiye'deki İngiliz elçiye bir mektup yazdı. Kısa sürede de İngiliz Dışişleri'nden kendisine cevap verildi. Ancak İngilizler bundan fazlasını yapmadı. Tereddüdün sebebi ise Mehmed Ali Paşa'nın o zaman 76 yaşında olması ve muhtemel bir ölümde işin yarım kalacağı endişesiydi. Mehmed Ali Paşa zamanında ilk girişimin başarılı olamamasını, John Alexander Galloway (Galloway Bey'in kardeşi) 1844'te yayınlanan bir makalesinde,

125 The National Archives Foreign Office, 97/411.

126 Lord Kinross, a.g.e., s. 47-48.

127 Sidney Smith, *The Edinburgh Review or Critical Journel*, Vol. I.X, Edinburgh, 1835, s. 94.

128 Shereen Khairallah, a.g.e., s. 108.

129 John Marlowe, *Cromer in Egypt*, Elek Books, London, 1970, s. 6.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

kardeşi Galloway Bey'in 1834'te erken ölümüne, başka devletlerin baskısına ve İstanbul'daki gelişmelere bağladı.[130] Bundan sonra demiryolu ile ilgili fiili bir adım Abbas Paşa dönemine kadar atılmadı.

Abbas Paşa 1850-51 arasında James Stephenson'a Afrika'daki ilk demiryolunu yapma imtiyazını verdi.[131] Stephenson aslında İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nın açılmasına karşı durmasında etkili olan isimlerdendi. Demiryolu ona göre İngiltere için daha önemliydi. İlk tartışmalar başladığında *Times* da, Süveyş Kanalı projesi alcyhine yazılar yazmaya başladı ve Süveyş Kanalı yerine demiryolunu önerdi.[132] Abbas Paşa, Mısır'da kendi yerini sağlamda tutmak için İngilizleri kendisine yakın görmüştü. Mehmed Ali Paşa'nın ölümünden sonra kendisi gibi dirayetli biri başa geçmediği için ilk zamanlarda vali olanlar dışarıdan bir güce dayanma ihtiyacı hissettiler. Abbas Paşa da İngilizlere olan yakınlığından dolayı demiryolu yapılmasında bir sakınca görmedi.

Abbas Paşa aynı dönemde politikasını belirlerken Osmanlı Devleti'ni de hesaba katmak durumundaydı. Eğer bir zayıflık ortaya çıkarsa, Osmanlı Devleti'nin tekrar Mısır'da hâkim olmaya çalışacağını düşünüyordu. Bu yüzden yönünü İngiltere'ye döndü ve İngilizlere, İskenderiye ile Süveyş arasında demiryolu yapımı iznini biraz da bu düşünceyle verdi. Bu yol Hindistan bağı nedeniyle İngilizler için hayati önem taşıyordu. Ancak Abbas Paşa bu imtiyazı verirken Osmanlı Devleti'nden onay almamıştı. Böylece Osmanlı ile olan bağlantıyı bir şekilde sarsmak düşüncesi de taşıyordu. Osmanlı Devleti ile Abbas Paşa arasında olumsuz bir hava oluştu. Bunun üzerine Osmanlı Devleti ile Mısır arasındaki izin krizinde devreye İngilizler girdi. Mısır daha sonra izin istemek durumunda kaldı. İzni ise Osmanlı Devleti

130 The National Archives Foreign Office, 97/411.

131 Peter Mansfield, *A History of The Middle East*, Penguin Books, London, 1991, s. 86.

132 Percy Fitzgerald, a.g.e., s. 32.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Ekim 1851'de verdi. Bu olay Mısır'ın Osmanlı Devleti kontrolünden ayrılma düşüncesini, buna karşın Osmanlı Devleti'nin de hassasiyetini göstermiş oldu.[133] Abbas Paşa'nın izin istemek zorunda kalarak aldığı onay, İskenderiye ile Kahire arasında 211 kilometrelik bir demiryolunu kapsamaktaydı.[134]

Abbas Paşa'nın vermek istediği demiryolu imtiyazı ise İskenderiye'den Süveyş'e uzanıyordu. Bâbıâli, kendisine danışılmadan böyle bir harekette bulunulmasını uygun görmedi. Osmanlı hükümet adamları, iki deniz arasında yabancı bir devlet tarafından yapılacak demiryolunun Osmanlı Devleti'nin dış siyaseti ile ilgili bulunduğunu, bu itibarla müsaade alınması gerektiğini ileri sürdüler. Abbas Paşa ise, bu işin Mısır'ın bir iç meselesi olduğunu düşünüyordu. Bu şekilde başlayan anlaşmazlık İngiltere'yi de ilgilendirdi. İngilizlerin baskısı ile Bâbıâli bir çıkar yol bulmak göreviyle Fuad Paşa'yı Mısır'a gönderdi. Fuad Paşa, İskenderiye-Süveyş yerine İskenderiye'den Kahire'ye Mısır sermayesi ile bir demiryolunun yapılmasıyla, devletçe görülen mahsurun ortadan kalkmış olacağını belirtti. Bu durum Mısır ve İngiltere'de kabul gördü.[135] Demiryolu hakkında karar verilmeden önce mesele Bâbıâli'de tekrar görüşüldü. Demiryolu ve kanal yapımının aynı anda gerçekleşmesinin mümkün olamayacağı söylenerek demiryolunu yapacak kumpanya hakkında devlete bilgi verilmesi, bunun nasıl yapılacağı ve süresi gibi noktaların belirtilmesi Mısır valisinden istendi.[136]

Fuad Paşa'nın düzenlemeleriyle işler yoluna girdikten sonra Abbas Paşa, bir İngiliz şirketine İskenderiye-Kahire arasında demiryolu yapımı için izin verdi. 1854'te Paşa öldüğünde ise

133 P.M. Holt, *Egypt and The Fertile Crescent 1516-1922*, Longmans, London, 1996, s. 195.

134 Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 463.

135 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 90.

136 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/40.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

demiryolunun İskenderiye-Kahire arasındaki inşası tamamlanmıştı. Kahire ile Süveyş arasındaki çalışmalar da başlamak üzereydi (Bkz. EK 12).[137] Abbas Paşa'nın ölümünden sonra yerine Said Paşa geçti. Said Paşa zamanında Mısır'da inşası düşünülen iki tasarı da gündemdeki yerini korudu. Ancak bu dönemde demiryolu işi netlik kazanmış sıra Süveyş Kanalı'na gelmişti.

Süveyş Kanalı tartışmaları büyürken İngilizler Hindistan'a gidecek İngiliz askerlerinin Mısır üzerinden geçmesini gündeme getirdiler. Hindistan, İngiltere için hayati bir yerdi ve birçok İngiliz askeri Hindistan'da görev yapıyordu. Bunların İngiltere ile gidiş gelişlerinde Mısır en kısa yoldu. Bir İngiliz şirketinin demiryolu imtiyazını almasından sonra İngilizler bir başka önemli istek olan Hindistan'a gidip gelecek askerlerinin Mısır üzerinden geçiş yapabilme hakkına da Said Paşa zamanında sahip oldular. İngiliz askerlerinin gidiş güzergâhı ise İskenderiye-Kahire üzerinden olacaktı.[138]

İngiltere ve Fransa'nın başını çektiği iki farklı proje (Demiryolu-Süveyş Kanalı) konusunda Osmanlı Devleti'nin düşüncesi her iki müttefikin gözetilmesi esasına dayanıyordu.[139] Bâbıâli bu iki konudan demiryolunun, daha önceden Abbas Paşa zamanında kumpanya vasıtası ile yapılmasına karşı çıkmıştı. Karşı çıkıştaki sebep devletin kumpanya konusunu o zaman için mahzurlu görmesiydi. Ancak zaman içinde durumun değiştiğini ve bu işin faydalı olacağını kabul etmişti. Kanal işine İngilizlerin pek taraftar olmadığı da biliniyordu. Tüm bunların düşünülerek işlerin yapılması ve demiryolunun devletin bilgisinde yürütülmesinin iyi olacağı 29 Ocak 1855'te Said Paşa'ya bildirildi.[140] Osmanlı Devleti, Mısır'ı bağımsızlığa götürür endişesiyle Süveyş Kanalı yerine demiryolu inşasını destekledi.[141]

137 John Marlowe, a.g.e., s. 7

138 Tom Little, *Modern Egypt*, Ernest Benn Limited, London, 1967, s. 38.

139 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/39.

140 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/39.

141 Mahmud Salih Menni, *Kanal-ı Süveyş*, El Ezher, Kahire, 2003, s. 142.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

1855'te Bâbıâli'den Mısır valisine gönderilen bir yazıda (Bkz. EK 13) demiryolu ve bir kanal açılması konusunda devletin görüşleri açık bir dille bildirildi. Demiryolunun ticaret ve seyahat açısından çok faydalı olduğu ve eğer mümkün olursa Mısır hazinesinden yardım edilerek bir an önce bitirilmesi istendi. Yine mümkün olursa Süveyş'e kadar uzatılması uygun görüldü. Demiryolu açıldıktan sonra kanal açmaya pek gerek kalmayacağı, zaten iki büyük işin aynı anda yapılmasının çok zor olduğu ifade edildi.[142] Demiryolu yapımı Osmanlı Devleti için kanal yapımına göre daha az zararlıydı. Osmanlı Devleti, demiryolunu ön planda tutarak biraz da İngilizlerin isteği ile kanal işini yürürlükten çıkarmak istiyordu.

Osmanlı Devleti için kanalın açılması sadece mühendislik yönü ile düşünülebilecek bir olay değildi. Kanal için en önemli mesele yaratacağı siyasi çekişmeydi. Bu işte devrin iki büyük devletinin fikirleri tam olarak örtüşmüyordu. Başlangıçta İngiltere'nin ilgisi demiryolu üzerindeydi. İngiltere'nin ilgisinin temelindeyse Hindistan bulunuyordu. Diğer etkin aktör ise Fransa'ydı. Fransa'nın I. Napoleon'dan bu yana Mısır üzerindeki ilgisinde azalma bir yana daha da artış vardı. Fransa, Mısır'ı Kuzey Afrika'da elde edebileceği en uygun topraklardan görüyordu. Fakat ilgisini tam olarak belirtmek yerine bölge üzerinde dolaylı politikalar ile arttırma düşüncesindeydi. Aynı zamanda bir başka devletin -bu daha çok İngiltere'ydi- Mısır'da yerleşmesine izin vermemek de özellikle dikkat ettiği hassas noktalardandı. Ancak ne İngiltere ne de Fransa tek başına veya bir başka kuvvetin yardımı ile Mısır üzerinde kesin hâkimiyet kurabilecek durumdaydı. Böyle olunca da Mısır'ın Osmanlı Devleti elinde kalması en uygun yoldu.

Kanal fikri eyleme geçtiğinde Avrupa'nın büyük devletleri ve Osmanlı Devleti, Rusya'yla savaş halindeydi. Rusya'nın Osmanlı Devleti üzerinde ve Avrupa devletlerinin çıkarlarına ters,

142 Başbakalın Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/2.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

inatçı politikaları tüm Avrupa ile karşı karşıya gelmesine neden oldu. Savaş süresince İngiltere ve Fransa'nın da müttefiklik durumu son derece önemliydi. Kırım Savaşı, Rusya'nın dizginlenmesi ile sona erince Osmanlı Devleti bir süreliğine rahatlama imkânına kavuştu. Bu sırada giderek önem kazanan Kanal Meselesi de tam olarak kendini göstermeye başladı.

Reşid Paşa bir dönem Osmanlı siyasetinin belirlenmesinde son derece etkiliydi. Vaktiyle Mısır valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa, Kahire'deki Rus Başkonsolosuna: "*Reşid Paşa'ya dikkat ediniz, efendisi Sultan Mahmud'a başkaldırdığım için bir zamanlar yedi Osmanlı eyaletine hükmeden beni Mısır eyaletine tıktı, Sultan Mahmud'la o kadar uğraşan Çarınızı (I. Nikolai) da benim durumuma düşürecek*" demişti. Başkonsolos böyle bir şeye ihtimal vermeyerek gülmüştü (Kırım Savaşı'nı kaybeden Çar, ateşli ağır hasta iken kar içinde askerini teftişe çıkarak intihar edecek ve ölecekti). Gerçekten de Reşid Paşa'nın tavrı çok önemliydi. İstanbul'da bu kadar etkin olan Reşid Paşa ise kanala karşıydı.[143] Ancak Lesseps'in şansına o, kanal meselesi ile uğraşmaya başladığında Reşid Paşa gözden düşmeye başlamıştı.

Kanal konusuna başlangıçtan beri Fransızların özel bir ilgisi vardı. Bunun için İstanbul'da çok sıkı çalışmakta ve gelişmeleri titizlikle takip etmekteydiler. Özel meclislerde Mısır ve kanal meselesine dair alınan kararlardan Fransa sefareti haberdar olurdu. Cevdet Paşa, bu ve benzeri haberleri sefarete taşıyanların Rıza Paşa ve Safveti Paşalar olduğunu söylüyordu. Rıza Paşa'nın ise bu olaydan dolayı daha sonra görevinden alındığı bile o dönemde konuşuldu.[144] Reşid Paşa, Mısır'da bulunan Abbas Paşa aleyhindeydi. Abbas Paşa da Reşid Paşa gibi İngilizlere yakındı. Hatta onları memnun etmek için Süveyş'e bir demiryolu inşa edilmesine izin dahi vermişti. Reşid Paşa'nın

143 Yılmaz Öztuna, Âli Paşa, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1988, s. 30-31.

144 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 43.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

Abbas Paşa aleyhinde olmasını fırsat bilen Said Paşa da Abbas Paşa'yı görevinden uzaklaştırmak için gayret göstermişti. Reşid Paşa, Abbas Paşa'nın İngilizlere yakınlığından dolayı bir şey yapamıyordu. İşte bu durumdan dolayı Said Paşa daha başa geçmeden, İngilizlere gücenmişti.[145]

Mehmed Ali Paşa'dan sonra XIX. yüzyıl içinde Mısır'ın kırılma noktası Said Paşa zamanı oldu. Said Paşa, Mehmed Ali Paşa'nın dördüncü oğluydu. İyi bir terbiye görmüştü. Babası gibi Mısır'ın kalkınması konusunda büyük fikirleri vardı. Bu fikirler içinde Akdeniz ile Kızıldeniz'i bir kanalla birleştirerek Mısır'ı ekonomi ve ticaret bakımından büyük bir yer haline getirmek ilk sırada geliyordu. Kanal fikri kendisine daha vali olmadan Ferdinand de Lesseps tarafından telkin edilmişti.[146] Kahire'deki Fransız konsolosu (Sabetier) ve Ferdinand de Lesseps, Süveyş Kanalı'nın açılma tasarısını ciddiyetle ele aldılar. Lesseps kendisinden evvel çeşitli zamanlarda Fransız heyetlerinin yaptıkları incelemeleri göz önünde tutarak; kanalın hafriyatı için dostu olan Mısır valisi Mehmed Said Paşa'dan 30 Kasım 1854'te ilk ruhsatı aldı.[147]

Said Paşa tarafından verilen ruhsata ayrıntılı olarak bakıldığında birçok sakıncanın olduğu ve ilerde sıkıntı doğurabilecek maddeleri ihtiva ettiği görülüyordu. Akdeniz ile Kızıldeniz arasında bir kanal yapma fikrinde olan Ferdinand de Lesseps, bu konuda büyük sermaye sahiplerinin desteğinde bir kumpanya kurulabileceğini Bâbıâli'ye bildirdi. Ayrıca kanalın kurulacağı yer ve çevresindeki arazinin işgal edilmesi meselesi çıktı ve bu işin de kumpanya vasıtası ile yürütülmesi uygun görülerek bu konuda Said Paşa tarafından Ferdinand de Lesseps'e bir emirname ile aşağıdaki ruhsat verildi:

145 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 42.

146 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 90.

147 Süleyman Kani İrtem, *Osmanlı Devleti'nin Hicaz Mısır Yemen Meselesi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul, 1999, s. 37.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

1. Süveyş çevresinin ve büyük gemilerin gelip geçebilmelerine imkân tanıyacak bir halicin yapılması ve biri Akdeniz üzerine diğeri Kızıldeniz üzerine olarak yeterli miktarda iki adet boğazın inşası ve gemilerin yanaşması için bir veya iki limanın inşası hususunda Ferdinand De Lesseps, Süveyş Halicinin Kumpanya-ı Umumiyesi adıyla bir kumpanya teşkil edecek ve bu kumpanyanın nezareti tarafımızdan Ferdinand De Lesseps'e ihale kılınacaktır.
2. Kumpanya içinde yer alacak nazırlar daima Mısır hükümeti yoluyla belirlenip tayin edilecektir.
3. İşbu verilen ruhsat müddeti iki deniz arasında halicin yapılması tarihinden itibaren doksan dokuz seneye kadardır.
4. Süveyş ve çevresinde yapılacak olan işgaller ve bunların masrafları kumpanya tarafından karşılanacak herhangi sahibi olmayan araziler kumpanyaya verilecek ancak buralardaki Mısır hükümetinin belirlediği vergiler ve gelirler asla kumpanya zimmetine verilmeyecektir.
5. Hidivin kendi zimmetine alacağı eshama ait olacak kısmından başka işgaller ve yapılacak masraflar konusunda asla Hidivin bir kefaleti olmayacak kumpanyanın oluşacak kar defterinden yıllık yüzde on beş Mısır hazinesine ve belirtilen kardan geri kalacak miktar bölünecek yani yüzde yetmiş beş kumpanyaya ve yüzde onu müessislere mahsus olacaktır.
6. Süveyş halicinden Mısır ve etrafına olacak olan tarife Mısır hükümeti ile kumpanya önde gelenleri ile kararlaştırılacak ve bütün milletlere eşit ve hangi milletten olursa olsun herhangi millete bir imtiyaz veya ayrıca bir kolaylık sağlanmayacaktır.
7. Süveyş halici ile Nil Nehri'nin mümkün olursa birleştirilmesi de düşünülmüştür. Mısır hükümeti buralardaki kullanılmayan miri arazileri kumpanyaya terk edecek ve kumpanyanın masraflarını kendisinin karşılaması koşuluyla ziraat yapmasına izin verilecektir. On sene müddetle kumpanyadan bundan dolayı vergi alınmayacak ancak geri kalan seksen dokuz

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

sene için yapılacak olan işlemlerin Mısır hükümeti kontrolünde olacağı kabul edilecektir.

8. Ruhsat verilen kumpanyaya terk ve feragat olunacak arazi hususunda bir tartışma olmaması için Süveyş halicinin etrafında ve burâlarda yapılacak olan binaların inşasına Nil suyunu götürmek için yapılacak çalışmada yedinci maddeye uygun olarak kumpanyaya terk ve feragat olunacak olan arazi bu taraftan murahhas kılınan birisi tarafından belirlenecektir.

   Bundan başka kumpanyaya terk ve feragat olunacak miri arazinin şimdiden satılması veya başka bir işleme sokulması yasaklanacak ve başka şahıslara ait olan arazide ziraat olunacak her fidan başına belirlenecek ücret Mısır hükümeti ile kumpanya arasında belirlenecek ve sınırlanacak ve Mısır hükümeti tarafından kumpanyaya bildirilecektir.

9. Kumpanya halicin oluşturulması sırasında gerek duyduğu her türlü maden ve taşı miri araziye bağlı dağlardan alabilecek ve ihtiyaç olduğunda dışarıdan getirilecek her türlü alet ve edevat için gümrüklerden muaf tutulacak olduğuna dair ruhsat verilecektir.

10. Verilen ruhsatın müddeti sona erdiğinde Mısır hükümeti kumpanya yerine geçecek gerek Süveyş halicini ve gerek kumpanyanın işgal ettiği arazi ve binaları istisnasız tamamen kendi bünyesine alacak ve bu konuda iki tarafın rızasıyla veya bu ikisinin kararlaştıracağı vekiller vasıtası ile bunu yapacaktır.

11. Kumpanya nizamnameleri bundan böyle kumpanya nazırı tarafından bu tarafa bildirilecektir. Yine bu taraftan tasdik edilmeleri ve uygun görülmelerine bakılacak yine müessislerin isimleri adı geçen nizamnamelerde bulunacağından adı geçen isim defterinin kabul edilmesi veya edilmemesi bu tarafın kontrolünde olacak ve bu isimlerin Süveyş halicinin yapılmasından itibaren her türlü katkıları olanların bu defterlerde yer alması gerekecektir.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

12. İşbu konunun gerçekleşebilmesi konusunda gerek bu taraftan gerekse de Mısır hükümeti tarafından özel gayret gösterileceği beyan edilmektedir.[148]

Yukarıda maddeleri bulunan 30 Kasım 1854 tarihli Said Paşa'nın izninde, konunun temel ayrıntıları yoktu. Bu ayrıntılar ilerde büyük sorun olacaktı. Ruhsatın en sorunlu tarafı ise Osmanlı Devleti'nin onayının olmamasıydı. Said Paşa'nın bağımsız bir devlet gibi bu ruhsatı veriyor olması, Osmanlı Devleti'nin kabul etmediği noktaydı. Said Paşa'nın verdiği bu izinden sonra İngiltere, konu hakkındaki tutumunu daha belirgin bir şekilde ortaya koymaya başladı. Kanalın açılmasına doğrudan itiraz etmese de Osmanlı Devleti üzerinden, konunun daha ileri aşamalara gelmesini önlemeye çalıştı.

Şirketin kurulmasına rağmen Osmanlı Devleti ve İngiltere muhalefetini devam ettirdi. Lesseps, Bâbıâli'nin mukavemetini kırmak için kanalın açılmasının Osmanlı Devleti'ne getireceği faydaları bir dilekçesinde şöyle anlattı:

"Halifelerin halefleri olan padişahların otoritesi, siyasi olduğu kadar dinidir. Padişah, İslam dininin en yüksek başkanı ve koruyucusudur. Aynı zamanda İmparatorluğu'nu teşkil eden toprakların da hükümdarıdır. Müslümanların kutsal şehirlere verdikleri önem kimsenin meçhulü değildir. Müslümanlar nazarında bu şehirlere sahip olmak padişahın dini ve manevi otoritesinin başlıca şartıdır. Fakat bugün Türkiye ile Arabîstan arasında gidiş gelişin güçlükleri ve batilikleri bilinmektedir. Adı geçen yerler üzerinde gerekli bir hâkimiyet için gönderilecek kuvvetlerin helak edici sahaları aşması ve çöller geçmesi lazımdır. Süveyş Kanalı'nın açılması bütün bu engelleri ortadan kaldıracaktır. İstanbul ile Arabîstan sahilleri arasında gidiş geliş birkaç günde mümkün olacaktır. Avrupa'nın büyük limanlarını Süveyş Kanalı ile Hindistan ve Çin'e en çok yaklaştıracak olan, İstanbul limanıdır. İstanbul bugün o yerlerden en çok uzakta bulunanıdır. Bombay'a

148 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

olan mesafesi 6.000 fersahtır. Kanal açıldıktan sonra bu mesafe 1800 fersaha inecektir. İstanbul bu suretle Şark denizleri ile Karadeniz arasında yapılacak olan ticaretin bir kısmının antreposu haline gelecektir".[149]

Fransızlar, gücünü arttırdıkça kanal mukavelesinin onayı için Osmanlı Devleti'ni sıkıştırmaya başladılar. Bâbıâli kanalın açılmasından yana değildi. Ancak tam olarak ifade edemediği için kontratonun bir daha Bâbıâli'de görüşülmesini istedi. Fakat bu arada gizlice Said Paşa'ya bir mektup gönderilmesi kararlaştırıldı ve ardından bu mektup gönderildi. Mektup Mısır'a ulaştığında Said Paşa bunu Mısır'daki Fransız konsolosa gösterdi. O da bu haberi İstanbul'daki maslahat-güzar Benedetti'ye gönderdi. Benedetti durumu Reşid Paşa'ya anlatıp mektubun içeriğinden rahatsız olduğunu bildirince, bu durum arada bir gerilim ortaya çıkardı. Reşid Paşa gönderilen metnin içeriğinin farklı olduğunu açıkladı. Reşid Paşa ortaya çıkan durumdan ve Benedetti'nin ısrarlarından rahatsız olunca istifayı kararlaştırdı ve istifa etti. Reşid Paşa'nın yerine de Âli Paşa sadrazam oldu. Bu durumdan Fransa da rahatsız oldu ve elçi Benedetti de azledildi.[150]

Ferdinand de Lesseps, Said Paşa'dan izin almış olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin onayını bir türlü alamadı. Said Paşa'dan ilk ruhsatı aldıktan sonra bütün enerjisini Osmanlı Devleti için harcamaya başladı. 1855'te Mısır tarafından sunulan bir arz tezkeresinde Akdeniz ile Kızıldeniz arasında kanal açmak konusundaki istekler ortaya konulduktan sonra bizzat Ferdinand de Lesseps'in İstanbul'a yanında haritalar ve bu konu ile ilgili evraklarla geleceği bildirildi. Lesseps'in İstanbul'a gelmesi büyük sıkıntı oldu. Ardı ardına meclisler toplanarak İngiltere ve Fransa'nın arasında kalmak demek olan bu

149 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 92-93.

150 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 42.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org

durumdan nasıl çıkılacağı görüşüldü.[151] Lesseps'le yapılan görüşmelerde Bâbıâli, Mısır valisi Said Paşa'nın istekli olduğunu kesin olarak anladı. Ayrıca Lesseps'in ifadelerinden şimdilik bu konuda bir şey yapılmadığı anlaşılıyordu. Yine Avrupa'da istekli devletlerin olduğu; ancak hiçbirisinin doğrudan müdahil olmadığı, buna karşılık Fransa'nın bu işe ilgi duyduğu iyice ortaya çıktı.[152] İngiltere ve Fransa arasındaki huzursuzluk en fazla Osmanlı Devleti'ni rahatsız ediyordu. İspanya konusunda aralarındaki çekişmeye bir de Osmanlı Devleti eklenirse, bu durum ciddi sıkıntı yaratabilirdi.[153] Osmanlı Devleti iki devletin dostluğuna özellikle Rusya'ya karşı ihtiyaç duyuyordu.

Osmanlı Devleti, Ferdinand de Lesseps'i kanal işinde önemli biri olarak görmekte ve onun Mısır'da sıkça bulunduğunu gözlemlemekteydi. Lesseps'in geliş amacının kanal düşüncesiyle ilgili olduğu belliydi. Mısır'dan gelen yazılarda ise kanal projesinin Mısır'ın kalkınması ve mali açıdan güçlenmesi bakımından büyük yararları olacağı bildiriliyordu (24 Ocak 1855). Kanalın açılması konusunda Bâbıâli'nin de hem fikir olması isteniyordu (Bkz. EK 14).[154]

Kanal tartışmaları devam ederken Reşid Paşa, Mısır valisi Said Paşa'ya kendi imzası ile bir yazı gönderdi (12 Şubat 1855). Bu yazının bir nüshası Canning tarafından alındı ve İngiliz Dışişleri'ne gönderildi. Bu metinde Reşid Paşa, Said Paşa'ya önceliği demiryoluna vermesini, Abbas Paşa zamanından kalan işlerin tamamlanmasını, Said Paşa'nın durumun hassasiyetinin ne kadar önemli olduğunu zaten bildiğini ve Osmanlı Devleti'nin kanalın açılmasındaki faydaları inkâr etmediğini söyledi. Ayrıca yapımı bir kumpanyaya verilen Süveyş-Kahire demiryolu

151 Ahmed Cevdet Paşa, *Tezakir 13-20*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara, 1960, s. 91.

152 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.

153 Engelhardt, *Tanzimat ve Türkiye*, Kaknüs Yayınları, Türkçesi: Ali Reşad, İstanbul, 1999, s. 89.

154 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.

işinin bir an önce tamamlanması için gerekli şartların sağlanması, buna karşın kanal işinin zor ve çok masraflı olduğunu Said Paşa'ya hatırlattı.'[155]

İngiliz Dışişleri'nden 12 Şubat 1855'te Canning'in yazdığı yazıya karşılık olarak 27 Şubat 1855'te elçiye gönderilen yazıda, Reşid Paşa'nın açılması düşünülen Süveyş Kanalı ve demiryolu meselesinde, Mısır valisine karşı nazikâne yasal yolları kullanmasının uygun olacağı tavsiyesinin yapılması, önemli bir durum olarak yazıldı.'[156] Bir anlamda İngiltere bu şekilde yaparak, Osmanlı Devleti'ni kendi istediği noktaya ikna ederek getirmeye çalışıyordu.

Osmanlı Devleti bir süre sonra kanal meselesinde epey sıkıştı ve görüşlerini daha çok belli etmek mecburiyetinde kaldı (Mart 1855). Kırım Savaşı bitmeye yakın olduğundan Osmanlı Devleti, Avrupa'nın büyük devletlerinin ilgisinin Mısır üzerine kaymasına engel olmak istedi. Son gelişmeleri görüşmek üzere Said Paşa'nın bilgisi ve isteği dâhilinde Lesseps, İstanbul'a gönderildi ve bazı görüşmeler yaptı. Hem Lesseps hem de Osmanlı Devleti son durumu ortaya koyarak düşüncelerini açıkladılar. Bu konuda Osmanlı Devleti nasıl bir yol tutulacağı üzerine şu hususlar üzerinde durdu: *"kanalın açılması işinde Fransa ve diğer Avrupa devletleri çok isteklidir. Avusturya da bu arzuyu fazlası ile taşımaktadır. Bu konuda İngiltere resmi olarak bir açıklama ve yazı sunmasa da resmi olmayan yollardan Hint yolu nedeni ile kanalın yapımına karşı çıkmaktadır. İngiltere muhalefetini belli etmektedir. Yine Canning ile yapılan konuşmalardan bu anlaşılmıştır".*[157]

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı nedeniyle, İngiltere ve Fransa arasındaki dostluğun devamından yanaydı. Bu savaş devlet için hayati bir önemde görüldüğünden Osmanlı Devleti kanal

155 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

156 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

157 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.

meselesinden önce aradaki dostluğun devamını gözetmeye ve korumaya çalıştı. 1856'da Kırım Savaşı son bulunca İngiliz elçiliğinde çok görkemli bir balo verildi. Bu baloya padişah da katıldı. Bu Osmanlı tarihinde bir ilkti. İlk kez bir padişah böyle bir etkinliğe katılmıştı.[158] Osmanlı padişahının ilk kez böyle bir baloya katılması bir açıdan Kırım Savaşı'na ne kadar önem atfettiğini de gösteriyordu. Böylesine önemli bir savaşta, hatta sonrasında, İngiltere ve Fransa'nın dostluğunun Süveyş Kanalı projesi yüzünden bozulmaması gerekiyordu.

Savaş bitince kanal tartışmaları daha çok gündeme geldi. Zaman geçtikçe de kontrato konusunda Osmanlı Devleti daha fazla sıkıştırılmaya başlandı. Bunun üzerine Osmanlı Devleti bir çözüm olması için kontratonun tekrar görüşülmesi ve zararlı noktaların düzeltilmesini istedi. Bu şekilde hem zaman kazanılacak hem de sorunlar giderilecekti. Ancak İngiltere'nin muhalefeti devam ederse bu defa İngiltere'nin çekinceleri öğrenilecek ve bunların giderilmesi için bir komisyon teşkil edilecekti. Bu şekilde İngiltere'nin bir diyeceği kalmayacaktı. Zaten diğer devletlerin de arzusu kanalın açılması olduğu için, devlet üstüne düşeni yapmış olacaktı. Aynı zamanda bu mahzurların görüşülmesi sırasında Said Paşa'nın düşüncelerinin değişme ihtimali de vardı. Özellikle kanalın girişindeki istihkâmlar ve arazi meselesinin muhakkak gözden geçirilmesi isteniyordu. Kanal projesinin görüşülmesi için oluşturulacak komisyonda Meclis-i Âli Tanzimat üyesi Mehmed Rüşdü Paşa, Meclisi-i Vâlâ azasından Saci Beyefendi ve Ahmed Vefik Efendi ve Derviş Paşa'nın tayin edilmesi kararlaştırıldı. Bu şekilde hem mahzurlar giderilecek hem de kanalla ilgili işlerde devletin endişeleri kaldırılmış olacaktı. Yine itirazlar olursa, bu devletin kendi meselesi olacağından kimsenin bir diyeceği olamayacaktı.[159]

158 Sarah Searight, *The British in The Middle East*, Weidenfeld and Nicolson, London, 1979, s. 109.

159 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.

İngiltere ise padişahın onayı olmadan Mısır'da kanalın yapılmasını isteyen çevrelere karşı, Osmanlı Devleti'nin dikkatini güvenlik kaygısı ile çekmeye çalıştı. Bu konuda İstanbul'daki elçi Canning'e üzerinde durması gereken noktalar İngiliz Dışişleri tarafından sık sık hatırlatılıyordu. Bu işin padişahın onayı alınmadan yapılmasının, Mısır'ı tek taraflı olarak bağımsızlığa kadar götürebileceği söylendi. Ayrıca şimdiden Akdeniz kıyısında başlamış olan çalışmaların Mısır'ın Suriye ve Osmanlı Devleti'nden gelebilecek saldırılara karşı hazırlıklı tutulduğunu gösterdiği şeklinde, Türk hükümetinin dikkatini çekmek yolunda elçinin çalışması tavsiyesinde bulunuldu (21 Ocak 1856).[160]

Osmanlı Devleti'nin kanal konusunda gösterdiği muhalefetin bir nedeni de, Said Paşa'nın bu yolla bağımsızlık kazanmak hevesinde olduğu düşüncesiydi.[161] Said Paşa, Osmanlı Devleti'ni gözetmeden büyük siyasi hamlelere girişiyordu. Bundan dolayı da Bâbıâli, Said Paşa'dan kuşkulanmaya başlamıştı. Bir anlamda bu düşünce İngiltere'nin de istediği bir endişeydi. Artık Osmanlı Devleti yavaş yavaş İngiltere'nin istediği noktaya gelmeye başlamıştı. Bundan sonra İngiltere muhalefetini Osmanlı üzerinden yapacaktı.

3 Nisan 1856'da Paris'teki İngiliz elçi Lord Cowley, Âli Paşa ile bir konuşma fırsatı yakaladı ve bu konuşma sırasında Süveyş Kanalı meselesi gündeme geldi. Bu görüşmede Âli Paşa, Fransa'nın Süveyş Kanalı işinde herhangi bir ilgisi olduğunu zannetmediğini ve şimdiye kadar Fransız hükümetinden kendisiyle bu yollu bir görüşmenin olmadığını açıkladı. Âli Paşa bu meselede iki konu üzerinde durdu. Birincisi kanalın yapımının çok pahalı olacağı ve her iki tarafta elverişli limanlar yapmadan kanalı inşa etmenin mümkün olmadığıydı. İkinci olarak da kanal meselesinde padişahın onay vermeden önce Avrupa'nın bu konuda bir birlik olmasını bekleyeceği ve olumsuz herhangi bir

160 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

161 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93.

durum ortaya çıktığında bu onayın verilmeyeceğiydi. Âli Paşa kanal konusunda Said Paşa'nın isteğinin farkında olduğunu ve kanalın yapılmasından Said Paşa'nın asıl kastının kendisinin bağımsızlığını elde etmek istemesi olduğunu düşünüyordu. Kanal meselesinde şimdiye kadar Lesseps'in planını pek çok mühendisin incelediğini ve Bâbıâli'nin bu konuda itiraz edemeyeceğini ifade etti. Bâbıâli'nin izin meselesini gündemde tutup Said Paşa'nın bu plandan vazgeçmesinin sağlanabileceğini belirtti. Bunun üzerine Cowley, Âli Paşa'ya bu işin nasıl olacağını sordu. Âli Paşa: *"Kanalın açılması işinde uzlaşma bütün Avrupa devletlerinin bu konuda hemfikir olması ile ortaya çıkabilecektir. Bu gerçekleşmeden bu işin yürürlüğe girme imkânı yoktur. Ayrıca kanalın Avrupa büyük devletlerinin garantisi altında olması gerekmektedir. Osmanlı Devleti kanal çalışmasını da kontrolü altına almak istemektedir. Kanalın savunmasını da Türk birliklerinin yapması gerekir. Tüm bunlar ortaya çıkmadan Osmanlı Devleti'nin kanalın açılmasına karşı herhangi bir toplantıya bile gerek kalmadan olumsuz baktığı"* şeklinde açıklama yaptı. Lord Cowley, Bâbıâli'nin Süveyş Kanalı'nın açılması karşısında ortaya çıkabilecek tehlikelerin farkında olduğunu ve Bâbıâli'deki bakanların Said Paşa'nın hırsları ile savaşacağına inandığını söyledi ve bu konuşmayı rapor olarak İngiliz Dışişleri'ne gönderdi.[162]

Yine Âli Paşa'nın Paris'te görüşlerini bildirdiği sırada (3 Nisan 1856'da) İstanbul'daki İngiliz elçi Canning, Lord Clarendon'a Fuad Paşa ile bakanlık binasında bir konuşma fırsatı elde ettiğini ve bu görüşmede Mısır'da Süveyş Kanalı'nı açma tasarısının gündeme geldiğini bildirdi. Fuad Paşa bu konuşmada İngiliz hükümetinin görüşlerini anladığını ve Osmanlı Devleti'nde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan sonra üçüncüyü

162 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

oluşturacak bu girişimin; ancak Avrupa büyük güçlerinin birlikteliği ile ortaya çıkabileceği görüşünde olduğunu söyledi.[163]

Osmanlı Devleti'nin olaylara yeterince müdahale edememesi ve Said Paşa'nın Fransa'dan destek bulmasından sonra kanalla ilgili işler 1856'da ivme kazandı. Bu durum 15 Haziran 1856'da Mısır'a keşif için giden komisyon tarafından açıkça ortaya kondu. Giden komisyon Bâbıâli'ye Mısır'daki durumla ilgili bir layiha gönderdi. Bu konu hakkında Avrupa'da henüz bir fikir birliği olmadığı; buna rağmen Fransa ve bazı devletlerin kanalın açılmasını istedikleri, buna karşın İngiltere'nin itirazının olduğu belirtiliyordu. Bununla birlikte Mısır valisinin Fransızca kâtibinin, bazı hususlar için Fransa'ya gittiği aktarılıyordu. Bu konuda Mısır valisi ile Ferdinand de Lesseps'in uyuşmuş oldukları izleniminin olduğu ifade edilip Mısır'daki gelişmeler Bâbıâli'ye bildirildi.[164] Tüm bu süreç devam ederken Lesseps ise Osmanlı Devleti'ne, Bâbıâli'nin ruhsatı olmadan kanalın açılmayacağına dair güvence veriyordu.[165]

Tartışmalar devam ederken Mısır valisi Said Paşa, İstanbul'a gelerek Osmanlı Devleti'ni ikna etmek istedi. Bunun üzerine İngiltere hemen durumla ilgili hazırlıklara girişti. 25 Ağustos 1856'da Canning, Lord Clarendon'a birkaç günlüğüne Mısır valisinin İstanbul'a padişahtan bir izin almak için geleceğini, gelişteki amacın Süveyş Kanalı için padişahın iznine ihtiyaç duyulması olduğunu haber verdi. Vali kartlarını ortaya koyuyordu. Buna karşı Canning, Âli Paşa ile bir görüşme yaptı ve İngiliz hükümetinin görüşlerinde bir değişiklik olmadığını bildirdi. Bu konuda padişahın bu izni verebileceğini; ancak bunun büyük sıkıntılar yaratacağının bilinmesi gerektiğini hatırlattı ve Reşid Paşa'nın da İngiliz görüşünde olduğunu Âli Paşa'ya söyledi. İngiliz Dışişleri de Canning'e, Suriye ile bağlantının kesilmesi

163 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

164 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, A.AMD: 66/91.

165 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000365.

durumunda Mısır'ın Fransız kontrolüne gireceği endişesini ortaya koymasını istedi.[166]

İngiliz Dışişlerinden Paris'teki elçi Lord Cowley'e gönderilen bir yazıda, Mısır üzerinde İngiltere ve Fransa'nın ortak çıkarları olduğu ve Osmanlı Devleti'nin durumu konusunda Fransız makamlara baskı yapılması istendi. Gönderilen yazıda Said Paşa'nın üzerinde, kanalın yapılmasına karşı baskıların kurulduğu bilgisi verilmekte ve bu işle ilgili Lesseps ve Sabetier'in (Kahire'deki Fransız elçi) ön planda olup bu noktada uğraştıkları bilgisi veriliyordu. Lord Cowley'e verilen bilgi ile Paris'te yakaladığı fırsatlarda durumu gündeme getirip, bu iki ismin böyle devam etmeleri durumunda İngiltere ve Fransa'nın Mısır'daki ortak çıkarlarına zarar verdiklerini gündeme taşıması istendi. Cowley'den ayrıca İngiltere ve Fransa'nın Türk hükümeti ile benzer yakınlıkları olduğu vurgusu yapılıp, Mısır gelirlerinin düşmeye başladığının belirtilmesi de istendi. Hatırlatılan bir başka husus da Osmanlı Devleti'nin, İngiltere ve Fransa'nın emniyet kemeri altında bulunduğu ve Türk borçlarının İngiltere ve Fransa'nın garantisinde olduğuydu. Durum böyle iken Sabetier ve Lesseps'in Said Paşa'yı yeni harcamalara sevk ettikleri üzerinde durulması Cowley'den isteniyordu (24 Aralık 1856).[167]

İstanbul'daki İngiliz elçi Canning, Mısır'dan gelen bilgileri İstanbul'daki nazırlar ile paylaşmada kimi zaman endişe taşıyordu. Bu konuda endişe taşımasının nedeni de Sadrazamın İngiliz hükümeti ile zaman zaman karşıt düşünceler taşımasıydı. Canning, Lesseps'in projesi için tek bir taş koyamayacağını düşünüyordu. Buna dayanak ise Reşid Paşa'nın tüm nazırlar üzerinde etkili olması ve onun da bu işe karşı durmasıydı. Türk hükümeti her ne kadar sapmalar yapsa da Lesseps'in talebini reddedeceği düşüncesini taşıyordu (6 Nisan 1857).[168]

166 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
167 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
168 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

İngilizler bir yandan da Osmanlı Devleti'nin baskılara uzun süre dayanamayıp gerekli izni vereceği endişesini taşıyordu. İngiliz Dışişleri kendisine gelen bir yazıyı İstanbul'daki elçisine ileterek onun da bunu Sadrazama aynen iletmesini istedi. Canning'den İngiliz hükümetinin, Süveyş Kanalı konusunda İstanbul'un yapacağı herhangi bir değişikliği kabul etmeyeceğini bildirmesi isteniyordu. Ayrıca padişah bu konuda bir izin verecek olursa, bunun Mısır'ı Türkiye'den ayıracağının açık olduğunu ve bu konuya dikkat etmesi gerektiği bildiriliyordu. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya entegrasyon sürecini de göz önünde tutması ve böyle bir durumun bu hadiseye zarar vereceğinin açıkça söylenmesi istenmekteydi (1 Ocak 1858). Alison gelen yazı üzerine Sadrazamla görüşmek istedi, Sadrazam hasta olduğu için Hariciye Nazırı ile görüştü (4 Ocak 1858).[169]

Alison (İngiliz tercüman) Osmanlı Hariciye Nazırı Âli Paşa ile yaptığı görüşmenin ayrıntılarını İngiliz Dışişleri'ne (Lord Clarendon'a) zaman geçirmeden gönderdi (4 Ocak 1858). Âli Paşa bu görüşmede: *"Lesseps'in bu proje ile etkileyici bir konuyu gündeme getirdiğini ancak bu meselede İstanbul'un düşüncesinin aynı olduğunu ve değişmediğini söyledi. Bu iş gündeme geldiğinde konunun ilk olarak İngiliz hükümeti ile görüşülmek üzere Musurus'a gönderildiği ve bu metnin de kendisine gönderildiğini söyledi. Âli Paşa Lesseps'in İngiltere'de yapmış olduğu kamuoyu ile İngiltere'nin bu işe yanaşabileceği izleniminin ortaya çıktığını ifade etti. Ancak bu meselede İngiliz hükümeti bu işe onay verene kadar İstanbul'un onay vermeyeceğini"* kesinlikle belirtti. Ancak Alison 9 Ocak 1858'de Monsier Revelaki adlı sadrazama çok yakın birinden aldığı haberi hemen Londra'ya iletti. Aldığı habere göre Osmanlı Devleti, içinde İngiltere de olmak üzere tüm Avrupalı devletlerin kanalı desteklediğini

169 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

düşünüyordu ve kanalın açılmasına İstanbul'un izin vereceği bilgisi ulaşmıştı.[170]

Lesseps Süveyş Kanalı'nın açılabilmesi için kamuoyu desteği de yaratmak üzere gazeteleri kullanmaya başladı (Bkz. EK 15). Lesseps'in ve Said Paşa'nın kanalın açılması için makaleler çıkarma yolundaki girişimlerini ise en çok İngilizler takip etti. *Continental Press*'te yayınlanması için Lesseps'in, Ruyssenaers (Lesseps'in Mısır'daki destekçisi aynı zamanda Hollanda elçisi) aracılığıyla para aktardığı endişesi İngiliz elçi Green'in dikkatini çekti. Bu iş için yüklü miktarda paranın Ruyssenaers aktarıldığı ve "*Süveyş Kanalı*" başlıklı periyodik makaleler çıkarması için gazeteye 30.000 Fr. verildiği bildiriliyordu. Green, Said Paşa'ya bu 30.000 Fr.'lık rakamın yıllık mı aylık mı olduğunu sordu. Said Paşa yıllık olduğuna inandığını söyledi. Said Paşa cümlelerine şunu ekledi: "*Bu işin İstanbul'da çözüme kavuşacağının ve padişahın onayı olmadan bu işe başlanmayacağının garantisini veriyorum*". Green daha sonra bu işi İstanbul'da çözmenin zorluklarına değindi. İstanbul'un ne bu işe onay vereceğini ne de Lesseps'i destekleyeceğini söyledi. Âli Paşa'nın ifadesine göre Avrupa büyük devletleri arasında bu konuda bir uyum sağlanana kadar böyle devam edeceğini vurguladı (8 Şubat 1858).[171]

Hafriyatın Başlaması ve Osmanlı Devleti

Hafriyatın başlaması kanal için atılacak en önemli adımdı. Lesseps bu yüzden çok yoğun bir uğraş verdi. Lesseps hafriyat çalışmalarına başlamak için 1 Nisan 1859'da Süveyş taraflarına gitmek istedi; ancak kendisine bir takım güçlükler çıkarıldı. Bunun üzerine Lesseps, durumdan şikâyetini dile getiren bir mektubu Said Paşa'ya gönderdi. Vali ise, kanal işi ile ilgili her türlü çalışmanın durdurulduğunu söyledi. Bu durum üzerine Sabetier,

170 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

171 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

Lesseps'e gösterilen tutumdan ve şiddetten dolayı Fransız hükümetine bilgilendirmede bulundu. 14 Nisan 1859'da Vali bu husus üzerine, İngiliz elçiyle bir görüşmesinde büyük devletler arasında bir anlaşma olmadığını ve padişahtan da gerekli iznin alınamadığını belirtti. Lesseps'e sadece basit düzeyde bir iş görmesi için 20 işçi verilmesine karar verildiğini söyledi.[172]

1859'da Meclis-i Mahsusa'da kanal hafriyatı ile ilgili devletin takip etmesi gereken yol bulunmaya çalışıldı. Said Paşa'nın Mısır'da Osmanlı Devleti'nin aleyhine ve devletin onayını almadan bir takım işlere giriştiği ve bu işlerin devletin izni olmadan yapılmasının yanlış olduğu açıklandı. Ancak dışarıdan getirilen alet ve araç-gereçlerin imha edilmesinin doğru olmadığı, bu işin devletin bitaraflığına yakışmadığı anlatıldı. Said Paşa'ya bu konuda haber gönderilerek, Fransızları da gücendirmeden, işi devletin onayı ile yapması biçiminde hareket etmesi gerektiği söylendi. Kanalın açılması için ilk önce İngiltere ile Fransa'nın aralarında anlaşması gerektiği, şu anda İngiltere'de Lord Palmerston'un bu konuya muhalif olduğu ve önce İngilizlerin ikna edilmesi gerektiği bildirildi.

Kanal konusunda şimdiye kadar devletin kesin bir görüş bildirmediği her fırsatta dile getiriliyordu. Temel gerekçe olarak da Fransa ve İngiltere gibi iki dost ve müttefik devleti kırmamak ve gücendirmemek gösteriliyordu. Ancak Bâbıâli'nin kanalın açılmasında büyük faydalar gördüğü ve bu faydaların devleti daha güçlü yapacağı söylendi. Hicaz, Irak gibi yerlerin devlete daha sıkı bağlanabileceği ve Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu birçok sahili sayesinde dünyanın en büyük denizci devletlerinden olacağı tahmin ediliyordu. Ancak bu konuda Bâbıâli, her iki devlet arasında (İngiltere ve Fransa) bir anlaşma olsa dahi belli konularda çekinceler taşıyordu. Avrupa devletlerinin kanal meselesinde ayrı ayrı çıkarları olduğu ve bunların devletin varlığını tehdit edebileceği endişesi hâkimdi. Aslında doğrudan

172 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

Avrupa devletlerinin vesayetinden uzak bir kanal kumpanyası olsa devletin herhangi bir çekince göstermeyeceği; ancak mevcut kumpanyanın sadece ticaret ekseninde çalışmayacak olmasından endişe duymaktaydı. Yine de Bâbıâli tüm bu çekincelerle istemese de Avrupa büyük devletlerinin karşısında uzun süre kararsız duramayacağının farkındaydı.[173]

Kanal girişimini kabul etmek veya reddetmek durumunda diğer tarafı kırmak durumu söz konusu olduğundan yapılabilecek başka bir iş var mıdır diye araştırılması düşünüldü. Konu ile ilgili göz önünde tutulması gereken noktalarda üç yolun hesaba katılması gerekiyordu. Mısır'dan gelen haritalarda Akdeniz ile Kızıldeniz arasında bir kanal açmak yanında Nil'den de kanala doğru bir ziraat alanı oluşturulması ve buraların kumpanyaya verilmesi isteniyordu. Bu durumun devlete zarar verebileceği ve yapılabilir olup olmadığının incelenmesi gerektiği belirtildi. Eğer bu çözüm olmazsa bu defa Mısır'da devletin var olan konumunun güçlendirilmesinin gerekeceği istendi. Kanalın açılması işi artık tamamen kaçınılmaz bir duruma gelirse bu defa da Avrupa devletlerinden Mısır'ın kazanacağı önemden dolayı Osmanlı Devleti'nin buradaki haklarını sarsmayacağına dair bir teminat alınması istenecekti.[174]

Tüm Avrupa devletleri nazarında bir fikir birliğine varılırsa devletin Süveyş Kanalı hakkında kesin görüşünü açıklayacağı duyuruldu. Ayrıca üç konudaki çekincenin adım adım uygulanmaya konmasından sonra İngiltere'nin tek başına kalması gibi bir durum ortaya çıkarsa, devletin ona göre hareket etmesi gerektiği kararlaştırıldı. Osmanlı Devleti işi uzatmak istemiyordu. İngiltere ve Fransa ise bu süreçte çok ılımlı bir politika izliyordu. Devletin kanalla ilgili kaleme alacak olduğu yazıda iki tarafın görüşünü de alarak hareket etmesi ve her iki tarafın bu konudaki muvafakatinin sağlanması gözetildi. Bu konu, Londra ve

173 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.
174 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.

Paris elçiliklerine de bildirildi. Devletin bilgisi dâhilinde olmadan Mısır'daki valinin herhangi bir şey yapmaması ve öncelikle ilgili iki devletin ittifakının arandığı, Osmanlı Devleti tarafından Mısır valisine hatırlatıldı.[175]

Bâbıâli, Said Paşa'yı kanal meselesinde sürekli dikkatli ve ihtiyatlı olmaya çağırdı. Konunun sadece Mısır'la sınırlı olmadığı belirtilerek Osmanlı Devleti'nin onayı olmadan yapılacak işlerin büyük sıkıntılar yaratacağını telkin etti. Bu uyarıdaki amaç hem valinin tek başına hareket etmesini önlemek hem de konuyu tek elde toplayarak işin ileride devletin kontrol edemeyeceği noktalara gelmesine engel olmaktı.

Zaman içinde Mısır'dan İstanbul'a kanalla ilgili talepler ve durum değerlendirmeleri gelmeye devam etti. Mısır'dan gönderilen bir yazıda bu konuda Mısır'ın isteği ileri sürülünce devletin henüz karar vermediği tekrar edildi. Buna karşılık bazı teşebbüslere girişildiğinin duyulduğu ve bu konuda hassas olunması gerektiği anlatıldı. Devletin ne bir karar vermiş ne Mısır'a bir emir göndermiş ne de vali ile bu konuda herhangi bir konuşma yapmış olmasına rağmen, bu konuda adım atılmasından uzak durulması gerektiği vurgulandı. Genel olarak Mısır valisinden devleti zor durumda bırakacak hiçbir şeye müsaade etmemesi gerektiği bildirildi.[176]

Bâbıâli bir süre sonra valinin hareket alanını bildirerek bu alanın dışına çıkmamasını istedi. Osmanlı Devleti aslında Said Paşa'ya tam olarak güvenemiyordu. Paşanın devletin görüşünün kesin olmamasından faydalanarak işleri daha da zora sokacak duruma getirmemesi için bu yola gidildi ve Said Paşa üslubuna uygun biçimde sık sık uyarıldı.

Mısır valisine durumu anlatmak için İstanbul'dan memur dahi gönderildi. Mısır'a gönderilen memur bu görevinde kanalla ilgili olarak yapılması istenen şeyleri bir yazı ile valiye

175 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/1.
176 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/2.

verdi. İstanbul'dan gönderilen memurlara kanal açma meselesinin çok önemli bir iş ve mülkün sahibinin devlet olduğu ve ona göre hareket edilmesi tavsiye edildi. Mülk padişahın olduğundan şimdiye kadar devletin bilgisi dâhilinde olmadan yapılan işlerin sakat bir durumda olduğu ifade edildi. Devletin izni olmadan bir şey yapılmaması ve eğer bu konuda Mısır'da sorulacak sorular olursa bu yolda cevap verilmesi istendi. Yine kanal projesinde Lesseps'in şimdiye kadar yaptığı işlerin uygun görülmediği ve özellikle kanal için amele toplanmasının İstanbul tarafından tasvip edilmediği belirtildi. Ayrıca toplanan amelenin de bir an önce dağıtılması istendi. Osmanlı Devleti ile Mısır valisi arasında herhangi bir ayrılığın olmaması gerektiği sadece bu konuda değil; diğer konularda dahi hemfikir olunmasının yararları anlatıldı. Devletin bu açıklamaları yapmaktaki gayesinin iki müttefikin (İngiltere ve Fransa) arasını bozmak veya birini diğerine tercih etmek demek olmadığı valiye etraflıca açıklandı.[177]

Amele toplanması konusundaki tartışmalar devam ettiğinden Bâbıâli konunun takipçisi oldu. Bâbıâli konunun kendisi tarafından belirleneceğini ve Mısır'da yapılan bu türden işlere izin verilmemesi gerektiğini dile getirdi. Ayrıca Lesseps'in bazı mühendisler getirdiği ve bölgede çalışmalara gittiği haberlerini kontrol ettirerek buna izin verilmemesi İstanbul tarafından tekrarlandı.[178]

İngiltere hafriyat başladıktan (25 Nisan 1859) sonra çalışmaların durdurulması için Osmanlı Devleti'ni sıkıştırmaya başladı. İngiliz Dışişleri, Henry Bulwer aracılığı ile Port Said'de ilk taşın konmasıyla başlayan işlerin yumuşak bir uslüpla durdurulmasını Bâbıâli'den istedi (17 Mayıs 1859). Aynı şekilde Mısır'daki İngiliz elçi (Walne) Süveyş Kanalı'nı inşa etmenin Mısır

177 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.
178 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.

hazinesinde büyük bir boşluk açacağını ve valinin bunu er ya da geç göreceğini söyledi (24 Mayıs 1859).[179]

Kanal çalışmaları başladıktan kısa süre sonra İskenderiye'deki İngiliz elçi Walne şimdiye kadarki durumu ve Said Paşa ile yaptığı bir görüşmeyi 25 Mayıs 1859'da İngiliz Dışişleri'ne gönderdi. Bu görüşmede Walne, paşa ile ilgili belli kanılara da sahip oldu. Lesseps'in Port Said'de elindeki işçilerle şu anda büyük işlere girişemeyeceğini belirtti. Said Paşa, İngiliz elçiye kendisinin bir "devrimci" olup olmadığını sordu. Elçi de daha çok bağımsızlık peşinde koştuğu gibi bir görüntü olduğunu söyledi. Said Paşa böyle bir düşüncesi olmadığını ve İstanbul ile uyumlu olmaya özen gösterdiğini bildirdi. Elçi böyle bir durumda 5 büyük devletin ortaya çıkacak durumu desteklemeyeceğini valiye dolaylı olarak söyledi. Bu görüşmede Mısır ordusunun durumu da gündeme geldi. Elçi, polis güçleri ile birlikte Mısır kuvvetinin 23.000 olan mevcudunu, paşanın 30.000'i geçirmeme düşüncesinde olduğunu rapor ediyordu. Paşa, bu mevcuda padişahın da izin verdiğini söyledi. Elçi, paşanın ordusunu 70.000'e kadar çıkarma gibi bir genel kanı olduğundan bahsedince, Said Paşa eğer böyle bir imkân doğarsa bunu yapacağını söyledi. Bu durumda ayrıca Türk subaylar yerine Mısırlıları düşündüğü de açıkladı. Elçi, paşanın güvenilmez bir yapısı olduğunu ve etrafında birçok dalkavuğun bulunduğunu ve bunlar yüzünden birçok sıkıntının gündeme geldiğini bildiriyordu. Ayrıca paşanın kibir içinde olduğu ve etrafındakilerin düşüncelerine uyarsa Mısır hazinesine ciddi sıkıntılar çıkartacağını düşünüyordu. Aynı zamanda valinin Lesseps'i parasal anlamda desteklemek istemediği: ancak işin devam etmesini istediği şeklinde, bu görüşmede notlar aldı.[180]

Said Paşa, İstanbul'a gönderdiği bir tahriratta kanalla ilgili içinde bulunduğu durumu bildirdi. Lesseps'in yanında

179 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

180 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

mühendisler getirdiği ve az miktarda da olsa amele toplamaya başladığı haber verildi. Yapılacak işlerde İngiltere'nin rızasının olmadığı biliniyordu. Said Paşa, Lesseps'in yaptığı işleri men etmek istediğini; ancak Mısır'da bulunan yabancı devlet temsilcilerinin buna müdahale edebileceklerini bildirdi. İstanbul'daki elçileri devreye sokarak, Mısır'da bulunan temsilcilerin işe karışmamaları için Bâbıâli'den yardım talep etti.[181]

Osmanlı Devleti, valinin vermiş olduğu karar hükmünce Lesseps'in çalışmalarının kabul edilmediğini açıkladı. Konunun politikaca çok önemli bir durum olduğu ifade edildi. Yapılan çalışmalara da sessiz kalınmasının doğru olmayacağı, zaten Lesseps'in bu çalışmaları bir emri vaki yapmak düşüncesi ile yaptığı ifade edilip, valinin uyarılması ve durumun politikaca yaratacağı sıkıntıların anlatılmasının uygun olacağına karar verildi.[182] Lesseps gazetelere açıklamalar yapmak yanında kendisi de bazı neşriyatlar çıkardı. Tüm bunlardan amaç kanalın yapılması konusunda bir kamuoyu yaratmaktı.[183]

Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerinde yaptığı bu baskı ve kanalla ilgili çalışmaların engellenmesi kısmen de olsa belli gelişmelerin önünü açtı. Lesseps'in girişimlerini görüşmek üzere Mısır'da konsoloslar toplandı (11 Ekim 1859). Birçok Avrupa konsolosunun yer aldığı bu toplantıda Lesseps'in, her ne kadar Said Paşa'dan 1854 ve 1856'da aldığı ruhsatlara dayanarak bazı işler yapmış olsa da bunun Osmanlı Devleti tarafından tanınmadığı kabul edildi. Yine Lesseps'in kendisine verilen ruhsatların dışına çıktığı belirtilerek, yapmış olduğu faaliyetlerin bir süreliğine durdurulacağı kararı alındı. Ancak bu sürekli bir iş bırakma değildi. Belli bir süreyi esas almaktaydı. Sürenin bitiminde yine Lesseps kendisine tanınan yetki kapsamında işine devam edebilecekti. Said Paşa, kanal açma işinin

181 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.

182 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A.AMD: 91/43.

183 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000237.

Osmanlı Devleti'nin tasarrufunda olduğunu ve Lesseps'in yaptığı işlerin Osmanlı Devleti nezdinde kabul görmediğini kabul etti. Lesseps'in topladığı yabancı amele meselesi de bu toplantıda gündeme geldi. Konsoloslar ile yapılan bu görüşmeler, Mısır tarafından İstanbul'a bildirildi ve toplantıya hangi konsolosların katıldığının listesi İstanbul'a ulaştırıldı.[184]

Lesseps'in kanal konusundaki ısrarından Osmanlı Devleti son derece rahatsızdı. Ayrıca Mısır'daki vali Said Paşa'nın da Lesseps'i teşvik etmesinden hiç de memnun değildi. Ferdinand de Lesseps'in yapmak istediği kanal girişimi hakkında şimdiye kadar yapılan işlerin devlet tarafından kabul edilmediği sürekli tekrarlandı. Bu konuda diğer devletlerce bir fikir birliği oluşmamış ve ne bu konuda Bâbıâli, ne padişah bir onay vermiş ne de Mısır'la bu konuda bir muhabere yapılmışken bunun kabul edilemeyeceği bildirildi. Lesseps'in sermaye toplamaya çalıştığı ve bir takım ameliyatlara giriştiği istihbar edilmekle birlikte, bu konuda bir kez daha ihtar edilmesinin uygun düşeceği kararlaştırıldı. Gerekirse işin sonlandırılması ve devletin zararı karşılayabileceği dahi söylendi.[185]

Kanalla ilgili İstanbul'un aldığı haberlerden ve Mısır'ın ihtar edilmesinin ardından Said Paşa, Süveyş Kanalı için bazı mühendislerin Mısır'a geldiğini ve keşiflerde bulunduğunu haber verdi. Bâbıâli ise keşif amaçlı da olsa bu tür faaliyetlerin uygunsuz olduğunu ve şimdiye kadar keşif amaçlı olduğu belirtilen faaliyetlerle ilgili olarak İstanbul'a herhangi bir açıklamanın yapılmadığını Mısır'a hatırlattı. Bu konuda dikkat edilmesini ve bu konuya özen gösterilmesini Mısır'a ihtar etti.[186] Osmanlı Devleti'nin endişesi kanal çalışmasının keşif adı altında yürütülüyor olmasıydı.

184 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/45.
185 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, Y.PRK. ASK.: 351/77.
186 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/43.

Mısır'a yapılan ihtarlara rağmen işin durmaması ve Lesseps ile Said Paşa'nın aynı kararlılıkta işe devam etmeleri üzerine bir yazı daha gönderildi. Kanal meselesi konusunda tüm hakkın ve tasarrufun, mülkün sahibi olan padişaha ait olduğu tekrar hatırlatıldı. Lesseps'in şimdiye kadar yaptığı her türlü işin kabul edilemez ve hükümsüz olduğu vurgulandı. Yine bunun yanında işin devletçe çok mühim yönleri olduğu ve devletin kararı olmadan hiçbir işe izin verilmemesi istendi. Bu işleri etrafıyla izah etmesi için Muhtar Bey'in Mısır'a gönderilmesi kararlaştırıldı.[187] Muhtar Bey görevlendirilmeden önce konu padişahın görüşüne sunuldu (16 Eylül 1859). Padişah, şimdiye kadar devam eden kararlılık ekseninde durumun nazikliğinin anlatılması, Lesseps'in yaptığı işlerin uygun olmadığı ve Said Paşa'nın bu konuda uyarılması konularında görüş bildirdi.[188] Kanal çalışması devam ettikçe Osmanlı Devleti daha kesin önlemlere başvurmaya başladı.

Kanal işinin bir oldubittiye getirilmesinden İngiltere ve Osmanlı Devleti rahatsızdı. Fransa'nın, İtalya'da Avusturya'ya karşı savaş yapmasından faydalanılarak İngiltere, Bâbıâli'yi sıkıştırdı. Zaten durumdan rahatsız olan Osmanlı Devleti de olaya müdahale etti. Osmanlı Devleti'nin sakıncalı gördüğü hususlar isc şunlardı:

1. Osmanlı hükümeti, Fransa ve İngiltere gibi dost olan iki büyük denizci devlet aralarında anlaşmadıkça kanal hakkında Mısır Paşasının vermiş olduğu imtiyazı tasdik edemez.
2. Yukarıda adı geçen devletler anlaştıkları takdirde dahi imtiyaz mukavelesinde olduğu gibi Karadeniz ve Akdeniz boğazlarının kapalılığını sağlayan hükümler konmadıkça kanalın açılmasına razı olamaz.

187 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.
188 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.

3. Osmanlı İmparatorluğu'nda, angarya usulü kanunlarla yasak edilmiş olduğundan, kanalın kazılması için imtiyaz mukavelesinde bir alay angarya usulü kabul edemez.
4. Tatlısu kanalıyla bunun etrafında mevcut miriye ait arazinin Süveyş Şirketi'ne bırakılmasını tanıyamaz. Çünkü bu ciheti tanıdığı takdirde Mısır'da en önemli sayılan yerlerin, üyeleri belli olmayan bir şirkete ait olduğunu kabul etmiş olacaktır. Bu ise Mısır'da devlet içinde devlet yaratmak gibi bir durum meydana getirecektir. Osmanlı hükümeti, Said Paşa'nın bu hususlar üzerinde dikkat nazarını çektiği gibi Mısır'a kanal işlerini durdurmak için bir komiser gönderdi. Bunun üzerine Mısır hükümeti itaat ederek istenileni yerine getirdi. Lesseps bir daha başlamış olduğu işi bırakarak İmparator III. Napolyon'a koştu. Bundan sonra III. Napolyon ile İngiltere'nin İstanbul'daki elçileri arasında kanal meselesi yüzünden çetin politik ve diplomatik bir düello başladı. III. Napolyon, her ne bahasına olursa olsun, Bâbıâli'nin müsaadesini koparmak istiyordu. İngiltere ise bir tek Bosfor bize kafi derecede müşkülat çıkardı. İkincisini istemiyoruz düşüncesinde idi.[189]

Mevcut durumun bir avantaj olabileceğini düşünen Bâbıâli, Mısır'a Muhtar Bey'i gönderdi. Muhtar Bey hem devletin hassasiyetlerini içeren yazıyı götürecek hem de bunları sözlü olarak Said Paşa'ya aktaracaktı. Muhtar Bey ilk olarak Said Paşa'ya yazılan, kanal konusunu ele alan, tahriratı teslim etmekle görevliydi. Muhtar Bey'in götürdüğü yazı genel olarak bir ihtarnameydi. Giden yazıya göre, böyle bir meselede yapılacak olan işler mülkün sahibi olan Osmanlı Devleti'nin elindeydi. Ayrıca iş için tetkikat yapmak gerekirdi ki bu da devletin tasarrufundaydı ve ruhsat ancak İstanbul'un izni ile verilebilirdi. Mısır'da ruhsat verilip verilmemesi ile ilgili oluşan tüm soruların muhatabı İstanbul'du. Bu noktadan hareketle şimdiye kadar her ne yapıldı ise hükümsüz ve usulsüzdü. Onun için bu noktada paşanın dikkat etmesi tavsiye ediliyordu. Mısır hükümetinin işlere

189 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93-94.

engel olması ve hükümetin sonradan yapılacak işleri de önlemesi istendi. Çünkü bu sıkıntıların ileride birçok sorunu davet edeceği söylendi. Ayrıca Lesseps'in birtakım amele topladığı ile ilgili gelen haberler doğrultusunda bunun uygun bulunmadığı ve toplanan adamların birçok mahzurları olacağı belirtilerek, dağıtılması Mısır hükümetinden istendi. Osmanlı Devleti'nin bu işteki düşünceleri saklı olmayıp her tarafça bilindiğinden Mısır ve İstanbul'un aynı noktada olmaları İstanbul tarafından talep edildi. Çünkü ayrı ayrı şeyler söylenirse sıkıntı yaratır düşüncesi vardı. Yine şimdilik kanal açıp açmama ile ilgili bir meselenin olmadığı ve iş için İstanbul'dan ruhsat verilmesi gerektiğinin Mısır tarafından söylenmesi ve oradaki muhataplara bildirilmesi Mısır'dan kesin olarak talep edildi.[190]

Osmanlı tarafının paşaya olan güven ve emniyetinin tam olduğu yine İstanbul'daki Vükela-yı Devletin de paşaya aynı düşünce ile yaklaştıkları sadece bu meselede değil; birçok konuda İstanbul ve Mısır'ın aynı eksende oldukları tekrar edildi. Osmanlı Devleti'nin milletin refah ve huzurunu dikkate aldığı bunun yanında devletin hukuken muhafazasının en önde gelen hassasiyetlerden olması gerektiği ifade edildi. Ayrıca Osmanlı tarafının herhangi bir devleti ön planda tutmadığı ve bu işle ilgili olan iki devletten birini tercih etmediği veya aralarında rekabet ve ihtilaf yaratacak böyle bir meseleden kaçındığı vurgulandı. Kanal meselesinde özellikle Mısır'ın dikkatli olması; rekabet bir yana dostluk ve yakınlığı desteklemesi beklenmekteydi. Bu türden işleri Mısır'daki paşanın da bildiği ve ifadelerin iki taraf arasında karşılıklı fikir alışverişi olduğu Said Paşa'ya söylendi.[191]

Mısır'a giden Muhtar Bey bölgede bulunan birçok konsolos ve konsolos vekili ile yaptığı toplantıda Süveyş Kanalı'nın evveliyatını ve kumpanyaya verilen hakları ele aldı. Bu haklar

190 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.
191 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.

içinde ameliyat değil; sadece keşif amaçlı bazı çalışmaların yapılması yer almışken Lesseps, kesin olarak ameliyata girişmiş olup kendisine verilen yetkinin dışına çıkmıştı. Mısır valisi de bu işin durdurulmasını istedi. Osmanlı Devleti son durumu verilen yetkileri aşmak olarak gördü. Bâbıâli gelişmeleri haber aldığında, Mısır valisine, devletin onayı olmadan böyle işler yapılmamasına dair haber gönderdi. Devlet, onayı kendisinde gördüğünden şimdiye kadar olan işlerin bırakılmasını ve işin men edilmesini istiyordu. Bu konuda konsolosların da katılımı ile ortaya çıkan durumun, uygunsuzluğundan dolayı işin tatil edilmesini istedi. Yapılan görüşmeler neticesinde konsoloslar da Mısır idaresi namına işin tatil edilmesi talebini kabul ettiklerini bildirdiler. Hafriyat gelecek Ocak ayının 1'ine (1860) kadar durduruldu.[192]

Muhtar Bey'in Mısır'a gelişini İskenderiye'deki İngiliz elçi Colquhoun da İngiliz Dışişleri'ne bildirdi. Muhtar Bey'in yanında bir mektupla beraber İstanbul'dan İskenderiye'ye geldiği haber verildi. Bu mektupta Said Paşa'nın yanlış hesaplanmış politikaları, ilgilendiği işler ve Avrupa güçleri ile olan ilişkilerinin Mısır'ı bir savaşın içine sokabileceği ve böyle bir durumda Mehmed Ali Paşa ailesinin de iktidardan gidebileceği yer alıyordu. Fransa elçisinin de bu duruma karşı durmadığı açıklandı (7 Ekim 1859).[193]

Muhtar Bey'in İstanbul'a dönmesi ile birlikte durum tekrar ele alındı. Said Paşa'nın gösterdiği hassasiyetten dolayı, kendisine teşekkür edilmesi için bir yazı yazılması kararlaştırıldı (23 Ekim 1859). Yazının gönderilmesine sebep ise Muhtar Bey'in elçilerle Mısır'da toplanıp, Lesseps'in faaliyetlerini bir süre durdurmasıydı.[194]

192 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 433/66.
193 The National Archives Foregin Office, 78/1556.
194 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/45.

Muhtar Bey'in dönüşüyle durum toplanan mecliste etraflıca görüşüldü (28 Aralık 1859). Toplantıda kanal konusundaki düşünceler, şimdiye kadar olanlar ve bundan sonra yapılacak işler gündeme geldi. Süveyş Kanalı işlerini görüşmek ve paşa ile durumu konuşmak üzere Mısır'a giden Muhtar Bey tüm iyi niyetine rağmen bazı noktalarda yanlış yollara gidilmesine mani olamamıştı. Sorun ise kazı alanında bulunan alet edevatın tahrip edilmesiydi. Bu olay, Fransa tarafından şikâyet konusu yapıldı. Osmanlı Devleti bu durum üzerine Fransa ve İngiltere'nin arasını açmama düşüncesi ile hareket ettiğini ifade etti. Bâbıâli, Fransa ve İngiltere'nin dostluğuna çok önem veriyordu. Fransa şimdiye kadar kanal meselesiyle ilgili olarak doğrudan Osmanlı Devleti nezdinde bir teşebbüste bulunmamıştı. Kanal konusunda çekinceleri olan taraf İngiltere'ydi ve Osmanlı Devleti eğer İngiltere'nin rızası olursa bu işi büyütmeyeceğini ve hal yoluna gideceğini Fransa'ya bildirdi. Bu şekilde davranarak Osmanlı Devleti iki tarafı da hoşnut etme yolu ile bu işi çözeceğini düşündü.

Kanal meselesi devam ettikçe Avrupa devletlerinin bir araya geleceği bir konferans ile bu işin görüşülmesine Osmanlı sıcak bakmadı. Konu İngiltere tarafından da uygun görüldü ve İstanbul'daki elçi Henry Bulwer'e bildirildi. Bunun üzerine mesele sadece İngiltere ve Fransa arasında çözülmek istendi. Mesele hakkında Sadrazamın görüşünün doğru olduğunu İngiliz hükümeti de paylaştı. Eğer bütün Avrupa devletleri bu iş için toplanacak olursa bu konuyu destekleyen Fransa, Avusturya ve Rusya'nın bir araya getirilmesi olacaktı. Türk hükümeti meseleyle ilgili durumu kendi eline alarak hareket etmeliydi. Osmanlı Devleti, kanunlarının aksine topraklarının bahşedilmesi durumu ortaya çıkarsa, bunu Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden ayrılmasını kolaylaştıracak bir husus olarak yorumlamalıydı. Türk hükümeti niçin karşı çıkışına bu hususu gerekçe olarak açıkça göstermesin? Ayrıca ikinci bir husus olarak gerçekleşme

imkânı olmayan böyle bir işe niye Osmanlı Devleti onay versin? (21 Aralık 1859) Bu şekildeki ifadeler İstanbul'daki elçiye aktarılarak onun bu noktadan Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmesi istendi.[195]

7 Aralık 1859'da İstanbul'daki İngiliz elçi Bulwer Türk kabinesinde iki partinin hâkim olduğunu söylüyordu. Sadrazam ve onun gibi düşünen birkaç kişi bu işin diğer işler gibi tutulmasını istiyordu. Sadrazam (Reşid Paşa) şöyle diyordu: "*Eğer bu işte Avrupalıları meseleye dâhil edersek bizim için önemli olduğu kadar onlar içinde konu önemli bir hale gelecektir. Bu mesele bizim elimizden çıkacak ve böylece Avrupa kanunlarını bu meselede kabul edebiliriz. Bu meseleyi kollektif olarak ele alırsak bunun dezavantajları olacaktır. Bu meselede bizden çok İngiltere'yi diğer Avrupa devletleri ile karşı karşıya getirmemiz gerekir. Bu konuda İngiltere'nin görüşlerine karşı büyük bir çoğunluk vardır. Üstelik Fransa'nın istekleri bizimle örtüşmektedir. Fransa uyuşma sağlamak için bizim görüşlerimiz konusunda ödünler verecektir. Üstelik talep konusundaki üslub da verilecek cevap konusundaki üslubu belirleyecektir. Eğer tüm güçlerin mevcut şu anki duruşlarında değişimler olursa ve bu güçlerin her biri ile ayrı ayrı anlaşılırsa, hepsinin birden nefretini çekmemek konusunda bu durum bir avantaj sağlayacaktır*". Sadrazam kısaca demekteydi ki "*Bu mesele halen daha bizim elimizdedir*" Fuad Paşa ise aynı eksendeki diğerleriyle başka bir partiyi temsil ediyordu. Bu görüşün tersine eğer bu iş Lesseps'in gayretleri ile gündeme gelirse ve işin arkasında Fransa elçiliği olarak bu yapılırsa, İstanbul hem Lesseps'in görüşlerini kabul etmiş hem de İngiltere'nin düşmanlığını kazanmış veya Fransa'nın reddetmesine neden olmuş olacaktı. "*Bu meselede Avrupa'dan ayrı karar alınırsa*" onlar diyecekti ki "*Biz ilk olarak bu işteki en büyük zorluğumuzdan kurtulmuş olacağız ve eğer Avrupa aynı*

195 The National Archives Foregin Office, 78/1556.

fikirde olmazsa biz bu sefer ikinci zorluğumuzdan da kurtulmuş olacağız". Bu meselede Henry Bulwer ise sadrazamın düşüncesini desteklemekteydi.[196]

Bâbıâli'nin duruşu genel olarak Âli ve Fuad Paşaların da dâhil olduğu şekliyle kanal inşasına karşıydı. Eninde sonunda bu işin Osmanlı Devleti'ni böleceği endişesi vardı. Aynı zamanda bu iş, İngiltere ve Fransa'yı bir savaşla karşı karşıya bırakabilirdi. Bu meselede Reşid Paşa konunun bir Avrupa sorunu olduğunu Fransız elçiye söyledi. Âli ve Fuad Paşalar ise plana karşı değildi; ancak onlar da bu konuda Avrupa güçlerinin anlaşamamasından, plana karşı duruyorlardı. Türk yöneticilerin resmi iddiaları az veya çok onları bu işte kararlı durmaya mecbur bırakmaktaydı ve meseleyi Avrupa güçleri ile kararlaştırdıktan sonra bir sonuca bağlamak istemekteydiler. Henry Bulwer ise Kıbrıslı Paşa'nın Bâbıâli'den farklı düşündüğünü yazıyordu. Ona göre Bâbıâli her bir Avrupalı güçle ayrı ayrı görüşmeli ve sonuçta kesin kararını açıklamalıydı ya da büyük devletlerin hepsinin de katıldığı bir görüşmede bu meseleyi gündeme getirmeli, her birinin görüşü belli olduktan sonra kararını vermeliydi. Safveti Paşa ise Fransa'nın kölesi gibiydi ve fena şekilde rüşvetçiydi. Aynı zamanda Lesseps'in fikrini kabinede destekleyen tek üyeydi.[197]

24 Aralık 1859'da Sir Henry Bulwer, Osmanlı Devleti'nin Süveyş Kanalı konusunda bir izin vermesinin her şeye rağmen imkânsız olmadığını; ancak gerekli güvenlik ortamı sağlanmadan toprak bağışlamaya kesinlikle karşı çıktığını rapor etti. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki haklarının da zarar görmeyeceğini ve Osmanlı Devleti'ne de saygılı, Mısırlı güçlerin kanal etrafına yerleştirilmesini kesinlikle isteyeceğini bildirdi. Böylece sorun çözülebilecekti. Ancak en son ortaya çıkan girişimlerin durumu güçleştirdiği üzerinde

196 The National Archives Foregin Office, 78/1556.

197 The National Archives Foregin Office, 78/1556.

durdu. Mısır'da devam etmekte olan çalışmaların hem padişahın hem de paşanın emirlerine karşı gelmek olduğunu, Fransızların bu işe müdahil olduklarını dile getirdi. Bunun yanında Mısır'da işçilerin, vergilerin çok fazla olmasından bunalmış oldukları ve eğer topraklar üzerinde bir Fransız kumpanyası söz sahibi olursa ve bunları elde ederse bunun korkunç bir yük getireceğini hatırlattı. Ayrıca kumpanyanın padişahın emirlerini görmezden gelmesini Osmanlı Devleti için olumsuz bir durum olarak rapor etti.[198]

20 Ocak 1860'ta Bulwer, Osmanlı Devleti'nin durumuyla ilgili İngiliz Dışişleri'ne bilgilendirme yaptı. Raporunda Fuad Paşa'nın çok sıkışmış olduğunu ve Avusturya hükümetinin, Osmanlı tarafı ile İngiltere ve Fransa arasında aracılık yapmak istediğini bildirdi. Fuad Paşa bunu reddettmişti. Ancak Avusturya hükümetinden Baron Prokesch bu konuda ısrar ediyordu. Fuad Paşa, Baron Prokesch'in kendisine karşı aşırı baskı yaptığını düşünüyordu. Avusturya hükümeti bu işe taraftardı. Bu işte ayrıca Sardinya Bakanı ve İspanya Bakanı da sözlü olarak Lesseps'in projesini desteklediklerini açıklamıştı. Fuad Paşa'nın Baron Prokesch'in baskısı altında kalması üzerine Bulwer Osmanlı hükümetine tavsiyelerde bulundu. Sonradan Fransız elçi ve Türk Bakanı kendisine teşekkür etmiş ve Baron Prokesch de Bulwer'in davranışından rahatsızlık duymuştu.[199]

Bâbıâli'den yapılan uyarılar ve Muhtar Bey'in gönderilmesinden sonra Said Paşa, tutumunda yumuşama görülen bir tahriratı İstanbul'a gönderdi (3 Şubat 1860). Muhtar Bey'le Mısır'a gönderilen tahriratın Mısır'da uygun bulunduğu ve ruhsat meselesinde devletin izninin şart olduğu, bizzat paşa tarafından söylendi. Yani devletin onayı olmadan bu işin yürütülmesinin uygun olmadığı, paşa tarafından kabul edildi. Bunun yanında

198 The National Archives Foregin Office, 78/1556.

199 The National Archives Foregin Office, 78/1489.

yabancı amele toplanması işinin de Kasım ayına kadar tamamlanacağı paşa tarafından İstanbul'a bildirildi.[200]

Osmanlı Devleti'nin izlediği ilk yol, iki büyük devlet arasında ortak bir görüş çıkmasından sonra karar vermekti. Devletin istediği buydu ancak; bir süre sonra aynı görüşte ısrar etmenin pek bir anlamı kalmadı. Kabul veya reddetme noktasında bir cevap verme durumuna gelindi. Bunun üzerine kanalın kazılmasının hem faydaları hem de zararları gözden geçirildi. Kanalın açılmasının Osmanlı Devleti ve birçok memleket için büyük faydaları olacaktı. Ticaretçe birçok devlete kolaylık sağlayacaktı. Birçok sahile sahip bulunan Osmanlı Devleti önemli bir deniz devleti olabilecekti. Bunun yanında Hicaz ve Irak gibi yerler hem devlet tarafından kolayca idare olunabilecek hem de ticaretçe büyük gelirler elde edilebilecekti. Zarar olarak görülenler ise, yabancı baskısının artacak olmasıydı. Aynı zamanda ve daha önemli olarak doğrudan devlet tarafından idare olunmayan Mısır'da kanalın açılacak olması, idare ve kontrol açısından mühim endişeleri Osmanlı tarafına düşündürtmekteydi. Ancak doğrudan da istemem demekle bu işin hal edilemeyeceği de bilindiğinden Bâbıâli, herhangi bir devletin tekeline bu işi vermek istemiyor ve dengeler açısından bunu sakıncalı görüyordu. Çözüm hiçbir devletin kontrolünde olmayan bir kumpanya aracılığı ile bu işin görülmesi ve ruhsatın Osmanlı tarafından verilmesiydi. Ayrıca bu şekilde sorun olarak gördüğü maddeleri kaldırma veya hiç değilse düzeltebilme imkânının doğacağını düşünüyordu.[201]

30 Mart 1860'ta Fuad Paşa'ya Bulwer'den gelen bir yazı oldukça dikkat çekiciydi. Bu yazıda Süveyş Kanalı'nın yapımı işini Fransızların desteklemeye devam ettikleri ve Mısır'da bir koloni kurmak için gayretlerinin de sürdüğü haber veriliyordu. Bu durumu önlemek adına İstanbul'un herhangi bir şey yapmadığını

200 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/45.
201 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.

ve meseleyi müttefikleri arasında hiç dile getirmediğini söylemekteydi. Bulwer, padişahın topraklarının ve ülkesinin Avrupa devletleri tarafından garanti altına alınmış olduğunu ve korunduğunu hatırlatıyordu. Ancak bu garantinin bu konuda sessiz kalmayı gerektirmediği bildirilmekteydi. Bu meselede Bulwer, Fuad Paşa'nın dikkatini çekmekte ve atılacak adımlar konusunda onu sıkıştırmaktaydı.[202]

Aslında Osmanlı Devleti'nin sakıncalı gördüğü maddeler üç başlık altında toplanabilirdi. Birincisi kanal açma yanında bir de Nil'den kanala doğru bir Tatlısu Kanalı'nın açılması ve kanalın her iki yanında kalacak arazinin ziraat alanı olarak kumpanya tarafından işletilmesinin mahzuruydu. Devlet, kesinlikle inceleme yapılmasını ve gözden geçirilmesini istiyordu. İkincisi kanalın açılması ile devletin Mısır'daki varlığının zarar görmeyeceği ve buradaki hukukunun teminat altına alınacağının garantisinin verilmesiydi. Üçüncüsü ise kanalın açılması ile zaten önemli olan Mısır'ın daha da önem kazanacağından Mısır'ın yabancı müdahale ve kontrolüne girmeyeceğinin teminatının alınmasıydı. Bu üç noktada devlet, düşüncelerini ortaya koyarken bu defa da usul yönünden bir sıkıntı ile karşı karşıya kaldı. Bâbıâli görüşlerini açıkladığında diğer devletler ile görüşmek mecburiyetinde kalacaktı. Her devletle ayrı ayrı görüşülerek bütün ilgili devletleri konu üzerine toplamak İngiltere'yi yalnız bırakmak olurdu. Gerçi bu yol Fransa'nın arzuladığı bir şey gibi görünmekteyse de Bâbıâli, her iki devletin müttefikliğinin bozulmasını arzu etmemekteydi. Onun için sadece bu iki devlete görüşlerini açmayı uygun gördü. Böylece uygun yol tutulmuş olacaktı. Yine kanal konusunda yetkinin Osmanlı Devleti'nde olduğunun Mısır'a tekrardan bildirilmesi kararlaştırıldı. Bunun için Paris ve Londra sefaretlerinden Mısır'la ilgili malumat alınarak her iki devleti de kırmadan bir yazı gönderme düşüncesi oluştu. Aynı zamanda durumla ilgili her iki devlete

202 The National Archives Foregin Office, 78/1489.

de, görüşlerine yakın hoşnut edici yazılar gönderilecekti. Tetkikat konusu atılcak adımın temel noktasıydı. Devlet bu şekilde biraz da zaman kazanmak niyetindeydi. Eğer bu olmaz ise tetkikatın müzakeresine girişmek ve bu arada iki devlet arasında bir yol bulmak gayreti vardı.[203]

Tartışmaların yoğun olduğu bu dönem içinde Osmanlı tahtında bir değişiklik meydana geldi. Padişah Abdülmecid'in yerine 25 Haziran 1861'de Abdülaziz Padişah oldu. II. Mahmud'un üçüncü oğlu olan Abdülaziz başlangıçta İstanbul'da büyük heyecan yarattı. Ancak onun tahta geçmesiyle birlikte Süveyş Kanalı konusunda çok büyük bir siyaset değişikliği yaşanmadı. Zaten işler Bâbıâli tarafından yürütülmekteydi.

Kanal tartışmasının giderek ön plana çıktığı dönemde İstanbul'da kanal konusu hakkında gazetelerde bilgiler de yer almaya başladı. Aralık 1862'de Tasvir-i Efkâr'da çıkan bir yazıda Akdeniz'in suyunun Timsah koluna kadar ulaştığı ve bu vesileyle İskenderiye'de bazı kimselere ziyafet verildiği yer alıyordu.[204]

İsmail Paşa Zamanında Tartışmalar ve Osmanlı Devleti

Osmanlı tahtında yaşanan değişiklikten kısa bir süre sonra bu defa Said Paşa'nın vefat etmesiyle yerine İsmail Paşa geçti. İsmail Paşa döneminde hafriyat devam etti. Ancak nasıl bir yol takip edeceği önemliydi. İsmail Paşa kendinden beklendiği gibi çalışmaları aksatma yolunu tutmadı. Yine de Osmanlı Devleti ile Said Paşa'ya göre daha yakın temas kurdu.

İsmail Paşa'nın vali olması ile İstanbul'dan Mısır'a yazılan yazıda, yeni valinin devletin kabul ettiği Tanzimat Fermanı'nı Mısır'da uygulaması istendi. Mısır'ın da devletin bir parçası olduğu ve devletin kabul ettiği Tanzimat'ın Mısır'da yürürlükte olduğu ifade edildi. Eğer Tanzimat'ın uygulanması sırasında

203 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.

204 Necdet Hayta, *Tasvir-i Efkâr Gazetesi (1278/1862-1286/1869)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002, s. 177.

herhangi bir sıkıntı ile karşılaşılırsa bu konunun İstanbul'a bildirilmesi ve oradan gelen esaslara göre hareket edilmesi istendi.[205]

6 Şubat 1863'te Süveyş Kanalı ile ilgili gönderilen bir yazıda ise devletin şu ana kadar kanal hakkında bir görüş bildirmediği; hatta bunu tanımadığı vurgulandı. Sıkıntılar yaratacak bu işin birçok defa eski vali Said Paşa'ya bildirildiği; ancak Said Paşa'nın bu konularda çok da titiz davranmadığı açıklandı. Osmanlı Devleti, kanalla ilgili borçların valinin kendine mi yoksa hükümet namına mı olduğunu, kanalın ticaret hakkında ve Mısır için ne gibi faydaları olacağı ile ne kadar masrafa mal olacağını bilmek istiyordu. Çalışmakta olan amelenin miktarı ve kendilerine gerçekte ne ödendiği ve bunların devletin ziraatine, ticaretine yaptıkları tesiri öğrenmek istedi. Yine kanal için mevcut şartların neler olduğunu ve iki denizi birleştirecek olan Süveyş Kanalı ve Tatlısu Kanalı nedeniyle şirkete bırakılacak olan arazilerin durumunun ne olduğunu öğrenmek düşüncesindeydi. Devlete etkisinin boyutları ve bu kadar amelenin toplanması ile devletin diğer yerlerinde ziraat ve diğer işlere sekte getireceği noktalarına dikkat edildiği hatırlatıldı. Kanalın Avrupa'ca müşkülatları olduğu ve Mısır'ı Avrupa devletlerinin kontrolüne sokabileceği endişesi ifade edildi. Bunun yanında kanal işinde meşhur ve muteber Fransız ortakların olduğu ve bunlarla ilgili bilgilerin İstanbul'a gönderilmesi hususunda İsmail Paşa'dan istekte bulunuldu.[206]

5 Mart 1863'te İsmail Paşa'nın İstanbul'a gönderdiği yazıda ise mevcut durumla ilgili İstanbul'dan sorulduğu üzere kanalın ticaret alanında çok büyük faydaları olup olmayacağının tam anlamıyla kestirilemeyeceği; ancak muhakkak faydasının olduğu ifade edildi. Kanalda çalışmakta olan amelenin 20.000'e yakın olduğu haber verildi. Ayrıca kanalın durumu ile ilgili

205 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.
206 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/6.

sonradan İstanbul'a bu konuda daha ayrıntılı bilgilendirme yapılacağı açıklandı.[207]

İsmail Paşa, başa geçtikten sonra Said Paşa'dan farklı olarak Osmanlı Devleti ile yakın olmaya çalıştı. 30 Mayıs 1863'te İsmail Paşa tarafından İstanbul'a gönderilen başka bir yazıda konu ile ilgili olarak Kumpanyaya verilecek araziler konusunda ve Süveyş'e kadar uzatılacak Tatlısu Kanalı hakkında yapılan işler anlatıldı. Devletin mahzurlu gördüğü noktalardaki arazinin kumpanyaya verilen kısımlarından bazılarının Mısır'ın tasarrufuna geçtiği, şimdiye kadar kumpanya tarafından devam etmekte olan Tatlısu Kanalı'nın inşasına Mısır maliyesinden destekte bulunularak, bu işte devletin ifade ettiği mahzurların bir kısmının hallolduğu anlatıldı.[208]

Osmanlı Devleti, Süveyş Kanalı konusunda 1863'te Avrupa'da bir dizi faaliyetlerde bulundu ve elçileri aracılığı ile İngiltere ve Fransa üzerinde kanalla ilgili düzeltilmesini istediği noktaların iyileştirilmesi için çaba harcadı.

Osmanlı Devleti kanal konusunda İngiltere'nin desteğini aradı ve birçok alanda yaptığı girişimlerde destek bekledi. Bunun için de Londra'daki Osmanlı elçisi (Muzurus) yoğun bir çalışma içinde oldu (16 Nisan 1863). Osmanlı elçisi konuyla ilgili olarak Lord Russell ile bir toplantı yaptı ve Osmanlı Devleti'nden gelen yazıyı okudu. Russell bundan çok memnun kaldı ve yazının bir nüshasını dahi aldı. Lord Russell, bu meselede Osmanlı Devleti'nin takip ettiği siyasetten çok memnun olduğunu elçiye bildirdi.[209]

Osmanlı Devleti'nin Londra elçisi, Lord Russell'den başka Süveyş meselesine dair Lord Palmerston ile de görüştü (16 Nisan 1863). Osmanlı Devleti'nden gelen tahriratı, Palmerston'a da okudu. Palmerston, Osmanlı Devleti'nin tutmuş olduğu yoldan

207 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.
208 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.
209 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 55/43.

memnundu. Palmerston, elçiye Mısır valisi ile kumpanya arasında bir anlaşma olduğunu söyledi. Palmerston'a göre Mısır hazinesine çok büyük yük getirecek bu iş, Mısır'ın değil; kumpanyanın yararına olacaktı. Ayrıca valinin davranışını uygun bulmadığını söyledi. Vali kendi başına böyle bir iş yapmış olsa bile bunun Osmanlı Devleti tarafından tasdikinin şart olduğunu açıkladı. Lord Russell ise bu işte kesin bir karar vermek için etraflıca malumata gerek olduğunu bildirdi ve İstanbul'dan açıklayıcı yazı istenmesinin yerinde olacağını söyledi. Osmanlı padişahının Mısır'a seyahat edecek olmasını Lord Russell ve Lord Palmerston devletçe, milletçe ve umumen faydalı olarak görmekte ve Londra'da elçinin gördüğü gazeteler de bunu teyit etmekteydi. Lord Palmerston Fransız elçisinin Osmanlı Devleti'ni tehdit eder bir dille konuşması konusunda Fransa'nın etkisi olup olmadığını da sordu. Fransa elçisinin yaptığı tehdidi Osmanlı Devleti'nin dikkate almasına gerek olmadığını; çünkü Osmanlı Devleti'nin haklı olduğunu söyledi. Bu konuda Fransızların elçileri vasıtasıyla böyle tehditvari hareketlerde bulunduğunu ve elçinin kendisine tanınan yetkinin dışına çıktığı bahanesi ile bir süre sonra Fransa'nın görüş değiştirebileceğini belirtti. Palmerston'a göre kanal bir Fransız politikasıydı. Lord Russell da Lord Palmerston ile aynı şekilde düşünüyordu. Bu konuda her ikisi de Osmanlı Devleti'ne rahat olmasını telkin etti.[210]

Bir süre sonra Lord Russell'ın İstanbul'dan istediği açıklayıcı yazı geldi. Osmanlı elçisi de konuyu Lord Russell ile görüştü. Russell bu meselede Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile Fransa'nın birlikteliğini aramaktansa kendi menfaati ve hukukunu düşünmesini istedi. Osmanlı elçisine niçin bağımsız bir devlet gibi hareket etmediğini sordu. Bunun üzerine Osmanlı elçisi, Russell'a gelen yazıyı okudu. Okunan metinden Russell oldukça memnun kaldı. Elçi durumu şöyle anlatmaya devam etti: Osmanlı Devleti'nin bundan önceki Lord Derby kabinesi

210 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 55/43.

ile bir anlaşmasının olduğunu ve buna göre Süveyş Kanalı meselesinde bir karar almadan önce İngiltere ile bu konuyu görüşmeye dikkat ettiğini söyledi. Eğer tek başına karar vermesi gerekirse, Avrupa'da birçok devlet bu işe taraftar olduğundan ve bu işin herkese büyük faydası dokunacağından ve bu işe karşı çıkarsa büyük bir tepki görecek olmasından dolayı kanalın açılmasına onay vermek durumunda kalacaktı. Sonrasında da Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin bu işten bertaraf edileceğini ve Osmanlı Devleti'nin 1841 Fermanı'na göre Mısır üzerinde sahip olduğu hakların ortadan kalkacağını İngiltere'ye hatırlattı. Mısır eyaletinin bir boğaz ile Asya kıtasından ayrılması durumunda da İngiltere'nin çıkarlarının zarar görecek olmasından dolayı Osmanlı Devleti'nin İngiltere'nin uğrayacak olduğu zararın farkında olduğunu söyledi. Bu ifade üzerine Lord Russell elçinin düşüncesine katıldığını söyledi. Lord Russell bu durumu meclise izah edeceğini belirtti.[211]

Aslında Osmanlı Devleti kanalın yapılmasında sadece üç önemli hususun güvence altına alınmasını istiyordu (1 Mayıs 1863). Paris elçisi de bu hususları Fransız hükümeti ile görüşmek üzere görevlendirildi. Birincisi kanalın güvenliği, ikincisi angarya usulünün kaldırılması ve üçüncüsü ise kumpanyaya terk edilecek olan arazi maddesinin iptaliydi. Fransa Dışişleri Bakanı bu işte birinci maddeye bir diyeceği olmadığını, ikinci maddede ameleye ücret ödenmesinden dolayı buna angarya denemeyeceğini ve üçüncü olarak da İsmail Paşa ve kumpanya arasında bir mukavele imzalanmış olup, buna göre arazi Mısır hükümetine geçecek olduğundan sorun olmadığını elçiye söyledi. Osmanlı elçisi bunun üzerine böyle bir mukaveleden haberi olmadığını ve bunu İstanbul'a soracağını belirtti. Ayrıca Fransa'nın Osmanlı Devleti'nin hukukunu gözeteceğini ümit ettiğini söyledi. Bununla birlikte elçi bir gün sonra yine mülakatında konuyu dile getirdi. Osmanlı elçisinin konu ile ilgili görüşmesinde

211 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 53/84.

Fransız bakan işi yine mukavele noktasına getirerek artık bu konuda muhalefete gerek kalmadığını beyan etti. Osmanlı elçisi angarya usulünde herhangi bir ücret ödemesi olsa bile bunun yine angarya olduğunda ve adamların zorla toplandığını belirterek bu işin angaryaya girdiğinde ısrar etti. Osmanlı Devleti'nin her yerinde angarya kaldırılmıştı. Bu karar Mısır için de geçerli iken ücret bahanesi ile adamların çalıştırılmalarının doğru olmadığını dile getirdi. Ayrıca kumpanyanın kontratosunun Bâbıâli'de halen bir müsvedde halinde durduğu ve tasdik edilmediğini hatırlattı. Osmanlı elçisi kontrato bu hali ile kabul edilirse, Osmanlı Devleti'ne kendi kontrolünde olmayan bir takım koloniler yaratacağı ve bunun devlet içinde devlet demek olduğunu Fransız Bakan'a söyledi. Ortaya çıkacak bu koloniler Mısır hükümetine de bağlı olmayacaklarından bunun büyük sorun yaratacağı anlatıldı.[212]

Kanal çalışmaları ve tartışmalarının devam ettiği sırada Abdülaziz Mısır'a gitmek istedi. Bunun üzerine Osmanlı padişahının Mısır'a ziyaretinin kanal işinin durdurulmasına yönelik olduğuna dair söylentiler çıktı. Bu konu hakkında Osmanlı elçisi, Fransa Dışişleri Bakanı'na bunun doğru olmadığını açıkladı. Fransız Dışişleri ise, kanal işinde Osmanlı Devleti'nin çekinceleri olduğunu bildiklerini söyledi. Fransa'nın bu çekinceleri haklı bulduğunu; ancak kumpanyanın Tatlısu Kanalı etrafındaki bazı yerleri İsmail Paşa'ya bırakacak olduğunu hatırlattı. Angaryayı Fransa'nın da kabul edemeyeceğini; ama ameleye ücret ödenirse bunun angarya olmayacağını belirtti. Fransız bakan Osmanlı Devleti'nin hukukuna saygı gösterileceğini tekrar beyan etti (6 Mayıs 1863).[213]

İsmail Paşa'nın yönetimindeki Mısır, Osmanlı Devleti'nin, Avrupa'nın hatta birçok başka devletin dikkatini çekmeye başladı.

212 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 73/26.

213 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 73/42.

İsmail Paşa, Mısır'ı önemli bir ülke haline getirmek istiyordu.[214] İsmail Paşa'nın Mısır'ı yönettiği sırada Osmanlı tahtında bulunan Abdülaziz de aynı şekilde Mısır'a önem atfetmekteydi.[215] Abdülaziz'in bu ilgisi ise onun Mısır'ı ziyaret etmesini sağladı. I Selim'den sonra ilk defa bir Osmanlı padişahı Mısır'ı ziyaret edecekti. Abdülaziz önce İskenderiye'ye ardından Kahire'ye geçti ve İsmail Paşa onun için büyük ziyafetler verdi. Bu ziyaretin anlamı çok büyüktü.[216]

Padişahı bu seyahate meşhur Mehmed Ali Paşa'nın damadı olan yeni sadrazam Yusuf Kamil Paşa'nın teşvik ettiği ve Abdülaziz'in de Mehmed Ali isyanından beri adeta ayrı bir hükümdarlık halini almaya başlayan bu vilayetine gitmekle, Mısır'ın İstanbul'a bağlılığını kuvvetlendirmek istediği söylendi. Bir başka görüş ise o sırada Meclis-i Vâlâ reisliğinden Seraskerliğe nakledilmiş olan Sabık Sadrazam Keçecizade Fuad Paşa'nın teşvikiyle olduğuydu. Fuad Paşa'nın sadaretten düştüğü için tekrar teveccüh kazanmak üzere bir niyeti olduğu söylendi. Bu geziye Abdülaziz Feyz-i Cihad vapuruyla gitti.[217]

Abdülaziz aslında, İsmail Paşa'nın İstanbul'a gelip onu Mısır'a davet etmesinden sonra, Mısır'a gitmeye karar verdi. Bu geziye İstanbul'daki İngiliz elçi Bulwer karşı çıktı. Bulwer, Süveyş Kanalı'na Padişahın onay vereceğini düşündüğünden buna karşıydı. Ancak padişah, Bulwer'e Süveyş Kanalı için değil; Mısır'ın ne kadar değiştiğini görmek için gideceğini bildirdi. Yanında da şehzade Murad, Abdülhamid, Mehmed Reşad; Fuad Paşa, Amiral Mehmed Paşa, padişahın hocası Hasan Fehmi

214 Abdurrahman Rıfai, *Asr- İsmail*, Seman El Küttab, Kahire, 2005, s. 76.

215 Hüseyin Kefafi, *Hidiv İsmail*, Heyet-i Mısriye ve Amme-i Küttab, Kahire, 1997, s. 43.

216 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 78.

217 İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1972, s. 204.

Efendi, Doktor Marko Paşa ve dönemin ünlüleri (Hasan Bey, Emin Bey, Mustafa Efendi) vardı.[218]

Abdülaziz'in gelişinden sonra Mısır'daki İngiliz elçi, Fuad Paşa ile bir görüşme yaptı. Elçi, valinin en son Süveyş Kanalı üzerine yaptığı konvansiyonu gündeme getirdi. Fuad Paşa ise bu konu ile ilgili Paris ve Londra'daki Osmanlı elçilerine yazılar gönderildiğini söyledi. Pozitif bir dille de bir ihsan verilmeyeceğini ve işçilerin zorla çalıştırılmalarının asla kabul edilemeyeceğini dile getirdi. İşçilerin zorla çalıştırılmaması ve Tatlısu Kanalı ile ilgili durumları bildiren açıklamalar yaptı. Bu görüşme yapıldığında Fuad Paşa henüz vali ile bir görüşme gerçekleştirmemişti (7 Nisan 1863).[219] İngiliz elçi bir diğer görüşmesinde ise (18 Nisan 1863) tekrar vali ile Süveyş Kanalı konusunda konuşup konuşmadığını Fuad Paşa'ya sordu. Ayrıca konuşmada Fuad Paşa'nın kafasının karışık olduğunu gözlemledi.[220]

İskenderiye'deki İngiliz elçi 11 Nisan 1863'te İstanbul'daki elçi Bulwer'den bir telgraf aldı. Padişahın Mısır'da olduğu sırada gelen bu telgrafın içeriği oldukça önemliydi. Fuad Paşa'ya iletilmesi istenen bu telgrafta ciddi bir şekilde, Bâbıâli duruşunda geri adım atarsa bunun İngiltere ile olan ortaklığı sarsacağını ve bağımsızlık konusunda artık İngiltere'nin tek taraflı hareket etmeye başlayacağını iletmesi isteniyordu. Bu metni İngiliz elçi, Fuad Paşa'ya iletti. Bulwer'in telgrafını okuyunca Fuad Paşa İstanbul'dan ayrıldığından bu yana ne değiştiğini sordu. Neyin değiştiğini ve İngiltere'nin niçin böyle bir değişikliğe dair ifadede bulunduğunun açıklamasını istedi. Fuad Paşa görüşmede genel durumu dile getirdi ve İngiliz elçi de Fuad Paşa'nın konuşmasında çok da samimi olmadığı izlenimi edindiğini rapor etti.[221]

218 Turgut Subaşı, "Sultan Abdülmecid and Sultan Abdülaziz", *The Turks*, Vol. IV., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara, 2002, s. 191.

219 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

220 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

221 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

İngiliz elçi İsmail Paşa ile yaptığı görüşmede kanal mevzusunu açtı. Vali elçiye kanal meselesinde şimdiye kadar yapılan işlerin olduğunu, kendisinin de bazı sözler verdiğini ve bu işe para yatıran birçok kimse olduğunu söyledi. Elçi yapılan işlerden geri dönülebileceğini söylediğinde ise İsmail Paşa buna hayır cevabı verdi. Daha sonra elçi Nubar Paşa'nın odasına gitti, Nubar Paşa kendisini kabul etti. Yapılan konuşmada Nubar Paşa, Osmanlı Devleti'nin Mısır konusunda haklarını sarsacak hiçbir şeyi tolere etmeyeceğini söyledi. Ayrıca eski haklarını geri almak isteyeceğini ve böyle bir durumda da İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni destekleyeceğini ekledi. Bu açıklama üzerine İngiliz elçi de İngiltere'nin sadece Mısır'ın iyiliğini isteyeceğini bildirdi.[222]

Abdülaziz Mısır'dan dönüşünde Mısır'ın izlediği politika karşısında daha sert olmaya başladı. Şubat 1863'te giden ve Nisanda dönen Abdülaziz, döndükten sonra İsmail Paşa'nın kardeşi Mustafa Fazıl Paşa'yı ekonomisinin başına nazır olarak atadı. İstanbul'da Fuad ve Âli Paşa dışında onun kardeşi Mustafa Fazıl Paşa ve amcası Halim Paşa da toplanmıştı ve bunlar İsmail Paşa'ya karşı pozisyon almaya başlamışlardı.[223]

Âli Paşa gerçekten bir ara İsmail Paşa'ya karşıydı. O kadardı ki Âli Paşa, İsmail Paşa'nın kulağına gidecek şekilde, Hariciye Nezareti makamında otururken: "*Onun (İsmail Paşa'nın) güvendiği Mısır'ı elinden almak, benim için iki saat mesai sarfetmeme bağlıdır*" şeklinde tehdit edici tarzda konuşmuştu.[224]

Abdülaziz'in Mısır'dan ayrılmasından sonra Mısır'a bu defa Prens ve Prenses Napoleon ziyarette bulundu. Bu ziyaret yatla yapıldı ve Mısır'dan sonra Suriye'ye gidildi (28 Mayıs 1863).[225] Aslında Fransa bir anlamda Abdülaziz'in bıraktığı olumlu havayı

222 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

223 J.C.B., Richmond, a.g.e., s. 75

224 Yılmaz Öztuna, a.g.e., s. 52.

225 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

unutturmak istiyordu. Aynı zamanda Mısır hakkında kendisinin de söz sahibi olduğunu göstermek için böyle bir hareket yapmıştı.

1863'te Mısır valisine İstanbul'dan gönderilen yazıda ise Hidivin devletle hemfikir olarak hareket etmesi istendi. Mısır'a gönderilen bu yazının aynı zamanda Londra ve Paris'teki elçilere de bildirileceği Avrupa'da birçok devletin ticaret ve benzeri düşüncelerle kanal konusunda istekli oldukları hatırlatıldı. Ancak toplanan 60.000 kadar adamın devletin ticaret, ziraat ve diğer işlerinin aksamasına neden olacağı anlaşılmıştı. Mevcut kontrato maddelerinde devletin mahzurlu gördüğü hususların çözüme kavuşturulması istendi. Aynı zamanda angaryanın ve zorla adam çalıştırmanın yasak olduğu ve devletin bu konuda titiz olduğu vurgulanarak paşa, ayrıca dikkat etmesi konusunda uyarıldı.[226]

Mısır'daki İngiltere ve Fransa elçileri kanal konusunda belki de en dikkatli olan kimselerdi. Mısır ve Osmanlı Devleti'nin tutumlarını yakından takip ediyorlardı. Kendi devletlerinin politikalarına göre hareket ederek durumun seyrini gözlemliyor ve gerektiğinde duruma müdahalelerde bulunuyorlardı. 1863'te Mısır valisi İsmail Paşa tarafından gelen başka bir yazı şöyleydi: Mısır'da bulunan Fransa General Konsolosu, İsmail Paşa'ya kanalının idaresi ile ilgili sorular sormuştu. Bu yolda İsmail Paşa, İstanbul'un düşünceleri doğrultusunda, yani buranın bir Osmanlı mülkü olduğu yolunda cevap vermişti. Ancak işin bu cevaplar ile savuşturulamayacağı ortaya çıkınca İstanbul'a ne yapılması gerektiği sorulmuş ve Bâbıâli'nin görüşü alınarak bu yolda cevaplar verileceği ifade edilmişti.[227]

30 Mayıs 1863 tarihli Mısır valisi İsmail Paşa tarafından Bâbıâli'ye gönderilen bir tahriratta paşa, kanal işinde devletle yazışıldığını ve mahzurlu durumların Mısır tarafından takdir edildiğini bildirdi. Yine Süveyş Kanalı ve özellikle Tatlısu

226 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.
227 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/4.

Kanalı'nın kazılmasında devletin kabul etmediği durumları halletmek için uğraşılıyordu. Tatlısu Kanalı etrafında kalan arazilerin kumpanyaya verilmesi devletçe uygun görülmediğinden Mısır maliyesinden yardımla, mahzurlu görülen yere kadar hafriyat işinin mahalli hazineden karşılanması kararlaştırıldı. Aynı zamanda angarya konusunda dikkat edileceği bildirildi. Bu şekilde devletin mahzurlu gördüğü sorunların bir kısmının ortadan kalkması bekleniyordu.[228]

Mısır valiliğine yazılan bir emirnamede konuyla ilgili hususlar dile getirildi. Daha önce Mısır'dan gönderilen açıklamaların İstanbul'da uygun bulunduğu, Mısır maliyesinden karşılanarak Tatlısu Kanalı yapımında Mısır'ın devreye girmesi doğru bulundu. Yine çalışma sırasında çalıştırılacak amelelerin angarya usulünden kaçınılarak tedarik edilmesi yolunda Mısır'ın gösterdiği hassasiyet memnuniyetle karşılandı. Bâbıâli açılacak kanalın yalnızca ticaretle ilgili olmasını teminat altına almak istiyordu. Bunun yanında kontratodan şirkete arazi verilmesi maddesinin çıkartılmasını istedi. Şirketle uyuşulması, ticaret gemilerinin gelmesi ve onlar için limanlarda gerekli düzenlemelerin yapılması istendi.[229]

Avrupa'da durumu etraflıca anlatmaları ve Osmanlı Devleti'nin görüşünü İngiltere ve Fransa'ya aktarmak için elçiler de bilgilendirildi. Paris ve Londra elçilerine kanalla ilgili durumu anlatan yazılar gönderildi. Elçilere, Süveyş Kanalı konusunun ortada olduğu ve bu işte İsmail Paşa'nın devletten bir ruhsat almak için talepte bulunduğu belirtildi. Bâbıâli ise şimdiye kadar yapılan işleri engellemek düşüncesinde değildi. Ancak bu işin olması gereken biçimde devam etmediğini hatırlatıyordu. Devletten herhangi bir ruhsat dahi alınmamışken hafriyatın başladığı açıklanıyordu. Ayrıca devletin düzeltilmesini istediği hususların kontratoda olmadığı, aksine bunlara aykırı

228 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/7.

229 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti, Paris Sefareti: 54/7.

bazı maddelerin yer aldığı gösterildi. Osmanlı Devleti, Akdeniz ve Karadeniz Boğazlarında olduğu gibi bir tasarruf hakkına sahip olmak düşüncesindeydi. Özellikle angarya usulünü de memleketi birçok açıdan zarara uğratacak bir sorun olarak görmekteydi. Aynı zamanda kanalın açılmasından sonra Mısır'daki mevcut hukukunun zarar görmeyeceğinin teminatını almak istiyordu. Tüm bunların kontratoda yer almamasından dolayı İsmail Paşa'nın istediği ruhsatı vermekten yana olmadığını açıkladı. Ayrıca Tatlısu Kanalı işinde kumpanyanın belirsiz bir arazi saptadığı, ilerde bu ruhsat geçerli olursa Süveyş ve Timsah şehirleri ile Said Limanı ve Beriü'ş-Şam taraflarında kontrolün kumpanya eline geçeceğini ve zamanla da buralara yabancıların yerleşeceğini düşünüyordu.[230]

Osmanlı Devleti ruhsatı, kumpanyanın ticaretten başka noktaya gelmeyecek olması, angarya usulünün kalkması ve Tatlısu Kanalı etrafındaki arazinin kumpanya tarafından terk edilmesi ile verebileceğini belirtiyordu. Kumpanyaya bu işin yapılması havale edilirken valinin Osmanlı Devleti'nden 18 ay içinde onay alacağını belirtmiş olmasına rağmen bunun alınmamış olduğu hatırlatılmakta ve şu anda kontratonun devletin gözünde bir müsvedde halinde bulunduğu ifade edilmekteydi. Osmanlı Devleti kumpanyanın azalarının belli olmamasına da vurgu yapmakta ve bunu kimin üstleneceğini bilmediği üzerinde durmaktaydı. Mevcut durumu kabul etmese de şimdiye kadar yapılan işleri zarara uğratmamıştı. Kumpanya eğer bu işi bırakmaktan yana olursa kontratoda zararı kendisine ait olacağı ifade edilmesine rağmen; devlet kumpanyanın zararını karşılayabileceğini bildirdi. Bu konuda Mısır valisi ile işin yürütülebileceğini beyan etti.[231]

Kanal çalışmaları başlayınca İngiltere bu defa geciktirici taktikler yapmaya başladı. 1862-63 kışında İstanbul'daki İngiliz

230 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 488/31.
231 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 488/31.

elçi Henry Bulwer Mısır'a bir ziyaret yaptı. Bu ziyarette kanal çalışmalarının ne kadar hızlı ilerlediğini ve kanal şirketinin Mısır hükümeti üzerinde ne kadar etkili olduğunu görünce şaşkınlık içinde kaldı ve kanalın Fransa'ya hizmet edeceğini düşünmeye başladı. Osmanlı Devleti'nin 1863'te kanal üzerine İngiltere ve Paris'teki elçilerine gönderdiği yazıda İngiliz elçisi Henry Bulwer'in İstanbul'a gösterdiği çekinceler etkili olmuştu.[232]

Henry Bulwer Mısır'daki durumu görünce yaşadığı şaşkınlık üzerine iki zayıf nokta üzerinde durmaya karar verdi. Birincisi finans meselesiydi. Said Paşa satılamayan hisseleri satın almaya karar vermişti, ancak henüz ödeme yapılmamıştı. İkincisi ise hafriyat sırasında işçilerin durumu üzerine yapılabilecek eleştirilerdi. Bulwer'e göre bu durum hem insanlık dışıydı hem de Mısır ekonomisine zarar verecekti. Kanal için 60.000 insan sürekli bir döngü ile çalıştırılıyordu. 20.000 çalışmak için geliyor, 20.000 çalışıyor ve 20.000 de evlerine dönüyordu. Bulwer İstanbul'a dönüşte bu konu üzerine Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekti. 1863'te de Said Paşa ölünce kanalın yapımının yasaklanması için uygun fırsat ortaya çıkmış oldu.[233]

1863'te de Osmanlı Devleti Bulwer'in endişeleri doğrultusunda Paris ve Londra'ya mektuplar dahi göndermişti. Gönderilen mektuplarda kanalın elinde kalan arazilerin durumu ve işçilerin pozisyonu üzerinde duruluyor, endişeler dile getirilerek bu konuda İngiltere ve Fransa'nın anlaşması ile ancak Osmanlı Devleti'nin razı olacağı dile getiriliyordu. Bunun üzerine İsmail Paşa, Nubar Paşa'yı İstanbul'a gönderdi. Ardından da Paris'e gitti. Aradaki sorunları aşmak üzere İsmail Paşa, kumpanyaya devredilen aşırı miktardaki araziyi Mısır hükümetinin alacağını bildirdi ve işçilerin durumunun çözüleceğinin garantisini verdi. Bu konuda bazı adımlar da attı.[234] Aslında İsmail

232 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 95-96.
233 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 95.
234 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 96.

Paşa'nın yaptıkları Osmanlı Devleti'nin hafriyatı iptal teşebbüsüne yönelik bir karşı hamleydi.

Lesseps, padişahın fermanını alabilmek için çalışmalarını yoğunlaştırdı. İngiltere ise karşı çıkışını devam ettirdi. İstanbul'da bir anlamda iki büyük gücün rekabeti yaşanıyordu. Bunun üzerine İstanbul, 6 Nisan 1863'te bir ferman vermek için ön koşullarını önemli başkentlere ve Mısır'a gönderdi.[235]

İngiliz elçiliği de sürekli kanal konusunda İstanbul'da takipteydi. Hem Âli hem de Fuad Paşa valinin aşağıdaki noktalara geleceğini düşündüklerini belirtmişlerdi:

1. Daha önceki mektupta gönderilen isteklere uyulacağı,
2. Zorla işçi çalıştırılmasının yasaklanması ve bu işin özgürce yapılması,
3. Kumpanyanın elinde olan arazilerdeki yükümlülüklerine 4 ay içinde uyması,
4. Dört ay içinde kendisine gönderilen mektupta belirtilen acil işleri yapması.

Âli ve Fuad Paşa daha büyük bir tehlike ve sorun olmadıkça bundan fazlasının yapılamayacağı düşüncesindeydi (22 Haziran 1863).[236]

26 Kasım 1863 tarihli Tasvir-i Efkâr gazetesi, "La Nation" gazetesine dayandırdığı haberinde Mısır hükümeti ile Süveyş Kumpanyası arasındaki anlaşmazlığın en önemli maddesi olarak angaryayı gösteriyordu. Mahalli hükümet bundan böyle 20.000 adamı kumpanya emrine vermek istemiyor, Nubar Paşa ise amele sayısının 6.000 kişiye indirilmesini istiyordu. Bu amele kanal bitinceye kadar çalışıp hiç değiştirilmeyeceğinden ve kumpanyanın 10-15.000 amele bulması gerekeceğinden bunu kabul etmesi mümkün değildir şeklinde gazetede açıklamalar

235 Joseph A. Obieta, *The International Status of The Suez Canal*, Martinus Nijhoff, Hague, 1970, s. 6.

236 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

yer alıyordu.[237] Angarya tartışması giderek büyüyünce Temmuz 1864'te İngiliz hükümetinin baskısı ile kumpanya, zorla işçi çalıştırmayı tamamen bırakmak zorunda kaldı.[238]

1864'te III Napoleon Süveyş Kanalı sorununa el attı. Osmanlı Devleti'nin Bulwer'in etkisi ile gündeme taşıdığı sorunlara III. Napoleon tarafından bir çözüm getirildi. Mısır işçilerle ilgili kayıplar için 38 milyon Fr., Tatlısu Kanalı sorunundaki zararlar için 16 milyon Fr. ve kumpanyanın elinden çıkan arazi kayıpları için de 30 milyon Fr. ödemeyi kabul etti.[239] Toplamda ise Mısır'ın kumpanyaya 84.000.000 Fr. veya 3.360.000 £ tazminat ödemesi ile sorun halledildi.[240] Ayrıntılara bakıldığında ise Temmuz 1864 yılında Kumpanya ile Mısır Hükümetinin durumu üzerine mahkemenin verdiği karara göre Hidiv, Mısır'a bırakılacak aletler, arazi ve sulama için daha önce vermiş olduğu imtiyazlar ve aynı zamanda da fellahların bulunma taahhüdünden vazgeçmesi karşılığında 1.500.000 £ tazminatı Süveyş Kanalı Şirketi'ne verecekti. Tatlısu Kanalı'nın çalışmalarının aksaması nedeniyle uğranılan zarardan ötürü ise 400.000 £ ve kumpanyanın bırakacağı araç gereç ve harcamalar için de 240.000 £ ödeme yapmak durumunda kalmıştı. Kumpanya kendisine verilecek olan tarım arazilerinden vazgeçtiği için de Hidiv'e bırakılacak bedel karşılığında ödenecek miktar ise 1.200.000 £'tu.[241] III. Napoleon bu düzenlemeleri 1854 ve 1856 ruhsatnamelerinde uğranılan zarara karşı hazırlamıştı. Toplamda Hidiv'in kumpanyaya ödemesi gereken zarar tutarı 3.360.000 £'tu.[242]

Süveyş Kanalı meselesinde III. Napoleon'un müdahalesi ile bir karar çıkınca Osmanlı Devleti yine İngiltere ile görüş

237 Necdet Hayta, a.g.e., s. 178.

238 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

239 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 97.

240 T.K. Lynch, *A Visit to The Suez Canal*, Day And Son Limited, London, 1866, s. 23.

241 Percy Fitzgerald, a.g.e., s. 4.

242 J.L. Stephens, *Notes of Travel in Egypt&Nubia*, An Account of The Suez Canal, Marcus Ward&Co., London, 1876, s. 248.

alışverişinde bulundu. Alınan karara göre Süveyş Kanalı için kumpanyaya 10.264 hektar ve Tatlısu Kanalı için 9.600 hektar arazi verilmesi kararlaştırılmıştı.[243]

Lord Palmerston Bulwer'e gönderdiği bir yazıda III. Napoleon'un girişimi ile Mısır hükümeti ve Lesseps arasındaki anlaşma konusunda açıklamalar yaptı. Buna göre para meselesinden İngiltere pek hoşnut kalmamıştı. Bunun dışında Padişahtan onay alınmadan yapıldığı için bu işte Osmanlı'nın sıkıntıya uğramasının doğru olmayacağını söyledi. Osmanlı Devleti'nin Londra'daki elçisi, Muzurus'un kendisi ile görüştüğünü, gelişmeler konusunda soru sorduğunu, bu işte Osmanlı Devleti'nin bölgeye bir heyet gönderip incelemeler yaptırmasını ve durum gerçekten belli bir noktaya geldikten sonra hayır demeyebileceğini söyledi.[244]

11 Ekim 1864'te Palmerston İstanbul'daki elçisine, Muzurus Bey'in kendisine tekrar geldiğini ve Fransa İmparatoru'nun müdahalesi ile ilgili durum karşısında Âli Paşa'nın görüş almak istediğini bildirdi. Palmerston, Muzurus Bey'e finansal meselenin önemli olduğunu, bunun dışında yabancı bir kumpanyaya bırakılacak arazi miktarının çok olmasının sorun olabileceğini düşündüğünü söyledi. Palmerston, Muzurus Bey aracılığı ile Âli Paşa'ya Mısır'a güvenilir bir adam göndermesini tavsiye etti. Bu gidecek kişi limanlar ve kasabaların son durumu ile ilgili tespitler yapacaktı. Palmerston ayrıca Âli Paşa'nın isterse böyle yapacağı istemezse de yapmayacağını, bunu kendisine bıraktığını söyledi.[245]

Fransa İmparatoru aracılığı ile hazırlanan esaslar padişaha sunuldu (13 Ekim 1864). Bu hükümlerin uygulanmasında sıkıntı yaşanmaması ve Mısır, Osmanlı Devleti için oldukça önemli olduğundan bir komisyon teşkili ve bu yolla alınan kararların

243 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
244 The National Archives Foreign Office, 78/1850.
245 The National Archives Foreign Office, 78/1850.

uygulanması kararlaştırıldı. Böylece iki taraf arasında (Mısır ile Kumpanya) sorun çıkma ihtimali olmayacaktı. Bu iş için konuya vakıf ve dirayetli biri düşünüldü ve Dar-ı Şuray-ı Askeri Reisi Osman Paşa uygun bulundu. Paşa'nın hemen gönderilmesi ve vardığında önce vali ile görüşüp önemli noktalarda iş birliği yapması istendi. Valinin gidişi için de İskenderiye'ye kadar hususi bir vapur hazırlanacaktı. Maiyetine Türkçe ve Fransızca iki kâtip verilecekti. Ayrıca birkaç zabit de yanında bulunacaktı.[246]

Osman Paşa'nın Mısır'a giderken yapacağı hazırlık ve ayrıntılar da 17 Ekim 1864'te netleşti. Mısır'a gidecek olan Dar-ı Şuray-ı Askeri Reisi Osman Paşa'nın orada yapacağı işlere dair bir talimat müsveddesi hazırlandı ve paşaya daha sonradan arttırılmak durumu da göz önünde tutularak 50 bin, maiyeti ile katiplere 25'er bin kuruş harcırah verilmesi kararlaştırıldı.[247]

Osman Paşa'ya Mısır'a gittiğinde yapacağı işlerle ilgili bir talimatname verildi. Genel olarak talimatnamede işin seyri ve sorunların çıkış kısımları gösterildikten sonra işin Fransa imparatoruna intikal ettiği yer alıyordu. Osmanlı Devleti'nin uygun bulmadığı kumpanyaya arazi terki, angarya usulü ve Tatlısu Kanalı meseleleri halledilmişti. Ancak Mısır, Osmanlı Devleti'nin mülkü olduğundan bir yabancı devlet imparatorunun sınır belirleme işine girmesi uygun görülmedi. Bunu Mısır, Osmanlı ve Kumpanya tarafından atanacak komiserler vasıtası ile yapmak istedi. Bu durum Paris sefaretine de yazıldı. Bunun üzerine durum Fransa tarafından da uygun bulundu. Ayrıca Tatlısu Kanalı'nın 6 yıl sonra Mısır idaresine geçmesi de kabul edildi. Bu durumda Paris'ten Fransa sefaretine gönderilen ve oradan Hariciye Nezareti'ne gelen Fransa'nın duruma ilişkin yaklaşımı üzerine, İstanbul'da bulunan Nubar Paşa ile bir taslak hazırlandı ve Mısır tarafına gönderildi. Devlet, bundan sonra artık bu düzenleme ve Fransa imparatorunun ilamı çerçevesinde bu işi başarı

246 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/55.
247 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/56.

ile bitirilmiş görüyordu. Bundan sonra yapılacak olan, düzenlemelerin kumpanyaya kabul ettirilmesiydi.

Osman Paşa'nın Mısır'a gelmesi ve buradaki faaliyetleri, İngiliz elçiliğince de yakından takip edildi. 1 Ocak 1865'te Kahire'den İngiliz Dışişleri'ne gönderilen yazıda Osman Paşa'nın padişahın yazısını da taşıyan bir mektupla geldiği bildirildi. Osman Paşa 2 yıl içinde kanalın gemi trafiğine açılabileceğini belirtti. Ancak birçok uzman bunun mümkün olamayacağını sebep olarak ise, maliyetin yüksek olduğunu ve mühendislere ödenen paranın yüksek olmasını gösteriyordu. Yine işçilerle ilgili maliyet de buna eklenmişti.[248] 4 Ocak 1865'te Âli Paşa, Osman Paşa'nın yapacağı olduğu ziyarette müzakere yetkisi olmadığını da söyledi. Ayrıca İngiltere'nin endişelerini gidermek için bu ziyaretin Fransız elçiliği ile beraber yapılmadığı da açıklandı.[249]

Osman Paşa'dan Mısır'a gittiğinde hemen vali ile görüşmesi istendi. Kanalın iki ucunda ve bazı mühim yerlerde fazladan arazi olduğu ve bu alanın Mısır'daki komiserle hemen ve acele gezilmesi gerektiği belirtildi. Gerçi Fransa İmparatorunun ilamı üzerinde değişiklik talep edilemeyeceğinden ve bu durum nazik olduğundan, konu ile ilgili bilgi toplanması isteniyordu. Değişiklik talep olunursa da bunun Osmanlı tarafının hazırladığı metin üzerinden yapılması için uğraşılacaktı. Ancak durumla ilgili böyle arazilerin fazla olup olmadığı ile ilgili olarak devlet, İstanbul'a yazı gönderilmesi düşüncesindeydi. Böyle bir durum ortaya çıkarsa da kumpanya komisyonuna nazikâne bildirilecekti. Eğer ki bu şekilde fazla arazi kumpanyanın elinde ise ilam üzerine kumpanya da burada belli miktarda iş yapabileceğinden bu arazinin boş kalmasına neden olacaktı. Bunun boş kalması kumpanyanın da yararına olmadığından bu durumda kumpanyanın ikna edilmesi için uğraşılacak; ancak bu iş dikkatlice yapılacaktı. Kumpanya değişiklik isterse de, ilamı

248 The National Archives Foreign Office, 78/1895

249 The National Archives Foreign Office, 78/1895.

bozan diğer taraf olduğundan bu konuda sıkıntılı olunan noktalarda Osmanlı ve Mısır tarafı da istekte bulunabilecekti. Aynı zamanda paşanın durumla ilgili İstanbul'u da sürekli bilgilendirmesi isteniyordu.

Bir de paşanın Mısır'a gidişinde İngiliz elçisinin de kendisini karşılamaya geleceği tahmin ediliyordu. Böyle olduğunda Osmanlı tarafı Fransa'nın isteği ile arazi vermiş gibi görünmemek için Osman Paşa'dan: "*Devlet kumpanya ve çevresindeki arazileri gezip durumu tetkik edip İstanbul'a göndermekle beni görevlendirdi. Komisyondan evvel durumu bizzat tetkik edeceğim onun için bir an evvel gitmek arzusundayım*" diye ve "*Durumla ilgili İstanbul'daki elçinizin malumu olmak gerektir*" biçiminde cevap vermesini istedi. "*Bunu da mahremane dile getiriyorum*" diyerek konuşmayı uzatmaması uygun görülüyordu. Böylece bu iş savuşturulmuş olacaktı.[250]

Osmanlı Devleti, Fransa'da Süveyş Kanalı üzerine Lesseps'in yürüttüğü çalışmaları da takip ediyordu. Lesseps'in Fransız üst makamları ile yaptığı çalışma Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmişti. Fransa Dışişleri Bakanı Dreon ile Lesseps arasında bazı görüşmelerin yapıldığı ve Süveyş Kanalı konusunun görüşüldüğü biliniyordu (28 Mayıs 1865). Yapılan görüşmede fazla arazi verilmesi konusu, kumpanyaya bırakılan arazide ne tür faaliyetlerin olacağı ve kumpanyanın tasarruf sahası ele alınmıştı. İmparator bu işte kumpanyaya ticaret yapması için herhangi bir arazi verilmesinden yana olmadı. Arazi meselesinde Osmanlı Devleti, Mısır ve Kumpanya tarafından bir komisyon kurularak tahkikat yaptırılması üzerinde durdu. Osmanlı Devleti bu iş için Osman Paşa'yı görevlendirmişti. Osman Paşa da kumpanyaya gerekli olandan 5 kat fazla arazi verildiğini tespit etti. Ayrıca Lesseps, Osmanlı Devleti'ne bir iskele yapılması için istimlâk talebinde bulundu, Bâbıâli ise Lesseps'in böyle bir hakkı olmadığını belirtti. Durumun Mısır için de uygun

250 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/56.

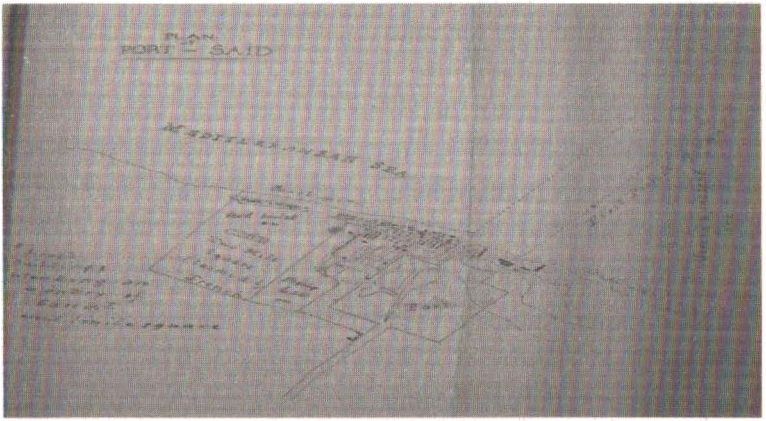
olmayacağı, herhangi bir asayişsizlik durumunda Mısır'ın müdahale etmesi gerekirse kanal çevresine yerleşen göçmenlerin Fransa'ya şikâyette bulunacağı endişesi söylendi. Böyle olunca da ne Osmanlı Devleti ne de Mısır bir müdahalede bulunabilecekti. Bu isteğin arazi istimlâk etmek için yapılmış bir hamle olduğu, Osmanlı Devleti tarafından düşünülüyordu. Kumpanyanın yapımı ve korunması için 10.264 hektar arazi gerektiği daha önce Osmanlı Devleti'ne söylenmişken, Osman Paşa'nın incelemelerinden sonra lazım gelen arazi miktarı yalnız 1.784 hektar olduğu ve daha önceki kararın 5 kat fazla gösterildiği anlaşıldı. Burada ilginç bir ibarede şuydu: muhacirin (Fransa'dan getirilecek kimseler) için Lesseps tarafından arazi istimlakı Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğüne, İngilizlerin Mısır'daki ticaretine ve buradan yapmakta olduğu geliş gidişlere zararı dokunacak bir girişim olarak kabul edilmişti.[251] Osmanlı Devleti görüşüne destek bulmak için İngiltere'nin Mısır'daki çıkarlarını da hatırlatıyordu.

İngiltere kanal konusuna etki edebilecek kimselerle ilgili araştırmalar da yaptı. İngiltere'nin İskenderiye'deki elçisi, Said Paşa zamanında İsmail Paşa'nın karşıt bir görüşü olduğunu bildirmişti. İsmail Paşa'nın kardeşi Mustafa'nın ise kabiliyetli olduğu söyleniyordu. Valinin küçük kardeşi olan Halim'in ise siyasete çok girmediği, dürüst ve daha çok para kazanmakla meşgul olduğu rapor edilmişti. Ayrıca ülkesinin tarımla geliştirilmeye çalışılmasında da çok fazla yarar görmüyordu. Valinin yanında birçok adam olduğu, ancak bunlar içinde en yetenekli ve iş bilir olanın Nubar Paşa olduğu bildiriliyordu. Elçi Süveyş Kanalı'nı tek başına değil, Tatlısu Kanalı ve etrafındaki arazi ile birlikte görmek gerektiğini söylüyordu. Kanalların yapımı ile buralara yerleştirilecek insanların da durumu hatırlatıldı. Şimdiden 3 kasabaya Fransızlar yoğun olarak yerleşmeye başlamışlardı. Ayrıca padişahın Müslümanlar üzerinde etkin

251 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 242/26.

olduğu, giderek yabancıların Mısır'da artması ile sıkıntıların artabileceği ve Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki otoritesinin sarsılabileceği endişesi Londra'ya bildirildi.[252]

Mart 1865'te Lesseps'in kanal için istediği arazi miktarı 80.000 hektardı. Ancak 10.264 hektarın zaten kumpanyanın elinde olduğu aslında bunun da fazla olduğu ve Osman Paşa'nın raporuna göre kumpanyaya 1.784 hektarın dahi yeterli olabileceği bildirilmişti. Lesseps'in bu kadar çok arazi istemesinde Mısır'da bir yabancı kolonizasyon kurmak istediği düşüncesinin olduğu tahmin ediliyordu (Bkz. Şekil 1.1). Bu endişe nedeniyle Lesseps'e şüphe ile yaklaşıldı. Yine İngiltere'nin Mısır'daki Osmanlı hukukunun kaybolmasını ve sarsılmasını istemediği, diğer Osmanlı topraklarında olduğu gibi burada da padişahın haklarının korunması gerektiği ve İngiltere'nin bu hususa dikkat ettiği vurgulanıyordu.[253] 5 Nisan 1865'te Palmerston, Muzurus Bey'in kendisine gelerek Âli Paşa'nın kumpanyaya bırakılacak arazinin çokluğu konusunda endişe duyduğunu bildirdiğini söylüyordu.[254]



Şekil 1.1 Port Said Planı ve Buraya Yerleşmesi Muhtemel Fransızların İstediği Alan (Nisan 1865)[255]

252 The National Archives Foreign Office, 78/1795.
253 The National Archives Foreign Office, 78/1895.
254 The National Archives Foreign Office, 78/1896.
255 The National Archives Foreign Office, 78/1896.

4 Mart 1865'te İngiliz hükümeti, kanalın durumu ile ilgili son gelişmelere rıza gösterdiğini bildirdi.[256] Bundan sonra işler biraz daha hızlı ilerlemeye başladı. Aynı zamanda Lesseps de büyük oranda rahatladı. Sürekli üzerinde hissettiği baskıyı biraz hafifletme imkânı buldu.

Bâbıâli, şimdiye kadar yapılan işleri görmek ve mevcut sorunları çözmek üzere bölgeye bir heyet gönderdi. Süveyş Cetveli Komisyonu'na memur olan Server Efendi'nin yanına Türkçe ve Fransızca bilen, Tahrirat-ı Hariciye Odası öğrencilerinden iki kişi verildi. Kendilerine bu işte bulunacakları süre için üçer bin kuruş maaş ve yedi bin beş yüzer kuruş harcırah verileceği belirtiliyordu. Yine maiyet içinde olması düşünülen mühendislik için, Bab-ı Seraskeriye'den Erkan-ı Harb Kaimakamı Ömer Bey'e, bu işte belli bir miktar para verilerek görevlendirilmeleri kararlaştırıldı.[257] Server Efendi'nin bu gidişi gazetelerde de yer aldı. Tasvir-i Efkâr'da, Şehir Emaneti Server Efendi'nin özel bir görevle Mısır'a gittiği ve yerine Rauf Beyefendi'nin vekil tayin edildiği haberi yer alıyordu (25 Aralık 1868).[258] Daha sonra çıkan başka bir haberde ise, özel görevle Mısır'a gittiği yazılan Şehir Emini Server Efendi'nin bu görevinin, konsoloshane mahkemeleri maddesi için oluşturulacak komisyonu yönetmek ve Süveyş Kanalı Komisyonu'nda bulunmak olduğu ifade ediliyordu (5 Ocak 1869).[259]

26 Ocak 1866'da Server Efendi'nin Türk komisyon üyesi olarak atandığı, Kahire'ye ulaştığı ve diğer komisyon üyeleriyle (Fransa, Mısır Hükümeti ve Kanal Kumpanyası) buluştuğu haber verildi. İstanbul'dan ayrılmadan önce Lord Lyons'ın konuyla ilgili bilgi verdiği ve kanal durumu hakkında açıklamalar yaptığı bildiriliyordu. Bâbıâli tarafından Server Efendi'ye giderken:

256 The National Archives Foreign Office, 78/1897.
257 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/60.
258 Necdet Hayta, a.g.e., s. 182.
259 Necdet Hayta, a.g.e., s. 182.

"Bir kanal vardır, bir koloni değil. Kanal yerel hükümet tarafından korunmalı ve tüm uluslara eşit olmalı" dendi.[260]

Server Efendi üzerine aldığı bu işi yerine getirdi. Sorunların devlete zarar vermeden, Mısır idaresinde aksaklıklara yol açmadan, Hatt-ı Hümayun'un da korunarak halledildiği ve bu konuda Server Efendi'nin çok başarılı olduğu ve fevkalade çalıştığı bildirildi. Sonuçta kontrato, devletin dikkat ettiği hususlar çerçevesinde başarı ile ortaya çıktı.[261] Bu sefer görüşmelerde işin uyarına gidilmiş ve iki tarafça da kolaylık gösterilmişti. Bu işte gösterdiği dirayet ve memuriyetinin icaplarını yerine getirmesinden dolayı Server Efendi her tarafça takdir edildi. Mısır valisinin Server Efendi'nin taltif edilmesine dair iki tahriratı ile kontrato sureti İstanbul'a gönderildi. Şimdiye kadar bu işte yapılanların devletin hukukuna dokunduğu; ancak bu sefer mülken, hukuken, haricen, dâhilen ve istikbalen asla zarar vermeyecek bir kontrato ortaya çıktığı bildiriliyordu. Bu konuda devletin kontratoyu tasdik etmesi ve gerekli görülen kimselere nişanlar verilmesi hususu Bâbıâli'ye soruldu ve bir gün sonra çıkan yazıda bu istek Bâbıâli tarafından kabul edildi.[262]

Hazırlanan maddeler, artık Fransa'nın da müdahalesi ile kanalın açılması öncesindeki son safhaya gelindiğini gösteriyordu. Artık yola giren işin önlenemeyeceğini gören Osmanlı Devleti, onayı verecekti. Said Paşa'nın 1854 ve 1856 tarihlerinde vermiş olduğu ruhsatnameleri tasdik edecekti. Said Paşa'nın yerine İsmail Paşa'nın geçmesi ve İsmail Paşa'nın da Osmanlı Devleti'ni gözeterek valilik yapması bunda etkili olan önemli bir hususdu. Bununla birlikte en önemli sorunlardan olan, kumpanyanın alacağı arazi meselesi yeni vali döneminde belli esaslara bağlanmıştı.

260 The National Archives Foreign Office, 78/2014.

261 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/61.

262 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/61.

Komiserlerin imza attıkları bu düzenleme onların 29 Ocak 1866'da Kahire'den hareketle kanal üzerinde İsmailiye'yi ve ertesi gün kuzeyindeki Elceser ve Kantara mıntıkasını gezmesi ve sırası ile Said Limanı, Serapa, Şalof, Süveyş ve Mers'da yaptıkları tahkikatlar sonucunda belirlendi. Kumpanyaya verilecek arazi Afrika kıtası tarafından 6.665 hektar ve Asya kıtası tarafından dahi 3.549 hektar ve toplamda 10.214 hektar tutuyordu (Bkz. EK 16).[263]

Hidiv ve Kumpanya arasındaki görüşmelerin başlaması da bundan sonra ortaya çıktı. Kanalın açılması öncesinde Osmanlı Devleti'nin tasdiki 22 Şubat 1866'da Kahire'de kararlaştırıldı ve 19 Mart 1866'da Abdülaziz tarafından onaylandı.[264] Böylece yasal zemin oluştu. 17 Kasım 1869'da açılışın geniş katılımlı ve gösterişli geçmiş olmasında padişahtan alınan onayın da büyük bir etkisi oldu.[265] Bu suretle Süveyş Kumpanyası fiilen tanındı, haklarının hududu ve çalışma ameliyesinin icra şartları hakkında mecburi bir statüye tabi tutuldu. 1854'te Said Paşa tarafından verilen imtiyaz, birçok değişikliklere uğratıldıktan ve ancak 12 yıl geçtikten sonra tasdik edilebildi.[266] Osmanlı Devleti'nin onayından sonra Lesseps açılış için birçok hazırlık yaptı, Port Said gibi birçok yerde önceden düzenlemelere gitti.[267]

Süveyş Kanalı'nın açılması bölgedeki dengeleri değiştirdi. Kanalın yapılmasına kadar İngiltere'nin ilgisi daha çok Anadolu ve İstanbul üzerinde iken açılıştan sonra İngiltere'nin ilgisi Mısır'a kaydı ve burası dışındaki yerler ikinci derecede önemli olmaya başladı. Örneğin Şam'daki konsüllük vice konsül derecesine düşürüldü.[268] Buna karşın Mısır'a daha etkili diplomatların gönderilmesine dikkat edildi.

263 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/61.
264 İsmail Hami Danişmend, a.g.e., s. 231.
265 Joseph A. Obieta, a.g.e., s. 6.
266 Faruk N. Berkol, a.g.e., s. 7.
267 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000232.
268 Saralı Searight, a.g.e., s. 114.

Mısır Hidivliği ve Kanal Çalışmaları

Osmanlı Devleti'nin zayıflaması ile Mısır XIX. yüzyıla doğru ayrı bir devlet görüntüsü kazandı. Bu görüntünün ortaya çıkmasında en önemli etken ise Mehmed Ali Paşa'ydı. Mehmed Ali Paşa, Mısır için bir dönüm noktası oldu. Mısır'a ilk geldiği andan itibaren (1801) hızlı bir şekilde yükseldi. Bir süre sonra Mısır'daki en önemli isim oldu ve şartların da kendisine sunduğu imkânlardan en iyi şekilde yararlandı. Bu hızlı yükselişi kendisini Osmanlı Devleti ile karşı karşıya getirse de sonuçta bu mücadeleden kendisi ve ailesinin Mısır'daki geleceğini teminat altına alarak çıktı. Bu yükseliş sadece askeri alandaki başarılarla ilgili değildi. Teknik anlamda da Fransa ile yakın ilişkiler kurarak bu gelişmeyi sağladı.[269] Böylece Mısır Mehmed Ali Paşa zamanında parlak bir dönem yaşadı.

Mehmed Ali Paşa Mısır'da güçlü bir otorite kurmuş ve Osmanlı Devleti'nden kendisi ve ailesi için bazı haklar elde etmişti. Osmanlı Devleti ile arasındaki sürtüşmeye rağmen Mehmed Ali Paşa'nın ailesi ve çevresi Türklerden oluşuyordu. Bu yüzden Mısır'da Osmanlı izleri devam ediyordu.[270] Osmanlı Devleti ile mücadele safhasını bitiren Mısır bir süre sonra bölgesinde ağırlığını hissettirmeye başladı. Mısır en çok güneydeki Sudan bölgesi üzerinde durdu. Mısır'ın Kızıldeniz civarında Sudan'a doğru genişlemesi, kaçınılmaz olarak, bölgede bulunan iki önemli liman olan Suakin (Sevakin) ve Massava limanlarının geleceğinin ne olacağı sorununu ortaya çıkardı. Buralar zayıf bir biçimde Hicaz'a bağlıydı. Mehmed Ali Paşa bunların geleceği meselesini ortaya attı ve Sudan hazinesine para ödemeleri gerektiğini belirtti. 1846'da İstanbul bunların yenilenebilir yıllık bir kira vermelerini gündeme getirdi. 1849'da İngiliz

269 George Katavi-Reyniye Katavi Bey, *Muhammed Ali ve Avrupa*, Ter. Doktor Ferid Yeluz, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire, 2008, s. 21.

270 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 71.

baskısı ile bu kira kaldırıldı. Devam eden 50 yıl boyunca buralar Mısır Sudanı'na bağlı kaldı.[271]

Mehmed Ali Paşa döneminde Mısır'da Avrupalı güçler vardı ama aşırı derecede etkin değillerdi. Ancak sonraki valiler döneminde Mısır'da Avrupalı güçler, kendileri adına haklar elde etme gerekçesiyle sahip oldukları mevkiyi genişlettiler. Bu kimi zaman tehditle kimi zamanda *ganbot diplomasisi* ile oldu.[272] Böylece Mısır'da Avrupalı güçler bir otorite olmaya doğru adım adım ilerlediler.

Mehmed Ali Paşa'dan sonra başa geçen Abbas Paşa zamanında (1849-1854) Mısır'da modernleşmeye karşı bir reaksiyon oluştu. Abbas Paşa zayıf karakterde ve ürkekti. Sürekli endişe duyduğundan merkezin biraz uzağında Arnavut askerleri ile çevrili sarayında otururdu. Yabancılardan nefret eder ve onlardan korkardı. Yeni fikirleri ve yabancılarla görüşmeyi de pek sevmezdi.[273] Onun döneminde ordu kısıtlandı. Açılmış olan okullar kapatıldı. Yabancı danışmaların işlerine son verildi.[274] Abbas Paşa, Mehmed Ali Paşa'ya göre Fransızlara karşıydı. Gelenekçiydi ve özellikle Fransız danışmanlara karşı soğuktu.[275] Vali olduktan sonra Fransız danışmanları çevresinden uzaklaştırdı. Buna karşın İngilizlere yakın durdu. Abbas Paşa *Anglofil* olarak adlandırılabilecekken daha sonra gelen Said Paşa ise *Frankofil* sayılabilirdi.[276]

Abbas Paşa kanalın açılmasına da taraftar değildi. Paşa İngiltere ile yakın bir siyaset izliyordu. Osmanlı Devleti ile arası

271 Hassan Ahmed İbrahim, The Egyptian Empire 1805-1885, *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 210.

272 Robert F. Hunter, *Egypt Under The Khedives 1805-1879*, University of Press, Pittsburg, 1984, s. 37.

273 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 71.

274 M.E.Yapp, *The Making of The Modern Near East (1792-1923)*, Longman, 1987, s. 155.

275 P.M. Holt, a.g.e., s. 194.

276 Peter Mansfield, a.g.e., s. 86.

da kötü değildi.[277] Bir ara Mustafa Reşid Paşa ile araları açıldı. Ancak Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile müttefik olması ve Reşid Paşa'nın da İngiltere'ye yakın olması gibi nedenlerle bu ayrılık uzun sürmedi.

Abbas Paşa ve Said Paşa dönemleri, Mısır'da Arapların giderek etkin olmaya başladığı ve Türk-Kafkas askeri-yönetici kitlesinin güç kaybetmeye başladığı dönem oldu. Bu dönemde ekonomide belli değişiklikler görüldü. Abbas Paşa Mısır'ın geleceği için Araplara önem verilmesi gerektiğini düşünüyordu. Arapların durumlarını düzeltmeye çalıştı ve maiyetinde olan Arapların sayısını arttırdı. Asker alma işlerinde iyileştirmeler yaptı. Abbas Paşa'dan sonra yerine geçen Mehmed Said Paşa savaş nedeniyle asker sayısını arttırdı. Said Paşa, Avrupa kültür ve metotlarına karşı son derece ilgiliydi. Birçok yenilik için adım attı ve bunlar için Avrupa'dan büyük miktarlarda borç aldı. 1862'de aynı düşünce doğrultusunda yüklü borçlanma yaptı. Tüm bunlar Mısır'ın bir süre sonra borç batağına düşüp iflas etmesine neden oldu. Said Paşa ekonomi işlerinden çok fazla anlamıyordu ve çeyrek yüzyıl sonra da Mısır iflas edecekti.[278]

Mısır, az da olsa Abbas Paşa zamanında belli bir gelişme yaşadı. Paşa, demiryolu ve imar çalışmaları gibi bazı alanlarda hamleler yaptı. Aslında Abbas Paşa çok da yenilik taraftarı değildi; ancak değişen şartlar onu zorlamaya başlamıştı. Bunlardan biri de Posta teşkilatının kurulmasıydı. Paşa, bu konu ile ilgili durumu Osmanlı Devleti'ne bildirdi. Posta işi sadece Mısır'la ilgili değil; Cidde ve Hicaz taraflarını da ilgilendiren bir konu olarak ortaya çıktı.[279] Osmanlı Devleti bu işi, Kızıldeniz, Hicaz ve Mısır üzerindeki otoritesini kuvvetlendirmek için isterken; Mısır kendi kalkınması için istiyordu. İngiltere, Hindistan

277 Ahmed Abdürrahim Mustafa, *Alakat-ı Mısr-ı Türkiye (1863-1879)*, Darü'l- Mearefa, 1967, s. 8

278 Andrew Mcgregor, *A Military History of Modern Egypt*, Praeger Security International, London, 2006, s. 133-134.

279 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DH: 198/11299.

ile olan ticaretini ve bağlantısını kuvvetlendirmek için isterken; Fransa'da bölgede daha etkin olmak için bu işe sıcak bakıp, öncülük ediyordu. Açıkçası Mısır üzerinde söz sahibi olan bütün muhatapların bu işten kendince çıkarları bulunmaktaydı.

Süveyş'ten Akdeniz'e bir kanal açılmasına dair 1851'de Osmanlı Devleti'ne Mısır'dan istekte bulunuldu. Aslında bu istek Mısır'ın kendi kararıyla olan bir durum olmaktan ziyade, yabancıların yönlendirmesiyle gelişti. Bu isteğe Osmanlı Devleti başlangıçta olumlu baktı ve hemen kestirip atmadı.[280] Ancak gelişmeler arttıkça bu işin sadece ticaretçe bir kanal açmanın ötesinde siyasetçe de bazı sorunlara sebep olacağı endişesi hâkim oldu. İngiltere'nin isteksiz olması ve Fransa'nın kanalı Mısır'da etkin olmak için yaptığı bir hamle olarak görmesinden dolayı, sonraları Osmanlı Devleti tutumunu değiştirdi.

Abbas Paşa 14 Temmuz 1854'te iki kölesi tarafından öldürüldü. İddialar iki kölesi tarafından yataktayken boğularak öldürüldüğüne dairdi. Fakat suikastın gerçek yüzü tam olarak hiçbir zaman belli olamadı.[281] Abbas Paşa'dan sonra Mısır hükümetinin başına Said Paşa geçti. Kısa süre sonra İngiliz elçi Henry Bulwer, Said Paşa'nın bazı tarafların (muhtemelen Fransa) teşvik ve tahriki ile istiklal kazanmak sevdasında olduğunu Bâbıâli'ye haber verdi. Bunun üzerine Mısır valisine nasihat yolunda tahrirat yazıldığı gibi Londra elçisi Muzurus Bey'e de gizli tahkikatta bulunması için talimat verildi.[282] Osmanlı Devleti, Mısır'da kendi otoritesinin zayıflaması endişesinden son derece rahatsız oldu. Sürecin tam olarak elde tutulabilmesi için de Mısır valilerinin eylemleri sürekli takip edildi.

Said Paşa, Mısır valisi olduğunda bir önceki vali Abbas Paşa'dan oldukça farklı bir siyaset takip etti. Başa geçtiğinde tarım alanında önemli ıslahatlar yaptı ve döneminde Mısır'daki

280 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/39.

281 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 133.

282 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 31.

fellahların durumu daha iyi bir konuma yükseldi.[283] Said Paşa toprak sahiplerine topraklarını istedikleri gibi işleyebilmelerinin ve istedikleri ürünü ekebilmelerinin önünü açtı. Bunu 1858'de çıkarttığı Toprak Kanunu ile yaptı.[284] Bunu diğer gelişmeler takip etti. İlk 9 yılda Süveyş Kanalı ve para politikaları çok da tehlikede gözükmüyordu. 1855'te Mısır Bankası kuruldu.[285] Çalışmaları sadece tarım ve ekonomi alanında değil; askeri alanda da devam etti. Yeni düzenlemelere göre Mısırlı görevlilerin daha üst makamlara gelmelerinin önü açıldı.[286] Babası Mehmed Ali Paşa zamanında birçok kişinin uzun süre yapmak zorunda kaldığı askerlik sürelerini 1 yıl ile sınırladı. Aynı zamanda Said Paşa Mısır'daki önemli bazı işler için geçerli olmak üzere maaş vermeyi de ilk kez başlattı. Bu adımlar daha sonraki çalışmalar için örnek teşkil etti.[287]

Said Paşa'nın Mısır valisi olması ile artık Mısır kapılarını sonuna kadar dışarıya açtı. Said Paşa, Mehmed Ali Paşa gibi olmak istiyordu. Abbas Paşa yeni gelişmelere açık değildi. Ancak Said Paşa oldukça iştahlıydı. Biraz yemek yedikten sonra veya bir ihsan verdikten sonra çok mutlu olurdu. İştahının yeni bir ihsan, yeni bir eğlence ve bir tabak makarna konusunda sınırları yoktu. Aslında Said Paşa oldukça iyi biriydi, ama nerde durması gerektiğini pek bilmiyordu.[288]

Said Paşa Lesseps'e 1854'te kanalla ilgili ilk imtiyazı vermeden önce bölgede keşif yapılmasını istedi. Bu keşifleri Lesseps, Linant ve Mougel Beyler yaptı.[289] Linant Bey'in Said Paşa ile arası oldukça iyiydi. Zaman zaman Said Paşa adına gösteriler

283 Abdurrahman Rifai, a.g.e., s. 25

284 P.J. Vatikiotis, *The History of Egypt From Muhammed Ali to Sadat*, Weidenfeld and Nicolson, Second Edition, London, 1980, s. 72.

285 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 73.

286 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 29.

287 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 72.

288 Zachary Karabell, *Parting The Desert*, John Kinross, London, 2003, s. 65.

289 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.

tertip ederdi.[290] Yapılan incelemelerden sonra Said Paşa, 30 Kasım 1854'te Lesseps'e Süveyş Kanalı'nı kazması için bir şirket kurmak üzere ruhsat verdi.[291] Said Paşa Süveyş Kanalı için izni Lesseps'e vermesi dışında, kanalın etrafındaki önemli miktarda arazinin işlenmesi ve madenlerin kullanımını da kanal kumpanyasına verdi. Bunun yanında inşa süresince lazım olan iş gücünün % 80'ini temin etmeyi de taahhüd etti.[292] Lesseps uzun koşuşturma ve çabalardan sonra validen onay almayı başarmıştı. Bu onayda bir takım ayrıcalıklar vardı. Kumpanyanın imtiyaz süresi 99 yıl olacaktı. Tüm harcamalar kumpanya tarafından gerçekleştirilecekti. Gelirin %15'lik kısmı Mısır hükümetinin; %75'lik kısmı hissedarların arasında paylaştırılacak ve %10'luk kısım da kumpanyanın kurucuları için ayrılacaktı. Kumpanya tarım yapmak amacıyla bir miktar araziyi alabilecek, 10 yıl boyunca vergiden muaf olacak ve 10 yıl sonrasında 89 yıllığına bu arazilerden gelirinin 10'da 1'ini hükümete vergi olarak verecekti. Önemli bir konu ise kanal işinde çalıştırılacak işçiler meselesiydi. Vali kendine ait olan arazilerde fellahları istediği gibi çalıştırabilmekteydi. Bu şekilde valiye bağlı arazilerde 100.000 fellah her ay çalışmak durumunda kalırdı. Fellahlar valinin verdiği her emri yerine getirmek durumundaydılar. Bu alışkanlık sayesinde fellahların kanal işine kaydırılmaları mümkün olabilecekti. Bunun yanında çalışan işçiler için para ödenmesi, yiyecek sağlanması ve hastalandıklarında hastanelerde bakılması da sağlanacaktı.[293] Fakat Lesseps'in bu ruhsattan yararlanabilmesi için, imtiyazını Bâbıâli'ye kabul ettirmesi gerekiyordu. Ayrıca İngiltere'nin göstereceği tepkinin ortadan kaldırılması da şarttı. Osmanlı Devleti bu arada Rusya ile savaşmakta ve İngiltere de Osmanlı Devleti'ni desteklemekteydi. Bu nedenle İngil-

290 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000364.

291 Bernard Lugan, *Historie de l'Egypte des Origines a Nos Jours*, Rocher, Paris, 2002, s. 209.

292 Tom Little, a.g.e., s. 38.

293 J.L. Stephens, a.g.e., s. 246-247.

tere'nin kabul etmeyeceği bir durumu Osmanlı Devleti'nin kabul etmesi çok zordu.[294] Lord Palmerston, İstanbul'daki İngiliz elçi Lord Stratford de Redcliffe'e Süveyş Kanalı için Osmanlı Devleti'nin bir ferman veya onay vermemesi için tüm gücünü İstanbul'da kullanması talimatını veriyordu.[295]

Lesseps keşiflerinden sonra İstanbul'a onay almak için gitti, ancak İngilizlerin karşı duruşu nedeniyle başarılı olamadı. Bu sırada Fransızlar tarafsız bir görüntü sergilemekteydi. Bunun üzerine Lesseps Londra'ya gitti. İngiltere'de ticari çevrelerde önemli görüşmeler yapsa da İngiliz hükümetinin görüşlerini değiştiremedi.[296] Lesseps, İngiltere'nin Süveyş Kanalı itirazını giderebilmek için 3 Aralık 1854'te Mr. Gobden'e bir mektup dahi yazdı. Bu mektubunda İngiltere'nin Doğu'da çok büyük bir ticari varlığı olduğunu ve mesafenin kısalmasıyla bundan yararlanabileceğini bildirdi.[297] Ayrıca Parlamentoya, Chambers of Commerce'e ve British Public'e açık bir mektup yazdı. Lesseps, *East India Company* ve *P. & O. Steam Navigation Company*'nin desteğini kazandı. İngiltere'ye yaptığı ikinci ziyarette 42 günde 22 toplantı yaptı. Liverpool, Newcastle, Hull, Belfast, Edinburg ve Dublin'de destek buldu. Ancak tüm bunlar Palmerston'un fikrini değiştirmeye yetmedi.[298] İngiltere'nin desteğini kazanamayıp, Osmanlı Devleti'nden de onay alamayınca her şey kötüye gitmeye başladı. Lesseps bunun üzerine III. Napoleon'a yöneldi (Bkz. EK 17). Yaptıkları bir görüşmede III. Napoleon kendisini şu sözlerle destekledi: "*Bu iş olacak. Güçlü ol. Tüm dünya seni destekleyecek*".[299]

294 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 90.

295 Col. Sir Howard Vincent, *The Suez Canal its Origin, Constitution, and Administration*, Soulden & Co., London, 1905, s. 9.

296 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.

297 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 9.

298 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 9.

299 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 10.

Said Paşa İstanbul'a gönderdiği açıklamalarında kanal işinin ticaretçe önemli olduğunu ve bu konuda İngiltere'nin bölgede bulunan konsoloslarının konuya engel çıkarmayıp yakın durduklarını bildirdi. İngiltere'nin endişesinin kanalın Hint yoluna dokunmasından kaynaklandığını, durumun bu yönde bir sıkıntıya neden olmayıp ticaretçe ele alınması gerektiğini söyledi. Said Paşa, İstanbul'un görüşünü almaya ve muvafakatini sağlamaya çalıştı. Kanal işi konusunda Bâbıâli'nin düşüncesini de Mısır'a bildirilmesini nazikâne bir şekilde istedi (12 Nisan 1855).[300]

Mısır valisinin İstanbul'a gönderdiği metni İngilizler de 12 Mayıs 1855'te İngiliz Dışişleri'ne aktardı. Bu yazıda vali demiryolu yapımının sıkıntılarını ve olumsuz yönlerini göstererek kanalın yapılmasındaki faydayı ifade ediyordu. Vali, Süveyş Limanı'na gelen pek çok kimsenin sıkıntılı bir deve yolculuğu yapmak mecburiyetinde kalmasına da dikkati çekmişti. Aynı zamanda yolcuların ve gemilerin mallarını tekrar indirip bindirme yapmadan, kendi gemileri ile kolaylıkla gidip gelebileceği üzerinde duruyordu. Vali, İstanbul'daki İngiliz elçisinin kendisi ile kanalın yapılmasındaki endişeleri konuşmak üzere Mısır'daki temsilciyi devreye soktuğunu yazmıştı. Emrinde çalışan birçok mühendis olduğunu, bunların epeydir Mısır'da bulunduğunu ve Mısır'ı etraflıca incelediklerini bildirerek konu ile ilgili bu mühendislerin inceleme yaptığını söyledi. Bu incelemelerde şüphelerin yersiz olduğu; ayrıca kanal kumpanyasının tarafsız olup hiçbir hükümet ve milleti ön planda tutmayacağı vurgulandı. Bu faydalı işin yapılması konusunda şüpheye yer olmadığı ve bu konuda padişahın onay vermesi için valinin ricada bulunduğu bildiriliyordu.[301]

İngiltere, Süveyş Kanalı'nın açılmasına şiddetle karşı çıkmaya devam etti. Kendisi denizlerde üstündü. Bu üstünlüğünü

300 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.SFR. (3): 21/13.

301 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

gölgeleyecek başka güçlerin kendi alanına girmesinden hoşnut değildi. Ayrıca daha önce I. Napoleon Mısır'a, İngiltere'nin Hindistan ile olan bağlantısını kesmek üzere gitmişti. Şimdi bir başka Fransız başka bir proje ile Mısır'da bulunuyordu. İngilizlere göre mevcut *Cape Route* yolu zaten yeterliydi. Bunda bir engel yoktu ki yeni bir projeye ihtiyaç duyuluyordu. Aynı zamanda, Fransızların Osmanlı İmparatorluğu'nu kendi uyduları haline getirmek istediğini düşünüyor ve bundan rahatsız oluyordu. Lesseps İngiltere'nin korkularını anlıyordu. Ancak yapılacak kanaldan en çok İngilizlerin yararlanacağını tahmin ettiği için bu işe karşı çıkmayı bırakacaklarını ümit ediyordu. Lesseps, Akdeniz'i bir Fransız gölü haline getirmek, Mısır'ı Fransa'nın kontrolüne sokmak veya Akdeniz'de bir Fransız İmparatorluğu kurmak gibi bir fikri olmadığını sürekli yineledi. O sadece bir kanal inşa etmek istiyordu. Lesseps bu defa İstanbul'da bir kampanya başlattı. İstanbul'da İngiliz elçi Lord Stratford de Redcliffe, oldukça etkin bir isimdi. Padişah ve birçok isim üzerinde belirgin bir gücü vardı. Osmanlı Devleti aynı zamanda bu dönemde Avrupa'nın hasta adamı olarak adlandırılıyordu. Avrupa'nın büyük güçleri Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı yaşamasını istiyordu. Lesseps İstanbul'a geldiğinde (1855) İngiliz elçiyi ikna etmek için elinden gelen her şeyi yaptı. Lesseps İstanbul'daki İngiliz elçisini hem padişahı hem de Palmerston'u etkilemede kullanmak istiyordu ama bu olmadı. Lesseps daha sonra yanında birçok dokümanla birlikte İngiltere'ye gitti.[302]

Lesseps tüm gayretine rağmen İngiltere'nin desteğini sağlayamayınca yeni bir hamle olarak tarafsız bir bilim komisyonu topladı. 1855 yazında Süveyş Kanalı konusunda İngiltere'deki siyasetçilerin desteğini sağlamak için haritalarla ve planlarla oluşturduğu raporu açıkladı. Topladığı bilim komisyonundakiler şöyleydi: *Rendel ve M'Clean, İngiltere'den; Mr de Negrelli,*

302 Carol Zeman Rothkopf, *The Opening of The Suez Canal*, A World Focus Book, New York, 1973, s. 38.

Avusturya'dan; Mr. Paleocapa, Sardinya'dan; Mr. Conrad, Hollanda'dan; Mr. Lentze, Prusya'dan; Mr. Renaud, ve Mr. Lieussou, Fransa'dan ve Mr. Montesinos, East India Company'den ve Rear-Admiral de Genouilly ve Captain Jaures, Fransız donanmasından.[303] Lesseps, Avrupa'daki girişimlerden sonra 1855'te İskenderiye'ye geldi. Bu defa yanında birçok harita ve Süveyş Kanalı'nı yapma kararlığı vardı.[304]

1854'teki ruhsattan sonra Lesseps, Said Paşa'dan 5 Ocak 1856'da ikinci bir ruhsat daha aldı. Uluslararası Bilim Komisyonu'nun Said Paşa'ya sunduğu kapsamlı rapor ikinci ruhsatın verilmesinde etkili oldu. Bu ruhsat Koenig Bey tarafından Said Paşa adına imzalandı[305] ve 1854'tekine göre daha ayrıntılıydı. Ruhsat ile kanalın kazılması, etrafındaki arazinin istimlakı ve kullanımı gibi esaslar belirlendi.[306] Yine 20 Temmuz 1856'da Said Paşa, kumpanya ile kanalın kazılması için işçi tedariki konusunda bir sözleşme imzaladı. Paşa bu sözleşme ile işçilerin tedarikini yüklenmiş oldu. Buna göre yetişkin işçilere günlük 2.5-3 piastres ödeme yapılacaktı. Bu yaklaşık 1 Fr.'a karşılık geliyordu.[307] 20 yaşın altında olanlara da günlük 1 piastres verilecekti. Bunların içme suyu ve barınmaları gibi diğer ihtiyaçları da giderilecekti. İşçiler Linant Bey ve Mougel Beylerin denetimi altında olacaktı.[308]

26 Kasım 1856'da Kahire'deki İngiliz elçi F. Bruce, Süveyş Kanalı'nın yapılması ve valinin ikna edilmesi için bu işe taraftar olanların her türlü gayreti gösterdiklerini belirtiyordu. İlk olarak Tatlısu Kanalı'nın yapılması için uğraşılmaktaydı. Hollandalı mühendis olan Conrad bu grubun başındaydı. Bu kişi

303 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 21.

304 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000228.

305 J.E. Nourse, *The Martime Canal of Suez*, J.E. Nourse, Philp&Solomons, Washington, 1869, s. 18.

306 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000367.

307 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 24.

308 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 12.

Mısır hazinesinden iyi bir maaş alıyordu. Bu konuda Hollanda'nın elçisi Ruyssenaers (Consul-General) epey destek olmaktaydı. İngiliz elçi ayrıca Said Paşa ile bir görüşme fırsatı elde etti. Bu görüşmede İngiliz elçi, Sabetier'in ne kadar etkili olduğunun farkına vardı ve Fransız konsül general ile yaptığı görüşmede hafriyata şu an başlanılmayacağının teminatını aldığını rapor etti. İmparator'un da bu konuda söz verdiğini ve bir yazı yazdığını bildirdi. Said Paşa, Fransa ve Rusya'nın İstanbul üzerinde ısrarlarda bulunduğunu söyledi ve böyle bir durumda İstanbul'un dostça veya korkuyla İngiltere'ye mi yoksa Avusturya'ya mı yakın duracağını sordu. Elçi ise bu konu ile ilgili olarak herhangi bir bilgisi olmadığını açıkladı.[309]

Said Paşa açılacak kanalın Mısır ve Osmanlı Devleti arasında önemli bir bağ olacağını belirtti; ancak elçi bu görüşte olmasa da paşanın konuşmasını kesmedi. İngiliz elçi konuşmada fırsatı bulunca İngiliz hükümetinin konu ile ilgili çekincesini dile getirdi. Açılacak olan Tatlısu Kanalı, Mısır topraklarının sulanmasına yardımcı olacaktı. Ancak bu bir yabancı kumpanyayla yapılacaktı. Mısır'da şu anda 10.000'in üzerinde Türk olmadığını belirten İngiliz elçi, yabancı bir kanalın bu işi yapacak olmasında sıkıntı görüyordu. Böyle olduğunda Mısır valisinin üzerinde aşırı bir yabancı baskısı olacaktı ve kanal kumpanyasının bir "Vekili" (Deputy) konumuna düşecekti. İngiliz elçi bu iş karşısında demiryolu meselesi üzerinde durdu. Kanal işi yerine İngiliz hükümetinin demiryolu yapımına daha yakın olduğunu bildirdi. Bu görüşme sırasında İngiliz elçi paşanın, kanalın bir "Vekili" olacağını belirttiğinde "Divan"da bir hareketlenme oldu. Konu devam ederken yeni atanan Rus konsül generali bir hamle yapmak istedi.[310]

Mısır'ın bu proje ile gelişeceği vurgusu yapılırken, İngiliz elçi daha çok Avrupa devletlerinin baskısı ve kontrolü altına

309 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

310 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

girmesinden korktuğunu belirtti. Lesseps'in şimdiye kadar kanalın kazılması işine başlamak için izin alamadığını, ısrarla vurguladı. Elçi bu işte sıkıntı ortaya çıkacağını Said Paşa'ya bildirdi. Elçi tek başına bütün yabancı temsilcilerin karşısında durduğunu dile getiriyordu. Aynı zamanda İbrahim Paşa'nın oğullarının (Ahmed ve İsmail) ve Türklerin kendi tarafında olduğunu rapor etti. Bunlar paşanın tutumu karşısında durumlarının tehlikeye girdiğini düşünüyorlar ve fellahların tercih edilecek olmasından kaygılanıyorlardı. Nüfusun toprağı işlemek için yeterli olmadığı görüşündeydiler. Ayrıca Ahmed Paşa, Said Paşa'nın teklif ettiği bir başkanlığı reddetmişti. Said Paşa'nın yaptığı işlere de taraftar değildi. Mustafa Paşa ve Lesseps, Ahmed Paşa'ya karşı Said Paşa'nın önyargılı bir tutum sergilemesi için her türlü gayreti sarf ediyordu.[311]

Süveyş Kanalı tartışmalarında İbrahim Paşa'nın oğlu Ahmed Paşa, olumsuz bir tavır takındı. Ahmed Paşa İngiliz elçi Bruce ile kanal üzerine bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Ahmed Paşa Süveyş Kanalı'na karşı olduğunu bildirdi. Ayrıca Said Paşa'nın tamamen kendi halinde hareket etmekte olduğunu söylüyordu. Görüşmede Said Paşa'nın kendisine karşı tutumu da gündeme geldi. Görüşmede Ahmed Paşa, Tatlısu Kanalı'nın yapımı ile ilgili olarak Lesseps'le görüştüğünü ve bu konuda Lesseps'e ne söylemesi gerektiğini İngiliz elçiye sordu. Bruce, Ahmed Paşa'yı valiyle ilgili görüşleri ve değişikliğe gidilmesi konusunda destekledi. Ahmed Paşa Mougel Bey ile yaptığı görüşme sonrasında Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın büyük devletlerin etkisiyle Mısır'daki Paşa üzerinde büyük bir baskı olacağını düşünmeye başladı. Bu işte izlenmesi gereken yol paşanın uyarılmasıydı. Paşanın yakınındaki bakanlar ikna yoluyla, Mısır'ın uğrayacağı ekonomik sıkıntıyı ve kanalın olumsuz etkilerini anlatmalıydı. Ancak yine de bunu paşayı desteklemek adına ve uygun bir dille yapmalıydılar. Bu meselede Lesseps'in elindeki arazi

311 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

konusu öne çıkartılmalıydı. İngiliz elçi aynı zamanda Ahmed Paşa'ya Said Paşa'nın yanında çalışan işçilere davranışlarını da ön plana çıkartması üzerine tavsiyelerde bulundu. Bu işçilere para ödenmesi meselesinin de üzerinde durulması ve şimdiye kadar ödenmemiş olan kısımların dâhil edilmesi gerektiğinin vurgulanmasını hatırlattı. Böyle olunca işçiler çok fazla olduğundan para da yeterli olmayacak, borca girilecek ve böylece işin ilerlemesi de kendiliğinde durmuş olacaktır diye İngiliz elçi Ahmed Paşa'ya tavsiyelerde bulundu. Bu meselede Mısır'da yaşayan Türklerin de kazanılması ve böylece hükümette çalışan ve Said Paşa'nın yakınında olanlar ile partizanlarının da rahatsız edileceği hatırlatıldı. İngiliz elçi ayrıca kanaatince aile içerisinde en uygun ve lider olabilecek kişinin Ahmed Paşa olduğunu İngiliz Dışişleri'ne bildirdi (6 Mart 1857).[312]

İskenderiye'deki İngiliz elçi Green, Said Paşa ile özel bir görüşme yapmak için onun yanına gitti ve paşa kendisine çok açık ifadelerde bulundu. Said Paşa "*Bu konu üzerine geldiğini biliyorum. Benim ne kadar gizli bir polis sistemim olduğunu bilirsin Paulino Bey'e (Süit'inde tuttuğu bir kişi) söyledim. Sen bana kanalla ilgili olduğunu bildirince ona da söylemiştim. Açıkça ve net olarak söylemem gerekir*" dedi ve sözlerine devam etti: "*Babam hayatta iken bu meseleler üzerine çok fazla düşünmedim. Gücün bana verilmesinden çok uzaktaydım. Fakat Abbas yönetmeye başladığında bir gün vali olduğumda ne yapmam gerektiğini düşünmeye başladım. Sürekli düşündüm düşündüm. Biz Türklerin diğer uluslar içinde oldukça kötü bir konumda olduğuna ikna oldum. Sardinya'ya bak, İspanya'ya bak veya Napoli'ye. Onlar bizimle karşılaştırmanın içinde. Hiçbir Maltalı yoktur ki kendisini bir Türk'ten daha üstün görsün. Onların altı parmağı varken bizim 5 parmağımız vardı. Ne yapmam gerektiğini biliyorum. Aptallar (İdiots) İstanbul'da gözleri ve ağızları açık otururken ve gözleri cennete*

312 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

dönükken kendilerini bu yıkıntıdan kurtaracak bir mucizenin olmasını bekliyorlar. Savaş veya Süveyş Kanalı olmadan hiçbir şeyin elde edilebileceğini sanmıyorum. Bu fikri Lesseps'e de verdim. O da bu fikre atladı. Bilirsin ki insanlar bir düşünceye sahip oldular mı bazı şeyler yolunda yürür bazıları da yürümez. Fakat her ne olursa olsun bu düşünceyi desteklemeye devam edeceğim. Seninle açık konuşacağım. Eğer düşüncemde başarılı olursam Süveyş Kanalı'nı çok az önemserim. Herhangi bir ilerleme olmazsa bu iş sorun olmaya devam eder. Bende nasıl ilerleteceğimi bilemem ve derin bir sessizlik içinde olmaya devam ederim. Sana düşüncemi söyleyeceğim" diyerek devam etti: "*Bu İslamiyeti geliştirecek ve milletimizi birleştirip sağlamlaştıracaktır. Fakat kuzenime baktığımda kendi kendime böylesine bir işi desteklemekle aptal olup olmadığımı soruyorum. Senin de söylediğin ve tekrar etmeye gerek olmayan hususiyetleri göz önünde tuttuğumuzda İsmail'in itiraz edilebilir bir vali olmadığını düşünüyorum*". Said Paşa İsmail'e kanalla ilgili görüşlerini sorduğunda o da bu işte Fransızlardan gerekli güvenceleri aldığında ve ortamı bulduğunda bu işten vazgeçeceğini söyledi. Bunun üzerine Said Paşa şöyle açıklama yaptı: "*Gerçekte bu işin İslamı ilerleteceği ortada iken yeğenimin tutumuna anlam veremiyorum*". Green ayrıca Said Paşa'nın büyük bir anıt[313] dikme niyetinde olduğunu da rapor ediyordu (21 Aralık 1858).[314]

İngiltere Lesseps'in girişimlerine rağmen itirazını sürdürdü. Avusturya ve Fransa ile Kırım Savaşı'ndan Paris Barış Konferansı'na kadar Avrupa'nın büyük güçlerinin bir ittifaklığı söz konusuydu. Ancak daha sonra bu devletler Süveyş Kanalı'nın yapılması konusunda istekli bir tutum sergilemeye başladı. Bundan sonra 1857'de İngiltere Kızıldeniz'in güneyindeki çıkışta yer alan

313 Şimdiki Amerikan bağımsızlık heykelinin başka bir biçimi yapılacak ve Port Said girişine dikilecekti. Bu heykel tam girişte olucak ve Doğu ile Batı'nın birleşmesini sembolize edecekti.

314 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

Perim Adası'nı bir tedbir olarak ele geçirdi. İngiltere bu işgali, gelişen olaylar karşısında bölgedeki varlığının zarar göreceği endişesi ile yaptı.[315] Lesseps bundan sonra Osmanlı Devleti'nin otoritesini görmezden gelme yoluna gitti. Kasım 1858'de Avrupa'da kanal hisselerini satışa çıkardı. 400.000'den fazla hisse satışa çıktı, Fransa'da oldukça iyi bir satış başarısı elde etti; ancak diğer yerlerde başarısız oldu. Hisselerinin 200.000'den fazlasını Paris'te satabildi. Ancak elinde 96.000 satılmamış hisse kaldı. Lesseps de bunları doğruca Said Paşa'ya götürdü ve o da bu hisseleri almakta tereddüt etmedi.[316] Said Paşa Lesseps'e kanal için güvence verdiğinde aynı zamanda 32 milyon Fr. veya 1.200.000 £ katkı yapmayı da taahhüt etti. Kanal, çalışması paşanın güvencesi altında olacaktı.[317] Aslında Süveyş Kanal Kumpanyası'nın durumu Said Paşa'nın son dönemlerine doğru biraz sıkışmıştı ve durum ileride bir borçlanmaya dahi gidecekti.[318]

1860'ta vali, Süveyş Kanalı çalışmalarının yürüyebilmesi için 3.500.000 £ karşılığında 400.000 hisseyi satın aldı. Bunların her biri 20'şer £'luk kuponlar şeklindeydi. Bu sayede durma noktasına gelen işler, tekrar yoluna girdi. 1867'de de işlerin tekrar yürümesi için kumpanya bu defa kendisi 4 milyon £'luk bir borç alımı gerçekleştirdi. Her bir hissenin ederi 12 £ tutarındaydı. Ayrıca Mısır hükümeti kumpanyanın elindeki araziler için 1.200.000 £ ödeme de gerçekleştirdi.[319]

Kumpanya kurulduktan sonra Lesseps çalışmalara başlayabilmek için şirketin hisselerini satışa çıkardı. Hem Londra hem de Paris'te bankerler ve brokerlar bu işe yakın durmayınca Lesseps, hisseleri doğrudan satışa sundu. Listeler 5 Kasım 1858'de halka arz edildi ve 30 Kasım 1858'de kapandı.[320] Bu

315 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.
316 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.
317 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 24
318 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000218.
319 J.L. Stephens, a.g.e., s. 249.
320 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 13.

satıştaki hisseler toplamda 200 milyon Fr.'tı ve bunlar 500'er Fr.'lık kuponlara (Bkz. EK 18) bölünüp 400.000 hisse oluşturuldu.[321] Fransa'da 22.000 kişi 207.111 kupona başvurdu. Yaklaşık her kişiye 10 hisse düşmekteydi. Bu satışlara rağmen hisselerin çok büyük bir kısmı kumpanyanın elinde kaldı. Açıkçası satış bir başarısızlıktı. Palmerston hisseleri alan kimseler için "*küçük insanlar*" diyecekti. Bu hisseleri alanların 369'u broker veya banker, 480'i rahip, 434'ü öğretmen, 433'ü doktor, 819'u avukat, 910'u da zanaatkâr veya makine ustasıydı. Satılmayan hisseler için de imdada Said Paşa yetişti ve girişimi kurtarmak için 90 milyon Fr.'a kalan tüm hisseleri Mısır adına satın aldı.[322] Said Paşa hisselerin bir kısmını memurları bir kısmını da askerleri için aldığını söyledi. Mustafa Fazıl Paşa 500.000 Fr., İsmail Paşa 300.000 Fr. aldı. Ahmed Paşa ise hisse almadı. Bunun dışında Sabetier (Fransız Genel Konsülü) de bir kısım hisse aldı.[323] Mustafa Fazıl Paşa daha sonraları toplamda kanal hisseleri üzerinde 32.000.000 Fr. (1.300.000 £) hissesi olduğunu kendisi açıkladı.[324]

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 1.1) Süveyş Kanalı yapım işleri için satışa çıkarılan hisselerin oranlarını ve bu hisselerde hangi ülkelere ne kadar pay ayırıldığını göstermektedir. Yine ayırılan oranlar içinde hangi ülkenin ne kadar alım yaptığı da yer almaktadır. Kumpanyanın tahmin ettiği gelir bu satışla tam olarak elde edilemese de kumpanyanın ayırmış olduğu hisseler bu meselede hangi ülkenin ne kadar önemli olduğunu göstermesi bakımından da ayrı bir anlam ifade etmektedir. Bu açıdan bakıldığında kumpanyanın güçler dengesini gözettiğini de söylemek mümkündür.

321 Lt. Col. Sir Arnold Talabot, a.g.e., s. 22.
322 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 13.
323 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
324 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

Tablo 1.1 Süveyş Kanalı'nda Hisselerinin Ülkelere Göre Dağılımı[325]

Süveyş Kanalı Hisselerinin Ülkelere Göre Dağıtım Durumu ve Hisselerin Paylaşımı (5 Kasım 1858 – 30 Kasım 1858 Arasındaki Satış)		
Mısır Hükümeti	Ayrılan Hisseler	Satın Alınan Hisseler
	64.000	177.642
Osmanlı Devleti	42.000	750
Mısır (Şahıslar İçin)		998
Tunus		1714
Fransa	80.000	207.160
Cezayir		728
İngiltere	80.000	Yok
Malta		85
Avusturya	40.000	163
Rusya	24.000	174
Prusya	30.000	20
İsveç ve Norveç		1
Danimarka		7
İsviçre		460
Hollanda		2.615
Belçika		573
İspanya	20.000	4.161
Portekiz		5
İtalya		2.719
Yunanistan		25
ABD	20.000	Yok
Toplam	400.000	400.000

Lesseps hisseleri satışa çıkardığında İngiltere'den, Amerika'dan, Avusturya'dan ve Rusya'dan pek alıcı bulamadı. Hisseleri İsviçre, İtalya, İspanya, Hollanda ve Danimarka'dan alanlar

325 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 86.

oldu. Ancak Lesseps istediği gibi uluslararası bir oluşum meydana getiremedi. Daha sonra Said Paşa'nın söz verdiği üzere hisselerden satın alması için İsmail Paşa'yı ikna etti. Böylece kumpanya bir Fransız-Mısır oluşumu haline geldi. Bu ise Palmerston'un tam da korktuğu durumdu.[326] Lesseps bu çalışmaları devam ettirebilmek için Mısır'da yoğun bir görüşme trafiği yaptı.[327]

Paris Barış Konferansı'nda konuşulan meselelerden biri de İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na karşı gösterdiği olumsuz tavra karşı Fransa ve Prusya'nın eleştirileriydi. Ancak bu dönemde İngiliz muhalefetinin eskiye oranla şiddeti biraz daha azaldı.[328]

Said Paşa, Osmanlı Devleti'nin baskısı artınca Lesseps'in yapmakta olduğu işlere dair bilgilendirmede bulundu (30 Eylül 1858). Buna göre Lesseps'in kanal girişimi konusunda iki mühendisle yaptığı keşif ve bazı ameliyatlar Mısır tarafından engel olunmaya çalışılmıştı. Ancak Lesseps bu işin hal çaresini de aramaya devam etti. Eğer ki devlet Mısır'daki konsoloslara elçilikler aracılığı ile müdahalede bulunursa iyi olur biçiminde Mısır'dan İstanbul'a kanal konusunda son durum haber verildi.[329] Bu girişimden sonra yabancı devlet temsileri de yoğun bir çalışma içine girdiler. Negrelli de bu gelişmenin hemen ardından 27 Ekim 1858 tarihi itibariyle yazışmalarını hızlandırdı.[330]

Kanal için girişimlerin hızlandığı bir anda İstanbul işi durdurmak için yeni bir hamle yaptı. Ekim 1859'da Muhtar Bey Kahire'ye geldi. Yanında da padişahın özel emri vardı. Muhtar Bey, Mr. Sabetier (Fransız Consul-General) tarafından bile desteklendi. Bu durum karşısında Lesseps telaşa kapıldı ve hemen Paris'e III. Napoleon'a gitti. Ona "*Bu nasıl olur?*" diye sorduğunda

326 Carol Zeman Rothkopf, a.g.e., s. 38.

327 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000231.

328 Bengt Brooms, *The Legal Status of The Suez Canal*, Vammalan Kirjapanio Oy, Helsinki, 1961, s. 19.

329 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.

330 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000216.

III. Napoleon, "*Herkes sizin girişiminize karşı*" diyecekti. Daha sonra cümlelerine devam ederek "*Çünkü bizim sizi desteklemediğimizi düşünüyorlar*" dedi. Biraz tereddüt ve konuşmalardan sonra da III. Napoleon kararını verdi. "*Korkma benim desteğime güvenebilirsin*" dedi. Konuşmalar devam ettiğinde III. Napoleon "*Peki şu anda atılması gereken ilk acil adım nedir?*" dediğinde ise Lesseps: "*Mısır'daki Fransız Consul-General'in değiştirilmesi*" cevabını verdi.[331]

Kanal işiyle ilgili olarak Lesseps'in, Said Paşa'dan ruhsat aldığı, bu ruhsata dayanarak bazı hisseleri satışa çıkardığı ve gazetelere verdiği görüldü. Osmanlı Devleti bu durumun uygun bir iş olmadığını ve Lesseps'in bunu ileride bir açık kapı bırakmak için yaptığını düşünüyordu. İleride daha büyük sorunlar ile karşılaşmamak, dışarıda ve içeride sıkıntı yaşamamak için Said Paşa'ya bir ihtarname yazılması kararlaştırıldı.[332] Said Paşa her ne kadar Osmanlı Devleti'nin düşüncesini paylaşır görünse de aslında kanalın açılması için Lesseps'e destek olmaktan geri kalmadı.

Said Paşa'nın kanal işinde Lesseps'e ruhsat vermesinden ve işlerin başlamasından sonra İngiltere, Mısır önlerine bir donanma göndererek bu durumdan rahatsız olduğunu açıkça gösterdi. Aslında kimi zaman İngiliz ve Fransız donanmaları İskenderiye önlerine geliyordu.[333] Ancak bu defa durum farklıydı. İşler sarpa sarmaya başladığında Said Paşa: "*Benim ruhsatım Devlet-i Aliyye'nin tasdiki ile meşruttur. Ferman-ı Ali olmadıkça ben karışmam*" yolunda beyanat verse de iş büyüdü. Kendisine Bâbıâli'nin düşüncesini bildiren kaptana yine "*Benim ahvalim layıkıyla tahkik olunmadığından böyle mana verilmiş. Bunun sebebi dahi bizim İstanbul'da bulunan familya azasının fesadı olduğunu bilirim*" dedi.[334] Aynı dönemde de

331 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 13-14.

332 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/43

333 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000226.

334 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 80.

Lesseps Osmanlı Devleti'ne, ruhsat olmadan kanalın açılmayacağına dair güvence verdi.[335]

1859 yılı Süveyş Kanalı için oldukça önemli bir yıl oldu. 25 Nisan 1859'da resmen kanal hafriyatı başladı.[336] Daha resmi olarak çalışmalar başlamadan önce gerekli hazırlıklar tamamlanmıştı. Şubat 1859'da Lesseps, Hardon ile bir kontrat imzaladı ve ilk adım atıldı. Aynı zamanda Sadrazama da bu çalışmaların asıl iş olmadığı; sadece ön çalışmalar olduğu, Said Paşa'dan alınan iki ruhsat uyarınca yapıldığı ve padişahtan onay gelmeden asıl çalışmaya başlanmayacağı bildirildi.[337] Ancak bölgede bazı mühendisler görevlendirilmişti. Hatta çalışmalarla beraber bölgedeki değişim dahi dikkati çekiyordu. Port Said kasabası kanalla birlikte hızlı bir gelişme göstermeye başladı ve bir süre sonra kasabanın nüfusu 40.000-50.000 rakamına ulaştı. *The Daily News*, bu duruma "*Parasız, susuz ve taşsız bir şehrin inşası*" adını veriyordu.[338] Süveyş Kanalı hisseleri Fransa'da geniş bir kitle tarafından alındı ve destek gördü. Ancak Fransız hükümeti İngilizlerin karşı çıkışı nedeniyle tarafsızlığını sürdürdü. Said Paşa işin başlaması için Osmanlı Devleti'nden onay alınması gerektiği üzerinde durdu. İstanbul da bu yönde Said Paşa'ya mektuplar gönderdi. Bu süreçte Said Paşa oldukça zor bir durumda kaldı ve 1859'da devam eden çalışmalara (Bkz. EK 19) bir süreliğine yasak getirdi.[339] Bu dönemdeki gelişmeler Akdeniz devletleri tarafından yakından takip ediliyordu. Bunların en başında geleni de İtalyanlar'dı.[340]

Hafriyata başlanması ile birlikte İngiltere Kraliçesi Victoria telaşlanarak III. Napoleon'a haber gönderdi. Bu işi desteklemekten vazgeçmesini ve şirketi batmaya terk etmesini istedi.

335 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000365.
336 Joseph A. Obieta, a.g.e., s. 6.
337 R.E.B. Duff, *100 Years of the Suez Canal*, Clifton Books, London, 1969, s. 62.
338 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 13.
339 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 94.
340 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000227.

İngiliz Başbakanı Palmerston ise İstanbul'daki elçiye talimat vererek Osmanlı hükümetinin kendisine bağlı, Mısır topraklarındaki bu inşaatı durdurması gerektiğini bildirdi. Öte yandan İskenderiye açıklarına demirleyen 7 İngiliz savaş gemisi de, Said Paşa'ya açık bir gözdağı verdi.[341]

Süveyş Kanalı'nın açılmasına karşı İngilizlerin düşmanlığı Şerif Paşa'nın Dışişleri Bakanı olmasına kadar devam etti. Şerif Paşa, Dışişlerine gelince Osmanlı Devleti'nden ferman almadan çalışmalara başlanmaması yönündeki düşünceyi değiştirdi. Tam da bu dönemde Muhtar Bey İstanbul'dan ferman alınmadan hiçbir işe başlanamayacağı ve işin hukuksuz olacağı yönünde Mısır'ı uyarmak için geldi. Bu sırada Lesseps yönünü Fransız İmparatoruna döndü. Fransız İmparatoru çalışmaların, Mısır'ın kumpanyaya taahhütleri doğrultusunda başlaması gerektiği fikrindeydi. Hissedarlar da birçok ülkeden meydana geliyordu. Bu girişimlerden sonra kanalın hafriyat çalışmaları Mısır'ın kontrolünde başladı. Bu durum İngilizler ve Fransızlar arasında bir soruna neden oldu. Bir ay içerisinde İngilizler ve Fransızlar arasındaki yanlış anlaşılınalar konusunda bir uzlaşı oluşmaya başladı. Lesseps bundan sonra Fransa'nın desteğini arkasına alarak İstanbul'daki girişimlerini yoğunlaştırdı. Bu durumda Osmanlı Devleti, düşüncelerini değiştirmeye başladı. Padişah büyük güçler kendi arasında anlaşırlarsa bu işe onay verebileceğini açıkladı. Mısır'ın kanalda bir Osmanlı garnizonu kuracağı şeklinde ortaya çıkan bir uzlaşıdan sonra artık Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden kopup bağımsız olacağı yönündeki düşünce de ortadan kalkmış oldu. Bu durum Palmerston'un şikâyetlerinin de kesilmesini sağladı.[342]

Osmanlı Devleti 1860'ların başında yeni söylemler kullanarak kanala karşı çıkışını sağlamlaştırmak istedi. Bu yeni söylemler genelde İngiltere ile uzlaşılarak ortaya çıkan vurgulardı.

341 Gültekin Yıldız, Süveyş'te Satranç, *Popüler Tarih*, S. 5, Ekim, 2000, s. 48-51.
342 J.E. Nourse, a.g.e., s. 24.

Lord Palmerston, Bulwer'e gönderdiği yazıda durum hakkında ayrıntılı ve uzunca bilgi verdi. İngiliz Dışişleri birkaç gün önce Osmanlı Devleti'nin İngiltere elçisinin İngiliz Dışişleri'ne geldiği, bir not verdiği, bu notun Süveyş Kanalı ile ilgili olduğu ve kendisine de gönderildiğini belirtiyordu. Bu notta Osmanlı elçisi Süveyş Kanalı ile ilgili olarak şartlar belirginleşene ve bu konuda yapacağı incelemeler tamamlanana kadar herhangi bir şekilde Lesseps ile görüşmeye veya irtibatta bulunmaya yanaşmayacağını İngiliz hükümetine bildirdi. İngiliz Dışişleri politikasını, Mısır'ı padişahtan ayırarak başka bir güce gitmesine engel olmak olarak tarif ediyordu. Ancak bu işe en fazla bulaşan Osmanlı hükümetiydi. Bunu padişah ve bakanları böyle görüyordu. Ancak Palmerston'a göre *Osmanlı İmparatorluğu'na en fazla zarar veren genelde onun yönetimi ve kanunları, özelde ise Mısır'dı.* Lord Palmerston Osmanlı elçisine Türk İmparatorluğunun bu sistemi ve kanunlarında nasıl bir yargılama veya avukatlık yapılır ki? Türk hükümetini böyle bir konuda nasıl aydınlatabiliriz şeklinde sorular sorduğunda elçi de cevap verdi. Osmanlı elçisi Lesseps'in projesi karşısında kanunlarında ve yönetiminde İngiliz hükümetinden tavsiyeler istemiş bunu İstanbul'daki nazırların da istediğini bildirmişti. Elçi bu meselede Fransa'nın, Rusya ve Avusturya elçilerinin de aynı olmak üzere, Osmanlı hükümetini baskı altında tuttuklarını ve İngiltere'nin görüşüne rağmen kanalı desteklediklerini ifade etti. Bu konuda İngiltere'nin yaptıklarının görmezden gelinemeyeceğini söyledi.[343]

İngiltere, tüccarlarının ve fabrikatörlerinin bu işi kabul etmekle herhangi bir faydaları olmayacağını, olsa bile sonunda bundan vazgeçeceklerini düşünüyordu. Palmerston birçok faydasına rağmen bunları bir kenara koyup Türk İmparatorluğunun güvenliği konusunda hassas olduklarını açıkladı. Bu konuda Türk hükümetinin ilk olarak bu planının uygulanabilirliği

343 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

üzerine gitmesini tavsiye etti. Ayrıca İmparatorluğu bekleyen en önemli tehlike olarak genelde yönetimi ve kanunları ile özelde Mısır'a dikkat etmesini hatırlattı.[344]

Hafriyatın yapılmasında çok fazla insana gerek duyulacağını ve bu konuda Osmanlı hükümetinin bu insanların zorla çalıştırılmasına karşı durması gerektiği, İngiliz tarafınca Osmanlı Devleti'ne gösteriliyordu. Eğer bu noktaya vurgu yapılırsa kimsenin buna karşı çıkamayacağı söylendi. İkinci bir soru olarak da Palmerston Mısır'ın Osmanlı'ya bağlı olduğunu ve bu bağlılığın sarsılmamasının garanti altına alınmasını vurguladı. Mısır'ın kendi iç idaresi ve bir de Osmanlı Devleti'nin denetiminde olan bir dış bağı olduğu vurgulanıyor ve kanalın güvenliği meselesi de ortaya çıkıyordu. İngiliz hükümeti Osmanlı Devleti'nin Mısır'daki haklarından vazgeçmesinin ne kadar zor olduğunu ve kabul edilemeyeceğini kavradığını söylüyordu.[345]

Çok geniş bir arazinin kumpanyaya verileceği ve buradan kumpanyanın önemli gelirler elde ederek Avrupalı kolonilerin ortaya çıkacağı ve bunların da Mısır'da muhtemel sıkıntılara neden olabileceği endişesi devam etti. Bunun da ilerde Türk İmparatorluğuna ayrıca bir problem getireceği düşünülüyordu. Palmerston, padişahın askeri durumunu daha fazla güçlendirebileceğini; ancak bunun da Mısır idaresi için sıkıntı olacağını söyledi. Bu durum her aydın Türk'ün düşüneceği şeylerdir diyordu. İkinci önemli mesele olarak da Türk hükümetinin Mustafa Paşa'ya ileride vali olması hususunda verdiği destekti. Mustafa Paşa Süveyş Kanalı'na kesinlikle karşıydı. Bunu Said Paşa'ya bildirmiş ve Lesseps'le olan görüşmelerinde dile getirmişti. Osmanlı hükümeti bu düşüncelerinde Mustafa Paşa'yı cesaretlendirmekte ve onu teşvik etmekteydi. Yapılan telkinlerle Mustafa Paşa zamanla kanal karşıtlığını bıraktı. Ancak yine de kanal projesi yerine demiryolunun, iyi organize edilirse, daha

344 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

345 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

faydalı olacağı düşüncesindeydi. Üçüncü bir mesele olarak da İngiliz tarafı kanal işinin büyük denizci devletler tarafından garanti altına alınmasını ortaya attı. Büyük devletler bu işi garanti altına almalı, Türkiye bu konuda herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmamalı ve her devlet kendi aralarında sorun olsa bile belli esaslara uymalıydı.[346]

Kanal güvenliği özel olarak Osmanlı Devleti'nin genel olarak büyük devletlerin güvenlik kaygıları ile uyumlu olmalıydı. Şu anda Osmanlı hükümetinin Fransız hükümeti ve insanları ile dostça ilişkileri vardı. Ancak herhangi bir sıkıntı olduğunda Fransa, İstanbul'u ve İskenderiye'yi çok fazla dikkate almayacaktı. Bir diğer önemli mesele olarak da Palmerston, Akdeniz ve Kızıldeniz'de limanlar inşa etme maliyetinin yüksekliğini ve Kızıldeniz tarafında denizciliğin zorluklarını dile getiriyordu. Yine bu iş için kumpanyaya verilecek olan arazinin büyüklüğü de vurgulanıyordu. Bu işte Palmerston Türk hükümetine yapılacak olan tavsiyeler olarak bunları söylüyor ve Fuad Paşa ile görüşüp bunun bir nüshasını ona vermesini Bulwer'den istiyordu (21 Ocak 1860).[347]

Osmanlı Devleti 1860'ın başında nasıl bir yol izleyeceğini ortaya koydu. Mısır'ın Osmanlı Devleti'yle olan bağlantısının nasıl devam edeceği esas kaygının başında gelmekteydi. Osmanlı tarafı kanalın doğrudan kendi denetiminde olmayan Mısır'dan geçecek olmasından dolayı bu eyaletinin yabancı devletlerin baskısı ve kontrolüne girmeyeceğinin güvencesini aldığında kesin tavrını açıklayacağını söyledi. Bunun yanında Mısır üzerinde daha önceden beri var olan haklarının devam etmesini esas tuttu. Hukukunun eskiden olduğu gibi kanalın açılmasından sonra da devam edeceğini bilmek ve ona göre davranmak taraftarıydı. Bunun yanında kanalla birlikte oluşacak geçiş maddesinde hem Osmanlı tarafı hem de diğer devletler menfaatine

346 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

347 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

olarak bir emniyet tesis edilmesini beklemekteydi. Bu çekincelerin giderilmesi ve aynı şekilde daha önceden de belirtildiği üzere iki denizci devletin anlaşması esas tutularak bundan sonra Osmanlı tarafı o doğrultuda hareket edecekti.[348]

Tartışmalar devam ederken Mustafa Fazıl Paşa, İngiliz elçi Colquhoun'a İngiltere'nin niye doğrudan kanalın yapılmasına engel olmadığını sordu. İngiltere'nin böyle davranmasının nedenini anlayamadığını söyledi. Kendisi de aslında kanalın yapılmasını istediğini Colquhoun'a açıkça itiraf etti. Ancak bunun Avrupa'da bir savaşa neden olmasını da istemediğini söyledi (2 Temmuz 1860).[349]

Mısır'daki elçi Colquhoun işler giderek kanal için olumlu yönde ilerleyince Bulwer'e İstanbul'un bir an önce Paris'teki elçisini vakit kaybetmeden devreye sokarak kanal kumpanyasının teşkili ile ilgili işlere müdahale etmesini istedi. Eğer bu konuda geç kalınırsa daha sonra bu işin önlenmesinin zor olacağını söyledi. Ayrıca şu anda Dimyat'taki temsilciden (Mr. Surur) aldığı bilgilere göre bölgede iki tane tarak makinesi (dredging machine) olduğu ve bunların yavaş çalıştıklarını haber verdi. Bu çalışmanın Port Said'den Kantara'ya ve oradan Menzele Gölü'ne ilerlemekte olduğunu bildirdi. Aynı zamanda Lesseps'in Menzele Gölü'nün balıkçılığını 30 yıllığına almak istemesinin de şimdilik önüne geçildiği ve bu işi aslında Lesseps'in para kazanmak amacıyla yapmak istediğini rapor etti (6 Temmuz 1860).[350]

Bulwer'e Mısır'dan gelen bir başka yazıda da Said Paşa'nın son zamanlarda Lesseps ile yürütülen kanal işi konusunda bazı sıkıntıları olduğu haber verildi. Ayrıca aile içindeki Halim Paşa'nın ailenin diğer üyelerinden farklı olduğu söyleniyordu. Halim Paşa farklılığı konusunda Mustafa Paşa'dan bile

348 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.

349 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

350 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

ileri görülüyordu. Said Paşa, Halim Paşa'ya yakın olmaktan kaçınıyordu. Ancak yine de onu hoş tutmak ve kendine yakın kılmak için 10.000 £ vermişti. Bunun yanında 3.000 feddan araziyi de ona bağışlamıştı. Bunun da yıllık kira geliri 6.000 £'tu (6 Temmuz 1860).[351]

Said Paşa İngiliz elçi Colquhoun ile 11 Temmuz 1860'da bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Said Paşa, Mustafa Paşa ile İngiliz elçinin yaptığı konuşmanın gizli olarak görünmesinden rahatsız olduğunu dile getirdi. İngiliz elçi ise bu konuşmada gayet ölçülü bir şekilde hastalıklı ve sakat bir düşünce olan kanal meselesini konuştuklarını ve bu işte Lesseps'in ısrarından söz ettiklerini söyledi. Kısa bir tereddütten sonra Said Paşa İngiliz elçisine hitap ederek konu ile ilgili durumu tekrar açıkladı: "*Mr. Colquhoun size bu durumu daha önce de açıkladığımı düşünüyorum. Plan şu anda çocukluk evresindedir. Bu iş babamın saygı değer oğlundan bana kalan bir meseledir. Belki yapamayabilirim fakat bu iş (iki denizin bir araya getirilmesi) oldukça önemli bir meseledir. Eğer hisselerin büyük bir kısmını (Ben 15.000.000 Fr. borç verdim) almayı reddetseydim. Doğal olarak onları piyasaya mahkûm etmiş olacaktım. Böyle bir durumda da belki büyük bir sıkıntı baş gösterecek ve bu plan uygulanma şansını kaybedecekti. Lesseps bana iki yıl boyunca herhangi bir çağrının olmayacağı konusunda söz vermiş bulunmaktadır. Ben belki bu iki yıl içerisinde İstanbul'un ve İngiltere'nin bu plana karşı olan tavırlarını değiştirebilirim. İstanbul niye açıkça düşüncesini söylememektedir? Ya da niçin karşı çıktığını söylememektedir?*" şeklinde düşüncelerini İngiliz elçisine açtı. Said Paşa ilerde bu işe İstanbul'un onay vereceğini düşündüğünü söyledi. Lesseps ise kendi hükümetinden destek almadığını ve tek olduğunu bildiriyordu. Sadece Fransız karşıtlığı nedeniyle bu kanala karşı çıkılmaması gerektiğini Said Paşa açıkça ifade etti. Said Paşa, Muhtar Efendi'nin misyonundan bu

351 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

yana İstanbul'dan yapılan işlere dair şüpheli bakan herhangi bir emir almadığını da ilave etti. Bu önemli düşüncemi nasıl bir kenara bırakabilirim diyordu. Yani İstanbul'un tam olarak plana karşı çıkan net bir tavrı olmadığını söylüyordu. Said Paşa, İstanbul'un endişesinin kendine bağlı olan Mısır'ın konumunda olacak bir değişiklikten kaynaklandığını ifade etti. Bu işin aslında Osmanlı Devleti açısından da ekonomik olarak fayda sağlayacağını düşünüyordu. İngiliz elçi Lesseps'in sanki vali gibi hareket ettiğini dile getirdi. Ayrıca ilerde bu iş tamamlanırsa Lesseps'in bir tekel oluşturacağını ve bunun tehlikeli bir durum yaratacağını söyledi. Said Paşa bu görüşmelerden sonra biraz düşünceli olarak akşam dinlenmesine çekildi.[352]

Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında en önemli sorun taş bulunmasıydı. Kanal çalışmasının olduğu yerde taş ocağı bulunmuyordu. Bir süre sonra da bu meseleyi yine Said Paşa çözdü. Said Paşa kumpanyaya 17 Temmuz 1860'da bir taş ocağı verdi.[353] Said Paşa'nın verdiği yer İskenderiye yakınlarındaki Mex Taşı madeniydi.

Mex Madenleri İskenderiye'nin güney batısında denize çok yakın (4 mil[354] uzaklıkta) bir yerde bulunuyordu. Bunlar saftı ve kırılabilir oldukları için inşa işlerinde kullanılabilirdi. Bu madenler Port Said'deki çalışmalar için kullanılacaktı ve bunların kalitesi oldukça iyiydi. Bu ocaklar eski zamanlarda da vardı ve Kahire'ye yakınlığı nedeniyle Piramitler ile Barajların yapımında kullanılmıştı. Buralarda halen yüksek kapasitede taş bulunmaktaydı. Burası yaklaşık 600 yarda[355] genişliğinde ve taş alanı yaklaşık deniz seviyesinden 20. feet aşağıdaydı. Dikkat çeken mesele ise bu taşların Port Said'deki kanal inşası için yeterli olup olmayacağıydı. Ayrıca bunların taşınma meselesi de başka bir endişeydi. Bunların taşınması için demiryolundan

352 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

353 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

354 1 mil = 1.61 kilometre.

355 1 yarda = 0.9144 metre.

yararlanılması gündeme geldi. Taşların çıkarılmasında en az 30 veya 40 Avrupalı, bunun yanında 600 Araba ihtiyaç duyuldu. Şu an için bu taş ocaklarının bulunduğu alan ise rüzgârların getirdiği kumların altındaydı (17 Temmuz 1860).[356]

Zaman içinde Süveyş Kanalı'ndaki çalışmalar ilerledi; ancak kanala karşı direnç de yeniden güç kazandı. İşler yolunda gitse de çalışanların su ihtiyacı ve çalışma koşullarında sıkıntılar vardı. Ayrıca bazı istasyonlarda işler çok hızlı gitmiyordu. Tatlısu Kanalı konusunda da bir yandan çalışmalar devam ediyordu. Hafriyatta öncelik Tatlısu Kanalı'na verildi. İşçiler için su büyük ölçüde develerle getiriliyordu. Bu da önemli bir sorun olarak kendini gösterdi. Sorun suyun maliyetiydi. Develerle geldiğinden maliyet yükseliyordu. Çalışmalar sırasında işçilerin az olması da işlerin yavaş ilerlemesinin bir nedeni olarak görülüyordu. Yakın bir süre önce 1 tarak makinesi (dredging machine) Kantara'ya gönderilmişti. Bu develerle taşınmıştı. 1 tarak makinesinin kazdığı toprak günde 300 kübik metreyi geçmiyordu. Ancak her gün veya iki günde bir bu makine arıza ediyordu. Bu da büyük iş kaybına neden oluyordu. Bu da makinelerin faydası konusunun sorgulanmasına neden oldu. Kanal çalışmalarının hızı, Fransızlarda ve işçilerde ümitsizliği arttırdı ve eleştirileri getirdi. İşçilere ödenen aylık ücret de oldukça düşüktü. İşçiler "*Biz köpekler gibi yaşıyoruz*" diye söyleniyorlardı. Bazıları bir veya iki ay Port Said'de çalıştıktan sonra İskenderiye'ye dönmüştü. Kanal çalışmaları oldukça kötü idare ediliyordu. İşlerin başında olan kimseler de memnun değildi. Onlar da "*Bir gün bana adam veriyorlar, kazmak için araç gereç vermiyorlar; bir gün araç gereç veriyorlar, adam vermiyorlar*" diyerek serzenişte bulunuyorlardı.[357]

18 Haziran 1863'te Said Paşa öldü. Said Paşa zamanında Lesseps, kanalla ilgili epey yol aldı. Birçok hamle ve önemli

356 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

357 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

adım onun zamanında gerçekleşti.[358] Said Paşa'nın ölümü ile yerine yeğeni İsmail Paşa geçti. Süveyş Kanalı, İsmail Paşa için modern, zengin ve tüm dünyaya açılan Mısır'ın anahtarı olarak görüldü.[359] İsmail Paşa başa geçtiğinde şöyle diyordu: *"Ben kanalı destekliyorum. Fakat ben kanalı Mısır için istiyorum, Mısır'ı kanal için değil".*[360] İsmail Paşa döneminde kanal işiyle ilgilenen en önemli isimlerden biri de Nubar Paşa'ydı. Nubar Paşa bu meseleyle ilgili olarak çok sayıda görüşme yaptı.[361] İsmail Paşa, 1864 ve 1865'te de Süveyş Kanalı için amcasının vermiş olduğu desteği vermeye devam etti. Aynı zamanda Osmanlı Devleti ile de iyi geçinme yoluna gitti.[362] Vali olduğunda 35 yaşındaydı. Birçok çocuğu vardı ve kendisinden sonra tahta geçmesi beklenen kişi, kardeşi Mustafa Paşa'ydı.[363] Mustafa Paşa sonraları Osmanlı Devleti ile ilişkilerde hassas bir konu oldu. Said Paşa'dan sonra Mısır eyaletinin başına İsmail Paşa geçtiği sırada ise Mısır hazinesi boştu.[364]

Osmanlı Devleti, Şubat 1863'te Mısır valisi İsmail Paşa'ya Süveyş Kanalı'nın durumu üzerine bazı sorular sordu. Bunun üzerine de İsmail Paşa 5 Mart 1863'te Osmanlı Devleti'ni bilgilendirdi. Paşa, Said Paşa zamanında şirketle hükümet arasında olan işin mahalli divanda kararlaştırılıp senetleşilen iş olduğunu, kanalın yapılması için ne kadar harcamaya ihtiyaç olduğunu tam olarak bilmenin mümkün olmadığını söyledi ve amele hususunda verilen sorunun araştırılacağına dair İstanbul'a açıklama yaptı.[365]

Osmanlı Devleti kanal işinde angarya usulü ve Tatlısu Kanalı'nın durumu üzerine Mısır ve Kumpanya'ya birçok kez

358 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000215.
359 Bary Williams, *Modern Africa (1870-1970)*, Longman, London, 1970, s. 15.
360 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 14.
361 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000217.
362 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 96.
363 T.K. Lynch, a.g.e., s. 1866.
364 Martin Sicker, a.g.e., s. 176.
365 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.

hatırlatmalarda bulundu. Validen angarya usulünü kaldırmasını istedi. Yine Tatlısu Kanalı etrafında bırakılacak arazi ile ilgili valiliğin kumpanya ile görüşmesi ve gerekirse bu işi valiliğin yapması talimatını verdi. Bir de diğer devletlerin kanalı sadece ticaret için kullanacaklarının garantisinin isteneceğini bildirdi. Herhangi bir savaş gemisinin geçecek olmasını devlet kabul etmeyecekti. Angarya nedeniyle zanaat, ticaret ve ziraatin zarar görmesine de engel olunmasını Mısır'dan bekliyordu. Eğer bu konuda kumpanya işe yanaşmaz ise daha önceden belirtilen tahrirata göre devletin kumpanyanın yetkilerine son vermesi ve zararları tazmin etmesi yoluna gidileceği ifade edildi.[366]

Osmanlı Devleti'nin yoğun ısrarı üzerine Tatlısu Kanalı konusunda Mısır tarafı bazı girişimlerde bulundu (30 Mayıs 1863). Mısır ilk olarak Tatlısu Kanalı meselesine ait yazı gelmeden evvel Bulak'tan Tavari denilen mahalle kadar hafriyatı kendisinin yapacağını bildirdi. Bu şekilde kanalın iki tarafındaki değerli arazi kumpanyanın elinden kurtarılacaktı. Bunun yanında kumpanya alacağı suya karşılık kuzeyde bulunan bir adayı da Mısır'a bırakacaktı. Böylece arazi sorununda adım atılmış oluyordu.[367]

Süveyş Kanalı'nda işler beklendiği gibi ilerlemeyince Lesseps hafiyatta askerlerin kullanılmasını teklif etti. 29 Temmuz 1865'te vali Süveyş Kanalı'nda çalıştırılmak üzere askerlerin kullanılması konusunda gelen teklifi reddetti. Askerlerin kullanılmasının sıkıntı olabileceğini düşünüyordu.[368] Kanal kumpanyası bu istekle işleri hızlandırabilmek için hamle yapmaya çalıştı; ancak istediğini elde edemedi.

İsmail Paşa'nın Mısır'da vali olması ile birlikte Süveyş Kanalı'nı açma kararlılığı aynen devam etti. İsmail Paşa kanalın açılmasını istiyordu; ancak Said Paşa'nın izlediği gibi Osmanlı

366 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/52.
367 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/52.
368 The National Archives Foreign Office, 78/1898.

Devleti ile ilişkileri soğuk bir düzlemde tutmaktan ziyade geliştirme taraftarıydı. Bu yüzden paşa sıkça Osmanlı Devleti'yle görüş alışverişinde bulunmayı ihmal etmedi. Hatta 1864'te padişaha yardım etmek için Hicaz'daki isyanlar ve 1866'da bugünkü Romanya çevresindeki karışıklıklarda kullanılmak üzere 8.000 asker gönderdi.[369] Daha önce Abbas Paşa da benzer biçimde bir yardımda bulunmuştu. Abdülmecid Abbas Paşa'dan Kırım Savaşı sırasında yardım istemişti. Abbas Paşa da 20.000 askeri Mısır gemileri ile savaş alanına göndermişti.[370]

İsmail Paşa'nın valiliği sırasında I. Selim'den sonra ilk defa bir Osmanlı padişahı da Mısır'ı ziyaret etti. Abdülaziz bu gezisinde bir süre Mısır'da kaldı. İsmail Paşa da birçok defa İstanbul'a geldi.[371] Bu gelişlerinde İsmail Paşa birçok masraf yaparak, çeşitli isteklerini gerçekleştirmeye çalıştı. İsmail Paşa'nın İstanbul'u ziyaret tarihleri şöyleydi:

1. 20 Nisan 1866
2. 10 Haziran 1867
3. 4 Temmuz 1870
4. 23 Temmuz 1872
5. 15 Mayıs 1873[372]

İsmail Paşa'nın bu gelişlerinin aslında bir amacı vardı. 1866'da yönetimi babadan oğla bırakabilmek için Osmanlı Devleti'nden bir ferman aldı (28 Haziran 1866).[373] Bu fermanı almak için belli görevlerdeki Osmanlı yetkililere yaklaşık 3 milyon £ rüşvet verdi. Ayrıca aynı yıl İstanbul'a yıllık 400.000 £ verilmekte olan vergiyi 750.000 £'a çıkardı. İsmail Paşa'nın amacı kardeşi Mustafa Fazıl Paşa'yı yönetimden uzak tutmaktı. Ancak Mustafa Fazıl Paşa bu fermanla yönetimden uzaklaştırılınca o da

369 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 74-75.
370 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 71-72.
371 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 78.
372 Hüseyin Kefafî, a.g.e., s. 45.
373 İsmail Hami Danişmend, a.g.e., s. 207.

padişaha karşı olmaya başladı ve *Genç Osmanlılar*'a destek verdi.[374] İsmail Paşa daha sonra bir başka hamle olarak 8 Haziran 1867'de padişahtan "*Hidiv*" lakabını kullanabilmesi için bir ferman aldı.[375] Bu unvan daha sonra sıklıkla kullanıldı.[376] İsmail Paşa'nın bu girişimleriyle amacı Mustafa Fazıl Paşa'ya valiliğin geçmesine engel olmaktı; ancak Mustafa Fazıl Paşa 1871'de öldü. Ömrü İsmail Paşa'dan sonrasını görmeye yetmedi.[377]

İsmail Paşa aslında Hidiv unvanı yerine "*Aziz-i Mısır*" (Yusuf Peygamberin kullandığı belirtilir) ünvanını istedi. Ancak Abdülaziz ile benzer isim olduğundan Acemce de hem hükümdar hem vezir manasında kullanılan "*Hidiv*" unvanı verildi. Bu unvan Bâbıâli'nin kimi zaman sadrazamlarına ve önemli adamlarına kullandığı bir unvan olmuştu.[378] Bu unvan İngiltere'nin Hindistan genel valilerine verdiği "*vice-roy*" unvanının tam karşılığıydı. Abdülaziz bir de İsmail Paşa'nın 16 yaşındaki büyük kızı Tevhide Hanım'la evlenmek istedi. Sadrazam Fuad Paşa, padişah kayınpederi olacak bir İsmail Paşa'yı dizginleyemeyeceği endişesiyle, bu evliliğe izin verilmesinin kesin şekilde Devlet-i Aliyye'nin aleyhine olacağını padişaha bildirdi. Abdülaziz, evlenmekten vazgeçmekle beraber, evleneceği kıza kadar karışan Fuad Paşa'ya kızıp onu azletti.[379]

İsmail Paşa'nın Osmanlı padişahından aldığı bir diğer ferman ise, yabancı ülkelerden kendi adına borç alabilme imtiyazı oldu (1873).[380] Bu sayede Mısır, sıkıntılı ekonomik durumundan kurtulmayı hedefledi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonraki 2 yılda İstanbul'daki sıkıntılar ve Âli Paşa'nın ölmesi

374 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 73.

375 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 82.

376 Raşid Beravi, *Mecmua-i Vesaik-i Siyasiye Merkez-i Düveli Mısır ve Sudan ve Kanal-ı Süveyş*, Fuad I University, Kahire, 1952, s. 55.

377 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 73.

378 İsmail Hami Danişmend, a.g.e., s. 207.

379 Yılmaz Öztuna, a.g.e., s. 53-54.

380 Peter Mansfield, *The British in Egypt*, Weidenfeld and Nicolson, London, 1971, s. 6.

İsmail Paşa'ya daha rahat hareket imkânı sağladı. Bu sırada Rusya'nın İstanbul'daki elçisi eylemlerinde (İsmail Paşa'nın Osmanlıdan daha bağımsız hareket etme isteği) İsmail Paşa'yı açıkça destekledi. Bu ise İsmail Paşa'yı cesaretlendirdi. Bu olay 1873'te Mısır'ın kendi adına borçlanabilme fermanının verilmesine kadar sürdü.[381]

Mehmed Ali Paşa'dan sonra iş başına geçen ardılları (Abbas ve Said Paşa, 1848-1863) Avrupa'yı örnek aldılar. Daha sabırsız ve aceleci davranan İsmail Paşa ise Afrika'ya karşı saldırgan bir yayılma siyaseti izledi. Tüm bunları yaparken de pek çok masrafla yenilikler yapmaya çalıştı. İsmail Paşa, Afrika üzerinde etkinlik kurmak isterken Zenci ayaklanmalarını ve bölgedeki ticareti kullandı.[382] Aslında padişah 1841'de Mehmed Ali Paşa'ya bir ferman ile Sudan'ın idaresini vermişti. İsmail Paşa zamanında da Sudan, Hidiv adına İngiliz valiler tarafından yönetiliyordu.[383] İsmail Paşa, Mısır'ın ekonomisi tarıma bağlı olduğu için bunu geliştirmek istedi. Bu yüzden Nil'in doğduğu kolları Mısır içindeki Tana Gölü'nde birleştirmeye karar verdi.[384] İsmail Paşa'nın Sudan üzerindeki ilgisinin bir nedeni de Nil'in kaynaklarıydı.

İsmail Paşa, Mehmed Ali Paşa döneminden itibaren devam eden Sudan üzerindeki taleplerinden vazgeçmedi. Mısır'ın Sudan hâkimiyeti, İngiliz işgali olduktan sonra da devam etti. İngiltere, Mısır'a bölgede kaybettiği yerleri geri alması için onay verdi. Daha sonra bölgeden çıkması için Mısır'a baskı yapmaya başladı. Bölge isyan içine girince ise Mısır birliklerinin Sudan'a gitmesine izin vermedi. Hatta bölgeden çekilmesi yönünde baskı yaptı. Mısır hükümetinin kilit ismi olan Muhammed Şerif daha

381 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 76.

382 Hassan Ahmed Ibrahim, a.g.e., s. 210.

383 Ahmed Kavas, "Afrika'da Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler", *Türkler*, C. 9, Ed.: Hasan Celal Güzel, Kemal Koçak, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 582.

384 Martin Sicker, a.g.e., s. 177.

sonradan "*Granville Doktrini*" adını alan bu protestoyu kabul etmedi ve istifa etti.[385]

Hidiv İsmail 1869'dan itibaren Güney Sudan'ı etkili bir biçimde yönetmeye başladı. Ancak İsmail'in buradaki sert yönetimi kendisine karşı ciddi bir muhalefetin doğmasına neden oldu. Sorunlar daha sonra giderek büyüdü.[386] 1874'te Gordon Paşa'nın Sudan'a İsmail tarafından atanması ve buraları ele geçirme isteği de Mısır'ı ve İsmail Paşa'yı çok zor duruma soktu.[387] Mısır, Yukarı Nil denilen bölgede herhangi bir Avrupa gücünün desteği olmadan kendine bir yayılma alanı yarattı. İngilizlerin 1870'e kadar Yukarı Nil ile çok ilişkileri olmamıştı. Burayla ilk ilişkiler genelde ticaretle ilgiliydi. Ancak Mısır'ın bölgedeki baskısı üzerine İngilizlerin bölgedeki temsilcileri Londra'yı uyarmaya başladı. 1869'da İngilizlerin Kahire'deki Konsül-Generali Stanton, Londra'yı uyaran bir yazı gönderdi. 1875'te Hidiv İsmail'in yayılması Uganda'ya kadar ilerledi. Bu ise Zangibar Sultanı ile çekişmeyi doğurdu. Avrupa devletlerinin bu dönemde üzerinde durdukları ise Hindistan'a giden Süveyş yoluydu. İngiltere, Mısır'ın Kızıldeniz ve Aden taraflarında yayılmasını destekliyordu. Bir yandan da himayesi altında gördüğü Zangibar Sultanı'nı da ilgiden eksik bırakmıyordu.[388] 1881'e kadar İsmail Paşa'nın tüm gayretleri ve harcamalarına rağmen Mehdi bölgede en etkili güçtü.[389] İngilizler 1882'den sonra 1883'te Mısırlıları Sudan'dan çıkmaya mecbur etti. Bu sırada da Mehdi giderek Sudan'da güç kazanmaya başladı.[390] 1899'dan sonra da zaten Sudan İngilizlerin eline geçti.[391] Lord Cromer (Bkz. EK 5) ise Mısır'ın daha güneyindeki Sudan'a doğru olan ve içte kalan

385 Hassan Ahmed Ibrahim, a.g.e., s. 214.

386 G.N. Sanderson, *England, Europe and Upper Nile 1882-1889*, Edinburg University Press, Edinburg, 1965, s. 7.

387 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 77.

388 G.N. Sanderson, a.g.e., s. 12.

389 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 77.

390 Gabriel R. Warburg, *Egypt and the Sudan*, Frank Cass, London, 1985, s. 13.

391 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 77.

toprakların çok da önemli yerler olmadığını ve yönetiminin çok masraflı olacağını düşünüyordu.[392]

Mısır'ın Sudan üzerindeki faaliyetleri aslında Mısır için kazanç olarak geri dönmedi. Aksine Mısır'a büyük mali yük getirdi. İngiliz işgalinden sonra da devam eden bu süreç bir süre sonra Sudan'da karışıklıklar çıkması ile son buldu. Bu defa Mısır kendi ekonomik, sosyal ve siyasi problemleri ile uğraşmaya başladı.

İsmail Paşa döneminde Mısır'da birçok değişiklik yapılmasına rağmen ekonomik anlamda Mısır bir felaketle karşılaştı ve iflas etti. Ekonomik sıkıntılarla başlayan sorunlar, ardından İsmail Paşa'nın Hidivlik'ten alınmasına kadar gitti. İsmail Paşa, 26 Haziran 1879'da İstanbul'dan bir telgraf aldı. Bu telgrafta İsmail Paşa'nın Hidivlik görevinin son bulduğu bildiriliyordu.[393] İsmail Paşa'nın görevden alınması ile Osmanlı Devleti tekrar Mısır'da kendi otoritesini kurmak istedi. Ancak İngilizler ve Fransızlar böyle bir duruma razı değillerdi. Padişahın aklında olansa İsmail'in amcası olan Halim'in Hidiv olmasıydı. Ancak padişah 26 Mayısta İsmail'in görevden alındığını ve yerine Hidiv Tevfik'in getirildiğini belirten bir ferman verdi. İsmail Paşa ise kendi yatı olan *Mahruse* ile Mısır'dan İtalya'ya gitti.[394] İsmail Paşa, mücevherleri ve nakit 3 milyon £ ile İskenderiye'den 30 Haziran 1879'da *Mahruse* gemisi ile önce Napoli'ye ardından İstanbul'a gitti ve burada 1895'te vefat etti.[395] İsmail Paşa'nın iflasın eşiğine getirdiği Mısır'da aynı zamanda bir güç meselesi ortaya çıktı. İngiltere, yumuşak bir baskının uygulanmasından yanaydı. Osmanlı Devleti ise İsmail Paşa'yı görevinden alarak kendi otoritesini göstermek istedi.[396]

---

392 G.N. Sanderson, a.g.e., s. 1.

393 P.M. Holt, a.g.e., s. 210.

394 John Marlowe, a.g.e., s. 42

395 Peter Mansfield, a.g.e., s. 14.

396 Sir Samuel White Baker, *The Egyptian Question Being Letters to The Times and Pall Mall Gazette*, Macmillan and Co., London, 1884, s. 2.

Mısır'ın Avrupa devletleri için önemli bir ülke olması sadece Süveyş Kanalı'yla ilgili değildi. I. Napoleon'un bu topraklara çıkmasıyla Mısır, Avrupa siyasetinin ve çıkarlarının rekabet ettiği bir alan olmaya başladı. Ortaya çıkan bu ilgi I. Napoleon'un Mısır'dan çıkarılması ile bitmedi. Bundan sonra meseleler farklılaşsa da Mısır önemini korumaya devam etti. Avrupa'nın birçok devleti Mısır'da belli çıkarları olduğunu düşünüyordu. Bu yüzden de Mısır bu tarihten itibaren Avrupa ve dünya devletlerinin gündeminden düşmedi.

Mısır'ın I. Napoleon tarafından işgali Avrupa'nın ilgisini buraya çekmek için önemli bir adım oldu. Bu işgal artık Batı için yeni bir sürecin başlamasıydı. Bazı Avrupa ve Ortadoğu tarihçileri bu süreci Avrupalı modern bir ordunun ilk defa Mısır gibi bir İslam ülkesine kuvvetli bir girişi olarak görmekteydiler. Bu giriş İslam dünyası için büyük bir şok oldu. Aynı zamanda Batılılaşmanın bu coğrafyada başlamasında kuvvetli bir etki yaptı. İşgal, İslam topraklarının bir Avrupalı ordu tarafından kolayca ele geçirilmesinin mümkün olduğunu da gösterdi. Bu işgal daha sonra İngilizler için de bir örnek teşkil etti. İngilizler, Hindistan yolunun güvenliği gerekçesiyle daha sonra benzer bir işgal yaptı.[397]

Süveyş Kanalı'nın açılması sadece Mısır'a veya Osmanlı Devleti'ne bağlı bir durum değildi. Bütün Avrupa devletlerinin Mısır'da ve bu işle ilgili düşünceleri vardı. Gerçi en çok iki devlet dikkati çekiyordu. Fransa yapılmasına taraftardı ve bu işi çıkarları ile uyuşan bir durum olarak görüyordu; İngiltere ise Hindistan yolunu riske edebileceği endişesi ile temkinli duruyordu. Ancak İngiltere düşüncelerini doğrudan ifade etmek yerine, kanalın yapılmasında Osmanlı Devleti'nin huzursuzluğunu gündeme getiriyor ve Osmanlı üzerinden onunla birlikte

397 Bernard Lewis, *The Middle East and the West*, Indiana University Press, Bloomington, 1964, s. 34.

söylemlerini açığa vuruyordu. Avrupa'nın diğer devletleri her ne kadar sessiz gibi görünse de Avusturya, İspanya ve İtalyan devletleri gibi devletler kanalın açılmasından yanaydılar. Ancak iki büyük devletin düşüncelerinin net olmaması ve fikir birliğinde olmamaları nedeniyle hepsi bekleme durumundaydı.

Akdeniz'e kıyısı olan devletlerin hemen hepsi kanalın açılmasına taraftardı. Kanalın açılmasıyla bir anlamda Akdeniz ticaretinin canlanacak olması Akdenizli devletleri heyecanlandırıyordu. Böyle olunca da, İngiltere yalnız kalmış gibi bir görüntü ortaya çıkıyordu. Bu yüzden İngiltere tüm bunları değerlendiriyor ve itiraz konusunda Osmanlı Devleti'nin çıkarlarını gündeme getiriyordu.

Süveyş Kanalı için ilk girişimler başladığı andan itibaren dünya siyasetine hakim olan belli başlı devletler İngiltere, Fransa ve Rusya'ydı. Osmanlı Devleti'nin geniş arazisi de birçok defa Avrupa'nın hareketli ortamından doğrudan etkileniyordu. Osmanlı Devleti her ne kadar kendini toparlama adına bir direnç gösteriyorsa da, bu teşebbüsün başarılı olabilmesi devletlerarasındaki siyasete bağlıydı.

İngiltere

Süveyş Kanalı ile ilgili olan devletlerin başında İngiltere geliyordu. Ancak İngiltere yapım aşamasında projeye karşı çıktı. Yine de zaman içinde bu işle en ilgili devlet oldu. Olaylar onu önce Mısır'da kanal hisselerine ortak etti. Zamanla da Mısır'ı ele geçirmek ve otoriteyi kendi eline almak zorunda kaldı. Tüm bu olaylar gerçekleşirken de Osmanlı Devleti, Mısır ve Fransa ile inişli çıkışlı politikalar izledi.

İngiltere, kanalın açılmasından en fazla etkilenecek devletti ve Doğu'da ticari ve politik bir takım çıkarları vardı. Kanal açılırsa Doğu ile iletişim artacaktı. Ancak İngiltere'yi bu işte

endişelendiren, başka devletlerin de bu yolu kullanarak Doğu'da konumuna zarar verme ihtimaliydi.[398]

Osmanlı İmparatorluğu ile Batı Avrupa Büyük Devletleri arasında iktisadi ve siyasal ilişkiler en geç İngiltere ile kuruldu. İngiltere bir yandan iktisadi nedenlerle öte yandan da İspanya'ya karşı destek sağlamak amacıyla ilk kez 1575'te Osmanlı Devleti'nin dostluğunu elde etmeğe çalıştı. Nitekim ilk iş olarak da bir imtiyaz (kapitülasyon) kopardı. İngiltere'ye bundan sonra 1798'e kadar 11 imtiyaz verildi.[399] İngiliz elçilerin en etkili ismi İstanbul'da oturur ve politik işleri takip ederdi. Bunun yanında Osmanlı Devleti'nin başka yerlerinde Konsül veya Vice-Konsül olarak başka görevlileri de bulunurdu. Bunlar kendi bölgelerindeki durumları takip ederler ve dönem dönem İstanbul'daki elçiliğe bilgi verirlerdi.[400]

İngilizler Mısır'a ise ilk olarak ticaret yoluyla geldi.[401] Fransa da İngiltere gibi Mısır'la ticari sebeplerle ilişki kurdu. Bu ticarete Hint yolu da eklenince zamanla ilgi daha da arttı. İlk dönemlerde Mısır'a gelen İngiliz ve Fransız uzmanlar buralarda çalışmalar yaptılar ve haritalar hazırladılar. Bir anlamda Mısır'ı keşfetmek ve tanımak için hemen adımlar atıldı.[402] İngiltere XIX. yüzyıldan çok önceleri Hindistan, Akdeniz ve tüm dünyada bağlantılarını ticaret üzerinden kurdu. *Esat India Company* 1600'de I. Elizabeth döneminde kuruldu. Bu şirket bir süre sonra giderek önemli hale geldi ve Hindistan'ın 3'te 2'sine

398 The National Archives Foreign Office, 97/411.

399 Ömer Küçükoğlu, *Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1978, 15.

400 Esin Yurdusev, "The British Ambassadors to İstanbul in the Mid-Nineteenth Century: Sources of Intelligence and Political Reporting", *Belleten*, Cilt LXXIII, S. 267, Ağustos, Ankara, 2009, s. 528.

401 Muhammed Enis, *İngiltere ve Tarik-i Süveyş fi Kurun-ı Samin Aşr*, Ed. Ali Berekat, Ter. Abdülvehhab Bekir, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire, 2009, s. 19

402 James Rennel, *A Treatise on The Comparative Geography of Western Asia*, Gilbert&Rivington, London, 1831, s. 80-81.

hâkim oldu.[403] İngilizlerin Hindistan'a vali rütbesi ile gönderdikleri ilk temsilci ise 1774-1785 tarihleri arasında görev yaptı.[404] *Esat India Company* XIX. yüzyıl ortalarına kadar varlığını sürdürdü. Şirket, 1858'de Hindistan'ın doğrudan İngiltere'nin denetimi altına sokulmasına kadar etkili ve güçlü bir yapı olarak devam etti.[405] İngilizler için Hindistan, İmparatorluğun mücevheri sayılıyordu.[406]

Başka bir şirket olan *Levant Company* 1583'te Osmanlı Devleti'nden ayrıcalıklar elde etti. Bu şekilde Akdeniz'de İngilizler daha sistemli olmaya başladı. Bir diğer şirketse Rusya ile ticaret yapmak için 1555'te kuruldu (*Muscovy Company*). I. Napoleon'la yapılan ve oldukça uzun süren savaşlar İngilizlerin Hindistan'da yayılmalarını kolaylaştırdı. XVIII. yüzyılın sonu ve XIX. yüzyılın başlarında Hindistan'daki Moğol İmparatorluğu'nun yıkılması da bu işi İngiltere için hızlandırdı.[407] *British South Africa Company* ve Sir George Goldie'ye ait *Royal Niger Company*, Afrika'da İngiliz faaliyetleri için kurulmuş diğer kumpanyalardı.[408]

İngiltere, Afrika'da esir ticaretiyle de uğraştı. *Royal African Company* de bu amaçla 1672'de kuruldu. Batı Afrika köle ticaretini korsanların elinden alarak daha sistemli hale getirdi. İspanya ile yaptığı savaşın sonunda (1702-1713) İngiltere Cebelitarık ve Nova Scotia'yı İspanya'dan aldı ve Afrikalı köleleri İspanyol Amerika'sında satma hakkını eline geçirdi. Böylece büyük bir

403 Carl Cavanagh Hodge, "East India Companies", *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London, 2008, s. 204.

404 Gordon Waterfield, *Sultans of Aden*, John Kinross, London, 1968, s. 12.

405 Carl Cavanagh Hodge, a.g.m., s. 204.

406 Simon C. Smith, a.g.e., s. 14.

407 Mark F. Proudman, "British Empire", *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London, 2008, s. 108-109.

408 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 110-111.

pazara sahip oldu.[409] Hollanda ve İngiliz tüccarları XVII. yüzyıldan itibaren Mısır'da Süveyş yolu ile Hindistan arasında ticaret yapıyorlardı. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin Fransızlara verdiği haklar ile onlar da Mısır'da ticaretlerini geliştirmiş oldular.[410] İngiltere giderek güçlenen bir ticaret ağı kurmaya başladı. Güney Afrika'da Cape Colony'i 1795'te Napoleon Savaşları sırasında eline geçirdi. Bir ara 1802'de elinden çıksa da 1815'te yine hâkimiyeti sağladı.[411]

İngiltere, Doğu'da bir sömürge imparatorluğu kurduğu andan itibaren, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünden yana bir politika izledi.[412] Hatta bir dereceye kadar Osmanlı Devleti'nin kuvvetlenmesini istiyordu. Bu istek, Osmanlı Devleti hakkında bir sempatiden değil; İngiltere'nin çıkarlarından kaynaklanıyordu. İngiltere büyük bir imparatorluğa sahipti ve bu imparatorluğun en büyük parçasını da Hindistan teşkil ediyordu. Hindistan'ı elinde tutmak istiyor ve bu araziye tehdit olabilecek Rusya'yı Hindistan'a yaklaştırmamayı politika olarak gözetiyordu. Rusya, Orta ve Uzakdoğu'da emeller peşindeydi. Osmanlı Devleti'nin de amansız düşmanı olan Rusya, karşısında İngiltere'yi görüyordu. İngilizler sadece Osmanlı üzerinde değil; Çin'e kadar geniş bir hat üzerinde Rusya'nın güneye inmesini istemiyordu. Ayrıca İngiltere Akdeniz'de ticari çıkarlara sahipti ve buraların güvenliğiyle de ilgiliydi. Akdeniz'de en geniş araziye sahip devlet Osmanlı iken; İngiltere de Avrupa devleti olarak en avantajlı konumdaydı. Ortak çıkarlar gereği aslında pek çok alanda Osmanlı Devleti ve İngiltere benzer bir biçimde birbirine yaklaşıyorlardı.[413]

409 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 109.

410 Muhammed Fuad Şükrü, *Bina-i Devle-i Mısr Muhammed Ali*, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire, 2009, s. 64.

411 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 110.

412 Hüner Tuncer, *Metternich'in Osmanlı Politikası (1815-1848)*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1996, s. 88.

413 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 16.

İngiltere, Mısır üzerinde etkin olmadan önce ilk olarak Kızıldeniz'de var olmayı denedi. Bu konuda hamleler yaptı. Başlangıçta çok fazla önemli olmayan bu girişimler zaman içinde İngiltere'yi bölgede etkin güç haline getirdi. İngiltere, Memlük Ali Bey'in Mısır'da bağımsız bir şekilde iktidarı ele almasını takiben Osmanlı-Rus Savaşı'na şahit oldu; bundan yararlanarak o zamana kadar yabancı devlet gemilerine kapalı tutulan Kızıldeniz'i seyr-ü sefere açmaya teşebbüs etti. 1768'de James Bruce, Kızıldeniz yolu ile Asya'ya giderken Mısır'a, daha sonra Kızıldeniz limanlarına uğradı.[414] James Bruce'un Mısır ve Abissina'daki gezileri az bilenen bu yerler hakkında bilgi vermesi bakımından son derece önemliydi.[415] Aynı zamanda İngiliz tüccarlarının ticari meselelerini görüşmek üzere 1769'da Mekke Şerifi ile görüştü.[416] 1768'de James Bruce, Mısır'da İngiliz tüccarların azlığından ve Fransızların çokluğundan endişe ediyordu. Bu dönemde Kızıldeniz daha bir Müslüman Gölü olarak duruyordu. Herhangi bir yabancı ticaret gemisi bulunmuyordu.[417] Bruce'un incelemeleri ve tavsiyelerine uyarak, Ali Bey'e, Bengal Genel valisi Warren Horstings hediyeler göndererek ticarete davet etti ve gelecek yıl Mısır'a bir gemi göndermeyi vaad etti. Aynı zamanda Bengal'deki bazı tüccar -Cidde ile Mocha arasında seyahat yapan- ların Süveyş'e seyahat planladıkları öğrenildi. 1773'te Kızıldeniz'in denizcilik bakımından şimdiye kadar bilinmeyen yönlerinin araştırılmasına girişildi. Bundan sonra, her yıl bir iki gemi bu yolu kat etmeye başladı.[418]

Bâbıâli'nin tasdik etmediği antlaşma hükümsüz sayılırdı. Bu bakımdan sahillerinde Cidde ve Mekke havalisinde Ali Bey'in hâkimiyetine son verildi. Mısır'da Ali Bey'den sonra iktidarı alan Ebu Zeheb Muhammed Bey, Kızıldeniz yolu ile Mısır'a varmak

414 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 135.
415 Sarah Searight, a.g.e., s. 77.
416 Muhammed Enis, a.g.e., s. 36.
417 Sarah Searight, a.g.e., 118.
418 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 135.

üzere olan ticareti engelledi. James Bruce, 1773'te Kahire'ye tekrar geldi ve mahalli idare ile İngiliz malları için Cidde'de kararlaştırıldığı gibi % 14 değil, % 8 gümrük resmi ödenmesini kabul ettirdi. İngiliz tüccarlarının himayesini sağlayan bir emirname elde ederek İngiltere'ye döndü. Bundan sonra, İngiliz tüccar gemileri, her yıl gittikçe artan bir tempo ile Hint emtiasını Süveyş'e taşımaya başladılar. İngiltere'den İskenderiye'ye gemi geldiğinde aynı zamanda Hindistan'dan da Süveyş'e yük dolu gemiler varmış oluyordu.[419] Bruce ve diğerlerinin elde ettiği kazanımlara o dönem zarar verebilecek tek siyasi unsur Memlük Beylerinin kendi aralarındaki rekabetti.[420] Osmanlı Devleti ise bu dönemde Rus Savaşı'nın yaralarını sarmakla meşguldü.

1775'ten evvel Mısır'da bir İngiliz ticaret ajanı mevcut değildi. George Baldwin, Doğu Hint Şirketi namına hayli ağır bu görevi üstlendi. Baldwin'i Mısır Paşası Kahire'de karşıladı (1775). Aralarında geçen görüşmeye göre paşa, Hint gemilerinin Süveyş'e gelmesini istiyordu. Paşa buna karşılık "*Eğer Hint gemilerini Süveyş'e getirirsen, senin Nil'den Süveyş'e yeteri kadar su almanı sağlayacağım*" dedi.[421] XIX. yüzyıla gelirken I. Napoleon'un Mısır seferinden önce İngilizlerin bölgedeki en son Konsül Generali George Baldwin'di. 1803'e kadar Baldwin, Konsül olarak İngiltere'nin temsilcisi oldu.[422]

Osmanlı Devleti –İngiliz elçiliğinin ısrarlı teşebbüslerine rağmen– Kızıldeniz'in milletlerarası ticarete açılmasını arzu etmedi; buna rağmen 1778'de İngiliz bayrağı taşıyan 13 gemi Süveyş'e vardı. İngiliz elçi Robert Ainslie, Reisülküttab'ı bahis konusu gemilerin yalnız 8 gemi olduğuna, onların da macera heveslilerine ait olduğuna inandırmaya gayret etti. 1779'da, 2

419 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 135-136.

420 John Sabini, *Armies in the Sand The Struggle for Mecca and Medina*, Thames and Hudson, London, 1981, s. 51.

421 Daniel Crecelius, *The Roots of Modern Egypt*, Bibliotheca Islamica, Minneapolis&Chicago, 1981, s. 151.

422 Muhammed Enis, a.g.e., 12-13.

gemi geldi, 1780'de 2 gemi Kuseyr Limanı'na (Kızıldeniz'in Afrika yakasında) geldi. Fakat bu yol emniyetli olmayıp nakliyat için Cidde ve Süveyş arasında yerli gemilere dayandığından kazançlı değildi ve 1780'den sonra İngiltere tarafından terk edildi.[423] Süveyş'e gelişler azalsa da aslında İngiltere'nin Mısır üzerindeki ilgisi bundan sonra gelişti. 1780'lerden itibaren İngilizler Mısır'la daha çok ilgilenmeye başladı.[424] Ancak Baldwin'in elde ettiği kazanımlar çok fazla geliştirilemedi. I. Napoleon'un Mısır'a gelişi, İngilizleri gölgede bıraktı.[425] Lord Cromer de İngilizlerin Mısır üzerine ilk ilgisinin 1763'te başladığını; ancak asıl dikkat çekişin I. Napoleon ile olduğunu söylüyordu.[426]

Osmanlı Devleti, James Bruce'un yeni yol için girişimlerde bulunmasını pek de hoş karşılamadı. Osmanlı Devleti'nin temel kaygısı, Hicaz bölgesinin ve özellikle Cidde'den Süveyş'e yapılan taşımalar neticesinde eskiden beri var olan ticaretin kaybolacağıydı. Bu kaygı aynı zamanda Basra ve Halep ticaretinin de zarar görebileceği noktasını içeriyordu. Osmanlı Devleti bölgedeki ticari varlığını korumak için bir ferman yayınladı. Bir süre sonra İngilizler fazla ısrarcı olmadılar. Zaten ilk zamanlarda da Fransız malları İngiliz mallarından daha revaçtaydı.[427]

XIX. yüzyılın başlarında Kızıldeniz, aslında ticaret için çok da cazip bir deniz değildi. Burada ters esen rüzgârlar nedeniyle ulaşım yılın 9 ayı çok güçtü. Bu rüzgârlar kuzeyden güneye veya doğuya doğru eserdi.[428] Rüzgârlar Commander Bedford'un gözlemlerine göre Temmuz-Ağustos'ta başlar Mart'a kadar devam

423 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 135-136.

424 H.S. Deighton, "Some English Sources for The Study of Modern Egyptian History", *Political and Social Change in Modern Egypt*, Ed. M. Holt, Oxford University Press, London, 1968, s. 59.

425 Sarah Searight, a.g.e., s. 118.

426 John Marlowe, a.g.e., s. 1.

427 Peter Gran, *Islamic Roats of Capitalism*, Egypt 1760-1840, University of Texas Press, Austin&London, 1941, s. 6.

428 M.F. Maury, *Physical Geography*, Longman, Green, Roberts&Green, London, 1864, s. 133.

ederdi.[429] Bir de gelen yabancı tüccarların şüpheli karşılanması Kızıldeniz'deki Süveyş'e gitmek yerine Kuseyr (Qusayr) Limanı'na gitmelerine neden olurdu. Yüzyılın başında Kuseyr Limanı bölgenin en cazip yeriydi. Buradan mallar 3 günde Kahire'ye taşınırdı.[430] Kuseyr Limanı'nın 1852'de ihracatı yaklaşık 3.291.518 Fr. ve ithalatı ise 660.000 Fr.'tı. Ticaret konusu olan mallar daha çok yün, kahve, pamuk ve balmumuydu.[431]

İngilizlerin Kızıldeniz'e girmeleri hiç de kolay olmadı. İlk olarak burada uğraşmaları gereken korsanlar vardı. Hatta Vehhabiler bile bir ara korsanlıkla uğraştı. Vehhabiler Cidde'nin güneyinde Kamfuda'da bir korsan filosu teşkil etti. Buradaki korsanlar sonradan Basra Körfezi'nde bulunan korsanlarla birleştiler; fakat bir iki İngiliz gemisini ele geçirince 1819'da İngilizler tarafından bunlara savaş açıldı. Bu savaşta Maskat İmamı'nın yardımı ile korsanların merkezi Re'sül-Hayme (9 Aralık 1819) ele geçirildiği gibi körfezdeki denizle meşgul bütün aşiretler, İngilizlerin Hindistan şirketi ile barış anlaşması yapmaya zorlandı.[432] Bu başarı aynı zamanda İngiltere'nin Kızıldeniz'e girmesi için bir yol oldu.

1820'lerden itibaren buharlı deniz taşımacılığı gelişmeye başladı. Mehmed Ali Paşa'nın yönetimi altındaki Mısır yabancılar için önemli bir alan haline geldi. 1823'te Mountstuart Elphinstone (Bombay Valisi) Kızıldeniz üzerinden buharlı deniz ulaşımı kurulması için öneride bulundu. Bu öneri için *Hugh Lindsay* adlı 411 tonluk bir gemi inşa edildi ve 1829'da denize indirildi. Daha sonra Thomas Waghorn, bu ulaşımla ilgili işlerle uğraştı.[433]

1830'lardan itibaren İngiliz tüccarları Doğu ile daha çok bağlantı kurmak istiyordu. Bu sadece Doğu ile sınırlı değildi.

429 Norton Shaw, a.g.e., s. 178.

430 Sarah Searight, a.g.e., s. 117-118.

431 Saint-HilaireBarthelemy, *Egypt and The Great Suez Canal*, Richard Bentley, New Burlington Street, London, 1857, s. 290.

432 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 144.

433 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 17.

Onlar tüm dünya ile ticaret kurmak için değişik fırsatlar arıyorlardı. İngiliz tüccarları bu dönemde Hindistan ile de bağları kuvvetlendirmek ve bölgede etkilerini arttırmak istiyordu. Ancak İngilizler için bir takım zorluklar vardı. Osmanlı Devleti Kızıldeniz üzerinde hâkim olduğunu iddia ediyor ve yabancı gemilerin Kızıldeniz'de ticaret yapmalarında engel çıkartıyordu. Osmanlı Devleti yabancı gemilerin Mocha'dan daha kuzeye çıkmalarını yasaklamıştı. Bölgede Mekke ve Medine gibi şehirlerin olması Osmanlı Devleti'nin buralar için daha çok endişe taşımasına neden oluyordu. Bu yüzden Hindistan'dan Süveyş'e yapılacak ulaşım o dönemlerde pek de mümkün görünmüyordu. Bir yandan da Bombay hükümeti İran Körfezinde Arap deniz korsanları ile uğraşıyordu. Bunlar da Mocha ve Aden Körfezi'ndeki ticaretin gelişmesine engel çıkarıyorlardı.[434]

Hindistan'dan Süveyş'e giden yolu açmak üzere *Hugh Lindsay* adlı gemi Hindistan'dan gönderilmeye karar verildi. Bu gemi Aden, Mocha ve Cidde'yi geçerek Süveyş'e ulaşacaktı. Gemi 20 Mart 1830'da Bombay'dan hareket etti. Kömür olarak tam kapasiteydi ve geminin kaptanı John Wilson'du. Gemi 31 Martta Aden'e vardı ve 22 Nisan'da Süveyş'e ulaştı (Tüm molalarda dâhil olmak üzere 32 gün 16 saat). Bu yolculuk daha sonra yapılacak diğer yolculukları da teşvik etti. İngiliz hükümeti bir süre sonra Kızıldeniz'in çıkış ağzında bulunan Socotra Adası'na Kaptan Hawkins kontrolündeki *Clive* gemisini gönderdi. Hawkins adada yaptığı incelemelerden sonra adanın kömür deposu olarak kullanılabilecek kapasitede olduğunu belirtti. Burası hem Kızıldeniz için bundan sonra yapılacak yolculuklarda hem de *Cape Route* üzerinden gelen gemilerin kömür ihtiyacının karşılanabileceği önemli bir nokta olacaktı.[435] 1834'te de Hanies komutasındaki *Palinurus* gemisiyle Socotra adasında keşif amaçlı daha kapsamlı incelemeler yapıldı.[436]

434 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 17-18.
435 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 18.
436 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 18-19.

İngilizlerin Hindistan'la artan bağlantıları ve ticaretin günden güne gelişmesi İngilizleri bölgeyle daha fazla ilgili yaptı ve onları daha kolay, sorunsuz yollar aramaya itti. Bu düşünceden hareketle ilk adımlardan biri olarak Hint hükümeti 1830'da Sir William Cornwallis Harris'i Mısır'a bu durumu tetkik etmek üzere gönderdi. Sir William bölgeye geldiğinde yakın zamanlardan itibaren konuşulan Akdeniz ve Kızıldeniz arasında kanal açma ile demiryolu bağlantısını inceledi. Bunlardan kanal açmanın çok zor ve büyük iş olduğu; demiryolu ile bağlantının ise daha kolay ve faydalı olacağı şeklinde gözlemleri oldu. Kendisi gözlemlerinde "*tek kelime ile demiryolu*" diyecekti.[437]

Süveyş Kanalı açılmadan önce bu konuyu ilk dile getirenlerden Waghorn kanalla ilgili çalışmalarını Mehmed Ali Paşa zamanında yaptı. Bu dönemde Hint Şirketi'nin (*East Indian Company*) başında olan Ellenborough da Mısır'la ilgilendi. Çünkü Hint yolu üzerinde Mısır önemli bir değere sahipti.[438] Hindistan'dan Süveyş'e yolculuk ve taşımacılık oldukça hızlıydı. Ancak devam ettirilmesi oldukça pahalıydı. 1837'de Süveyş'te 1 ton kömür 20 £'tu. Daha sonra Thomas Waghorn Nil'den develerle Süveyş'e kömür getirtince 1 ton kömür 4 £'a indi. Bu girişim maliyeti düşürdü. Artık Kızıldeniz ticaretinde en önemli sorun olarak sadece yılın 8 ayı hava koşullarının elverişsizliği kaldı.[439]

İngiltere'nin Kızıldeniz ve Mısır civarındaki varlığı aslında *East India Company* ve *Peninsular and Oriental Steamship Company* aracılığıyla oldu. İlk başlarda (1827) Teğmen Waghorn, daha sonra Hint hükümetinin 1836'da ilişkileri geliştirme girişimi ve 1841'de 2 büyük şirketin kendi aralarında yaptıkları kontrat, İngiltere'nin bölgedeki gücünü arttırdı. Bunu daha sonra kuvvetlendirecek diğer bir unsur da Robert Stephenson'un 9 Şubat

437 William Van Norden, *The Foreign Quarterly Review*, Vol. XXXV, Chapman and Hall, London, 1845, s. 254.

438 Mustafa El Hafnavi, *Kanal Süveyş Müşkilatiha El Muasıra*, Matbaa-i Mısriye, Kahire, 1952, s. 76.

439 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 23.

1852'de Kahire'den İskenderiye'ye kurmak istediği demiryolu olacaktı.[440] Bu demiryolu hattı ise 1856'da bitirildi.

1834'te İngilizler Mahmudiye Kanalı üzerinden, İskenderiye ve Kahire'den mallarını taşıyıp buradan da kara yolu ile Süveyş'e nakletmek üzere anlaşma yaptı. Aynı zamanda bu işleri yapmak üzere *East India Company, Peninsular and Oriental Steamship Company*'den sonra *Hill & Co.* kuruldu.[441] *Peninsular and Oriental Steamship Company* tam olarak teşkilatlanmasını ise 1840'da yaptı ve asıl hedefi Hint ile olan ticaret ve sevkiyatta kolaylık sağlamaktı.[442] 1830'lu yılların sonlarına doğru İngilizler, İngiltere'de ve Bombay'da yeni silahlı buharlı gemiler inşa etmeye başladı. Bu gemiler arasında *Atalanta, Berenice* de yer alıyordu. *Hugh Lindsay* de önceden beri bu ulaşımda vardı. 1837'de de İngilizler bu gemilerle Bombay ile Süveyş arasında düzenli aylık mail ve taşımacılık servisini kurdu. Böylece İngiltere'den Bombay'a 41 günde, Kalküta'ya ise 44 günde ulaşan iletişim ağı kuruldu.[443]

Kaptan Haines'e göre Aden oldukça önemli bir şehirdi. Bu şehrin gelişmesinde Bombay'ın önemli etkisi vardı. Haines, Aden'in İngilizlerin kontrolünde olması gerektiğini söylüyor ve Aden'in Bombay ile Süveyş arasında tam ortada stratejik bir yer teşkil ettiğini belirtiyordu. Buranın güvenli bir limanı vardı, hem gece hem de gündüz güvenli giriş çıkış yapılabilirdi. Üstelik mükemmel bir güvenlik içinde buradan yol alınabilirdi. 1837'de benzer şekilde İngiltere'nin Mısır'daki Konsül Generali Colonel Campbell, sadece Mehmed Ali Paşa'ya değil; Kızıldeniz'e yayılmak isteyen başka güçlere karşı Aden'in İngilizlerin elinde olmasında önemli fayda olduğunu belirtiyor ve bu konuda İngiliz Dışişleri'nin dikkatini çekiyordu. Ayrıca buranın Bombay ile Süveyş arasında önemli bir kömür deposu olma özelliği

440 Norton Shaw, a.g.e., s. 192-193.

441 Muhammed Fuad Şükrü, a.g.e., s. 76.

442 Mustafa El Hafnavi, a.g.e., s. 76.

443 Gordon Waterfield, a.g.c., s. 24.

taşıdığını, Mocha'daki kahve trafiğini buraya çekeceğini ve tüm bu trafiği İngiltere'nin yönlendirebileceğini belirtiyordu.[444] Daha sonra yaşanan gelişmeler Haines'i haklı çıkardı ve Aden kanalın açılmasından sonra bir kömür deposu oldu.[445]

İngiltere Kızıldeniz'de ve Hint yolu üzerinde önemli bir merkez olan Aden'i 1839'da ele geçirdi ve buraya oldukça önem atfetti.[446] Bu olay İngilizlerin bundan sonra Kızıldeniz'e daha fazla sokulmasını sağlayacaktı. İngilizler burayı aldıklarında nüfus yaklaşık 1.000 kadardı. 1845'e gelindiğinde bu rakam 20.000'i aştı. 1850'lerde ise 25-30.000 arasında bir rakama ulaşması bekleniyordu.[447] Aden ile Süveyş'in arası 1.308 mildi.[448] Mesafe çok olsa da Süveyş'in ticari değeri kanalla birlikte arttı.

Aden'i ele geçirdiği sırada İngilizler iki sorunla karşı karşıya kaldıklarını düşünüyorlardı. Birisi Fransızların bölgeye girme istekleriydi. Diğeri ise, o sırada Yemen'i kontrolü altında tutan Mehmed Ali Paşa ile karşı karşıya kalma ihtimaliydi.[449] Palmerston ve Hint Hükümeti, Mehmed Ali Paşa'nın Yemen'i ele geçirmesinden endişeye kapılmadı. Bu durumu düzenin sağlanması ve ticaretin gelişmesi açısından olumlu bile görüyorlardı. Ancak Mehmed Ali Paşa'nın Aden ve Bahreyn taraflarına gelmesine karşı çıkıyorlardı. Hatta Muskat, Basra, Bağdat ve tüm Necid bölgesi dahi İngilizler tarafından endişelenilen yerler arasındaydı. Mehmed Ali Paşa, Haziran 1833'te Colonel Campbell'a Yemen'i alması durumunda İngilizlerin karşı çıkıp çıkmayacağını sordu. Fakat Mehmed Ali Paşa, Palmerston'un bir cevap beklemeden birliklerini göndermesine de kızıyordu.

444 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 29-30.

445 Dilip Hiro, *The Essential Middle East*, Caroll and Grof Publishers, New York, 2003, s. 10-11.

446 Alber Hourani, *A History of The Arab Peoples*, Faber and Faber, London, 1991, s. 269.

447 Saint-HilaireBarthelemy, a.g.e., s. 294.

448 Norton Shaw, a.g.e., s. 178

449 R.J. Gavin, *Aden Under British Rule 1839-1967*, C. Hurst & Company, London, 1975, s. 72.

Haines'in Mocha'ya yaptığı ziyaretler sırasında (1836), Mehmed Ali Paşa çoktan Tehama'yı ve Yemen'in tüm limanlarını ele geçirmiş bulunuyordu. Mehmed Ali Paşa bunu Osmanlı Devleti'nden aldığı fermana dayanarak yaptığını iddia ediyordu. Haines ise Osmanlı Devleti'nin bölgede otoritesi olmadığını söyleyerek karşı çıkıyordu.[450]

İngiltere'nin Mısır üzerine ilgisine dair 1840'lı yıllarda Avrupa'da haberler çıkmaya başladı. Bu haberler o dönem için yapılma tartışmaları olan posta hatlarıyla ilgiliydi. İngiltere ile Mısır valisi arasında Süveyş yolu üzerine bir anlaşma yapıldığına dair Avrupa'da bazı yerlerde haberler çıkması üzerine Osmanlı elçisi, bunu Lord Aberden ile görüştü (15 Eylül 1844). Lord bu konuların İngiltere'nin hatırından bile geçmediğini sadece posta mevzuunun ele alındığını belirtti. Bu konuda İngiltere'nin Mısır'da nüfuz kazanmak veya ayrıcalıklı bir konuma geçmek gibi bir niyetinin olmadığını da söyledi. Aynı haber konusunda Fransa, Rusya ve Avusturya'ya da benzer biçimde cevap verildiğini açıkladı.[451]

Süveyş yoluna dair İngiltere'nin Mısır ile bir mukavele yaptığına dair haberler tekrar çıktı (1844). Daha önceden böyle bir haber çıkmış ise de doğru olmadığı anlaşılmıştı. Bu defa da İngiltere'nin Mısır ile anlaştığı yönündeki haberlerin incelendiği ve elçinin bunu Lord Aberden'e tekrar sorduğu, bu konuda da Fransa, Rusya ve Avusturya'nın ilgili olduğu; ancak konunun doğru olmadığı ortaya çıktı.[452]

Süveyş Kanalı üzerine İngiliz Dışişleri'ne Temmuz 1849'da Modoweld isminde birisi bir yazı gönderdi. Gönderilen yazıda Mısır'ın, İngiltere'nin elindeki Hindistan için ne kadar önemli olduğu anlatılıyordu. Şu anki Mısır'da devam etmekte olan ulaşımın pahalı ve zor olduğu da belirtiliyordu. Bu duruma çözüm

450 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 34.

451 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.SFR. (3): 9/40.

452 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.SFR. (3): 9/27.

olması için bazı planlar sunuldu. Birincisi Süveyş'ten Akdeniz'e çölden geçecek olan 60 mil uzunluğunda bir demiryoluydu. Böylece Arabia, Abussina, Nubia hatta tüm Afrika kolaylıkla gelişebilecek ve İngiltere ticaret bağlantısı kurabilecekti. Burada özellikle ve ilk olarak demiryolu tavsiye edildi. Böylece Akdeniz kıyılarında buharlı gemiler kolaylıkla yüklerini indirebilecek ve yolcular da bu imkânlardan yararlanacaklardı. Ayrıca Süveyş ile Akdeniz arasının 60 mil yine Kahire ile Süveyş arasının 90 mil olduğu rapor edildi. İklim ve coğrafi durumlar hakkında da bilgi verilip kumların ve fırtınaların hatlara çok zarar vermeyeceği de söylendi. Bunun yanında alanın çok düz olduğu, bu düzlük alanın inşayı kolaylaştıracağı ve başlangıçtan 6 ay sonra bu işin tamamlanabileceği izah edildi. Ayrıca bu işin, her mil için 2.000 £'a, tüm uzaklık için 120.000 £'a ve tamamı için ise 200.000 £'a mal olacağı açıklandı. Bunun yanında gemilerin mallarını ve yolcularını indirebilmesi için yapılacak olan körfezdeki çalışmalar için de toplam 300.000 £'a ihtiyaç duyulacak tüm iş demiryolu ve körfez işi ile birlikte 500.000 £ olacaktı. Körfez bir şirkete verildiğinde şirket gelişler hariç sadece Hindistan'a giden yolculardan kişi başı 30 £ gelir elde edecekti. Modoweld bu işin çok fazla zorluk gerektirmeden Türk Hükümeti'ne kabul ettirilebileceğini ve İngiltere'nin böyle yapması gerektiğini tavsiye etti.[453]

Madoweld bölgede yapmış olduğu altı aylık gezinin bu düşüncelerini kuvvetlendirdiğini de belirtiyordu. Bölgede birçok kaynak da gördüğünü granit, sülfür, demir, altın, tuz ve daha başkalarının olduğunu bildiriyordu. Ayrıca yaptığı incelemelerde 1.100 yıl öncesine giden eski bir kanalın Akdeniz'le Kızıldeniz arasında olduğunu ve Heredotus gibi tarihlerde bölgenin diğer imkânları ve zenginliklerinin anlatıldığını ifade etti. Arabîstan'ın karşı tarafında yaklaşık 15.000.000 insanın yaşadığı da vurgulanıyordu. Ayrıca Abussina taraflarına 10.000 insanın

453 The National Archives Foreign Office, 97/411.

ticaret için geldiği açıklanıyordu. Demiryolunun yapılması bir başka açıdan da önemli olacaktı. O da buharlı gemiler için Süveyş'e kömür taşınması kolaylığıydı.[454]

İngiltere, 1850'li yıllarda Hindistan, Arjantin ve Brezilya gibi yerlerde olmak üzere büyük demiryolları yapımına başladı. Bu, İngiliz sermayesi için büyük bir hamle oldu. Gelişme sadece demiryolları ile kalmadı; aynı zamanda gemi teknolojisinde de ilerlemeler görüldü. Böylece İngiltere kendisinden uzak olan önemli bölgeleriyle daha yakın olmaya başladı.[455]

Kanal tartışmaları başlayınca Lesseps, İngiltere'yi kendi yanına çekmek için onun en hassas olduğu noktayı gündeme getirdi. İngiltere, Lesseps'in verdiği rakamlara göre 1849'da Hindistan'dan 9.238.000 £'luk mal aldı, bu rakam 1853'te 13.610.000 £'a çıktı. Yine Çin'den 1849'da 6.200.000 £'luk mal aldı, bu rakam da 1853'te 8.300.000 £'e çıktı.[456] Lesseps bu artışı göstererek endişelenmek yerine bu işin ne kadar önemli olduğunu göstermek istedi.

Süveyş Kanalı'nın açılmasını hızlandıran önemli gelişmelerden biri de Said Paşa'nın Mısır valiliği oldu. Said Paşa gençliğinde Ferdinand de Lesseps ile irtibatlıydı. Lesseps, Mısır'da Fransız siyasi temsilcisinin oğluydu ve Said Paşa ile olan dostluğunu kullanarak 4 ay içinde Süveyş Kanalı'nı yapmak için gerekli izni aldı. 1855'te durum resmen açıklandı; ama ardından anlaşmazlıklar başladı. İngiliz hükümetince bu durum destek görmedi. İngiliz ticari çıkarları, kanalın açılmasıyla Avrupa diplomasisinde Mısır Sorunu'nun çıkmasından dolayı zarar görebilirdi. Çünkü İngiltere aynı zamanda Kırım Savaşı'na

454 The National Archives Foreign Office, 97/411.

455 David Thomson, *Europe Since Napoloen*, Penguin Books, New York, 1990, s. 256.

456 Ferdinand de Lesseps, *The Isthmus of Suez Question*, Longman, Brown, Green, London, 1855, s. 22.

da katılmış bulunuyordu.[457] Lesseps, 30 Kasım 1854'te gerekli ruhsatı Said Paşa'dan almadan 3 gün önce İngiltere'nin Mısır'daki Konsül-Genarali olan Bruce'a kanalın açılmasının önemini ve İngiltere'nin bundan elde edeceği kazançları açıklayan bir mektup gönderdi.[458]

Kanalın açılmasına Osmanlı Devleti ve İngiltere razı değildi. En azından dışarıdan ilk başta görünen tablo buydu. Osmanlı Devleti bir süre kendi basınında Süveyş Kanalı'nın konuşulmasını yasakladı. Daha sonra bundan vazgeçerek Lesseps'in bir mektubu yayınlandı (*Journel de l'Isthme de Suez*).[459] Basındaki yasaklama aslında biraz da İngiltere'nin endişelerinden kaynaklanan bir durumdu.

İngiltere hükümeti, kanal işinin teknik bakımdan gerçekleşebileceğine inanmadığını, gerçekleşse bile bunun Fransa'yla arayı bozacağını ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğüne zarar vereceğini düşünüyordu.[460] Osmanlı Devleti kanalın açılması ile zarar göreceğinden ve birçok sorunla uğraşmak durumunda kalacağından korkuyordu. Bu durumdan dolayı İngiltere, Osmanlı Devleti'nin şiddetli itiraz göstermesini bekledi.

İngiltere imtiyazı tasdik etmemesi için Bâbıâli'yi teşvik, tazyik ve tehdit ediyordu. Bu sırada İstanbul'da bulunan Lord Straford, hükümetinden aldığı talimat üzerine Süveyş Kanalı inşasının Mısır'da baş gösteren istiklal hareketini kolaylaştıracağını ve bu takdirde Mısır'ın Fransa'nın nüfuz ve işgaline gireceğini söyledi. İngiltere'nin ise böyle bir vaziyete lakayt kalamayacağı ve belki de bu yüzden Osmanlı İmparatorluğu için

457 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, *The Middle East A History*, McGraw-Hill Publishing Company, New York, 1990, s. 280.

458 Ferdinand de Lesseps, *The Suez Canal*, Trans.: N. D'anvers, Henry S. King and Co., London, 1876, s. 32.

459 Charles Lamb Kenney, *Isthmus of Suez Canal*, Published by Ward and Lock, London, 1857, s. 70.

460 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 92.

büyük ehemmiyet arz eden Kırım Antlaşması'nın bitebileceğini söyleyerek Reşid Paşa'yı ikna etti.[461]

İngiltere bir süre sonra Süveyş Kanalı'nın önünü kesmek için İstanbul'daki elçisi vasıtasıyla amele meselesini gündeme getirdi. 20.000 işçinin kanal işinde çalıştırılmasının Osmanlı Devleti'ne ve Mısır'a ağır bir yük getireceğini telkin etti. Böylece İngiltere bu noktadan Lesseps'in açmaya çalıştığı kanal girişimini durdurmayı amaçladı. İngiltere'de *Standard* bu işin amelenin zorla çalıştırılması olmadan yapılamayacağını yazıyordu. Lesseps ile mühendisi Voisin ise buna karşın durdurma veya akamete uğratma girişimlerine engel olmaya çalıştı. Başlangıçta İngiltere ve Osmanlı kanalın açılma faaliyetlerinin durdurulmasında hem fikirdi.[462] Mısır'da ilk başta 20.000 kişi çalışırken Goldschmidt Mısır'ın toplam nüfusunun 5.000.000 olduğunu yazıyordu.[463]

Osmanlı Devleti 1855'te kendi görüşünü açıklayan durumu İngiltere'ye bildirdi. Lord Palmerston'a bildirilen bu görüşlere göre Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa'nın kendi arasında bir anlaşmaya varmasından sonra bu işte bir adım atacağını bildirdi. İki devletle de müttefik olduğunu ve iki müttefikin arasını açacak böyle bir işte aralarında anlaşmaya varmadan Osmanlı Devleti'nin tek başına hareket etmeyeceğini genel hatları ile Londra'daki elçi Muzurus Bey aracılığıyla iletti.[464]

Palmerston'un kanalın açılmasına karşı olması Mısır'da İngiliz çıkarlarının zarar göreceği endişesinden kaynaklanıyordu. 1855'te Başbakan olan Palmerston kanalın açılmasına karşıydı. 15 yıl boyunca da bu konuya hep karşı çıktı. Ona göre böyle bir projenin pek bir faydası olmayacaktı. Bundan dolayı karşı

461 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 35.
462 Jean and Simonne Lacouture, a.g.e., s. 64.
463 Arthur Goldschmidt, a.g.e., s. 25.
464 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 18/705.

çıkışında ısrar etti.[465] Eğer kanal açılır ve bu işte Fransızlar etkin olursa İngilizler bundan olumsuz olarak etkilenirdi. Ayrıca Fransızları Mısır'dan uzaklaştırmak imkânsız olurdu.[466] Palmerston, yine kanalın hemen çevresinde Fransızlar yerleşirse, bunun Osmanlı Devleti ile Mısır arasında kanalla birlikte bir set oluşturacağı endişesindeydi.[467] Onun için Osmanlı Devleti'ne Tatlısu Kanalı ve çevresinin iskânı meselesinde destek oldu.

Palmerston'un kanala karşı olması bu işin İngiliz çıkarlarını tehdit edeceği noktasında ileri geliyordu. Dicey, Palmerston'un konu ile ilgili düşüncelerini eserinde kendi ağzından şöyle ifade ediyordu: "*Eğer kanal yapılırsa, İngiltere, Mısır'ı almak durumunda kalacaktır. Ben, Mısır'ı İngiliz İmparatorluğuna dâhil etmekte istekli değilim*".[468] Bu bilgi İngiltere'nin ilerideki durumları en azından hesap ettiğini veya göz önünde tuttuğunu göstermekteydi. Yine bir başka açıklaması şöyleydi: "*Biz Mısır'ı istemiyoruz. İngiltere'nin kuzeyindeki ve güneyindeki akıl sahibi hiç kimse bunu istemez. Biz yol üzerinde sahip olabileceğimiz noktalar istiyoruz. Bu yerler çok iyi korunumlu, daima ulaşılabilir ve iyi donanımlı olmalıdır*".[469]

Lord Palmerston kanalla ilgili karşı çıkışını bir başka açıklamasında şöyle dile getirdi: "*Açıkça söylemem gerekir ki bu meselede ticaretimizi ve denizciliğimizi kaybetmekten korkuyorum. Bu kanal bütün milletlere bizimle eşit bir biçimde denizcilik yapma şansı verecektir. Aynı zamanda eklemem gerekir ki Fransa'nın planlarından endişeliyim. Kuşkusuz ki biz şu anki Fransız İmparatoruna güveniyoruz ve onu biliyoruz peki ondan sonra gelecek olan hakkında kim garanti verebilir?*" Yine Lord Clarendon, "*Söylemeliyim ki ülkemizin gelenekleri*

465 Lt.-Col. Captain Richarson Clarke, *Martime Canal*, Report, February, 1870, s. 11.

466 Peter Mansfield, a.g.e., s. 87.

467 Martin Sicker, a.g.e., s. 176.

468 Edward Dicey, *The Story of The Khedivate*, Rivingtons, London, 1902, s. 30.

469 Peter Mansfield, a.g.e., s. 87.

Süveyş Kanalı'nın gerçekleşmesine karşıdır. Bu mesele ile uğraştığımdan bu yana biliyorum ki bu plan kesinlikle desteklenebilir değildir". Bu konuşmalar Lesseps'in İngiltere'ye gidişinden sonra İngiltere'de parlamentoda konuşuldu.[470]

Lesseps ile Lord Clarendon'un görüşlerini karşılıklı tartıştığı bir ortamda Lord Clarendon'a İngiliz sermayesinin kanal projesini desteklediği; ama İngiliz hükümetinin bunu desteklemediği sorusu geldiğinde Clarendon: "*Eğer biz*" diye başladı ve sonra "*Bu planın faydaları konusunda çekincelerim var. Biz sadece İngiliz ticari çıkarlarını düşünmüyoruz. Aynı zamanda Türk İmparatorluğunun güvenliğini de düşünüyoruz. Biz Mısır'ın oldukça önemli bir konuma geçmesinden endişe duymaktayız. Bu Fransa ile ticari bir rekabete neden olabilecektir. Biz sürekli daha fazlasını elde etme fikrini kabul etmiyoruz*". Lesseps bu işin olabileceğini ve İngiltere'nin de bundan faydalanabileceğini söylediğinde ise Clarendon: "*Bu imkânsız değil belki anlayabiliriz. Palmerston'u gör ve tekrar bana gel*" demiştir.[471] Lordlar Kamarasında ve Avam Kamarası'ndaki konuşmalarda Lord Kimberley, bu kanalın Fransa'ya, Hindistan için ordusunu 5 haftada gönderebilme imkânı sunacağını ve bu yüzden kanala karşı çıkılınası gerektiğini bildiriyordu.[472] Aslında İngiltere'de en güçlü karşı çıkış Palmerston'dan geliyordu ve 1865'te ölene kadar o bu düşüncesini değiştirmedi.[473]

Süveyş'ten geçecek bir yol, Ümid Burnu'nu dolaşan yola nazaran 1/3 nispetinde kısa idi. Fikir, tüccarlar arasında hayli revaç bulmasına rağmen İngiliz Dışişleri tarafından pek tutulmadı. Zira Palmerston, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan böyle bir kanal açılmasının "*Bütün meseleleriyle ikinci bir boğaz*" olacağı üzerinde ısrar etti. Palmerston, Hindistan'a gitmek için daha kısa Fırat vadisi yolu üzerinde durdu. İkinci

470 Percy Fitzgerald, a.g.e., s. 53.
471 Percy Fitzgerald, a.g.e., s. 73.
472 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 14.
473 Peter Mansfield, a.g.e., s. 5.

yolun avantajı sadece daha kısa olması değildi; aynı zamanda Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'ndaki güney-batı musonunun da tehlikeleri bertaraf ediliyordu. Nehir taşımacılığı Ren ve Tuna'da denenmiş ve müspet netice almış olduğu gibi daha eski devirlerde de Fırat üzerinde nakliyat yapıldığı malumdu. Bu düşünce ile İngiliz hükümeti, Bâbıâli nezdinde elçisi vasıtasıyla teşebbüse geçerek niyetini tahakkuk ettirebilmek için müsaade elde etmeğe çalıştı. Bâbıâli'nin tereddüdü karşısında ise, Mısır'dan geçen yolu tercih edeceklerini, zaten Mehmed Ali Paşa'nın da yardıma hazır olduğunu bildirdi.[474]

Osmanlı hükümeti ise, o havalinin şartlarını iyi bilen Bağdad valisi Ali Paşa'dan bu hususdaki görüşlerini sordu. Ali Paşa'ya göre: "*Nehrin temizlenerek gemi işletilmeğe başlanması ticareti kolaylaştıracak ve devlet için karlı olacaktı*". Paşa bu arada mühim bir noktaya da temas ediyordu. Birecik'ten Hille'ye kadar olan kısımda nehrin temizlenerek vapur işleyecek hale gelmesi mümkün olduğu halde; Hille ile Korna arasının tanzim ve temizlenmesi hemen hemen imkânsız bulunduğundan Fırat ile Dicle'nin en çok yaklaştıkları kısımda bir kanal açarak birleştirilmek isteneceği kuvvetle muhtemeldi. O takdirde İngilizlere müsaade verilmeyip işin kendisine havale edilmesi en münasip yoldu. Londra elçisi Namık Paşa ise müsaadenin verilmesiyle, Osmanlı memleketlerine külliyetli miktarda para girecegi, Hindistan'a giden yol Osmanlı topraklarından geçeceğinden gümrük hâsılatının aratacağı, hele aşiretlerin tecavüzleri önlenebilirse İngiltere ile siyasi ve ticari münasebetler sıklaşıp fiilen iki taraf için de hayırlı olacağı açıklamasında bulundu.[475]

Bu arada, Asi ile Fırat nehirlerini bir kanalla birleştirilerek Akdeniz'e bağlamak düşüncesi ortaya çıktıysa da Osmanlı hükümeti, böyle bir teşebbüse asla rıza göstermemeğe karar

474 Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1974, s. 76-77.

475 Mübahat Kütükoğlu, a.g.e., s. 76-77.

verdi. Esasen İngilizler de kanal meselesi üzerinde durmayarak gemi inşaatı için lüzumlu malzemeyi Süveydiye iskelesine getirmek ve Birecik'e nakl ile çalışmalara başlamakla yetindiler.[476] Daha sonra da konu gündemden düştü. İlgi yine Süveyş Kanalı üzerine kaydı.

Kanalın açılması ile en çok uğraşan Ferdinand de Lesseps iken bu işe büyük devletlerarasında en çok çekinceyle yaklaşan da İngiltere'ydi. Lesseps bu durumu fark ettiği için İngiltere'nin muvafakatini alma yollarını aramaya başladı. Bu düşünceden hareketle Lesseps, İngiliz elçisine gizli bir yazı göndererek doğrudan İngiltere ile temasa geçmeye çalıştı (26 Şubat 1855).[477]

Lesseps'in düşüncelerini dile getirdiği açıklamalar, daha çok İngiltere'nin kanalın açılmasına karşı yürüttüğü muhalefeti kırmak içindi. Lesseps açıklamaları ile aslında İngiliz elçiyi kazanmaya çalışıyordu. Lesseps, kanal işinin Fransa veya Avusturya gibi tek bir devletin uhdesinde kalmayacağını bildirdi ve bu konuda elçiye açıklamada bulundu. Bu işte asıl sahibin Mısır ve Osmanlı Devleti olduğunu bildirdi. Yine İngiltere'nin, daha önceden Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ni tuttuğu ve denizlerde tam bir serbestlikten yana tavır aldığını hatırlatarak gerekirse konunun Londra'ya taşınabileceğini söyledi.[478]

Kanalın yapımının 7 milyon £ ve işgücünün de yaklaşık 120.000 £'dan az olmayacağı; hatta daha fazla bile olabileceği belirtiliyordu. Aletlerin yaklaşık 400.000 £ olacağı ve bu işin tahmin edilenin iki katına varacağı söyleniyordu. İngiltere'nin en çok bu işin ekonomik kısmı ile ilgilendiği vurgulanıyordu. İlgisine rağmen Fransa'nın Hindistan, Çin ve Avustralya ile İngiltere kadar ilgisi olmadığı biliniyordu. Eğer bu iş olursa Mısır'ın Türkiye'den ayrılacağı ve bağımsızlığını isteyeceği söyleniyordu. Şimdiye kadar yapılan işlerle Türkiye'nin ve İngiltere'nin

476 Mübahat Kütükoğlu, a.g.e., s. 76-77.
477 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.
478 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.

denizden yapabileceği müdahalelere karşı önlem alındığı, ancak Fransız birliklerinin buraya kolayca çıkabileceği endişesi dile getirilmekteydi. 28 feet derinliğinde bir kanaldan buharlı gemilerin kolayca geçemeyeceği ve kanal ile Suriye'den ayrılan Mısır'ın Fransa'ya daha fazla bağlı kalacağı düşüncesi İngilizleri endişelendiriyordu. Bu durumda Mısır'ın zayıflayacağı düşüncesi hâkimdi.[479]

Yine İngiltere ile Fransa arasında bir savaş çıktığında, kanalın İngilizlere kapanacağı; ancak Fransızlara açık olacağı ve bunun yanında barış zamanında da benzer şekilde Fransızların kanal vasıtasıyla Aden ve diğer alanlarda çeşitli garnizonlar kurabileceği ciddi bir endişeydi. Ayrıca Kızıldeniz'de Fransızların yer alması bölgedeki İngiliz ticaretini olumsuz etkileyecek bir durum olarak kabul ediliyordu. Tüm bu endişeler karşısında yarısı tamamlanmış olan demiryolunun daha elverişli olacağı düşüncesi ağır bastı. Ayrıca kanalın genişliğinin ve derinliğinin ciddi bir risk olduğu da söyleniyordu. Bu çekinceler Lord Cowley'in Lesseps'le yapacağı görüşmelerde kendisine dayanak olarak kullanması için tavsiye edildi.[480]

4 Ocak 1856'da İskenderiye'de İngiliz üyenin de katıldığı bir komisyon toplandı ve Lesseps'in projesinin yapılabilir bulunduğu açıklandı. İngiliz elçi Green de bunu vakit geçirmeden Londra'ya bildirdi. Green raporunda, Tatlısu Kanalı ve Süveyş Kanalı'nın yapımı üzerine İngiliz üye Mr. Lean'ın düşüncelerini ve ona dayanarak ilk olarak Tatlısu Kanalı'nın yapılmasını, Süveyş Kanalı'nın deniz seviyesinden yukarıda olması gerektiğini açıkladı. İngiliz üye ayrıca kanalın Akdeniz ağzının Pelesium ya da Dimyat olmasının büyük avantajları olduğunu söyledi. İskenderiye'deki elçi, Lean'in kanalın ağzı konusundaki görüşleri konusunda kendi meslektaşlarından farklı düşündüğünü belirtiyordu. Elçi bu işte hazırlanan raporun padişahtan önce

479 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

480 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

Bâbıâli'ye ve İstanbul'daki elçi Canning'e bir kopya halinde gönderileceğini de söyledi.[481]

Lesseps, Mehmet Said Paşa ile 5 Kasım 1856 tarihinde yeni ve daha esaslı bir ruhsatname üzerinde anlaştı. Ancak bu mukavelenin Bâbıâli tarafından tasdiki şarttı. Bunun için Lesseps İstanbul'a geldiyse de İngiltere'nin şiddetli muhalefetinden dolayı başarılı olamadı. İşe ciddiyetle girişilebilmesi için mutlaka İngilizlerin muvafakatinin alınması gerekli olduğundan Ferdinand de Lesseps İngiltere'ye gitti, orada 45 günde 22 toplantı yaparak bu iş için propaganda yaptı. İngilizler tereddütlü görünüyorlardı. Fakat İngiltere hükümeti kanalın açılmasını, Hindistan endişesiyle mahzurlu kabul ediyordu.[482] İngilizler kanalın açılmaması için de Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki hukukunu kullanıyorlardı.[483]

Lesseps kanal açma girişiminin hayal mahsulü bir iş olmadığını ispatlamak için çok farklı milletlerden oluşan bir komisyon kurdu ve onlara gerekli incelemeleri yaptırdı. Ayrıca 1856'da Said Paşa'dan aldığı ikinci bir imtiyazdan sonra kanalın tarafsız ve tüm milletlerin ticaret gemilerine açık olacağını belirtti. Ancak tüm bu girişimlerine rağmen İngiltere'nin muhalefetinin önüne geçemedi. Yine de ümitsizliğe düşmedi. Lesseps şirketi kurmak için dünya sermayedarlarına başvurdu ve onlardan 400.000 hisse senedi oluşturdu.[484]

Lesseps, İngiltere'de kamuoyunu kazanmak için bazı yayınlar çıkardı. Bu şekilde yanına çektiği insanlar ile bazı İngiliz şehirlerinde kendisine taraftarlar edindi. İngiliz Parlamentosunda Mösyö Barkle, kanalın açılması konusunda Lord Palmerston'a İngiltere'nin Mısır valisi üzerinde baskı yapıp yapmayacağını sordu (7 Temmuz 1857). Lord Palmerston ise bu konuda açılması

481 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

482 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 37.

483 Edward Dicey, a.g.e., s. 27.

484 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 92.

için Lesseps'in çok gayret ve isteği olmasına rağmen Parlamento'da Osmanlı Devleti'nin görüşleri doğrultusunda açıklamalarda bulundu (8 Temmuz 1857).[485]

28 Mayıs 1857'de Newcastle'da Guildhall'da Salı günü tüccarlar, gemi sahipleri ve ticaret birliğinin üyeleri ile Grace'in başkanlığında bir toplantı yaptı. Bu toplantıda alınan bazı kararlar Board of Trade'e (kişi olarak Lord Grey'e) gönderildi. Alınan kararlar aşağıdaki gibiydi:

1. Süveyş Kanalı'nın yapılması Hindistan ile Avrupa arasında ulaşımı kolaylaştıracak ve ticari açıdan büyük yararlar sağlayacaktır. Bu proje aynı zamanda birçok yönü ile iyi hesaplanmıştır.
2. Bu kanalın yapılması ile gemilerin geçmesi kolaylaşacak ve bu tasarı demiryolundan daha avantajlı olacaktır.
3. Lesseps'in tasarı olarak hazırladığı bu kanal çalışması oldukça faydalı olup bu konuda Lesseps'in desteklenmesi için Board of Trade ve Lord Grey'e bu metin gönderilerek hükümetin işi desteklemesi tavsiye olunacaktır.
4. Katılanlar Lesseps ve D. Lange'ye açıklamalarından dolayı teşekkür etmektedirler.
5. Bu toplantıyı bir araya getirip sağladığı destekten dolayı da Başkan Grace'e teşekkür edilmektedir. New Castle Belediye Başkanı olan Grace, 30 Mayıs 1857'de tüccarlar, bankerler ve fabrikatörler ile yapmış olduğu toplantı sonrası Süveyş Kanalı'nın yapımının desteklenmesi için ricada bulunan bir yazıyı Board of Trade'e göndermiştir.[486]

Lesseps, Mısır'dan geldikten sonra Âli Paşa ile Süveyş Kanalı üzerine bir görüşme yapmak istediğini bildirdi. Âli Paşa

485 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 52/138.

486 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

bu sıralarda İngiliz hükümetine gerekli onayın Lesseps'e verilmeyeceğini söylüyordu. Lesseps bu görüşmede birkaç kez ısrarla Türk hükümetinin İngiltere'ye haber verip vermediğini sordu. Âli Paşa İngiltere'ye Süveyş Kanalı hakkında yazı yazılmadığını söyledi ve durumu inkâr etti. Fakat Âli Paşa İngiltere'nin onayı alınmadan bu işin bir adım ilerlemeyeceğini de söyledi. Green (Mısır'daki İngiliz elçi), Lesseps'in İngiltere'nin bu işe karşı İstanbul'da hamle yaptığının gerçek olup olmadığını araştırınayı kendisine vazife edindi diye Londra'ya haber verdi (25 Şubat 1858).[487]

Süveyş Kanalı'na dair İngiltere Parlamentosunda geçen konuşmaları Osmanlı Devleti, elçisi vasıtası ile takip etti (21 Mart 1858). İngiltere Süveyş Kanalı'nın yapımını mümkün görmüyordu. Bu konuda çok büyük sermaye toplanması gerektiğini ve sermaye yatıranların bile bu işten kazanç elde etmelerinin mümkün olmadığını düşünüyordu. Ancak İngiltere Süveyş Kanalı gibi bir konunun Hindistan gibi memleketlere sahip olan İngiltere ve tüm dünyaca faydalı bir iş olacağını hatta Hindistan ile olan mesafesini yarıya yakın indireceğini kabul ediyordu. Eğer böyle bir konu ortaya çıkar ise bunun tüm dünya için olduğu gibi dünyanın her yeriyle ilgili olan İngiltere için de faydalı olacağını söyledi. Lord Palmerston kanalı yapmanın Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden koparacağını ifade etmiş olmasına rağmen; kanalın açılmasının şu anda kabul edilir olmadığını söyledi. Ancak bu işin faydaları ve imkânı doğrultusunda yeni çalışmalara ihtiyaç duyulduğunu da ekledi. Bunun için de İngiltere işin tekrar araştırılmasına karar verdi.[488]

Osmanlı Devleti kanalın açılması konusunu ciddiyetle ele aldı. Bu konuyu sadece tartışmaların alevlendiği dönemlerde değil; devlet daha başka ve acil sorunlarla uğraşırken de sürekli gündeminde tuttu. Örneğin 3 Haziran 1858'de Osmanlı

487 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

488 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 53/20.

Devleti, Londra'da Karadağ Meselesi'ne dair görüşmeler yaparken de fırsat buldukça dile getirdi.[489] Londra'daki elçi Muzurus Kostaki Bey'in en çok uğraştığı işlerden biri de Süveyş Kanalı meselesiydi.

14 Kasım 1859 tarihli *Levant* gazetesinde yer alan mektupta kanalla ilgili haberler yer alıyordu. Buradaki habere göre Süveyş Kanalı'nın yapılmasından memnun olmayan ve bu konuda Osmanlı Devleti ile Mısır'ı baskı altında tutan devletlerin olduğu, aslında bunun bir tek devletin vehminden kaynaklandığı haber yapıldı. Bu konu hakkında İstanbul'dan Mısır'a işi men eden mektubu ile Muhtar Bey'in gelmesine rağmen; işin devam ettiği bildiriliyordu. Bunun için *Jozef* adlı vapur ile İskenderiye ve Port Said arasında faaliyetin devam ettiği, 12 geminin çalıştığı, Fransa ve İngiltere'den makineler geldiği yazıyordu. İngiltere ve Fransa tebaasından olan ve orada çalışan ameleye tembihatlar yapıldığı, buna rağmen Yunan ve Belçika ile Fransa'dan hiç bir amelenin görevini terk etmediğinin dikkati çektiği söyleniyordu. Bu konuda Umur-ı Ecnebiye Müdürü Şerif Paşa'nın tutumu da haber yapılmıştı.[490] Şerif Paşa aslında kanalın açılması için uğraş veren isimlerin başında geliyordu.

Henry Bulwer, Süveyş Kanalı ile ilgili çalışmalarını bildirdiği 7 Aralık 1859'da konuyla ilgili olarak yabancı elçilere gerek gözdağı gerek şiddet gösteren ama aynı zamanda ihtiyatlı ve politik bir yol takip ettiğini belirten bir tavır takındığını bildirdi. O bu meseleyi İngiltere'den çok Türkiye üzerinden konuşmayı ve yürütmeyi tercih etti. Böylece Türkler diğer elçiliklerden çok kendisine danışmak için gelecekti. Hem sadrazam (Âli Paşa) hem de Fuad Paşa'ya tavsiye göndermişti. Onun her ikisine de tavsiyesi: İngiliz hükümetinin şimdiye kadar görüşlerinde bir değişiklik olmadığıydı. Her ikisine de Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden ayrılması durumunu ve bağımsız olmasını göz önünde

489 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 156/8325.
490 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 233/16.

tutmalarını hatırlattı. Mısır'ın diğer Avrupa devletleri tarafından bağımsızlığının tehlikeye düşürüleceğini eğer İngiltere'nin desteği olmazsa Osmanlı Devleti'nin zayıf olacağını akılda tutmalarını istedi. İngiltere hem Osmanlı Devleti'ni hem de Mısır'ı koruyordu. Eğer bu durumu değiştirecek bir şey yapılırsa sorumluluğun kendilerinde olacağını her ikisine de söyledi. Bu konuda Osmanlı Devleti'nin bir karar vermesi gerektiğini ve bu konuda kendisinin her ikisinin de düşüncelerini etkilemeye hakkı olmadığını ifade etti. Eğer Osmanlı Devleti kendi başına hareket ederse veya bu konuda başka bir devletin etkisi altında kalarak görüş bildirirse sorumlunun kendisi olacağını ve kendini korumak için Avrupa'da tek başına yardım aramak zorunda kalacağını söyledi. Ancak yine de İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin Fransa ile çatışmasını istemeyeceği ve uzlaşıcı bir yol alması tavsiyesinde bulundu.[491]

İngiltere, Henry Bulwer aracılığı ile Osmanlı Devleti'nin kanal işinde izleyeceği yolu öğrenmek istedi. İngiliz elçisi bu mesele hakkında 17 Aralık 1859'da Hariciye Nezareti'ne bir takrir sundu. Elçi takririnde kanalın açılması için Osmanlı Devleti'nin bir izin vermediğini hatırlatmakta ve Mısır valisinin de bu yönde hareket ettiğini tahmin etmekteydi. Hal böyle iken elçi bölgeden kazı ve bezeri çalışmalar yapıldığına dair istihbarat almıştı. Bu yönde Osmanlı tarafının ne gibi önlemler alacağının kendisine bildirilmesini istedi.[492]

Osmanlı Devleti, kanalın hafriyat tartışmalarının yaşandığı 1859'da bu işte büyük devletlerin de görüşünü almak istedi. Kanalın açılması ile Osmanlı Devleti bazı sıkıntılara uğrayabileceğini tahmin etmekteydi ve şimdiden İngiltere'nin düşüncelerini bilmek istiyordu. İngiltere elçisi de bu durum üzerine Osmanlı Devleti'ne devletinin görüşünü bildirdi (22 Aralık 1859).

491 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

492 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 233/16.

İngiltere'nin görüşü ilk olarak bu konu ile ilgili talepte bulunan Lesseps'in durumunu hemen görüşmemekti.[493]

İngiltere, Osmanlı Devleti'nin aramaya çalıştığı 3 konu hakkında düşüncelerini şöyle yorumluyordu: ilk olarak Osmanlı Devleti'nin tamamiyet-i mülkiyesi zaten İngiltere'nin çok istediği bir durumdu. Bu, coğrafyaca İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yüklediği anlamdan kaynaklanıyordu. Elçi, bu yolda daha önce olduğu gibi Osmanlı Devleti'nin bir müttefik olarak görüldüğünü söyledi. Karşılaşılabilecek problemlerde bundan sonra da bu yollu düşünmesini bizzat dile getirdi. Mısır'ın durumuyla ilgili olarak ise, zaten İngiltere burayı koruma konusunda hep gayret içinde olmuştu. Daha önceden bir büyük devletin işgalinde ve bir asi valinin Mısır'da yarattığı kargaşada Osmanlı Devleti'ne yardım etmişti. Eğer İngiltere yardım etmemiş olsa buralar zaten şu anda Osmanlı Devleti'nin olamazdı diyordu.[494]

Açılacak kanalın da tarafsız olması İngiltere'nin arzusuydu. Bu işin bir başka devletin tekeline girmesini İngiltere kabul etmeyecekti. İngiltere, bunun yanında yazılacak olan yazılarda Osmanlı Devleti'nin kanal işini, İngiltere istemiyor diye kabul etmediğini veya bu yollu bir ima ile oluşabilecek ibareleri koymamasını ve bunları dile getirmemesini istedi. Bir orta yol bulmak için yapılacak işlerde ve yazılacak yazılarda İngiltere ile görüşülerek bunların yapılmasını, herhangi bir sıkıntının oluşmaması için tedbir olarak görüyordu. Bir de kanalın Osmanlı Devleti'nin menfaatine değil; diğer devletlerin yararına olacağını açıkladı. Kanal işinde İngiltere ve Fransa kendi arasında anlaşmadan Osmanlı tarafının kanalın açılmasını tasdik etmemesi arzu ediliyordu. Yine kanal çevresinde Mısır askerlerinin değil; güvenlik için Osmanlı askerlerinin bizzat bulunması isteniyordu. Bu işte İngiltere, Osmanlı tarafına destek olacağını bildirdi. İngiltere daha önceden olduğu gibi bundan sonra da

493 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.
494 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.

Osmanlı tarafının yanında olacağının güvencesini veriyor ve vermiş olduğu bu yazının sadaret ve hilafet makamına da ulaştırılmasını rica ediyordu.[495]

İsmail Paşa Mısır valisi olduktan sonra o da bu meseleyle ilgilendi. Yabancı yerleşmeleri hakkında İsmail Paşa ilk başlarda durumu tam olarak kavrayamamışken, yerleşmeler başladıktan sonra bu konuda o da durumun önüne geçmek için çabaladı.[496] Ancak kimi zaman da İsmail Paşa ile ilgili şüpheler ortaya çıkıyordu. Bazı yazılarda, İsmail Paşa'nın İstanbul ve Londra'da "*Beni koruyun, haklarımı destekleyin*" derken Paris'e karşı farklı bir dil kullandığı belirtiliyordu. Orada "*Süveyş Kanalı'nın arkasındayım ve her şeye razıyım. Fakat Palmerston ve Fuad'a değil*" dediği haber alınıyordu.[497]

Osmanlı Devleti, kanalla ilgili Mısır ve kumpanya üzerinde baskısını arttırdıktan sonra İngiltere'nin durumunu da öğrenmek istedi. Osmanlı Devleti'nin Londra'daki elçisi son durumu İstanbul'a bildirdi (16 Mart 1860). Muzurus Bey tarafından gönderilen mektuplar Meclis-i Vükela'da okundu. Bunlardan anlaşılan İngiltere'nin Osmanlı görüşüne çok da itiraz etmeyeceğiydi. Osmanlı tarafı bundan ziyadesiyle memnun oldu. Osmanlı tarafı bazı ufak tefek sıkıntılar olsa da bu durumun, İngiltere'nin Osmanlı tarafına karşı olan tutumundan değil; Fransa'dan kaynaklandığını düşünüyordu. Ayrıca İngiltere'nin muhalefet göstereceğinden ve iki büyük denizci devletin bu işte anlaşamayacak olmalarından veya ittifaklarının bozulmasından endişe eden Osmanlı tarafı, böyle olmayınca çok memnun oldu.[498]

Bir dönem Süveyş Kanalı özellikle İngiliz üst kademe siyasetini fazlasıyla meşgul etti. Birçok yazışma birçok görüşme birbirini izledi. Bu görüşmeler özellikle John Russell ve Gladstone

495 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/46.
496 William Harrison Ainsworth, a.g.e., s. 11.
497 William Harrison Ainsworth, a.g.e., s. 11-12.
498 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/47.

arasındaydı. Zaten Palmerston'un görüşleri oldukça belliydi.[499] Süveyş Kanalı'nın yapım aşamasına geçilmesi bu hareketli siyasetin sebebiydi. İngiltere kanalın kazı çalışmalarının başlamasıyla beraber daha net bir pozisyon alabilmek için hem yurtdışındaki elçileri hem de merkezdeki siyaseti ile kendini belli etmeye başladı.[500] Amaç kanal çalışmalarını kontrol altında tutmak ve çalışmaların zayıf noktasını tespit edebilmekti.

23 Ağustos 1860'da İngiltere Parlamentosunda Süveyş Kanalı konusunda yapılan görüşmelerde İngiltere, kanal işinin yapımına dair bölgede bulanan görevlilerinden aldığı bilgileri değerlendirdi. İngiltere kanalın yapılmasını hala çok zor olarak görüyordu. Mısır valisinin bu işi yapmada kumpanyaya destek olduğu ve başlangıçta bu iş için razı olmasa da kumpanya hisselerinden bir kısmını alarak işin önünü açtığı ifade edildi. Parlamentoda işin devamı ve 1840 Fermanına uygunluğu tartışılırken, valinin kendi emlakının üzerinden bunu yapmasından ötürü çok da denecek bir şey olmadığı kabul edildi. Kumpanya için Fransa'da birçok kimsenin bu işe para yatırdığı ve Fransa'nın kumpanya ve kanal işine karışmayacağını belirtmesine rağmen bölgedeki yetkililerinin aksi davranışlarda olduğu gündeme geldi. Yine valinin Fransa'da *Lafeyet* adlı bir kumpanyadan yapacak olduğu istikrazında uygunsuzluk ve müdahale edilecek noktası olmadığı konuşuldu.[501]

İngilizler Fransa'nın Mısır'da *Mesajiri Kumpanyası*'na mahsus olmak üzere gemi inşasına destek verdiğini ve İstanbul'a gelmeden önce *Lafeyet Kumpanyası*'na 20 milyon Fr'lık borcun ödemesi konusunda valiyi sıkıştırdığını düşünüyordu. Verilen izinle bir süre sonra Mısır tarafının sıkıntıya düşeceğinden endişeleniyordu (13 Eylül 1861). Tüm bunlar Süveyş Kanalı'nın yapılması ile birlikte büyük sorun ortaya çıkaracaktı. Bir şekilde

499 The National Archives Public Record Office, 30/22/19.

500 The National Archives Public Record Office, 30/22/25; 30/22/53.

501 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 54/5.

Mısır gelirlerinin tamamının yıllarca Fransa sermayesine terk edilmesi gibi bir durum olabilirdi. Bu valiyi zora düşürecekti. Şimdiki durumun devamında ise ilerde Paris Iskonto Sandığı ile Mısır'daki Fransız konsolosunun Mısır'da yetkili ve vali üzerinde söz sahibi olacak duruma getireceğini tahmin ediyordu. Osmanlı toprağı olan Mısır'ın bu duruma düşmesinin önüne geçilmesinin Osmanlı Devleti'nin sorumluluğunda olan bir iş olduğunu İngiltere, Osmanlı Devleti'ne hatırlamakta ve Osmanlı Devleti'ni Fransa'ya karşı uyarmaktaydı.[502]

Lesseps'in de eleştirdiği Henry Bulwer'in kanalın yapılmasına karşı çıkmasına biraz daha ayrıntılı bakılır ise İngiliz elçisinin Mısır'a 1862-63'te yaptığı ziyaret dikkat çekiyordu. Bulwer bölgedeki gezisinden sonra Fransızların etkili olacağını düşünmeye başladı. Bunun üzerine kumpanya işinde iki zayıf noktadan baskı kurmak istedi. Birincisi Said Paşa'nın kumpanya hisselerinden destek için, kumpanyanın da beklediğinin ötesinde satın almasıydı. İkincisi ise kanal sırasında çalıştırılan 60.000'e yakın amelenin angaryaya tabi tutulmasıydı. Elçi, ziyaretinden dönüşünde Osmanlı Devleti'ne bu hassas konularda uyaran bir yazı gönderdi.[503]

Osmanlı Devleti, 1863'te yine elçiliği aralığıyla İngiltere'de bir dizi görüşmeye girdi. Elçi, Osmanlı Devleti'nin kanalla ilgili olarak İstanbul'dan gönderilen düşüncelerini Russell'a okudu, Russell baştan sona dikkatle dinledi ve bir nüshasını da istedi (16 Nisan 1863). Genel olarak bakıldığında elçi, Osmanlı Devleti'nin konu ile ilgili politikasına Russell'ın katıldığı düşüncesini edindi ve İstanbul'a bunu bildirdi.[504]

Osmanlı Devleti yaptığı temaslardan sonra kanalla ilgili daha cesur adımlar atmak istedi (25 Temmuz 1863). Said Paşa zamanında yapılan mukaveledeki devlete zararlı maddeler giderilirse

502 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 55/67.
503 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 95.
504 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/49.

devletin ruhsatı verebileceğini bildirdi. Kumpanyanın bu hususlara dikkat etmesini, eğer etmezse Londra ve Paris'e bildirildiği üzere devletin zararı tazmin ederek kumpanyaya nihayet vereceği ifade edildi. Kanal konusunda devletin çekinceleri devam ederken, özellikle Tatlısu Kanalı etrafındaki arazi ve angarya usulünün kaldırılması konuları üzerine Mısır'dan bir tahrirat geldi. Aynı zamanda Nubar Paşa da, durumu izah etmek üzere İstanbul'a geldi ve bir miktar arazinin Mısır tarafından hafriye olacağını ve Mısır'a geçeceğini aynı zamanda angarya usulünün devletin ziraat ve ticaretine zarar vereceğinin kabul edildiğini bildirdi.[505]

Durumun farkında olan Fransa da eski şiddet ve tazyikini bırakıp sessiz kaldı. Bu işte Fransa'nın asıl gayesi, kanalın yapılması ve kumpanya üzerinden bu işe para yatıran kimselerin zarar etmemesiydi. İngiltere ise bu işi zaten istemiyordu. Bunun yarım kalması için gayret gösteriyordu. Angarya usulü olmadan o kadar çok insanın hoşnutlukla çalışmayacağını bildiğinden bu şekilde işi yarım bıraktırmak düşüncesindeydi. Osmanlı Devleti'nin ise en başından beri bu işte çekinceleri vardı. Kanal işinde açıktan muhalefet edemediğinden, zaman içinde kumpanyanın kendiliğinden bırakmasını en iyi yol olarak görüyordu. Aynı zamanda kanalın sadece ticaretçe ve faydalı yönleriyle kullanılmasına hiçbir diyecek yokken bu işte hala bir güvence almamış olmamasından endişeliydi. Diğer iki endişesi ise kontratodan Tatlısu Kanalı'nın etrafındaki arazinin çıkarılması ve angaryanın kaldırılmasıydı. Bir de bu çekinceler ile ilgili bir zaman belirlenip 6 ay verileceği ve ardından herhangi bir gelişme olmazsa kumpanyanın yaptıkları hükümsüz tutulup gereğinin yapılması düşünülüyordu. Ayrıca kanaldan sadece ticari geçişler yapılması ve savaş gemilerinin geçmeyecek tarzda düzenlenmesi de bekleniyordu.[506]

505 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/52.
506 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/52.

Kanal açılmadan önce ortaya çıkan sorunlar Osmanlı Devleti'ni cidden endişelendirmekteydi. Bu endişelere karşı şimdiden tedbir almak istiyordu. İlk olarak hafriyat başlamadan önce kumpanyanın Osmanlı Devleti'nin gördüğü itirazları düzelteceğini vaad etmesine rağmen bunu hala yapmamış olmasını çözmek için uğraştı.[507]

Osmanlı Devleti angaryaya karşı olmasına rağmen angaryanın devam ettiği ve 20.000 adamın perişan olduğu üzerinde durdu. Bir de her ay bu yenilendiğinde 20.000 kişinin hazırlandığı ve 20.000 kişinin de dönmeye hazırlanmasından dolayı 60.000'e yakın kimsenin zarar gördüğüne dikkat çekti. Angarya usulü hiçbir şekilde ve surette devlet tarafından onaylanmayacaktı. İkinci bir sıkıntı ise Tatlısu Kanalı ile kanalın etrafında şirkete bırakılacak arazinin durumuydu. Kesinlikle bu durumun hoş olmayacağı ifade edilerek Süveyş, Timsah şehirleri ile Beriü'ş-Şam ve Port Said gibi limanlarda yabancıların hakim olacağı ve bunun sıkıntılar getireceği tahmin ediliyordu. Buralara devlete tabi olmayan muhacirlerin gelmesi ile işin büyüyeceği anlaşılmıştı. Devlet bu konuda hassas olduğunu belirtiyor ve her büyük devletin de bu durumda imza atmayacağını ifade ediyordu.[508]

Kumpanyanın devletin müsaadesini almadan çalıştığı, Said Paşa'nın kumpanyaya izin verirken devletten 18 ay içinde ruhsat alacağını belirttiği halde bunun alınmamasından dolayı aslında kumpanyanın hukuken usulsüz iş yaptığı açıklandı. Osmanlı Devleti tüm bu hukuksuzluğa rağmen eğer devletin çekinceleri giderilirse şimdiye kadar olan işleri bozmadan bu işin tetkikatına girebileceğini iki büyük devlete taahhüt etti. Eğer kumpanya bu durumda işin devam etmeyeceğini belirtirse Osmanlı ve Mısır tarafı ittifak halinde olup, kumpanyanın şimdiye kadar yaptığı işlerden uğradığı zararı telafi edeceklerini bildirdi.

507 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.
508 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.

Bu doğrultuda kumpanya elindeki araziyi Osmanlı tarafına iade edecekti. Hatta Osmanlı tarafı bu işte kumpanyanın istediği düzeyde bir anlaşmaya taraftar olduğunu da peşinen açıkladı.[509]

İngiltere'nin Mısır ve Asya'da çok güçlü ticari bağları vardı. Kanal açılmadan önce bu bağların korunması İngiltere'nin birinci önceliğiydi. Hindistan'a olan 1865'teki ihracatı 18.254.570 £, ithalatı ise 37.395.872 £ 'ti. Bundan sonra ikinci sırada yer alan Mısır ile ihracatı 5.985.087 £ ve ithalatı ise 21.773.250 £ idi. Üçüncü sırada ise 3.609.301 £'lik ihracat ve 10.673.960 £'lik ithalatla Çin geliyordu.[510] 1868'de İngiltere'nin Hindistan ve Çin tarafında olan ithalat ve ihracatının toplam hacmi 845.000 tona ulaştı (Kahve, çay, pamuk, ipek, yün ve çeşitli dokumalar). İngiltere'ye aynı yıl Çin, Hindistan ve Mısır'dan gelen gemilerin toplamı ise 3.753 (Buharlı gemi: 548; Yelkenli gemi: 3.205)'e çıktı.[511]

İngiltere Süveyş Kanalı açılmadan önce kanalın etrafındaki arazide çok ciddi araştırmalar da yaptı.[512] Kanal alanı etrafındaki aşiretlerden bölgenin yeryüzü şekillerine, toprak yapısına hatta eski eser kalıntılarına varıncaya kadar çok detaylı incelemeler yapıldı.[513] İngiltere'nin yaptığı araştırmalar aslında kanalın açılması ile bölgede yaşanabilecek muhtemel değişiklikleri tespit etmek üzerineydi.

Fransa

Süveyş Kanalı açılmadan çok önceleri Fransız tüccarlar Mısır'da bulunuyordu. Osmanlı Devleti'nin 1535'te Fransızlara verdiği

509 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.

510 East India Communications, Reports From The Commitees, Vol. IX, London, 1866, s. 1.

511 The National Archives Foreign Office, 78/2170.

512 The National Archives Records of the Ordnance Survey of Great Britain, 1/12/3.

513 The National Archives Records of the Ordnance Survey of Great Britain, 3/32; 3/33; 3/35; 3/36.

kapitülasyonlardan Fransızlar Mısır'da da yararlandı.[514] Bu tüccarlar Mısır'a ilgilerini giderek arttırmaya başladılar.[515] Fransa'nın Mısır'la ilişkileri oldukça eskilere gitmekle beraber siyasi ilgi XIV. Louis ile başladı. 15 Mayıs 1672'de Leibnitz Fransızların dikkatini ilk defa Mısır'a çekti ve Mısır'ın Doğu ticaretindeki önemini Fransızların görmelerini sağladı.[516] XIV. Louis döneminde Fransa, Basra ve Bağdat ile ilişki kurmak istiyordu. Bunun için de Mısır'ın Fransa'ya yakın olması gerekiyordu. Fransa, Yedi Yıl Savaşları ile sömürgelerinin önemli bir kısmından mahrum kalınca Mısır, Fransa'da ilgi çekmeye başladı. Bunun için Choiseul Dükü işle ilgilendi (1769). Bu dönemde Mısır'ın başında Memlük Ali Bey bulunuyordu ve padişaha karşı gelmişti. Memlük Ali Bey, Süveyş yolunu destekleyeceğine dair söz vermişti. Ancak bir süre sonra Choiseul Dükü görevden alındı ve yakın bir süre sonra da Memlük Ali Bey öldürüldü.[517]

XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yeni bir kolonizasyon politikası takip etmeye başlayan Fransa, Mısır, Kızıldeniz ve Basra Körfezi taraflarında daha etkili olmak konusunda ısrarını devam ettirdi. Hatta bunu XV. Louis'in 1741'de kapitülasyonları yenileme girişiminden beri hakkı olarak görüyordu. Ayrıca denizaşırı ülkelerdeki tarihi İngiliz-Fransız rekabeti bu siyasetin sahnelenmesinde büyük rol oynadı.[518]

I. Napoleon'un Mısır'a gelişi önemli hadiselerden biri oldu. I. Napoleon Mısır'a geldiğinde El Ezher'de halka Mısır'a bir işgalci olarak gelmediğini söyledi.[519] I. Napoleon'un Mısır'a çıkmasındaki asıl düşünce İngilizlerin Doğudaki ticaretini vurmaktı.[520]

514 Yusuf Derviş, *El Gaza ve'l- Osmanî fi El Mısri*, Mekteb-i Yusuf Derviş, Kahire, 2006, s. 309.

515 Mustafa El Hafnavi, a.g.e., s. 55.

516 Mahmud Yunus, a.g.e., s. 14.

517 Lord Kinross, a.g.e., s. 10.

518 Zekeriya Kurşun, *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hakimiyeti*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s. 46-47.

519 George Katavi-Reyniye Katavi Bey, a.g.e., s. 35.

520 Lt. Col. P.G. Elgood, a.g.e., s. 183.

Ancak I. Napoleon çok istemesine rağmen Mısır'da pek başarılı olamadı.

I. Napoleon'un başarısız olmasından sonra bölgede asıl aktör Mehmed Ali Paşa oldu. Mehmed Ali Paşa, 1840'tan sonra Osmanlılar karşısında başarısız olmasına rağmen hem kendini hem de ailesini garantiye aldı. Mehmed Ali Paşa ile Mısır'da Fransızların etkisi tekrar arttı.[521] Mehmed Ali Paşa'dan sonra Said Paşa'nın vali olmasına kadar Fransızlar bir ara Mısır'da nüfuzunu kaybetti. Bu dönem Abbas Paşa'nın valiliğiydi. Abbas Paşa Mehmed Ali Paşa'ya göre Fransızlara karşıydı. Başa geldikten sonra Fransız danışmanları çevresinden uzaklaştırdı. Buna karşın İngilizlere yakın bir duruş sergiledi. Abbas Paşa *Anglofil* olarak kabul gördü.[522]

Fransa, İngiltere'ye Atlantik ötesindeki sömürgelerini kaptırdığı günden beri Akdeniz'de geniş bir sömürge imparatorluğu hevesine kapıldı. Bu maksatla da 1798'de, başarısızlıkla son bulan Mısır'ı işgal teşebbüsünde bulundu. Bu girişimden sonra 1830'da Cezayir'e yerleşmişti. Avrupa'da güçlü olmak hevesindeydi ve bu maksatla diğer Avrupa devletleri ile zaman zaman gerilimler yaşadı.[523] Fransa 1860'tan itibaren Suriye'de Hristiyanları koruma yoluyla etkin oldu. Aynı zamanda Fransız sermayesi, 1859'dan itibaren Ferdinand de Lesseps ile Süveyş Kanalı üzerinden Mısır'da güç kazandı.[524]

Fransa'nın kanal açılmadan önce bölgede etkin bir varlığı ve ticaretle uğraşan tebaası vardı. Bu gruplar yoğun bir ticari faaliyet içindeydi. Bu etkin kitle uzun zamandan beri Fransa'nın takip ettiği siyasette dayanak noktasıydı. Ara sıra bu kitlenin bölgede çıkan sorunları da hemen İstanbul'a aksederdi. Örneğin 17 Aralık 1854'te yine kendisinden fazla vergi alındığını

521 Ahmed Abdürrahim Mustafa, a.g.e., s. 7.

522 Peter Mansfield, a.g.e., s. 86.

523 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 18.

524 Stuart T. Miller, *Modern European History*, Palgrave Master Series, New York, 1997, s. 149.

iddia eden Foşan adlı kimsenin şikâyeti hemen dikkate alınmış ve İstanbul'dan Cidde Valisi'ne gerekli tembihat yapılmıştı.[525] Aslında Cidde, Osmanlı Devleti için önemliydi. Buralarda olan gelişmeleri İstanbul yakından takip ederdi. Cidde ve Süveyş'in 1852'deki ticaret hacminin 10.334.302 Fr. olduğu[526] dikkate alınırsa ilginin kaynağı kolayca anlaşılıyordu. Bu yüzden de bölgedeki tüccarların sorunları hemen dikkate alınıyordu. Fransa da bu ticarete dâhil olmak için gayret sarf ediyordu.

Süveyş berzahında, Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan bir kanal açılması eski bir düşünceydi. Bunu birçok millet düşünmüştü. Fakat bu konunun üzerinde en çok duranlar, Fransızlardı. Fransızların 1833'ten başlayarak Mehmed Ali Paşa üzerine yaptıkları baskı hiçbir sonuç vermemişti; çünkü Mehmed Ali Paşa, bu kanalın bütün büyük devletlerin çıkarlarını ilgilendireceğini anlıyor ve Mısır'ın bu yüzden yabancı baskılarla karşılaşmasından korkuyordu. Öte yandan İngiltere de, Hint yolunu kısaltacak kanalın sonunda Fransız denetimi altına düşmesinden çekindiği için, buna taraftar görünmedi. Bunun üzerine, Fransızlar Süveyş berzahında bir kanal açmak tasarısını ertelemek zorunda kaldı.

Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayacak bir Süveyş Kanalı açma fikri ilk defa 1836'da bazı önde gelen Fransız mühendisler tarafından ortaya atıldı. Onlar planlarını Mehmed Ali Paşa'ya sundular ve başlangıçta Mehmed Ali Paşa da bu işe sıcak baktı. Ancak bundan daha fazlasını yapmadı. Fransız mühendisler de bu işi daha sonra terk etti. Daha sonra Ferdinand de Lesseps başka bir proje hazırladı. Projesi için bu defa Said Paşa'dan destek buldu.[527]

Fransa, kanalın açılmasından en fazla yararlanacak devletti. Akdeniz bu proje ile canlanacağından Akdeniz'deki limanları

525 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR. MKT: 95/91.
526 Saint-Hilaire Barthelemy, a.g.e., s. 295.
527 H.D. Jenkins, a.g.e., s. 1.

daha önemli olacaktı. Aynı zamanda Fransız malları da kolayca yeni pazarlara girebilecekti. Bunun yanında Fransa'nın Hint ve çevresinde politik konumu da gelişmiş olacaktı.[528]

Fransa, İtalya'da Avusturyalıları yenince bu durum Fransa'nın Avrupa'da güçlü ve etkili bir devlet gibi gözükmesine neden oldu. Fransa'nın kanal açılırken hem Mısır hem Osmanlı hem de diğer devletler üzerindeki üstünlüğü buradan kaynaklanıyordu.[529] Yine de Fransa İmparatoru, İngiltere ile savaşa tutuşmaktan çekindiği için, başlangıçta bu tasarıyı benimsemedi. Fakat zamanla, Fransız iş çevrelerinin baskısıyla, 1854 Kasımında Mısır valisi Said Paşa'dan Süveyş Kanalı'nı açmak için ortak bir Fransız-Mısır şirketi kurmak ayrıcalığını alan Ferdinand de Lesseps'i açıktan desteklemeye başladı.

Lesseps'in bu girişimine en çok karşı çıkan, İngiltere oldu. Bunun üzerine Lesseps, kurulacak şirkete İngiliz sermayedarlarının da katılmasını önerdi. İngiltere, kanal işinin gerçekleşmesinin teknik bakımdan olanaksız olduğunu söyleyerek bu öneriyi geri çevirdi. Fakat Lesseps yılmadı. İngiltere'nin itirazları arasında kanal yapımı için hamlelere başladı.[530] Bir yandan da Fransızların dikkatini Mısır'a çekmeye devam etti.

Lesseps, 29 Kasım 1854'te Fransız Konsül-Generali Sabatier'le yazışmalarında, İstanbul'da kanal işine karşı çıkabilecek isimlerin en başında Reşid Paşa'yı gösterdi.[531] Reşid Paşa kanal işine pek taraftar değildi. Ancak kendisi bundan sonra etkinliğini kaybedecek ve işler Lesseps'in istediği gibi gidecekti. Lesseps kanalın açılması konusunda İngiltere'yi her ne kadar ikna edemediyse de Fransa'nın bu işte desteğini aldı. III. Napoleon, 2 Aralık 1854'te Mısır valisi Said Paşa'ya Lejyon Donör nişanının verilmesini sağladı. Fransa'nın Thiers ve Guizot gibi

528 The National Archives Foreign Office, 97/411.

529 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 94.

530 Haluk A. Ülman, *I. Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş*, İmge Kitabevi, Ankara, 2002, s. 120-121.

531 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 35.

büyük devlet adamları da açıkça Lesseps'i destekledi.[532] İngiltere'nin Paris elçisi, 26 Aralık 1854'te ülkesine gönderdiği raporda Fransız Hükümetinin bu kanal işinden çok memnun olduğunu bildiriyordu. Fransız hükümeti bunun Mısır'a ve tüm ticaret yapanlara faydası olacağını düşünüyordu.[533]

Paris'ten İngiltere'ye, Lord Cowley vasıtasıyla 19 Ocak 1855'te gönderilen habere göre; İngiliz elçi, Fransa'da Lesseps'in kanal açma işine Fransızların nasıl baktığını öğrenmek için görüşmeler yaptığında, Fransız hükümeti bu işten herhangi bir isteklerinin ve beklentilerinin olmadığını, bu işi Lesseps'in ortaya atmış olduğunu ifade etti. Aynı zamanda Fransa'da *"Credit Mobilier"*in bu işle ilgilenebileceğini söyledi. Ayrıca Vali Paşa'nın bu işle ilgili olduğu üzerinde durdu.[534]

19 Ocak 1855'te İngiliz Dışişleri'ne Paris'ten gelen başka bir yazıda, açılması düşünülen kanal konusunda bir Fransız yetkili İngiltere'nin hassasiyetleri konusunda Lord Cowley'e sorular yöneltti. İngiliz elçi kanalın açılmasına İngiliz hükümetinin taraftar olmadığını söyledi. Buna gerekçe olarak da kanalın açılmasını İngiltere'nin söylendiği kadar faydalı görmediğiydi. Bir ikinci nokta da, bu işte Mısır tarafının tek taraflı olarak bu türden bir işe girişmesinin imkânsızlığını gösterdi. Aslında Mısır'ın bu kadar masraflı bir işi yapabilecek gücü olduğunu; ancak fazla bir niyeti olmadığını ifade etti. Bu işte Mısır fonlarının yetersiz kalacağını ekledi vc yapım işinin büyüklüğüne vurgu yaptı. Fransız yetkili bu ifadeler üzerine kanal meselesinde Fransız hükümetinin doğrudan taraf olmadığını söyledi. Ayrıca özel bir ilgisi olmadığını da ekledi. Bu görüşmeden sonra İngiliz elçi yazısının devamında bu işle *"Credit Mobilier"*in ilgili olduğunu ve kendi kanaatince valini bu işin ilerlemesinde pek etkisi olmadığını söyledi.[535]

532 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93.
533 The National Archives Foreign Office, 78/1156.
534 The National Archives Foreign Office, 78/1156.
535 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

2 Haziran 1855'te Canning'ten Lord Clarendon'a giden bir yazıda ise Said Paşa'nın istekli olduğu kanalın açılması konusunda, Benedetti'nin (İstanbul'daki Fransız elçi) padişahın iznini almak için mücadeleler verdiği bazı özel kanallardan öğrenildi. Elçi ise İstanbul'un bazı çekinceler nedeniyle izni vermediğini söyledi.[536]

Kırım Savaşı sonrasında barış antlaşması ile ilgili birçok görüşme oldu. Bu görüşmeler devam ederken çok fazla olmasa da Süveyş Kanalı'nın açılması durumu ile ilgili işler de gündeme geldi. Bu konu o zaman Fransa Dışişleri tarafından Fransa İmparatoruna da bildirildi. Bu durumdan Osmanlı Devleti de gelişmeleri takip ederek haberdar oldu.[537]

26 Aralık 1856'da Lesseps ve Sabetier'in kanalın açılması için ortak çaba harcamalarına ve Mısır'da lüzumsuz para harcanmasına neden olmalarına Lord Cowley, Londra'nın dikkatini çekti. Bu sıkıntıların ileride İstanbul'a problem yaratacağı üzerinde durdu. Cowley, İmparator ile yaptığı görüşme sırasında İngiliz hükümetinin görüşlerini İmparator'a bildirdi ve Sabetier ile Lesseps'in yaptığı işler üzerinde durarak, kanal hakkında yapılan çalışmaların desteklenmemesi konusunda bir söz almak istedi. İmparator elçiye verdiği cevabında bu konu hakkında bilgisi olmadığını söyledi. Ancak bunu dikkate alacağını ekledi. Cowley yine de bu konuda İmparator'un tüm gücü ile bu iki centilmeni durduracağı kanaatinde değildi. Ancak bu konuşmayı benzer şekilde Walewski ile yapamadığını da söyledi. Cowley'in ifadeleri sonrasında İmparator (III. Napoleon) Sabetier'den bir açıklama isteyeceğini ilave etti. Cowley'e göre İmparator, Sabetier'i elinde tutamamaktaydı.[538]

4 Ocak 1857'de Cowley, Sabetier ve Lesseps'i destekleyen Count Walewski (Fransız Dışişleri Bakanı) ile bir görüşme fırsatı

536 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

537 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A. AMD: 60/37.

538 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

elde ettiğini bildirdi. Cowley ilk olarak İmparator ile kendisi arasında geçen görüşme konusunda Walewski'ye açıklamalarda bulundu ve Mısır Paşasının önlemler alması konusunda kendisinin uyarılarda bulunmasını istedi. Çünkü İmparator'un Lesseps ile ilgili hiçbir ilgisi olmadığını Cowley, Walewski'ye söylemişti. Walewski bu işte Mısır Paşasının onay verdiği bir meselenin ortada olduğunu, konunun öylesine ortaya çıkan bir mesele olmadığı Sabetier'in bu işte kontrol altında tutulabileceğini; ancak Lesseps'in tamamen bağımsız olduğunu açıkladı. Ayrıca İngiltere'nin İstanbul'da pek çok uzmanı olduğunu da ekledi. Yine Count Walewski İngiltere'de hükümetin değiştiğinde bu konuya bakışın da değişeceğini ve bu itirazın ortadan kalkacağını iddia etti. Walewski Sabetier'e bir yazı göndereceğine söz verdi ve kanal işinde Fransız hükümetinin görüşlerinde bir değişiklik olmadığını valiye bildireceğinin güvencesini verdi.[539]

10 Ağustos 1858'de Bulwer, Thounevel (İstanbul'daki Fransız elçi) ve Lesseps'i göstererek Fransız hükümetinin Süveyş Kanalı işini desteklediğini söyledi. Bundan dolayı diplomatik baskı olmadığını ve İmparatora yakın kaynaklardan onun Lesseps'e sıcak baktığını söyledi. Bulwer ayrıca Lesseps kanalıyla Count Walewski'ye dayanarak eğer İmparator bu işten yana tavır alırsa Fuad Paşa'nın İmparatorun isteklerini yerine getireceğine dair istihbaratını da İngiliz Dışişleri'ne bildirdi.[540]

1859 Süveyş Kanalı için önemli bir yıl oldu. Süveyş Kanalı hisseleri Fransa'da geniş bir kitle tarafından alındı. Ancak Fransız hükümeti İngilizlerin karşı çıkışı nedeniyle tarafsızlığını sürdürdü. Said Paşa ise işin başlaması için Osmanlı Devleti'nden onay alınması gerektiği üzerinde durdu. İstanbul da bu yönde Said Paşa'ya mektuplar gönderdi. Bu süreçte Said Paşa oldukça zor durumda kaldı ve 1859'da bir süreliğine yapılan çalışmalara

539 The National Archives Foreign Office, 78/1340

540 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

yasak getirdi. Ancak daha sonra III. Napoleon konuyla ilgilenmeye başladı.[541]

9 Ekim 1859'da Cowley, Kanal Kumpanyası'nın Fransa İmparatoruna kanal meselesi ile ilgili tek sorun olarak İngiliz hükümetini gösterdiğini ve Fransız İmparatorunun bu konuda devreye girmesini istediğine dair bilgiyi Londra'ya haber verdi. Count Walewski bu konuda yapılacak işin İngiliz hükümetinin ikna edilmesi olduğunu ifade etti. Cowley, İngiliz hükümetinin bu konuda istekli olmamasına rağmen Fransa İmparatorunun ve hükümetinin bu konuda istekli olduğunu bildirdi. Eğer İngiliz hükümetinin fikri değişmiş olsa İmparatorun bunu olumlu karşılayacağı ve samimi olarak sevineceği bilgisini verdi. III. Napoelon, Lord Cowley'den bu konuda John Russell'ı etkilemesini istedi. Böyle olursa bu iş için sıkıntı ortadan kalkabilecekti. Count Walewski ayrıca Cowley'e Osmanlı Devleti'nden izinin alınması için ortak hareket etmeyi önerdi veya bu konuda muhalefeti bırakmasını istedi. Count Walewski eğer bu konuda İngiltere muhalefetini bırakırsa Avrupa'daki diplomatik birlik (Convention) içine gireceğini ve diplomatik notların değişimden faydalanabileceğini söyledi. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin bu işteki muhalefetinin sırf İngiliz hükümetine duydukları hürmetten ileri geldiğini ilave etti. İngiliz hükümetinin bu işteki muhalefetini daha fazla gizleyemeyeceğini söyledi.[542]

İstanbul'daki İngiliz elçi Henry Bulwer Fransız hükümetinin konu ile ilgili mektuplarını Avrupa'daki mahkemelere sunacağını ve bu meselede konuyu Türklerin elinden çıkartarak, Avrupa içinde bir mesele haline getirmek istediğini ve fırsat olursa bu işe müdahil olmak istediğini haber verdi (29 Kasım 1859).[543]

Henry Bulwer, Thouvenel'in Süveyş Kanalı konusunda kendisiyle konuşmadığını ve bu konuda bir eylemde bulunmadığını;

541 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 94.

542 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

543 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

ancak tercümanlarının bir ferman alınması için yoğun çaba içinde olduklarını söyledi. Henry Bulwer'e göre Thouvenel'in, bu işi Türkleri elinden çıkartarak, konuya karşı gelenlerle konuyu destekleyenlerin yer alacağı bir kongre yapma düşüncesi vardı. Yine Henry Bulwer'in düşüncesine göre İstanbul, bir koloni oluşturma konusundaki tasarılara karşı çıkacak, kanal inşa etmenin avantajları ve dezavantajları üzerinde durarak bu işin yapılabilirliğine dikkat edecek, bu konuda büyük devletlerin kendi aralarında uzlaşmalarını bekleyecek ve bu işin garanti altına alınmasını isteyecekti. Bunlar İstanbul'un üzerinde duracağı hususlar olacaktı. Henry Bulwer, Türk hükümetine uyumlu olmasını; ancak köle gibi her söylenene de boyun eğmemesi gerektiği konusunda tavsiyelerde bulundu (8 Aralık 1859).[544]

Fransa, Süveyş Kanalı'nın açılması öncesinde Mısır'da en avantajlı devletti. Kumpanyanın Fransa eksenince olması, Fransa'nın kanala olan desteği ve önceden beri Fransa'ya duyulan yakınlık, avantajlarının sebeplerini oluşturuyordu. Tüm bu avantajları kullanan Fransa, Mısır'da ticaretçe önemli olabilecek her noktada konsolos vekili bulundurma ve bu işleri takip etme siyasetini hızlandırdı. Bunun için Süveyş İskelesi'ne gelip giden tüccarların işlerini görmek üzere Hemra adlı birini konsolos vekili olarak görevlendirdi (28 Mayıs 1861).[545]

İsmail Paşa başa geçtikten sonra yeni valinin görüşlerinin ne olacağı ve bu konuda nasıl bir politika izleyeceği Fransa'nın titizlikle dikkat ettiği işlerden oldu. İsmail Paşa, Fransa'nın Mısır'da bulunan general konsolosunun kendisini ziyaret ettiğini bildirerek Süveyş Kanalı konusunda bilgi almak istediğini söyledi (24 Ocak 1863). Bu konuda paşa, işin İstanbul'un izni ile olacağını belirtti. Konsolos daha çok malumat almak isteyince paşa da bundan sonra izlenecek yolun ve söylenecek sözlerin neler

544 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

545 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 185/10266.

olacağı üzerine İstanbul'dan bilgi almak için yazışmada bulundu.[546] İsmail Paşa başa geçince Bâbıâli ile olan ilişkileri de canlandırmak istedi.

Osmanlı Devleti, İngiltere ile yapılan görüşmelerle aynı anda Fransa'yla temaslarda bulundu. Bu temaslarda Fransa'ya devletin çekinceleri anlatıldı (1 Mayıs 1863). Arada yaşanan sıkıntılar dile getirildi. Fransa'daki elçi, İstanbul'dan Londra ve Paris'e gönderilen ve Hidiv İsmail Paşa'nın Bâbıâli'ye gönderdiği yazıları da içeren kanalla ilgili devletin tutumunu Fransız yetkililere sundu. Bâbıâli kanalın herhangi bir devlet kontrolüne girmemesi, angaryanın kaldırılması ve Tatlısu Kanalı nedeniyle kumpanyaya bırakılacak arazi maddesinin kaldırılmasını Paris'ten istedi.[547]

Paris elçisi Osmanlı Devleti'nin dikkat ettiği noktaları, Dışişleri Bakanı Druen de Luvi'ye bildirdi. Bakan birinci meselede muhalefet göstermedi. İkinci meselede ameleye ücret ödendiğini ve kendi düşüncesine göre buna angarya denemeyeceğini açıkladı. Üçüncü meselede de vali ile kumpanya arasında yapılan mukavelenameye göre buranın Mısır'a ait olacağını ifade etti. Bakan, Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki hakkını kabul edeceğini ve herhangi bir sorun durumunda Osmanlı Devleti'ne yardım edeceğini vaad etti. Ertesi gün yapılan bir görüşme daha oldu. Durumla ilgili de İstanbul'daki elçisi Mösyö Dömotiye talimat yazacağını bildirdi. Birinci şartta Osmanlı tarafı ile müttefik olduklarını; ancak Tatlısu Kanalı ile ilgili olarak mukavelename yapıldığı için artık bunun konuşulmasına gerek kalmadığını bildirdi.[548]

Fransız Bakan, angarya usulü ile ilgili olarak bunun eski uygulamalara benzemediğini ve Mısır hükümetinin buna mecbur olduğunu dile getirdi. Gerçekte bir cebir olduğunu; ama ücreti ödendiğini dile getirdi ve bir anlamda buna mecbur olunduğunu

546 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.
547 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/51.
548 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/51.

açıkladı. Osmanlı elçisi, bunun üzerine angarya usulünün devletin diğer yerlerinde kaldırılmışken Mısır'da devam etmesinin uygun olmayacağını açıkladı. Arazi meselesinde ise zamanla Osmanlı hukukuna dâhil olmayan kolonilerin çıkacağını ve bunun devlet içinde devlet demek gibi bir durum yaratacağını ifade etti. Aynı zamanda kanalla ilgili imzalanması gereken ruhsatın hala Bâbıâli'de izin verilmediğini usulü ile Fransız Bakana söyledi. Yine bu işin çözümü için İstanbul'da bir komisyon toplanacağını ekledi. Elçi son olarak Fransız Bakana Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya dostça yaklaştığını ve hep de böyle olduğunu, yukarıda açıklanan durumlarla ilgili Osmanlı Devleti'nin durumunu anlayacağını temenni ettiğini söyledi. Yine İstanbul'da bulunan Fransa konsolosunun devletin işlerine karıştığını ve elçiye ona göre bir yazı yazılmasını talep etti. Fransız Bakan da bunu uygun karşıladı.[549]

1863'te işlerin hızlanması ve Osmanlı Devleti'nin de yavaş yavaş kumpanya ve Mısır üzerinde otorite hissettirmeye başlamasından sonra, Fransa'nın İstanbul'daki elçisi ile Bâbıâli'nin ilişkilerinde bir soğukluk olmaya başladı. Bu durum Osmanlı Devleti'nin Paris'teki elçisinin görüşmelerinde dile geldi.[550] Fransa Mısır üzerinde artan baskıdan rahatsız olmuştu. Bunu da bir şekilde ortadan kaldırmaya çalışıyordu. Fransa'nın asıl gayesi, kanalın yapılması ve kumpanya üzerinden bu işe para yatıran kimselerin zarar etmemesiydi.

Süveyş Kanalı'nın inşa çalışmaları sırasında Fransa ve İngiltere'nin düşünceleri ile Osmanlı ve Mısır tarafının düşünceleri birbirinden farklıydı. Ancak Osmanlı Devleti, tek başına hareket edemediğinden bu iki Avrupalı devletin fikrini almak ve aynı zamanda kendi kararını onlara bildirmek zorunda hissediyordu. Osmanlı Devleti yaptığı temaslardan sonra kanalla ilgili daha cesur adım atmak istedi (25 Temmuz 1863). Said Paşa'nın

549 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/51.
550 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/51.

kumpanyaya verdiği ruhsatta devlete zararlı maddelerin olduğu ve bunlar giderilirse ruhsatı verebileceğini açıkladı.[551]

1864'te Fransa, Süveyş Kanalı konusunda III. Napoleon'un girişimi ile artık iyice etkin olmaya başladı. Bu konuda hem Osmanlı Devleti hem de Mısır ile diyalogları arttırdı. Bu sırada İsmail Paşa kumpanya ile arada çıkan sorunları çözmesi için Fransa'ya bir mektupla başvuruda bulundu.[552] Bu mektup Fransa'nın konuya resmen müdahil olmasının önünü açtı. Fransa'nın müdahalesi ile bir komisyon toplanması kararlaştırıldı

Fransa'nın müdahalesi ile toplanacak olan komisyonun ne şekilde işleyeceği, Fransa'dan neler beklendiğini Osmanlı Devleti Paris elçisine bildirdi ve ondan bu doğrultuda çalışmasını istedi. Ayrıca olayın kısa gelişiminden de elçiyi haberdar etti. Mısır'ın Osmanlı Devleti'nin rızası olmadan Fransa İmparatoruna başvurduğu ifade edildi. Böyle yapmakla Mısır valisi çok ileri gitmişti. Konuyla ilgili bilgiyi de Osmanlı Devleti, İstanbul'daki Fransa elçisinden haber almıştı.[553]

Yine Osmanlı tarafı elçisinden kanalın diğer devletlerin ve milletlerin yararına olarak açılmasından yana olduğunu ifade etmesini istedi. Aynı zamanda Fransa'nın Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki hakkını göz önünde tıtacağını kesin gözüyle baktığını ve hassasiyetlerinin Fransa tarafından haklı gerekçeler olduğu için dikkate alınacağını tahmin ettiğini bildirdi. Tatlısu arazisinin belli bir müddet sonra Mısır'a geçmesinin uygun ve hakkaniyete yakışır olacağını belirtti. Süveyş Kanalı yapılıncaya kadar kumpanyada kalmasını pek de doğru bulmadığını, Süveyş Kanalı etrafındaki arazilerin başkalarına satılmamak, uygun işlettirilmek, süresi bitiminde Mısır tarafına geçmek ve bitaraf olmak kaydıyla kumpanyada kalmasını kabul ettiğini açıkladı.[554] Genel

551 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/52.
552 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.
553 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.
554 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

olarak bakıldığında Osmanlı Devleti, Fransa tarafına elçisi vasıtası ile toplanacak komisyona, kanalla ilgili çekincelerini sundu ve hangi şartlarda bu işi olur gördüğünü açıkladı.

Mısır yaşanan gelişmeler üzerine Osmanlı Devleti'ni bilgilendirmek için 27 Kasım 1864'te Zülfikar Paşa'yı bir kısım evrakla İstanbul'a gönderdi.[555] Bu olay aslında Mısır'ın Osmanlı Devleti'ni işin dışında tutmadığını göstermek için attığı bir adımdı.

Yaşanan gelişmeler ve Fransa İmparatorunun ilamı hazırlamasından sonra devlet ne yapacağını belirlemeye çalıştı. Fransa İmparatorunun kanalla ilgili vermiş olduğu ilam Nubar Paşa'nın da konuşması ile İstanbul'da Meclis-i Hass-ı Vükela'da görüşüldü. Osmanlı Devleti, Mısır ile kumpanya arasında olan sorunları görüşmek üzere Fransa İmparatorunun aracılığında toplanacak olan komisyondan memnundu. Bu işte Fransa'ya güveniyordu. Devletin çekinceleri, Tatlısu Kanalı'nın etrafındaki arazinin ne kadar müddetle kumpanyada kalacağının belli olmamasından Mısır'ın uğrayacağı zarar ve Tatlısu Kanalı civarında yabancıların yerleşmesinin uygun olmadığı tasarrufunun tamamen Mısır'a bırakılmasıydı. Bunun yanında Osmanlı tarafı arazinin belirlenmesi ve sınırları için bir komisyon kurulması, bölgede askeri düzenlemelerin ve güvenliğin Mısır'da kalması gibi konularda kalıcı çözümler bulunursa bu işin artık sorun olmayacağını açıkladı.[556]

Fransa'nın müdahalesi ile kanal işinde bazı önemli adımlar atıldı. Mısır, Kumpanya ve Osmanlı Devleti arasındaki sorunlar çözülmeye çalışıldı. Konu üzerine olan ilam Mısır'dan Nubar Paşa ve Kanal Reisi Ferdinand de Lesseps arasında 21 Nisan 1864 tarihinde imzalandı. Bu ilamda sorun olan arazi meselesi, Tatlısu Kanalı etrafındaki arazi, angarya usulü ve bunun ne şekilde kaldırılacağı konusu karara bağlandı.[557]

555 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.
556 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.
557 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

Tablo 1.2 Süveyş Kanalı İçin Bırakılacak Arazi[558]

Cetvel-i Bahri (Süveyş Kanalı)		
Asyadan	Afrikadan	
Hektar	Hektar	Bölgesi
000	400	Port Sait
1152	1152	Port Sait'ten Elferdan'a kadar
30	30	Reisü'l-aş
100	100	Kantara
270	1350	Elferdan'dan Timsah'a kadar
000	200	Tatlısu cetveline cetvel-i bahrinin ilkasına mahsus olan cetvel
000	450	İsmailiye Şehri
120	450	Timsah Gölü'nde İsmailiye Limanı'na Asya cetveli
340	750	Timsah Gölü'nden Acı Göle kadar
700	700	Acı Göl'den mürur için
400	1000	Acı Göl'den Süveyş kumsallarına kadar
60	60	Süveyş kumsallarının müruru için
200	150	Süveyş Limanı cetveli
3372	6892	Yekün

Tablo 1.3 Tatlısu Kanalı İçin Bırakılacak Arazi[559]

Tatlısu Cetveli (Tatlısu Kanalı)		
Cenup	Şimal	
Hektar	Hektar	Bölgesi
00	500	İdare-i mısriye canibinden inşa kılınacak cetvelin nihayetinden Reisülvadiye kadar
3000	200	Reisülvadiden Maksime Gölü'nü nihayetine kadar
2100	420	Maksime Gölü'nden Nefişe kadar
0000	300	Nefişe'den İsmailiye'ye kadar
5100	1420	Yekün
Şark	Garp	
Hektar	Hektar	Bölgesi
2500	000	Nefişe'den Acı Göle kadar
200	300	Acı Gölün etrafı
50	30	Süveyş Mevkisi
2750	330	Yekün

558 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

559 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

Yukarıdaki her iki tablo ise (Bkz. Tablo 1.2 ve Tablo 1.3) uzun bir süre tartışması yapılan kumpanyaya bırakılacak arazi miktarlarını ve mevkilerini göstermektedir. Bu arazi miktarları hem hafriyat yapılacak alan hem de onun çevresindeki sahayı kapsamaktadır. Süveyş Kanal Kumpanyası yukarıdaki miktarın çok üstünde bir araziyi talep etmişse de Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin itirazı aynı zamanda Said Paşa'dan sonra İsmail Paşa'nın itirazları yerinde bulması nedeniyle kabul görmemiştir. Süveyş Kanalı ve Tatlısu Kanalı için bırakılacak olan araziler aynı statü içinde görülmemiştir. İki hafriyat birbirinden ayrı tutulmuştur. İhtiyaç duyulan arazi belirlenirken de benzer durum ortaya çıkmıştır.

Aşağıdaki tablo da (Bkz. Tablo 1.4) İsmail Paşa'nın mektubu sonrasında Fransa İmparatoru III. Napoleon'un müdahalesi ile ortaya çıkan sorunların çözümünde esas alınacak olan kıstaslar ve Mısır'ın kumpanyaya ödemesi gereken tazminat görülmektedir (Bkz. EK 20) (6 Temmuz 1864).

Tablo 1.4 Mısır Hükümeti'nin Kumpanyaya Ödeyeceği Meblağ ve Taksitleri[560]

Yekün	Tazminat			
Frank				
84 000 000	10 000 000	6 000 000	30 000 000	38 000 000
	Tatlısu cetvelinde icra olunmuş veyahut olunacak imalata sarf olunan mebaliğin tediyesi	Tatlısu cetvelinden alınacak vergi ve rüsümat tazminatı	Arazinin redd-i tazmini	Mısırlı amele yerine Avrupadan makine ve amele celbi tazmini
Takasit				
1864 teşrin-i sani iptidasıyla 1865				6.500.000 Birinci sene
1865 teşrin-i sani iptidasıyla 1866				6.500.000 İkinci sene
1866 teşrin-i sani iptidasıyla 1867				6.500.000 Üçüncü sene

560 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

1867 teşrin-i sani iptidasıyla 1868				6.500.000 Dördüncü sene
1868 teşrin-i sani iptidasıyla 1869				6.500.000 Beşinci sene
1869 teşrin-i sani iptidasıyla 1870				6.500.000 Altıncı sene
1870 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	Yedinci sene
1871 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	Sekizinci sene
1872 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	Dokuzuncu sene
1873 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	Onuncu sene
1874 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On birinci sene
1875 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On ikinci senc
1876 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On üçüncü sene
1877 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On dördüncü sene
1878 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On beşinci sene
1879 teşrin-i sani iptidası		600.000	3.000.000	On altıncı sene
		6.000.000	30.000.000	38.000.000
Cetvelin teslimi senesinde tediye olunacaktır	10.000.000			
84.000.000 Frank yekün-i umumi				

Yukarıdaki tablo Mısır hükümetinin kendi isteği ile III. Napoleon'a başvurmasından sonra İmparatorun kararlaştırdığı ve Mısır hükümetine yüklediği tazminatı göstermektedir. Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin endişeleri neticesinde kumpanya 1854 ve 1856'da aldığı imtiyazlardaki bazı haklarını istemeyerek de olsa Mısır hükümetine devretmek durumunda kalmıştır. Bunun karşılığında Mısır kumpanyaya belli bir tazminat ödemiştir. Tazminat taksitlendirilmiş ve her kalem için ne kadar ödeneceği saptanmıştır. Toplamda 84 milyon Frank yapan bu tazminat aynı zamanda Mısır maliyesine yeni bir yük getirmiştir.

Fransa belirlediği kararlardan sonra bir de Osmanlı Devleti'ne mektup gönderdi (16 Haziran 1865). Osmanlı Devleti'nin Fransa'nın bu ilamını kabul etmesinden dolayı İmparator çok memnun olduğunu bildiriyordu. Yine Osmanlı tarafının önermiş olduğu kumpanyaya verilecek arazinin çok fazla olduğunu ve bu iş için komiserler vasıtasıyla bunu görmek yolunun tutulmasını, bu işte Bâbıâli de onay verdikten sonra devletin ruhsatı verecek olduğunun İmparatora bildirmesini İmparator memnunlukla karşıladı.[561]

Kanalın açılmasına ve Lesseps'in girişimine en çok karşı çıkan devlet İngiltere oldu. İngiltere daha önceden kanalın açılma ihtimalini bölgeye gönderdiği kimselerle kontrol etti. Ancak asıl karşı çıktığı nokta bunu "*Fransız Projesi*" olarak görmesi ve "*Fransa'nın bu yolu kullanıp Asya ve Hint'te İngiltere'ye zarar verebileceği*" düşüncesiydi.[562] Kanal faaliyeti devam ederken Kuzey ve Batı Afrika'nın önemli bir bölümü Fransa sömürgesi durumundaydı. Bunun dışında Hindiçini Yarımadası'nın tümünü elinde bulundurduğu gibi, Hint Yarımadası'nın doğu ve batısında kimi limanları vardı. Ayrıca Pasifik Okyanusunda Tahiti ve Hint Okyanusunda Madagaskar'la birlikte çok sayıda adayı elinde bulunduruyordu.[563]

Kanalın açılacak olması genel olarak bakıldığında Fransa için olumlu bir gelişmeydi. Fransa'nın Akdeniz'de olan limanları bundan böyle daha önemli hale gelecekti. Ayrıca Fransa, kendisine yeni ticari alanlar yaratabilecek ve Akdeniz'de üstünlüğü eline geçirebilecekti. Böyle olduğunda da bu işten en fazla yararlanacak devlet Fransa olacaktı.[564] Fransa kanalın yapımı önündeki engeller kalkınca bu işe fazlasıyla umut bağladı. Ancak hem kendi içindeki (1871'deki Prusya ile savaş ve sarsılan

561 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/57.

562 David Urqhuart, *The Mystery of The Danube*, Bradbury&Evans, London, 1851, s. 143.

563 Toktamış Ateş, *Siyasal Tarih*, Der Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 358.

564 Arthur Anderson, a.g.e., s. 20.

ekonomi) hem de dünyadaki gelişmeler beklentilerinin zaman içinde tam olarak karşılamasına engel oldu.

Rusya

Rusya, Avrupa siyasetinde kuvvetli bir rol oynamaya başladığı zamanlardan itibaren Osmanlı Devleti aleyhine bir gelişme göstermişti. Hatta Osmanlı Devleti'ni ortadan kaldırma gayreti vardı. Bu düşüncelerini gerçekleştirebilmek için de üç yol tuttu. Birinci yol, Osmanlı topraklarını Rus İmparatorluğuna katmak, ikinci yol imkan olursa aynı toprakları diğer Avrupa devletleri ile paylaşmak, üçüncü yol da Osmanlı arazisi üzerinde muhtar veya müstakil devletler kurulmasını sağlamak ve daha sonra kendi himayesine almaktı.[565] Rusya, I. Petro'nun vasiyeti olarak yakıştırılan, aslında coğrafi konumu gereği, önce Karadeniz'in kuzeyini ele geçirmek, sonra da Kafkaslara, Türk Boğazları'na ve Balkanlar'a hâkim olarak Osmanlı topraklarından Akdeniz'e inmek siyasetini takip etti. Ruslar bu siyasetleri doğrultusunda her fırsatta Osmanlı topraklarını işgal etti.[566]

Rusya ve Osmanlı Devleti birçok kez karşı karşıya geldi. Osmanlı Devleti ve Rusya'nın yakınlaşması ise genellikle mecburiyetten ortaya çıkıyordu. Bu yakınlık aynı zamanda Rusya'nın bölgede çıkarlarının zarar gördüğü zamanlarda etklili oluyordu. İki ülke arasında birlik ilişkilerinin oluşturulması eğilimi, Türkiye'nin bütünlüğü ve egemenliğine yönelik tehdit oluştuğu anlarda belirdi.[567]

Süveyş Kanalı ve Mısır üzerine tartışmalar başlayınca Osmanlı Devleti'nin Avrupa'nın büyük güçleri tarafından bir siper olarak savunulması ve korunması da gündemdeydi. Rusya

565 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 15.

566 Nedim İpek, "1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı", *Türkler*, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 15.

567 B. Ignatyev, "XIX. Yüzyıl Sonu ile XX. Yüzyıl Başında Rus-Türk İlişkileri (Gerçekleşmeyen Yakınlaşma Tasarıları)", *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999, s. 154.

ise gerekli ortamı yaratıp Osmanlı Devleti üzerine serbest kalmak istiyordu. Rus Çarı I. Nicolas, Fransız elçisi Mr. Barante'yi uyarıyordu: "*İngilizler gözünü Mısır'a dikti. İngilizler Pers Körfezi'nden veya Kızıldeniz üzerinden Hindistan için yeni bir yol istiyorlar. Onlarla Mısır üzerinden büyük sıkıntı yaşayacaksınız*" diyordu.[568] Bu uyarıdaki amaç ise Osmanlı Devleti'ni koruyan İngiltere ve Fransa arasında ihtilaf yaratmaktı.

Rusya, Süveyş Kanalı gibi bir projenin gerçekleşmesini Asya ve Hint'e başka devletlerin ve İngiltere'nin gelme ihtimalinden dolayı karşıydı.[569] Ancak bunu engelleme ihtimali de mümkün değildi. Rusya, Süveyş Kanalı açılmadan önce 1848'de yaptığı antlaşma ile Osmanlı Devleti üzerinde ticari etkinliğini arttırmak istedi. Gerçi Odessa önceden beri bu işte etkin olmaya başlamıştı. Ancak anlaşmadan sonra bağlar daha da kuvvetlendi.[570] Rusya bile Doğu ile ticareti bulunmasına rağmen bu işten kar elde edebilecekti. Karadeniz'deki filosu ile pahalı olan kara taşımacılığı yerine deniz taşımacılığı ile bu işten büyük kazanç sağlayacaktı.[571]

Ancak Rusya kanal üzerine şartlara göre değişen bir politika izledi. Kanal konusunda tereddütlü davranan Rusya, Mısır'ın Osmanlı'dan ayrılmasını ise destekler gibi görünüyordu. Rusya'nın İstanbul'daki elçisi eylemlerinde (İsmail Paşa'nın Osmanlıdan daha bağımsız hareket etme isteği) İsmail Paşa'yı açıkça destekledi. Bu ise İsmail Paşa'yı cesaretlendirdi. Bu olay daha sonra 1873'te Mısır'ın kendi adına borçlanabilme fermanının verilmesine kadar gitti.[572]

Genel olarak Rusya'nın kanal konusundaki tutumuna bakıldığında aslında Rusya projeyi başta çok önemli görmedi. Akdeniz'de etkin olmayışı bunda asıl etkendi. Ancak yine de konu

568 Hugh J. Schonfield, a.g.e., s. 31.
569 David Urqhuart, a.g.e., s. 133.
570 David Urqhuart, a.g.e., s. 386.
571 The National Archives Foreign Office, 97/411.
572 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 75-76.

üzerinde İngiltere ve Fransa'nın karşı karşıya gelmesini istedi. Böyle olunca Osmanlı üzerinde kendini serbest hissedebilecekti. Ancak Rusya'nın tüm devletlere açık bir kanala çok da karşı çıkmayacağı izlenimi vardı. Aslında Rusya kanal meselesine ana bir konu olarak bakmadı. Bu meseleyi daha çok başka konular içinde ele aldı. Duruma göre kimi zaman destek verir gibi göründü kimi zaman da kendi politikalarınca karşı durdu.

Diğer Devletler

Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Osmanlı Devleti'nin komşusuydu. Osmanlı Devleti gibi farklı etnik ve dini grupları kendi bünyesinde taşıyordu. XIX. yüzyılda o da çeşitli sorunlarla ve özellikle milliyetçilik hareketleriyle uğraşıyordu. Orta Avrupa'da siyasi gücünü muhafaza etme ve imkân çıktığında Balkanlar'da Osmanlı Devleti aleyhine genişleme düşüncesi vardı. Ancak Osmanlı Devleti'nin Rusya tarafından tek taraflı olarak yutulmasına da karşıydı ve böyle bir durumda Osmanlı Devleti'nin devamından yanaydı.[573]

Avusturya kanalın açılmasını Akdeniz'in yeniden canlanacağı düşüncesi ile olumlu karşıladı ve projeyle ilgili oldu.[574] Bu yüzden bazı Avusturyalı uzmanlar bu işin gerçekleşmesi için Mısır valisi üzerinde telkinlerde bulunmaya başladı.[575] Avusturya Süveyş Kanalı'nın açılmasından yanaydı. Her ne kadar kendisi kara devleti olsa da denizlerde var olmak istiyordu. Bunun için iki gemisine *Bombay* ve *Kalküta* adlarını verdi.[576] Bu isimler Avusturya'nın Akdeniz'de ve Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra deniz aşırı bölgelerde hesapları olduğunu gösteriyordu.

573 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 19.
574 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93.
575 Arthur Anderson, a.g.e., s. 21.
576 Eric Hobsbawın, *Sermaye Çağı 1848-1875*, Dost Kitabevi, Çev. Bahadır Sina Şener, Ankara, 2003, s. 71.

Lesseps hatıralarında, Avusturya'nın ve Prens Metternich'in, 20 yıla yakın bir süre kanalın açılması ile ilgilendiğini belirtiyordu. Bu konuda Baron Bruck de bir çalışma içindeydi. Bu ilgi kanalın açılmasına, Avusturya'nın fazlasıyla istekli olduğunu gösteriyordu.[577] Avusturya kanalın açılacak olmasından dolayı bu işten kendisinin kazançlı çıkacağını düşünüyordu. Birçok malın Trieste'ye gelecek olmasından son birkaç yıldan bu yana Avusturyalı tüccarlar Mısır'da daha çok bulunmakta ve Mısır Paşasının yanında yer almaktaydılar.[578]

Lesseps de Avusturya'nın politikalarını Süveyş Kanalı için önemli destek olarak gördü. 4 Mart 1856'da Viyana'daki İngiliz elçi birkaç gün önce İskenderiye'den Paris'e hareketinde Lesseps'in Viyana üzerinden geçtiğini rapor ediyordu. Bu geçiş sırasında vali ile imzaladığı metne taraftar toplamak için kendisi ile görüşme yapmıştı. Lesseps Avusturya'da Forbes Campbell, Thomas Wileon, Count de Horny, Louis de Breda ile görüştü.[579]

Avusturya Dışişleri Bakanlığı İngiliz elçiyi (H. Seymour) basında çıkan haberler üzerine bilgilendirdi. İskenderiye'de Konsül General olan Baron Manteussel bu işle ilgiliydi. İngiliz elçiye, Avusturya'nın, İngiliz hükümetinin karşı çıktığı bir meseleye taraftar olmadığı söylendi. Bu ifadeler Count Flemming tarafından sıklıkla tekrar edildi (8 Eylül 1857).[580] Ancak her ne kadar bu şekilde açıklamalar yapılsa da Avusturya kanala taraftardı.

29 Eylül 1857'de Seymour kendisine İngiliz hükümetinin görüşleri ulaştırılır ulaştırılmaz bu konuyu Count Buol'a aktardı ve ondan Avusturya'nın Mısır'daki elçisinin Majestelerinin hükümetine yakışır şekilde davranmasını istedi. Count Buol Mısır'daki elçinin konu ile ilgili kendisine hiçbir şey demediğini, zaten bu konuda bir şey yapmaması gerektiğini söyledi. Count,

577 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 41.
578 The National Archives Foreign Office, 97/411.
579 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
580 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

Seymour'a Avusturya kabinesinin bu işi önemli ve hassas bir konu olarak gördüğünü söyledi. Bu meselede İngiliz elçi Avusturya hükümetinin tavrını doğru ve yerinde bulmaktaydı.[581]

Avusturya'daki İngiliz elçi Seymour, İskenderiye'deki İngiliz elçi Green'den Mısır'daki Avusturya elçisinin kanal işini desteklemeyeceğine dair bir yazı aldığını söyledi. Said Paşa ile Lesseps arasında kanal işine ilişkin mektuplaşmanın olduğunu, İngiltere'nin sonbaharda tekrar kanalın yapımına karşı harekete geçtiğini ve İstanbul'un da onay vermediğini bu diyaloglarda bildirildi. Green şunda hiçbir şüphe görmemekteydi ki eğer Paşa ekonomik olarak Lesseps'i desteklerse bu işin yapılması için herhangi bir zorluk kalmayacaktı (25 Eylül 1857).[582]

27 Ekim 1857'de Viyana'daki elçi Seymour, Lesseps'in finansal destek almak için Viyana'ya geleceğini ve Count Buol ile görüşme yapacağını Londra'ya bildirdi. Bu konuda bakanlara İngiliz hükümetinin tutumunu anlatacağını ve Lesseps'in zorluklarını belirteceğini söyledi. Aynı zamanda Viyana'da şu anda işlerin Finans bakanının elinde olduğunu belirtiyordu. Seymour bu konuda endişesinin, kanal meselesinin Count Buol'den Baron Werner'e geçmesi noktası olduğunu söyledi.[583]

11 Aralık 1857'de Viyana'da çıkan bir gazetede kanal konusunda Avusturya'nın görüşleri ortaya kondu. Bu metinde kanalın açılması işinin Hindistan ile çok yakın ve hızlı bir ticari bağ kurulmasını sağlayacağı ve bu parlak fikrin doğal olarak Trieste hattını ön plana çıkaracağı söyleniyordu. Bu yüzden işe Avusturya'da taraftar olanların kolayca çıkabileceği vurgulanıyordu. Bu işi aslında çıkarları gereği Avusturya'nın desteklemesi gerektiği söylenmekteydi. Süveyş Kanalı'nın sadece ticari değil; aynı zamanda politik bir mesele olduğu belirtiliyordu. Bu iş gerçekleştiğinde Çanakkale Boğazı'nda olduğu gibi Avrupa ve

581 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
582 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
583 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

Asya'nın birbirine yaklaşacağı ve bu anahtarı elinde tutan kumpanyanın tüm ulusların trafiğini elinde tutabileceği üzerinde duruldu. Hiç kimsenin padişahın gücünü elindeki boğazlardan aldığını inkâr edemeyeceği söyleniyordu. Kanal meselesinin çok önemli bir konu olduğu ve bunun başka ellere verilmemesi için şimdiden gerekli tedbirlerin alınması gerektiği hatırlatılıyordu. Bu konunun öncelikle halledilmesi gereken mesele olduğu üzerinde durulmaktaydı.[584] Aynı dönemde başka bir gazetede (*Deutsche Post*) yine kanal konusunda bu işin Avusturya'ya çok faydalı olacağı yazılıyordu. Gazete İngiltere'nin ve özellikle Lord Palmerston'un kanala karşı açmış olduğu açık savaş konusunda Avusturya'nın farklı düşündüğü üzerinde duruyordu. Gazete, Süveyş Kanalı'nı destekliyordu.[585] Yine *Aus Deutsche Post* adlı başka bir gazetede, Avusturya'da Maliye Bakanı'nın kanalı desteklediği yer alıyordu (3 Şubat 1858).[586]

Viyana'daki İngiliz elçi Lord Loftus'tan Malnesbury'e giden yazıda daha önceki yazılarda Avusturya'nın kanal işine yakın olduğu hatırlatıldı. Ancak Avusturya'nın bu işe karşı olumlu sayılabilecek bir katkısı olmadığı bildirildi. Bu meselede Baron Prokesch kanalın ortaya çıkması durumunda bunun çok yerinde bir iş olacağını söylüyordu. Ancak şu anda zorlukların olduğunu ifade etmişti (9 Haziran 1858).[587]

Lesseps Viyana'da ve Trieste'de bankerler ile birçok defa görüştü. Aynı zamanda validen de borç alma işine girdi. Alınmak istenen miktar yaklaşık 1.000.000 £'tu. Said Paşa bu paranın işçiler, demiryolu çalışanları ve bu şekildeki ağır işler için gerekli olduğunu söyledi. Muhtar Bey'in İstanbul'a dönüşünden sonra böylesine yüklü bir borç alma hakkının (yaklaşık kısa bir süre içinde 2 milyon £ bir borçlanma) kendisine verildiğini söyledi. Said Paşa bunun İstanbul'dan alındığını; çünkü demiryolu için

584 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
585 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
586 The National Archives Foreign Office, 78/1421.
587 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

gerekli olduğunu ifade etti. Ayrıca bazı şirketlerin Mısır Bankası'na işleri için para talebinde bulunduklarını söyledi. Bunun da kendisini para bulmaya ittiğini ekledi. Vali para bulmak için Mr. Lewi, Mr. Rivoltella ve *Oriental and Peninsular Steam Navigation Company* ile bağlantı kurdu.[588]

Green, Lesseps'in Trieste'den kalkan bir Avusturya buharlı gemisi ile İskenderiye'ye geldiğini; ancak Avusturyalı banker Rivoltella ile henüz bir araya gelmediği haberini Londra'ya ulaştırdı. Lesseps için burada yaşayan Avrupalılar tarafından müzik eşliğinde bir yemek verileceği bildirildi. Aynı zamanda Ruyssenaers'ın çalışmalarına devam ettiğini ve burada İspanya, Portekiz ve Sardinya konsül generallerinin kanal meselesine destek verdiklerini haber verdi. Ayrıca Fransız konsül generali ile İmparatorun ve Avusturya'nın da bu işe destek olduklarını anlattı (3 Temmuz 1858).[589]

17 Temmuz 1858'de Green, Lesseps'le ilgili İngiliz Dışişleri'ne haber verdi. Lesseps, valiye Londra'da Barings, Paris'te Rothschilds ve Viyana'da Baron Sinas ile görüştüğünü söyledi. Bu görüşmelerde Mısır hükümetinin bir borçlanmadan etkilenmeyeceği güvencesini aldı. Lesseps evinde Avrupalı tüccarlar ile görüştü. Onlar plana itiraz etmedi. Lesseps tüccarlara yakında Mısır hükümetinin 1.000.000 dolarlık bir ödeme yapacağını ve bunun Mısır hükümetini zorlayacağını söyledi. Ancak Avrupalı tüccarların bu işe yakın durduklarından Mısır hükümetinin çok zorlanmayacağı Lesseps tarafından açıklandı.[590]

Loftus (Avusturya'daki İngiliz elçi) 28 Temmuz 1858'de Lesseps ve Avusturya hakkında açıklamalar yaptı. Lesseps projesinin memnuniyetle Avusturya'da dinlendiğini; ancak kendisine Avusturya hükümeti tarafından bir destek verilmediğini söyledi. Ancak Count Buol kendisini bu projede desteklemekten

588 The National Archives Foreign Office, 78/1421.
589 The National Archives Foreign Office, 78/1421.
590 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

çekindiğini söyledi ve bu konuda maddeler halinde kendi görüşlerini dile getirdi: 1. Bu mesele İngiltere ve Fransa arasında sorun yaratacaktı. 2. Türkiye'nin Mısır üzerindeki etkisi azalacaktı. 3. Bu iki noktadan Avusturya ve Avusturya'nın çıkarları etkilenecekti.[591]

24 Kasım 1859'da İngiliz elçinin Avusturya hükümetinden aldığı bilgilere göre Thouvenel'in Süveyş Kanalı konusunda İstanbul üzerine tüm etkisi ile baskı yaptığı haber veriliyordu. Fransa benzer şekilde Avusturya hükümetinin de İstanbul'da benzer bir baskı yapmasını öneriyordu. Avusturya bu yönde Count Buol'e (İstanbul'daki elçisi) yönlendirme yapmıştı. Avusturya hükümeti eğer kanal işi başarıya ulaşırsa bunun Avusturya açısından faydalı olacağını düşünüyordu. Count Reckberg ise tüm konularda İngiltere ile benzer düşüncede olduğunu özellikle bunun Doğu ile ilgili olan noktalarda olduğunu söyledi. Ancak İngiltere bu meselede konuya düşmanlığını devam ettirir ve Avusturya'nın İtalya'daki çıkarlarına karşı düşmanlık yapmaya devam ederse Avusturya'nın da düşüncelerinin değiştireceğini bildirdi.[592]

12 Aralık 1859'da Avusturya'daki İngiliz elçi Loftus, Foreign Office'den gönderilen 3 Aralık 1859 tarihli yazıyı Count Reckberg ile görüştü. Bu meselede Count, Osmanlı Devleti'nin bakanlarının düşüncelerini paylaştığını, tüm hesaplamaları yapıp kendi durumunu tehlikeye atmaması gerektiğini anladığını ve Osmanlı Devleti kanal konusunu kabul ederse Avusturya hükümetinin de bu işi destekleyeceğini söyledi. Count Reckberg ayrıca bu meselede Osmanlı Devleti'nin çok hesaplı ve dikkatli davrandığını ekledi. İki devlet arasında anlaşma olursa (İngiltere ve Fransa) bu işin o zaman yürürlüğe girebileceği düşüncesini dile getiren Osmanlı Devleti'nin bu ifadesi, becerikli bir siyaset olarak gösterildi. Thouvenel İstanbul'daki etkisini

591 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

592 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

oldukça makul ve uzlaşır bir tonda sergilemişti. Kumpanyanın eline geniş miktarlarda arazi verilmesini, bunun bir koloni kurmaya kadar gitmesi meselesine gelince eğer bu konuda Osmanlı Devleti'ne bir güvence verilir ve Osmanlı Devleti bunu kabul ederse duruma müdahale etmeyeceğini bildirdi. İfadelerinde ayrıca Count Reckberg şöyle dedi: "*Biz ve siz Türkiye ile ilgili benzer görüşler taşıyoruz. Benzer ilgilerimiz var. Her ikimizde Osmanlı Devleti'nin devam etmesinden ve entegrasyonundan yanayız*".[593]

21 Aralık 1859'da Loftus'tan alınan bilgiye göre Avusturya'nın İstanbul'daki elçisi, Thouvenel'in isteği doğrultusunda İstanbul'u sıkıştırıyordu. Avusturya'nın bu baskısı Sadrazamın fikirlerine etki yaptı. Prusya'nın İstanbul'daki elçisi ise Berlin'deki elçinin bildirdiği gibi tarafsız bir rol izledi. Avusturya'nın bu politikasının üzüntü yarattığı İngiltere tarafından Avusturya'ya bildirildi.[594]

Loftus bir yazısında Viyana'da yaşanan bir fikir değişikliğinden söz etti. Count Reckberg şimdiye kadar Süveyş Kanalı'nın yapımı işine sıcak bakmaktayken son ortaya çıkan durumla Count'un fikirlerinde değişme olmuştu. Bu düşüncelerini Lord Loftus ile yapmış olduğu görüşmesinde kendisine aktarmıştı. Lesseps'in eline geçirdiği fırsat ile padişahın topraklarından olan Mısır'da ayrı bir koloni kurmak peşinde olduğunu ve aslında kanalın bu amaca hizmet etmekte olduğunu söylemişti. Bu tehlikeden dolayı son zamanlarda endişe içinde olduğunu Lord Loftus'a açıklamıştı (26 Nisan 1860).[595]

10 Kasım 1860'da Avusturya'da bir fikir değişimi olup olmadığını İskenderiye'deki İngiliz elçi Colquhoun, Count Reckberg'in kanal konusundaki düşüncesinin değişmesi meselesini gayet nazikâne bir üslupla Mısır'daki Konsül Generale sorduğunu;

593 The National Archives Foreign Office, 78/1556.
594 The National Archives Foreign Office, 78/1556.
595 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

ancak onun böyle bir değişiklikten haberi olmadığını belirtti. Schreiner'in (Mısır'daki Avusturya elçisi) Viyana'dan henüz iki ay önce gelmiş olduğunu da ayrıca belirtiyordu.[596] Aslında İngilizler Avusturya'nın göstermelik bir karşı duruş sergilediklerini düşünüyordu.

Kanal tartışmalarının yoğun olduğu 1863'te Osmanlı Devleti, durumu Avrupa büyük devletlerinin hepsinin görüşüne açmayı düşündü; ancak sonradan vazgeçti. Konuyla ilgili sadece İngiltere ve Fransa'nın görüşünü almayı yeterli gördü. Ancak gelişmelerden Avusturya haberdar olunca Osmanlı Devleti ile irtibata geçti. Avusturya Dışişleri Bakanı Kont Reckberg, Londra ve Paris'e Süveyş Kanalı ile ilgili gönderilen tahrirattan büyük ihtimalle elçisi vasıtası ile haberdar olmuştu. Bu işte Osmanlı tarafının izlediği yolun uygun olduğunu ve gelişmeleri zamana bırakmanın iyi olacağını beyan ederek Âli Paşa'yı tebrik etti.[597]

Süveyş Kanalı meselesine dair Osmanlı Devleti'nin Londra ve Paris elçilerine gönderdiği yazıdan muhtemelen İstanbul'daki elçisi vasıtası ile haberdar olan Avusturya, faydalarına girmeden bu işe muvafakatinin açık olduğunu söyledi (21 Nisan 1863). Ancak bu konuda Avusturya'nın hariç tutulmasından dolayı Osmanlı Devleti'ne ince bir eleştiri de yaptı.[598] Avusturya ayrıca durumdan memnun olduğunu Osmanlı Devleti'nin kanalın açılması konusunda izlemiş olduğu yolun Avusturya tarafından takdir edildiğini padişaha bir yazı göndererek açıkladı (2 Temmuz 1863).[599]

Kanal açılmadan önce Süveyş ve Mısır, Avrupa'nın fazlası ile dikkatini çekmeye başladı. Birçok Avrupa devleti kanalın açılmasının Mısır'a büyük katkı sağlayacağını, bunun Akdeniz ve dünya ticaretine büyük etki edeceğini gördü. Onun için de

596 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
597 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/50.
598 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 105/23.
599 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/50.

Süveyş ve Port Said taraflarına konsolos ve konsolos vekilleri gönderdiler. Avusturya tarafı da böyle bir girişimde bulundu. Avusturya'nın bu girişimi Mısır tarafından incelendi ve Osmanlı Devleti herhangi bir sakınca olmadığı konusunda bilgilendirildi.[600] Avusturya, Saîd Limanı'na gidip gelen tüccar ve tebaasının işlerini görmek üzere Cozepe İbramiç'i konsolos vekili tayin etti. Süveyş tarafındaki işleri görmek için de Françesko Gortener adlı kişi görevlendirdi (8 Eylül 1866).[601]

Süveyş Kanalı tartışmaları başladığı sırada İtalya ise henüz birliğini sağlamış değildi. Ancak kanalın açılması konusunda İtalyan Devletleri ilk zamanlardan itibaren heyecan duymuştu. Zaten Memlüklü ve Osmanlı Devleti zamanlarında İtalyan Devletleri'nin böyle bir kanal açılması konusunda talepleri olmuştu. Bu defa her ne kadar ilk girişimlerin içinde yer almasalar da bu konuda istekliydiler. Fakat Avrupa'da henüz bir uzlaşı olmadığı için bu konuda net açıklamalar yapamıyorlardı.

Aslında İtalya, Osmanlı Devleti, İspanya, Portekiz, Belçika kuzeydeki diğer ülkeler hatta Amerika dahi az da olsa bu yeni ticaret yolu sayesinde önemli kazanımlar elde edecekti. Bu sayede her biri bu işten faydalanacaktı.[602]

İtalya, Avusturya gibi kanalın açılması konusunda olumlu düşüncedeydi. Çünkü böylece Akdeniz ticareti tekrar canlanacaktı. Lesseps, bu geniş siyasi destek ortamını görünce 25 Nisan 1859'da Bâbıâli gerekli müsaadeyi vermemiş olmasına rağmen incelemeler adı altında ilk kazınayı vurdu. Bu suretle kanal konusu artık başladı.[603] İtalya da kanal çalışmalarının başlamasından son derece memnundu.

Süveyş Kanalı açılmadan İtalya, bölgede işlerini görmek ve ticaretçe ağırlık kazanabilmek için konsolos ve konsolos vekilleri

600 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 20/828.
601 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 20/828.
602 The National Archives Foreign Office, 97/411.
603 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93.

tayin etti. İlk olarak İtalya'nın Senede konsolos vekili olarak bulunan Azikokolici'nin yerine Mösyö Zerboni konsolos vekili tayin edildi. Yine aynı tarihte (17 Mart 1866) Süveyş'e gelip giden tüccarlarla ve onların işleriyle ilgilenen Mösyö Pervet, Süveyş'te konsolos vekili olarak görevlendirildi. Osmanlı Devleti de bunu uygun gördü.[604]

İtalyan Devletleri gibi Almanlar da bu dönemde kendi birliğini kurmak için uğraş veriyordu. Birlikte başı çeken devlet Prusya'ydı. Prusya önderliği yapacak ve bunun için Avusturya ile mücadeleye girecekti. Birlik tamamlanınca Prusya'nın Süveyş bölgesine ilgisi giderek belirginleşmeye başladı.

Prusya'nın ilk dönemlerde Osmanlı Devleti üzerinde İngiltere'yi ve Fransa'yı tedirgin edecek çıkarları bulunmuyordu. Aradaki ilk bağlantılar XIX. yüzyılda misyonerlik aktivitelerine odaklıydı. Aradaki ilk askeri bağlantı, askeri bir misyonla Osmanlı Devleti'ne gelen Captain Helmuth von Moltke'ydi.[605] Ancak giderek bu zayıf bağlantılar gelişmeye başladı.

20 Mart 1858'de Berlin'deki İngiliz elçi, Bloonfield'den Malnesbury'e giden bir yazıda Zeitung gazetesinde çıkan bir makale ile ilgili bilgi veriyordu. İngiliz elçi "*Süveyş Kanalı ve İngiltere*" başlıklı bir makalenin, "*Neue Pressische Zeitung*" adlı bir gazetede çıktığını söyledi ve İngiltere'de faydalı olacağını düşünerek bunu orijinal ve çevrilmiş halde metnine ekleyerek İngiltere'ye gönderdi. Bu makalede kısaca Süveyş Kanalı'nı yapmanın dünya ticaretine büyük yarar sağlayacağı yazıyordu. Bu ticaretin Avrupa'ya ve Rusya'ya İngiltere'den daha fazla faydası olacağı bildiriliyordu. Ayrıca Avusturya'da demiryolu işlerinin ilerleyeceğini ve bunun da İngiliz deniz varlığına zarar vereceğini söylüyordu.[606]

604 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 20/813.
605 Shereen Khairallah, a.g.e., s. 191.
606 The National Archives Foreign Office, 78/1421.

Berlin'deki İngiliz elçi Lord Bloomfield, Thouvenel'in Süveyş Kanalı konusunda Berlin'in İstanbul'daki elçisi vasıtasıyla Osmanlı Devleti üzerinde baskı yapılması isteğini Baron Schleinitz'e sordu. Bunun üzerine Baron, Almanya'nın İstanbul'daki elçisinin bu ve Süveyş Kanalı üzerine yapılan girişimlere herhangi bir müdahalede bulunmayacağını ve bu konularda tarafsız kalacağını söyledi (17 Aralık 1859).[607]

Prusya da kanalın açılmasından önce bölgede hazırlıklar yaptı. Prusya Devleti, tebaasından Kena (Qena) bölgesine gelip giden tüccar ve gemilerin işlerini görmek üzere Başare adındaki tüccarı konsolos vekili tayin etti.[608] Tüm bunlar Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Akdeniz ticaretinin canlanacağı ve Mısır'ın önemli bir merkez olacağı hesabı üzerine atılan adımlardı.

Birliğini tamamlayan Almanya, Süveyş Kanalı'nın hafriyat aşamasında gücü giderek artan bir devletti. Orta Avrupa'da oldukça etkin olmaya başladı. Aynı zamanda hızlı sanayileşmesi onu yeni pazarlar bulmaya itti. Giderek gelişen sanayisinin devamlılığı bir anlamda bu hayati noktaya bağlıydı.

İktisadi zenginliğine yöneldiği ülkelerin başında gelen Rusya, Alman çıkarları için verimli bir alan olamadı. Bismarck Almanya'nın Rusya'ya karşı olan iktisadi yönelimini askeri ve diplomatik alanda da perçinlemek için Rusya ile gizli bir anlaşma yaptı. İktisadi ve ticari anlaşma ile Almanya, İngiltere'ye oranla daha ucuza ürettiği endüstri mamullerini Rusya'ya satmaya ve karşılığında bu zengin ülkenin hammaddelerini çekmeğe başladı. Ancak gerekli iktisadi alt yapıyı çok daha önceden kurmaya başlayan ve 1860'lardan sonra sanayileşme sürecine giren Rusya iyi bir müşteri olmaktan çabuk çıktı.[609] Bundan sonra giderek Alman ilgisi Osmanlı Devleti'ne doğru yönelmeye başladı.

---

607 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

608 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 20/828.

609 İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamid Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1981, s. 4.

1871'den sonra Prusya, Almanya'ya dönüştü ve bir süre Avrupa siyasetini derinden etkiledi. Bu durum kanal bölgesi de içinde olmak üzere tüm dünyaya bir tesir yaptı.

1783'te bağımsızlığını ilan ederek bir devlet halinde ortaya çıkan Amerika Birleşik Devletleri de kısa sürede sistemini oluşturmaya başladı; birçok devletle ticaret antlaşmaları imzaladı. Bilhassa Akdeniz havzasındaki Cezayir, Tunus ve Trablusgarp ile yapılan ticaret antlaşmaları Akdeniz'e açılmada önemli rol oynadı. Bu dönemde Osmanlı Devleti Akdeniz'e hâkimdi. Bu durum Amerika için büyük değer taşıyordu. Siyasi güç olarak ortaya çıkma yolunun ekonomik üstünlükten geçtiğini kavrayan Amerika ticari faaliyetlere öncelik verdi.[610]

Osmanlı Devleti ile Amerika arasında 13 Şubat 1862 tarihinde seyrisefain ve ticarete dair bir antlaşma yapıldı. Bu antlaşma Amerika ile Osmanlı arasında 7 Mayıs 1830 Antlaşmasından sonra yapılmış ikinci antlaşmaydı ve Amerika'da 1861-1865 yılları arasındaki ayrılıkçı iç savaş sırasında yapılmıştı.[611]

Amerika'nın kanal girişiminde pek ilgisi yoktu. Aslında Amerika bu dönemde kendi iç sorunları ile uğraşmaktaydı. Avrupa işlerine müdahil olacak güçte ve istekte değildi. Ancak Amerika bu bölgede ticari faaliyetler ile adım adım kendini hissettirmeye de başladı. Henüz büyük bir siyasi aktör olmadığı için çok fazla olayların içinde değildi.

Süveyş Kanalı'nın açılması ile bundan yararlanacak olan bir başka devlet Hollanda'ydı. Hollanda'nın doğu ile güçlü ticari bağları vardı. Eğer kanal açılırsa o bölgede kendi sömürgesi olan Cava ile de güçlü bağlar tesis edebilecekti.[612] Hollanda İngiltere'nin yanı başındaydı ve onun İngiltere gibi Doğu'da ticari

610 Nurdan Şafak, *Osmanlı-Amerikan İlişkileri*, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 2003, s. 10.

611 Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991. s. 7.

612 Arthur Anderson, a.g.e., s. 20.

birçok ilgisi bulunmaktaydı. Kanal işi ile birlikte Hollanda elinde tuttuğu Cava ile daha kolay bağlantı kurabilecekti.[613]

Yunanistan da bu işten muhtemel kazançlı çıkacak devletlerdendi. Çok sayıda küçük gemisi sayesinde Afrika ve Arabîstan sahillerinde ve Kızıldeniz'de önemli bir kazanç elde etmesi muhtemeldi.[614] Yunan gemileri Akdeniz, Kızıldeniz ve Arap denizlerine uygun küçük gemilerdi. Kanal açıldıktan sonra her tarafta bu gemiler kendini göstermeye başlayacaktı. O yüzden Yunanistan çok fazla lobi yapamasa da kanalın açılmasını fazlasıyla istemekteydi.[615] İspanya ve Portekiz de kanalın açılmasına taraftar olan devletlerdendi.

10 Mart 1860'da Madrid'ten Lord Russell'a giden bir yazıda İspanya'daki elçi, (Andrew) İstanbul'daki İspanyol elçisinin Fransız hükümetini desteklemesi ve kanal işine yakın durması konusunda İspanya hükümetinin görüşlerini araştırdı. Bir gün önce gelen bu haberi İspanya'daki İngiliz elçisi tahkik etmişti. İspanyol hükümeti elçinin bu davranışı konusunda bilgisi olmadığını, İspanyol hükümetinin bu işte tarafsız olduğunu ve İngiltere ile Fransa'dan herhangi birisini tutmadığını bildirdi. Ancak kanalın açılmasının eğer tarafsızlık sağlanırsa ticari açıdan faydalı olacağını söyledi.[616]

Kısacası tüm Avrupa devletleri az veya çok bu işten bir yarar elde edeceklerdi. Bu işten Mısır da önemli ticari, politik ve benzeri kazanımlar elde edebilecekti. Bu proje sayesinde Mısır toprakları önem kazanacak ve en önemlisi Mehmed Ali Paşa soyundan gelenler Mısır'ı kolayca idare etmeye devam edebileceklerdi.[617]

---

613 The National Archives Foreign Office, 97/411.
614 The National Archives Foreign Office, 97/411.
615 Arthur Anderson, a.g.e., s. 21.
616 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
617 The National Archives Foreign Office, 97/411.

FERDİNAND DE LESSEPS

Süveyş Kanalı'nın açılma düşüncesi, çok eski zamanlardan beri defalarca gündeme gelmiş ve birçok defa da girişimde bulunulmuş, önemli bir konudur. Bu tasarı Ferdinand de Lesseps'ten çok eskilere gitmekle birlikte bunu hayata geçiren Lesseps olmuştur. Uzun süre bu işle uğraşmıştır. Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa uğraştığı başlıca büyük devletler olmak üzere, çok daha fazla devlet ve kişi ile bu iş için alakadar olmuştur. Sonuçta bu işin 1869'da tamamlanmasında en çok etkisi olan yine kendisidir.

Ferdinand de Lesseps (Bkz. EK 21) 19 Kasım 1805'te Versay'da doğdu. Lesseps, Mısır'dan İngilizlerin atılmasından sonra oldukça güç kazanan Mathieu de Lesseps'in (Fransız konsül) oğluydu. Ferdinand'ın büyük babası ve büyük amcası da Fransız Diplomatik Servisi'nde görev yaptı. Ferdinand'ın amcası Barthelemy asil bir kökten geliyordu. Barthelemy monarşi ve daha sonraki restorasyon döneminde önemli bir kişiydi. Ferdinand'ın babası Mathieu ise hayatının önemli bir bölümünü Mısır'da geçirdi. 1801'de I. Napoleon'un Mısır'dan çekilmesinden sonra etkisi azalsa da Mehmed Ali Paşa ile çok yakın ve önemli ilişkileri oldu. Hatta Mehmet Ali döneminin başladığı ilk zamanlarda Mısır'daki ilk Fransız yetkiliydi. Lesseps ailesi Ferdinand'ın doğumundan sonra Mısır'dan ayrılmadı. Mathieu, Ferdinand'ı ilk çocukluk yıllarında İtalya'ya gönderdi. 1824'te 19 yaşındayken amcası Barthelemy'nin de etkisi ile diplomatik görevle Lizbon'a gönderildi. 1827'de Tunus'a Vice-Konsül olarak atandı. Bir süre sonra da Konsül-General olarak Tunus'ta görev yaptı. Ferdinand babasının 1832'de ölümüne kadar Tunus'ta bulundu. Ardından İskenderiye'ye Vice-Konsül olarak gönderildi. Mısır'da 1837'ye kadar kaldı. Bu dönem içinde Konsül ve Konsül-General oldu.[618]

Kanal açma düşüncesine ilk kez 1832'de sahip oldu. Bunun da nedeni Mısır'a varışında İskenderiye Limanı'nın dışında

618 John Marlowe, a.g.e., s. 62-63.

uzun bir süre karantinada bekletilmesiydi.[619] Lesseps Mısır'a ilk olarak 27 yaşında bir genç ve Vice-Konsül olarak *Diogenes* gemisi ile geldi. Ancak limanın imkânsızlıkları yüzünden uzun bir süre karaya çıkamadı. Odası oldukça rahatsızdı ve beklemek canını sıkıyordu. İşte bu uzun bekleyiş sırasında Mısır'da birtakım değişiklikler yapmanın zamanının geldiğine karar verdi.[620]

Lesseps, 7 Kasım 1854'te Madam Delamelle'ye verdiği röportajda ruhsatı almadan önceki yolculuğunda İskenderiye'ye akşam 8.00'de geldiğini, Mesajiri kumpanyasına ait *Le Lycurgue* adlı bir gemiyle yolculuğunu yaptığını söyledi. Geldiğinde çok iyi karşılandığını, kendisini arkadaşı Ruyssenaers ile Deniz Bakanı Hafız Paşa'nın karşıladığını ve geldikten hemen sonra Said Paşa ile konuşmaya gittiğini (8 Kasım sabahı) ifade etti.[621]

Lesseps, Said Paşa ile oldukça yakın görüşme fırsatları yakaladı. Hem Paşa'yla hem de Paşa'ya yakın kimselerle konuşma imkânı oldu. Bunlardan biri de Zülfikar Paşa'ydı. Zülfikar Paşa'ya düşüncelerini açtı, paşa düşüncelerine oldukça ilgi gösterdi ve konunun önemini anladı. Aynı zamanda Said Paşa'nın da bu işten çok memnun olacağını söyledi.[622] Lesseps, Said Paşa ile 15 Kasım'daki diyaloğunda neredeyse Paşa'ya yalvardığını ve eğer kafasında en ufak bir şüphe var ise kendisine bildirmesini söyledi. Bunun üzerine Said Paşa: "*Planını kabul ettim. Seyahatimden dönüşte planla ilgili geri kalan kısımları konuşuruz. Bana güvenebilirsin*" dedi.[623]

Lesseps, Hollanda'nın Mısır'daki general konsolosu Ruyssenaers'e gönderdiği mektubunda (8 Haziran 1852) kanal projesi ile ilgili olarak 1849'da ciddi anlamda çalışmaya başladığını yazdı. Bu düşüncenin çok eski zamanlardan beri olduğunu ve kendisinin de bir proje hazırladığını söyledi. Bu konu ile ilgili

619 Emil Lengyel, a.g.e., s. 177.
620 S.C. Burchell, a.g.e., s. 26.
621 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 3.
622 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 13.
623 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 13.

olarak İstanbul'daki *Credit and Mobilier*'de finansör arkadaşı ile yazıştığını belirtti.[624] Girişimlerini başlatmak için ilk olarak Said Paşa'yla temasa geçti. Paşa ile olan dostluğu ve yakınlığı ona bu iş konusunda son derece yardımcı oldu. Bunun için Said Paşa ile işin ayrıntılarını konuşmak üzere birçok defa görüştü. Lesseps konuşmalarında Said Paşa'nın da istekli olduğunu görünce işler kolaylaştı.[625]

Lesseps kanal girişiminde hızla yol aldı. En önemli sorun olan Said Paşa'nın desteğini, aralarındaki eski dostlukla kolayca elde etti ve Said Paşa'dan 30 Kasım 1854'te gerekli ilk izni aldı.[626] Ardından bir kumpanya kurdu: *Compagnie Universelle du Canal Martime de Suez.* Kumpanyanın güçlendirilmesi ile uğraştı. Bundan sonra işin zor kısmı olan, Osmanlı ve İngiltere'nin desteğini sağlama işine girişti.[627] Lesseps gerçekten de işin bu kısmında çok büyük uğraş verdi. Birçok kez Londra, Paris, İstanbul, İskenderiye, Port Said ya da Kahire'de bulundu. O dönem İsveçli bir diplomat (Testa) onun için "*Neresinden tutulabileceği bir türlü kestirilemeyen bir civa topu*" diyordu.[628]

3 Aralık 1854'te Kahire'den İngiltere'ye gönderilen bir mektupta Said Paşa'nın Lesseps'in kanal kazmak için kurduğu şirkete onay verdiği bildiriliyordu. Lesseps, Said Paşa Mısır'ın başına geçtiğinde ona bir tebrik mektubu ve Mısır'ı ziyaret etmek istediğine dair haber gönderdi. Said Paşa da Mısır'a gelmesi için Lesseps'e adeta yalvardı, şeklinde İngiliz elçi raporlarını bu dönemde Londra'ya iletti.[629]

Lesseps İskenderiye'ye ilk çıktığında Said Paşa'ya kanal işini açmadı. Ancak İskenderiye'den Kahire'ye giderken bu işi

624 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 2.
625 Emil Lengyel, a.g.e., s. 177.
626 Ernest Desplace, *Le Canal de Suez*, Librairie de L. Hachette, Paris, 1859, s. 11.
627 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 92.
628 Durand de Fontmagne, Kırım Harbi Sonrasında İstanbul, Çev: Gülçiçek Soytürk, Türcüman 1001 Eser, İstanbul, 1977, s. 153-154.
629 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

çekinerek belirtti. Ancak Said Paşa bu plana herhangi bir muhalefet göstermedi. Sonrasında Lesseps durumu İngiliz elçiye (Bruce) de bildirdi; ancak elçi herhangi bir cevap veremeyeceğini söyledi. İngiliz elçi ise demiryolu meselesini dile getirdi. Sermayenin bulunduğu ve 3 yıl içinde bu işin tamamlanacak olduğunu açıkladı. Said Paşa bu durum üzerine Abbas Paşa zamanından büyük bir borç kaldığını ve bunu önlemek için bazı harcamaları İstanbul'a sormaksızın keseceğini ifade etti. İngiliz elçi böyle bir düşünce karşısında Türkiye'nin mali durumu üzerine İngiltere'den gerekli bilgiyi almadan herhangi bir şey söyleyemeyeceğini beyan etti.[630]

Kendi düşüncesine göre İngiliz elçi (Bruce), bu işin tamamen Lesseps'in kendi tasavvuru ile ortaya çıktığını ve Fransız Hükümeti'nin bununla pek ilgisi olmadığını tahmin ediyordu. Lesseps'in bu işi aslında Abbas Paşa zamanında yapmak istediğini söylüyordu. Ancak bir arkadaşının vasıtasıyla Abbas Paşa'nın bu türden tüm projelere karşı olduğunu öğrendiği için projesini gündeme getirmemişti. Ancak Said Paşa'nın böyle şeylere karşı olmadığı, aksine böyle projeleri desteklediği biliniyordu.[631]

İngiliz elçi, bu işin ancak Uluslararası bir şirket adıyla Lesseps tarafından yapılabileceğini ve şu anda Fransız hükümetinin sermaye olarak bu şirketi desteklemeyeceğini söyledi. Ayrıca 8.000.000 £ sermaye bulunmadan önce, tarafsızlığın sağlanmasını ve bunun Avrupa'nın büyük devletlerinin katıldığı bir komisyonla yapılması gerektiğini tavsiye etti. Ayrıca kanalın açılması ile askeri birliklerin Mısır'dan geçebileceğini ve Avrupalı güçlerin yerli ahali ile ticaret bağlantısı kurabileceklerini de hatırlattı. Ayrıca İngiliz elçi Türklerin daha ne kadar Mısır'da kalacağını sorguluyor ve Mısırlı Türklerin sayısının çok az olduğunu belirterek bunların Türkler gittikten sonra sevilmeyeceğini vurguluyordu. Bu ihtimaller içinde Bâbıâli'nin

630 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

631 The National Archives Foreign Office, 78/1156.

durumunun önemli olduğunu ve yerel Mısır hükümetinin tavrının önem taşıdığını söylüyordu. Elçi, İngiliz mühendislerden bu işin çok büyük sermaye gerektirdiğini ve yapımının oldukça önemli bir iş olduğunu öğrenmişti. Ancak buna karşın demiryolu yapımının çok daha fazla avantajı olduğunu kendi görüşü olarak belirtti.[632]

Said Paşa, Lesseps'le yaptığı görüşmeler ve kanal tasarısı üzerine Osmanlı Devleti'ne açıklamalarda bulundu. Paşa, Osmanlı Devleti'ni bu işe çekmek istedi (24 Ocak 1855). Kanalın açılmasını başından beri desteklediğinden Said Paşa, İstanbul'a Lesseps'in bu işi yapabilecek biri olduğu konusunda açıklayıcı izahatlar yaptı.[633]

Kanal için Fransa'dan Mısır'a gelen ve daha sonra da İstanbul'a geçen ve bu konuda çok istekli görünen Ferdinand de Lesseps, Osmanlı Devleti'ne bizzat bazı harita ve evraklar ile geldi (18 Şubat 1855). Bu istekler devlet tarafından değerlendirildi. Bu konuda Fransa ve bazı Avrupa devletleri çok istekli olmakla beraber İngiltere muhalifti. Osmanlı Devleti bu işte iki devleti de gücendirmeden bir hal yolu aramaktaydı.[634] Lesseps, Süveyş Kanalı işinde Osmanlı Devleti'nin onayını gerekli görüyordu. Ancak bu işte İngiltere ile anlaşmanın daha önce geldiğinin farkındaydı. İngiltere'de de bu işin Palmerston'un elinde olduğunu biliyordu.[635]

Lesseps, Süveyş Kanalı işinde Osmanlı Devleti'nin desteğini alabilmek için İstanbul'a mahremane bir mektup yazdı (18 Şubat 1855). Bu mektubunda Süveyş Kanalı'nın açılmasından Osmanlı Devleti'nin çok büyük menfaatleri olduğunu belirtti. İngiltere'nin muhalefetine neden olanın aslında İstanbul'daki İngiliz elçisi olduğunu söyledi. Ancak elçinin tek başına olan

632 The National Archives Foreign Office, 78/1156.
633 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/41.
634 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/41.
635 Emil Lengyel, a.g.e., s. 178.

muhalefetinin böylesine önemli bir işe engel olamayacağını ifade etti. Bu mesele Osmanlı Devleti'nin bir iç meselesi olduğu için o veya bu devletin düşüncesini araştırmanın bir bağlayıcılığı olmayacağını söyledi. Böyle olduğu için de Fransa İmparatorunun düşüncesinin kanalın açılmasından yana olduğunu hatırlattı. Lesseps, bir zamanlar İngiltere'nin Süveyş ile İskenderiye arasında yapılacak olan demiryolu meselesinde Osmanlı Devleti'nin karar veremeyeceğini beyan ettiğini de söyledi. Böyle bir durumda İstanbul'daki Fransız elçisi gücenir diye meselenin ortaya çıkmadığını yine vurguladı. Demiryolu meselesinde, Fransa bu işin faydasını gördüğünden asla itiraz etmemişti. Bu derece mutedilane ve ihtiyatkarane bir şekilde politika güdülmüşken ve bu işten dolayı Osmanlı Devleti de menfaat sağlayacak ve ilerleyecek iken kanal konusunda şimdi bu çekincenin olması reva mıdır, biçiminde düşüncelerini İstanbul'a yazdı.[636]

İstanbul'dan ayrıldığı sırada yanında bulunan memurla söyleşisinde Lesseps bazı açıklamalarda bulundu. Bu açıklamalar sadarete bildirildi. Bunun üzerine Mısır'a Said Paşa'nın yanına gönderilecek olan memur için önceden, Mısır'da konuşulacak şeylerin neler olacağına dair bir meclis toplanmasına karar verildi. İki haftalık ziyaretinden sonra Lesseps İstanbul'dan hareket etti. Lesseps'in şifahen söylediği şeyler Said Paşa hakkındaydı. Said Paşa, bu işi eyleme dökmeden önce yabancı devlet elçilerine konuyu açmış ve birçoğundan tebrik mesajları almıştı. Aynı zamanda yanında bulunan iki mühendise durumu kontrol ettirmişti. Bu da Paşa'nın kanalın açılmasındaki gayret ve heyecanını arttırmıştı.[637] Son durum üzerine konunun bir daha görüşülmesi için sadaretin dikkati çekilmek istendi.

Lesseps'in kanalla ilgili girişimleri konusunda Osmanlı Devleti son derece önemliydi. Böyle olduğu için de Lesseps, Bâbıâli'nin görüşünün değişmesi için epey gayret sarf etti. Lesseps,

636 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.
637 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.

1856'da da Paris sefiri Mehmet Bey aracılığı ile iki kıta tahriratı, Osmanlı Devleti'ne gönderdi.[638] Lesseps bu yazılarında daha çok Avrupa'da kanalın açılmasına muhalif olan devletlerin düşüncelerini değiştirmek ve işe olumlu bakmalarını sağlamak amacıyla bir komisyon kurulacağını belirtiyordu. Bu türden haberler daha çok Paris'te olduğu için Osmanlı Devleti, elçisine, böyle haberler olduğunda İstanbul'a bildirmesini tavsiye etti.[639]

Lesseps, kanalın açılmasıyla ilgili esas çalışmalara başlamadan önce Linant ve Mougel Beyler gibi Mısır hükümeti tarafından kanal işi ile ilgili görevlendirilen Fransız mühendislerin raporlarıyla beraber İstanbul'a gitmiş fakat eli boş geri dönmüştü. Lesseps bundan sonra hem Osmanlı Devleti'nin hem de İngiltere'nin muhalefetini kırmak için Fransa, İngiltere, Avusturya, İspanya, Piyemonte, Hollanda ve Prusya'dan mühendisler getirerek raporlar hazırlatma yoluna gitti.[640] Gelen mühendisler bu işi Said Paşa'nın desteği ve Lesseps'in önerisi ile hazırladıklarını bildirdiler ve çalışmalarını *Uluslararası Bilim Komisyonu Raporları* olarak F.W. Conrad başkanlığı altında deklare ettiler (Aralık 1856).[641] Komisyon işin toplam maliyetini 162 milyon Fr./6.400.000 £ olarak açıkladı.[642]

Uluslararası komisyon aslında daha önceden hazırlanan üç rotadan hangisinin daha uygun olacağını inceledi. Daha önceden hazırlanan raporlar ise Mr. Le Père, Mr. Paulin Talabot ve Mr. Alexis ve Emile Barrault'a aitti. Komisyon bu raporları yeniden gözden geçirdi. Çünkü bunların üçünün de güzergâhı ve hazırlanışı farklıydı.[643] Le Père 1798'de Mısır'a geldi ve bu işle uğraştı. Le Père aslında asıl ilgisini eski kanalın bulunmasına

638 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A. AMD: 66/91.

639 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A. AMD: 71/23.

640 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.

641 International Scientific Commission, *Isthmus of Suez Ship Canal Report and Plan International Scientific Commission*, Published by John Weale, London, 1857, s. 9.

642 International Scientific Commission, a.g.e., s. 148.

643 International Scientific Commission, a.g.e., s. 22.

yoğunlaştırdı. Çalışmalarını da 1803'te yayınladı.[644] Le Père 4 yıl, 10.000 adam ve 30-40 milyon Fr. gibi bir maliyetle bu işin olabileceğini söyledi.[645]

Kanal konusunda ikinci çalışma ise Talabot tarafından yapıldı. Talabot, ilk çalışmalarını 1847'de ikinci defa ise 1855'te yayınladı. Le Père'in çalışmasından çok uluslararası komisyon Talabot'un çalışmaları üzerine odaklandı; çünkü bu çalışma daha ayrıntılı hazırlanmıştı. Talabot'un tasarısına göre kanal Süveyş'ten çıkacak ve Kahire'nin biraz kuzeyinden Vadi-i Tımilat'ı geçerek İskenderiye'ye varacaktı. Bu plan prensipte zordu; çünkü kanalın Nil Nehri'ni geçmesi gerekiyordu. Ancak İskenderiye önemli bir merkez olduğu için, yön o istikamete dönüktü.[646] Talabot'un çalışmalarına Mr. Negrelli ve Mr. Robert Stephenson da yardımda bulundu.[647] Talabot'un önerdiği kanal Süveyş'in 6 mil kenarından eski limandan başlayacak 250 feet genişliğinde ve 26 feet derinliğinde olacaktı.[648]

Kanalla ilgili Alexis ve Barrault'a ait olan üçüncü plan ise 1856'da *Revue des Deux Mondes* adıyla Talabot'un çalışmasından bir yıl önce yayınlandı. Buna göre de kanal Süveyş'ten çıkacak Menzele Gölü'nü geçecek ve oradan İskenderiye'ye ulaşacaktı.[649] Bunlar dışında bir de Süveyş Körfezi'nden çıkıp Acı Göl, Timsah Gölü istikametinden Akdeniz'e çıkan direkt hat vardı. Bu, Linant ve Mougel Beylerin tasarısıydı.[650]

Süveyş Kanalı konusunda Lesseps, İstanbul'un onayını almak için bir mektup daha gönderdi (29 Aralık 1857). Mektubuyla Osmanlı Devleti'nin çekincelerini gidermek düşüncesindeydi. Lesseps 3 sene önce İstanbul'a geldiğinde bu durumu dile

644 International Scientific Commission, a.g.e., s. 24.
645 Ferdinand de Lesseps, a.g.e., s. 36.
646 International Scientific Commission, a.g.e., s. 25-26.
647 Norton Shaw, a.g.e., s. 184.
648 Norton Shaw, a.g.e., s. 185.
649 International Scientific Commission, a.g.e., s. 35-36.
650 International Scientific Commission, a.g.e., s. 36.

getirdiğini ve padişahın takdir ettiğini ifade etti. Bu işin ticaretçe bir mesele olduğunu ve Osmanlı Devleti'nin bu işten çok büyük faydalar sağlayacağını yazdı. Yine Osmanlı Devleti'nin o dönem bunu mecliste görüştüğünü ve bazı sıkıntılar gördüğünü ancak; bugün o sıkıntıların kalmadığını beyan etti. Sıkıntılardan biri de kanalın üyelerinin kimler olacağıydı ve bu iş artık belli olmuştu.[651] İkinci sıkıntı Avrupa devletlerinin bu meselede ticaretçe hem fikir olmaları noktasıydı ki o da henüz oluşmuştu. İngiltere'ye gelince bu işle ilgili mitinglerin yapıldığını ve kamuoyunun olumlu baktığını söyledi. Lesseps aynı zamanda Ağustosun 14'ü tarihiyle (1857) konunun İngiltere Parlamentosu'nda görüşüldüğünü ve Gladstone'un bununla ilgili bir metin kaleme aldığını İstanbul'a bildirdi. Tüm bunlar doğrultusunda Osmanlı Devleti'nin kumpanyaya bu iş için gerekli ruhsatı vermesini rica etti. Bu konuda, İstanbul'da bulunan İngiltere ve Fransa elçilerinin aynı düşüncede olduğunu hatta Fransa'nın bu işe destek verdiğini söyledi.[652]

İngiltere'de Lord Palmerston, kanalın açılmasıyla Osmanlı Devleti'nin tamamiyet-i mülkiyesi meselesinin ortaya çıkacağını söyledi. Kanal yapılırsa İstanbul'dan Hindistan'a gidecek bir geminin gidecek olduğu yol 4.800 mil kısalacaktı. Ayrıca Osmanlı Devleti bu yolla Afrika tarafındaki sahillerine ve civar alanlara da ulaşabilecekti. Yine bu yolla tebaasının hac görevine geliş-gidişleri de çok kolay olacaktı. Ayrıca bu yolda geliş-gidiş sırasında herhangi bir devletin üstün tutulmaması ve boğazın bitaraf olması Osmanlı Devleti'nin tasavvurunda olacaktı. Osmanlı Devleti'nin tamamiyet-i mülkiyesinin Avrupalı devletlerce sağlanmasıyla Prens Meternich de bu konun bütün devletlere faydalı bir iş olduğunu söylemişti. Hatta Lesseps, Osmanlı Devleti'nde konuya hâkim kimselerin bir araya gelmesini ve bu işi görüşmesinin mümkün olduğunu, böyle olduğunda toplanacak

651 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 428/23.
652 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 428/23.

kimselerin bu işin ne kadar faydalı olacağını takdir edecekleri ümidinde olduğunu dile getirdi. Bu şekilde her ne kadar konu ile ilgili kimi zaman olumsuz görüşler ortaya çıksa da Lesseps, bunların gerçekçi olmadığını ispatlamaya çalıştı.[653]

Lesseps Osmanlı Devleti'nden onay alamayınca işin; ancak İngiltere'de çözülebileceğini düşündü. Bunun için İngiliz Parlamentosu'na Haziran 1857'de bir mektup gönderdi. Ayrıca Liverpool, Manchester, Dublin, Cork, Belfast, Glasgow, Edinburg, Newcastle, Hull, Birmingham, Bristol ve Londra gibi şehirlerde gazetelere ve halka konuşmalar yaptı. Buralardaki önde gelen kimseler ve tüccarlar ile yazıştı. İlk irtibat kurdukları arasında *East India Company, Peninsular and Oriental Steamship Company* ve *Goldsimths* geliyordu. Bu kuruluşların dikkatini kanalın açılması düşüncesine çekerek, İngiltere'nin tavrını değiştirmek istedi.[654]

Lesseps girişimlerine Osmanlı Devleti'nin desteğini çekmeden ve Avrupa'da tam bir fikir birliği sağlayamadan devam etti. Osmanlı Devleti'nin tutumu sertleşince Mısır tarafı da devletin istikametinde harekete mecbur kaldı. Said Paşa olan bitenleri ve durumu İstanbul'a bildirmek zorunda kaldı. Süveyş Kanalı meselesinde Lesseps'in bazı mühendislerle birkaç ay önce Mısır'a geldiğini ve burada bazı yabancı ameleler ile keşif yollu fener ve benzeri işlere giriştiğini bildirdi (22 Eylül 1858). Bu durum Lesseps'le görüşülmüştü. Ancak Lesseps'in bu görüşmelerle işi durdurmayacağı çok açık olduğundan bu işte devletin ruhsatı varsa bunu bildirmesini istendi. Paşa da buna göre muamelede bulunacaktı. Ancak devletin ruhsatı yoksa o zaman da gerekli müdahaleleri yapacaktı. Yalnız bazı konsolosların bu işte Lesseps'i destekleyeceği Mısır'daki İngiliz konsolosu tarafından gayri resmi olarak bildirildiğinden İstanbul'un

653 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 428/23.

654 Ferdinand de Lesseps, *Inquiry into The Opinions of The Commercial Classes of Great Britain on The Suez Ship Canal*, Published by John Weale, London, 1857, s. 1.

sefaretler aracılığı ile buradaki konsolosları kontrol altına alması istendi.[655]

Said Paşa, her ne kadar devletin yanında gibi hareket etse de aslında kanalın açılmasını istiyor ve destekliyordu. Bu durum Osmanlı Devleti'nin de dikkatini çekiyordu. Kanal hafriyatıyla ilgili olarak Lesseps'in Said Paşa'dan bir ruhsat aldığı, bu ruhsata dayanarak bazı hisseleri satışa çıkardığı ve gazetelere verdiği görüldü. Bu durumun uygun bir iş olmadığı ve Lesseps'in bunu ileride açık kapı bırakmak için yaptığı anlaşılıyordu. Bir an önce bu durumun önüne geçilmesi ve Osmanlı Devleti'nden ruhsat almadan bu yollu işlerin görülmesinin mümkün olmayacağı bildirildi. İleride daha büyük sorunlar ile karşılaşmamak, dışarıda ve içerde sıkıntı yaşamamak için Said Paşa'ya bir ihtarname yazılması uygun görüldü (29 Mayıs 1859). Padişah da ihtar yazısını uygun gördü ancak; Said Paşa'ya gidecek olan yazıyı, gitmeden önce tekrar görerek bu işe onay vereceğini ifade etti.[656] Osmanlı Devleti bir anlamda Said Paşa'nın başına buyruk hareket etmesini önlemek istiyordu.

Lesseps, 8.000.000 £'luk 400.000 hisse senedini satışa çıkardı. Bu hisselerin büyük bir kısmını Said Paşa aldı ve işin önünü açtı.[657] Kanalın açılması için büyük paralar gerekliydi. Bunların bir kısmı hisse yoluyla bir kısmı da paşanın desteği ile sağlanmıştı. İngiltere ve Osmanlı Devleti de hisseleri satın almasından sonra Said Paşa'yı daha sıkı kontrol altında tutmak gerektiğini düşünüyordu.

Lesseps en sıkıntılı zamanları 1860'larda yaşadı. Bu süreç içinde kanal çalışmaları başlamış; ama üzerindeki baskı da giderek artmıştı. Kumpanya ve hafriyatla ilgili bitmek bilmeyen sorunlar kendisini takip etti. Bir yandan da Osmanlı Devleti'nden

655 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/44.

656 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/43.

657 J.P. Weethee, *Eastern Question and Its Various Phases*, Press of J. L. Trauger, Ohio, 1887, s. 52.

fermanın alınması için yoğun uğraş verdi. 1864'te III. Napoleon'un devreye girmesi, Ardından 19 Mart 1866'da padişahtan gerekli onayın alınması ile işler yavaşta olsa yoluna girmeye başladı. Bundan sonra ise Kasım 1869'da kumpanya artık faaliyete geçti. Ancak kumpanya ile ilgili sorunlar bir türlü bitmek bilmedi.

Kanaldan geçiş ücreti konusu kumpanyanın açılması ile beraber üzerinde en çok konuşulan mesele oldu. Lesseps,13 Kasım 1873'te İstanbul'a gelişinde padişahın huzuruna çıkmak istedi ve bu konuda talepte bulundu. Kendisinin bu isteği uygun görülerek Lesseps'e tarih verildi.[658] Yapılan görüşme Süveyş Kanalı'ndan geçecek gemilerden alınacak ücret üzerineydi.

Lesseps, Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın ihtiyacı ve bu ihtiyaç için lazım olacak hususları kanal kumpanyası aracılığı ile Osmanlı Devleti'ne bildirdi (7 Nisan 1875). Kumpanya bu işin karşılıklı görüşmelerle çözülebileceğini ve Osmanlı tarafının gerekli tetkikleri yaparak kararını kumpanyaya bildirmesini, Osmanlı tarafından talep etti.[659] Lesseps'in gönderdiği ihtiyaçları içeren metinde, şu anki masrafın 30.050.000 Fr.; acil olarak bir an önce yapılacak masrafın 27.187.375 Fr. ve ileride yapılacak masrafın ise 30.100.000 Fr. olduğu bildirildi.[660] Lesseps bu ihtiyaçlara dayanarak geçiş ücretinde değişiklik yapmak istediğini belirtti ve bunu Osmanlı Devleti'ne kabul ettirmeye çalıştı.

Süveyş Kanalı 1869'da tamamlandı (Bkz. EK 22). 6 yıl sonra Ferdinand de Lesseps merkezi Amerika'da *Société de Géographie de Paris*'in bir toplantısında yeni bir kanal inşa etme düşüncesini açıkladı. Lesseps bu işle ilgili *La Société Civile Internationale du Canal Interocéanique de Darien* adında bir şirket kurdu. Panama Kanalı'nı açmayı düşündüğü alanda, Yüzbaşı Lucien Napoléon Bonaparte Wyse ile bir keşif gezisi yaptı. Yüzbaşı

658 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 257/15357.
659 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 459/16.
660 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 459/16.

Wyse 1877 Nisanında geri döndü. Kanalın açılacak sahasını ve tünelleri belirten bir plan hazırladı.[661]

Ferdinand de Lesseps, Süveyş Kanalı'nı XIX. yüzyılın sonlarına doğru yapmayı başardı. Bu büyük bir başarıydı. İlerleyen yaşına rağmen Panama Kanalı konusunda da benzer tasarılar oluşturnaya koyuldu. Bu ise beklenmedik sıkıntıları beraberinde getirdi. Sermaye yatıranlar büyük miktarlarda para kaybettiler -yaklaşık 300.000.000 $-. Bu işte öncü olanlar Baron Joseph Reinach ve Dr Cornelius Herz'di. Her ne kadar bu işte siyasi destek sağlamış olsalar da Panama Kanalı'nı açmak için oluşturulan şirket iflas etti.[662]

HAFRİYAT ÇALIŞMALARI (1859-1869)

Süveyş Kanalı için en zor kısımlardan biri de hafriyatın yapılmasıydı. Daha çalışmalar başlamadan önce hafriyatın mümkün olamayacağı üzerine tartışmalar çıktı. Yine de hafriyat için gerekli adımlar atıldı. Hafriyat yaklaşık 10 yıl sürdü. Bu süre içinde birçok mesele gündeme geldi. Hatta çalışmalar devam ederken bile bu işin yarım kalacağı ve bitirilemeyeceği sık sık konuşuldu. Hafriyat devam ederken gündeme gelen sorunlar ise: işçilerin çalışma şartları ve angaryanın yasaklanması, taş sıkıntısı, finansal destek, Mısır hükümetinin desteği ve makinelerin işe dâhil edilmesiydi.

Çalışmaların Başlaması ve İşçiler

Hafriyat çalışması projelerin (Bkz. EK 23) belirlenmesi ve uygulanması olarak iki safhada geçti. Kanal konusunda net bir güzergâh belirlenmiş değildi. İlk önce hangi güzergâhın seçileceğine karar vermek gerekiyordu. Bu hem kanalın kullanımı

661 Stephan Gollasch, Bela S. GALIL-Andrew N. COHEN, *Bridging Divedes*, Ed. H. J. Dumont, Springer, The Netherlands, 2006, s. 98.

662 James Joll, *Europe Since 1870 An International History*, Penguin Books, New York, 1990, s. 107.

hem de maliyet, açısından önemliydi. Yaşanabilecek en küçük bir olumsuzluk çok hassas dengeler üzerine kurulan bu projeyi başlamadan bitirebilirdi. Bu yüzden ilk önce bu konu üzerinde odaklanıldı.

Süveyş Kanalı açılmadan önce 1846'dan 1856'ya kadar birçok güzergâh konuşuldu. Bunlar arasında 1847'de Bourdalaue ve Linant'ın hazırladığı Süveyş'ten Tineh'e[663] olan tasarı; 1848'de Gabolde ve Fremont'un hazırladığı yine Süveyş'ten Tineh'e uzanan tasarı; 1853'te Linant'ın hazırladığı tasarı (Bkz. EK 24); 1855'te Salam[664] Efendi'nin hazırladığı Süveyş'ten Pelesium'a (İskenderiye yakınlarında) ve yine Salam Efendi'nin hazırladığı diğer bir tasarı vardı. Bunlar dışında Kahire'yi geçerek Dimyat ve Reşid'e giden başka proje de konuşuldu.[665] İlk projelerde Akdeniz'de Pelesium'a çıkılması düşünüldü. Port Said pek gündemde yoktu.[666] Proje çalışmaları devam ederken Pelesium Körfezi'nin[667] elverişli olmadığı ve Port Said'in daha uygun olduğu dikkati çekti.[668] Bir ara Akdeniz'de ağzın Dimyat olacağı söylense de tekrar Port Said seçildi.[669] Port Said yeterince derinliğe sahipti (Bkz. EK 25-26-27). Ayrıca burada açılacak iki yaka doğal olarak birbirine paraleldi.[670]

Süveyş Kanalı işinde Akdeniz'deki ağız önemli bir sorundu; çünkü kazı sırasında bir miktar denizin içine girmek gerekiyordu. Ayrıca sahil önemli miktarda kum biriktirmekteydi (Bkz. EK 28). Bunun yanında kanal inşası için kullanılacak taşın hafriyat alanı etrafında olmadığı, ancak Kuzey Nil'den elde edilebileceği ve bunun da önemli bir sorun olacağı tahmin ediliyordu.

663 Güney Bekaa'da.
664 Muhtemelen Salim.
665 International Scientific Commission, a.g.e., s. 49.
666 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 32.
667 Akdeniz kıyısında Port Said'in batısına düşen kısım.
668 International Scientific Commission, a.g.e., s. 199.
669 William Harriosn Ainsworth, a.g.e., s. 1.
670 W.F. Vesey Fitzgerald, *The Suez Canal*, The Eastern Question and Abyssinia, Longmans, Green, London, 1867, s. 52.

Tüm bunlar üst üste konduğunda zorlukların çok fazla olacağı işe başlamadan akıllardaydı.[671]

Kanal alanın fiziksel yapısı da önemliydi. Süveyş berzahının bulunduğu yerde eskiden sığ bir deniz vardı. Arazi, bir krater manzarası arz ediyordu. Bugünkü Nil deltasının güneydoğusu ve Menzele Gölü'nün güney kısımları, diluval çakıllar ve iri kumlarla örtülüydü. Tumilat vadisi civarındaki Kassasin ve Mahsama, jipsli, killi ve kumlu toprakları ihtiva ediyordu. Kanal bölgesinin orta kısımlarında İsmailiye civarında diluval yapıya ait sarı, yeşil ve boz renkte çeşitli kum tabakaları, kırılması kolay, yumuşak kalker ve koyu renkte marnlar vardı. Kalınlıkları bir metreyi bulmayan, oldukça sert bazı kalkerler yer yer mevcutsa da fazla bir önem arz etmiyordu.[672]

Kanalın yapımıyla ilgili bir çalışma hazırlayan ve hazırladığı raporlara göre bunun mümkün olamayacağını belirten isimlerden biri de Glasscock'tu. Glasscock, buharlı gemilerin kanaldan kolay geçebileceğini; ancak yelkenli gemilerin 20 feet suya battığını ve bunun bir sorun olacağını rapor ediyordu. Ayrıca kanalın yapımının nasıl olacağı, sermayeyi kimin bulacağı ve paşanın buna istekli olup olmadığı konularını, işin ne kadar sıkıntılı olduğunu kanıtlamak için gösteriyordu. Glasscock, tüm bu olumsuzlukları dikkate alarak kanal işinin zor olduğunu, bu işin Fransızlar ile İngilizler arasında soruna neden olacağını ve kanal yerine demiryolu yapımının daha uygun olduğunu vurguladı. Glasscock aslında Akdeniz sahillerini iyi bilen birisiydi. Beyrut ve İskenderiye arasında *Tyne* gemisi ile geliş-gidişler yapıyordu (21 Şubat 1844). Akdeniz'deki ulaşımın yılın 12 ayının 9'unda pek de güvenli olmadığını bildirdi. Rüzgârlar ciddi bir sıkıntı olabilirdi.[673]

671 The National Archives Foreign Office, 97/411.

672 Bediz Danyal, a.g.m., s. 329.

673 The National Archives Foreign Office, 97/411.

25 Nisan 1859'da Negrelli adında Avusturyalı bir mühendisin hazırladığı planlara göre Süveyş Kanalı'nın inşasına başlandı.[674] Said Paşa Süveyş Kanalı'nın yapımı için izni Lesseps'e vermesi dışında, kanal etrafında önemli miktarda arazinin işlenmesi ve madenleri kullanma hakkını da kanal kumpanyasına verdi. Bunun dışında inşa süresince lazım olan iş gücünün 4/5'ünü temin etmeyi taahhüt etti.[675] Kanal çalışmaları başladığında ise Said Paşa, söz verdiği gibi 50.000 işçi yerine ancak 12.000 işçi bulabildi.[676]

Kanalın kazılması için işçi tedariki konusunda sözleşme 20 Temmuz 1856'da imzalanmıştı. Said Paşa, bu sözleşme ile işçilerin tedarikini yüklendi. Buna göre yetişkin işçilere günlük 2.5-3 piastres ödeme yapılacaktı. 20 yaşın altında olanlara da günlük 1 piastres verilecekti. Bunların içme suyu ve barınmaları gibi diğer ihtiyaçları da giderilecekti. İşçiler (Bkz. EK 29) Linant ve Mougel Beylerin denetimi altında olacaktı.[677] Ancak zamanla bazı değişiklikler oldu. Süveyş Kanalı inşaatında çalışan işçiler günlük 6 ile 8 piastres ücret almaya başladı. Hatta usta olan işçilerin daha fazla aldığı da olurdu.[678]

Süveyş Kanalı çalışmalarında işçilerin çalıştırılma biçimleri oldukça kötüydü. İşçiler çalışmaya zorlanmaktaydı. İşçiler aile içindeki en iyi ve güçlüler arasından seçilir ve bunlara çok az miktarda yiyecek verilirdi. Az miktarda yevmiye alırlardı. Bu gerçekten oldukça kötü bir sistemdi[679] Çalışmalar sırasında özellikle fellahlar tercih edildi. Fellahlar trenlerle getirilir ve

674 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 35.
675 Tom Little, a.g.e., s. 38.
676 Col Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 14.
677 Col Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 12.
678 Lt. Col. Sir Arnold Talabot, a.g.e., s. 31.
679 W.B. Carpenter, *Lecture For the People*, 8780 H 28, Ancient and The Modern Egypt or the The Pyramids and the Suez Canal, A Lecture, 1873, s. 13.

oradan kanal kazma çalışmalarına götürülürlerdi. Bazıları da botlarla Nil üzerinden gelirdi.[680]

Koşullar sağlanınca Lesseps, mühendis Linant ve Mougel'e arazi üzerinde tetkikat yaptırdı, toplattığı bir komisyon bu işin 200 milyon Fr. masrafla vücuda getirilebileceğine karar verdi. Yapılan incelemelerin ardından Lesseps, Mehmet Said Paşa ile 5 Ocak 1856'da yeni ve daha esaslı ruhsat yaptı ve 99 yıl müddetle kanal imtiyazını aldı.[681] Linant ve Mougel ilk keşfi 1847'de Mehmed Ali Paşa zamanında yapmıştı. Ancak Mehmed Ali Paşa'nın ölmesinden sonra işler bir süre ertelenmek durumunda kalmıştı.[682] 1841'de Mısır'a gelen Anderson, Linant Bey'le ve Mehmed Ali Paşa ile görüşmüştü. Bu görüşmelerde Anderson'a Linant Bey hazırlamış olduğu raporları göstermişti.[683] İşte Lesseps ile başlayan çalışmalar aslında bu birikim üzerine inşa edildi.

Hafriyat başladığında İngiliz elçi Bruce, 3 kez valiyle görüştü. Birincisi Kaptan Mansell'in haritasını göstermek üzerineydi. Mansell, Süveyş'te yapmış olduğu gezide Süveyş Limanı'nın oldukça düzgün bir yer olduğunu ve herhangi bir değişikliğin yapılmasına karşı olduğunu bildirdi. Ayrıca Linant Bey ve diğer Fransız mühendislerin çalışmalarına atıfta bulunarak en az 4 fener ve fener evi yapılması gerektiğini söyledi. Suyun derin olduğunu ve iskele ile dalgakıranın 800 yarda olması gerekeceğini çünkü büyük buharlı gemilerin ancak bu şekilde limana girebileceğini belirtti. Demiryolu hakkında da bazı tavsiyelerde bulundu. Süveyş Kanalı meselesinde Bruce, getirmiş olduğu itirazların paşayı pek de memnun etmediğini rapor ediyordu. Lesseps bu süreç içinde Fransa'dan bazı araçlar getirdi ve kanalın yapımına başlamaya niyetlendi. Lesseps'in getirdiği

680 George Percy Badger, *A Visit To The Isthmus of Suez Canal Works*, Smith Elder and Co., London, 1862, s. 66.

681 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 37.

682 Muhammed Rıfat, *The Awakening of Modern Egypt*, Longmans Green, London, 1947, s. 60.

683 Arthur Anderson, a.g.e., s. 8.

malzemelerin değeri yaklaşık 160.000 dolardı. Lesseps ayrıca Said Paşa'dan ve Thurburn'dan 3 buharlı gemi istedi; ancak isteği reddedildi (29 Kasım 1856).[684]

Süveyş Kanalı ve Tatlısu Kanalı'nın yapılacağı alan önemli bir sahaydı. Burası genel olarak Vadi diye bilinirdi. Mehmed Ali Paşa öldükten sonra Vadi bölgesi İbrahim Paşa'ya düştü. İbrahim Paşa bu bölgeyi fazla yönetemedi. Ondan sonra da arazi Abbas Paşa'ya geçti. Abbas Paşa bir süre çiftçilik yaptı. Ancak daha sonra bölge Bedeviler tarafından yağmalandı. Burada yaşayan insanlar sıkıntı çekmeye başladı ve ağaçlar kesildi. Ondan sonra burası Abbas Paşa'nın oğlu El Hami Paşa'ya miras kaldı. El Hami Paşa kendisine kalan bu mirası israf etti. Bölgedeki adamlarını yapmak istedikleri her türlü tasarruf konusunda serbest bıraktı. Bu yanlış kullanımlar ve ihmaller de bölgeyi iflasa sürükledi. Sonuç olarak da arazide üretim azaldı. Bölgedeki Hristiyan nüfus da zamanla buradan ayrıldı. Kiliseleri Abbas Paşa tarafından bir İtalyan firmasına verildi ve onlar da burayı harap etti. El Hami Paşa'nın İstanbul'da ölümü üzerine burası yeni vali tarafından 84.000 £ karşılığında satın alındı. Ardından da 2.000 £ karşılığında kanal kumpanyasına üzerindeki ürünler, kasr ve diğer emlakla birlikte satıldı.[685]

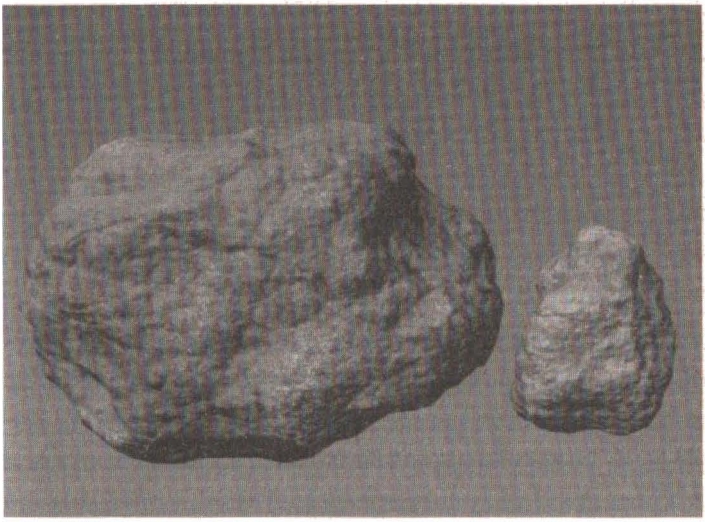
Süveyş Kanalı'nda hafriyatı şu şekilde yapmak öngörüldü: ilk olarak Shallufa Sırtı ile Süveyş ve Acı Göller arasını kazmak ve Acı Gölleri Kızıldeniz'in suyu ile doldurmaktı. Ardından Timsah Gölü'ne doğru Menzele Gölü ile Gisr sırtlarından geçecek şekilde kazmak ve Timsah Gölü'nü Akdeniz'in suları ile doldurmak, daha sonra Timsah Gölü'nü ve Acı Gölleri birleştirmek için Serapeum sırtlarını kazmaktı. Burada iki önemli nokta vardı. Birincisi Akdeniz kıyısında önemli bir körfez ve liman oluşturmaktı. Burası kanalı kazma çalışmaları sırasında dışarıdan gelecek alet ve malzemeler için son derece önemliydi.

684 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

685 George Percy Badger, a.g.e., s. 16.

İkinci nokta ise düzenli ve sağlıklı içme suyu temin edebilmek için Nil Vadisi'nden, çalışmaların olduğu alana bir Tatlısu Kanalı kazmaktı. Çalışmalarda işin en güç kısmı bir liman inşa etmekti. Kolay olanı ise Tatlısu Kanalı'nı kazmaktı.[686]

Süveyş Kanalı çalışmalarını yaparken en çok ihtiyaç duyulan taş ve taş ustasıydı. Ancak kanal çalışmasının yapıldığı sahada taş ocağı yoktu. Taşlar daha çok İskenderiye'nin batısındaki taş ocağından getirildi. Buradan çıkan taşlara Mex Taşı deniyordu (Bkz. Şekil 1.2).[687]



Şekil 1.2 Mex Taşı Örneği

Mısır'daki İngiliz elçi Bruce, Süveyş Kanalı'nın yapımına karşı durmanın olumsuz bir noktada olmadığını belirtiyor; ama yine de bazı endişeler taşıdığını söylüyordu. Tatlısu Kanalı'nın yapımı hususunda düşüncenin devam edip, Kahire'den Timsah Gölü'ne kadar uzanacağını belirtiyordu. Burada iki kola ayrılacak kanalın bir kolunun Süveyş'e bir kolunun ise Pelesium'a uzanacağını ekliyordu. Lesseps'in planına göre Tatlısu Kanalı

686 John Marlowe, a.g.e., s. 165.
687 John Marlowe, a.g.e., s. 166.

sulama amaçlıydı ve kumpanyanın önceliğiydi. Tatlısu Kanalı padişahın onayı olmadan yapıldığından harcamalarının paşa tarafından yapılacağı; ancak kumpanyanın elinde kalacağı vurgulanıyordu ve bu iş için milyonlarca frank harcanacaktı. Nil ile Kızıldeniz arasında Tatlısu Kanalı inşa etmenin pek çok zorlukları vardı. Eğer demiryolu tamamlanacak olursa Süveyş'i geliştirecek ve Tatlısu Kanalı'nın faydalarını fazlasıyla arttıracaktı. Süveyş Kanalı hafriyatında Bruce'un itiraz ettiği husus bu işin yabancı bir kumpanya ile yapılacak olması ve demiryolu işi tamamlanana kadar beklenmesi gerektiğiydi. Beklenmediğinde ise iki büyük işte birçok işçinin çalışması gibi bir durum ortaya çıkacaktı. Aslında İngiliz hükümeti Tatlısu Kanalı'nın faydalarını görmekte ve doğrudan ona karşı çıkmamaktaydı. Ancak bu işin Süveyş Kanalı ile birlikte tutulmasını bir zorunluluk olarak görmüyordu. Bu konuda Bruce, demiryolu tamamlanana kadar Tatlısu Kanalı'nın yapımını durdurmayı amaçlıyordu (5 Ocak 1857).[688]

Gelişmeler devam ettikçe kanal çalışması konusunda bölgeden İngiliz elçiliğine sürekli bilgi ulaştırıldı. 27 Mayıs 1857'de Kahire'de ikamet eden Ayston[689] Tatlısu Kanalı ve Süveyş Kanalı ile ilgili bölgedeki gözlemlerini Bruce'a aktardı. Ayston geçen Nisan ayında kanal işinde çalıştırılmak üzere getirilen bazı işçiler ve askerler gördüğünü söyledi. Bunlar birbirinden 66 feet (20.1168 m) uzaklıkta ve iki paralel hendek biçiminde çalışıyordu. Bu iki paralel hendeklerin yanlarında toprağın çıkarılması ile oluşan iki paralel tümsek de vardı. Bunların her biri 52.5 (16.002 m) feettir. Bu hafriyat Timsah Gölü yakınlarında birleşiyordu.[690]

18 Temmuz 1857'de yeni İngiliz elçi Green, Said Paşa'nın çok hızlı hareket ettiğini ve bu hareketin Kahire ile Barrage arasında

688 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

689 Mısır'da yaşayan bir İngiliz vatandaşı.

690 The National Archives Foreign Office, 78/1340.

olduğunu Nubar Bey'den öğrendi. Tatlısu Kanalı hafriyatında çalıştırılmak üzere çok sayıda işçinin toplandığını, bu toplananların hedeflenenden fazla olduğunu belirterek kanal çevresindeki arazilerin satılmasını İskenderiye'deki yabancı temsilcilerin tanımayacaklarını bildirdi. Green, Nubar Bey'e valinin Tatlısu Kanalı'nın yapımı işinde İstanbul'dan izin alana kadar herhangi bir çalışma yapmayacağı konusunda Bruce'a söz verdiğini hatırlattı. Nubar Bey ise, valinin Bruce'a böyle bir söz vermiş olduğunu hatırlamadığını söyledi.[691]

Lesseps, geniş siyasi destek ortamını görünce 25 Nisan 1859'da Bâbıâli gerekli müsaadeyi vermemiş olmasına rağmen incelemeler adı altında ilk kazmayı vurdu. Bu suretle kanal hafriyatı artık başladı.[692] Hafriyat başladığında herhangi bir tören ve kutlama yapılmadı.[693] Lesseps Nisan ayında çalışmalarına başladığı sırada Said Paşa, İstanbul'dan onay alınmasını kumpanyaya, İstanbul'un baskısı ile hatırlattı. Bir ara kumpanya ve Said Paşa'nın araları bozulur gibi olsa da aslında Said Paşa işin durmasından yana değildi.[694] Lengyel, Osmanlı Devleti'nin Süveyş Kanalı'nı açması için 1859'da izin verdiğini söylese de aslında Osmanlı Devleti'nin verdiği izin sadece keşif çalışmaları içindi. İlk çalışmalara bu şekilde başlayan Lesseps pek çok sıkıntı ile karşılaştı. Yaz aylarında sıcakta ve yeterli su imkânının olmadığı anlarda ise hafriyat geceleri yapılıyordu.[695]

Süveyş Kanalı için ilk başlanan iş Port Said'de bir liman inşasıydı. Bir de 300 feet uzunluğunda bir dalgakıran yapılması kararlaştırıldı. Bu çalışmalar genelde Mex Taşı ile yapılıyordu. Çalışmalar devam ederken pek çok sıkıntı ortaya çıktı. İçme suyu, taze yemek ve benzeri zorunlu ihtiyaçları sağlamak oldukça güçtü. Bunlar denizden ulaşımın mümkün olmadığı

691 The National Archives Foreign Office, 78/1340.
692 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 93.
693 Raymond Flower, a.g.e., s. 90.
694 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 94.
695 Emil Lengyel, a.g.e., s. 180.

zamanlarda 45 mil uzaklıktaki Samanud'dan, elverişli olduğu zamanlarda ise 20 mil uzaklıktaki Dimyat'tan develer sırtında getiriliyordu.[696]

Çalışmalar devam ederken güvenlik de bir başka sorundu. Hafriyat başladıktan 1 gün sonra bir hadiseden dolayı Lesseps, Kahire Valisi Zülfikar Paşa'ya serzenişte bulundu. Lesseps çalışmaların başladığının ertesi gününde Abdurrahman Bey isminde bir Türkün yanında 50 başıbozuk ile birlikte kanalın hafriyat çalışmalarına devam eden adamlara saldırdığını söyledi. Lesseps daha sonra bu adamların peşine düşmüş, Abdurrahman Bey yılarak geri çekilmiş ve ele geçirdiği şeyleri de geri vermişti. Bu durumdan dolayı Lesseps rahatsızlık duyduğunu bildirdi.[697]

Hafriyat iki taraflı başladı. İlki Zagazig'ten Vadi-i Tımilat'a sonra Timsah Gölü'ne ve oradan da Süveyş'e ulaşacaktı. Bunun yanında Tatlısu Kanalı'nın kazılması vardı. Diğeri de kuzeyde bir liman inşasıydı. Tatlısu Kanalı tamamlandığında, Nil Vadisi'nden Süveyş Kanalı çalışmalarına eşya ve malzeme taşınmasında da kullanılacaktı.[698]

Henry Bulwer (İstanbul'daki İngiliz elçi), Süveyş Kanalı hakkında 1 Ağustos 1859'a kadar yapılan işlerle ilgili raporunda Fransa, Avusturya, Rusya, Amerika Birleşik Devletleri hatta İngiltere dışındaki her devletin kanalın açılmasını prensipte desteklediğini söyledi. 25 Nisan 1859'da Port Said'de ilk taşın konduğu ve çalışmaların başladığını beyan etti. 5 Mayıs'ta da Mısır hükümetinin sözlü ve gizli emirleri ile Dimyat valisine Menzele Gölü'ndeki çalışmalara izin verilmediği bildirildi. Ardından 15 Mayıs'ta Dimyat valisine gizli bir emir daha verildi ve validen Port Said'de devam eden işlerden Kahire'yi haberdar etmesi istendi. Port Said'e bir yetkili gönderen Dimyat valisi çalışmaların

696 John Marlowe, a.g.e., s. 169.
697 R.E.B. Duff, a.g.e., s. 62-63.
698 John Marlowe, a.g.e., s. 166.

devam ettiğini, iki geminin kereste taşıdığını, bir üçüncünün onlara eşlik ettiğini, bir başka gemininse Fransa'dan geldiğini, bunlar dışında bir geminin de İskenderiye'den taş getirmekte olduğunu rapor etti. Fenerin yapımına henüz başlanmadığını; ancak kanalın 45 metrelik kısmının planlandığını ve yapım için malzemelerin hazır olduğunu bildirdi.[699]

Kahire'ye yeni atanan İngiliz elçi Alfred S. Walne, Henry Bulwer'e gönderdiği bir yazıda Lesseps'in Port Said'de hala çalışmalara devam etmesinin Fransa'daki hissedarlara karşı bir gövde gösterisi olduğunu söyledi. Paşa bu işle ilgili diğer devletlerin gösterecekleri endişenin de yersiz olduğunu söylemişti. Ayrıca bu ilk çalışmalarda Mısırlı çalışanlar çağrılsa da Avusturya ve Fransa'dan işçilerin ve bir miktar Berberi'nin çalışmaya devam etmekte olduğunu bildirdi. Lesseps protestodan dolayı sıkıntı içindeydi. Bir günlük protesto ona 75.000 Fr. kayba neden oluyordu (6 Temmuz 1859).[700]

16 Ağustos 1859'da İstanbul'daki İngiliz elçi Henry Bulwer, Fuad Paşa ile yaptığı görüşmeyi rapor etti. Fuad Paşa'ya Süveyş Kanalı ile ilgili Mısır'da yapılmakta olan işlerin 1840 Anlaşmasına aykırı olduğunu ve İstanbul'un buna engel olması gerektiğini söyledi. Fuad Paşa bu mesele hakkında bugünkü koşullarda Osmanlı Devleti'nin izin vermeyeceğini ve devletlerarasında (içinde İngiltere'nin de olduğu) bir ortak zemin olmadığı sürece iznin mümkün olmadığını söyledi.[701]

18 Ocak 1860'da Mısır'daki İngiliz elçi Colquhoun, Lesseps'in validen yeni bir izin alarak denizde çalışma yapmak üzere bir buharlı makine imkânına kavuştuğunu bildirdi. Şu anda Port Said'de çok fazla çalışmanın olmadığı; ancak ağaçtan bir dalgakıran yapıldığı, 200 kadar adamın çalıştırıldığı ve

699 The National Archives Foreign Office, 78/1556.
700 The National Archives Foreign Office, 78/1556.
701 The National Archives Foreign Office, 78/1556.

bunlara direktör tarafından düzenli ödeme yapıldığı haber verildi. Colquhoun bu konuda daha detaylı araştırma yapacağını ve neler olup bittiğini en kısa sürede haber vereceğini söyledi.[702]

İstasyonlar

Hafriyat devam ederken birçok yerde istasyonlar kuruldu. Bu istasyonlarda bir miktar işçi kendi bulunduğu sahadaki çalışmaları devam ettirecekti. İşçilerin bir kısmı Avrupalı'ydı, diğerleri ise Araplardan oluşuyordu. Başlarında da bir mühendis görev yapıyordu. Bu şekilde Port Said ve Süveyş arasında birçok istasyon inşa edildi.

3 Mayıs 1860'ta Colquhoun, Mr. Coulthard'ın gönderdiği rapora dayanarak birkaç gün içinde Kantara ve Port Said dışındaki istasyonların bırakılacağını ve işin buralarda yoğunlaşılacağını söyledi. İşin bırakılacağı istasyonlar El Genifa, Serapeum, Tousounville, El Mourra, Fowar ve Birabou-Ballak'tı. Bütün işin Port Said üzerinde yoğunlaşması için uğraşıldı. Port Said'den Menzele Gölü ile Kantara'ya ulaşılması düşünülüyordu. Çünkü hafriyatın devam ettirilebilmesi için malzemelerin taşınması sırasında bu hattın faydalı olacağı tahmin ediliyordu. Bir diğer neden de hafriyat için gerekli olan taşın El Genifa'daki taş ocaklarında fazla olmamasıydı. Burası uzak ve Süveyş'ten birkaç mil ilerdeydi. Bu taş develerle getiriliyor ve çok pahalıya mal oluyordu. Ayrıca Mex Taşı da İskenderiye'nin güney taraflarında bulunuyordu. Port Said'e gelen her taşın kübik metresi 14 Fr.'a mal oluyordu. Yeni bir sözleşme ile bu Mex Taşı'nın kübik metresi 12 Fr.'a düştü. Colquhoun, Port Said'de maliyetin planlanandan 4 kat fazla olacağını tahmin ediyordu.[703]

26 Nisan 1860'ta İskenderiye'deki temsilcinin Colquhoun'a yazdığı ve onun da İngiliz Dışişlerine (Lord Russell'a) gönderdiği

702 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
703 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

metinde Süveyş Kanalı yapımındaki çalışmaların nasıl devam ettiğine dair uzun bir rapor kaleme alındı. Colquhoun, Dimyat'taki Konsül Generalden (Mr. Surur) son aldığı haberlere göre Port Said'e Fransız bayraklı yedi geminin geldiğini, bunlardan birinin buharlı gemi olduğunu ve kanal inşası için malzeme ve deniz dibini düzenleyecek taraklı makinelerin geldiğini bildirdi. İşçilerin çalışmakta olduğunu ve dalgakıranı yaparken şiddetli fırtınalardan işçilerin çok sıkıntı çektiğini rapor etti. Ayrıca yerli işçilere iyi davranılmadığını söylüyordu. Mougel Bey'in iki hafta önce geldiğini ve işçilerin başında bir Fransız mühendis olduğunu belirterek Mougel Bey'in yarın yine Fransa'ya döneceğini bildirdi. Yakın zamanda edinilen bilgilere göre, Paolino ve Vicard'ın Paris'e avukatlara ve hukukçulara danışmak üzere vali tarafından gönderildiklerini haber verdi. Paolino ve Vicard, kumpanyanın kurulmasının hukuki temeli olmadığından bu meseleyi Fransız hukukçulara danışacaklardı. Ayrıca valinin kumpanya ile olan durumu da burada hukuken bir temele oturtulmaya çalışılacaktı.

16 Mayıs 1860 tarihli başka bir rapora göre Süveyş Kanalı çalışmalarını yapmak üzere 11 tane büyük çalışma istasyonunun kurulduğu bildirildi. Bunların her biri farklı önemdeydi. Her sırada Avrupalı işçilerin ikamet ettiği noktalar 3 ile 100 kişi arasında değişmekteydi. Yerli Arapların ikametleri ise 12 ile 220 kişi arasındaydı. Bu ikametler tahta veya taştan yapılmış bir evdi veya birkaç çadırdan ibaretti. Genelde hesaplanan 15 ile 20 ikametten bir araya gelen küçük kasabalar düşünülüyordu. Bunların içinde hastane, restoran ve bir alışveriş yeri olacaktı. Evlerin kapasitelerine göre buralarda kireç, briket, buharlı bıçkı makinesi, bir fener ve kazı işlerinde kullanılmak üzere güçlü makineler olacaktı. Çölde tüm ikametlerde bulunan personelin toplam sayıları ise şöyleydi (Bkz. Tablo 1.5):

Tablo 1.5 Kanalda Çalışan İşçiler (1860)

1860'da Süveyş Kanalı'nda Çalışmakta Olan İşçiler	
Avrupalılar	210
Araplar	544
Toplam	754
Taşımacılık İşinde Çalışanlar	
Avrupalılar	20
Araplar	50
Toplam	70

1860 yılı kanal çalışmalarının yeni başladığı döneme denk geldiğinden işçi sayısı düşük gibi görülebilir. Kanal hafriyatının ilk yıllarında çok büyük miktarda işçilerin istihdam edilmesi mümkün olamamıştır. Henüz Osmanlı Devleti'nden onay alınmamış olmaması, kanal için gerekli finans desteğinin henüz hazırlanamaması, hafriyat için gerekli altyapının henüz olmaması, Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden onay alınamadığı için hafriyata karşı ilk zamanlarda tereddütlü duruşu, Avrupa'da kimi ülkelerde kanala karşı endişenin devam etmekte olması ve benzeri nedenlerden dolayı işçi sayısı başlangıçta azdır.

Tüm bu kişiler kanal hafriyatında görev yapıyordu. Bunlar dışında memur olarak Kahire, İskenderiye ve Süveyş'te yönetim bürolarında çalışanlar vardı. Çalışma işlerinden asıl sorumlu olan kişi Mr. A. Feinieux'tu. Kendisi kanalın müteahhidi olmayı planlıyordu. Hafriyat boyunca tıbbi işlerle ilgilenen üç kişi vardı. Üç tane de eczane bulunuyordu. Bunlar hat boyunca değişik noktalara konmuştu. Gerekli görülecek durumlarda devreye sokulmak üzere de Kahire ve İskenderiye'de tıbbi ofisler vardı. Tüm Avrupalılar işe alınmıştı. Buların sayısı tüm oran içinde 1/4'i oluşturuyordu. Bunlar zorlukla toplanmıştı. Hafriyat geçen dokuz ay içinde başlamıştı.

25 Nisan 1860 itibariyle 11 istasyon kurulmuştu ve çalışmalar şu şekildeydi:

1. İstasyon: Süveyş şehrinin hemen yanındaydı ve buradaki çalışma bırakılmıştı. Burada yapılan çalışmalar Gebel El Atakta dağ sırasının altında Süveyş'in 10 mil güney batısında birkaç ay devam etti. Buradaki çalışmanın amacı Süveyş Limanı (Bkz. EK 30) için kireç ve taş elde etmekti. Ancak çalışmalar istenilen sonuca ulaşamadı ve bu istasyon terk edildi. Bu dağ sırasında çok zengin kalker taşı varlığı bulundu. Bu taş Süveyş'te inşalar sırasında ve değişik yerlerde kullanıldı.

2. İstasyon: (Gebel El Genifa). Bu istasyon Süveyş'in 28 mil kuzey batısındaydı. Kanal çalışmalarının devam ettiği yerin 4 veya 5 mil güneybatısındaydı. Hafriyat Süveyş'ten buraya uzanacak, buradan da Akdeniz'e varacaktı. Süveyş'ten Genifa'ya gelene kadar bu arada yaklaşık otuz altı tane sondaj yapıldı. Bu sondajların amacı hafriyat için ne kadar derinlik gerekeceğini belirlemek içindi. Sondaj sırasında değişik derinliklerde su bulundu. Yapılan çalışmalarda bu işin yapılabileceğine dair olumlu bir sonuç ortaya çıktı. İncelemeler mevcut toprağın çabuk kırılıp ufalanabilecek türden olduğunu gösterdi. Bu çalışmalar aynı zamanda kanal işinde kullanılabilecek içme suyunun da bulunabileceği umudunu verdi. Ancak çıkan su develerin içme suyunu sağlamaya yardımcı oldu. İnsanların içmesi pek mümkün değildi. Burada işi yapanların asıl canını sıkan şey ise içme suyunun çok pahalıya mal olacak şekilde Kahire'den karşılanacak olmasıydı.

İstasyonda otuz Avrupalı ve kırk Arap (çoğunlukla bedevi) vardı. Çok basit bir şekilde taştan yapılmış olan evler Avrupalı işçilerin kalması içindi. Bu evler Genifa taraflarında çıkan kireç taşından yapılmıştı ve oldukça iyi kalitedeydi. Evlerin duvarları iyi yapılmış olup üzerleri 12 veya 30 feet genişliğinde kamışlarla kaplıydı. Bu kamışlar Timsah Gölü'nden getirilmiş ve çamurla sıvanmıştı. Bu evler 8 ve 9 Ocak'ta çıkan şiddetli fırtınaya rağmen ayakta kaldı. Çadırlar ise, başka istasyonlardakiler de, dâhil olmak üzere yıkıldı. Bu istasyondan Süveyş'e

taş ve diğer eşyaların taşınması için bir demiryolu yapılması düşünülüyordu. Burada Timsah ve Port Said boyunca iyi kalitede taş yoktu.

İstasyon El Genifa'da yükselen bir platonun üzerindeydi ve yakınına iki tane taştan bina yapıldı. Başka binalar yapılması da düşünülüyordu. İstasyonda yerin altında bir mutfak, bir dükkân, metalden bir su tankı, Avrupalılar için yedi geniş çadır, fırın, 5 yarda genişliğinde 44 yarda derinliğinde su temini için bir kuyu bulunuyordu. Burada bulunan su son derece tuzlu veya acıydı. Suyu işlemek ve içilecek hale getirmek üzere bir makine oluşturuldu. Bu kuyuyu hazırlamak Avrupalı yöneticilerin denetiminde iki aylık bir işle ortaya çıktı. İstasyondaki çalışmalar altı ay sürdü ve ardından Linant ve Mougel Beyler bu çalışmanın daha da fazla zaman alacağını belirttiler. Burada kazılacak olan oranın 20.000.000 kübic metre olduğu tespit edildi. Bu yeni hesaplama, Süveyş Kanalı konusunda Linant ve Mougel Beylerin baştan çok da iyi hesaplama yapamadıklarını gösteriyordu. İstasyondaki işleri yürüten mühendis halen okuyordu ve onun altındaki çalışanları farklı ülkelerden gelmiş yetenekli işçilerdi. Bunların arasında çok az Cezayirli asker ve kolonici vardı. Burada ve diğer yerlerdeki işçilerin Avrupalı olanları aylık 8 ile 15 £; Araplar ise günlük 6 ile 9 Piastres alıyordu (ikametleri ve yeme içmeleri dâhil). Okumakta olan mühendisler ise diğer Avrupalılara göre çok yüksek maaş almaktaydılar. İşçilerin birçok ihtiyacı bu istasyonlarda karşılanıyordu. Su ve diğer malzemeler Kahire ve Süveyş'teki istasyonlardan günlük olarak trenle veya yirmi develik karavanlarla sağlanıyordu. Bu her gün için 13 Piastresti. 1 £ 16 Piastres'e denk geliyordu. Bir Fransız, bu istasyona yetkili ve Fransız Konsül General olan Sabetier'in temsilcisi olarak görevlendirildi. Burası ilerde kumpanyanın önemli merkezlerinden biri olacaktı. Bu yüzden de birçok yeni yapı ve cadde inşa edildi. Bu caddelerin isimleri "*Rue de Lesseps*" "*Ruyssenaer*", "*Rue Brule*", "*Rue*

Mongel Bey" şeklindeydi. Burası önemli bir merkezdi ve Süveyş demiryoluna yakındı. Ayrıca yakın alanlardan elde edilen taş da önemli bir avantaj oluşturuyordu.

3. İstasyon: (Serapeum). Burası Genifa'dan 9 mil uzaklıktaydı ve kanal hattı üzerinde bulunuyordu. Burada taş ikametler vardı. Dört veya altı Avrupalı ile on iki veya on beş Arap görev yapıyordu. Burada insanlar ve develer için su bulmak amacıyla bir kuyu kazıldı; ancak bulunan su mide bulandırıcıydı. Burası devam eden çalışmalara destek amacıyla kurulmuştu. Ancak daha sonra buradaki hafriyat bırakıldı.

4. İstasyon: (Toosounville). Bu istasyon Serapeum'dan yaklaşık 9 mil uzaklıktaydı. Burası Süveyş kazı alanında en iyi organize olan yerlerden biriydi ve valinin küçük oğlunun ismi verildi. Şimdiye kadar burada çok fazla inşa yapılmamıştı. Ancak son zamanlarda yoğun bir hafriyat yapılıyordu. Burada bazı geçici dükkânlar ve çalışma yerleri inşa edildi. Bunlar Timsah Gölü'nden getirilen kamışlarla yapıldı. Burada çalışmalar sırasında kullanılmak üzere küçük bir demirci atölyesi de vardı. Ayrıca seksen koyun, on iki sığır ve çok sayıda kümes hayvanı bulunuyordu. Yine burada bir doktor, dispanser dispanser, bir hastane, büyük bir mutfak ve büyük bir ticaret yeri vardı. Avrupalı işçiler için yaklaşık sekiz veya dokuz ikamet yeri yapılmış olup bedevi Araplar için çok sayıda çadır mevcuttu. Bu istasyonun çok az ilerisinde bir yel değirmeni vardı. Burada bulunan su tuzluydu; ancak develerin içmesi için bu sudan yararlanılabilirdi.

İstasyonda yaşayan sakinlerin son zamanlarda neşeleri azalmıştı. Kanalın inşası için hesaplanan planların değişmesi ve bu değişiklik işleri biraz zora sokmuştu. Motivasyonu en çok bozan şeyse daha önce tahmin edilen taş ocaklarının burada olmamasıydı. Bu nokta işin en önemli kısımlarından birini oluşturacaktı. Kanalın başındaki iki önemli mühendisten biri olan Hardon buradaydı. Bu istasyonda, Timsah Gölü'ne yakınlığından dolayı taş ihtiyacının fazla olacağı tahmin ediliyordu.

Yiyecek ve su ihtiyacı Webet'ten sağlanıyordu. Webet yaklaşık 23 mil uzaklıktaydı. İçme suyu on dört deveden oluşan bir deve kervanı ile günlük 2 £'a sağlanıyordu. Bu fiyata suyun Kahire'den taşıma maliyeti de dâhildi. Sadece insanlara ve istasyonlara su ihtiyacı için 1.000 £ masraf yapılması gerekiyordu. Böylece masraflar Toosounville'de önemli bir sorun olarak ortaya çıktı. Akşamları değişik ışıklar yakılırdı. Bu ışıklar geceleri Araplara rehberlik etmek içindi. Akşamları yatma saatlerinde Araplara tahtalar verilirdi. Sabah, öğlen ve akşam çalışma saatlerini düzenlemek için zil çalınırdı. Geceleri de işçilerin ve istasyonun güvenliğini sağlamak için bir gece keşif kolu vardı.

5. İstasyon: (El Mourra). Bu istasyon Toosounville'in 2.5 metre kuzey doğusundaydı. Burada üç tane Avrupalı ikameti vardı ve gerekli tuğlalar bu istasyonda yapılıyordu. Bu istasyon Timsah Gölü civarında taş ocağı bulmak, kireç ve kil gibi ihtiyaç duyulacak malzemeleri temin etmek için inşa edildi. Ayrıca Timsah Gölü çevresinde jeolojik keşifler de yapıldı; ancak bir taş ocağının olduğuna dair herhangi bir kayıt bulunamadı.

6. İstasyon: (El Fowar). El Fowar, El Mourra'dan ve Timsah'tan biraz daha ilerdeydi. Burada bir tane ev bulunuyordu ve yeni yapılmıştı. Burası İbrahim Paşa'nın Suriye yolu üzerindeki askeri posta noktalarından birine de yakındı. Yapılaşma, seramiklerin pişirilmesi ve molozların toplanması ile bir araya getirildi. Bu istasyon kanalın diğer alanlarındaki çalışmaları hızlandırmak için terk edildi. Buranın açılma nedeni taş bulabilme ihtimaliydi. Ancak yeterli ve kullanışlı miktarda taş olmadığı tespit edildi. Bu alan aynı zamanda kuvvetli rüzgârların estiği ve birkaç saat içinde çadırları ve bahçeleri kum yığınlarına dönüştürebildiği bir yerdi.

7. İstasyon: (Timsah). Timsah Gölü yakınlarında kuzeye doğru olan bir alandı. Burada taştan yapılmış bir bina vardı ve üç Avrupalı görev yapıyordu. Ayrıca tedarik amaçlı bir alışveriş yeri, iki çadır ve bir tuğla fırını vardı. Buranın batısından bir

demiryolu hattı geçmesi düşüncesi hâkimdi ve bunun için burası malzeme tedariki açısından El Mourra ve Timsah'tan ikmal almaktaydı. Ayrıca kuzey veya kuzeybatısında, Timsah'ta liman ve iskele yapılması tasarlandı. İstasyon çevresinde mühendisler taş temin etmek için incelemelerde bulundu; ancak yüzeyde taş tespit edilemedi. Buradan birkaç yüz yarda ilerde kuzeydoğuda geniş bir düzlük bulunuyordu. Burada yeni bir şehir inşa edilmesi (*Lessepsville*) ve kanal boyunca önemli bir yer olması planlandı.

8. İstasyon: (Balah). Bu istasyon yapılması düşünülen Tatlısu Kanalı'nın yanında bulunuyordu. Bu kanal, Kahire'den Vadi-i Tumilat'a gidecekti. Timsah Gölü'nün batısındaydı. Burada dört Avrupalı ve otuz yerli işçi görev yapıyordu. Üstelik deve taşımacılığı imkânı vardı. Ayrıca bir fırın olup bu fırında günde sekiz yüz tuğla pişiriliyordu. Ayrıca geniş bir bahçe olup tarım yapılabilirdi. İstasyonda yüzeye yakın kimi yerlerde Nil Nehri'ne ait kalıntılar bulundu. Burada da "*Lessepsville*" adıyla yeni bir kasaba oluşturulması düşünüldü.

9. İstasyon: (El Ferdanne). Bir Abou Ballah'tan yaklaşık 16 mil uzaktaydı. Burada kireç ocakları ve fırınlar vardı. Yedi Avrupalı ile yirmi veya otuz Arap çalışıyordu. Evler tuğladan veya seramikten yapılmıştı. Bunun yanında çadırlar da mevcuttu. Karşısı düz ve yüksek bir alandı. Ancak çevresi toprak yükseltilerle çevriliydi. Alanın fiziksel görüntüsü sürekli değişiyordu. Kuvvetli fırtınalar bölgenin görüntüsünü değiştirmekte ve bu da insan yerleşimine imkân vermemekteydi.

10. İstasyon: (El Kantara). El Ferdanne'nın yaklaşık 15 mil kuzeyindeydi. Burası makine ile yapılacak işler için önemli bir yer olarak görüldü. Ayrıca Port Said'den Menzele Gölü'ne kadarki alan için de öncelikli önem verilen yerlerdendi. Taş temin etme imkânı yoktu. Evler tahtadan yapılmıştı ve tahtalar Trieste'den getirilmişti. Genel amaçlı ve pek çok şeyin bulanabildiği bir alışveriş yeri ve rahat evler mevcuttu. Ayrıca Araplar

için toplu barınma yerleri vardı. Buradaki işçilerin son gelenleri Cezayir'dendi ve sayıları sürekli artıyordu.

Bu istasyonda taş yoktu ve neredeyse hiç kireç bulunmuyordu. İkametler Suriye Yolu'ndan (İbrahim Paşa zamanında yapılmış) elde edilen eski tuğlalardan yapıldı. Kantara ve Port Said ile doğrudan bağlantı yoktu. Yiyecek ve su büyük zorluklarla getirilmekte ve çok pahalıya mal olmaktaydı. Yerliler bu istasyonda pek de gönüllüce çalışmıyordu. Ayrıca buranın 8 kilometre ilerisinde bir istasyon daha vardı ve bu istasyonda bir Avrupalı ve birkaç Arap çalışıyordu. Burası Kantara ile Port Said arasındaki çalışmaları kolaylaştırmak ve hızlandırmak için açılmıştı.

11. İstasyon: (Port Said). Port Said, Süveyş'ten Akdeniz'e yapılacak olan kanalın Akdeniz sahilindeydi. Burası önceden diğer istasyonlar ve yerlerle bağlantı kurulan bir yerken deniz kumlarının doldurması sonucunda kullanışsız bir alana dönüşmüştü. Bu rota değişikliği yakınlarındaki Salhieh, Sane ve Dimyat'ın ön plana çıkmasına neden olmuştu. Dalgakıran yaklaşık 182 metre genişliğinde ve 182 metreden biraz fazla denize doğru uzanıyordu. Buradaki kumların yığılmalarını engellemek için çalışma gerekiyordu. Çalışmalar sırasında herhangi bir iş güvenliği yoktu. Burada yaklaşık iki yüz yirmi Arap çalışıyordu. Çalışmalar makinelerin arızalı olmasından ve işin yoğun bir çalışma gerektirmesinden dolayı yavaştı. Buraya gemiler 3 milden daha fazla yanaşamıyordu. 8 Ocak'ta çıkan fırtına çalışmalara ve şehre zarar vermişti. Şehir bir göl haline gelmiş ve çadırlar ile bazı küçük yapılar deniz tarafından götürülmüştü. Ayrıca Amerikalı bir denizci bölgede yaptığı incelemelerde burasının oldukça elverişsiz bir yer olduğunu söylüyordu.

Port Said'de tahtadan yapılmış 11 geniş ev, birçok çadır bulunuyordu. Bunun yanında birkaç alışveriş yeri vardı. Yapılardan biri başmühendis olan Laroche için bir yapı da, alanı ziyarete gelen hissedarların kalması için inşa edildi. Bölgedeki yapılar

içinde tuğladan olanlar da vardı. Alanda yapılan çalışmalar deniz sahasından yaklaşık 20 veya 30 yarda ilerde ve yaklaşık yarım mil veya biraz daha fazla genişlikteydi. Denizden yaklaşık 15 mil ilerde ve 80 feet yüksekliğinde bir fener bulunuyordu.

Bölgede çalışmalar için bazı makineler vardı. Bunlardan üçü denizdeki seviyeyi derinleştirmek içindi. Bunlardan ikisi yaklaşık üç yüz elli tondu ve faaldi. Fakat faydaları oldukça azdı. Bunlardan biri günde yaklaşık 1.800 kübik metre çalışma yapabiliyordu. Makinelerin her tarafı demirdi. Buradaki çalışmalar 12 feet genişliğinde ve 500 yarda uzunluğundaydı. Şu anda yüzeyden yaklaşık 2 feet derinliğe ulaşılmıştı. Hafriyat yavaştı; çünkü zemin sert ve topraktı. İstasyonda tuzlu suyu tatlı suya çeviren iki tane makine vardı. Bunların ortaya çıkardıkları su tat olarak ikinci sınıftı. Başka makineler de vardı. Bunlardan 1'i kullanım dışıydı ve bu yüzden işler yavaş ilerliyordu.

Port Said'deki işleri yapanlar toplam olarak yüz Avrupalı ve iki yüz yirmi Araptı. Burada bir doktor, bir eczane, bir fırın, bir hastane ve genel amaçlı bir alışveriş yeri vardı. Aynı zamanda müzikli danslı bir eğlence yeri olarak bir kabare mevcuttu. Ancak genel anlamda çalışanların morali oldukça düşüktü. Avrupalı işçiler durumlarından memnun değildi ve ücretleri konusunda sıkıntı çekiyorlardı. Bu yüzden işi terk edenler dahi vardı. Arap çalışanlar arasında da hoşnutsuzluk vardı ve bunlar zamanla bu işin bırakılacağının ve yasaklanacağının farkındaydılar. Araplara yapılan ödeme 8 veya 9 Piastres'ti. Avrupalılara yapılan ödemelerse onların beklentisi açısından düşüktü. Araplar sert bisküvi ve su ile beslenirken; Avrupalılar haftada iki kez et yemekteydi.

Arapların yiyecekleri Dimyat'tan getirilmekteydi. Bunlar getirilirken 6 bot kullanılmakta ve bir tane de buharlı gemi (*St. Joseph*) çalışmaktaydı. Ayrıca diğer Avrupa şehirleri ve İskenderiye'den de yiyecek geliyordu. Gemilerle mal getirme ise sahildeki fenerlerin etkin olmamasından, yeterli değildi. Bunun

yanında karadan mal taşıma denizden mal taşımaya göre daha riskliydi. Bu yüzden deniz yolu tercih ediliyordu. Aynı zamanda yılın belli mevsimlerinde sahildeki değişiklikler de bir zorluk olarak ortaya çıkıyordu. Port Said'de ihtiyaç duyulan evlerin yapımı için tuğlalar Dimyat'tan geliyordu. Bunun dışında diğer ihtiyaçlar bölgeden karşılanabiliyordu. Kireç bunlar arasındaydı. Bölgeye gelen İngilizler ise şüpheli karşılanıyordu

Colquhoun'un raporundan sonra Kantara ve Port Said haricindeki istasyonlar bırakıldı ve bu 2 istasyona öncelik verildi. Mühendisler Port Said çevresinde elverişli taş olmadığı konusunda hem fikirdiler. En elverişli yer Süveyş yakınlarındaki El Genifa'ydı.[704]

Kanal çalışmaları devam ettikçe İngiltere, Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmeye çalıştı. 26 Mayıs 1860'ta İngiliz Dışişleri'nden özel olarak Bulwer'e giden bir metinde, kanal işinin ilerde Mısır'ı Türkiye'den ayıracağı belirtildi. Eğer Mısır birlikleri kendi sahillerini koruyamayacak duruma düşerse ilerde Fransız birliklerinin kolayca buraları eline geçirebileceği endişesi dile getirildi. Bu durum İngiltere'nin bölgedeki konumuna zarar verebilirdi.[705]

Son gelişmelerle mühendislerden biri (Mr. Lorry) Menzele Gölü'ne kaydırıldı. Lorry Timsah bölgesinde çalışacak ve orada bir liman yapımı konusuna yoğunlaşacaktı. Burası çölden 20 mil uzaktı. Ayrıca çalışanların içmesi için su kuyuları açmayı da ön planda tutacaktı. Çalışmalar Kanalistler tarafından dikkatle takip edildi. Eğer buradaki işler bitirilebilirse Port Said'e doğru hareket edilebilecek ve çalışmalar ilk olarak El Ferdanne'a doğru kaydırılacaktı. Ancak bunların yapılabilmesi için oldukça güçlü mali kaynağa ihtiyaç vardı. Port Said'de bulunan

704 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
705 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

kazı makinelerinden hiçbiri faal değildi ve çalışmalar eski biçiminde devam ediyordu (17 Mayıs 1860).[706]

2 Haziran 1860'ta ise Lesseps'in Paris'ten geldiği haber verildi. Lesseps, Paris'te hissedarlar ile bir araya gelmişti. Bu gelişle birlikte valinin Süveyş Kanalı'nın 87.000.000 (3.500.000 £) Fr.'lık bütçesini kabul ettiği söyleniyordu. Ancak İngiliz elçi buna pek inanmak istemediğini söyledi. İngiliz elçi vali ile görüştüğünü ve bu görüşmede Danimarka elçisi (Mr. Wumreicher) ile Yunan elçisinin (Mr. Rizzo) de olduğunu söyledi. Bu görüşmede vali, Süveyş Kanalı'nın tamamen kendi omuzlarında yükseldiğini ve ilerlediğini açıkladı. Süveyş Kanalı işinde durumun çok mühim olup valinin tüm hisseleri almasının büyük önem taşıdığı bildirildi. Şerif Paşa birkaç gün önce başka bir mesele hakkında İngiliz elçiyi aramıştı, elçi de bu görüşmede kanal hisselerinin alınması konusunu gündeme getirdi. Şerif Paşa açıkça bu işte İngiliz elçiye açıklamada bulundu ve valinin bu hisseleri almaktan başka yolunun olmadığını söyledi. Valinin bu tavrı ile artık maskesini bıraktığı ve Lesseps'i tamamen desteklediği düşüncesi hâkim oldu. Vali 2.852.142 Fr.'lık hisse aldı ve elinde bulunanlarla (15.200.000) toplam yaklaşık 18.000.000 Fr.'a vardı. Bu da yaklaşık 72.000.000 fona karşılık geliyordu. Vali 90.000.000 Fr.'lık ve 180.000 hisseyi üzerine aldı.[707]

İngiltere, elçisi aracılığı ile 3 Haziran 1860'da valiye, Lesseps'i desteklemek amaçlı aldığı hisseler meselesini uygun bir şekilde sordu. Elçi, valiye aldığı hisselerin ilginç bir durum arz ettiğini ve neredeyse kumpanyanın yarısını desteklemiş gözüktüğünü söyledi. İngiliz elçi, bu ifadeleri söyledikten sonra vali, Colquhoun'a dönerek *"Mr. Colquhoun bütün insanların hırsları olur. Benim de vardır. Bu planın iyi veya kötü olduğunu bilemem ve bunu açıkça söyleyemem. Ancak benim ismim benden sonra da yaşayacaktır. Bu işin Büyük Güçler arasında bir*

706 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

707 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

araç olmasını istemem. Ancak Büyük Güçler ben boyunduruk altına girmeden önce bu işin önemini anlayacaklardır" dedi. Daha sonra İngiliz elçi kolonistlerin Mısır'da yerleşmeleri meselesini açtı ve endişe duyduğu bir konu olarak mali meselelere dikkat çekti. Bu işe yapılan harcamaların Mısır'a büyük masraflara neden olacağını, kanal işinin bir veya birkaç nedenden dolayı gerçekleşmemesi durumunda çok zor durumda kalınacağını ve bunun zararlarının büyük olacağını dile getirdi. İngiliz elçi bu işte Türkiye'nin durumunu gündeme getirdiğinde Said Paşa: "*Eğer Türkiye düşüşe geçerse bundan ne ümit edebilirsin? Senin güvenliğin ancak Türkiye'nin var olması üzerinedir*" dedi. Elçi bu ifadeleri duyduktan sonra bunun Lesseps tarafından paşaya empoze edildiğini ve bağımsızlık düşüncesine meylin Lesseps'ten geldiğini düşünmeye başladı.[708]

Bir başka sıkıntılı nokta ise Süveyş Kanalı'nın idare merkezinin Paris'te olmasıydı. Bu durumun Mısır'ı bir Fransız kolonisi gibi göstermekte olduğu ve merkezin aslında Mısır'da olması gerektiği vurgulanarak, Paris'te olmasının ardında Mısır'daki Fransız çıkarlarının yattığı endişesi hâkimdi. Ayrıca kumpanyaya Port Said ve çevresinde verilen arazilerin, kanala karşı olan merkezlerde endişe kaynağı olduğu görülüyordu (12 Haziran 1860).[709] Ancak kanalı destekleyenler de vardı. Avusturya Konsül Generali (Schreiner) vali ile görüşmesinde Avusturya'nın eğer bu kanal çalışması, Osmanlı Devleti'ne karşı askeri bir anlam ifade etmezse destekleyeceğini ve buna devam edeceğini bildirdi. (9 Ağustos 1860).[710]

Bölgedeki gözlemciler 19 Ekim 1860'ta Süveyş Kanalı'nın yapımının büyük bir gayretle devam ettiğini bildiriyordu. Port Said'de on dört tarak makinesi olduğu; ancak çamurlu su olan Menzele Gölü'nde işin biraz yavaş seyrettiği ifade edildi. Menzele

708 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
709 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
710 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

Gölü'nde her bir makine 260 metreden fazla iş yapamıyordu. Son gelinen noktada 150 yarda büyüklüğünde tahta iskelenin yapılamadığı ve fırtına nedeniyle kullanılamaz duruma gelen küçük demiryolunun henüz faal olmadığı bildirildi. Port Said istasyonunda şu an itibariyle seksen Arap ve birçok Avrupalı işçi vardı. Ayrıca küçük bir donanma bulunup bunun altmış kadar küçük gemiye tekabül ettiği ve bunların işinin Dimyat'tan taş taşımak olduğu haber verildi. Araplar ile Avrupalı işçiler arasında hoşnutsuzluk olduğu da dile getirildi.[711]

Port Said'deki işlerin direktörü Mr. Carpentier'di ve akıllı bir adamdı. Her bir artizan (ehil kişi/idareci) kanal kumpanyasına 3.000 Fr.'a denk geliyordu. Port Said yakınlarındaki küçük bir istasyon (Mayesheh) ise terk edilmişti. Burası çöle yakın Salhieh taraflarındaydı ve altı Avrupalı ile on beş Arap burada çalışmıştı. Kantara'da ise yirmi Avrupalı ve yüz elli Arap çalışıyordu. Bir tarak makinesi bu alana sevk edildi. Ancak bu makine tam olarak kullanışlı değildi. Genelde Port Said'e gelen bu tür makinelerin verimli olması için üzerlerinde önemli değişikliklere ihtiyaç duyuluyordu. Burada yakın zamanda bir hastane tamamlanmış ve ağaçtan üç ev yapılmıştı. Ferdanne'dan Timsah'a ve sonra Bir-abou-Ballah ve Maxama sahasında çalışmalar devam etmekte, Tatlısu Kanalı kazılmaktaydı. Ferdanne'da işçiler kendi el güçleri ile çalışıyorlardı. Bunlar Arap işçilerdi. Toussounville ise geçici olarak terk edilmişti.[712]

Bir-abou-Ballah'ta çalışmalar su temin etmek için bir kuyu kazılmasına odaklandı; ancak istenilen sonuç elde edilemedi. Bu istasyon da geçici olarak terk edildi. Yeni inşa edilmiş bir istasyon olarak Seuil-El-Guisr'de ise on Avrupalı ve kırk Arap çalışmaktaydı. Said Paşa tarafından kumpanyaya verilen taş ocakları (Mex Taşı), ihtiyacı karşılamak için yeterli değildi. Ayrıca yeni alanlar bulunması ve bunların kullanılır duruma

711 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

712 The National Archives Foreign Office, 78/1489.

getirilmesi uzun zaman alacaktı.[713] 1 Ekim 1860'ta Kaptan Washington ise Süveyş Kanalı konusunda şimdiye kadar Port Said, Menzele Gölü ve diğer alanlarda yapılan çalışmaların çok da iyi gitmediğini; hatta çalışmalarda hiçbir ilerleme olmadığını söylüyordu.[714] 26 Kasım 1860'ta Lesseps valiyi kanal işlerinde çalışmak üzere 10.000 fellah bulması konusunda sıkıştırdı. Bu konuda Lesseps büyük bir çaba harcadı. Ancak vali bu isteğe yanaşmadı ve ilk başta reddetti. Daha sonra Lesseps vali üzerindeki baskısını arttırdı.[715]

Çalışmalar sırasında ulaşım oldukça zordu. 1860 sonbaharında Port Said'de ikamet eden Lesseps'i ziyaret etmek isteyen Comte Colonna-Cecaldi, Kahire'den Samanud'a trenle ile geldi. Oradan Mansura'ya ise katırla gitti. Mansura'dan Dimyat'a ise Nil üzerinden botla gitti. Dimyat'tan da Menzele Gölü üzerinden botlarla ancak ulaşabildi.[716]

26 Ocak 1861'e gelindiğinde işler pek de iyi gitmiyordu. Fransa'dan 14 kişilik bir işçi grubunun geldiği; ancak bunların daha sonra çalışma koşullarından bıkkınlık duyarak geri döndükleri bildirildi. Arapların ise bu şekilde hakları yoktu. 1861 tarihi itibariyle hafriyatta 9 veya 10 tane tarak makinesi vardı. Bu makineler Port Said'deydi. Ancak bunların çalışma durumları çok da memnuniyet verecek tarzda değildi. Daha sonra bu makineler bırakıldı ve elle çalışmaya dönüldü.[717] 26 Şubat 1861'de ise Colqhuhoun'dan Russell'a bir giden yazıda fırtınaların Port Said'deki çalışmaları durdurduğu söyleniyordu.[718]

30 Mart 1861'de ise elçi Colquhoun Süveyş Kanalı hafriyatıyla ilgili doğru bilgi alınamadığını İngiliz Dışişleri'ne bildirdi. Bunun üzerine İngiliz elçiliği bölgeden bilgi almak için

713 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
714 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
715 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
716 John Marlowe, a.g.e., s. 170.
717 The National Archives Foreign Office, 78/1715.
718 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

bir mühendisi bölgeyi gözlemlemesi için gönderdi. Bu mühendis Lesseps'in kendisine verdiği notları İngiliz elçiliğine iletti; ancak bunların herhangi bir gazetede yayınlanmamasını istedi. Bu mühendis Mr. Hartley'di. Hartley, her istasyonun çok iyi hazırlandığını hem yemek hem de develerle düzenli iletişim konusunda uygun olduğunu bildirdi.[719] Ardından Süveyş Kanalı ile ilgili ayrıntılı bir rapor kaleme aldı.

1861 Martında Hartley (daha sonra Sir olacaktır) Lesseps'in daveti ile bir ziyaret gerçekleştirdi. Bu ziyareti Lesseps özellikle istedi. Hartley oldukça yetenekli bir İngiliz mühendisti ve kanalın yapılabilme ihtimali olduğunu; ancak asıl sorunun ekonomik meseleler olduğunu bildiriyordu.[720]

Hartley'in 30 Mart 1861'de (Kahire) M. Colquhoun'a sunduğu Süveyş Kanalı ile ilgili rapor şöyleydi:

Hartley'e göre, Timsah istasyonunda herhangi bir çalışma ve tek bir işçi dahi yoktu. El Guisr'de ise çalışmalar devam ediyordu (Bkz. EK 31). Çalışmalarda uzunluk 8 mil ve derinlik 80 feet (24.8 metre) idi. El Guisr, Timsah Gölü'nün kuzeyindeydi. Burada çalışmalar toprak ve kil alanlar üzerine odaklanmıştı. Hafriyatta biraz derine inildiğinde küçük taş tabakalar çıkıyordu. Çalışmalar deniz seviyesinin biraz üzerinde 9 feet civarındaydı. Şimdiye kadar bu istasyonda açılmış olan çukurların 2'si veya 3'ü çıkan fırtınalar neticesinde ağzına kadar kumla dolmuştu. Kumpanyanın sözcüleri bu meselenin kısa sürede halledileceğini bildiriyordu. Bu istasyonda yapılacak olan kazı, 20 milyon kübic metre olup bunun şimdiye kadar 300.000 metresi kazılmıştı. Kumpanya sözcüleri gecikmenin Ramazan ayından kaynaklandığını söylemekteydi. Balah istasyonu ise yeni kurulmuştu ve henüz bir çalışma yoktu.

Kantara istasyonunda ise kazı çalışması 6 mil uzunluğunda ve deniz seviyesinden 3,5 feet aşağıda olmak üzere kazılmaktaydı.

719 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

720 Lt.Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 32.

Hafriyat sırasında alanda 250 işçi bulunmaktaydı. Burada 16 beygir gücünde çalışan tarak makinesi vardı ancak çalışma kapasitesi düşüktü. Kantara ile Port Said arasında 3 makine daha vardı ve bunlar da yeterince verimli değildi.

Port Said'de ise denizden kanal ağzına doğru hafriyata başlandığı; ancak deniz kumlarının kazılan sahayı doldurduğunu ve çalışmaların çok da verimli olmadığını bildirdi. Port Said'de ağaçtan yapılmış bir dalgakıranın 100 yarda (91.44 metre) olmak üzere tamamlandığını söyledi. Lesseps 15 Mayıs tarihli raporunda bunun 300 metre olduğunu söylüyordu. Burada taşların denizi doldurması ile denize doğru 30 veya 40 feet genişleme yapılmıştı. Port Said'de tarak makineleri ile yapılan çalışmalar pek başarılı olmuş değildi.

Hartley'in raporuna göre kanal çalışmaları 30 feet genişliğe ve 3 feet derinliğe ulaşmıştı. Port Said'deki çalışmalar bir yıldan beri devam etmekteydi. İlerleme ise istenilen düzeyde değildi. Bunun için makinelerden daha çok yararlanma yoluna gitme planı üzerinde duruldu. Port Said'in şimdiki nüfusu yaklaşık 1.000 kişiydi ve bunun 2/3'si işçilerden oluşmaktaydı. Hartley, Timsah Gölü'nden Akdeniz sahiline kadar çalışan işçi sayısının toplamda 1.400'ü geçmediğini bildiriyordu.

Hartley, hafriyat sırasında işçilere çok iyi davranıldığını 10.000 kadar işçinin kapalı alanlarda ikamet ettiğini belirtti. İşçilere günlük ihtiyaçlarını karşılayacak kadar izin ve pirinç veriliyordu. Bunun yanında bisküvi, zeytin ve soğan da vardı. İyi çalışan bir işçi için günlük 10 pence ücret verilmekteydi. Görevlilerin ve esnafların tamamı Fransız'dı. İşçilerin büyük kısmı Bedevilerdendi. Bunun yanında Nubialılar da vardı. İşçilerin çok azı fellahlardandı. Kumpanya tarafından 6 doktor görevlendirilmişti. İşçiler için evler oldukça iyi inşa edilmiş, yanlarında mağazalar ve marketler açılmış, ayrıca binalar yangına karşı dayanıklı briket ve kerpiçten yapılmıştı.

Hartley'e göre işin hemen bitmesi mümkün değildi. Zorluklar ise:

1. İşçi sayısında büyük eksiklik vardı. İşçi sıkıntısı önemli bir nedendi.
2. Buharlı tarak (dredger machine) makineleri verimli çalışmıyordu (Bkz. EK 32). Aletleri ve parçaları konusunda sıkıntılar vardı ve eksikleri çoktu.
3. Deniz kıyısından çalışma yapılan alana doğru taşımacılık konusunda garip bir biçimde ilgisizlik vardı.

El Kuseyr'deki çalışmalar için 10.000 el arabası, 60.000 palanks (lata biçiminde döşeme tahtası) 150 bolland makinesi getirildi. Bunlar Zagazig'e kadar trenle, oradan da develer sırtında taşınmıştı. Kantara için malzemeler 40 mil uzakta olan Menzele Gölü'nden kesilerek getiriliyordu. Port Said'e olan taşımacılık zor ve pahalıydı. Buraya Cardiff kömürü geliyordu. Tonu 60 Fr.'a mal olmaktaydı. Gemiler dalgakıranın çok ilerisinde durabiliyordu. İşçiler için içilebilir tatlısu ise pahalıya mal oluyordu. Maxima Gölü yakınında çukurlardan (rigole) bir miktar su alınıyordu. Bu çukurlardan Balah'ta bir Fransız tarafından açılanı 12 feet genişliğinde ve 3 feet derinliğindeydi. Daha sonra bunun genişliği 14 feet'e çıkarıldı. Buradan su, demir bir tank içine alınıyordu. Su Balah'tan develer yardımı ile 5 mil uzağındaki başka bir istasyona da götürülüyordu.

Maxima Gölü Zagazig'teki kanallar yardımı ile su alıyordu. Ancak buranın sularında büyük bir düşüş vardı ve bu durum bir tedbir alınmazsa endişe olarak görülmekteydi. Kantara'ya da su 15 mil öteden develer ile getirilmekteydi. Uluslararası Bilim Komisyonu'nun önermiş olduğu 100 metre genişlik de değiştirildi. 100 metre yerine Süveyş'ten Acı Göle 80 metreye düşürüldü. Buradan da Port Said'e genişlik 56 metre olacaktı. Lesseps de 15 Mayısta yaptığı bir açıklamada 18 ay içinde 13 milyon kübik metre kazmayı planladıklarını söyledi. Ancak şimdiye

kadar yapılan çalışmaların bu hedefin çok gerisinde kaldığını Hartley rapor etmekteydi.

Müteahhit (Contractor) Hardon 15 metre genişliğinde ve 1 metre derinliğinde bir çukur açmayı düşünüyordu. Bu çukur Port Said'den Menzele Gölü'ne ulaşacaktı. Hardon bunu 10.000 adam kullanarak 120 günde yapacağını söyledi. Hartley'in düşüncesine göre bu kadar adam ile bu iş 70 günde yapılabilirdi. Bu kanalın kazılmak istenmesindeki temel düşünce ise yapılacak çalışmalar sırasında kullanılacak taşların taşınmasını sağlamaktı. İskenderiye yakınlarında Mex Taşı vardı. Bu taşın taşınması oldukça zor, maliyeti yüksek ve kalitesi de istenilen düzeyde değildi. Kazı çalışmalarının yapıldığı yerlerde de yeni taş ocaklarının bulunması için kazı yapılmak istendi.[721]

23 Nisan 1861'de Colquhoun'dan John Russell'a giden metinde Colquhoun, Süveyş Kanalı mühendislerinden birisinin 2 Yunanlı ile yaptığı bir anlaşma hakkında haber verdi. Bu anlaşmaya göre Süveyş Kanalı'nda çalıştırılmak üzere Yunanlıların belli garantiler altında toplanmasını bu 2 kişi taahhüt etmişti. Bu anlaşmaya göre her 500 kişi için 15 günde 100.000 Fr. ödeme yapılacaktı. Bu durum 6.000 işçiye ulaşılana kadar devam edecekti. Eğer 15 gün içinde işçiler bulunamazsa anlaşma kendiliğinden iptal olacaktı.[722]

17 Haziran 1861'de Kahire'den John Russell'a giden bir başka yazıda Messageries Impiriales kumpanyasının, Süveyş Kasabası yakınlarında bir rıhtım inşa etmek istediği bildirildi. Bu yazıda limanın inşa edileceği yer ve koşulları ile ilgili çekinceleri İngiliz elçi vurguladı. Çin ile Kızıldeniz üzerinden irtibat kurmak isteyen bu kumpanya Mısır'da vali ile gerekli görüşmeleri ve koşulları hazırladığını söylüyordu. Kumpanyanın tetkik memuru olan Mr. Girette bu konudaki düşüncelerini valiye iletti. Kumpanya için de Süveyş çıkışında bir yer düşünüldü. Ancak

721 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

722 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

İngiliz elçi bu meselede kumpanyanın Fransa'ya yakın olacağı endişesini dile getirdi. Süveyş kasabasının da limanı ile birlikte giderek önem kazanmaya başladığını, gelen gemi sayısının arttığını ekledi.[723]

17 Temmuz 1861'de valinin isteği üzerine yine İngiliz elçi (Colquhoun) bölgede bir gezi yaptı. Bu gezi için kumpanyanın Mısır'daki temsilcisi olan Ruyssenaers ile birlikte İskenderiye Limanı'ndan gemiyle Port Said taraflarına gitti. Çalışmaları gözlemledi ve hastanelerin iyi olduğunu bildirdi. Bu yolculuk sırasında Ruyssenaers kanal çalışmasının genişliğini başlangıçta 90 metre olarak düşündüklerini; ancak değişik zorluklardan dolayı bunu 56 metreye indirdiklerini söyledi.[724]

Colquhoun'un Ruyssenaers ile yaptığı yolculuk sırasında Süveyş Kanalı çalışmalarına dair gözlemleri şöyleydi (17 Mayıs 1861):

Colquhoun, Port Said'e geldiğinde esen rüzgârların yarattığı dalgalar ile kıyıya büyük toprak yığınlarının toplandığını gördü. Kıyıdan yaklaşık 1,5 mil (2.400 metre) ileride bir dalgakıran yapılmasının düşünüldüğünü rapor etti. Şimdiki rıhtımın durumu kötüydü. Buraya İskenderiye'deki taş ocaklarından taş getiriliyordu. Kasaba kanalla iki parçaya ayrılmıştı. Şehrin Avrupa'ya doğru kalan Batı yakasının Avrupalı; Doğu yakasının ise Arap olduğunu gözlemledi. Şehirdeki genel yapılaşmanın ahşap evlerden olduğu, bunların zemininde dört ya da beş oda bulunduğunu, bunların da deniz kıyısınca uzandıklarını bildirdi. Bu evlerin genelde sıvalı olduğunu; ayrıca kuru ve havadar olduklarını gözlemledi.

Ön cephenin hemen arkasında dükkânlar ve mağazalar vardı. Port Said'in hemen güneyindeki alanda toprakların yığılması ile bir demiryolu yapıldığı bu sayede irtibatın kurulduğunu, bunun yanında taştan ve briketten yapılmış büyük bir

723 The National Archives Foreign Office, 78/1715.
724 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

binanın yükseldiğini ve değişik işleri yapmak üzere de on iki beygir gücünde bir buharlı makinenin bulunduğunu söyledi. Bu çalışmanın hemen yanında buhar gücü ile çalışan bir makinenin yardımı ile yine büyük bir binanın yapılmakta olduğunu gözlemledi. Liman yapımı için de tarak (dredging) makinelerinin yardımı ile çalışmaların devam ettiğini bildirdi. Bu makinelerden birisinin isminin "*Wague*" olduğu söyledi; ancak makinenin bozuk olduğunu ve ileride de çalışacak gibi durmadığını gözlemledi Colquhoun kendisinin profesyonel gözlere sahip olmadığını; ancak sahada büyük çalışmaların devam ettiğini yine de bu çalışmalara daha iyi devam edilebilmesi ve verim alınabilmesi için çalışan makinelerin getirilmesi gerektiğini bildirdi.

Bu çalışmalar yanında liman için geniş bir havuz oluşturma çalışmasının da önerildiği ve bunun üzerine de odaklanıldığını söyledi. Colquhoun bölgede yirmi dört tarak (dredging) makinesi olduğunu; ancak bunlardan sadece üçünün çalışabildiğini rapor etti. Mağazaların ve dükkânların durumunun iyi olduğunu; ancak içlerindeki malzemenin özensiz bir şekilde seçildiğini söyledi. Avrupa yakasında iki mühendisin deniz suyunu tatlısuya damıtmak için çalışmalar yaptığını; fakat bunların amacına ulaşamadıklarını belirtti. Port Said'de taze et ve benzeri ihtiyaçları karşılamak için büyük bir mezbaha olduğunu rapor etti.

Şehrin Arap tarafında yaklaşık 900 Arap yaşamaktaydı. Bunların büyük bir kısmı eşleri ve aileleri ile Suriye'den getirilmişti. Bu topluluk iyi bir şekilde yerleşmişti ve bunların bir camisi vardı. Aynı zamanda da bir imamları bulunuyordu. Bunların marketi oldukça iyi ürünlere sahipti. Sahip oldukları ürünler, meyve, sebze ve balıktı. Bu ürünler Dimyat'tan botlar ile getiriliyordu. Burada da bir mühendis bulunuyordu. Bu mühendis tuzlu suyu tatlısu çevirmek için çalışıyordu. Ancak elde edilen sonuç ile istenilen arasında çok büyük fark vardı.

Colquhoun Port Said'den küçük botlarla ayrıldıklarını belirtti. Kısa bir mesafeden sonra Menzele Gölü'ne geldiklerini

burada da küçük bir kanalın yapım çalışmasının devam etmekte olduğunu söyledi. Bunun şu anki durumda 20 feet genişliğinde ve 3-4 feet derinliğinde olduğunu bildirdi. Bunların aslında Süveyş Kanalı için birer taslak olduğunu ve çalışmaların o yönde devam edeceğini düşünüyordu. Kanal çalışmasının devam ettiği sahanın genelde çamurlu bir arazi olduğunu ve Menzele Gölü boyunca bu çalışmanın devam ettiğini bildirdi. Buradan çalışmaların Kantara'ya doğru ilerlediği ve arada 35 mil gibi bir mesafe olduğunu söyledi.

Colquhoun buradan ileriye doğru gittiğini, etrafın çamurlu olduğunu ve her 10 milde bir veya iki Avrupalı kontrolünde bir istasyonun kurulduğunu söyledi. Bundan sonraki istasyonun Ras El Esehe olduğunu ve çalışmaların başlamaya hazır olduğunu bildirdi. Buralarda tatlısuyun istasyonlar için büyük bir mesele olduğunu, 15 ile 35 mil uzaklıktaki yerlerden develer ile getirildiğini ve bu develerin sırtında metal tankların kurulu olduğunu gördü. Gölün kuru olan sahalarında kuzeyden esen rüzgârlar yüzünden kimi zaman ciddi sıkıntıların çıktığını ve bunun çalışmaları güçleştirdiğini bildirdi. Colquhoun, Port Said ile Kantara arasında çalışan işçilerin sayısını tahmini olarak 1400 kişi olarak bildirdi.

Kantara'ya gittiklerinde buradan sorumlu olan mühendisin çok sıkı çalıştığını gördü. Kantara aynı zamanda Suriye'ye giden eski yolun geçtiği yer üzerindeydi. Burada bazı küçük askeri yerleşimler bulunmaktaydı. Uzun süre burası yasaklı bölge olmuştu. Ancak şimdi kumpanya için bir hastane açılmasına izin verilmişti ve bu hastane oldukça düzenliydi. Colquhoun, Kantara'dan Arapların daha fazla olduğu Ferdanne'a doğru gitti. Yol üzerindeki mesafe boyunca, yaklaşık 20 mil, herhangi bir kazı çalışması yoktu. Mühendisler, daha sonra yapılacak çalışmalar için burada bir takım hazırlıklar yapmaktaydılar. Yolculuk sırasında burada beş yüz silahlı Arap gördü. Ferdanne'da yaklaşık yedi yüz Arap vardı. İçlerinde Suriyeli sayısı azdı. Aynı

zamanda çöl Arapları (Bedevi) da vardı. Fellahların sayısı çok azdı. Colquhoun burada balon gördüğünü de rapor etti.

Ferdanne'ı geçtikten sonra bir sonraki istasyonda (Sevil) 200 Fransız ve Avrupalı işçinin evler yaptıklarını kaleme aldı. Bunlar oldukça modern ve rahat binalardı. Colquhoun, Kantara'dan Sevil'e istasyonların yapıldığını ve donanımlarının iyi olduğunu, aynı zamanda Araplar için kendi yaşayışlarına uygun geleneksel tarzda binalar yapıldığını söyledi. Bu binalar 7-8 bin kişiyi istihdam etmekteydi. Ancak fellahlar bu yerlerde değil de daha küçük ve kendi yaşamlarına daha uygun olan yerlerde yaşamayı tercih ediyordu. Colquhoun, Port Said dışında hiçbir istasyonda kadın görmediğini söyledi. Port Said'de gördüklerinin sayıları da oldukça azdı. Daha sonradan bu bayanların çoğunun sebze ve meyvelerini satmak için Vadi-i Tumilat'tan geldiklerini gördü.

Colquhoun, gördüğü istasyonların birinde çalışmanın 10 veya 20 ay içerisinde tamamlanabileceğini ve bu istasyonla Timsah Gölü'ne Akdeniz suyunun gelebileceğini bildirdi. Sevil istasyonunda (Sevil El Guisr) yaklaşık 1.500 işçi çalışıyordu. Burası tatlı suyunu Vadi-i Tımilat'tan sağlıyordu. Timsah Gölü'nün batı yakasında bir liman ve askeri teçhizat deposu yapılmak isteniyordu. Aslında burada yeni bir şehir inşa etme düşüncesi de vardı. Buranın isminin Toussounville olması düşünülüyordu. İsim olarak valinin oğlunun isminin verilmesi uygun bulunmuştu.

İstasyonlar için en önemli mesele içme suyuydu. Bunun için bazı mühendisler havuzlar kazılması ya da diğer alanlarda suyun bulunup taşınması için pek çok gayret gösterdi. Aynı zamanda Tatlısu Kanalı'nın kazılması için de çalışmalar devam ediyordu. Bu kanal Vadi-i Tumilat'tan Zagazig boyunca gelecek olan Bir Abou Balah mıntıkasının sulanmasını sağlayacaktı. Bu çalışma oldukça önemli kabul ediliyordu. Çalışmaların hızlanması için de tren yoluna ağırlık verildi. Yolculuk sırasında Sevil

El Guisr'den Menzele Gölü'ne giderken 3.000'e yakın fellahın çalıştırıldığı söyleniyordu; ancak elçi bunların 1/5'ini dahi görmediğini bildirdi.

Colquhoun, genel olarak kanalla ilgili çalışmaların şimdiye kadar devam ettiğini, kumpanyanın ilk mecburi işlerini yerine getirdiğini ve tam bir ümit içerisinde olduğunu söyledi. Ayrıca bu işin yapılabilecek bir iş olduğunu kumpanya ve kanal için bundan sonraki meselenin işçi ve para meselesi olacağı üzerinde durdu. İş için en büyük meselelerden biri de rüzgârlarla gelen kumlardı. Şimdiye kadar yapılan işlere bakılırsa bundan sonrasının da yapılabilme ihtimali vardı. İşçiler gelip giderken silahlı adamlarla dört veya beş günlük yolculuklar yapıyorlardı. İşçilerin trenleri kullanması sırasında ise onlardan ücret alınmıyordu. Bu işçilerin başlarında şeyhleri bulunuyordu. Sorumluluk onlardaydı ve onlar da yerel yetkililere karşı sorumluydu.

Şeyhlerin ellerinde birer kâğıt/sertifaka vardı. Bunlar bağlı bulundukları adamlar için ödemeleri tahsil ederler ve paraları işçilere dağıtırlardı. Colquhoun bu dağıtımın düzgün yapıldığını düşünüyordu. Bir işçi günde 20-25 veya 30 som (Sterling içinde bir değer) kazanırdı. Fellahlar genelde kendi yiyeceklerini getirirlerdi. Ancak böyle olmadığı durumlarda dükkânlardan belli ve sabit bir fiyattan alışveriş yaparlardı. Genelde aldıkları şeyler hep aynıydı. Çalışan işçiler genelde serbestti. Ay sonunda isterlerse işten ayrılıp ve kendi yollarına gidebilirlerdi. Kumpanya pek çok işçinin bu şekilde evine gittiğini söylemişti. Ancak Colquhoun bunu doğrulatamadığını açıkladı. İşçiler genelde işleri karşılığında düzenli para ve içme suyu gibi sözlerle işe alınıyordu. Kumpanyanın aylık harcamaları ise oldukça fazlaydı. Avrupalı görevlilerinin sayısı oldukça çoktu. Yeni gelenlerle, sayıları her geçen hafta artıyordu. En son botun Trieste'den geldiğini ve bu botun seksen Alman ve İtalyan getirdiğini de bildiriliyordu.[725]

725 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

Bir süre sonra valinin Süveyş Kanalı'na olumsuz bakmaya ve Lesseps ile hissedarları kendi boynunda hissetmeye başladığına dair bir izlenim ortaya çıktı. Bu hava içinde Kumpanya'nın İngiltere'deki temsilcisi olan Lange'nin geldiği ve son durum hakkında konuştukları söyleniyordu. Lange iki denizin birleştirilmesi işinde Colquhoun'a da ismini yazdırmasını istedi. Elçi, şimdilik kanal hisselerinin çok değerli olmadığını; ancak ileride bunların hak ettiği değeri bulacaklarına inandığını söyledi.[726] Lange, bir anlamda kanal hisselerine İngiliz elçiyi ortak ederek onun karşı çıkışını engellenmek istedi.

Count Chambord da, Süveyş Kanalı'ndaki çalışmaları takip etmek üzere Kahire'ye geldi. Süveyş Kanalı konusunda olumlu düşünceleri olduğu biliniyordu. Bu dönemde kumpanyada personel olarak önemli değişikliklerin olduğu da gözlendi. Başmühendis olan Mougel (Fransız) vezir tarafından değiştirildi. Bu bazı hissedarların, görevlilerin aldığı yüksek ücrete karşı kısıtlama yapmak istemesi ile ortaya çıktı. Mougel Bey yıllık 50.000 Fr.'lık bir ödeme karşılığında Paris'te kalmaya başladı. Ruyssenaers (Hollanda Konsül Generali) sıklıkla bu işin zorlukları konusunda İngiliz elçi ile konuştu. Lesseps, özellikle Ruyssenaers'in de görevden ayrılması konusunda ısrar etti. Ruyssenaers'in görevden ayrılmasında sonra da onun yerine başka bir Fransız getirildi.[727]

İşçilerin toplanması konusundaki sıkıntı sürekli devam etti. 10 Aralık 1861'de bölgeden alınan bir habere göre 10.000'den fazla fellahın bu iş için çalıştırıldıkları ve bu çalışmaların Lesseps ve kumpanya tarafından gönüllü gerçekleştirildiği açıklandı. Ancak İngilizler bunların silahlı görevliler tarafından zorla işe getirildiklerini düşünüyordu. Bunların bu şekilde toplanmaları için aslında vali emir vermemişti. Ancak yerelde işler

726 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

727 The National Archives Foreign Office, 78/1715.

cebirle yapılmaktaydı. İşçilere ücret ödense bile, toplama ve çalışma biçimlerinin iyi olmadığı ifade ediliyordu.[728]

18 Aralık 1861'de valinin Süveyş Kanalı çalışmalarını incelemek üzere Sevil El Guisr'e gittiği rapor edildi. Çalışmalar sırasında bir İngiliz mühendis 40.000 fellahın kanal çalışmaları için çalıştırılmakta olduğunu söyledi. Vali bunlara kumpanya tarafından paralarının ödeneceğini açıkladı. 2 ay içerisinde Tatlısu Kanalı'nın Sevil'e ulaştırılabileceği bildiriliyordu. İşçilere kumpanya tarafından bu sürede oldukça iyi bir ödeme yapıldığı açıklanıyordu.[729] Valinin Süveyş'te yapılan çalışmaları izlediği ve ihtiyaç duyulan yeni işler için 50.000 fellah bulunması konusunda kumpanyaya yardımcı olacağı düşünülüyordu.[730]

Kanalın hafriyatı gecikmeler ve siyasi gürültüler arasında devam etti. Nihayet iki denizin suları 18 Kasım 1862'de Timsah Gölü'nde birbirine karıştı. Yakın bir zaman sonra Mehmet Said Paşa'nın vefatıyla yerine İsmail Paşa geçince şirketle Mısır hükümeti arasında birçok ihtilaf baş göstermeye başladı. Mısır hükümeti kanalda angarya ile amele istihdamına razı olmuyor, Said Paşa'nın şirkete terk ettiği arazinin ise Mısır hükümetine iadesini istiyordu.[731]

Makinelerin Ön Plana Çıkması ve Hafriyatın Tamamlanması

1862'ye kadar işlerin önemli bir kısmında ilerleme kaydedildi. 1 Aralık 1862'de hafriyat için harcanan para ise yaklaşık 1.220.000 £ veya 30.500.000 Fr. ulaştı.[732] Bu dönemde yaklaşık 25.000 işçiye ödeme yapılıyordu. Mühendislerin başında olan Voisin Bey, asistanı Laroche Larousse ve Gioia önemli işler başarmıştı (Bkz.

728 The National Archives Foreign Office, 78/1715.
729 The National Archives Foreign Office, 78/1715.
730 The National Archives Foreign Office, 78/1715.
731 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 38.
732 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 33.

EK 33-34). Hafriyat devam ederken bir Fransız müteahhit olan Mr. Lavalley buharla çalışan taraklı makineler filosu inşa etti. Bu modern kazma makinelerinin ilk prototipiydi. Yine başka bir mühendis John Hawkshaw tarafından Serapeum'da bulunan kireç taşlarının kırılmasında kullanılmak üzere taşkıran makineleri tasarlandı. Bu makineler sayesinde işlerde önemli ilerlemeler kaydedildi.[733] Hawkshaw'ı aslında Mısır'a getiren İsmail Paşa'ydı. İsmail Paşa Temmuz 1862'de İngiltere'de ziyarette bulunduğu sırada İngiliz mühendis John Hawkshaw'a bir davet mektubu gönderdi. Daha sonra John Hawkshaw Sivil Mühendislik Enstitüsü'nün başkanı oldu.[734]

Her ne kadar yeni makineler tasarlansa da (Bkz. EK 35-36-37-38) Süveyş Kanalı hafriyatı genel olarak fellahlar ile devam etti. Fellahlar suda ve çamurda elleriyle çalışıyorlardı. Daha sonradan makineler getirilse de ilk çalışmalar hep el gücüyle oldu (Bkz. EK 39). Hafriyata ilk gelen makineler verimli değildi ve çok çabuk bozuluyordu.[735]

Sanayi ve makinenin en büyük başarısı buhar gücünün birçok alanda kullanılabilir olmasıydı. Bu gelişmeler yeni değişikliklere göre yapılmış olan denizcilik imkanları ve limanlarla devam etti. Bir de beton önemli bir unsur haline gelmeye başladı. Bu gelişmeler, içinde beton Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında da son derece etkili oldu. Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında ilk başlarda çok da üstün teknoloji kullanılarak bu işin yapımına girişilemedi. Başlangıçta yapılan işler Ptolemy zamanında (Firavunlar Dönemi) kullanılan teknolojiden çok da farklı değildi. Ancak 1863'ten itibaren kanalın yapımı sırasında daha fazla teknolojik imkândan yararlanıldı (Bkz. EK 40). Bilime ve metalürjiye giderek daha fazla ilgi duyuldu.[736]

733 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 32.

734 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 33.

735 George Percy Badger, a.g.e., s. 88.

736 Robert C. Binkley, *The Rise Of Modern Europe Realism and Nationalism 1852-1871*, Harper Torchbooks, New York, 1935, s. 16-18.

İstanbul'daki İngiliz elçi Henry Bulwer, 1862'nin sonlarına doğru Süveyş Kanalı'nda yapılan çalışmaları incelemek üzere Mısır'a gitti. Bulwer bu geziden sonra sahada yapılan çalışmalara gereğinden fazla önem verildiğini, zorlukların devam etmekte olduğunu ve bundan sonra asıl meselenin para temini olacağını söyledi.[737] Bulwer hafriyatı gördüğünde aslında, tartışmalar arasında, kanalın süratle inşa edilmekte olduğunu müşahede etti.

Dönem içinde başka birçok kimse kanal alanını ziyaret etti. Süveyş Kanalı bölgesine ziyarette bulunan Badger, Benha köprüsünün olduğu yerde yirmi kadar bot gördüğünü ve bunların kanal işinde çalışmak üzere, trenle Zagazig'e gitmek için beklediklerini müşahede etti. Bu botlar fellahlarla doluydu. Fellahların yerel yöneticiler tarafından çalışmak için baskı gördüklerini söyledi. Kumpanya onlar için bisküvi, soğan ve tuz tedarik ediyordu. Fakat fellahlar düzenlemelerden rahatsızdı ve şikâyet ediyorlardı. Fellahlar kendi yiyeceklerini kendileri getiriyordu. Kumpanya onlar için beş küçük bisküviyi 6 pence'e satıyordu. Yaklaşık her 1.000 kişilik bir fellah grubunun başında iki şeyh vardı. Bu 1.000 kişilik gruplar da kendi içinde onar kişilik ayrı gruplara ayrılmıştı. Genellikle dokuz genç bir yetişkin biçimindeydi. Bu on kişilik gruplara *Numra* adı kondu. Her *Numra* aylık 30 ortalama metrelik bir alandaki çalışmasını tamamlamak zorundaydı. İş dağılımı olarak 30 metre tespit edildi. Bu iş karşılığında ödenecek olan miktar da 162 piastres'ti. Zeminin sert veya yumuşak olması mesele değildi. 30 metrelik alanda çalışan her *Numra* bir şekilde bu işi tamamlamak zorundaydı. İşçilerin durumu sıkıntılı olmasına karşın şeyhlerin durumu oldukça iyiydi. Bunlar kumpanyanın marketlerinden istedikleri şekilde ürün alabilirlerdi. Konuştuğu kimseler Badger'e şeyhlerin evlerinde büyük ürün stoklar olduğunu söylüyordu.[738]

737 John Marlowe, a.g.e., s. 172.

738 George Percy Badger, a.g.e., s. 66-69.

Fellahlar tamamen şeyhlerin kontrolündeydi. Badger, gördükleri karşısında kumpanyanın işçileri herhangi bir ücret vermeden çalışmaya zorladığını düşünüyordu. Kumpanya herhangi bir ücret ödememekte; ancak vali ile ödeme konusunda hesaplar yapmakta ve vali işçilere ücret ödendiğini sanmaktaydı. Badger, aynı şekilde birçok itibarlı kimsenin de bölgede gördükleri karşısında benzer şeyler söylediklerini ifade ediyordu. Bütün bu çalışmalarda kullanılan fellahların sayısı oldukça fazlaydı. Bunların çalışmaları için yerel makamlar görev yapmakta ve işçiler üzerinde işin daha da ilerletilmesi için baskı arttırılmaktaydı. Kesinlikle bu sistem işçilerin zorla çalıştırılması ile yürüyordu. Bu sistem köleliğin bir başka şekliydi. Gördükleri karşısında Mısır'ın kanalla birlikte Osmanlı Devleti'nden daha bağımsız bir hale geldiğini ve yavaş yavaş Osmanlı Devleti'nin Mısır üzerindeki etkisinin azaldığını söyledi. Kanal, Avrupa ve büyük güçler için son derece önemli ve hayati bir meseleydi. Ona göre kanalın ne Osmanlı Devleti'ne ne de Mısır'a bir faydası vardı.[739]

Süveyş şehri kanalla birlikte büyük bir değişim ve dönüşüm yaşadı. 1859'da Kahire-Süveyş demiryolu tamamlandı. Yine Aralık 1863'te Nil'in suları Süveyş'e geldi. Aynı zamanda büyük bir liman yapıldı ve *Messageries Imperiales* ile *Peninsular and Oriental Steam Navigation* şirketleri deniz taşımacılığı yapmaya başladı. Şehir çalışmalar başlamadan önce 4.000 nüfuslu bir yerleşimken Tatlısu Kanalı'nın tamamlanması ile birlikte nüfusu 25.000'e çıktı.[740]

Süveyş Kanalı'nın hafrinde günde, evvela 12.000 sonra 20.000 yerli çalıştırıldı. Her kafile yerlerine gelmeden, fellahlardan diğer bir kafile bunların yerlerini tutardı. Bu tertip ile hemen bütün Mısır yerlileri bu inşaatta çalıştırıldı. Bu adeta eski Firavunlar zamanında piramitlerin inşaatında tatbik edilen usulü andırıyordu (İrtem, 1999: 39). Kanalın hafriyatında çalışan 20.000 kişiydi. Bunlar gelene kadar 20.000 kişi hazırlanır yola çıkar ve

739 George Percy Badger, a.g.e., s. 66-69.

740 John Marlowe, a.g.e., s. 239.

20.000 kişi de geri dönerdi. Toplamda hafriyat için 60.000 kişi, sürekli bir döngü içinde, hiç aksamadan işin devamını sağlardı.[741]

Kanalın hafri sırasında angarya yoğun bir şekilde kullanıldı. Bu yüzden kayıplar oldu. Çalışmalar sırasında çok sayıda işçinin hayatını kaybettiği tahmin ediliyordu. Kanal hafriyatı vardiyalı biçimde devam etti. Kayıplara rağmen duraksama olmadı. Yerli işçiler yanında Fransız, Yunan, İtalyan ve Suriyeli işçiler de çalıştırıldı.[742] Etnik farklılık yanında çalışanlar dinen de farklı farklı kimselerdi. Süveyş Kanalı'nda çalışan işçiler içinde Müslümanlar, Hristiyanlar, Katolik İtalyanlar ve Ortodoks Yunanlılar da vardı.[743]

Süveyş Kanalı çalışmaları devam ederken onunla beraber konuşulan ve inşası devam eden bir diğer çalışma da Tatlısu Kanalı'ydı. Bu kanal Süveyş Kanalı yapımı çalışmalarına destek olması için düşünülmüştü. Bunun yanında sulamada ve taşımacılıkta kullanılacaktı. Zaten Süveyş Kanalı çalışmalarının yürütülebilmesi için önce bu kanalın yapımına başlanacaktı. Lesseps, Tatlısu Kanalı'nı kazarken aslında Necho'nun kazmış olduğu eski kanalı genişletti.[744]

Tatlısu Kanalı'nın kazılması genellikle işçilerin zorlanması ve elle çalışmaları ile tamamlandı. Ras-el-Wadi'den (Zagazig kanalının birleşme yeri) Timsah Gölü'ne, çalışmaların tamamlanması Şubat 1862'de oldu. Tatlısu Kanalı'nın Süveyş'e uzatılması ise Aralık 1863'te gerçekleşti. Timsah'tan Port Said'e tatlısu ilk olarak borularla sağlandı. Ancak Tatlısu Kanalı'nın Port Said'e uzanması ise 1869'da Süveyş Kanalı açılmadan önce oldu. Kahire ile Ras-el-Wadi arasındaki kanalı uzatma çalışmaları ise Mısır Hükümeti ile Kumpanya arasında Mart 1863'te gerçekleşen sözleşme gereğince Mısır hükümeti tarafından gerçekleştirildi. İşçilerin zorla çalıştırılmaları ile gerçekleşen bu çalışmayla da kanal

741 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/48.

742 Zeynep Güler, *Süveyş'in Batısında Arap Milliyetçiliği*, Mısır ve Nasırcılık, Yeni Hayat Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 45.

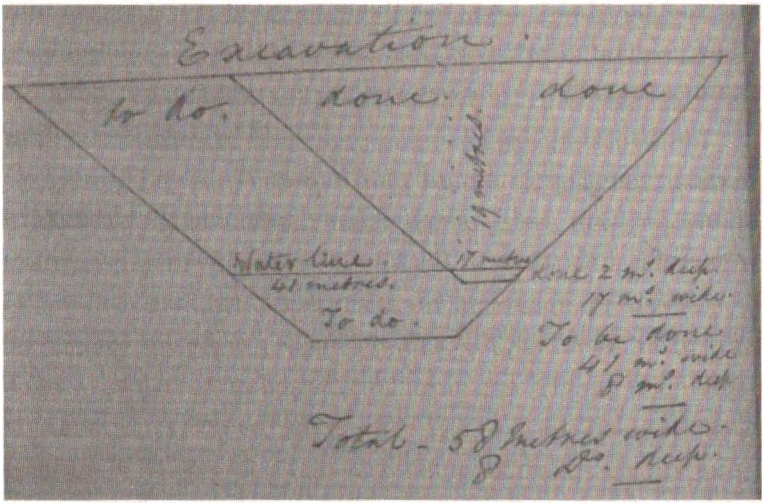
743 I.t. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 32.

744 John Marlowe, a.g.e., s. 165.

1866'da tamamlandı.[745] Tatlısu Kanalı'nın Ras-el-Wadi'den Timsah Gölü'ne mesafesi yaklaşık 20 mildi. Derinliği 8 feet ve genişliği yaklaşık 60 feetti. Çalışmanın bu bölümünün maliyeti 28.000 £'tu. Timsah Gölü'nden Süveyş'e olan mesafe yaklaşık 50 mil ve Kahire'den Ras-el-Wadi'ye olan kısım ise 56 mildi. 1862'de çalışmaların maliyeti ise 280.000 £'tu.[746]

18 Kasım 1862'de kanal çalışmaları devam ederken Akdeniz'in sularının Timsah Gölü'ne girmesi sırasında Lesseps: "*Tanrı'nın lütfu ve Muhammed Said Paşa'nın da adıyla Akdeniz'in sularının Timsah Gölü'ne girmesini emrediyorum*" diyordu.[747]

Kanal hafriyatı devam ederken İstanbul'daki İngiliz elçi Bulwer Mısır'a bir ziyaret gerçekleştirdi. Bu ziyaret İngiltere'nin kanal hakkındaki endişelerini arttırdı. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin de dikkatini çekti. Bulwer bu ziyaret sırasında kanal hafriyat alanını da dolaştı ve ziyaretle ilgili rapor tuttu (Bkz. Şekil 1.3).



Şekil 1.3 Henry Bulwer'in Hazırladığı 1863'te Kanal Çalışmalarını Gösterir Çizim[748]

745 John Marlowe, a.g.e., s. 167.
746 John Marlowe, a.g.e., s. 168.
747 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 14.
748 The National Archives Foreign Office, 78/1795.

Kanal hafriyatı sırasında Bulwer bu işten önce Mısır'daki Iehmed Ali Paşa ailesinin durumuna dikkat çekti. İstanbul ve iğer tüm milletler, Mısır'ın bağımsızlığıyla ilgiliydi. Mısır'ın ba-ımsızlığı da kumpanyanın elindeydi. Ayrıca Port Said, Timsah, üveyş gibi şehirler zaman içinde Fransa'nın eline geçebilirdi.[749]

Kızıldeniz'e açılacak, demiryoluna yakın bir sahada olacak man inşası için *Messageries Imperiales*'in bir kontrat imza-ıdığı ve bunun için 6 milyon Fr.=240.000 £ para ödediği bil-irildi. Limanın derince kazılmaya çalışıldığı söylendi ve *Pe-insular and Oriental* buharlı gemilerinin girmesine de imkân ermesi düşünüldü. Bu hem kargoların hem de demiryolu ile elen yolcuların taşınması bakımından kolaylık sağlayacaktı. 363'te buharlı gemiler Süveyş'e 5 kilometre veya 3 milden daha ızla yaklaşamıyordu. Buradaki demiryolunun uzunluğu 5 km 3 mil olarak düşünüldü. Liman 450 metre genişliğinde ve 7 ıetre derinliğinde olacaktı (Bkz. Şekil 1.4). Burası için taşlar :e Attara'daki maden ocaklarından getirilecekti.



ekil 1.4 Messageries Imperiales'in Süveyş'te Yapmayı Düşündüğü Liman

49 The National Archives Foreign Office, 78/1795.

26 Mart 1864'te Kahire'deki İngiliz elçi, *Messageries Imperiales*'in mühendisleri tarafından Mısır hükümeti için yapılacak olan rıhtımı görmeye gittiğini bildirdi. Burada yapılacak olan çalışma 120 metre uzunluğunda, 25 metre genişliğinde ve 7 metre derinliğindeki gemilerin yanaşmasına imkân tanımak içindi.[750] 22 Şubat 1865'te Kahire'den giden bir yazıda, *Messegeries Imperiales*'in mühendislerinin 1866'nın bahar ayında limanı açacak oldukları haber verildi.[751]

31 Ağustos 1865'te İskenderiye'deki İngiliz elçi kanal çalışmalarını incelemek üzere Süveyş'e gitti. Burada liman çalışmasının devam etmekte olduğunu bildirdi.[752] 25 Eylül 1865'te ise Palmerston kanal çalışmaları ve *Messegeries Imperiales* kumpanyasının yapmakta olduğu çalışmalarla ilgili de açıklama yaptı.[753]

Süveyş Kanalı hafriyatında işlerin tıkandığı kimi noktalarda zorluk, bazı fikirsel çatışmalardan ortaya çıkıyordu. Osmanlı Devleti gücünü kaybetmek istemiyordu. Kanal şirketi ise para kaybetmek istemiyordu. Fransa İmparatoru III. Napoleon ve Mısır'daki paşa da prestijini korumaya çalışıyordu.[754] Tüm bu çatışmanın ortasında ise Süveyş Kanalı vardı. O yüzden kanalın tartışması kanal hafriyatından daha fazla yapıldı.

1864'te Süveyş Kanalı çalışmaları, zorla işçi çalıştırma yasaklanınca durma noktasına geldi. Bu yönüyle 1864 yılı kumpanya için oldukça zor geçti. Bu yıl içerisinde henüz makinelerden istenilen verim alınamamış, zaten makinelerin birçoğu da gelmemişti. Hafriyat tekrar 1865'te hız kazandı. 1864'ün sonunda 15.000.000 metreküplük bir kazma işlemi tamamlanmıştı. 1869'un Eylül ayında ise bu rakam 75.000.000 metreküpü buldu.[755]

750 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
751 The National Archives Foreign Office, 78/1895.
752 The National Archives Foreign Office, 78/1898.
753 The National Archives Foreign Office, 78/1898.
754 The National Archives Foreign Office, 78/1795.
755 John Marlowe, a.g.e., s. 236-240.

Bundan sonra Lesseps, padişahtan kesin bir imtiyaz fermanı alarak, girişimin resmi ve şekli muamelesini tamamladı. Böylece huzur ve güvenle işine devam etti. III. Napoleon'un Bâbıâli'ye baskıları sonunda Abdülaziz 19 Mart 1866 tarihli ferman ile Süveyş Kanalı imtiyazını tasdik etti.[756] Abdülaziz'in verdiği tasdik ise 30 Ocak 1866 ve 22 Şubat 1866'da Lesseps'in kumpanya ve İsmail Paşa'yla kararlaştırdıkları esasların kabulüydü.[757]

28 Şubat 1866 tarihli bir yazıda kanal ile ilgili olarak şunlar ifade ediliyordu. Kanal işinde çok zahmet çekilmiş ve bu sefer işin oluru bulunmuştu. Birer hatıra olması için Lesseps başta olmak üzere bazı isimlere nişan isteniyordu.[758] Hidiv İsmail Paşa bu işte emeği olan memur ve mühendislere nişan verilmesini, Kamil Bey aracılığı ile iletti (Mayıs 1869). Kamil Bey Hidivin bu düşüncesini, kimlere ne ve hangi rütbeden nişanlar verilmek istendiğini İstanbul'a bildirdi (Bkz. Tablo 1.6). Talep İstanbul'da olumlu karşılandı ve gelen liste onaylandı.[759]

Tablo 1.6 Kanalın Açılışında Faydası Olanlara Verilen Madalyalar

Kanal Açılmasında Yararlılığı Olanlara Verilen Nişanlar	
Kanal Kumpanyası Reisi Mösyö de Lesseps'e	İkinci rütbeden bir kıta Mecidiye Nişanı.
İmparator Hazretleri tarafından tayin olunan komiser Mösyö Löbastor'a	Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.
Kumpanya tarafından tayin olunan komiser Mösyö Mali'ye	Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.
Kanal başmühendisi Mösyö Vuzaret Bey'e	Saniye rütbesi.
Kanal kumpanyası meclis azasından Mösyö Donaşel'e	Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.
Kanal işgali müfettişi Kont Sala'ya	Üçüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.
Kanal ameliyesine icra-yı tababet eden Mösyö Obruş'e	Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.
Kumpanya tarafından vadide istihdamı olan Mösyö Kişyar'a	Dördüncü rütbeden Mecidiye Nişanı.

756 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 38-39.

757 George Lenczowski, *The Middle East in World Affairs*, Cornell University Press, New York, 1953, s. 387.

758 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT, 141/61.

759 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, İ. DH: 592/41192.

Son 4 kişi için verilecek madalyaların elde olmadığı için İstanbul'dan istendiği bildirildi.[760]

Lesseps'in Osmanlı Devleti'nden izni almasından sonra işler oldukça hızlı ilerledi. Zaten 1866'ya kadar büyük oranda hafriyat yapılmıştı. Yine de birçok eksiklik vardı. Ancak Kumpanya ve Süveyş Kanalı resmi bir kimlik kazandıktan sonra işler kolaylaştı. 1868'den sonra eksik kalan çalışmalara ağırlık verildi. Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 1.7) kanal hafriyatının sonlarına doğru çalışmaların durumu hakkında rakamlar vermektedir. Tabloya bakıldığında hafriyatın sonlarına doğru gelindiğinden işçi sayısı azalmış, bunun yerine makinelerin kullanımı artmıştır. İşçi sayısının azalmasındaki bir diğer etken de artık işin tamamlanmak üzere oluşudur.

Tablo 1.7 1868'de Kanal Çalışmalarının Durumu[761]

15 Aralık 1868'de Kanalda çalışmakta olan işçi, deve ve diğerlerinin sayısı	
Çalışanlar	8.213
Develer	368
Eşekler	116
Tarak Makineleri	60
Demiryolu üzerindeki araçlar	22

Kanalın Akdeniz ağzının kapanmaması için de gerekli tedbirler alındı. Port Said'de kanal girişinin doğusunda 2 km. uzunluğunda bir dalgakıran inşa edildi. Nil nehrinin denize döktüğü birçok ince kumun denizi doldurması sebebiyle girişin batı kısmında da 5.5 km. uzunluğunda diğer bir sed yapıldı.[762] Süveyş berzahı 120 km. genişliğindeydi. Fakat Port Said'den Süveyş'e kadar kanalın uzunluğu 161 km'yi buldu (Bkz. EK 41).[763] Sonradan yapılan çalışmalarla Süveyş Kanalı'nın uzunluğu 175 km oldu.[764]

760 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT, 141/61.

761 The National Archives Foreign Office, 78/2118

762 Bediz Danyal, a.g.m., s. 329.

763 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 42.

764 J. Walker, "Süveyş", *İA.*, C. II, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1979, s. 255.

Uluslararası Bilim Komisyonu ilk hesaplamalarını yaptığında kanal derinlik olarak 8 metre ve genişlik olarak 44 metre olmak üzere düşünülmüştü. Zaman içinde bazı değişiklikler oldu[765] ve 1869'da kanal hafriyat işinin ilk etabı bittiğinde kanalın minimum derinliği 26 feetti. Altta minimum genişliği 72 feet, yüzeydeki genişlik ise 196 ile 327 feet arasındaydı.[766] Metre olarak bakıldığında derinlik 8 metreydi. Altta genişlik 22 metre ve deniz yüzeyinde ise 60-90 metre arasındaydı (Bkz. EK 42). Sonradan art arda derinleştirildi, genişletildi ve 300 metre ile 365 metre genişlik ile gemiler için maksimum verdiği alt derinlik 17.5 metreye ulaştı. Devam eden genişletme çalışmaları büyük tankerlerin geçmesine izin vermeye başladı. Yapılan çalışmalar sonunda 2010'da, eninin 400 metre ve gemilere maksimum verdiği alt derinliğin ise 22 metre olması beklenmekteydi (Bkz. EK 43-44-46-47).[767]

Kanalın toplam maliyeti kumpanyanın 1869 hesaplarına göre 453.645.000 Fr.'tı. Bunun 200.000.000 Fr.'ı kumpanyanın anaparasıydı ve kumpanyanın bu parası içersinde Mısır hükümetinin aldığı hatırı sayılır hisseler de vardı. Geri kalan 253.645.000 Fr. ise 4 farklı şekilde elde edildi. Birincisi kumpanyanın Mısır hükümeti ve III. Napoleon aracılığı ile yaptığı tazminat ödemesinin bedeli olan 84.000.000 Fr., ikincisi kumpanyanın 1854 ve 1856 fermanlarına göre Mısır'ın kumpanyaya verdiği arazinin tekrar Mısır hükümetine satış bedeli olan 10.000.000 Fr., üçüncüsü 1867'de kumpanyanın yaptığı 100.000.000 Fr.'lık borçlanma ve dördüncüsü de değişik adlarda ve şekillerde (balıkçılık hakkı gibi) kumpanyanın Mısır hükümetinden elde ettiği gelirlerdi.[768] Bu gelirler dışında bir de kumpanyanın başka şekillerde eline geçen paralar vardı.

765 Frederic de Connick, *Le Canal de Suez*, E. Dentu Libraire, Paris, 1869, s. 34.
766 John Marlowe, a.g.e., s. 240.
767 Stephan Gollasch, Bela S. Galil-Andrew N. Cohen, a.g.e., s. 247.
768 John Marlowe, a.g.e., s. 241.

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 1.8) bu gelirlerin neler olduğu ve ne kadar tuttuğunu göstermektedir.

Tablo 1.8 Kumpanyanın Ana Gelirler Hariç Eline Geçen Paralar[769]

Kumpanya'nın Eline Geçen Paralar	
Tatlısu Kanalı'nın Kahire'den Ras-el-Wadi'ye kadar olan inşaat bedeli	21.500.000
Süveyş'teki liman sahasının inşaatı bedeli	9.000.000
Süveyş'teki limanın inşaat bedeli	23.000.000
Fenerlerin inşaat bedeli	1.200.000
TOPLAM	54.700.000 Fr.

Kanal açıldığında Süveyş girişinde, Doğu yakasında beyaz şamandıralar, Batı yakasında da kırmızı şamandıralar vardı (1872). Girişte en az derinlik 24 feetti. Asıl giriş sahasında ise derinlik 26-28 feet arasındaydı. Hiçbir gemiye kılavuzsuz giriş verilmezdi. Ayrıca sahildeki kanal görevlileriyle irtibata geçmemiş hiçbir gemi de kanaldan giriş yapamazdı.[770] Kanalın açılmasıyla çalışmalar bitmedi. Aslında genişletme çalışmalarına dair girişimler daha kanal açılmadan 2.5 yıl önce yapıldı. Bu çalışmalar Sir William Dension tarafından yürütüldü. O zamana kadar ayrıntılı bir genişletme çalışması yapılmamıştı.[771]

Süveyş Kanalı'ndan geçmek isteyen gemiler 5 Ocak 1856 Ruhsatnamesi'ne göre geminin uyruğunu, kaptanını, sahibini, özelliklerini, geldiği ve gideceği güzergâhı ile içindeki yolcuları bildirmek mecburiyetindeydi (Bkz. EK 45).[772] Port Said, Süveyş'e göre daha elverişliydi; ancak geçerken özellikle her iki kısımda da kılavuz alınması ve sıkıntı yaşamamak için fenerlere özellikle dikkat edilmesi gerekiyordu. Ayrıca bölge bölge geçiş-

769 John Marlowe, a.g.e., s. 242.

770 G.H.R. The Res Sea Pilot, *Printed for The Hydrographic Office*, Admiralty, London, 1873, s. 36.

771 Sir Charles Hartley, a.g.e., s. 3.

772 Ferdinand de Lesseps, *Sailing Directions for the Suez Canal and its Entrances Port Said & Suez*, John Imray & Son, London, 1870.

lerin nerelerde nasıl yapılacağı kanalın genişlik ve derinlikleri ile diğer özel bilgiler de verilerek bir kılavuz dahi hazırlandı.[773]

Süveyş Kanalı'nda başlangıçta taşımacılık geceleri yasaktı. Fakat bu yasak sonradan kaldırıldı. Elektrik sistemi sayesinde kanalda gece de gemiler işlemeye başladı. Gemiler, Süveyş Kanalı'nı 1880 yılına doğru ancak 53 saatte geçebiliyorlardı. Daha sonra yapılan çalışmalarla bu 13 saatin de altına indi. Kanal boyunca 13 istasyon kuruldu ve bunlardan başlıcası İsmailiye'ydi.[774] Çok büyük güçlükleri yenme neticesinde ve 10 yıl zarfında kanal 17 Kasım 1869'da büyük bir ihtişamla açıldı. Ancak eksikliklerinin tamamlanması için 4 yıla daha ihtiyaç oldu.[775] Kanalın hafriyatı 25 Nisan 1859'da başladıktan sonra 10 yıl 6 ay 25 gün içinde tamamlandı.[776]

773 Commander G.S. Nares, *Sailing Directions for the Suez Canal and its Entrances Port Said & Suez*, John Imray & Son, London, 1870, s. 6-7.

774 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 43.

775 Bediz Danyal, a,g.m., s. 333.

776 İsmail Hami Danişmend, a.g.e., s. 231.

İKİNCİ BÖLÜM

KANALIN AÇILMASI VE POLİTİKALARDA DEĞİŞME

KANALIN AÇILMASI

Süveyş Kanalı'nın açılması oldukça uzun bir maceradan sonra 1869'da tamamlandı. Bu noktaya gelinceye kadar birçok sorun ortaya çıktı. Kanalın açılmasında ve açılmamasında Avrupa, Mısır ve Osmanlı Devleti'nin hesapları değişiklikler gösterdi. İşle en çok ilgilenen ve imtiyaz sahibi olan Ferdinand de Lesseps takipçisi olarak işin bitmesinde de başrolü oynadı. Sorunların çözümünde İsmail Paşa'nın valilik dönemi kritik bir dönemeç oldu. İlk olarak İsmail Paşa kanalla ilgili taahhütleri kabul etti ve 1866'da artık İngiltere de girişime karşı çıkmayı bıraktı. III. Napoleon'un baskısıyla kanalla ilgili işleri Bâbıâli de kabul etti. İsmail Paşa, angarya usulünü bırakarak işçilere para ödemeye başladı ve inşa sürecini hızlandırdı. 1869'da iş bitirildiğinde İsmail Paşa açılış için 1 milyon £ harcadı. İmparatoriçe Eugenie 6.000 özel davetli arasındaydı. Avusturya İmparatoru ve Prusya veliahdı da davetliler arasındaydı (Bkz. EK 48). Verdi bu açılış için *Aida*'yı besteledi ve ardından Kahire'deki Opera Binası'nda sergilendi.[777] Lesseps de açılışla ilgili oldukça titiz bir hazırlık yaptı.[778]

Süveyş Kanalı'nın yapımı, Mısır hükümetine çok pahalıya mal oldu. Her ne kadar kanal, kumpanya eliyle yapılmış olsa

777 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 281.

778 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000219.

da Said Paşa'nın altına girdiği yükümlülükler Mısır hükümetine çok yüksek bir fatura çıkardı. İsmail Paşa, kanal işini devam ettirdi ve açılışta o da oldukça fazla para harcadı. Bazı kaynaklar açılış için harcanan parayı 1 milyon £ olarak göstermekteyse de Goldschmidt bunun 2 milyon £ (300 milyon $) olduğunu söylüyordu.[779]

İki denizin birbirine kavuşması 15 Ağustos 1869'da tamamlandı. İsmail Paşa ile Lesseps, kanalın açılış merasiminin 17 Kasım 1869'da yapılmasına karar verdi. Açılış eşsiz bir merasimle gerçekleşti. İsmail Paşa Avrupa'yı dolaşarak hükümdarları, kanalın açılışına bizzat davet etti. Yapılacak şenlikler ve tören için kendi kesesinden 20 milyon Fr. verdi. Açılış törenine imparator ve imparatoriçeler, kral ve kraliçeler, prens ve prensesler ile bilim adamları, şairler, Avrupa'nın birçok meşhur ismi davet edildi ve onlar da kısmen geldiler.[780]

Süveyş Kanalı'nın açılış törenine yanında İmparator Fransuva Jozef bulunduğu halde Fransa İmparatoriçesi Eugenie katıldı. Prusya veliahdı, Hollanda veliahdıyla eşi, Hanovre prensiyle, İngiltere'nin İstanbul elçisi Henry Elliot, Avusturya Amirali Tegethof, Kont Andraşi en yüksek tabaka misafirler arasındaydı.[781]

Kanal açılışında (17 Kasım 1869) Ferdinand de Lesseps, Avrupa'nın önde gelen yöneticileri, bilim adamları ve tüccarlardan oluşan bir filo ile kanaldan geçti (Bkz. EK 49-50-51).[782] Kanal açılışı sırasında kanaldan ilk geçen gemiler: *Rapid, Vulcan, Forbin, Cambria, Dido, Tonareg ve Thabor,* daha sonra *Pluto ve Hawk*'tı. Bunlardan ilki Avusturya-Lloyd firmasına aitti, ikincisi ise İngiltere-Hindistan arasında telgraf servisi yapan bir İngiliz buharlısıydı. Bu gemilerden dördü de İtalyan gemisiydi. Ayrıca bir de Mısır hükümetine bağlı Fransızca ismi *Chabin* olan

779 Arthur Jr Goldschmidt- Lawrence Davidson, *A Coincise History of the Middle East*, The American University in Cairo Press, Cairo, 2009, s. 180.

780 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 39.

781 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 40.

782 H.D. Jenkins, a.g.e., s. 2.

ve *Fayoum* diye bilinen bir gemi vardı.[783] Daha sonra başka gemiler de kanaldan geçti. Bu şansı elde eden gemiler ise *Brazilian, Queen of the South, Mauritius, Bolivian, Earl King, Kaffaria, Robert Lowe, Cordowa, Danube, Europe, India* idi.[784] Açılış sırasında 16 Kasım'da Akdeniz'deki Port Said'den hareket eden 80 gemilik kortej, kanalın tam ortasında yer alan İsmailiye'deki tören ve kutlamalara katıldıktan sonra ayın 20'sinde Süveyş Limanı'na vardı (Bkz. EK 52).[785]

Kanalın açılış konuşması şöyleydi: *"Allahım! Bizi yalnız bırakmayan Avrupa halkından yardımlarını esirgeme. Fakir ulusumuzu zenginleştirmeyi vadeden bu teşebbüse ihsanını lütfet. Efendimiz ve babamız olan İsmail'e keremini bahşet. İsmail ki bu muhteşem işçileri en iyi şekilde yönetti. İnayetini tüm halkımızdan esirgeme. Allahım kendimizi sana adıyoruz"*. Bu sözler açılışta El Ezher'in Şeyhi olan İbrahim Al Sakka tarafından söylendi. Açılış gösterileri bu sözlerin ardından 16 Kasım 1869'da başladı. 100 yıldır tasarlanan kanal artık açılmıştı. Kanalın açılması ile kanaldan beklenti de yüksekti. Kanalla birlikte Mısır'ı tekrar inşa etme, bağımsız olma ve Mısır'ı popüler bir yer yapma beklentilerin en başında gelenlerdi.[786]

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra belli dönemlerde kullanım dışı kaldı. İngiliz işgali gerçekleşirken kanal bir süre kapandı. Bu durum birkaç saatlik bir kapanmaydı. Yine 1915'te Türklerin Süveyş Kanalı'na doğru gerçekleştirdikleri hücumlar sırasında kanal birkaç günlüğüne kapandı. 1940-41 arasında da Alman bombardımanı nedeniyle 76 gün kanal trafiğe kapandı. 1956'da millileştirilmesinden 3 ay sonra ilk kez Mısır tarafından kanal kapatıldı. Buna karşılık İngiliz, Fransız ve İsrail saldırıları ile

783 Gary Hogg, *Suez Canal A link Between Two Seas*, Hutchinson Junior Books Ltd., London, 1969, s. 141.

784 H.D. Jenkins, a.g.e., s. 2.

785 Gültekin Yıldız, a.g.e., s. 48-51.

786 Carol Zeman Rothkopf, a.g.e., 1.

5 ay boyunca yine kapalı kaldı. Daha sonra sınırlı geçişlere izin verilse de bu sıkıntı 1957'ye kadar devam etti.[787]

Osmanlı Devleti ve Mısır İlişkileri

Süveyş Kanalı'nın açılması ile Osmanlı-Mısır ilişkileri daha hassas bir görünüm kazandı. Kanal açılmadan önce de Mısır'daki paşalar Osmanlı Devleti'nden daha bağımsız hareket etmek istiyorlardı. Bunun için fırsat buldukça hamle yapmışlardı. Ancak kanal açıldıktan sonra beklentiler arttı. Aslında Said Paşa, Süveyş Kanalı'nı hem kendi adına büyük bir eser bırakmak hem de Mısır'ı daha bağımsız hale getirmek için bir araç olarak görüyordu. O yüzden birçok karşı çıkışa rağmen bu konuyu desteklemişti. Kendisinden sonra gelen İsmail Paşa da benzer bir şekilde hareket etti. Ancak Osmanlı Devleti ile çatışma şeklinde değil; bunu bir uzlaşı ve ikna siyaseti ile yapmak istedi. Aslında kanal her bir muhatabının gözünde farklı bir şekilde durmaktaydı. Osmanlı ve Mısır arasındaki ilişkilerde kanalla birlikte bir boşluk oluşmaya başladı. Bu boşluk ise yabancı hükümetler tarafından dolduruldu.

Osmanlı ve Mısır arasında sıkıntı yaşanmasına neden olan başka bir olay ise kanalın açılışıydı. Süveyş Kanalı'nın açılışına Avrupalıların davetinin padişah aracılığı ile olmaması, davetlerin Hidiv tarafından yapılması İstanbul'da rahatsızlık yarattı. Bunun üzerine İsmail Paşa'ya ileri gittiği iyice hissettirilmek istenildi. Çünkü Osmanlı Devleti Mısır üzerindeki hukuku ve hakları konusunda son derece hassastı. Bunun korunması Mısır'ın devletten ayrılmasının önüne geçilmesinde son derece gerekliydi. Bu yüzden bu hadise karşısında Osmanlı Devleti tutumunu sertleştirdi.

Hidiv'in kendine bir Dışişleri Bakanı (Nubar Paşa) ataması, daha sonra bir bağımsız devlet başkanı gibi Avrupa başkentlerini

787 Jaques Georges-Picot, *The Real Suez Crisis*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, 1975, s. 197.

dolaşarak, devlet başkanlarını Süveyş Kanalı'nın açılışına davet etmesi ve bir devlet başkanı muamelesi görmesi İstanbul'un sabrını taşıran son damla oldu. Bâbıâli, 29 Ağustos 1869'da Hidiv'e bir ihtar göndererek, yetkisini aşan davranışları konusunda uyardı ve ordusunu 30.000'e indirmesini istedi. İsmail Paşa, işin bu aşamasında alttan alarak, direktiflere boyun eğeceğini bildirdi.[788] Bu yükümlülükler içinde Mısır'ın 200.000 tüfeği devlete vermesi ve bütçe ile dış borç alımında devletin onayının gerekli olduğu yer alıyordu.[789] Aslında İsmail Paşa ilk başta bu yükümlülüklere uymada biraz tereddüt gösterdi. Ancak daha sonra kararlara aynen uydu.

Mısır'ın askeri durumu da kanalla beraber gündeme geldi. General Stone'un yaptığı incelemelerden sonra Mısır'ın askeri durumu ele alındı. Abdülaziz özellikle yeni top platformlarıyla ilgiliydi. Port Said ve Süveyş'ten bu dönemde sökülen topları İstanbul'a getirtti. Hidivin yeni sahil topları almasını yasakladı. Fakat Ebukır'daki sualtı savunma sistemini kurma işlerine onay verdi.[790]

Abdülaziz, Mısır'a çok önem veriyordu. İsmail Paşa da benzer şekilde Osmanlı Devleti'yle yakın münasebet kurmaya dikkat ediyordu. İsmail Paşa bunun için birçok defa İstanbul'a geldi. Bunlar: 20 Nisan 1866'da, 10 Haziran 1867'de, 4 Temmuz 1870'te, 23 Temmuz 1872'de ve 15 Mayıs 1873'te oldu.[791] İsmail Paşa Osmanlı Devleti'nden iki önemli fermanı 1867 ve 1873'te aldı. Birincisi ile Hidiv unvanını kullanabilecekti. İkincisinde ise bir anlamda bağımsız devlet gibi Osmanlı Devleti'nin izni olmadan borçlanabilme hakkıydı.[792]

Süveyş Kanalı açıldığı zaman Mısır hükümetinin elinde kanal hisselerinin % 44'ü vardı. Bu stratejik önem göz önünde

788 Toktamış Ateş, a.g.e., s. 388-389.
789 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 42.
790 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 141-142.
791 Hüseyin Kefafi, a.g.e., s. 45.
792 Peter Mansfield, a.g.e., s. 88.

tutulduğunda İngiltere için Mısır'ı son derece değerli yapıyordu ve İngiltere'nin ilgisini çekiyordu.[793] Süveyş Kanalı'nın ilk dönemlerinde kumpanya hisseleri 16 milyon £ kadardı. Bunun 4 milyon £'u Mısır'ın payını oluşturuyordu.[794] Bu hisseler Mısır'ın borç batağına düşmeslnden sonra daha değerli hale geldi. Ancak bunların İngiltere tarafından alınmasına Osmanlı Devleti hiç müdahil olmadı. O ara kendi iç sıkıntıları ile uğraştığından ve İngiltere'nin desteğine ihtiyaç duyduğundan bu konu ikili ilişkilerde gündeme gelmedi.

Osmanlı Devleti ile Mısır arasında problemler yanında iyi ilişkiler de vardı. Örneğin, Kırım Savaşı sırasında Mısır askerleri Osmanlı Devleti ordusu içinde yer aldılar. Bu düzenli birlikler enerjileri, disiplinleri ve teknik donanımları ile Ömer Paşa tarafından da takdir edildi. Bu birlikler birçok kez başarı gösterdi. Kalafat Savaşı kazanıldı ve Mısır'dan gelen fellahların savunduğu Silistre'de Arap Tabyası oldukça başarı gösterdi ve şehri savundu. Bu başarıları savaş boyunca takdir topladı. Fellahlar zaten eski dönemlerden itibaren yaşayış olarak değişik zorluklara alışkın insanlardı. Başarıları ardında bunun da hatırı sayılır bir etkisi oldu.[795]

Benzer bir durum 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda yaşandı. Osmanlı-Rus savaşı çıkınca Osmanlı Devleti Mısır'la bağlantıya geçti. Rusya, Osmanlı Devleti'ne 24 Nisan 1877'de Osmanlı Hrisitiyanlarını şiddetli baskılardan kurtarmak bahanesi ile savaş ilan etmişti. Rusya, Osmanlı Devleti ve arazisi üzerine iyice çökmek istiyordu. II. Abdülhamid bu durumda Mısır'daki Hidiv İsmail Paşa'nın asker göndermesini istedi. Biraz devam eden görüşmelerden sonra Mısır askerleri yaklaşık 8.000 kişi kadar olarak bu savaşa dahil edildi. Osmanlı Devleti bu askerlerin giderlerini karşılamayı kabul etti. Gelen askerler

793 Jean Wucher King, *Historical Dictonary of Egypt*, The Scarecrow Press, London, 1984, s. 593.

794 Edward Dicey, a.g.e., s. 33.

795 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 26.

Habeşistan'da devam eden ve başarılı olunamayan mücadeleden çıkan askerlerdi. Bunlar Massava'da tekrar teçhiz edildikten sonra gemilerle gönderildiler. Gelen Mısırlı askerler Şipka Geçitleri'nde görev yaptı.[796] Şipka Geçidi bu savaşın en önemli stratejik noktalarının başında geliyordu.

Kanal Şirketi ve Mısır Hidivliği

Süveyş Kanalı'nın yapılması Süveyş Kanalı Şirketi aracılığı ile oldu. Kanal şirketi ile Mısır'ın ilişkileri başta bulunan valinin durumuna göre değişiklik gösterdi. Said Paşa zamanında ilişkiler oldukça iyiydi. Zaten kumpanyanın kurulmasında ve çalışmasında Said Paşa'nın kuvvetli bir teşviği söz konusuydu. Ancak İsmail Paşa zamanında işler önceki döneme göre biraz daha ihtiyatlı bir hal aldı. Bunda Osmanlı Devleti'nin tutumu da etkili oldu.

Mısır ile kanal şirketi ilişkilerinde değişikliğe neden olan bir başka etken de Avrupa devletlerinin politikalarıydı. Mısır'da bulunan valiler bu durumu her zaman gözetmek durumundaydı. Özellikle İngiltere ve Fransa bu işte önde geldikleri ve çıkarları söz konusu olduğu için bu durum valiliğin kumpanya ile olan ilişkilerde gözettiği bir noktaydı.

Mısır ile kumpanya arasında sorunlar baş göstermeye başlayınca ve yeni vali İsmail Paşa, Said Paşa kadar kumpanyaya yakın davranmayınca Fransızlar devreye girmek istedi. Mısır da bu durumdan memnun oldu. Mısır kumpanya elinde bulunan Tatlısu Kanalı ile ilgili arazinin tazmini konusunu Fransa İmparatoru ile yazıştı ve İmparator bu iş için bir komisyon kurulması gerektiğini, hemen karar veremeyeceğini bildirdi. Komisyonun başında Dışişleri Bakanı Mösyö Tavnil vardı. Durum İstanbul'a bildirildi ve İstanbul da siyasetçe sıkıntı olmayacağını açıkladı (24 Mart 1864).[797]

796 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 157-158.

797 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/53.

Osmanlı Devleti, Mısır ve Kumpanya arasında sorun olan meseleler Fransa'nın araya girmesiyle halledildi. Bu hususta bir ilam hazırlandı. Fransa İmparatoru III. Napoleon'un kararlaştırmış olduğu Mısır ile Kumpanya ve kanalla ilgili bilgileri içeren ilamda konunun sıkıntılı noktaları çözüldü. Bu ilam Mısır'dan Nubar Paşa ve Kanal Reisi Ferdinand de Lesseps arasında 21 Nisan 1864 tarihinde imzalandı. Bu ilam arazi meselesi, Tatlısu Kanalı etrafındaki arazi, angarya usulü ve bunun ne şekilde kaldırılacağı konusundaydı.[798]

Angarya usulünde önceden verilen imtiyaza göre (1856) kanalda çalışacak amelenin 4/5'nün Mısırlılardan karşılanmasını bizzat Mısır tarafı istemişti ve kumpanya bunu kabul etmişti. Ayrıca Mısır bu ameleye ücret ödemeyi ve hastane ile barakalar kurmayı da kabul etmişti. Bunun yanında hastaların tedavisi için kendi kesesinden harcama yapacaktı. Gidiş gelişlerinde de ücretleri karşılama Mısır tarafından yüklenilecekti.[799]

Sözleşmede, üstüne düşenleri yapmayanın, karşı tarafın zararını karşılamasının esas olduğu yer alıyordu. Mısır tarafı kumpanya ile imtiyaznamelerde Osmanlı tarafından ruhsat alınmasını sağlayacağını ancak; bunun hiçbir vakit alınmadığını dile getirdi. Bu yolla da yapılan masrafları karşılamasının hukuken uygun düşmeyeceğini ifade etse de başlangıçta iki taraf da birbirine taahhütte bulunduğundan ve Mısır tarafı kumpanyaya iş için ısrar ettirdiğinden, bu zararı karşılaması uygun görüldü. Çünkü kumpanyanın bu işi devam ettirmesini Mısır istemişti. Yine de bütün yükün bir tarafta olmayacağı her iki tarafın da kusurlarının olduğu kabul edildi.[800]

Kumpanyada çalıştırılan amelenin çalışma koşullarına göre alacakları ücretler ayrı ayrı hesaplandı. Yalnız kumpanyanın iddia ettiği ve gösterdiği her masraf değil; 1856 İmtiyaznamesinde kumpanyanın belirttiği esaslar doğrultusunda bir tazminat

798 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.
799 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.
800 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.

ödenmesi uygun bulundu. Ancak kumpanya, aradaki zamanda faizleri de talep etti. Aslında bunda haklı olmakla birlikte paşa ile Kumpanya arasındaki ilişkiler göz önüne alındığında ve Osmanlı Devleti'nin talebi dikkate alındığında belli bir kısmında indirim yapıldı ve tazminat 38 milyon Fr. olarak belirlendi.[801]

Tatlısu Kanalı ile ilgili hükümler 1854 ve 1856 fermanlarında yer alırken 1863 Mukavelenamesinde bir kısım değişiklikler olmakla birlikte durum devam etti. Osmanlı tarafı ise, Tatlısu Kanalı etrafındaki arazinin kumpanyaya verilmesini ve Tatlısu Kanalı'nın kumpanyanın tasarrufunda olmasını uygun bulmadı. Süveyş Kanalı bitirilene kadar idaresi kumpanya tarafından yapılacaktı. Tatlısu Kanalı'nın bundan sonra yapılacak işleri ve tamirat masrafları bundan böyle Mısır tarafına ait olacaktı. Kumpanya da bundan sonra vergiden muaf tutulacaktı. Ancak kumpanyanın daha önceden yapmış olduğu masrafların girdileri çıktıları hesaplandığında 6 milyon Fr. tazminat ödenmesi kararlaştırıldı.[802]

Bir başka konu da kumpanyanın Mısır idaresine terk edeceği arazi ve Mısır'ın ödeyeceği tazminattı. Kumpanya tazminat almak düşüncesi ile arazi bırakmak niyetindeydi. Ancak bu arazi bırakma ne çok aşırı olup işlerin yapılmasına engel olmalı ne de kumpanyanın elinde büyük miktarda arazinin bulunmasına uygun düşmeliydi. Bunun için yerlerin belirlenmesi gerekiyordu.[803]

Mısır idaresine iade edilecek olan arazi miktarı 63.000 hektardı. Bu miktardan Süveyş Kanalı için, geçişlerde lazım olacak 3.000 hektar indirildi. Bu indirim 30 Kasım 1854 Fermanının 8. maddesi ve 5 Ocak 1856 Fermanının 11. maddesi hükmüne göre hazırlanan haritalardan ve Mısır valisi ve Kumpanya tarafından oluşturulan vekiller tarafından tayin kılınan miktara uygundu. Bu durum 1858'de iki tarafın uygun görmesiyle

801 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.
802 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.
803 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.

kaldırılmıştı. Ancak bunun aradaki hükmü kaldırmadığı ifade edildi. Mısır tarafına bırakılacak arazinin kıymet ve pahası daha sonradan belirlenmek üzere bırakıldı. Ancak sonrasında bunun Mısır'a sorun yaratacağı kesin olduğundan bu işte bir fiyat belirlenmesi yoluna gidildi.

Toplam bırakılacak arazi 60.000 hektardı. 1 hektar arazinin pahası 500.000 Fr. olarak tespit edildi. Toplamda Mısır tarafının bu işte 30.000.000 Fr. ve genel toplam olarak da 84. milyon Fr. ödemesi kararlaştırıldı. Tüm bunlarla birlikte Tatlısu Kanalı'nın kullanılması ve Kumpanya ile Mısır arasında olacak düzenlemelere ait hususlar 10 madde halinde belirlendi. Bunlar doğrultusunda hareket edilmesini her iki taraf yüklenecekti.[804] Mısır ile kumpanya arasındaki sorunlar çözülünce bunu 1866'da Osmanlı Devleti uygun buldu. Osmanlı Devleti'nin izni vermesindeki asıl faktör, endişelerinin giderilmiş olmasıydı.

Kanalın açılmasından sonra Mısır hükümeti ile kumpanya arasında çıkan sorunlardan biri de geçiş ücreti meselesiydi. Lesseps kumpanyanın zarar ettiği gerekçesi ile geçiş ücretini arttırmak istiyordu. Bu istek her iki tarafı karşı karşıya getirdi ve sorun yine Osmanlı Devleti'ne intikal etti. Mısır konunun muhatabı olarak Osmanlı Devleti'ni gösterdi. Çünkü sorun Mısır'ın halledebileceğinin ötesindeydi ve Mısır hükümetinin kumpanya üzerinde doğrudan bir nüfuzu yoktu.[805] Bu konu 1871'de giderek büyüdü. Osmanlı ve Avrupalı taraflar konuya müdahil oldu. Durum ciddi bir sıkıntı olsa da zaman içinde çözüme kavuştu ama bu oldukça zor ve uzun bir süreç oldu.

Genel anlamıyla bakıldığında Mısır hükümeti kumpanya ile bağımsız olma yoluna gitti. Ancak zaman içinde verilen aşırı tavizler ve giderek maliyenin bozulması Mısır'ı kumpanya karşısında güçsüz bıraktı. Aynı dönemde artan Avrupalı güçlerin ilgisi ise işleri daha da zorlaştırdı. Bir süre sonra kumpanya, Mısır'dan ayrı bir unsur gibi ortaya çıktı. Bir yandan Osmanlı

804 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/54.

805 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İradeler, DUİT, 141/66.

Devleti de bu süreç içinde Mısır üzerindeki hukukunu korumakla meşguldü. Aradaki ilişkilerde her iki taraf da birbirine bir türlü güvenemedi. Böyle olunca da aradaki çatışma sadece kanal kumpanyasının işine yaradı.

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.1) Süveyş Kanal Kumpanyasının açılıştan itibaren kanaldan geçişlerden elde ettiği geliri göstermektedir. Bu gelir gemi ve yolcu geçişi, klavuzluk hizmeti gibi belli kalemlerle elindeki mülk ve diğer yatırımlarından gelenleri kapsamaktadır.

Tabloya bakıldığında kanalın ilk yıllarda çok büyük gelirler elde edemediği görülür. Kanaldan geçen gemilerin artması ile kumpanyanın gelirlerinde de artış görülmüştür. Yatırımlar, mülkler ve diğer gelirlerinde çok büyük oynamalar olmazken 1870'de 435 olan geçen gemi sayısı 1890'a gelindiğinde 6543 olmuştur.

Tablo 2.1 Süveyş Kanalı Gelirleri[806]

Yıl	Transit ve Düzenli Seferler				Yatırımlar	Mülkler	Diğer Gelirler	Toplam
	Gemi	Yolcu	Klavuz	Toplam				
		Milyon Frank						
1870	435	0.26	1.11	5.72	0.22	0.29	3.04	9.27
1871	760	0.46	1.19	9.25	0.08	1.07	2.88	13.28
1872	14.34	0.68	1.57	16.59	0.46	1.06	0.21	18.32
1873	20.83	0.73	1.64	23.20	0.45	0.98	0.20	24.83
1874	22.65	0.74	1.72	25.11	0.48	0.50	0.64	26.73
1875	26.43	0.84	1.85	29.12	0.63	0.85	0.25	30.85
1876	17.63	0.72	1.80	30.15	0.29	0.54	0.19	31.17
1877	30.18	0.73	2.04	32.95	0.25	0.54	0.24	33.98
1878	28.34	0.99	1.96	31.29	0.44	0.52	0.25	32.50
1879	27.13	0.85	1.90	29.88	0.35	0.44	028	30.95
1880	36.49	1.01	2.49	39.99	0.56	0.55	0.72	41.82
1881	47.19	0.91	3.64	51.74	1.91	0.55	0.48	54.68
1882	55.43	1.31	4.34	61.08	1.31	0.54	0.48	63.41
1883	60.55	1.19	4.40	66.14	0.91	1.09	0.38	68.52
1884	58.63	1.25	2.49	62.64	0.94	1.43	0.40	65.41
1885	60.06	2.06	0.36	62.48	0.98	1.18	0.41	65.05
1886	54.77	1.71	0.32	56.80	1.00	0.69	0.53	59.02
1887	55.99	1.83	0.30	58.12	0.92	0.84	0.63	60.51
1888	63.04	1.84	0.36	65.24	1.15	0.83	0.48	67.70
1889	65.41	1.81	0.37	66.59	1.40	1.29	0.48	69.76
1890	65.43	1.61	0.39	67.43	1.67	0.89	0.47	70.46

806 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 130.

Tablo 2.2 Süveyş Kanalı'nın Ödemeleri[807]

Süveyş Kanalı'nın Ödemeleri (Milyon Frank)								
Yıl	Yönetim	Transit Geçiş	Bakım	Mülk, Su vb.	Yatırılan ve Çekilenler		Rezervler	Toplam
					Bono	Hisse ve Kuponlar		
1870	1.07	1.22	2.76	3.27	10.54	..	..	18.86
1871	0.96	1.72	1.80	0.88	10.56	..	..	15.92
1872	0.90	1.61	1.57	0.75	11.42	..	..	16.25
1873	0.92	1.53	2.31	0.86	11.73	5.00	..	22.35
1874	0.94	1.51	3.04	0.80	12.38	10.00	..	28.67
1875	0.97	1.58	2.83	0.98	11.58	12.52	0.06	30.25
1876	1.06	1.56	2.30	0.71	11.64	11.79	0.11	29.17
1877	1.14	1.62	2.28	0.76	11.66	11.78	0.24	29.48
1878	1.17	1.60	1.87	0.64	11.62	11.78	0.19	28.87
1879	1.07	1.54	1.78	0.48	11.41	11.78	0.14	28.20
1880	1.14	1.56	2.08	0.69	11.59	11.78	0.65	29.49
1881	1.14	1.67	1.97	0.54	11.60	11.78	1.30	30.00
1882	1.28	2.43	2.14	0.79	11.63	11.80	1.67	31.74
1883	1.49	2.34	2.24	1.17	11.73	11.80	1.89	32.66
1884	1.44	2.28	1.90	1.00	11.92	11.80	..	30.34
1885	1.41	2.43	2.06	1.23	12.09	11.80	..	31.02
1886	1.45	2.27	2.10	0.80	12.24	11.80	..	30.66
1887	1.42	2.41	1.54	1.15	12.20	11.80	..	30.52
1888	1.54	2.61	1.99	1.29	12.20	11.80	...	31.43
1889	1.73	2.82	2.34	1.62	12.24	11.80	..	32.55
1890	1.58	2.89	2.42	1.45	12.19	11.80	..	32.33

Yukarıdaki tablo da (Bkz. Tablo 2.2) Süveyş Kanal Kumpanyasının ödemelerini göstermektedir. Ödemelere bakıldığında yönetim, bakım, ihtiyaç giderleri, bono ve hisseler gibi belli kalemler görülmektedir. Genel olarak ödemelerde zaman içerisinde çok büyük farklar ortaya çıkmamıştır. 1873'ten itibaren ödenmeye başlanan hisse ve kupon ödemeleri rakamlarda ciddi bir fark yaratmıştır. Bu kalem dışında kanal kumpanyası başlangıçtan itibaren büyük ödeme farklarıyla karşı karşıya kalmamıştır. Ancak burada gelirler göz önünde tutulduğunda kumpanyanın ilk başlarda mali bir zorlukla karşı karşıya kaldığı ortaya çıkar. Kanaldan yapılan geçişler ilk dönemlerde az

807 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 132.

olmasına karşın ödemeler aynı kalmıştır. Geçişlerin artması ile kumpanya mali açıdan rahatlamıştır.

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.3) Süveyş Kanal Kumpanyası gelirlerinin dağılımını göstermektedir. Verilen imtiyaz fermanına göre gelirler belli kalemlere ayrılmış ve oranları belirlenmiştir. En büyük oran hissedarlara ayırılmıştır. Daha sonra Mısır hükümeti ve kurucular gelmektedir. Yöneticilere ve personele de % 2'lik paylar ayrılmıştır. Kumpanya gelir ve giderlerinden belli olacağı üzere ilk yıllar kazanç elde edememiştir. Bu yüzden hissedarlar ve diğer hak sahipleri herhangi bir kazanç elde edememişlerdir. Hem geçişlerin az olması, hem kanalla ilgili devam eden çalışmalar hem de Avrupa'da Almanya ve Fransa arasındaki savaşın öncesinde ve sonrasında ortaya çıkan askeri olayların Akdeniz'den geçişleri etkilemesi bu durumu ortaya çıkaran başlıca faktörlerdir.

1880 yılından itibaren kanal kumpanyasının gelirlerinde önemli bir farklılık ortaya çıkmıştır. Bunun en önemli nedeni İngiltere'nin Hindistan'a gidişte Mısır'ı ön plana çıkartması ve Mısır'ın yaşadığı mali zorluklardan dolayı İngiltere ve Fransa başta olmak üzere Avrupa devletlerinin daha çok söz sahibi olmasının kumpanyaya yansımasıdır. Avrupalıların artan gücü mali açıdan Mısırlılara yansımasa da Mısır'ın ticari büyüklüğünü arttırmış ve kanaldan geçen gemi sayısını da doğrudan etkilemiştir. Hissedarlar ise 1882'den itibaren önemli kazançlar elde etmişlerdir. % 71 gibi önemli bir orana sahip olmalarından dolayı gelirlerin artması en çok onları etkilemiştir. Hissedarlar daha önce belirtildiği üzere farklı ülkelerden oluşmakta ve ellerinde farklı oranlarda hisse bulundurmaktaydılar. İlk dönemlerde gelir elde edememeleri bu grubun kumpanya ve Mısır aleyhine ciddi eleştiriler yapmalarına neden olmuştu. Ancak zamanla işlerin yoluna girmesi en çok bu grubu memnun etti. Kanal 1869'da açılmasına rağmen 1882'den itibaren kazançlı olması, geçen dönem içinde birçok hisse sahibinin hisselerini satmasına da neden olmuştur.

Tablo 2.3 Süveyş Kanalı Gelirlerinin Dağılımı[808]

Süveyş Kanalı Gelirlerinin Dağılımı (Milyon Frank)						
Yıl	Toplam	Hissedarlar %71	Mısır Hükümeti %15	Kurucu Hissedarlar %10	Yöneticiler %2	Personel %2
1870	-9.29	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1871	-2.64	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1872	2.07	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1873	4.55	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1874	2.61	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1875	2.15	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok	Gelir Yok
1876	1.06	0.75	0.16	0.11	0.02	0.02
1877	2.00	1.42	0.30	0.20	0.04	0.04
1878	4.50	3.20	0.67	0.45	0.09	0.09
1879	3.63	2.58	0.55	0.36	0.07	0.07
1880	2.75	1.95	0.41	0.27	0.06	0.06
1881	12.33	8.75	1.85	1.23	0.25	0.25
1882	24.68	17.52	3.70	2.47	0.50	0.50
1883	31.67	22.49	4.75	3.17	0.63	0.63
1884	35.86	25.46	5.38	3.58	0.72	0.72
1885	35.07	24.90	5.26	3.51	0.70	0.70
1886	34.03	24.16	5.10	3.41	0.68	0.68
1887	28.36	20.13	4.25	2.84	0.57	0.57
1888	29.99	21.29	4.50	3.00	0.60	0.60
1889	36.27	25.75	5.44	3.63	0.72	0.72
1890	37.21	26.42	5.58	3.72	0.74	0.74

Tablo 2.4 Süveyş Kanalı'ndan Geçiş Yapan Ülkeler

Süveyş Kanalı'ndan Geçiş Yapan Ülkelerin Dağılımı (Bin Ton)										
Yıl	Toplam	İngiltere	Fransa	Hollanda	Almanya	İtalya	Avusturya	İspanya	Norveç	Rusya
1870	436	289	85	..	..	6	19	1	..	1
1871	761	546	89	7	2	27	39	3	1	5
1872	1.436	1.060	163	26	12	48	53	8	4	13
1873	2.085	1.500	222	73	36	59	91	31	9	14
1874	2.424	1.797	223	106	40	63	84	50	13	12
1875	2.941	2.181	226	131	46	80	92	44	21	25
1876	3.072	2.344	237	147	41	82	76	55	21	24
1877	3.419	2.698	234	156	57	86	73	51	21	..
1878	3.291	2.630	251	151	31	65	64	56	8	..
1879	3.237	2.506	262	159	22	94	71	65	9	9
1880	4.376	3.461	275	173	54	105	116	86	11	47
1881	5.823	4.832	290	188	61	116	127	102	14	49
1882	5.075	4.126	286	188	127	108	88	57	26	23
1883	5.776	4.406	557	229	157	132	99	107	24	28
1884	5.872	4.467	568	264	169	114	103	96	24	30
1885	6.336	4.864	574	252	199	159	120	59	38	47
1886	5.768	4.437	476	230	210	125	137	62	35	36
1887	5.903	4.517	384	221	220	252	141	65	36	34
1888	6.641	5.223	387	218	238	267	123	63	49	28
1889	6.783	5.353	362	262	289	187	117	72	66	34
1890	6.890	5.331	366	249	491	144	118	70	57	35

808 Lt. Col. Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., s. 133.

Yukarıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.4) Süveyş Kanalı'ndan geçiş yapan ülkeleri göstermektedir. Osmanlı Devleti'ne ait geçiş sayısı oldukça düşük olduğu için tabloda yer bulamamıştır. Ancak 1871 senesi içinde 33 gemisi kanaldan geçmiştir.[809] Tabloya bakıldığında ilk dikkati çeken İngiltere'nin gemi sayısıdır. İngiltere belirgin bir üstünlüğe sahiptir. 1870'de en yakın takipçisi olan Fransa'ya ait 85 gemi geçerken İngiltere'nin 286 gemisi geçmiştir. 1890 yılında ise Toplam 6.890 geçişin 5.331'i İngiltere'ye aitken sadece 366'sı Fransa'ya aittir. Fransa'yı ise Hollanda takip etmiştir. 1890 yılına kadarki rakamlarda en çok dikkat çeken bir diğer ülke ise İtalya ve Avusturya'nın durumudur. Her iki devlet kanalın inşasından çok büyük beklenti içindeyken yapılan geçişlere bakıldığında bu beklenti hayal kırıklığına dönmüştür. Benzer bir ticari büyüme ve gelişme beklentisi içinde olan Yunanistan ve İspanya ise Akdeniz'deki gelişen canlanmadan istedikleri oranda yararlanamamışlardır. Kanaldan geçiş yapan ilk 5 devlete bakıldığında Akdenizli olmayanların, üstünlüğü elinde tuttukları dikkati çeker. Gemi sayıları göz önünde tutulduğunda ise İngiltere'nin bu üstünlüğü tek başına çektiği anlaşılmaktadır. Hâlbuki Akdeniz devletleri kanalın açılmasını büyük bir heyecanla istemişler ve bunun için de birçok hazırlık yapmışlarken olayların gelişimi bambaşka bir istikamette olmuştur.

Dünya Siyaseti ve Süveyş Kanalı

Süveyş Kanalı, Türk Boğazları ve Cebelitarık Boğazı Akdeniz'in üç deniz kapısıdır. Son iki deniz irtibat yolları tabiatın yarattığı yollar olduğu halde, Süveyş Kanalı'nı bunlardan ayıran en önemli vasıf, insanlar tarafından vücuda getirilen bir eser oluşudur. Bu açıdan Süveyş Kanalı oldukça önemlidir. Ancak kanal

809 Mustafa Öztürk, Sevda Özkaya Özer, *Mısır Salnamesi 1871*, Fırat Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları No: 10 Tarih Şubesi Yayınları No: 9, Elazığ, 2005, s. 27.

açılmadan önce de Mısır ve çevresinin son derece dikkat çeken yerlerden biri olduğu da açıktır.

Hint ticareti 1500'lerden 1800'lere kadar pek bir değişim yaşamadı. Wallerstein'a göre bu değişim Cape civarında Avrupalıların yerleşmeye başlamalarıyla canlılık kazandı. Bu yerleşimler iki etkeni tetikledi: köle ticaretinin gelişmesi ve lüks tüketimin Afrika gibi alanlara girmeye başlaması. Bu iki etken Afrika ticaretini ve haliyle Hint ticaretini de etkiledi. Afrika uzun bir süre dünya ticaretinin gelişim çemberinin dışında kalsa da köle ticareti burada önemli bir kalem olmaya devam etti.[810]

Hint'e giden yolların en kısaları hep Ortadoğu'dan geçiyordu. Bu nedenle Ortadoğu, Avrupa'nın ve dünyanın büyük güçlerinin dikkat ettiği yerlerden biri oldu. Doğu ile Batı arasında birçok ticaret bağı bulunuyordu. Mısır dışındaki bu güzergâhlardan biri, Suriye, Fırat Nehri oradan Basra Körfezi'ne ya da Bağdat'tan geçerek İran üzerinden Hint'e gidiyordu. Bir başka yol Karadeniz, Trabzon ve Tebriz üzerinden gideniydi. XIX. yüzyılda endüstrinin gelişmesi ile demiryolları, buharlı gemiler ve telgraf hatları bu bağlantının diğer sağlayıcıları oldu.[811]

XIX. yüzyılın ilk yarısı genel anlamda dünyadaki hızlı değişikliklere rağmen eski biçimde yaşamın devam ettiği bir dönemdi. Ancak ikinci yarısı bambaşkaydı ve artık hızlı bir değişime girilmişti.[812] İletişim ve ticaretin hızlı gelişmesi İngiltere ve Fransa'yı kontrolü altındaki bölgelerle daha hızlı iletişime mecbur etti.[813]

Süveyş Kanalı açılmadan önce (1850) Hindistan'da yaklaşık 150.000.000 insan yaşıyordu. Kanal bölgesi ile hedeflenen saha içinde yaşayan insanların miktarı ise yaklaşık 420.000.000'di. Bu kadar geniş bir saha ile kolay iletişim arzu edilen bir şeydi.[814]

810 J.F. Ade Ajayi, *General History of Africa*, VI., Heinemann, California, 1989, s. 24.
811 Sarah Searight, a.g.e., s. 117.
812 Albert Hourani, a.g.e., s. 167.
813 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 16.
814 David Urqhuart, a.g.e., s. 423.

İngiltere'den Bombay'a gidecek olan bir gemi 24 gün daha kısa bir zaman diliminde yolculuk etmiş olacaktı. Bu büyük nüfus kanala duyulan ilginin bir başka sebebini oluşturuyordu. Süveyş Kanalı'nın tasarı olarak konuşulduğu dönemde ise Mısır nüfusu 1800'den 1860'a, 4 milyondan 5.5 milyona yükseldi.[815]

Afrika hiçbir zaman XIX. yüzyılın sonunda olduğu kadar, dünyanın diğer tarafları ile yoğun ilişki kurmadı. Afrika XIX. yüzyılda Avrupa büyük güçlerinin etkisiyle müthiş bir değişim ve dönüşüm geçirdi. Afrika'nın belli yerlerinde dünya ile bağlantı kuran çeşitli alanlar ortaya çıktı. Akdeniz sahilleri, Hint Okyanusu karşısı ve Atlantik kıyıları bu alan içindeydi.[816]

Afrika'da en çok dikkat çeken yerlerin başında gelense Mısır'dı. Mısır, I. Napoleon'un bölgede hâkim güç olmak istemesiyle bir anda büyük güçlerin odak noktası oldu. Bonaparte Mısır'ı almakla burada İngiltere'nin Hint yolu ile olan bütün bağlantısını kesmek istedi. Ancak böyle bir düşünce, Mısır'da hala yabancı bir güç olarak duran Fransa için önemli bir uğraş ve çekişme demekti.[817] İngiltere ise Mısır'ı dünya uluslarının ticaretinde anahtar olarak görüyordu. Bu yüzden Fransa ile yoğun bir çekişme içindeydi.[818]

Büyük devletlerin aralarındaki rekabet, Osmanlı Devleti'ni etkiliyordu. Aynı dönemde Hünkâr İskelesi Antlaşması, Osmanlı Devleti'ni resmen Rus kontrolü altına sokmuştu. İstanbul'un, özellikle de Boğazların Rus kontrolüne geçmesi diğer Avrupa devletlerini endişelendirmekteydi. Bu yüzden Osmanlı Devleti müşterek himaye sayesinde bir süre rahat nefes alabildi. Aynı dönemde Osmanlı Devleti ise kendi içinde yenileşme sürecine girdi.[819] Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti

815 Albert Hourani, a.g.e., s. 168.

816 J.F. Ade Ajayi, a.g.e., s. 23.

817 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 35.

818 Piers Mackesy, *British Victory in Egypt 1801*, Routledge Taylor&Francis Group, London, 2002, s. 5.

819 Ali İbrahim Savaş, *Osmanlı Diplomasisi*, 3F Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 36.

hakkındaki müşterek politikalarının sebebi, Boğazların önemi ve bu konudaki menfaatlerden kaynaklanıyordu. Aslında Osmanlı Devleti hakkındaki niyetlerde değişiklik yoktu.[820] Osmanlı Devleti onlar için ticari faaliyet sahalarının en başında gelen yerlerden biriydi.

Uluslararası durum içerisinde çeşitli güçlerin rolleri değişime uğradı. 1850'lerin sonları ile 1860'larda başat bir güç olan Fransa, Prusya yenilgisinin sarsıntısından kurtulup eski durumuna kavuşmaya çalışıyordu. İntikam arayışı içindeki Fransa, Osmanlıların baş düşmanı Rusya ile olan ilişkilerini de iyileştirmişti.[821] Büyük güçler arasındaki dengelerin değişimi ve yeni ittifaklar kanal girişimini ve özellikle Mısır'ı doğrudan etkiliyordu.

Mısır, Said Paşa döneminde oldukça yoğun bir yabancı ilgisiyle karşılaştı. Osmanlı Devleti, Said Paşa'nın yabancılara verdiği haklar ve demiryolu ile Süveyş Kanalı konusunda bilgi almak için Mısır'a haber gönderdi. Mısır ise gönderdiği açıklamalarda bu işin ticaretçe ne kadar faydalı olduğu noktasından hareketle Osmanlı Devleti'nin muvafakatini almaya çalıştı.[822] Dünya siyaseti giderek hareketlenirken aynı dönemde Said Paşa bu durumu tam olarak kavrayamadı. Mısır'ı hala babası Mehmed Ali Paşa zamanındaki kadar güçlü sanıyordu. Büyük devletlerin kendisine sunduğu kanal önerisinde bütün kontrolün Mısır'da olduğunu düşünüyordu.

Süveyş Kanalı'nı açma tasarısıyla Rusya, Amerika Birleşik Devletleri ve İspanya, Filipinler nedeniyle; Hollanda, Java, Sumatra ve Borneo nedeniyle; İtalya ve Fransa ise Akdeniz'deki şehirleri nedeniyle ilgiliydi. Kanalın açılmasını bu noktadan hareketle istiyorlar ve destekliyorlardı. Ancak Hindistan'ı Avustralya'yı kontrolünde tutan ve Çin ile Tahiti (Polynesia) ile güçlü

820 Ali İbrahim Savaş, a.g.e., s. 37.

821 Erik Jan Zürcher, Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002, s. 124.

822 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/42.

ticari bağları bulunan İngiltere ise kanalın açılmasını desteklemiyordu.[823]

Olayların gelişimini, ekonomik hadiseler de büyük ölçüde etkiledi. Amerikan İç Savaşı boyunca Avrupa'nın pamuk ihtiyacından, Mısır ekonomik olarak faydalandı. Ancak savaş bittiğinde Mısır ekonomisi de ciddi bunalım içine düştü. Süveyş Kanalı'nı açma girişimleri de bir süredir gündemdeydi. Ancak 1859'da Palmerston'un itirazlarına rağmen hafriyata başlandı. 1869'da da tamamlandı. Artık Mısır çok stratejik bir alan haline geldi. Bir süre sonra Mısır, ekonomisi çıkmaza girince de Hidiv hisselerinden bir kısmını Benjamin Disraeli (Bkz. EK 5) hükümetine satmak zorunda kaldı.[824]

Süveyş Kanalı konusundaki bazı tartışmalar, kanalın açılmasından sonra Fransız mahkemelerine intikal etti. Fransa'daki Sin Mahkemesinin verdiği karar Lesseps tarafından Osmanlı Devleti'ne bildirildi. Devlet, kumpanyanın Mısır'a ait olduğu ve merkezinin İstanbul'da olmasından dolayı başka bir mahkemenin verdiği kararı uygun bulmadı. Aynı zamanda yabancı mahkemeye başvurma, eski 1856 imtiyaznamesine de aykırıydı ve bu yüzden Bâbıâli durumu protesto etti.[825]

Fransa Mısır üzerindeki ilgisini, İngiltere'ye açıkladı. Bunu İngiltere'nin tavrını ölçmek için yaptı. III. Napoleon, Lord Palmerston'a İngiltere'nin Mısır'ı almasını, Fransa'nın da Fas'ı almasını önerdi. Ancak bu öneri İngiltere tarafından kabul edilmedi. İngiltere böyle bir hareketin çok karmaşık diplomatik sıkıntılar yaratacağını belirtti.[826] III. Napoleon'un bu önerisine İngiltere'de Palmerston şöyle cevap verdi: "*Biz Mısır'la ticaret yapmak istiyoruz ve Mısır yoluyla seyahat yapmak istiyoruz;*

823 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 50.

824 Mark F. Proudman, "Egypt", *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London, 2008, s. 206.

825 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/67.

826 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 206.

fakat biz Mısır'ı almak istemiyoruz".[827] Aslında İngiltere Mısır'ı Hindistan için bir köprü olarak görüyordu.

III. Napoleon Mısır ile sürekli ilgili oldu. Bölgedeki gelişmeleri sürekli takip etti. Bu dönem Mısır'ın en büyük uğraşı güneyde girişilen askeri hareketlerdi. Bir ara III. Napoleon da Mısır'ın askeri gücünden yararlanmak istedi. Mısır'ın zenci askerleri Mısır dışındaki askeri maceralara alışkındı. Mehmed Ali Paşa onları Arabistan ve Mora'da görevlendirmişti. Vali Said Paşa zamanında ise bir kısım Sudanlı asker III. Napoleon'un isteği ile Meksika'ya, Fransa'ya karşı isyanın bastırılması için gönderildi.[828]

Kanalın açılmasından ve ekonominin kötüye gidişinden sonra Mısır'da milli bir hava oluştu. Mısır'da Türklerin durumuna, Avrupalıların ekonomik gücüne ve askeri kademelerde işten çıkartılan subayların durumuna müdahale etmek isteyen Albay Arabî Paşa milliyetçi bir isyana teşebbüs etti. Ancak kuvvetleri önce İskenderiye bombardımanında sonra da Tel El-Kebir'de (Kanal bölgesine yakın bir alanda) 13 Eylül 1882'de Sir Garnet Wolseley tarafından yok edildi.[829] 1882'de Mısır'ı ele geçiren İngiliz birliğinin başında Sir Garnet Wolseley vardı.[830] İngilizler İskenderiye bombardımanından sonra şehri 3.755 denizci ve diğer işleri görmek üzere gelen yaklaşık 5.000 askerle ele geçirdi.[831]

Ahmed Arabî Paşa olayından sonra İngiltere Mısır'da kontrolü eline aldı. Bir süre sonra da Lord Cromer (Evelyn Baring) Mısır'da en etkili isim haline geldi. Lord Cromer ilk kez Mısır'a geldiğinde (1877) 36 yaşındaydı. Kendisi 26 Şubat 1841'de

827 Afaf Lutfi Al Sayyid, *Egypt and Cromer*, A Study in Anglo-Egyptian Relations, John Kinross, London, 1968, s. 2.

828 Hassan Ahmed Ibrahim, a.g.m., s. 206.

829 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 206.

830 Bary Williams, a.g.e., sç 17.

831 Colonel J. F. Maurice, *The Campaign of 1882 in Egypt*, A Naval & Military Press, Eastbourne, 1887, s. 12.

doğmuştu ve askeri bir eğitim görmüştü. 17 yaşındayken Korfu'da görev yapmıştı (1858).[832] Lord Cromer Mısır'dan Haziran 1880'de ayrıldı. O ayrıldıktan sonra yerine Auckland Colvin geçti.[833] 1883'te Lord Cromer, Mısır'da yönetimden sorumlu Konsül-General oldu. Sonraları "*Biz Mısır'ı yönetmiyoruz; biz sadece Mısır'ı yönetenleri yönetiyoruz*" demiştir.[834] Bu sözüyle İngiltere'nin Mısır'a bakışını da özetlemiştir.

XIX. yüzyılın sonuna doğru Mısır ve Süveyş Kanalı İngiltere için çok önemli bir yer haline geldi. Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.5) Süveyş Kanalı'ndan İngiltere'nin 1869-1880 arasında geçen gemilerinin miktarını göstermektedir. İngiltere için Süveyş Kanalı'nın ne kadar önemli olduğu tabloya bakıldığında kolaylıkla görülebilmektedir. O yüzden İngiltere Mısır'da olan biten her olayı sürekli takip etmiştir.

Tablo 2.5 Kanaldan Geçiş Yapan Gemiler (1869-1880)[835]

Süveyş Kanalı'ndan Geçen Gemiler 1869-31 Aralık 1880						
Yıl	İngiliz Gemileri		Diğer Milletler		Toplam	
	Sayı	Net Tonaj	Sayı	Net Tonaj	Sayı	Net Tonaj
1869 (30 gün)	9	6.286	1	290	10	6.576
1870	314	289.234	172	146.677	486	435.911
1871	502	546.453	263	215.014	765	761.467
1872	761	835.490	321	325.253	1.082	1.160.743
1873	813	999.861	360	367.906	1.173	1.367.767
1874	898	1.198.330	366	433.320	1.264	1.631.650
1875	1061	1.454.258	433	555.726	1.494	2.009.984
1876	1090	1.579.572	367	517.199	1.451	2.096.771
1877	1303	1.839.838	360	515.610	1.663	2.355.448
1878	1.268	1.809.881	325	459.792	1.593	2.269.679
1879	1.144	1.752.389	333	510.943	1.477	2.263.332
1880	1.592	2.432.932	434	624.489	2.026	3.057.421

832 John Marlowe, a.g.e., s. 20.

833 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 125.

834 Mark F. Proudman, a.g.m., s. 206.

835 The National Archives Foreign Office, 78/3358.

Kanalın Dünya Ticaretindeki Yeri ve Ton Meselesi

Süveyş Kanalı açılmadan önce Mısır ve Ortadoğu bölgesi, çok canlı bir ticaret sahasının tam ortasında bulunuyordu. Bu canlılık çok eski zamanlara kadar uzanıyordu. Kanal açılmadan önce deniz yolu ile okyanuslara kayan bu ticaret ağı, kanalla birlikte yeniden Akdeniz sahasına bir canlılık getirmeye başladı. Avrupalıların Ümit Burnu ve "*Yeni Dünya*" keşiflerinin bir sonucu olarak Ortadoğu'nun coğrafi önemi kuşkusuz azaldı, ama 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ve XX. yüzyılda dünyada petrol ticaretinin hızla öne çıkmasıyla, bölge eski önemine kavuştu.[836]

Süveyş Kanalı'nın açılması Akdeniz'e ve üzerindeki bazı limanlara yeni bir hayat verdi. Bu suretle Akdeniz bir çıkmaz sokak vaziyetinden çıkarak işlek bir deniz haline geldi. Akdeniz'in bu gelişimine mukabil Afrika'nın batı ve güney sahilleri üzerindeki limanlar, Hindistan deniz yolunun bulunmasıyla (1497) kazandıkları önemi Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla (1869) % 90 nispetinde kaybettiler. Akdeniz'in kuzeyindeki Marsilya, Trieste ve Cenova gibi limanlar Asya deniz ticaretiyle canlanırken Doğu Akdeniz limanları bazı hususlarda zarar gördüler. Kanal açılmadan önce, Güney Afrika deniz yolunun mevcudiyetine rağmen Asya ticaretinin oldukça mühim bir kısmı karadan Akdeniz kıyılarına ulaşmaktaydı. Eşyalar, buralardan gemiler vasıtasıyla Güney ve Batı Avrupa'ya nakledilmekteydi. Süveyş Kanalı'nın açılması, adı geçen bu kara yolu (Basra-Bağdat-İstanbul-İzmir) nakliyatını tamamen durdurdu, bilhassa İzmir'in transit ticaretini tamamıyle imha etti.[837]

Doğu ticaretinin en önemli yollarından biri Basra Körfezi'nden, diğeri Kızıldeniz'den geçmekteydi. Güney-doğu Asya'daki Malaka Boğazı'ndan Hindistan'a, Hindistan'ın batısından Malabar sahillerinde bulunan limanlardan Basra Körfezine ve Irak'taki Dicle, Fırat nehirleri ve kervan yolları vasıtası ile cereyan eden

836 Carl L. Brown, *İmparatorluk Mirası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 363.
837 Bediz Danyal, a.g.m., s. 341.

bu ticaret Suriye limanlarına intikal ediyordu. Diğer yol ise, Kızıldeniz yolu ile Süveyş, oradan kara yolu ile İskenderiye'ye gidiyordu. İskenderiye ile Güney-doğu Anadolu sahilinde bulunan İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin vardığı en önemli noktalardı. Tüccarlara büyük faydalar sağlayan bu ticaretin en önemli maddelerini şeker, hurma, fildişi, kıymetli taşlar, sinameki, turunçgiller, pamuk, madenler, çeşitli boyalar, uzun elyaflı yün ve baharat teşkil ediyordu.[838]

Denizciliğin gelişimiyle beraber yapılan yeni keşifler, deniz ticaret yollarının istikametini değiştirdi. XV. yüzyıl sonunda Portekizliler, Güney Afrika'dan dolaşmak suretiyle denizden Hindistan'a gitme yolunu bulduklarından ticaret faaliyetinin, Akdeniz'den Avrupa'nın Atlas Okyanusu sahillerine kaymasına sebep olmuşlardı. Bunun sonucu olarak Süveyş Berzahı ve dolayısıyla Nil deltası üzerindeki limanlarla beraber Venedik ve Cenova da eski kıymet ve önemini kaybetmişti. Bu tarihten, Süveyş Kanalı açılması için teşebbüsler yapılıncaya kadar Süveyş Bölgesi üzerinde bir Avrupa siyasi müdahalesi olmadı. Ancak XIX. yüzyılın başında, giderek gelişen deniz seferleri için Süveyş berzahı artık bir irtibat noktası olmaya başladı.

1830'da İngiltere ile Hindistan arasında Afrika'nın güneyinden işleyen yelkenli gemiler, müsait olmayan havalarda bu seyahati ancak 7 ayda bitirebiliyordu. 1845'te posta nakliyatı için ilk defa kara yolundan istifade edildi. Ancak Bombay-Londra seferi 30 günde gerçekleşiyordu. Hindistan yolunun bu kadar uzun olması kara ve deniz bağlantılarının araştırılmasına ve geliştirilmesine etki ettiği gibi Süveyş Berzahı üzerinde bir kanal açma zaruretini de yeniden ortaya koydu.[839]

Kızıldeniz'deki ticaret ise şu yönlerde cereyan etmekteydi. Nil Nehri vasıtası ile Kena (Kine veya Qena)'ya getirilen emtia ve hacı kafileleri, oradan kervanlarla 3-4 gün içinde çölü kat

838 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 2.

839 Bediz Danyal, a.g.m., s. 330-331.

ederek Kızıldeniz sahilinde bulunan Kuseyr limanına nakledilirdi. Oradan da gemilerle Yenbu ve Cidde'ye sevk edilirdi. Diğer bir ticaret bağlantısı da Cidde ile Süveyş arasındaydı. Hindistan ve diğer yerlerden gelen emtia buradaki tacirler vasıtası ile Süveyş veya Tur Liman iskelesine nakledilir, buradan da kervanlarla İskenderiye'ye gönderilerek Akdeniz piyasasına ulaştırılırdı.[840]

Mısır'da çok öncelerden beri iş yapan şirketler vardı (İngiliz *Levant Company* ve Fransız *Compagnie du Levant* gibi). Ancak bunlar kendi hesabına çalışır, kendileri için bağlantı kurar ve bu doğrultuda girişimlerde bulunurlardı. Bunların ayrıca yaşadığı gettolar yoktu. Ancak Mehmed Ali Paşa ile başlayan süreç öncekinden farklı bir gelişim izledi.[841] Bu şirketler Mısır'da belli bir güce sahip olmaya başladılar.

1841'deki rakamlara göre Mısır'ın gerisindeki Hindistan, Çin, Cava, Singapur ile İngiltere, kıta Avrupa'sı ve Amerika'nın toplam ticaret hacmi 26.000.000 £ civarındaydı. Bunun 12.000.000 £'u ihracat, 8.000.000 £'u ithalat ve 6.000.000 £'u da Singapur, Çin ve Cava ile ticareti kapsıyordu.[842] Bu rakamlar kanal açılmadan önce de bölgede güçlü ticari bağlar olduğunu gösteriyordu.

Mısır'ın Kızıldeniz'deki tek limanı kuzeyindeki Süveyş'ti. Fakat burası tersane yapmak için elverişli değildi. Liman için Akdeniz ınıntıkasındaki alanlar daha müsaitti. Ne var ki Süveyş Kanalı henüz yapılmadığından bağlantı için iki alternatif vardı. Birincisi Afrika'yı dolaşarak yapılacak ulaşım; diğeri de deve kervanlarına yüklenerek Süveyş'ten yapılacak taşımacılıktı. İlkinde uzak denizlerde yaşanacak zorluk ve mesafe, diğerinde ise Bedevilerin baskınları işi zorlaştırıyordu.[843] Süveyş'ten develerle Kahire ve İskenderiye'ye giden yolculukta develer önemliydi.

840 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 4.
841 John Marlowe, a.g.e., s. 9.
842 Arthur Anderson, a.g.e., s. 35.
843 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 58.

1849'da yaklaşık 7.000, 1852'de 91.500 ve 1855'te 120.000 olması beklenen deve sayısı artan ticaretin oluşturduğu büyüklüğü gösteriyordu.[844]

Osmanlı Devleti ise dünya güçleri için oldukça büyük bir pazardı. Bu pazar sürekli genişliyordu. 1850'de Prusyalı istatistikçi Hubner'in tespitlerine göre Osmanlı Devleti 13.000.000 £ ihracat yapmış, 10.500.000 £ de ithalat yapmıştı. Ticaretinde ilk üç sırada İngiltere, Avusturya ve Fransa yer alıyordu; bunları Rusya takip ediyordu.[845] Bu pazar dünya devletlerinin ilgisinin Osmanlı Devleti'ne kaymasına neden oluyordu.

XIX. yüzyılın başında da Amerikan gemileri kahve ticareti için Yemen'e gelmeye başladı. İngiliz tüccarların önceden beri bölgede varlıkları vardı. Bu durum bölgedeki kahve fiyatlarını arttırdı. Yüzyılın başında kahvenin balyesi 56 dolardan (11 £) 1809'da 75 dolara (15 £) çıktı.[846] Aden de stratejik açıdan önemli bir yer haline geldi. İngilizler, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunmasını bir dönem ısrarla vurgulasalar da Aden'de, aynı Osmanlı Devleti'ni kendi ticaretlerine karşı en önemli rakip olarak görüyorlardı.[847] Bunun üzerine Aden İngilizler tarafından alındı (1839). İngilizler Aden Limanı'nı 27 Nisan 1850'de yabancı ticaretine açtı.[848] Süveyş Kanalı'nın açılması ile Aden Limanı çok büyük bir ticari patlama yaşadı. Kanalın açıldığı yıl Trieste Aden'le ticarete başladı. Trieste'yi 1870'te İtalya izledi. Cenova 1861-62'den itibaren burada ticaret yapan İtalyan şehirlerinin öncüsüydü. Fransa, Aden'e 1850'den itibaren ihracat yapabiliyordu. Bunu 1854'te Hollanda izledi. 1851-52'de İspanyol tüccarlar Aden'e geldi. 1853'te İspanya'yı Belçika takip etti. 1871-72'de Süveyş Kanalı'ndan geçen 586 gemiden 345'i Aden'e

844 Saint Hilaire Barthalemy, a.g.e., s. 296.
845 David Urqhuart, a.g.e., s. 410.
846 Gordon Waterfield, a.g.e., s. 30.
847 Z.H. Kour, *The History of Aden 1839-1872*, Frank Cass, London, 1981, s. 69.
848 Z.H. Kour, a.g.e., s. 72.

yiyecek, su ve kömür için uğradı. Aden Süveyş Kanalı'nın açılması ile birlikte oldukça önemli hale geldi.[849]

XIX. yüzyılın sonlarına doğru dünya ticaretinin gelişmesini en çok etkileyen hususlardan biri ulaşımda meydana gelen hızlı gelişmelerdi. Gerek denizyolu gerekse de karayolu ulaşımında baş döndürücü gelişmeler oldu. Mesafeler her geçen gün daha da kısaldı. Bu değişim hem kitlelerin ulaşımını, hem ticaretini hem de siyasetleri birbirine daha bağımlı hale getirdi.

XIX. yüzyılın başlangıcında buharlı gemilerin geliştirilmesi Mısır'ı Batı için daha çok dikkat çeken bir yer haline getirdi. Posta ve yolcu taşıma da giderek önem kazandığından şartlar Mısır'ı öne çıkardı. İngiltere 1840'lı yıllardan itibaren İngiltere-İskenderiye ve Süveyş-Bombay arasında posta ve yolcu trafiğini etkin olarak kullanmaya başladı. Bu taşımacılık Nil vasıtası ve Çöl üzerinden taşıma ile yapılıyordu. Böylece daha kısa sürede ulaşım sağlanıyordu. Bu dönemden sonra bu yol (*Overland Route*) giderek önem kazanırken *Cape Route* (Ümit Burnu'ndan geçen yol) ise düşüşe geçti.[850]

Batı'da başarılı ilk buharlı tren yolu 1830'da açıldı. 1840'lardan sonra demiryolları İngiltere'nin başlıca şehirlerini birbirlerine bağlar hale geldi. 1870'lerde Batı Avrupa oldukça yoğun bir demiryolu şebekesi ile kaplandı.[851] Aynı gelişmeler Ortadoğu'da da bir süre sonra gözlendi (Bkz. EK 53). Dış ticaretin gelişmesinde demiryolu ulaşımının büyük payı olduğu gibi, asıl pay yelkenli gemilerin yerini alan buharlı gemilerin alması nedeniyle, denizyollarında oldu. Süveyş ve Panama Kanallarının açılması da bu işi hızlandıran diğer faktörlerdi.[852]

849 Z.H. Kour, a.g.e., s. 74.

850 John Marlowe, a.g.e., s. 6.

851 Ahmet Tabakoğlu, "Yenileşme Dönemi Osmanlı Ekonomisi", *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 221.

852 Toktamış Ateş, a.g.e., s. 353.

İlk buharlı gemi Atlantik'i 1819'da aştı. Sonraki 80 yıl içinde Kuzey Amerika ve Sibirya bir uçtan diğerine demiryollarıyla kaplandı ve Süveyş Kanalı açıldı. Daha 1880'de telgraf ya da demiryolunun ulaşmadığı pek az yer kaldı. 20 yıl sonra okyanus tabanları kablolar ile kaplanacak, telefon, dünyanın her yerine yayılmış olmasa bile, en azından kimi ülkelerde tanıdık bir araç olacak ve telsiz telefon, deney aşamasından çıkmaya başlayacakt. Dünya artık her açıdan insanlığa açılmıştı; iletişim kuran ve yer değiştiren insan sayısı daha önce görülmemiş bir hızla arttı. 1850'li yıllardan sonra eşi görülmemiş en büyük göç çağının, insanların binlerce yıldır görülmemiş derecede ve ölçekte yer değiştirdikleri bir çağın başlaması teknolojik ilerlemelerle oldu.[853]

Sanayideki buluşlar ise yepyeni sektörler ortaya çıkardı. Bunlar arasında 1855'te Bessemer'in fırını ile temeli atılan çelik sanayi, 1860'da patlamalı motorların bulunuşuyla gelişen otomobil sanayi, aynı yıllarda boya, gübre, eczacılıktaki ilerlemelerle kimya, nikel, alüminyum, kauçuk vb. sanayileri, 1870'lerdeki petrol sanayi ve 1903'ten itibaren uçak sanayi gösterilebilir.[854]

Dünyada bu gelişmeler ilk aşamalarını yaşamaktayken, Lesseps kanalın açılmasını sağlamak için bunun dünya ticaretine ve ulaşımına getireceği faydalar üzerinde durarak destek bulmaya çalıştı. Süveyş Kanalı'nın açılması ile Bombay-Londra arası 5.000 mil daha azalmış ve arada geçecek olan süre birkaç haftaya inmiş olacaktı. Lesseps bu işin insanlık adına önemli bir ilerleme olacağını, mesafeleri kısaltacağını, kargo taşımada kolaylık getireceğini ve seyahatin gelişmesini sağlayacağını belirterek pek çok yerde projesini anlattı. Birçok insan onun uçuk hayaller kurduğunu söylese de çok azı onu destekledi.[855] Londra-Bombay arasında yapacağı yaklaşık 6 haftalık bir kısaltma

853 J.M. Roberts, *Yirminci Yüzyıl Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara, 2003, s. 38-39.
854 Toktamış Ateş, a.g.e., s. 325.
855 Emil Lengyel, a.g.e., s. 175.

hiç de az bir zaman değildi. Bu Mısır üzerinden hem trenle hem de gemiyle ve Süveyş Kanalı vasıtasıyla olabilecekti.[856]

Avrupa devletleri için kanalın açılması oldukça önemliydi. Bu dönemlerde konuşulmaya başlanan diğer bir proje olan Panama Kanalı'nın açılmasının, Süveyş Kanalı'na herhangi bir engel teşkil etmesi söz konusu değildi. Hatta Amerika Süveyş Kanalı'ndan geçerek Hindistan'la daha kısa mesafede bağlantı kurabiliyordu. Aşağıdaki tabloda (Bkz. Tablo 2.6) bu durum açıkça görülmektedir.[857]

Tablo 2.6 Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı'nın Karşılaştırması

Süveyş Kanalı Üzerinden Yolculuk Mesafeleri (Mil)		
	Süveyş Hattı	Panama Hattı
Londra'dan Kalküta'ya	7.920	17.280
New York'tan Kalküta'ya	9.800	14.340
Londra'dan Honkong'a	9.660	14.340
New York'tan Honkong'a	11.460	12.640

Süveyş Kanalı'nın açılması, Hindistan'a asker ve askeri teçhizat göndermek açısından da önemliydi. Kanal İngiltere için Hindistan'la daha kolay ve daha hızlı irtibat kurmayı sağlayacaktı. Bu konuda Mr. Caine'nin *Daily News*'teki makalesi ilginçti. Ayrıca Mr. Norwood'un *Times*'taki uzun ve ayrıntılı makalesi de aynı konu hakkındaydı. Kendisinin *Cape Route* yolu ile Bombay'a 31 günde gittiğini; ancak *Peninsular and Oriental Company*'nin buharlı gemileri ile 4 günden biraz daha uzun bir sürede aynı güzergaha vardığını yazıyordu. Bu konuda İngiliz savaş gemilerinin de 31 günden daha kısa bir sürede Süveyş

856 Arthur Goldschmidt, a.g.e., s. 24.

857 David Urqhuart, a.g.e., s. 431.

yolu ile kanaldan geçerek Hindistan'a gitmelerinin mümkün olduğunu söylüyor ve kanalı tavsiye ediyordu.[858]

Tablo 2.7 Londra'dan Hindistan'a Yapılan Yolculukta Süveyş ve Ümit Burnu Karşılaştırması[859]

Londra'dan Hindistan'a yolculuk mesafeleri (Mil)		
	Süveyş Kanalı'ndan	Ümit Burnu'ndan
Bombay	6,330	10,595
Madras	7,330	10,830
Kalküta	7,950	11,450
Singapur	8,345	11,670

Yukarıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.7) Süveyş Kanalı'ndan, Afrika'yı dolaşmak yerine ne kadar kısa mesafede yolculuk yapılabileceğini açıkça göstermektedir. Süveyş Kanalı'nın en büyük getirisi, Akdeniz ve Kızıldeniz yolunun Ümit Burnu yoluna nazaran çok daha kısa olması ve bu suretle mesafe ve zaman itibariyle elde edilen ekonomik kazançtı. Liverpool ile Bombay arasındaki mesafe Ümit Burnu yolu ile 10.180 mil, Süveyş Kanalı yolu ile ise sadece 6.223 mildi. Bu suretle mesafede % 42 kadar kazanç elde edilebilirdi.[860]

Seyahat açısından kitlelerin kıtalar arasında gidip gelebilmesini kolaylaştırma kanal işinin bir başka gerekçesiydi. O dönemlerde seyahat oldukça uzun zaman alıyordu. Bu da insanların seyahatlerine engel teşkil ediyordu. Ancak yine de adım adım bir yükseliş oldu. 1849'da Mısır üzerinden Hindistan'a giden kişi sayısı 1.063; dönen ise 1.349'du. 1855'te ise gidiş dönüşler toplamda 5.500'e ulaştı.[861]

858 Admiral Hon F. Egerton, *The Great Britain, Egypt and Suez Canal*, W.Rathbone, C.M. Norwood, Yay. Chapman and Hall, London, 1884, s. 16.

859 Admiral Hon F. Egerton, a.g.e., s. 26.

860 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 42.

861 Saint Hilaire Bathalemy, a.g.e., s. 300.

Süveyş Kanalı'ndan, Hindistan, Doğu Afrika, Uzakdoğu ve Avustralya'ya giden Batı dünyasının bütün ticaret gemileri geçerdi. Batı'dan gelen ve kanaldan geçen gemiler yalnız Avrupa'dan değil, Amerika'dan da geliyordu. Kanal ve Kızıldeniz'den geçildikten sonra yol, Aden'in biraz ilerisinde birkaç kola ayrılır, gemiler buradan muhtelif istikametlere giderdi. Bazı gemiler Afrika'nın doğu sahili, diğer bir kısmı Bombay ve kalan mühim bir kısmı da Seylan istikametine yol alırdı. Ayrıca Seylan'da da yol üç kola ayrılarak bir kısım gemiler Hindistan'ın doğu limanlarına, bir kısmı Singapur'a, bir kısmı da Avustralya'ya giderdi.[862]

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra ticaretçe uluslararası alanda ton meselesi Osmanlı Devleti'ni uğraştıran bir başka mesele oldu. Süveyş Kanalı Kumpanyası daha önce geçen gemilerden her tonda 10 Fr. ücret alırken 20 milyon Fr.'lık acil ihtiyaçlar için bu ücretin yetersiz kalmasıyla Lesseps, durumu Hidiv'e bildirdi. İsmail Paşa da bunu İstanbul'a iletti (20 Aralık 1871). İstanbul ise bu işin çok önemli olduğunu ve izlenecek politikada beraber hareket edilmesi gerektiğini İsmail Paşa'ya bildirdi.[863]

Tartışma, istiab meselesinde 10 Fr. olan ücretin kanal şirketi tarafından yerine getirilmeyerek makine ve alet yerlerinin de hesaplamaya dahil edilmesinden ortaya çıktı. Bunun üzerine İngiltere, Avusturya ve İtalya gibi devletler durumdan şikâyetçi oldular ve durumu Osmanlı Devleti'nin ele alması gerektiğini bildirdiler. İşler tam bu noktada iken *Majestic Imperial* adlı bir şirket, kumpanya aleyhine Fransa'da dava açtı. Kumpanya davayı kaybetti. Bunun üzerine Lesseps, aslında olayın Osmanlı Devleti'nde çözülmesi gerektiğini bildirdi ve sonuca itiraz etti. Osmanlı Devleti bu meseleyi ilgili devletlerin bir araya gelmesi

862 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 43.

863 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/66.

ve Lesseps'ten de her türlü sonucu kabul edeceğini bildiren bir senet alarak durumu çözmek istedi (12 Kasım 1872).[864]

Osmanlı Devleti Sin Ticaret Mahkemesi'nin Süveyş Kanalı ile ilgili verdiği ilamı Lesseps aracılığı ile öğrendi. Bu işte Osmanlı Devleti imtiyaznameyi verenin kendisi olduğunu ve bunun için de Sin Ticaret Mahkemesi'nin kararının hükümsüz olduğunu açıkladı (9 Kasım 1872). Ayrıca kumpanyanın merkezinin İstanbul olduğunu ve kumpanyanın da Mısırlı bir kumpanya olduğunu bu yüzden Osmanlı kanunlarına bağlı olduğunu belirtti ve bu yüzden de durumu protesto etti.[865]

Dönem içinde ton hesabını hazırlayan Bartalemi, gemi başına ton yerine *tonne de capacite* tabirini ifade ederek geminin büyüklüğüne ve istiab büyüklüğüne göre bir miktar belirlenmesinin doğru olacağını belirtmişti. Bu konuda kanal açılmadan önce 1868'de kumpanya amirallerden, mühendislerden ve deniz şirketlerinin memurlarından mürekkep bir toplantı yapmıştı. Burada görüşülen maddelerden biri de bu ton meselesiydi. Komisyonda olan Dolenler kumpanyanın itiraz edebilmeye hakkı olduğunu belirtti. Bu toplantıda ya istiab ve geminin kabiliyetine göre bir vergi alınması ya da eşitliğe aykırı olarak her devletin kendine göre bir ücretlendirme yapması yolundan hangisinin tercih edileceği konuşuldu.[866]

Ton meselesinde aradaki sorun "ton" ifadesini yorumlamadan kaynaklanıyordu. Kumpanya ve geçen gemiler bunu farklı farklı yorumluyorlardı. Bu işte Fransa, Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın yanında duruyor; İngiltere ise en fazla gemi geçişinin kendisine ait olmasından dolayı gemilerin ifade ettikleri eleştirileri haklı buluyor ve bu konuda Osmanlı Devleti'ni sıkıştırıyordu. Konu oldukça hassas bir zemin üzerinde durmaktaydı.

864 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/67.
865 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 511/90.
866 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 36/75.

Bâbıâli'de toplanan komisyonda, konu gündeme geldi. Bu işe dair Ahmet Cevdet Efendi tarafından bir layiha da kaleme alındı.[867]

Cevdet Paşa hazırladığı layihasında Süveyş Kanalı'ndan geçecek her gemiden her ton için 10 Fr. alınacağının 1856 İmtiyaz Fermanı'nın 17. maddesinde yer aldığını belirtti. Bu tabir geminin istiab haddini yani kaç tonluk hamule alabileceğini gösteriyordu. Ambar olarak geminin alabileceği miktardı. Örnekle de paşa yelkenli gemilerin baş tarafından taifeler için ayrılan kısımla arkadaki kaptan kamarasıyla eşya konan yerler ve zincir payının çıkartılması ile ortada kalan kısmı gösteriyordu. Bu boşluktan makine bölümünü de çıkarmak gerekirdi. Her geminin yapıldıktan sonra verilen beratlarında bu kısımlar mevcuttu. Vapurlarda kömür konan kısımlar da çıkartılıyordu. Osmanlı Devleti bu işte İngiliz usulünü uyguluyordu. Osmanlıya göre 40 kile bir ton yapıyordu. Aradaki hamule kısmı belirlenirken kesin bir sınır yoktu. Kimi gemiler araya perde geriyordu. Ancak ölçüm sırasında perdeyi ileri sürmekteydiler. Bu ise geminin istiab oranını az göstermekteydi. Tüm dünyada tek bir esas yoktu. Bir devlet de 400 ton gelen bir gemi başka bir devlette 600 ton gelebiliyordu. İhtilafları doğuran bu durum için İngiltere'de 50-60 yıl tartışma olup, en sonunda Moorsom isimli mühendisin usulü kabul edilmişti. İngiltere dışındaki bazı devletler de bunu kabul etmişti. Bu usulde de eksiklikler olmakla birlikte diğerlerine göre daha iyiydi. Tuna Komisyonu'nda da bu usul kullanılıyordu. Moorsom usulü, Süveyş Kanalı'ndan geçen gemiler için de kumpanyaya tavsiye edildi. Bunda tüm gemi hesaplanıyor, hamule konmayan kısımlar çıkartılıyor ve böylece ölçüm yapılıyordu. Bunda istiab miktarı % 5'ten % 20'ye kadar çıkabiliyordu.[868]

867 Ahmed Cevdet Paşa, *Tezakir 40-Tetimme*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara, 1967, s. 103.

868 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 103-109.

Cevdet Paşa'ya göre, ton tabirinden iki mana çıkıyordu. Birincisi gemilerde bu ölçümle ortaya çıkan hamule miktarı, diğeri ise gemilerin yapıldıkları zaman beratlarında yazan istiab miktarıydı. Bu iki farklı durumdan dolayı alınan ücret ton meselesini oluşturuyordu. Her devletin kendi usulünce ücret almak ise, aynı miktardaki gemilerin farklı ücretlendirilmesini getirip imtiyaznamenin 4. maddesindeki eşitlik ilkesine aykırıydı. Lesseps bu işte her geminin beratında yazan istiab haddine göre ücret almıştı. Paris Bidayet Mahkemesi'ne konu taşındığında mahkeme "*Alınacak resim Fransız akçesi olmak karinesiyle bunun mikyası dahi Fransa'nın miktar-ı istiabı olmak lazım gelir*" demişti. Ancak bu Osmanlı için kabul edilebilir değildi. Böyle olacak olsaydı, Fransız tonu demek gerekeceğini paşa ifade ediyordu. Moorsom usulü ile Osmanlı ölçümlerinde % 5'ten 20'ye kadar bir fark olsa da bu cüzi bir farktı. Osmanlı kendi ölçüsü ile İngiliz ölçüsünü aynı görmeyip bu işi bir komisyon ile inceleyip bir usul belirleyecekti. Komisyondan çıkan karar Süveyş Kanalı'nda da geçerli olacaktı.[869]

İncelemelerinden sonra Osmanlı Devleti daha sonra İngiliz Moorsom usulünü esas aldı ve İngiltere bu konuda Osmanlı Devleti'ne teşekkür dahi etti. Ancak Lesseps bu usuldeki hataları düzelttiğini iddia edip tam olarak Moorsom usulüne uymadı. Lesseps bunun için kendisi bir komisyon kurdu ve ücretlendirme yaptı. Bu ise Osmanlı Devleti'ne şikâyetleri getirdi ve Bâbıâli de Lesseps'i uyardı. Kesin bir usul Osmanlı tarafınca belirlenene kadar geçici olarak bir usul tutulmasını Cevdet Paşa uygun görüyordu. Lesseps'in yaptığı iş Hidiv'e bildirilmeli ve Lesseps uyarılmalıydı. Lesseps'in şimdiye kadar fazladan aldıklarını da geri ödetme imkânı yoktu. Ancak Lesseps'in bu şekilde işi devam ettirmesine ise göz yumulmamalıydı. Şimdiye kadar yapılan usulden ne gemiler, ne kumpanya

869 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 103-109.

ne de bir başkası sorumlu tutumalı ve kesin usul belirlendiğinde her yerde olduğu gibi Süveyş Kanalı'nda da bu usul esas olmalıydı. Eğer gerçekten ihtiyaçsa da, Lesseps'in 10 Fr. üstüne 1 Fr. daha zam koymasına izin verilmeliydi.[870] Osmanlı Devleti Moorsom usulunü, dönem için sorunu aşmada en iyi yol olarak görüyordu.[871]

Cevdet Paşa'nın bu layihası komisyonda oy çokluğu ile kabul edildi ve konu hakkında bir Meclis-i Muhtelit oluşturulmasına karar verildi. İstanbul'da Tersane'de toplanan konferansta, her tarafta uygulanmasına karar verilen bir istiab miktarı tayin edildi.[872] Sorun bu şekilde çözüme kavuştu denilirken Lesseps bir süre sonra tekrar ton başına aldığı ücrette değişikliğe gideceğini açıkladı.

Lesseps yaptığı değişikliklerin gerekçesini ve dayanak noktalarını açıkladıktan sonra geçişle ilgili son durumu duyurdu. Gelecek Temmuz ayının sonundan itibaren kanaldan geçecek her bir gemi 4 Mart 1872'de meclis tarafından karar verilen ve duyurulan geçiş tarifesine tabi olacaktı. Bu değişikliğin nedeni olarak Lesseps, Prusya ve Fransa arasındaki savaştan dolayı geçişlerde değişiklik yapılamamasını ve bunun işleri aksatmasını gösterdi. Bir de kanalın yapılması için sermayedarların bunca gayret göstermişlerken hiçbir şey kazanamamış olmalarından dolayı bu değişikliğin gerekli olduğunu beyan etti.[873]

Lesseps, bir değişikliğin Osmanlı Devleti'ne müracaatla yapılacağını duyurdu. Ayrıca, kararın Osmanlı Devleti, Hidivlik ve Kumpanya arasından çıkacağı, bunlar dışındakilerin değişiklik konusunda hiçbir salahiyeti ve hakkı olmadığını söyledi. Değişikliğe sadece muhataplar arasında karar verileceğini

870 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 103-109.
871 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 513/6.
872 Ahmed Cevdet Paşa, a.g.e., s. 109.
873 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 36/75.

vurguladı. Yine değişiklik konusunda bundan 2 sene önce Bâbıâli 10 Fr.'lık ücrete 1 Fr. daha ekleme hakkına kumpanyanın sahip olduğu iznini vermişti. Lesseps ne diğer devletlerin ne de başka mahkemelerin imtiyaz fermanı ile verilen kararı değiştirmeye hak ve salahiyeti olmadığını buna ancak fermanı veren Osmanlı Devleti'nin hakkı olduğunu açıkladı.[874]

Osmanlı Devleti'nin Hollanda hükümetine ton meselesini görüşmek üzere bir yazı gönderdi. Bu yazıda konferansın İngiltere'de toplanmasını istediği, bundan kastın İngiltere'nin ton sisteminin kumpanyayı kısıtlayacağı yer alıyordu. Ayrıca Osmanlı hükümetinin tarifenin yükseltilmesinden yana olmadığı görüşü de iletilmişti.[875] 5 Mayıs 1873'te Ton meselesini görüşmek üzere bir komisyon teşkil edildiği ve bu komisyonun deniz bakanlarının, dışişleri bakanlarının, çalışma bakanlarının ve bazı üyelerin Rıza Paşa başkanlığında ve bunların Süveyş Kanalı'na dair geçişler ve bu hükümleri görüşmek üzere toplandığı bildirildi.[876] 14 Mayıs'ta toplanan komisyon aldığı kararları açıkladı. Buna göre kumpanya yaptığı fiyat artırımını bırakacak ve uygulama önceki gibi devam edecekti.[877]

30 Mayıs 1873'te Osmanlı Devleti toplanan komisyon kararları doğrultusunda her gemiden net ton üzerinden geçiş ücreti alınmasını, Moorsom usulüne uluslararası bir karar alınana kadar şimdilik uyulmasını düşündüğünü açıkladı.[878] 16 Temmuz 1873'te de Hidiv'e Süveyş Kanalı'nın gelirleri hakkında bir mektup gönderildi. Bu mektupta Hidiv'e Osmanlı Devleti'nin ve İngiltere'nin kanaldan geçişlerde net ton ve Moorsom usulünü uygun bulduğu, bu sayede daha düzenli bir sistem

874 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 36/75.
875 The National Archives Foreign Office, 78/2311A.
876 The National Archives Foreign Office, 78/2312.
877 The National Archives Foreign Office, 78/2312.
878 The National Archives Foreign Office, 78/2313.

olacağı; ancak bazı büyük güçler ve Lesseps'in mevcut yapıyı devam ettirmek istediği belirtildi.[879]

İngiltere Süveyş Kanalı'ndan çok sayıda gemisi geçtiği için kumpanyanın fiyat arttırmasından en fazla etkilenecek devletti. Bu yüzden konuyla ilgili 1854, 1856 ve 1866 yıllarındaki yapılan düzenlemeler ve kumpanyaya verilen haklara atıf yaparak kumpanyanın fiyat artırımının uygun olmadığını dile getirdi. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin de savunduğu Moorsom usulünü bir şekilde destekliyordu.[880] 15 Eylül 1873'te Amerika ise İstanbul'da toplanan komisyonun herhangi bir etkisi ve avantajı olmayacağını açıkladı.[881] Ton tartışmaları devam ederken daha önce kanal konusundaki gelişmelerde çok da fazla yer almayan Amerika daha çok bu işte konunun içine girdi.[882]

9 Ekim 1873'te İstanbul'daki Avusturya elçisinin kumpanyanın geçiş meselesi konusunda yaptığı girişime karşı İngiltere'ye yakın olduğunu bildirildi.[883] İngiltere 1873 yılı içerisinde özellikle birçok başkentte kanaldan geçişler konusunda kendine destek aradı. Geçen gemilerden kumpanyanın tek taraflı fiyat değişimine gitmesini engellemek için uğraştı.[884]

Komisyon 15 Ekim 1873/23 Şaban 1290'da toplandı. Komisyona Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, İspanya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, İtalya, Hollanda, Rusya, Norveç ve Osmanlı Devleti'nin temsilcileri katıldı.[885] Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.8) ton komisyonuna katılan ülkeleri ve onların temsilcilerini göstermektedir.

879 The National Archives Foreign Office, 78/2313.
880 The National Archives Foreign Office, 78/2314.
881 The National Archives Foreign Office, 78/2314.
882 The National Archives Foreign Office, 78/2314.
883 The National Archives Foreign Office, 78/2315.
884 The National Archives Foreign Office, 78/2315.
885 The National Archives Foreign Office, 78/2315.

Tablo 2.8 Ton Komisyonuna Katılan Ülkeler ve Delegeleri[886]

18 Ekim 1873/26 Şaban 1290'da Tonaj Komisyonuna Katılan Ülkeler ve Delegeleri	
Almanya	Mr. Gillet ve Mr. Hargreaves.
Avusturya-Macaristan	Mr. Le Chevalier de Kosjek, Mr. Zamara, Mr. Nikolich.
Belçika	Mr. Camille Janssen.
İspanya	Don Angel Ruata ve Don Joaquin Togores
Fransa	Mr. Le Baron d'Avril ve M. Rumeau.
İngiltere	Mr. Colonel Stokes ve Sir Philip Francis.
Yunanistan	Anargyros
İtalya	Mr. Le Commandeur Mattei ve Mr. Le Chevalier Vernoni
Hollanda	Mr. Le Chevalier Jansen ve Mr. Keun.
Rusya	Mr. Le Baron de Steiger ve Mr. Le Colonel Korchikoff.
Norveç	Mr. Le Chevalier de Heidenstam
Osmanlı Devleti	Mr. Exc. Edhem Paşa ve Mr. Ecx. Salih Paşa.

30 Aralık 1873'te Ton Komisyonu, çalışmalarına devam ederken İngiltere de elçisi aracılığı ile İstanbul'daki gelişmeleri yakından takip edip Londra'ya bildirdi.[887] Komisyon görüşmelerinde daha çok İngiltere ve Fransa karşı karşıya geldi.[888] İngiltere görüşmeler sırasında bu ton meselesinin aslında Hidiv ile Lesseps'in arasında kararlaştırılan şekliyle olması gerektiğini; çünkü bu ikisinin daha önce bu konuda anlaştıklarını ileri sürdü.[889] Aralık ayında da komisyon görüşmeleri devam etti.[890] 31 Aralık 1873'te İstanbul'da çıkan *The Levant Herald* gazetesinde kanaldan geçişlerin Moorsom usulü ile sınırlandırıldığı haberi yer aldı.[891]

886 The National Archives Foreign Office, 78/2316.
887 The National Archives Foreign Office, 78/2317.
888 The National Archives Foreign Office, 78/2317.
889 The National Archives Foreign Office, 78/2318.
890 The National Archives Foreign Office, 78/2318.
891 The National Archives Foreign Office, 78/2318.

12 Ocak 1874'te İstanbul'daki Süveyş Kanalı ton meselesi üzerine toplanan komisyonu İngiltere'deki gemi sahipleri de dikkatle takip ediyorlardı. Gemi sahipleri de kendilerine zarar vermeyecek bir usulün kabul edilmesini bekliyordu.[892] 7 Şubat 1874'te İstanbul'daki komisyonu en fazla takip edenlerden biri de Board of Trade'di. İngiliz elçi sadrazamın mektubunu acil olarak Board of Trade'e iletti.[893] 15 Nisan 1874'te Berlin'deki İngiliz elçi ise Alman hükümetinin kanal konusundaki görüşlerinin aynı olduğunu bildirdi.[894]

4 Mayıs 1874'te *Messageries Imperiales* kumpanyası kanaldan geçen bir gemisi için Moorsom usulüne göre ücret ödediğini bildirdi.[895] Colonel Stokes, Süveyş Kanalı'nın Tuna Nehri'nde olduğu gibi bir statüye sokulma tasarılarına karşı bunun mümkün olamayacağını söyledi. Buna neden olarak birçok gerekçe sundu. Bunlardan biri de birinin doğal; diğerinin ise sonradan yapıldığı, birinin ülkeleri diğerinin ise kıtaları birleştirdiğini bildirmekte ve bu şekilde durumun mümkün olamayacağını açıklamaktaydı.[896]

11 Temmuz 1874'te Lesseps İngiltere'nin Paris'teki elçisi ile görüşme talep etti ve bu konuda onun desteğini sağlamaya ve onu Süveyş Kanalı hakkındaki tartışmalarda ikna etmeye çalıştı.[897] 4 Ağustos 1874'te Ton Komisyonu İstanbul'da tekrar toplandı ve kanalla ilgili tartışmalar devam etti. Türk tarafı da sürekli İngiltere'ye konu ile ilgili gayet nazikane bilgilendirmede bulundu.[898] Ardından geçiş ücreti çözüldü ve Osmanlı Devleti çeşitli nişanlarla katkısı olanları ödüllendirdi (29 Aralık 1873).[899]

892 The National Archives Foreign Office, 78/2368.
893 The National Archives Foreign Office, 78/2368.
894 The National Archives Foreign Office, 78/2369.
895 The National Archives Foreign Office, 78/2371.
896 The National Archives Foreign Office, 78/2371.
897 The National Archives Foreign Office, 78/2372.
898 The National Archives Foreign Office, 78/2372.
899 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 261/15639.

Aşağıdaki tablo Süveyş Kanalı'ndan geçişlerde her gemiden ton başına alınacak olan ücreti göstermektedir. Ton meselesi uzun bir dönem tartışma konusu olmuş ve en sonunda bir karara bağlanabilmişti. Tablodan (Bkz. Tablo 2.9) da anlaşılacağı üzere kumpanyanın zarar etmesi önlemek için ücretler yüksek tutulmuş ancak zamanla kademeli bir indirim yoluna gidilmiştir. Tartışmaların netlik kazanmadığı 1869'dan 1873'e kadar 10 Frank olarak sabit kalmıştır. 1874'ten itibaren ise en yüksek tutulan 13 Franktan aşağıya doğru 1906'da 8 Frank olacak şekilde bir indirime gidilmiştir. Bu düzenleme hem kumpanyanın hem de kanaldan geçiş yapan yabancı devletlerin işine gelmiştir. En çok da İngiltere bu kademeli indirimden memnun kalmıştır.

Tablo 2.9 Süveyş Kanalı Geçiş Ücretleri[900]

Süveyş Kanalı Geçiş Ücretleri (Ton Başına)	
Frank	
1869'dan 1873'e	10
1874'ten 1876'ya (3 Fr ek vergi)	13
1877'den 1878'e (2 Fr. 50 cent ek vergi)	12.50
1879'dan 1880'e (2 Fr ek vergi)	12
1881 (1 Fr 50 cent ek vergi)	11.50
1882 (1 Fr ek vergi)	11
1883 (50 cent ek vergi)	10.50
1884 (Ek vergi ve pilotaj vergisi kalkıyor)	10
1885'ten 1892'ye	9.50
1893'ten 1902'ye	9
1903'ten 1905'e	8.50
1906	8
Kanaldan geçen gemiler 1870'ten itibaren artış gösterdi. 1870'te 486 gemi geçerken bu rakamı 1904'te 3.039'a çıktı. Ortalama ton miktarında 1870'te 898 ton iken bu rakam 1904'te 4.413'e çıktı. Kanaldan geçen ton üzerinden kumpanya 1870'te 206.373 £ gelir elde ederken bu rakam da 1904'te 4.628.273 £'a çıktı	

900 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 38.

Aşağıdaki tablo ise (Bkz. Tablo 2.10) gemilerden farklı bir hesaplama ile alınan ücretlendirmeyi göstermektedir. Kanaldan geçiş yapan gemilerin büyüklükleri birbirlerinden farklı olduğu için bu gemilerin suya batma oranına göre hesaplama yapılmıştır. Her kişiden de sabit bir fiyat olarak 10 Frank ücret alınmıştır.

Tablo 2.10 Gemilerden Suya Batma Oranına Göre Alınan Ücretler[901]

Gemilerden Suya Batma Oranlarına Göre Alınan Ücretler		
Gemi	3 m	5 Fr.
Gemi	3-4.5 m	10 Fr.
Gemi	4.5-6 m	15 Fr.
Gemi	6-7.5 m	20 Fr.
Her yolcudan kişi başı		10 Fr.

Açıldıktan sonra kanalı en fazla kullanan İngiltere oldu. İngiltere hem denizcilik amacıyla hem de askeri amaçlarla Hindistan'la ve bunun yanında Doğu Afrika, Avustralya ve Uzakdoğu ile bağlantı kurmada kanaldan yararlandı ve İngiltere'nin trafiği daha da arttı. Artık İngiltere'nin en çok üzerinde durduğu, bu geçişin korunması ve engellenmemesiydi.[902] Kanalla beraber Hindistan'a giden yeni yol tercih ediliyordu. Zamanla *Cape Route* terk edildi.[903] Kanalın açılması Mısır'ı etkiledi. Hatta açılmadan önce İskenderiye, Mısır'ın en önemli ticaret merkeziydi ve bu her geçen gün artıyordu. Ancak başka ülkeler için de Mısır artık önemli bir yer oldu. Süveyş Kanalı Doğu ticaretinde öylesine önemli bir noktada idi ki her devlet burada bir başka gücün tek başına kontrolü elinde tutmasını istemiyordu.[904]

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.11) Süveyş Kanalı'ndan geçerek Doğu'yla yapılan ticareti göstermektedir. Tabloya bakıldığında

901 The National Archives Foreign Office, 78/2925.
902 John Marlowe, a.g.e., s. 7.
903 Sami H. Dessouki, a.g.e., s. 9.
904 Sarah Searight, a.g.e., s. 123.

genel ticaret gemileri, kömür taşıyan gemiler ve telgraf gemileri ayrı ayrı gösterilmiştir. Ayrıca Süveyş'ten geçen gemilerin nereye gittikleri de görülebilmektedir. Tabloda kanalı en çok kullanan ilk üç ülke İngiltere, Fransa ve Avusturya'dır. En çok irtibat kurulan yer de Hindistan daha sonra da Çin ve Japonya tarafları olmuştur. Kanalın en çok Hindistan ile bağlantıda kolaylık getirdiği görülebilmektedir.

Tablo 2.11 Süveyş'ten Geçerek Doğu'yla Yapılan Ticaret

Süveyş Kanalı'ndan Geçerek Doğu'yla Ticaret Yapan Gemiler (Ocak 1870-Şubat 1871)							
Ülkeler	Hindistan		Çin ve Japonya	Kızıldeniz ve İran Körfezi			Avusturya Filipinler ve Java
	Genel	Kömür	Genel	Genel	Kömür	Telgraf	Genel
İngiltere	224	8	62	19	12	5	7
Fransa	18		35	6	5		
Avusturya	25			14	4		
Mısır				12	3		
Osmanlı				13			
İtalya	7				2		
İspanya	2						
Belçika	1						2
Amerika			1				
Rusya				2			
Hollanda							1
Danimarka			1				
Portekiz			1				
Yunan				1			
	277	8		67	26	5	10
Toplam	285		100	98			10

1875'te Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin cinsleri şöyleydi: 1.101 buharlı ticaret gemisi, 280 buharlı posta gemisi, 36 nakliye gemisi, 19 değişik bot, 10 yat, 10 korvet, 8 frigot, 7 ganbot, 14 yelkenli ve 7 değişik türde gemi. Ayrıca aynı yıl içinde kanaldan İngiltere'ye ait 20.039, Osmanlı Devleti'ne ait 9.185, Hollanda'ya ait 6.662, Fransa'ya ait 6.250, İspanya'ya ait 980, Portekiz'e ait 976 asker geçiş yaptı. Bunlarla birlikte

17.088 hacı (Müslüman) ve 19.623 sivil geçiş yaptı. Kanal birçok devlet için büyük önem taşımaya başladı.[905]

18 Nisan 1876'da Süveyş Kanalı'ndan geçen gemilerin ton hesaplamasında geminin hangi bölümlerinin hesaplamaya dâhil edilip edilmeyeceği tekrar bir sıkıntı oldu. Kanaldan geçen gemiler birçok defa bu konuda kumpanya ile karşı karşıya geldi. En çok da İngiltere sıkıntı yaşadı.[906]

27 Mart 1877'de İstanbul'daki İngiliz elçi Bâbıâli'ye, Mısır valisine bir yazı gönderilmesi konusunda tesir etmeye çalışıyordu.[907] 31 Mart 1877'de Süveyş Kanalı'ndan geçişlerle ilgili olarak İngiltere'nin İstanbul'daki elçiliği Atina hükümetini de bilgilendirdi.[908] 3 Eylül 1877'de İngiltere, Süveyş Kanalı yöneticilerinden, geçişlerdeki sertifikalara saygı duyulmasını ve gemilerden alınacak ücretler konusunda sıkıntı yaratılmaması istedi. İngiltere'de gemi sahipleri özellikle bu sıkıntıları aşmak için büyük gayret gösteriyordu.[909] Ancak mesele daha fazla büyümedi.

Avrupa ile ticaret münasebetlerinde Süveyş Kanalı'ndan, başta Hindistan olmak üzere Hint Okyanusu ve Basra Körfezi, ikinci derecede Uzakdoğu (Filipinler, Çin Hindi, Çin, Japonya), üçüncü derecede Avustralya ve pek geride olmak üzere Yeni Zelanda istifade ediyordu. II. Dünya Savaşı'ndan önce Süveyş Kanalı trafiğinde Hindistan ve Uzakdoğu memleketlerinin hissesi % 60, Basra Körfezi, Doğu Afrika ve Kızıldeniz memleketlerinin hissesi ise % 5 civarındaydı.

905 The National Archives Foreign Office, 78/2540.
906 The National Archives Foreign Office, 78/2542.
907 The National Archives Foreign Office, 78/2691.
908 The National Archives Foreign Office, 78/2691.
909 The National Archives Foreign Office, 78/2693.

İNGİLTERE'NİN KANAL POLİTİKASINDA DEĞİŞİM

Süveyş Kanalı'nın geleceğine en büyük etki eden olay, yapılmasından sonra Fransa'nın gölgesinde kalan bu girişime, İngiltere'nin kanal hisselerinin bir bölümünü almasıyla ortak olmasıydı. Daha önceden de sürekli gelişmelerin içinde olan İngiltere, bundan sonra olayların tam merkezinde yer aldı. Yaşanan olaylar bu tarihten sonra İngilizleri her geçen gün daha çok Mısır'ın içine çekecek ve Mısır 1882'de İngilizler tarafından ele geçirilecekti.

1875'te Disraeli yönetiminin genç bir üyesi olan Stephen Cave, Mısır'a gönderildi. Amacı Mısır'ın genel ekonomik durumunu incelemekti. Cave raporunda Mısır'ın 1864'ten 1874'e gelene kadar tüm harcamalarının yaklaşık 158 milyon £ olduğunu bildirdi. Yaklaşık 41 milyon £, dış borçlara ve bununla ilgili kalemlere gidiyordu. Mısır'ın yıllık geliri de 9.5 milyon £ kadardı. Mısır likidite sorununu aşmak için *Mukabele Kanunu* çıkarmıştı. Bu kanuna göre toprak sahipleri ödemeleri gereken 6 yıllık verginin yarısını önceden ödediklerinde 20 yıl boyunca vergiden muaf olacaklardı. İngiltere'nin Mısır'a Cave'i göndermesinden önce Fransa da bir komisyonu Mısır'a göndermişti.[910] İsmail Paşa döneminde yapılan bir hesaplamaya göre Mısır'ın gelirleri yaklaşık 50.000.000 £ iken harcamaları 77.000.000 £'ı geçmekteydi.[911] İsmail Paşa Mısır'ın gelişmesi için birçok alanda büyük paralar harcadı. Yetmeyince de dışarıdan borç alma yoluna gitti. 1861'de 12 milyon £ olan Mısır'ın gelirleri 1875'te 10.5 milyon £ civarındaydı.[912]

Stephen Cave, 17 Aralık 1875'te Mısır'a gitti. Cave'nin Mısır'a varmasından sonra İsmail Paşa durumu netlikle Cave'ye anlattı. Ayrıca bilgi yönünden de desteklemede bulundu. İsmail Paşa, Cave'yi İngiliz hükümeti desteği ile bir borçlanma yapma konusunda etkiledi. Cave de durumu İngiliz hükümetine aktardı.

910 J.C. B. Richmond, a.g.e., s. 103-104.

911 Tom Little, a.g.e., s. 39.

912 M.E. Yapp, a.g.e., s. 156.

Ancak bu tavsiyesi yeterli olmadı ve kabul görmedi. Bunun üzerine İsmail Paşa Fransızlara döndü ve buradan yeni bir borçlanma yaptı. Cave Şubat ayının sonunda İngiltere'ye döndü ve raporunu 3 Nisan'da yayınladı. Bu rapor Mısır'ın harcamalarının gelirlerinden çok olduğunu gösteriyordu.[913]

1870'li yıllarda Fransa sermayesi zor durumdaydı. Fransız-Alman savaşı bu durumu ortaya çıkarmıştı. Disraeli'nin bu ortamda kanal hisselerini alması çok da zor olmadı.[914] Fransa'nın bir anlamda ekonomik sıkıntıları İngiltere için kaçırılmaz bir fırsata dönüştü.

Avrupalı güçler Mısır'ın kontrolünü sağlamak adına yavaş yavaş Mısır'a yerleşti. Mısır üzerinde İngiltere ve Fransa'nın bir rekabeti vardı. Mısır tarafından yapılan borçların büyük bir kısmı İngiltere'dendi. Fransız sermaye sahipleri İsmail Paşa'yı artan borçlar nedeniyle uluslararası yönetim ve idare için sıkıştırmaya başladı. İsmail Paşa İngiliz-Fransız rekabeti üzerine oynadı. İngiliz danışmanlar Kahire'ye davet edildi. İsmail Paşa, Süveyş Kanalı hisselerinin % 44'ünü yani 176.000'lük hisseyi İngiltere'ye sattı. Bu şekilde İngiltere Mısır işlerine müdahale edebilmek için bir dayanak elde etmiş oldu.[915] Disraeli bu hisseleri alabilmek için hükümet adına Rothschild'ten 100.000.000 Fr. borç aldı.[916] İngiliz hükümeti, bu hisselerin alımından sonra hisselerin durumu hakkında ayrıntılı inceleme yaptı. 23 Aralık 1875-5 Ocak 1876 arasında yapılan bu inceleme hisselerin hangi koşullarda alındığı ve ödemeleri üzerineydi. Bu çalışmayı yapanlar John Holken, Hardinge A. Giffard ve J. Patrik Deane'di.[917]

913 John Marlowe, a.g.e., s. 15.

914 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 104.

915 Robert F. Hunter, "Egypt under Muhammad 'Ali's Successors", *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 195.

916 George Lenczowski, a.g.e., s. 388.

917 The National Archives Treasury Solicitor, 25/2001.

İnceleme Disraeli'nin hisselerin alınmasını nasıl bir fırsat olarak gördüğünü gösteriyordu.

Disraeli de, Palmerston gibi Süveyş Kanalı'nın yapılmasına karşıydı. Ancak Süveyş Kanal hisselerinin % 44'ünü elinde tutan Mısır, 1875'te bunları 4 milyon £ üzerinden İngiltere'ye sattı. Disraeli çok hızlı bir şekilde bu hisseleri London House of Rothschild'den borç alarak satın aldığı sırada o dönem Liberal Parti'nin başında bulunan Gladstone bu işe karşı çıkıyordu. Gerekçesi ise İngiltere'nin Mısır meselesine bulaşmış olacağıydı.[918] İngiltere Süveyş Kanalı hisselerinin 1875'te 176.602'lik kısmını 4.000.000 £'a aldığında bu hisselerin o gün için ederi 3.532.040 £'tu.[919] 25 Kasım 1875'te Süveyş Kanalı hisseleri için bir miktar ödeme yapıldıktan sonra geri kalan ödemelerin Aralık-Ocak ayları içinde yapılacağı belirtildi.[920] İngiltere hisseleri almakla kanalda bir noktada avantajlı bir duruma geçtiğini düşünüyordu.[921]

Aşağıdaki tablo (Bkz. Tablo 2.12) Süveyş Kanalı'nın alım ödemelerini, toplam İngiltere'nin Mısır'a ödediği parayı ve bunun yanında diğer masrafları da göstermektedir.

Tablo 2.12 Kanal Hisselerinin Alım Ödemeleri[922]

Lord Beconsfield'in İngiltere İçin 25 Kasım 1875'te Kanal Hisselerini Alım Ödemeleri	
176.602 hisse için her biri 22.15 £ olmak üzere	3.976.582 £
Rothschild'in payı	99.414 £
Diğer Harcamalar	626 £
TOPLAM	4.076.622 £

918 Peter Mansfield, a.g.e., s. 89.

919 Cope Whitehouse, *England's Right to the Suez Shares*, Reprinted from "The Fortbightly Review", 1893, s. 392.

920 The National Archives Foreign Office, 78/2432.

921 The National Archives Treasury Solicitor, 25/1995.

922 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 36.

Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın hisse senetlerinin mühim bir kısmını elde etmekle İngiltere Süveyş Kanalı'nı idari ve mali olarak kontrolüne aldı. Ancak bu tam bir kontrol ve hakim olma değildi. Çünkü kanal statüsüne göre elinde 20 hisse senedi olan her aksiyonerin bir oyu vardı ve bir aksiyonerin elindeki hisse senetlerinin miktarı ne olursa olsun 10'dan fazla oyu olamazdı. Yani Süveyş Kanalı hissedar meclisinde İngiltere'nin elinde 170.000 hisse senedi olmasına rağmen; ancak 10 oyu vardı. Bu suretle Süveyş Kanalı Kumpanyası yine eski karakterini muhafaza etti, yani Fransızların idaresinde kaldı. İngiltere kumpanyaya ve kanala mali ve idari bakımdan tamamen hâkim olamadı.[923]

İngiltere'deki Osmanlı elçisi, 2 Aralık 1875'te Süveyş Kanalı hisselerinin İngiltere tarafından alınması hakkında verdiği bilgiye göre bu satış açık usulde olup Fransa'da pazarlığın yapıldığı bildirildi. Hisseler ilk Fransa'da satılığa çıktı. Osmanlı elçisi bu hisselerin Hidiv'in elinde kalacağını ve böylece yabancı bir şirket eline geçmeyeceğini söylüyordu. Osmanlı Devleti'nin bu hisseleri almayacağı gayet açıktı. İngiltere aldığı bu hisselerle kanal hâsılatından 1894'e kadar yararlanamayacaktı. Elçinin verdiği bilgiye göre, İngiltere bu hisseleri % 5 faizle 19 yıllığına 4 milyon £ karşılığında aldı.[924]

Süveyş Kanalı hisselerinin İngiltere'yc geçmesi olayında İngiltere'de Başbakan Benjamin Disraeli çok hızlı davrandı. Öylesine ki İngiliz Dışişleri Bakanı olan Lord Derby (Bkz. EK 5) bile bu olaydan haberdar olmadı. Bu konuda İngiltere'yi hisselerin satılmasından haberdar eden isim ise İngiltere'nin Kahire'deki Konsül-Genarali olan Lord Stanton'du.[925]

Süveyş hisselerinin satışı dünyada büyük yankı uyandırdı. İngiltere'de Disraeli'nin Süveyş kanalı hisselerini (176.602) 1875'te

923 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 36.
924 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 58/79.
925 Emil Lengyel, a.g.e., s. 181.

4.000.000 £'a alması hadisesinden sonra Kaiser II Wilhelm (II. Wilhelm, Kraliçe Victoria'nın büyük kızının oğlu olarak 1859'da Berlin'de doğdu) Kraliçe Victoria'ya bir yazı yazdı. "*Sevgili anne, bu mektubu sana yazmalıyım çünkü İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nı satın almasından ne kadar mutlu olduğunu biliyorum. Çok mutlu oldum*" dedi.[926] Aslında İngiltere Süveyş Kanalı'nı satın almamıştı. Sadece şirketin % 44 hissesini satın almıştı.[927] Ancak bu satın alış bir bakıma kanalın alınması gibi bir anlam taşıyordu. Kanal hisselerinin satılması konusu Almanya'yı durumla ilgili açıklama yapmaya itti. Almanya Süveyş Kanalı hisselerinin İngiltere tarafından satın alınmasını kendi açısından sakıncalı görmedi; aksine bu konuda Londra'yı tebrik etti.[928]

İsmail Paşa her ne kadar kanal hisselerini satmış olsa da iflastan kurtulamadı. Mısır 1876 Nisanında iflas ettiğini açıkladı. 7 ay sonra da Osmanlı Devleti iflas etti. Gerek Osmanlı Devleti gerekse Mısır'ın iflası doğrudan İngiltere'yi ilgilendiren bir meseleydi. Ancak İngiltere Osmanlı Devleti'nin iflası meselesine çok fazla müdahalede bulunmadı. Desteğini ve ilgisini geri çekti. Ancak Mısır'ın durumu farklıydı ve Mısır'la ilgilendi. Çünkü Mısır, Hindistan yolu üzerinde oldukça hayati bir noktada durmaktaydı.[929] Bu tavır aslında İngiltere'nin önceliklerinin de değiştiğini gösteriyordu. Osmanlı Devleti'nin Rusya ile yaptığı savaşta da kanal hisselerinin bir kısmını İngiltere'nin almış olması bu savaşa karşı yaklaşımını da doğrudan etkiledi. Daha önce karşı olduğu bir projenin, bu satın almadan sonra bir anlamda sorumluluğunu da paylaşan bir devletti.

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında savaş çıkınca, İngiltere'nin Doğu'daki çıkarları Lord Derby'in Kont Shouvalow'a 6 Mayıs 1877'de gönderdiği tahriratta ifadesini buldu. Endişeler

926 Peter Mansfield, a.g.e., s. 7.

927 Bernard Phan, *Colonisation et decolonisation*, Puf Presses Universitaires de Franca, Paris, 2009, s. 116.

928 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 121/164.

929 Peter Mansfield, a.g.e., s. 89.

Süveyş Kanalı, Mısır, İstanbul, Boğazlar ve Basra Körfezi ile ilgili olarak 5 ana konuda düğümleniyordu. Bunlardan ilki şüphesiz Avrupa'yla Doğu arasındaki bağlantının "*açık, ihlal edilmemiş tutulması gereği*" olup bu nedenle kanal ya da yöresine karışmanın "*doğruca Hindistan'ı tehdit ve dünya ticaretine ciddi bir sekte*" olacağı hususunda Rusya'nın dikkati çekildi. Böyle bir halin ortaya çıkmasının, İngiltere tarafından tarafsızlığın sürdürülmesiyle açıklanabilir bir durum olmayacağı açıklandı.[930] Aslında bu endişeleri deklare ederek, İngiltere kanala herhangi bir müdahale olursa doğrudan savaşa dâhil olacağını açıklıyordu.

Süveyş Kanalı hisseleri, Disraeli'nin girişimi ve Rothschild'lerin elindeki hazır para sayesinde İngiliz hükümetine geçti. İngiliz ve Fransız uzmanlar Mısır ekonomisini kurtarmaya çalıştılar ve kamu kaynaklarının kontrolüne Osmanlıların hiçbir zaman olmadığı kadar sahip oldular. İsmail Paşa alelacele Osmanlı yetkililerini memnun etme çabasına düştü. 1877'de 30.000 Mısır askeri, padişahın askerleriyle omuz omuza Ruslara karşı savaştı. Ama Mısır maliyesini kontrol eden İngiliz-Fransız uzmanlar (İkili komiserlik), Hidiv'in ordusunda çok ciddi kısıtlamalar yapılmasını emrediyorlardı. Bu uzmanlar İsmail Paşa'nın Abdülaziz gibi müsrif olduğu kanısındaydılar. Hatta onu tahtından indirmeye bile hazırlanıyorlardı. İsmail çaresizlik içinde Abdülhamid'e yalvardı ve Mısır yöneticisinin yerinden edilmesinin, İstanbul için tehlikeli bir örnek olacağını söyledi.[931]

İngiltere Başbakanı Disraeli'nin, hem Derby hem de Maliye Bakanı'na dahi danışmadan aldığı hisseler son derece önemliydi. Bu suretle İngiltere de kanal şirketine ortak olmuş oluyordu. Sonradan Dışişleri Bakanı olan Salisbury (Bkz. EK 5)

930 Burhan Oğuz, *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, Can Matbaa, İstanbul, 1983, s. 109-110.

931 Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüzyıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Çev.: Belkıs Çorakçı Dişbudak, Sabah Kitapları, İstanbul, 1997, s. 184.

bu olay dolayısıyla 1881'de şöyle dedi: *"Bu işten vazgeçebilir, şirketi monopolize edebilir veya paylaşabilirdik. Vazgeçmek, Hindistan yolumuzun üstüne Fransa'yı yerleştirmek olurdu. Şirketi tekelimize almak ise bir savaş tehlikesine çok yaklaşmak olurdu. Bunun için şirketi paylaşmaya karar verdik".*[932]

İngiltere bir ara Mısır'daki acil işler için paraya ihtiyaç duydu. Bunun üzerine hisselerin durumu Goschen tarafından ele alındı. Goschen 21 Nisan 1887'de yaptığı bir açıklamada Mısır'daki ekonomik durumu değerlendirdi ve İngiltere'nin durumuyla ilgili açıklamalar yaptı. Goschen aynı zamanda Süveyş Kanalı'nın 176.000 hissesi üzerinden limanlar ile kömür yatakları için 2.300.000 £ ödeme yapmak zorunda olacağını ve bunun İngiliz vergi mükelleflerine ekstra yük getireceğini bildiriyordu. Hisselerin alındığında değerinin 20 £ olduğunu; ancak satın alış sırasında 27 £'a geldiğini açıkladı. Bugün için (1887) değeri 84 £'tu. 1894'te hisselerden yıllık 570.000 £ gelir elde edilmesi bekleniyordu. Bugün için (1887) kanal hisseleri 10.500.000 £'a gelmişti. Goschen işte bu yıllık 570.000 £'luk geliri daha önce gösterdiği 2.300.000 harcamalar için kullanmayı öneriyordu. Böylece İngiliz vergi mükelleflerine ek yük gelmeyecekti. Mısır hükümetinin bu gelirleri satmaması durumunda oldukça kazançlı olacağı da söyleniyordu. Milner de benzer şekilde şöyle bir ifade kullanmaktaydı: *"Biz Süveyş Kanalı hisselerini 4.000.000 £'a aldık ama bugün bir veya iki yıl sonra (1888-1889) bu hisselerin değeri 20.000.000 £ olacaktır".*[933] Hisselerin değeri 13 Şubat 1905'e gelindiğinde 32.671.370 £ oldu.[934] 1932'ye geldiğinde 53 milyon £'a ulaştı.[935]

932 Fahir Armaoğlu, *Siyasi Tarih (1789-1960)*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1975, s. 222-223.

933 Cope Whitehouse, a.g.e., s. 391.

934 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 36.

935 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 97.

Kanalın açılması her devlete az veya çok bir etki yaptı. Ancak en büyük ilgiyi ise Avrupa'nın büyük devletleri özellikle de İngiltere ve Fransa gösterdi. Akdeniz ticaretinin canlanma ihtimali ve Okyanus taşımacılığının yön değiştirme durumları bütün dünya aktörlerini bu işe çekti. Kimisi kanala karşı çıktı kimisi de tüm muhalefete rağmen destekledi.

Mısır'da birçok ülkenin vatandaşı vardı. Kanal açılmadan önce Mısır'ı ziyaret eden bir kişi İngilizlerin çok fazla olmadığını söylüyordu. Var olan İngilizlerin önemli ticari işler yaptığı; ancak çok fazla Fransız olduğu belirtiliyordu. Bunlar dışında İtalyanlardan ve Yunanlılardan söz edilmekteydi. Hollandalıların oldukça fazla olduğu, bunlar yanında değişik yerlerden gelen Almanların olduğu söyleniyordu. Avusturya'nın güçlü bir şekilde temsil edildiği, Belçika, İsviçre, Danimarka, İsveç ve Norveçlilerin de Mısır'a geldikleri belirtiliyordu. Sokaklarda İspanyolca duyulabileceği ve Trieste Limanı'nın Mısır'la irtibatta çok etkin olduğu açıklanıyordu.[936]

Kanal tartışmaları başladığı andan itibaren birçok devlet konuyu incelemeye başladı. Bunun için bölgeye inceleme yapmak üzere birçok kimse gönderildi. Kanal meselesi hakkında rapor hazırlayan ülkeler şunlardı (Bkz. Tablo 2.13):

Tablo 2.13 Süveyş Kanalı İçin Hazırlanan Rapolar Listesi[937]

Süveyş Kanalı'nı Ziyaret Eden ve Rapor Hazırlayan Delegeler Listesi	
İngiltere	5
Avusturya	8
Belçika	2
Brezilya	1

936 Anonim, *My Trip to The Suez Canal and Back To London*, Hamilton, Adams &Co., London, 1870, s. 39-40.

937 The National Archives Foreign Office, 78/1896.

İspanya	1
Amerika	2
Fransa	24
Yunanistan	1
Hollanda	2
İtalya	32
Prusya	2
Rusya	3
İsveç	1
Danimarka	1
Toplam	84 Delege

Mısır'ın geleceğinin ne olacağı ve kanalın açılmasının devletler siyasetine nasıl bir etki yapacağı daha başlangıçtan beri merak konusuydu. Birçok siyasi bu konuda tahmin yürütmeye çalışıyordu. Bu tahminler arasında Mısır'daki İngiliz elçisinin yazdığı açıklamalar oldukça ilgi çekiciydi. 1860'larda tahminlerini İngiliz Dışişleri'ne gönderen Seymour bir anlamda en doğru tahminlerden birini yaptı.

İskenderiye'deki İngiliz elçi Seymour, Mısır'ın genel durumu ile ilgili bilgi verdikten sonra şöyle bir açıklama yapıyordu. Seymour: "*Osmanlı Devleti'nin ve valinin Mısır'daki durumları daha da kötüleşecektir. İngiltere ise uzun vadede bu işten karlı çıkacaktır. Fransa ise içinde bulunduğu durumdan dolayı ilerde büyük güçlükler ile karşılaşacak ve şimdiki pozisyonunu koruyamayacaktır. Ayrıca kendisinden sonra vali olacakların büyük güçlük çekeceklerini ve Mısır'ın gelirlerine dikkat etmeleri gerektiğini*" söyledi. Çünkü Mısır'ın gelirleri son derece hayati bir durum arz ediyordu. Mısır'da mevcut durumun orada yaşayan Avrupalılara sıkıntı yaratabileceğini ve Osmanlıya karşı düşmanlık doğurabileceğini bildiriyordu. Ayrıca şu anki İngiliz politikasının ileride şüpheyle karşılanabileceğine de dikkat çekiyordu.[938]

938 The National Archives Foreign Office, 78/1795.

İngiltere

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra kanala olan ilgi azalma yerine daha da arttı. Bu ilgi kanalın açılmasından sonra dikkatin bölgede toplanmasıyla birlikte bu işin ne derece önemli olduğunun anlaşılmasıyla ilgiliydi. İngilizler bölgede büyük önem taşıyan Süveyş Kanalı konusunda takipçi olmaya başladılar. Kanalın açılmasından sonra İngilizler için Süveyş Kanalı dışında Mısır, kullanışsız bir arazi olarak görülmeye başlandı.[939]

Süveyş Kanalı'nın açılmasında İngiltere'deki yönetim pek bir fayda görmüyordu. Ancak kanal açıldıktan bir süre sonra İngiliz gemileri kanaldan en fazla geçen grubu oluşturmaya başladı.[940] Lieut-Colonel Clarke, Süveyş Kanalı'nın açılmasından hemen sonra İngiltere için kanalın durumuna ilişkin bir rapor hazırlayarak bunu İngiltere'ye Deniz Bakanlığı'na gönderdi. Clarke, ayrıntılı bir rapor hazırladı ve bununla İngiliz donanma gücünün kanaldan faydalanma durumu ve kolaylıkları üzerine açıklamalarda bulundu. Taşımacılık açısından kanaldan İngiltere'nin nasıl yararlanabileceğini gösterdi.[941]

1840'ta ve 1850'de İngiliz gemileri, dünya nominal buharlı tonajının yaklaşık 1/4'ini, 1870'te 1/3'inden fazlasını, 1880'de ise yarıdan fazlasını oluşturmaktaydı. Bir başka biçimde ifade edilirse, İngiliz buharlılarının tonajı % 1600 oranında arttı. Bu gelişme oldukça doğaldı. Callao'dan, Şangay'dan ya da İskenderiye'den gemilere yüklenen malların İngiltere'ye gidecek olması neredeyse kaçınılmazdı. 1874'te Süveyş Kanalı'ndan geçen 1.250.000 ton yükün 900.000 tonu İngiltere'ye aitti. Kanalın açıldığı ilk yılsa, bu rakam 500.000 tondan biraz daha azdı.[942]

Kanalın açılmasından hemen sonra kanaldan geçen gemilerin adetleri ve tonajları hızlı bir biçimde arttı. 1870'te 491

939 Bary Williams, a.g.e., s. 16.

940 H.B., *The Suez Canal and the Liberal Government or The Policy of Deceit*, Effingham Wilson, Royal Exchange, E.C., London, 1884, s. 4.

941 Lieut-Colonel Captain Richardson Clarke, a.g.e., s. 1.

942 Eric Hobsbawm, a.g.e., s. 72.

gemi geçti ve bunlar 436.618 tondu; 1874'te 1.264 gemi geçti ve bunlar da 2.424.000 tondu.[943] Kanalın açılması ile en çok İngiliz ticaretinde bir canlanma gözlendi. Aşağıdaki tabloda (Bkz. Tablo 2.14) İngiltere'nin kanaldan geçerek ticaret yaptığı ülkeler ve 1868 ve 1904'teki iki ayrı ihracat ve ithalat rakamları görülmektedir. 1904'te İngiliz ihracat ve ithalatının arttığı görülmektedir. Kanalın da bu artışta bir derece etkisi olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 2.14 İngiliz Ticareti 1868-1904[944]

İngiltere'nin kendi kayıtlarına göre ticaretinin temel noktaları şuralardı: Hindistan, Avusturalya, Yeni Zelanda, Mauritius, Seylan, Malaya Adaları, Hong Kong, Kızıldeniz Limanları, Pers Körfezi ve Fırat Nehri. Bunun dışında da Çin, Japonya, Hollanda, Fransa, Portekiz, Etiyopya, Siam ve Filipinler ile de önemli ticareti vardı		
1868	İngiltere'nin ithalatı	65.000.000 £
	İngiltere'nin ihracatı	50.000.000 £
	TOPLAM	115.000.000 £
1904	İngiltere'nin ithalatı	93.000.000 £
	İngiltere'nin ihracatı	100.000.000 £
	TOPLAM	193.000.000 £
FARK		78.000.000 £

Açılıştan sonra ilk gündeme gelen meselelerden biri kanalın istenilen kazancı elde edememesinden dolayı Lesseps'in yapmak istediği, geçişlere uygulanacak fiyat artırımı oldu. İngiltere bu meselede en ilgili taraf olarak göründü. Çünkü bölgede deniz gücü olarak en etkin olan ve Hindistan ticaretini elinde bulunduran kendisiydi. Böyle olunca birçok taraf ile görüşmek durumunda kaldı.

Kanaldan geçen gemilerden alınacak ton başına ücret meselesi İngiltere'nin açılıştan sonraki en önemli sorunu oldu. Lesseps ile İngiltere arasındaki bu gerilim Osmanlı Devleti'ne de

943 J.P. Weethee, a.g.e., s. 53.
944 Col. Sir Howard Vincent, a.g.e., s. 35.

yansıdı. 1872 tarihli bir belgede İstanbul'daki elçilere verilecek olan bir metinde ton konusu ele alındı. Bu metinde Bâbıâli'nin tüm devletleri eşit gördüğü ve ton konusunda belli problemlerin var olduğu ortaya kondu. Osmanlı Devleti konuyla ilgili olarak görüşünü belli etti. Tek taraflı ton meselesinin halledilemeyeceğini düşünüyordu. Bunun için komisyon kurulmasını ve kurulacak olan komisyonun ya Londra'da ya da İstanbul'da toplanmasını uygun gördüğünü açıkladı ve bunu yabancı elçilere bildirdi.[945]

Lesseps ise, ton meselesinin çözümü işinde ilk merci olarak Fransa'yı gördü ve konuyu oraya taşıdı. Böyle yapmasındaki düşünce, bu biçimde kanal konusunda Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin yapabileceği karşı koymalara engel olmaktı. Ancak mahkemede istediği sonucu elde edemedi ve konu İstanbul'a intikal etti.

Süveyş Kanalı'ndan geçecek gemilerden alınacak 10 Fr.'lık ücret konusunda kanal şirketinin başındaki Lesseps ile *Mesajiri Imperial Kumpanyası* arasındaki sorunun Paris'te Eyalet-i Ticaret Mahkemesi'nde görüşülmesini Bâbıâli protesto etti. Ton meselesinin ilgili devletle yani kendisi ile görüşülmesi gerektiğini açıkladı. Londra'da veya İstanbul'da bir komisyon kurularak bir fiyat tayini ve değişikliğinin uygun düşeceği belirtildi. Komisyonun ton meselesini çözebilecek bir kurum olacağını ve bu komisyonun İstanbul'da toplanması daha uygun olacaksa da Londra'da toplanmasında da bir sakınca olmadığını deklare etti. Diğer ilgili devletlerin de görüşleri doğrultusunda bu komisyonun bir an önce toplanmasını istedi.[946]

Mısır tarafı kumpanyanın görüşünü Bâbıâli'ye iletti ve oluşan yeni tarifeyi kumpanyanın kabul etmesini istedi (25 Nisan 1874). Eğer kumpanya Bâbıâli'nin bu kararını kabul etmezse geçiş sırasında Mısır'ın, gemilere askeri müdahale yapmasına izin

945 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (İradeler, DUİT: 142/1.
946 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (İradeler, DUİT: 142/1.

verildi. Bunun üzerine Bâbıâli'nin kararı kumpanya tarafından kabul edildi. Bu esasa uyunca da askeri herhangi bir girişime gerek kalmadı. Lesseps 26 Nisan 1874 tarihli Mısır Dâhiliye Müdürü Tevfik Paşa'ya gönderdiği tahriratta Nisanın 29'undan itibaren yeni tarifeyi uygulayacaklarını söyledi.[947] Ancak yine de sorun devam etti.

Ferdinand de Lesseps, kanalla ilgili anlaşmazlıklar devam edince kanalı kapatma tehdidinde bulundu. Bu gergin ortam devam edince Osmanlı Devleti böyle bir durumda Mısır Hidivliğine kanalı işgal etme emrini verdi (6 Haziran 1874). Konu İngiltere'de ciddi tartışma yarattı ve Osmanlı Devleti, Kumpanya ve Mısır Hidivliğinden hangisinin böyle bir durumda sorumlu olacağı konuşuldu. İngiltere'de Lordlar kamarasında Lord Russell bu durumu anlattı ve İngiltere'ce Mısır ve kanalın önemini açıkladı. Lord Derby de böyle bir durum tekrar ortaya çıkarsa neler yapılabileceğini sordu. Lord Derby, Osmanlı Devleti'nin İngiltere açısından çok önemli olduğunu hatırlattı. Süveyş Kanalı'nın şu anda dünyanın en önemli yollarından biri olduğunu, İngiltere için hayati olduğunu ortaya koydu; ancak hissedarın elinden kumpanyanın zorla alınmasının doğru olmadığını söyledi. Hindistan'a giden en yakın yolun bu olduğu ve yeni bir kanal açmanın da şu an için mümkün olmadığını ifade etti. Genel olarak İngiltere'nin beklentisi geçiş konusunda düzenli bir tarifenin hazırlanmasıydı.[948]

Lord Russell, konuşmasında, kanalın kapatılması ihtimalini dile getirerek açık kalmasının İngiltere'nin yararına olacağını söyledi (10 Eylül 1874). Bu konuda tek bir devletle değil gerekirse Osmanlı Devleti, Mısır ve Kumpanya ile görüşülmesini ve askeri bir durumda kanalın bitaraf olacağına dair bir hüküm olup olmadığı varsa bunun araştırılıp ele alınmasını beyan etti. Lord Derby cevabında Russell'ın görüşüne aynen katıldığını ve

947 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 514/10.
948 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 514/48.

aynı şekilde Lesseps'in kanalın kapatılması ifadesini İngiltere'nin çıkarlarına aykırı gördüğünü söyledi. Lord Derby ayrıca Lesseps ile hissedarı sıkıştırarak ellerinden kumpanyayı almanın doğru olmayacağını ve bunun Avrupa devletlerinin ittifakı olmadan mümkün olmayacağını ekledi. Kanalın hisselerinin iyi niyetle satılması meselesine gelince, bu konuda bir teklif olmadığını hatırlattı. Kanalın bir komisyona verilmesi meselesini ise, böyle bir teklifin uygun düşmediğini, şimdiye kadar böyle bir teklifin gelmediğini ve geleceğini de sanmadığını söyledi. Lord Derby kanalın bitaraflığı meselesine girmekten kaçındı. Ayrıca İngiltere işin çözümünü İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında görmekteydi.[949]

Osmanlı Devleti konunun çözüme doğru gittiğini düşünürken aksine sorun hemen çözülemedi. Parnis Efendi, durumu tamamen geçiş ücreti meselesine bağlamaktaydı. Kumpanya eski usulü terk ettiğinden işler karmaşıklaşmıştı. Osmanlı Devleti daha önceki tarifeye göre sorunun çözüldüğünü düşünürken bu defa yine sıkıntı başlamıştı.[950] Özellikle 1874 yılı içinde İngiltere konuyla ilgili Osmanlı Devleti'ne İstanbul'daki elçisi aracılığı ile birçok yazı gönderdi.[951]

Sorun çözülemeyip devam edince Osmanlı Devleti komisyon için gerekli hazırlıkları yapmaya başladı. İlgili denizci devletler ve Osmanlı Devleti'nden ikişer memur bu işleri görüşmek için bir konferans tertip edecekti. Konferansta mevcut konu ele alınacaktı. Osmanlı Devleti'nden bu iş için Nafia Nazırı Ethem Paşa ile Liman Reisi Salih Paşa'nın katılması uygun görüldü.[952]

Kanaldan geçiş konusunda tartışmalar devam edince İngiltere, konuyu kesin bir şekilde çözmeye karar verdi. Birçok gemisinin kanaldan geçişi sebebiyle ücretlendirmede uğradığı

949 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 514/48.
950 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 506/25.
951 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 459/16.
952 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (İradeler, DUİT: 142/4.

mağduriyet bu durumun çözülmesine ivedilik kazandırıyordu. Bir süre sonra da İngiltere konuyu çözmesi için Colonel (Albay) Stoki'yi bu işle görevlendirdi. Stoki ve kumpanya adına Lesseps geçişler konusunda bir mutabakata vardılar ve soruna bir çözüm getirilmiş oldu (Bkz. EK 54).[953]

Süveyş Kanalı reisi ve direktörü olan Lesseps ile İngiltere'nin bu konudaki temsilcisi Colonel John Stoki arasından alınan kararlar şöyleydi:

1. Lesseps, Süveyş Kanalı'ndan geçecek gemilerin transit tarifesine uygun olması ve tonaj meselesi konusunda 8 Aralık 1874 tarihli kararı Bâbıâli'den onay almış olan kumpanyaya kabul ettirmeği taahhüt eder.
2. İngiltere de buna mukabil resmi fiyatların indirilmesi konusunda yeni bir mukavelenameyi kabul eder. Buna göre elli santimlik bir indirim ilk olarak 1 Ocak 1877 ikincisi 1 Ocak 1879 üçüncüsü 1 Ocak 1881 dördüncüsü 1 Ocak 1882 beşincisi 1 Ocak 1883 altıncısı 1 Ocak 1884 tarihinde icra olunacaktır. Bundan sonra da resmi indirim yerine ton başına 10 frank bir ücret alınacaktır.
3. Lesseps küçük tamiratlar dışında 30 yıl müddetle yıllık bir milyon franklık bir meblağın icra olmasını taahhüt eder.
4. İngiltere, ikinci maddede kararlaştırılan hususların gerçekleşmesini bildirir bildirmez Lesseps Osmanlı Devleti'ne verdiği protestoları geri alacaktır.[954]

İngiltere ve Mısır arasındaki ilişkiler Süveyş Kanalı açıldıktan sonra ve özellikle Hidiv İsmail Paşa zamanında çok fazla gelişti. İsmail Paşa'nın bu yakınlığı özellikle Sudan ve Kızıldeniz üzerindeki ilgisinden kaynaklanıyordu. İsmail Paşa, son dönemlerine doğru Afrika içlerinde ve Kızıldeniz etrafında hâkim

953 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (İradeler, DUİT: 142/6.
954 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, (İradeler, DUİT: 142/6.

olmak istiyordu. Bunun için de İngiltere ile Hidiv anlaşma yoluna gitti.

1877'de İngiltere ile Mısır arasında yapılan anlaşmaya göre İngiltere, Mısır'ın Ras Hafun sahiline (Somali) kadar olan saha üzerindeki iddialarını Osmanlı hâkimiyetinde olmak koşuluyla şartlı olarak kabul etti. Diğer taraftan İngiltere Dışişleri, Gordon'un Sudan'da bulunuşunu da, Sudan ahvaline dair rapor hazırlamak, Mısır askerinin ricat edebilmesini temin etmek, Arap aşiretleri üzerindeki şahsi nüfuzunu kullanarak sükûnu temin etmek şeklinde Bâbıâli'ye izah etti. Bulkar ve Berbera serbest liman olacaktı; Mısır diğer kıyı iskelelerinde hiçbir devlete ait olmayan sahilde gümrük rüsumu koymak ve yükseltmek hakkına sahip olacaktı. Bu suretle İngiltere, Osmanlı Devleti'nin Babü'l-Mendeb ve Zeyla arasındaki sahil üzerinde iddialarını kabul etmekle beraber Zeyla ve Ras Hafun arasındaki aşiretler üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti iddiasını kabul etmedi.[955]

Gordon, 19 Şubat 1884'te Sudan'daki görevine başladı. Göreve getirilmesi ise 18 Şubat 1884'tü. Göreve başladığında o dönemin gazetelerinden *Pall Mall Gazete*: "*General Gordon 18 Şubat'ta Hartum'a vardı. Halkın büyük ve coşkulu sevinç gösterileri ile karşılandı. İnsanlar onu Sudan Sultanı olarak adlandırmaktadır*" diye yazıyordu. Kendisi *Times*'a verdiği röportajda "*Hiçbir asker yanında olmadan geldiğini, fakat Tanrı'nın yanında olduğunu, adaletsiz hiçbir iş yapmayacağını ve bundan böyle başıbozukların olmayacağını*" söyledi.[956]

Mısır'ın Afrika içlerine doğru olan ilgisi Mısır'ın ekonomik ve siyasi yönden zayıflamasına kadar devam etti. Mısır, bu türden işler peşinde koşarken daha fazla İngiltere'ye ihtiyaç duyuyordu. Bu ise Mısır'ın İngiltere tarafından işgaline zemin hazırlıyor ve İngilizleri Mısır'la daha fazla irtibatlı ve ilgili yapıyordu.

955 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 151-152.

956 Lord Wolseley vd., *Pictorial Records of The English in Egypt*, J.Sangster, London, 1885, s. 10.

Mehdi Meselesi ortaya çıkınca yine iki güç birbirine dayanma yoluna gitti.[957]

1875'te Süveyş Kanalı açıldıktan sonra, İngiliz hükümeti yavaş yavaş Mısır'a el koymaya başladı. Mısır'a ait kanal hisse senetlerini satın aldıktan sonra Mısır meselesine müdahale etmek için önemli bir sebep de elde etti; aynı zamanda Mısır'ın Sudan ile irtibatını keserek, Sudan'ı tamamen kendi kontrolüne almak için teşebbüslere girişti. İlk olarak Fransa ve Almanya gibi Mısır'da alacağı olan devletlerin desteği ile Hidivlik makamında bulunan İsmail Paşa'yı, 1879'da azlettirmeye muvaffak oldu; yerine aynı aileden bir başka prensi tayin ettirmek istedi. Fakat II. Abdülhamid, meselenin gelişmesini beklemeden onun oğlu Mehmed Tevfik Paşa'yı Hidiv tayin etti.[958] İsmail Paşa'nın görevden ayrıldığını bildiren ferman 26 Haziran 1879 tarihliydi. Paşa'nın görevini bırakması ise 30 Haziran 1879'du.[959] İsmail Paşa'nın durumu İstanbul'a (II. Abdülhamid'e) aktardığı telgraf ise 23 Haziran 1879 tarihliydi.[960] Bu tarihler İstanbul'da kararın çok hızlı alındığını gösteriyordu. İsmail Paşa'dan sonra Hidivlik makamına getirilen Tevfik Paşa'nın ilk işi yabancıların isteği olan *Likiditasyon Kanunu*'nu (Liquidation Law) çıkarmak oldu. Bu kanuna göre Mısır gelirlerinin % 66'sı borçlara aktarılacaktı.[961]

İsmail Paşa görevden alınmadan önce borçlar nedeniyle kurulan İkili Kontrol (Dual Control)'e de son verdi. Bu defa Avrupalılar doğrudan yönetime müdahil oldular. İkili Kontrol'ün bitip Avrupalıların doğrudan Mısır hükümetine bakan sokmalarında Nubar Paşa'nın 1877 baharında İngilizlere yaptığı teklif

957 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 153.

958 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 152-153.

959 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 111.

960 Hasan Adalı, "Documents Pertaining to The Egyptian Question in The Yıldız Collection of The "Başbakanlık Arşivi"", *İstanbul Political and Social Change in Modern Egypt*, Ed. M. Holt, Oxford University Press, London, 1968, s. 54.

961 Afaf Lutfi Al Sayyid, a.g.e., s. 4.

etkili oldu. Nubar Paşa, Mısır üzerinde İngiliz koruması olmasını istemedi. Bu istek Avrupalıların ikili kontrolü bitirip doğrudan kabineye bakan sokmalarını getirdi.[962] Bu olay ise daha sonra Nubar Paşa'nın tahmin ettiğinden çok daha farklı sonuçlar doğurdu.

Osmanlı Devleti 1877-1878'de Rusya ile savaşa girince İngiltere'nin tutumu son derece önemli ve hayati oldu. Savaş öncesinde Rusya'nın Osmanlı Devleti üzerine olan ilgisi artmaya başlamıştı. Savaşın başlaması üzerine Avrupa devletleri tarafsızlıklarını ilan ettiler. Aynı şekilde İngiltere de tarafsızlığını ilan etti. Lord Derby tarafsızlığın devamı için Rusya'ya iletilmek üzere Rusya'nın Londra'daki elçisi Kont Şuvalof'a bir nota iletti. Buna göre İngiltere tarafsızlığını ilan etmişti. Ancak kendi menfaatlerini ilgilendiren bir durum ortaya çıktığında müdahaleye mecbur kalırsa tarafsızlığın bozulabileceğini deklare etti. İngiltere'nin dikkat ettiği en önemli noktaların başında ise Süveyş Kanalı'nın işgal veya abluka edilmesi vardı. Hindistan yolunun tehlikeye girmesini veya ticaretin zarar görmesini de istemiyordu. Bunun yanında İstanbul'un şimdiki sahiplerinde kalması ve İstanbul ile Çanakkale Boğazlarının durumunun aynen devamına Rusya tarafından saygı gösterilmesini bekliyordu. Yine Osmanlı Devleti'nin devam etmekte olduğu Tanzimat yolundan çıkılınası ve Basra Körfezi ve civarında herhangi bir değişiklik veya saldırı durumu ortaya çıkarsa İngiltere müdahale edeceğini açıkladı.[963]

Prens Gorçakof'un, elçi Şuvalof tarafından verilen cevabi notasında ise: Mısır'ın Osmanlı Devleti'ne bağlı olduğu ve savaş sırasında Mısır askerinin Osmanlı askeriyle birlik olabilmesi mümkündü ve bu durumda Rusya, Mısır'ı kendisine muharip kabul edebilirse de Avrupa'nın bilhassa İngiltere'nin Mısır'da

962 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 107.

963 Ali Fuad Türkgeldi, *Mesail-i Mühimme-i Siyasiye*, Cilt I, TTK Basımevi, Ankara, 1987, s. 24-25.

menfaatleri bulunmasından dolayı askeri herhangi bir müdahale yapmayacağını açıkladı. İstanbul'un zaptının düşünülmediğini ve bunun yanında Boğazlar konusunun da bütün devletlerle ortak karara varılacağını söyledi. Basra Körfezi ve Hindistan'a ise İngiltere savaş süresince tarafsız kaldıkça herhangi bir müdahalede bulunmayacağını ve İngiltere'nin de Rusya'nın menfaatlerini dikkate almasını beklediğini bildirdi.[964]

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yardım etmemesi önemli bir noktaydı. İngiltere, Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin zayıflığını görmüştü, ancak eski müttefikini bu defa Rusya karşısında yanlız bırakmasına yol açan gelişmelerin başında jeopolitik durumun değişmesi geliyordu. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması üzerine İngiltere, Akdeniz'deki varlığı için güçlü bir donanma ile Malta-Kıbrıs arasında savaşabilme imkânı elde edince, Boğazları ikinci plana itti. Kıbrıs ve Mısır'a hâkim olduktan sonra 1895'te İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile hiçbir ilgisi olmadığını söyleyebilen İngiliz Başbakanı'nı rahatlatan, bu jeopolitik gelişmeydi. Gerçekten, İngiltere bu savaşta tarafsız kaldı. Rusya karşısında uğradığı büyük yenilgi Osmanlı idarecilerini derinden etkiledi. Kont Moüy'ün Dışişleri Bakanı Vadington'a 7 Şubat 1878'de gönderdiği raporda "*Kabine toplantılarında nazırların yaptıkları konuşmalardan da Londra kabinesinden birşey beklenmeyeceği sonucu ortaya çıkmıştır. Hatta Ruslar'ın İstanbul'a girmeleri dahi İngiltere'yi Bâbıâli'yi savunmak için harekete geçirmeyecektir*" biçiminde İstanbul'daki hava gösterilmekteydi. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, gerek bitiminde imzalanan Ayastefanos Antlaşması, gerekse durumu görünüşte Osmanlı lehine, gerçekte İngiliz ve Avusturya menfaatlerine uygun olarak değiştiren Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin şimdiki durumu ve istikbali için çok önemli sonuçlar doğurdu.[965] İngiltere uzun bir süredir Halifenin sahip

964 Ali Fuad Türkgeldi, a.g.e., s. 24-15.

965 Cezmi Eraslan, *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 1992, s. 112.

olduğu nüfuzdan ve Fransa ile Rusya'ya karşı takip ettiği siyasetten dolayı Osmanlı Devleti'nin yanında yer almıştı. Ancak Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla beraber artık İngiltere için öncelikler de değişmişti.[966] Kanalla beraber, İngiltere siyasetinin merkezi İstanbul'dan Nil'e kaydı.[967]

Aslında İngiltere, Süveyş Kanalı ve Hint yolunun güvenliği açısından bakıldığında Rusların Osmanlı'nın bu kadar içine girmesinden memnun değildi. İngiltere buna çözüm olması için Kıbrıs'ı Osmanlı Devleti'nden alacak ve daha öncesinde ise kanaldaki hisselerin bir kısmını eline geçirecekti.[968] Kıbrıs, Doğu Akdeniz'de önemli yer teşkil etmesi, Türkiye ve Suriye kıyılarına olan yakınlığı; ayrıca Mısır ve Süveyş Kanalı'na olan etkisiyle son derece önemli bir yerdi.[969] Kıbrıs'ı almakla İngiltere, kendi güvenliğini sağlama almış oluyor ve Osmanlı Devleti'nin bütünlüğünü Rusya karşısında birinci sırada tutmak mecburiyetinde kalmıyordu.

Mısır meselesi diye Osmanlı Devleti'yle İngiltere arasında çıkan mesele aynı zamanda milletler arası bir mahiyet aldı. Osmanlı Devleti, birbirine bağlı bu meselelerle birlikte Hicaz ve Yemen memleketlerinin muhafazaları için Kızıldeniz'deki iki korvetin birkaç korvet ilavesiyle takviyesini düşünüyordu. Ayrıca Hicaz'a birkaç tabur gönderilerek oraları yeteri derecede kuvvetlendirmeye karar verdi. Hatta Sudan kıtasının Mısır Hidivliğinden ayrılarak doğrudan doğruya Osmanlı Devleti'nin idaresine alınması dahi düşünüldü. Böyle olursa Suakin ve Massava'nın zahmetsizce elde tutulması kolay olurdu. Zira Habeşistan'da, Massava'da olduğu gibi diğer Arap toprakları da

966 Hans Rohde, Asya İçin Mücadele, Çev. Binbaşı Nihat, Askeri Matbaa, İstanbul, 1932, s. 4.

967 Hans Rohde, a.g.e., s. 6.

968 Majid Khadduri, The Anglo-Egyptian Controversy, *Proceedings of the Academy of Political Science*, Vol. 24, The Academy of Political Science, 1952, s. 83.

969 Ulvi Keser, *Genç Türkiye Devleti'nin Cumhuriyet Kazanımları ve Bunların Kıbrıs Türk Toplumuna Yansımaları*, ÇITAD, VI/14, 2007, s. 42.

(Cezîretü'l-Arap) emniyette olurdu. Fakat Sudan'ın terki, fikir olarak kaldı ve gerçekleşmedi.[970]

İngiltere ile Rusya daima birbirlerinin rakibiydi. İngiltere Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra sürekli olarak Akdeniz'de Hindistan'a giden yolu, Rusların veya başka bir gücün tecavüzünden korumak kaygısı taşıyordu.[971] İngiltere Kıbrıs'ı, Osmanlı Devleti'nden 1878'de Rusya'ya karşı Hint yolunu korumak için askeri bir üs olarak aldı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması Mısır üzerindeki etkisini arttırdı. Her ne kadar bu yol Fransız sermayesi ile kurulsa da kanaldan en çok İngilizler yararlandı. Mısır'da Hidiv'e karşı isyan çıktığında da İngiltere yine Hint yolunu tehlikeye düşürebileceği endişesi ile müdahalede bulundu (1882). Gladstone bu düşünceyle hareket etti. Daha sonra Evelyn Baring, Lord Cromer, Mısır'da en etkili isim haline geldi.[972]

Mısır'da karışıklık arttıkça müdahalede bulunmayı savunanlar kadar İngiltere'nin Mısır üzerinde baskıcı olmamasını dile getirenler de ortaya çıktı. Bunlardan biri de Gladstone'du. William Ewart Gladstone (1809-1898) 4 defa İngiliz başbakanı olmuştu. Liberal Parti'nin en etkili olduğu XIX. yüzyılda partinin başındaydı. İngiltere'nin (Disraeli'nin) Süveyş Kanalı hisselerini almasına Gladstone özellikle karşı çıkmıştı. Aynı zamanda İngiltere'nin Mısır üzerindeki diğer müdahalelerini de protesto etmişti. Bu müdahaleler, İskenderiye'nin bombalanması, Arabî Paşa ile yapılan mücadele ve 13 Eylül 1882'deki Tel El-Kebir Savaşı gibi gelişmelerdi.[973]

Tüm farklı görüşlere rağmen, yaşanan gelişmeler İngiltere'yi Mısır'a girmeye doğru sürükledi. Gladstone, 6 Mart 1876'da yaptığı bir konuşmada Mısır'a atanan Komiser Lord Beaconsfield'in

970 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 152-153.

971 Carl L. Brown, a.g.e., s. 280.

972 Mark F. Proudman, Gladstone, William Ewart (1809-1898), *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London, 2008, s. 111.

973 Mark F. Proudman, a.g.e., s. 272-275.

atanma sebebi olarak Mısır'ın mali durumunun nazikliğini gerekçe gösterdi. Mısır'ın mali yönetimindeki önemli bir noktada yer alacak bu komiserin, konumunun önemli ve gerekli olduğunu açıkladı. Aynı zamanda Gladstone Mısır ordusunu desteklediklerini ve güçlendirmeye çalıştıklarını söyledi.[974]

1875-76 Balkan isyanları döneminde açıkça ortaya çıkan başarısızlık, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nın tam bir hezimete dönüşmesi üzerine devletin kadim dostu olarak nitelenen İngiltere'nin de desteğini çekmesi ve Osmanlı Devleti'nin geleceğini derinden etkiledi. Nitekim Süveyş Kanalı'nın açılmasını da değerlendiren İngilizlerin çeşitli manevralarla Kıbrıs'ı ele geçirmesi, Osmanlı Devleti'nin karşısına öncekilerden daha güçlü bir düşman çıkardı. Bu devlet İngiltere'ydi.[975] Artık İngiltere, Osmanlı Devleti'ni çıkarlarının üzerinde bir engel olarak görmeye başladı.

Gladstone, Osmanlı Devleti'nin devam edebileceğini pek de düşünmüyordu ve 1876'da ünlü Türk karşıtı broşürünü hazırladı. Bulgar sivillerinin öldürülmesinin ahlaki açıdan kınanmasından öte, bu durum ona Muhafazakar Parti Lideri Başbakan Disraeli'nin Hristiyan davasına bağlılığını sorgulama fırsatı verdi. Bir süre sonra Gladstone, dönme bir Yahudi olan Disraeli'yi, Türklere duyduğu sempati nedeniyle Balkan Hristiyanlarının kaderine seyirci kalmakla suçladı. Bunu müteakip 1880'de yapılan İngiliz ulusal seçimlerinde Osmanlı İmparatorluğu'na karşı izlenecek İngiliz dış politikası ana temayı oluşturdu ve Gladstone, Türk ve Müslüman karşıtı bir platformda seçimleri kolaylıkla kazandı.[976]

Gladstone'un fikrine göre İngiltere, Türkleri korumaktan vazgeçmekle Rusya'nın İstanbul'a, Boğazlara, Mısır'a ve Süveyş

974 W.E. Gladstone, *Aggression on Egypt and Freedom in the East*, The National Press Agency, London (Speech), 1884, s. 13-16.

975 Cezmi Eraslan, a.g.e., s. 26.

976 Kemal Karpat, *Osmanlı'da Değişim*, Modernleşme ve Uluslaşma, Çev: Dilek Özdemir, İmge Kitabevi, Ankara, 2006, s. 580-581.

Kanalı'na ilişmemesini ve Hindistan'a karadan pek yaklaşmamasını emniyete almak şartıyla Çar'la uyuşmak politikası takip edilebilirdi. İngiltere, aynı zamanda Fransa veya Rusya'ya karşı Almanya ile ittifak etmek gibi bir ihtimale de sahip değildi.[977] Durumu bu şekilde gören Gladstone artık İngiliz politikasında bir değişikliğin de sinyallerini veriyordu. Kanalın açılmasıyla Akdeniz'deki İngiliz çıkarları artık İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından değil; güçlü bir donanma ile Malta ve Kıbrıs suları arasından savunulabilirdi.[978]

1882'ye yaklaştıkça İngiltere Mısır üzerinde oldukça hassaslaştı. Londra'ya bölgeden devamlı haberler geliyordu (24 Ağustos 1882). Bu haberler, Süveyş Kanalı için gerektiğinde hareket edebilmek üzere nakliye gemisine ihtiyaç olup, Septe ve Malta'ya asker gönderileceğine dairdi.[979]

İngiltere 1882'de Hindistan yolunun güvenliğini korumak ve Mısır'daki milliyetçi harekete bir son vermek için Mısır'ı işgal etti. Fransa bu durumdan rahatsız oldu. Çünkü Fransa'nın Mısır'la ilgisi oldukça fazlaydı. Bazı tarihçiler (Robinson ve Gallaher) İngiltere'nin Mısır'ı işgalinin ekonomik olduğunu kabul etmezler. İngiltere'nin işgaline Bismarck da diplomatik nedenlerden dolayı ilgi duydu. Bunu olağanüstü durumlardan dolayı ortaya çıkan bir mecburiyet olarak gördü.[980] İngiltere'nin Mısır'ı istilası konusunda bugün bile herkes hem fikir değildir. Ancak İngiltere'nin işgalinin altında Süveyş Kanalı büyük yer tutmaktadır. İngiltere'nin Mısır'la olan ilgisi Mısır hükümetinin 1875'te iflası ile kanal hisselerinin çoğunu almasıyla arttı. Ayrıca İngiltere, Mısır'da yaşayan Hristiyanların katliama maruz kaldığını abartılı biçimde anlatarak bu işe kolaylık sağladı.

977 Burhan Oğuz, a.g.e., s. 206.

978 Bayram H. Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoenix, Ankara, 2004, s. 6.

979 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 127/31.

980 Stuart T. Miller, a.g.e., s. 191.

Bunun üzerine İngiltere Mısır'a bir filo göndererek oradaki durumu kendi denetimi altına aldı.[981]

İngiliz Parlamentosunda Kraliçe, Mısır'a askeri harekâttan sonra bir açıklama yaptı. Osmanlı Devleti'nin Londra'daki elçisi de bunu hızlı bir şekilde İstanbul'a bildirdi (17 Şubat 1883). Bu konuşmada Kraliçe askeri operasyonun güvenlik için yapıldığını, durumun düzeldikten sonra askerin adım adım çekileceğini, Mısır'da yabancıların ve Mısırlıların refahının düşünüldüğünü ve Tuna'da olduğu gibi geçiş serbestliğine dayalı bir Süveyş Kanalı olması için Londra'da konferans yapılacağını açıkladı.[982]

İngiltere'nin Mısır'ı almasından sonra stratejik, politik ve ekonomik çıkarları, onun Ortadoğu'dan çıkmasını imkânsız hale getirdi. Yine de 1882'de Süveyş Kanalı'nın güvenliği konusu ve Hindistan yolunu elinde bulundurmasıyla üstünlük sahibi oldu. Kanal, İngiltere için hem ekonomik hem de birliklerin ve savaş gemilerinin taşınması açısından bir anlam ifade ediyordu. Ancak Mısır'ın İngiltere'de bulunan durumu ona karşı bir düşmanlığın oluşmasına da neden oldu. Bundan dolayı gönülsüzce Mısır'dan çıkma konuları gündeme geldi. Birçok tahliye sözleri verilse de İngiltere yine Mısır'da kalmaya devam etti.[983]

Aslında İngiltere'nin ilgisi Avrupa dışındaydı. Ordusu daha çok Hindistan ve kolonilerinin İngiltere ile bağlantısını sağlama üzerine hazırlanmış ve düzenlenmişti. 1815'ten bu yana ilk büyük askeri mücadeleyi Rusya üzerine Kırım Savaşı nedeniyle yapmıştı. İngiliz stratejisi Hindistan ve onu koruma üzerine odaklıydı. Bu nedenden dolayı Rusya'nın Orta Asya'daki yayılmasını dikkatlice takip ediyordu. Ayrıca Avrupa'nın hasta adamı olarak kabul edilen Osmanlı Devleti'nin güç kaybedişinden dolayı İngiltere, Mısır'la daha fazla ilgilenmeye başladı.

981 James L. Gelvin, *The Modern Middle East*, Oxford University Press, Oxford, 2005, s. 93.

982 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 127/34.

983 Max Nelson, *The Barbarian's Bevarege*, Routledge Taylor&Francis Group, London, 2005, s. 11-12.

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra bu strateji daha çok önem kazandı. 1880'ler ve 1890'larda da aynı şekilde devam etti.[984]

İngilizlerin Hindistan'da olan yatırımları ve Hint ticareti İngilizleri bir yandan Hindistan'a daha çok çekmeye başladı. XIX. yüzyılın son yıllarına doğru İngiltere, Lancashire'da üretilen pamuklu ürünlerin % 40'ını Hindistan'a ihraç ediyordu. 1880 ve 1890'lı yıllarda İngiliz dış politikası Hindistan ile olan bu ticareti korumanın daha güvenli yollarını araştırıyordu. 1869'da Mısır üzerinden Süveyş Kanalı'nın açılması ile daha kısa bir yol ortaya çıkmış oldu ve 1882'de İngilizlerin Hint yolu güvenliği nedeni ile buraya yerleşmelerini sağladı. İngiltere bundan sonra Mısır'da daha fazla yerleşmek ve Doğu Afrika ile Aşağı Nil'e doğru yayılmak mecburiyetinde kaldı. Tüm bunlar İngiltere'nin ticari ihtiyaçlarından ortaya çıkıyordu.[985] İngilizler 1882'de Mısır'ı geçici olarak işgal ettiklerini söyledi. Ancak bu işgal 1956'ya kadar sürdü.[986]

Kanalın açılmasıyla İngilizlerin endişesi hemen ortadan kalkmadı. Bu defa yeni bir kanal üzerine görüşler dile getirilmeye başlandı. Açılan kanalın İngilizlere pahalıya mal olup Fransızları zenginleştireceği düşünülüyordu. Ayrıca kanal kumpanyası ile de sürekli sıkıntı yaşanıyordu. Çeşitli istatistikî bilgiler vererek de bu durum gösterilmek isteniyordu. Yeni bir kanal açılırsa İngilizlerin daha çok işine geleceği ispat edilip yeni bir kanal için haritayla uygun olan güzergâhlar üzerinde çalışılıyordu.[987]

Süveyş Kanalı dışında ikinci bir kanal yapmak için İngilizlerin girişimde bulunduğuna dair Halim Paşa tarafından da İstanbul'a bilgilendirme yapıldı (6 Mayıs 1883). Bu kanalın Ariş'ten Tırba Gölüne ve Nehr-i Şeria ile Bahr-i Lüt'e ve oradan da Akdeniz' açılması planlanmaktaydı. Kanalın yapılması ise önceki

984 James Joll, a.g.e., s. 15.

985 James Joll, a.g.e., s. 82-83.

986 Carl L. Brown, a.g.e., s. 378.

987 Henry J. Rouse, *The Story of Another Suez Canal*, Bouverie Publishing Co., London, 1896, s. 16.

tasarrufu elinde bulunduran Lesseps tarafından değil; İngilizler tarafından yapılacaktı. Yapılma gerekçesi ise, Süveyş Kanalı'nda İngiliz gemilerine çıkarılan zorluklardı. Kanalın yapılması oldukça zordu. Tahmini olarak Süveyş Kanalı'ndan 10 kat daha zor ve masraflı bir işti. Gladstone bu konuyla ilgili Bâbıâli'ye bildirimde bulundu. Kanalın zor ve masraflı olması bu işin mümkün olmasını zorlaştırmakta ve Osmanlı buna pek de ehemmiyet vermemekle birlikte bölgedeki hukukunun ve varlığının tehlikeye girmemesi için işin önünü almak ve tedbirli bulunmak istiyordu. Devlet oldukça tedbirli olmaya çalışmakta ve gelişmeleri dikkatle takip etmekteydi.[988]

Bu plan üzerine çalışmalar da yapıldı. 1 Şubat 1884'te F.H. Rundall (Lieut-General), Süveyş Kanalı'na alternatif Akabe'den geçecek ikinci bir kanalın yapılma ihtimali, tahmini maliyetini ve süresini gösteren bir rapor hazırladı. Bu raporda ayrıntılı olarak bölüm bölüm işin ne şekilde yürütüleceği de yazıldı. Kesin olarak işin biteceği tarihi belirtememekle birlikte bunun nedeninin işçi bulma durumuna göre belli olacağını; ama kabaca 6 yılda bu kanalın kazılabileceğini açıkladı.[989]

İngiltere'nin Süveyş Kanalı açıldıktan sonra, kanalın öneminden dolayı bazı tedbirler alması ve ikinci bir kanalın açılması gerektiği bildirilmekteydi. Tuna Nehri'nde olduğu gibi bir uluslararası komisyonun veya yabancı bir şirketin İngiliz çıkarlarına çok da saygılı olmayacağı tahmin ediliyordu. Kanalda İngiltere'ye sorun çıkartılırsa bundan sonrası büyük bir sıkıntı olabilirdi. Kanalın şimdiki durumu sıkıntı olmasa da ilerde bunun bir problem olabileceği bildiriliyordu. Bu endişeye karşın Akabe Körfezi'nden Ürdün Vadisi doğrultusunda Akdeniz'e bir kanalın kazılmasının faydalı olacağı söyleniyordu. Şartların bunun için uygun olduğu, demiryolu ile geçişlerin hem yorucu hem de sıkıcı olacağı yolcular ve taşımacılık açısından problemleri

988 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE.: 126/11.

989 Sir Samuel White Baker, a.g.e., s. 8-12.

olduğu açıklandı. Yeni kanal sadece İngiliz gemileri için olacaktı ve sadece İngiltere hâkim olacaktı. Yeni kanal açıldıktan sonra Süveyş Kanalı sadece Lesseps'in elinde kalacak olsa da İngilizlere bir zararı olmayacaktı. Ayrıca diğer başka uluslar için de endişe ve korkuya sebebiyet vermeyecekti.[990]

İngiltere için Süveyş Kanalı açıldıktan sonra iki durum arasından birini seçmek zorunlu hale geldi. Ya Mısır'ı kendi kontrolüne alacaktı ya da büyük güçlerle var olan çekişmelerine bir yenisini ekleyecekti. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin de bundan sonra nasıl davranacağını gözlüyordu. Osmanlı Devleti bölgede tekrar otorite tesis edebilir ya da Avrupa'nın bazı güçlerinin dediği gibi "*hasta adam*" olduğundan bu duruma müdahale edemeyecek ve Osmanlının bölgedeki otoritesi daha da azalacaktı.[991]

Hindistan, İngiltere'nin kontrolüne girdikten sonra İngiliz emperyal sisteminin temel taşı ve can damarı olmuştu. İngilizler, Hindistan'ı koruyabilmek için Atlantik kıyılarından Hint okyanusuna kadar stratejik noktalara sahip olmak istemişlerdi. Napoleon Savaşları (1798-1814) sonrasında Hollandalılardan Cape Kolonisi'ni (Cape Colony) almalarıyla Hindistan'a giden eski yola sahip olmuşlardı. Akdeniz yoluyla Doğu'ya akan ticaretin güvenliğini sağlamak için de Cebelitarık (1714), Malta (1800) ve Kıbrıs'ta (1878) deniz üsleri oluşturulmuştu. Süveyş Kanalı'nın açılmaması yönündeki başarısız teşebbüsünden sonra, 1869'da kanalın Fransızlar tarafından açılmasıyla burayı da ele geçirmeye çalışmıştı. Nitekim zamanla, gerek kanalın hisselerini satın alarak, gerekse Mısır'da nüfuzunu arttırmak suretiyle, sahip olduğu Süveyş Kanalı'nı korumak amacıyla Mısır'ı (1882) ve Sudan'ı (1899) işgal etti. Aden (1839) ve Somali'nin (1884) İngiliz kontrolüne girmesi ve Araplarla iyi geçinilmesi neticesinde Kızıldeniz bir İngiliz Gölü haline geldi.[992]

990 Sir Samuel White Baker, a.g.e., s. 5.

991 Anonim, *The Future of Egypt*, By An Ex-plenipotentiary, Chapman and Hall, London, 1884, s. 11-12.

992 H. Bayram Soy, a.g.e., s. 211.

İngiltere I. Dünya Savaşı sırasında hem Mısır'a hem de Süveyş Kanalı'na dikkat etti. Mısır ve Rusya ile olan ilişkilerinde ve Alman-Osmanlı tehdidine karşı bu konuda sürekli teyakkuz halinde bulundu. Bu amaçla Mısır'a ve Süveyş'e giden yol üzerinde Fransa ve Rusya'nın karşı karşıya gelmesi için de uğraştı.[993] İngiltere'nin Ortadoğu'daki etkinliği II. Dünya Savaşı'na kadar diğer dünya güçleri arasında en başta geleniydi.[994] Bu durum kanal bölgesinde ve Mısır'da da aynı şekilde devam etti.

Fransa

Süveyş Kanalı açıldığında Mısır'da en çok itibar gören devletlerin başında Fransa geliyordu. Hatta açılış sırasında kanaldan ilk geçen gemi bir Fransız gemisiydi. Onu en yakından takip edense bir İngiliz gemisiydi.[995] Bu bile Fransa'nın kanal kumpanyası ve Mısır üzerinde ne kadar etkiliği olduğunun bir sembolüydü.

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra tartışmalar bitmiş değildi. Bu defa da kanal ve onun siyasi durumu ile ilgili tartışmalar çıktı. Fransa'nın bu işte başından beri olan ilgisi artarak devam etti. Ancak kendi içyapısındaki olaylar ve Avrupa siyasetinin ayrıntıları yavaş yavaş bu işteki önderliğin elinden kaymasına doğru onu sürükledi. İlk etapta Fransa artık yanı başında yükselen bir Almanya ile uğraşmak ve onu durdurmak endişesindeydi. Ne var ki gelişen olaylar neticesinde bunu yapamadı ve Almanya'ya yenilmesiyle (1871) gücü büyük oranda sarsıldı. Bu andan itibaren de İngilizler kanalda daha çok ön planda oldular.

Kanalın açılması sırasında ve özellikle III. Napoleon döneminde Fransa'nın en büyük gücü Doğu'da modernleşme

993 Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkilabı Tarihi, Cilt III Kısım III, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 71-72.

994 Glen Balfour-Paul, *The End Of Empire in The Middle East*, Cambridge Universtiy Press, Cambridge, 1991, s. 1.

995 Simon C. Smith, a.g.e., s. 14.

çabalarından kaynaklanıyordu. Bu çabaların yönü hep Fransa'ya dönüktü. Bu ise Fransa'nın Doğu'da elini güçlendiren en önemli kartlardan biri oldu.[996] Ancak Alman yenilgisi bu olumlu havayı birden değiştirdi.

III. Napoleon zamanında Fransa, Avrupa'da etkili devlet olmaya devam etti aynı zamanda Avrupa dışında yayılmaya başladı. Bu yayılma Afrika, Pasifik, Endonezya ve Güneydoğu Asya'da oldu. III. Napoleon etkili ve saldırgan bir dış politika izledi. Ancak İtalya ve Meksika'da başarısız oldu. Aynı zamanda Gine, Benin (Önceki adı Dahomey) ve Cezayir'deki faaliyetler devam etti.[997]

Fransa'nın Tunus'a girmesi de modernleşme ve aşarı borçlanma yoluyla oldu. Fransa en çok kredi veren ülkelerdendi. Fransa'nın Tunus'u alması da Tunus'un modernleşme sürecinde aşırı borçlanması, sonucunda ülkelerinin dış etkiye açık olmasından ortaya çıktı ve Fransız işgalini getirdi (1881). Mısır'da da benzer bir örnek yaşandı.[998] Ancak bu defa Mısır'da üstünlük İngilizlerdeydi.

Fransa kanal açılmadan önce Mısır'da oluşacak canlılık için gerekli olan adımları da atmaya başladı. Açıldıktan sonra da bu fırsatı değerlendirdi. Ancak Almanya ile yaptığı savaşta aldığı ağır darbe bir süre Fransa'nın etkinliğini kaybettirdi. Bu arada da İngiltere Kumpanya hisselerinin bir kısmını alarak ve Kıbrıs'a yerleşerek XIX. yüzyıl bitmek üzere iken Doğu Akdeniz'deki gücünü arttırdı. İngilizlerin Mısır'ı ele geçirmesinden sonra Lord Cromer'e göre Fransızların düşüncesinde buranın tekrar Türkler tarafından alınacak olması da İngilizlerin Mısır'da olması kadar kabul edilemezdi.[999] Fransızlar güç dengeleri

996 W.F. Vesey Fitzgerald, a.g.e., s. 27.

997 Kenneth J. Orosz, French Empire, *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London, 2008, s. 241.

998 Kenneth J. Orosz, a.g.e., s. 242.

999 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 131.

değişmesine rağmen, yine de Akdeniz ve Mısır üzerindeki isteklerinden vazgeçmiş değildi.

Rusya

Süveyş Kanalı'nın açılması sırasında Rusya herhangi bir müdahalede bulunmadı. Bu iki nedenden dolayı idi. Birincisi Rusya, bu dönemde kendi içinde birçok problemle meşguldü. Ayrıca Doğu'ya doğru bir gelişme ve genişleme sürecini başlatmış olduğundan Mısır'da yaşanan bu gelişmelere çok fazla müdahil olamıyordu. İkinci nedense İngiltere ve Fransa'nın Akdeniz'de Rusya'nın bulunmasına karşı olmalarıydı. Rusya ile yapılan Kırım Savaşı'nın ardında yatan nedenlerden biri şüphesiz buydu. Rusya, kanalın açılmasına denk gelen zamanlarda bu nedenlerden dolayı işin biraz uzağında kaldı. Ama yaşanan gelişmeleri de dikkatlice takip etti.

Lord Cromer'e göre Rusya'nın Mısır'da özel istekleri yoktu. Ancak Osmanlı Devleti'nin toprakları üzerinde Avrupalıların ilgisi çoktu ve Osmanlı Devleti'nin yıkılması gibi bir durum ortaya çıkarsa hazırlıksız olmamak için Mısır konusunu da Rusya takip etmekteydi.[1000]

Rusya'nın topraklarını genişletme çabaları bitmek bilmeyen savaşlara veya Doğu Avrupa vilayetlerinde savaş hazırlıklarının başlamasına yol açtı. Yunanlılar Ypsilanti liderliğinde ayaklandılar. Mısır'da Mehmed Ali Paşa kendisini hemen hemen tamamen bağımsız bir yönetici ilan ederek 1831'de Suriye'yi işgal etmişti. Fransızlar Cezayir'i ele geçirmişti. Fransa ve İngiltere, Rusya'nın veya bir diğerinin kaybedilen topraklar üzerinde üstün duruma geçmesini engellemek için Osmanlıların işlerine müdahaleye zaten her zaman hazır durumdaydılar, fakat bunu yaparken hiçbir zaman Osmanlıların güçlenmesine yardım etmek gibi bir niyetleri olmamıştı.[1001] Süveyş Kanalı'nın

1000 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 131.

1001 Kemal Karpat, a.g.e., s. 526.

açılması sürecinde İngiliz ve Fransız siyasetleri arasına sıkışıp kalan Osmanlı Devleti, Ruslara karşı uzun bir süre ortak desteklenmeye devam etti.

Kırım Savaşı'nda Rusya mağlup oldu. Paris Antlaşmasıyla da siyasi bir hezimete uğradı. Özellikle Boğazlar hakkında kabul edilen hükümler ve Karadeniz'in tarafsızlaştırılması Rusya'nın milli güvenlik amaçlarıyla bağdaşmıyor, çıkar ve beklentilerinin gerçekleşmesini imkânsız kılıyor, tarihi emellerini engelliyordu.

1871'de Rusya, Paris Antlaşmasının Boğazlar ve Karadeniz'e ilişkin hükümleriyle bağlı olmadığını ilan etti ve tarafların toplanarak durumu yeniden değerlendirmelerini istedi. Büyük tartışmalar sonunda 1871'de Londra Boğazlar Sözleşmesi yapıldı. Karadeniz'in tarafsızlığı rejimi kaldırıldı. Boğazlardan barış zamanında harp gemilerinin geçemeyeceği esası yumuşatıldı.[1002]

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Osmanlı Devleti, Rusya'ya karşı yürüttüğü mücadelede yalnız kalmaya başladı. Sir Robert Morier (St. Petersburg'daki İngiliz elçi) 1873'te yaptığı bir açıklamada Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla İstanbul'un Rusya'nın bir parçası olmasının daha da kolaylaştığını bildirdi.[1003] Bu bir anlamda doğruydu. Çünkü İngilizler artık Süveyş Kanalı ve Mısır için endişeliydi. İstanbul ve Boğazlar hala önemli olmakla beraber artık Ruslarla bu konuda en azından pazarlık yapılabilirdi. İngilizler önceden böyle bir ihtimali dahi konuşmaktan hoşlanmazlardı.

1877-1878 Savaşı ve onu izleyen Ayastefanos Antlaşması (3 Mart 1878) ve Berlin Antlaşması (13 Temmuz 1878) Türk-Rus ilişkilerinde bir dönüm noktası oldu. 1877-1878 Türk-Rus Savaşı bundan önceki Türk-Rus Savaşlarının hiç birine benzemedi ve çok derin etkiler yaptı.[1004] Bu savaş başladığı anda, Rusların

1002 Tahir Taner Kumkale, *Tarihten Günümüze Türk-Rus İlişkileri*, İrfan Yayınevi, İstanbul, 1997, s. 40.

1003 Sarah Searight, a.g.e., s. 117.

1004 Bilal N. Şimşir, "1878-1918 Yıllarında Türk-Rus İlişkileri", Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999, s. 137.

Mısır'a müdahale etme olasılıkları gündeme geldi. Bunun üzerine İngiltere ise, Rusya'ya böyle bir durumun savaş nedeni olacağını bildirdi. Mısır her ne kadar Osmanlı Devleti'ne bağlı olsa da Rusya bu noktaya dikkat edeceğini bildirdi.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında Berlin Kongresi tartışmaları devam ederken, İngiltere ve Osmanlı Devleti yakınlaşması oldu. İngiltere Osmanlı Devleti'nin Rusya tarafından yutulmasına mani olacaktı. Bu yardımın karşılığı olarak da İngiltere'ye tabiatiyle bazı menfaatler sağlanacaktı. Yardımlar karşılığında Kıbrıs Adası'nın İngiltere tarafından işgali meselesi ortaya çıktı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile Hindistan yolu büsbütün ehemmiyet kazandı. Hâlbuki Rusların bir taraftan Bulgaristan vasıtasıyla Ege Denizi'ne çıkmak üzere olmaları, diğer yandan Kars Kalesi'ni ele geçirmek ve Eleşkirt Ovası'na el uzatmakla İskenderun Körfezi'ne, yani Akdeniz'e sarkmak ihtimalleri belirdi.[1005]

Aynı zamanda kanalın açılmasından sonra Rusya, Akdeniz'de başlayan ticari canlanma ve Süveyş Kanalı'nın yarattığı değişikliklerden dolayı Süveyş tarafına elçi tayin etti. Bu işin ilk olarak Osmanlı Devleti'ne ve Mısır'a bildirildiğini, gerekli incelemelerin yapıldıktan sonra herhangi bir sıkıntının olmadığına ve uygun görüldüğüne dair belgeler Osmanlı Devleti tarafından verildi (22 Aralık 1880). Rusya böylece, Süveyş'te olan ticari canlılığa, orada olan ve gelip geçen tüccarının işlerini görme noktasından hareketle dâhil oldu.[1006]

Öte yandan İstanbul'da uzun süre elçi olarak görev yapmış, Nelidov, 1887 yılında sunduğu bir rapor ile ortamın, Osmanlı başkenti ve Karadeniz Boğazı'nın ani bir baskınla ele geçirilmesi için uygun olduğunu vurguladı. Bu atılım Bâbıâli'nin sonunu getirmeyecek, Rusya Osmanlı'yı himayesi altına alacak,

1005 Akdes Nimet Kurat, Türkiye ve Rusya, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s. 88.

1006 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 283/17524.

Selanik'in Avusturya-Macaristan'a verilmesi ve İngiltere'nin Mısır'a yerleşmesinin onaylanması karşılığı, söz konusu oldubitti uluslararası platformda kabul ettirilmiş olacaktı. Oysa bu tür bir askeri harekâtın müdahalesiz kalamayacağı görüşünden hareketle, Nelidov'un planı red edilmedi, daha müsait bir zamanda uygulanmak üzere rafa kaldırıldı.[1007]

Diğer Devletler

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, Akdeniz çevresindeki devletler çoğunluğu oluşturmak üzere, birçok devlet, Mısır'la daha fazla ilgili olmaya başladı. Akdeniz sahasının dışındaki büyük devletler de ticari gerekçelerle özellikle Mısır'ın önemli ticaret noktalarında konsolos veya konsolos vekili bulundurmaya başladılar. Önceden beri Mısır'da olanlar ise daha geniş bir ağ oluşturma veya daha ehil kişileri göndererek mümkün olduğunca kanalın yaratacağı ticari ortamdan yararlanma yollarını aradılar.

Mısır bu tür ilgilerden fazlası ile hoşnuttu. Osmanlı Devleti gelişmeleri elinden geldiğince takip etmeye ve işin sıkıntı yaratacak noktalara gitmesine meydan vermemeye çalışıyordu. Bunun için de hem diplomasi yoluyla hem de Mısır'a verilen ferman (1841) çerçevesinde müdahalelerde bulundu.

İspanya kanal açılmadan önce burada işin gidişatını gördü ve Süveyş'e konsolos vekili tayin etti. Bunun için Mısır ve Osmanlı tarafından gerekli izinleri aldı (9 Temmuz 1863). İspanya'nın konsolos vekili olarak tayin ettiği isim Mösyö Enkel Mahurçic adlı biriydi. Bu kişi Süveyş'e gelip gideceklerin, tüccarların ve İspanyol tebaasından olanların işlerini görecekti.[1008] Süveyş'e daha sonra tüccarların işlerini görmek üzere Don Miruğ Kosta konsolos vekili tayin edildi. Bunun dışında yine Zagazig

1007 Yuluğ Tekin Kurat, 1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkilerinin Siyasal Anatomisi, Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999, s. 139.

1008 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 202/11505.

taraflarına da Don Alyop Barbaz'ın oğlu konsolos vekili olarak görevlendirildi.[1009] Bununla ilgili gerekli işlemler yapıldı, izinler alındı (24 Mayıs 1869).

İngiliz işgali öncesinde ve sonrasında Süveyş Kanalı ile yaşanan gelişmeler konusunda İspanya da kaygılandı. İspanya birçok devletle yazıştı ve durumu Osmanlı Devleti'ne de bildirdi. İspanya Filipinler sebebiyle endişeliydi. İspanya 5 milyonluk müstemlekesini, Filipinler gibi çok önemli noktalarda hayati çıkarlarını ve buralara gitmenin de en önemli noktasının Süveyş Kanalı olduğunu açıkladı. İspanya bundan önce olan Mısır'ın asayişi, kalkınması ve Tanzimat işlerine destek verdiğini ve bunun kendi çıkarlarına da uyduğunu beyan etti. İspanya'nın bunun dışında Afrika'ya yakın adaları ve Akdeniz sahil kıyıları da olduğunu belirterek bir Akdeniz devleti olarak bu konuya ilgi duymasının oldukça olağan olduğunu ifade etti. Ancak İspanya şimdiye kadar kendi Tanzimat işleri ile uğraştığından bunun dışında kendi menfaatine olmayan hiçbir konuya müdahil olmadığını belirtti. İspanya Mısır'da yaşanan karışıklıklardan dolayı Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında Londra, Paris, İstanbul, Viyana, Berlin ve Petersburg'da elçileri vasıtasıyla girişimlerde bulundu. Her devlet de İspanya'nın haklı olduğunu ve kaygısına hak verdiklerini açıkladı.[1010]

İngiltere de İspanya'nın yaptığı bu girişimleri olumlu karşıladığını bildirdi (14 Şubat 1883). İngiltere Mısır meselesinde alakadar olan İspanya'nın durumunu tamamen haklı gördü ve bu konuda gayret sarf etti. İngiltere bu işin muhakkak bir konferans veya bir kongre ile halledilmesinden yanaydı. İspanya'nın yapılması gereken konferans veya kongreye katılmasının hakkı olduğunu kabul etti. İngiltere İspanya'nın diğer devletler

1009 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, M'TZ (05): 21/863.

1010 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 173/50.

nezdinde yaptığı teşebbüslerin iyi bir sonuç getireceğini beklediğini de İspanya'ya iletti.[1011]

Süveyş Kanalı'nın açılışı sırasında birçok yerden gelenler oldu. İsviçre elçisi de devleti adına bu açılış sırasında kendilerine gösterilen kolaylıklardan dolayı çok memnun kaldıklarını bildiren bir mektup sundu. Mektupta İsviçre Cumhurbaşkanı ve Başvekili, kanalın açılması sırasında orda bulunan İsviçre memurlarının iyi karşılandığını ve onların da teşvikiyle İsviçre'nin padişaha ve Osmanlı Devleti'ne teşekkürlerini sunduklarını bildirdi.[1012]

Gelen mektup üzerine Osmanlı Devleti İsviçre tarafına bir mektup göndermeyi uygun buldu (11 Temmuz 1870). Bunun için de bir yazı hazırlanıp İsviçre tarafına iletildi.[1013] Genel anlamı ile bakıldığında açılış merasimi çok büyük iş olduğundan devletler gölgede gibi kalan Osmanlı tarafına da Mısır'ın doğrudan Osmanlı Devleti'ne ait olmasından dolayı teşekkür etmekteydi.

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Portekiz de bölgede gerekli çalışmalarda bulundu. Bunun için ilk olarak Viskonta de Mezbo de Zoğeb Süveyş Limanı'na konsolos vekili olarak tayin edildi. Yine Cozepa Resek, Mansura'ya konsolos vekili tayin edildi. Portekiz tarafından Mısır'da görevlendirilecek konsolos vekillerinin gerekli incelemelerden sonra çalışmalarında bir mani olmadığına dair İstanbul'a bilgilendirme yapıldı (17 Temmuz 1873).[1014]

Yunanistan tarafından da Said Limanı, İsmailiye, Mansura, Dimyat gibi yerlere konsolos ve konsolos vekilleri tayin edildi. Bu konuda Mısır'a gerekli yazılar yazıldı ve tahkikat yapılması istendi. Osmanlı tarafının gerekli incelemeler yapıldıktan sonra Yunan tarafının Süveyş'te görevlendirmek istediği Vitali adlı

1011 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 173/6.
1012 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/65.
1013 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/65.
1014 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 21/906.

konsolos vekilinin çalışmasını uygun bulduğunu bildirdi (2 Aralık 1874). Yunanistan da Akdeniz'de olması muhtemel canlanma için gerekli çalışmalarını yapmaya başladı.[1015]

Hollanda da önceden beri denizci devlet olması sebebiyle gelişmelerin uzağında değildi. Bu konuda elinden geleni yapmaya çalıştı. Hollanda tarafından Süveyş iskelelerine gelip giden tüccar ve tebaasının işlerini görmek üzere Enkel Berta Mahoriçic konsolos vekili tayin edildi. Durum İstanbul'a ve Mısır'a bildirildi. Mısır ve Osmanlı Devleti de gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra bu işe olur verdi (10 Temmuz 1875).[1016]

Amerika da gelişmelerden kopuk değildi. Konuyla ilgili benzer adımlar attı. Amerika tarafından Süveyş'te konsolos vekili görevlendirildi. Konsolosun ismi Bilmar Milton'du. Bu hususta Mısır tarafından da bir sakınca olmadığına dair telgrafname geldi. Konsolos vekili Süveyş'te gelip giden tüccarlarının işlerine bakacak ve tebaasından olanların sorunları ve ticaretiyle ilgilenecekti. Zaten Osmanlı Devleti ile Amerika arasında bir dostluk durumu olduğundan vekilin görevlendirilmesinde hiçbir sakınca görülmedi (7 Şubat 1877).[1017]

Osmanlı Devleti ordu ve donanmasını modernize etmek için dış yardıma muhtaçtı. Büyük deniz gücü olan İngiltere'nin Kıbrıs ve Mısır'ı işgali ile XIX. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'ni parçalamaya yönelik izlediği politika, Bâbıâli'nin ABD gibi deniz teknolojisinde iyi olan bir devletle temasa geçmesini zorunlu kıldı.[1018]

Amerikalı mühendislerin katkılarıyla Türk deniz gücü önemli aşama kaydedetti. Bu dönemde makine aksamı dışındaki bütün malzemeler Osmanlı tersanelerinde inşa edilebiliyordu. Ancak Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı donanması tekrar kötü

1015 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 21/912.
1016 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 21/919.
1017 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, HR: 273/16488.
1018 Nurdan Şafak, a.g.e., s. 154-155.

günlerine geri döndü. Bilhassa 1882'de Mısır'ın İngiltere tarafından işgali Osmanlı Devleti'ni zora soktu. Devletin savaş gemilerine olan ihtiyacı arttı. Osmanlı donanmasının yenilenmesi için Amerikan hükümetine yeniden başvurularak; 1882'de ABD'den iki adet torpido ve istimbot satın alındı.[1019]

Almanya 1871'de kurulduğunda Şansölye Bismarck'ın amacı ise, yeni devleti Orta Avrupa'da sağlamlaştırmaktı. Bu amaca yönelik Alman ekonomisi öncelikle yeni pazar bulma peşindeydi, bu yüzden Balkanlar ve Ortadoğu bu siyasi anlayışta ikincil önem arz etmekteydi.[1020]

1880'li yılların başına gelindiğinde, Afrika'da sömürgecilik mücadelesi iyice kızıştı. Mücadelenin başrolünde İngiltere vardı. Bu sebepten Bismarck, burada sömürgecilik çekişmelerine katılarak İngiltere ile bir sürtüşmeye girmek istemiyor, "*İngiltere bizim için Afrika'dan daha mühimdir*" diyordu.[1021] Bir süre sonra dünya siyasetinin değişmesi Alman siyasetinde de bazı değişiklikler ortaya çıkardı. Rusya'nın Karadeniz filosunu kuvvetlendirmesi ve İngiltere'nin 1882'de Mısır'ı işgal ederek Ortadoğu'daki ilgisini 1892'den itibaren İstanbul'dan Kahire'ye kaydırması karşısında Almanya, 1890'lı yılların başında Şark Meselesi hakkındaki tutumunu sorgulamak zorunda kaldı.[1022]

Osmanlı Devleti'nin Almaya ile yakınlaşmasından en fazla İngiltere rahatsız oldu. Almanların Kızıldeniz'e inme ihtimalleri bu endişenin nedeniydi.[1023] Balkan Savaşları başlamadan önce, Almanya'nın Bağdat demiryolunu alması münasebetiyle, Alman nüfuzunun Türk topraklarına, oradan da Süveyş'e yaklaşmış

1019 Nurdan Şafak, a.g.e., s. 151.

1020 Mustafa Gencer, "Osmanlı-Alman Münasebetleri Çerçevesinde "Şark Meselesi"", Türkler, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 35.

1021 Süleyman Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar, Vatan Yayınları, İstanbul, 1988, s. 41.

1022 Mustafa Gencer, a.g.m., s. 35.

1023 Kazım Karabekir, Tarih Boyunca Türk-Alman İlişkileri, Emre Yayınları, İstanbul, 2001, s. 62.

olması yüzünden İngiltere'nin şark siyaseti değişmiş bulunuyordu.[1024] Mühim müstemlekesi olmayan ve müstemleke sahiplerine müşkülat çıkarmak için Osmanlı halifelerini kullanmak isteyen Almanya ise bu işte bütün kazancı kendisine hasretmek ve bütün zararı Osmanlı İmparatorluğuna yükletmekteydi.[1025]

Kuzey Afrika'daki Osmanlı toprakları yabancı güçlerin ilgi odağı durumundaydı. Bu konuda Bismarck da bölgeyi yakından takip ediyordu. İngiltere Mısır'la çoktan ilgilenmeye başlamıştı. Bismarck, Fransa'yı da Tunus üzerinde teşvik ediyordu. Böylece büyük güçlerin dikkatini Avrupa dışına taşırmış oluyordu. Aslında Bismarck İngiltere ve Fransa'nın arasında oluşan rekabetten yanaydı. Böyle olunca Almanya kendisini kıta Avrupasında daha rahat bir durumda hissediyordu.[1026] Lord Cromer'e göre Almanya'nın Mısır'da istekleri yoktu.[1027]

Almanya'nın ilgilendiği meselelerden biri de artan ticareti nedeniyle kanalda geçiş ücretlerinin ne esas üzerine olacağıydı. Almanya İstanbul'daki elçisi aracılığı ile Osmanlı Devleti'nden Moorsom usulünün kanalda uygulanıp uygulanmayacağını öğrenmek istedi. Osmanlı tarafı bunu uygular ve kumpanya kabul etmezse ne yapılacağı merak edilmekteydi.[1028] Almanya Süveyş Kanalı hisselerinin İngiltere tarafından satın alınmasını kendi açısından sakıncalı görmüyordu.[1029]

İtalya, geçiş vergisine dair tartışmaların devam ettiği süreçte kanalla ilgili olarak bir girişimde bulundu ve konferans teklif etti (8 Kasım 1871). Bu konferansta görüşülecek konu, çıkan karışıklık ve kumpanya hissedarlarının zarar ettiklerini

1024 Samiha Ayverdi, Türk-Rus Münasebetleri ve Muharebeleri, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, 2004, s. 340.

1025 Yusuf Hikmet Bayur, Türkiye Devletinin Dış Siyasası, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, s. 4.

1026 Stephen J. Lee, Aspects of European History 1789-1980, Routledge Taylor&Francis Group, New York, 1982, s. 137.

1027 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 131.

1028 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 142/21.

1029 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 121/164.

söylemeleri sonucu kumpanyanın satılmasıydı. İtalya'nın bu teşebbüsü karşısında Mısır ve Lesseps arasında bir yazışma oldu (1871). Bu konu İtalyan Parlamentosu'nda bir üyenin teklifiyle gündeme geldi. İtalya'da bunu Mösyö Zir ve Mösyö Remizan görüşmüşler ve konu İtalyan Dışişleri'ne intikal etmişti. Konuyla ilgili çıkan sonuçsa Mısır tarafından uygun bulunmadı ve diğer Avrupa devletleri de konu üzerinde fazla durmadılar.[1030]

Süveyş Kanalı'nın durumunda yapılacak olan değişikliğe dair çıkan sözler üzerine Osmanlı elçisi durumu hemen Lord Granvil ile görüştü (23 Ocak 1872). Lord bu görüşmede durumu dikkatlice dinledi ve konuyu mecliste dile getireceğini ifade ederek bir nüshayı da elçiden aldı. Her ne kadar durum mecliste görüşülecek olsa da Lord, bu işte İngiltere'nin ne kumpanyanın satılmasını ne de yabancı devletler elinde olmasından yana olduğunu kendi düşüncesi olarak söyledi.[1031] Hidiv kumpanyanın satılmasına dair olan hususu Bâbıâli'ye sordu. Lesseps bu işle ilgili Sir Daniel Lange'ye bir mektup gönderdi ve bu mektup da, Lange tarafından Osmanlı elçisine mahremane bildirildi (23 Ocak 1872).[1032]

Mısır'da ve İskenderiye'de karışıklıklar başlayınca bölgede pek çok vatandaşı olan İtalya olayları dikkatle takip etti. Kahire'den İtalya Dışişleri'ne giden haberde 950 Avrupalının 40 asker muhafazası altında İsmailiye'den hareket ettikleri bildiriliyordu. İtalyanların büyük bir kısmı yerlilerle kalmışlardı ve gelişmeleri takip ediyorlardı. Eyalet ihtilal hükmünde olup tantanada yalnız 80 kişi ölmüştü. Bunların içinde 2 İtalyalı olduğu muhakkaktı. Almanya konsolosu ile tebaası gece gitmişlerdi. Port Said'den İtalya Dışişleri'ne bildirilen haberde İskenderiye'nin topa tutulup harap olduğu bildiriliyordu. Kalan Avrupalıların öldürüldüğü kendi memurlarının çalışmaya devam ettikleri haber

1030 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 510/112.
1031 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 58/18.
1032 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 58/18.

verildi. Kanal şimdilik serbestti. Genel durumsa gayet vahimdi (5/17 Temmuz 1882).[1033]

İtalya aynı zamanda Mısır'da İtalyanların istihdam edilmesi için uğraşıyordu. Lord Cromer'e göre İtalya, Toskanalı ve Napolili köylüleri Mısır'da istihdam ederek belli bir mevki kazanmak istiyordu.[1034] Bu, kanalla beraber de devam etti. Kanal çalışmaları sırasında çalışanlar arasında İtalyanlar da bulunuyordu.

Süveyş Kanalı'nın açılması gerçekleşmesine rağmen hafriyat bitmiş değildi. Sürekli genişletme ve derinleştirme devam ediyordu. Bu çalışmalar devam ederken 21 Ağustos 1887'de Harico adlı İtalyan Devleti tebaasından birinin İstanbul'da 500-600 kadar amele topladığı haber alındı. Bunun üzerine gerekli önlemler alındı.[1035] Hatta İtalyanların durumu ile de ilgili olarak 1888'de bir anlaşma dahi imzalandı.[1036] İtalya'nın kanaldan beklentisi ve kanala ilgisi daha sonra da devam etti.[1037]

Trablusgarb Savaşı sırasında da İtalya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmeden önce Bâbıâli'nin, İtalyanları Trablusgarb'dan tamamen atmak gibi bir düşüncesi yoktu. Tek amaçları Trablusgarb halkı üzerinde nüfuz kurarak Sünusi kuvvetleriyle Mısır'a yapmayı düşündükleri saldırının hazırlıklarını yapmaktı. Cemal Paşa, Süveyş Kanalı'na harekete geçtiğinde Sünusi kuvvetleri de Mısır'a saldıracaklardı. Böylece İngilizler iki cephede birden savaşmak zorunda bırakılarak kanal harekâtı kolaylaştırılacaktı.[1038]

Kanalla ilgili bir diğer devlet ise Avusturya'ydı. Avusturya elçisi geçiş vergisi konusunda çıkan tartışmalarda kendi düşüncesini ve tutumunu Osmanlı Devleti'ne bildirdi. Süveyş Kanalı'nda

1033 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.HR: 6/46.
1034 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 131.
1035 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, DH., MKT: 1441/45.
1036 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000223.
1037 The National Archives of Egypt, Belge No: 5009-000224.
1038 İsrafil Kurtcephe, Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995, s. 250-251.

kumpanyanın, denizci devletlerin tuttukları esaslara aykırı olarak geçiş vergisi belirlemesinin yanlış olduğunu ve Bâbıâli'nin bunu men etmesini istedi (23 Mart 1873). Bu konuda devletler, Osmanlı Devleti duruma el koymadığı hatta buna göz yumduğu için memnun değillerdi. Devletler bunun şark ticaretine engel olacağını ve bunu durdurmasının devletin bir vazifesi olduğunu açıkladılar.[1039]

Genel olarak bakıldığında birçok devlet kanalla ilgiliydi. Bu, hem ticari hem de siyasi nedenlerleydi. O yüzden Süveyş Kanalı üzerine sorunlar ortaya çıktıkça başta İngiltere ve Fransa olmak üzere birçok devletin konuya dâhil oldukları görülmekteydi. Bir de İngiltere ve Fransa kendi aralarındaki siyasette diğer devletleri de kendi taraflarına çekebilmek için sık sık başka başkentlerle irtibata geçmişlerdi. Bu tür durumlarda başka devletler de meselelere dâhil olmuşlardı.

AVRUPA'DA POLİTİK ÇEKİŞMELERDE MISIR VE KANAL

Mısır ve Süveyş Kanalı, bugün Ortadoğu diye tarif edilen alan üzerinde kabul edilmektedir. Bu bölge, oldukça dinamik ve Avrupalı güçlerin birkaç yüzyıldır rekabet halinde oldukları bir sahadır. Mısır ve Süveyş Kanalı bu kritik sahanın başında gelmektedir. Ancak buradaki rekabeti anlamadan önce Ortadoğu kelimesinden ne anlaşıldığının bilinmesi yararlıdır.

Ortadoğu tam olarak üzerinde uzlaşılan net bir coğrafya değildir. Ortadoğu kelimesi, ilk kez 1902'de Amerikalıların ünlü deniz istihbaratçısı ve Amerikan Deniz Politikası'nın babası olarak bilinen Alfred Thayer Mahan'ın, National Review isimli dergide yayımlanan *The Persian Gulf and International Relations* başlıklı makalesinde yer aldı. Mahan bu makalesinde, Basra Körfezi'nin dünya ekonomisi ve deniz hâkimiyeti üzerindeki büyük

1039 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 165/36.

rolü ve önemini anlatırken, Ortadoğu (Middle East) kelimesini Arap Yarımadası ve Hindistan arasındaki bölge için kullandı.[1040]

Alfred Thayer Mahan'dan sonra Angus Hamilton, 1909'da Londra'da yayınladığı *Problems of the Middle East* adındaki kitabı ile kavramı Avrupa kıtasına taşıdı. Aynı yıllarda Hindistan'da Kral Naibi olan Lord Curzon, ilk defa 1911'de Hindistan'a yakın yerleri ifade etmek için resmi konuşma ve belgelerde "*Ortadoğu*" kavramını kullanarak ona yarı resmi bir nitelik kazandırdı. I. Dünya Savaşı'ndan sonra Ortadoğu kavramı resmiyet kazandı.[1041] Ortadoğu'nun mekânsal yayılımını, geçici olarak da olsa, 38 kuzey enlemi ekseni üzerinde merkezlemek mümkündür.[1042] Bugün için Ortadoğu sadece Hindistan'a yakın olan yerler değil; genel olarak Arapların yoğun olarak yaşadığı Kuzey Afrika'dan Hindistan'a uzanan geniş bir alanda anlam kazanmaktadır. Ancak kavramın tam olarak merkezinde Arap Yarımadasının durduğunu söylemek mümkündür.

Afrika, 1730-1750 tarihlerinden sonra Avrupa büyük güçleri tarafından doğrudan ilgilenilen alanlar arasında olmaya başladı ve bu 1900'lere kadar böyle devam etti. Bir anlamda bu dönem sömürgecilik diye anılan dönemi kapsıyordu.[1043] Afrika içinde de Mısır önemli bir yer tutuyordu. Lord Cromer, Mısır'ın 300 yıl boyunca Avrupa'dan izole olduğunu söylüyordu. Bunun da nedeni Hindistan'a giden yollar için *Cape Route*'un bulunması ve Amerika'nın keşfi gibi gerekçeleri gösteriyordu.[1044]

Arap topraklarında Batı'nın ilgisi ve yayılması birkaç şekilde oldu. XIX. yüzyılın ilk yarısında ticaret ve ulaşım batının önemli araçları konumundaydı. 1839'dan itibaren İran

1040 Erdal Şimşek, Türkiye'nin Ortadoğu Politikası, Kum Saati Yayınları, İstanbul, 2005, s. 10.

1041 Erdal Şimşek, a.g.e., s. 10-11.

1042 Charles Lindholm, İslami Ortadoğu, Çev.: Balkı Şafak, İmge Kitabevi, Ankara, 2004, s. 31.

1043 J.F. Ade Ajayi, a.g.e., s. 26-27.

1044 John Marlowe, a.g.e., s. 5.

Körfezi ve Arabîstan'ın güneyinde İngilizler ciddi bir güç haline geldi. İngilizler bu süreç içinde kendi çıkarlarından dolayı uzun süre Osmanlı Devleti'nin bağımsızlığını ve korunmasını esas kabul etti.[1045]

İngiltere, Osmanlı Devleti'nin çok geniş sınırlara ve bu sınırların yanısıra Çanakkale ve İstanbul Boğazları'na sahip olduğunu, açma kapama hakkının da kendisine ait olduğunu belirtiyordu. Ayrıca hükmünün Basra Körfezi, Doğu sahilleri ve Süveyş Kanalı'na kadar geniş olduğunu belirtir ve Osmanlı Devleti'nin başka bir devlet tarafından sıkıştırılmamasına ziyadesiyle önem verirdi.[1046] Lord Cromer İngiltere'nin Akdeniz stratejisinin 1800'lerden itibaren 100 yıllık bir süre içinde geliştiğini, değiştiğini başlangıçta bir koruma ve Osmanlı Devleti'nin desteklenmesi üzerine olduğunu söylüyordu.[1047]

İngiltere, Akdeniz ve özellikle Doğu Akdeniz üzerindeki geleneksel siyasetini Amiral Nelson'un Fransız donanmasını Ebukır'da yok etmesi ve Napoleon savaşlarından Fransızların zarar görerek çıkmaları neticesinde daha da güçlendirdi. Fransızlar ise Mısır ve Doğu Akdeniz üzerindeki düşüncelerini hep korudular. Bu durum bir süre sonra Akdeniz'in doğusunda İngiliz-Fransız birlikteliği denen bir duruma dönüştü. Bu iki aktör Kırım Savaşı ile birbirine daha da yakınlaştı. Süveyş Kanalı'nın yapımı sırasında (1855-1865) İngilizlerin karşı çıkışları da İngiliz-Fransız ortak hareket edişini koparacak kadar ciddi değildi.[1048]

Mehmed Ali Paşa zamanında Fransa ve Avusturya kanal işine sıcak bakarken; İngiltere ve Rusya bu işe karşıydı.[1049] Said Paşa ise yabancıların Mısır'da etkin olması ile kendisinin Osmanlı Devleti'nden daha bağımsız hareket edebileceğini

1045 Bernard Lewis, a.g.e., s. 35.
1046 Ali Fuad Türkgeldi, Mesail-i Mühimme-i Siyasiye, Cilt II, TTK Basımevi, Ankara, 1987, s. 333.
1047 John Marlowe, a.g.e., s. 1.
1048 John Marlowe, a.g.e., s. 4.
1049 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 91.

düşünmüştü. Ancak bu düşünce ile atmış olduğu adımlar kendi döneminde olmasa da sonradan Mısır için pek de iyi bir biçimde sonuçlanmadı.

İngiltere ve Fransa sürekli rekabet halindeydi. Kendi aralarındaki çekişme farklı şekillerde ortaya çıkıyordu. İngilizler Mısır'ın Osmanlı Devleti'nden kopmasından yana değildi. Ancak Fransızlar bu konuda paşayı hep destekelediler. Bu durum 1840'ta çok net gözüktü. Ancak 1840'larda bu şekilde gözüken durum ile 1850'lerde, özellikle 1853'te, Çar'ın istekleri neticesinde iki rakip güç bir araya gelmek zorunda kaldı ve politikalar değişmeye başladı. Fakat ortak düşmana karşı birleşme bile, Mısır'daki rekabeti oratadan kaldırmadı. Kırım Savaşı devam ederken dahi Mısır'da bir çekişme vardı.[1050]

Osmanlı Devleti üzerinde Avrupa güçleri söz sahibi durumundaydılar. Bu durum 1853-1856 Kırım Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nin korunması biçiminde kendini gösterdi. Fakat Birleşik Almanya'nın yeni bir güç olarak ortaya çıkması Avrupa'da var olan güçler dengesini bozdu.[1051]

Avrupa dışında yatırım yapanlar için ekonomik yapı oldukça hassas ve kırılgandı. Kırım Savaşı Osmanlı Devleti'nin ekonomik yapısını ciddi ölçüde sarsmıştı. Süveyş Kanalı'nın yapımı da Mısır'ı, Avrupa'nın ekonomik bir vassalı konumuna düşürdü. Yatırımcılar için dışarısı oldukça hassastı. Bir süre Avrupa dışında olan güçlü sermaye sahipleri sonra tekrar spekülatif kazançlar için kıta Avrupasına döndüler. Bu dönem içinde Avrupa'nın borçları 9 milyar dolardan 20 milyar dolara çıktı.[1052]

Kırım Savaşı sonunda Paris Antlaşması'nın görüşmeleri devam ederken ve Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü konuşulurken, Fransa İmparatoru III. Napoleon Osmanlı Devleti'nin Afrika'daki arazisinin İngiltere, Fransa ve Sardinya

1050 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 73.
1051 James L. Gelvin, a.g.e., s. 59.
1052 Robert C. Binkley, a.g.e., s. 105-106.

arasında bölüşülmesini gizlice İngiltere'ye teklif etti. Böyle bir dağıtım olursa buradaki topraklar daha iyi bir şekilde yönetilmiş olacaktı. Fas, Fransa'nın, Tunus ve etrafı Sardinya'nın ve Mısır'da İngiltere'nin himayesinde olacaktı. Bir nevi durum Lehistan'ın taksimi gibi olacaktı. Ancak İngiltere bu teklifi kabul etmedi.[1053]

Müslüman Türkleri, Katolik Fransızları, Sardinyalıları ve Protestan İngilizleri bir araya getiren Kırım ittifakı Ortodoks Hristiyan Rusya'yı ağır bir yenilgiye uğrattı. Dünyanın her tarafındaki, özellikle Ortadoğu'daki Müslümanlar (Osmanlı ordusunda birçok Arap gönüllü birliği vardı) ve Hindistan, başta İngiltere olmak üzere Avrupa'nın Müslümanların dostu olduğuna inandılar. Zamanla Avrupa'ya duyulan güvensizlik önemli ölçüde azaldı. Avrupa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki önce küçük ölçüde başlayan nüfuzu, 1856'dan sonra çok belirgin hale gelmeye başladı.[1054]

Paris Barış Konferansı'nda konuşulan meselelerden biri de İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na karşı gösterdiği olumsuz tavra karşı Fransa ve Prusya'nın eleştirileriydi.[1055] İngiltere Kırım Savaşı sonrasında toplanan Paris Barış Konferansı'nda Fransızlara ve Avusturyalılara karşı bu projenin gerekli olmadığı ve yapılmaması konusundaki tavrını belli etti. İngiltere hızla ortaya çıkan gelişmeler karşısında Kızıldeniz'in güneyindeki Perim Adası'nı bir tedbir olarak işgal etti.[1056] Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'na açılan bu dar noktasındaki Perim Adası son derece önemli bir yerdeydi. İngiltere'nin burayı alması (1857) ileriye dönük bir hamleydi.[1057] Kanalın açılmasıyla beraber bu defa

1053 Ali Fuad Türkgeldi, a.g.e., s. 140-141.
1054 Kemal Karpat, a.g.e., s. 572.
1055 Bengt Brooms, a.g.e., s. 19.
1056 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 93.
1057 Bediz Danyal, a.g.m., s. 342.

Kızıldeniz çıkışı ve Yemen üzerinde İngiltere ile beraber Fransa, Almanya ve İtalya rekabeti yaşanacaktı.[1058]

İngiltere, Kırım'da desteklediği Osmanlı Devleti'ni 93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı) sırasında savunmadı. İngiltere Süveyş Kanalı'ndan dost ve düşman gemilerin geçebilmesine dair Osmanlı Devleti'ne elçisi vasıtası ile bir yazı sundu (14 Haziran 1877). Ayrıca savaş sırasında kanalın kapatılması gibi bir durumu Hint yoluna ve ticaretine vurulmuş bir darbe gibi görmekteydi. Bunun için de savaş süresince açık olmasını Osmanlı Devleti'nden talep etti. Osmanlı Devleti bu konuda, benzer şekilde, savaş süresince Karadeniz ve Akdeniz Boğazlarının kapatılabileceğini yine aynı şekilde Tuna üzerinde de benzer bir hakkının olduğunu belirtti. Yine Avusturya benzer bir durumda Timok Nehri üzerinde aynı tasavvuru yapmıştı. Ayrıca boğazlarda olduğu gibi kanaldan da bitaraf devletlerin geliş geçişlerinde hiçbir mani olmadığını ifade etti. Osmanlı Devleti savaş sırasında Rus ticaret gemilerinin geçmesinin aleyhine bir durum yaratacağını açıkladı. Yine kanaldan Rus gemi ve eşyasının geçmemesinin Rusya'ya ticaretçe bir zararı olmayacağı söylendi. Osmanlı Devleti'nin hem düşman hem dost gemilere bu geçişi kapatmak gibi bir hakkı varken düşman bir gemiye kanalı açık tutmasının insaf ve adalete uygun düşmediğinin Londra elçisi vasıtasıyla İngiltere Parlamentosuna bildirilmesine karar verildi.[1059]

1877'de Süveyş Kanalı, Osmanlı Devleti ile savaş halinde olan Rusya'nın durumu nedeniyle hassastı. Osmanlı Devleti, kanalı savaş sırasında kullanmak isteyebilir veya Rusya buralara Osmanlı Devleti'nin olduğu için saldırabilirdi. Buna karşın kanalın tarafsız olması özellikle İngilizler tarafından istendi. Osmanlı Devleti burayı kullanmak istemesine rağmen yine de

1058 İlhan Ekinci, "Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet-Şeyh Said ve Fersan Adaları Meselesi", Belleten, Cilt LXIX, S. 255, Ağustos, Ankara, 2005.

1059 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 42/208.

kanal tarafsız olarak savaş boyunca konumunu korudu.[1060] Süveyş Kanalı'nın bu durumu İngilizlerin artık Osmanlı Devleti'nde her şeyden önce kanalı önemsediğini gösteriyordu. Oysa Mısır hukuken Osmanlı Devleti'ne aitti. Kanal üzerinde tasarrufu olması da doğaldı. Yapılış aşamasında Osmanlı Devleti ile uyumlu bir siyaset izleyen İngiltere, kanal açıldıktan sonra tutumunda büyük değişikliğe gitti.

Berlin Kongresi'nde ise Bismarck, Disraeli'ye Mısır'ı almaları için adeta yalvardı. Bu konuda birkaç kez ısrarda bulundu. Ancak zeki bir adam olan Disraeli bunun İngiltere'ye büyük sıkıntılar getireceğini bildiği için Bismarck'ın bu teklifini kabul etmedi.[1061] Fakat buna rağmen Osmanlı Devleti'nin zor duruma düşmesiyle Avusturya, Bosna ve Hersek ile olan ilgisini, İngiltere de Akdeniz'in Doğu sahillerinde bir hareket üssü kurmak düşüncesiyle Mısır üzerinde ve Hindistan yolu üzerinde nüfuzunu arttırdı.[1062]

Mısır'a İngiltere'nin müdahalesi olmadan önce Avrupa siyasetinde bir dizi hamle oldu. Almanya Fransa'yı Tunus üzerinde cesaretlendirdi. Aynı dönemde Fransa'yı, Tunus'u almaya teşvik eden ikinci devlet de İngiltere'ydi. İngiltere, Tunus'u Fransa'ya ikram ederek hem onun Kıbrıs konusunda imzaladığı 1878 Osmanlı-İngiliz anlaşmasına muhalefetini önlemek; hem de, İngiliz hazinesinin 1875'te Mısır Hidivi İsmail Paşa'dan Süveyş Kanalı hisse senetlerinin bir bölümünü satın alması üzerine Fransa tarafından duyulan hoşnutsuzluğu gidermek istiyordu. Almanya ve İngiltere'nin teşvikini görünce, Fransa 1881'in başlarında Cezayir'den Tunus üzerine yürüdü ve aynı yılın Mayıs ayında yapılan Bardo Anlaşmasıyla bu ülkeyi kendi himayesi altına aldı.[1063]

1060 Esseyyid Hüseyin Celal, a.g.e., s. 10.

1061 William Stone, Shall We Annex Egypt?, Sampson Low Martson Searle and Rivington, London, 1884, s. 13.

1062 Ali Fuad Türkgeldi, a.g.e., s. 93.

1063 Haluk A. Ülman, a.g.e., s. 151.

Kıbrıs'ın İngilizlerce alınması Disraeli'ye göre Batı Asya için bir anahtarın alınması demekti.[1064] İngilizler için Süveyş Kanalı konusunda onların dikkatini çekecek ve ileride onları Mısır'da hâkim olmaya itecek iki önemli gelişme oldu. Birincisi Fransızlar ile Almanlar arasındaki savaştı. Bu savaşta İngiltere Süveyş Kanalı'nın bu iki devletin etkisi ile gündeme gelmesinden ve ortaya çıkabilecek durumlardan etkilenmesinden endişelendi. İkinci önemli hadise Osmanlı Devleti ile Rusya arasında ortaya çıkan savaştı. Mısır her ne kadar ayrı bir yapı gibi görünse de hukuken Osmanlı Devleti'ne bağlıydı. Rusların Süveyş Kanalı'na bir müdahaleleri söz konusu olabilirdi. Bu açıdan İngilizler kanalın tarafsızlığı meselesini gündeme taşıdılar ve uluslararası güvence altına almak istediler.[1065]

Avrupa'nın Mısır'da yayılmasını telgraf sistemi, yeni okulların açılması, gazetelerin basılması, nüfus hareketliliği ve artışı kolaylaştırdı. Tüm bunlar yeni bir dönemin başlamasında önemli noktalar olarak dikkati çekti.[1066] Mısır altyapı çalışmaları nedeniyle yabancıların nüfuz etmesine açık bir alan haline geldi. Özellikle Süveyş Kanalı'nın yapımı, dış borçlar ve dış ticaret (pamuk ihracı, makine ithali ve lüks mallar) bunda etkili oldu.[1067]

1875-79 arasındaki dönemde Avrupalı güçler arasında Mısır'ın kaynakları üzerine ciddi bir rekabet yaşandı. Mısır'ı yönetenler tarım üzerindeki otoritesini devam ettirdiler. Giderek tarımın geliştirilmesine çalışıldı. Mısır'da İsmail Paşa'nın 1875'teki ekonomik iflası Mısır'ı yönetmede Hidivi tek otorite olmaktan çıkardı. Avrupalı kredi sahipleri yönetime karışmaya başladı. Buna mukabil Mısır'da da giderek bir yabancı düşmanlığı ortaya çıktı. Fakat İsmail Paşa bir kahraman gibi değil; bir mahkûm

1064 Peter Mansfield, a.g.e., s. 75.

1065 Simon C. Smith, a.g.e., s. 14-15.

1066 Ehud R. Toledano, "Social and Economic change in the "long nineteenth century"", The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 252.

1067 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 271.

gibi göründü. Bu ise onun Temmuz 1879'da Hidivlikten gitmesinde etkili oldu.[1068]

İsmail Paşa'nın 1879'da yönetimden gitmesinde hızlandırıcı unsurlardan biri de III. Napoleon'un 1870-71 Fransız-Alman Savaşı'ndan sonra tahttan indirilmiş olmasıydı. İsmail Paşa birçok meselede III. Napoleon'a dayanmıştı ve bu en çok Süveyş Kanalı meselesinde kendini göstermişti. İsmail Paşa Fransa'nın 1871'deki durumundan sonra İngilizlere yaklaştı. Birçok İngilize iş yapmaları için ayrıcalık tanıdı. Aynı zamanda Afrika'daki yayılmacılığı konusunda İsmail Paşa İngilizlere dayanmaya çalıştı.[1069] 1871-1914 devresi, artık Fransız İhtilali tesirlerinin geride kaldığı ve Avrupa'da diplomatik münasebetlerin ve bu münasebetler içindeki mücadele ve çatışmaların yoğunluk kazandığı safha oldu.[1070]

İngiltere ve Fransa, Mısır'ın iflasıyla bu ülkede bir otorite tesis etti. Bu iki ülkenin ortak kaygısı ise Mısır'da çıkabilecek herhangi bir anarşi ve karışıklıktı. Ayrıca Mısır'ın tarafsızlığı her şeyin üstünde geliyordu.[1071] Mısır meselesinden sonra İngiltere ve Fransa'nın ikinci çatışma alanı Sudan oldu. İngiltere Mısır'ı ele geçirdikten sonra bu ülkenin ekonomik hayatının can damarı olan Nil Nehri'nin bütününü ele geçirmek istedi.[1072]

Süveyş Kanalı üzerine endişeler, Bağdat demiryolu projesi gündeme geldiğinde tekrar ortaya çıktı. Bağdat demiryolu, Avrupa ile Asya arasındaki mesafeyi kısaltmakla kalmayacak aynı zamanda tamamlandığında Doğu'ya giden yol üzerinde Süveyş Kanalı'na alternatif olacaktı. Bu yüzden Hindistan Valisi Lord Curzon ve İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Lansdowne bu projeye

1068 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 194.

1069 P.J.Vatikiotis, a.g.e., s. 76-78.

1070 Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 20.yüzyıl Siyasi Tarihi, Cilt I., Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1991, s. 19

1071 John Marlowe, a.g.e., s. 42.

1072 Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 32.

şiddetle karşı çıktı.[1073] Onlara göre bu Süveyş Kanalı'nı tek olmaktan çıkarabilirdi.

Avusturya-Macaristan tarafına bakıldığında ise, Avusturya-Macaristan'ın dış politikasının nihai sorumlusu İmparatordu. 1908'de Bosna'nın ilhakından sonra, Franz Joseph Osmanlı İmparatorluğu'nun zararına bir toprak hırsı beslememesine karşın, Osmanlılara fazla sempati de duymuyordu. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılışına giderken, Abdülaziz tarafından ağırlanmıştı; fakat II. Wilhelm'in tersine, daha sonra hiçbir padişahla buluşmadı. İstanbul'a ilk resmi Avusturya-Macaristan ziyareti, Mayıs 1918'de I. Karl tarafından yapıldı.[1074]

Süveyş Kanalı'nın açılması Osmanlı Devleti'nde ticari gelişmenin artacağı ümidini doğurdu. Bâbıâli, Trablusgarb'da kendisine ait limanlarda düzenlemelere gitti ve buraların tekrar canlanacağını düşündü. Bu beklenti Hicaz, Yemen ve Irak gibi topraklarında Osmanlı Devleti'nin kendince ekonomik tedbirler almasını sağladı. Osmanlı Devleti Trablusgarb'daki limanlarını kanalın açılmasından sonra gözden geçirdi. Bingazi bölgesinden Tobruk'a ailelerin göç etmesini sağladı. Bunlar için karşılıksız arazi verdi, 10 yıla kadar vergiden muaf tuttu ve güvenlikleri için bölgede asker bulundurdu. Buna benzer biçimde, Bomba Limanı denen mahalde de benzer faaliyetlerde bulundu. Osmanlı Devleti'nin hedefi kanal açıldıktan sonra buraların ticaretçe gelişeceği ve bunun için şimdiden Trablusgarb'daki gemi giriş çıkışına elverişli alanların düzenlemesi, aynı zamanda insanların yerleştirilmesiydi.[1075]

Mısır'da Avrupa etkisiyle hızlı bir değişim yaşandı. İlk olarak buharlı gemilerle İskenderiye'den Süveyş'e eşya taşınma imkânları

1073 H. Bayram Soy, Wilhelm II, Weltpolitik and Abdülhamid II, The Turks, Vol. IV., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara, 2002, s. 307.

1074 F.R. Bridge, "Habsburg Monarşisi ve Osmanlı İmparatorluğu 1900-1918", Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler, Ed. Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 39.

1075 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İ.,MMS: 8/1512.

doğdu. Bu işe öncülük edenler *East India Company* ve *Oriental Steamship Company* idi. Daha sonradan demiryolları gelişti. 1856'da Kahire-İskenderiye arası tamamlandı. 1882'ye kadar 1.000 mile yakın demiryolu hattı döşendi.[1076] Bunun dışında Fransızların *Messageries Imperials* kumpanyası da Akdeniz ticaretinde etkindi. Bunlarla rekabet eden Avusturyalıların Trieste'deki *Lloyd* kumpanyası ve Rusların Odessa'daki kumpanyası gelişen buharlı gemi taşımacılığı ile Akdeniz ve çevresindeki ticareti arttırdı.[1077]

1830'lar ve 1860'lar arasında buharlı gemiler Akdeniz'in doğusu ve batısı ile yoğun bir ticari faaliyet geliştirdi. Liverpool, Londra, Marsilya ve Lyon ile Doğu Akdeniz arasında buharlı gemiler gidiş gelişlerini daha çok arttırdı. 1815'ten 1850'ye kadar İngiltere'nin Doğu Akdeniz ile olan ticareti % 800 artış gösterdi. Bu dönemde Suriye'deki Bedeviler dahi Lancashire ürünlerini giymekteydi. Ayrıca bu bölge, sadece bir pazar olmanın ötesinde aynı zamanda bir hammadde deposu olarak da önem kazandı.[1078]

Avrupalıların Mısır'da ve Mısır'ın Avrupa ile yakınlaşmasında pamuk üretimi ve şeker kamışı ekimi de önemli rol oynadı. Batı'nın duyduğu ihtiyaç nedeniyle de sulama sistemleri, yeni demiryolları, yollar ve limanlar hızlı bir şekilde geliştirildi.[1079] Mısır'ın borçlanması ve iflas noktasına gelmesinde uygulanan ekonomik yöntemlerin Mısır'ı Avrupa'nın, hammadde temin ettiği bir saha haline getirmesi etkili oldu. 1848-1854 yılları arasında, Mehmed Ali Paşa zamanında kurulan tekeller kaldırılarak serbest bir ortam yaratıldı. Serbest ortamın kurulmasında 1838 Ticaret Antlaşması da etkili oldu.[1080] (Güler, 2004: 41).

1076 Bernard Lewis, The Arabs in History, Hutchinson University Library, London, 1950, s. 170.

1077 Bernard Camile Collas, 1864'te Türkiye, Bileşim Yayınevi, Çev.: Teoman Tunçdoğan, İstanbul, 2005, s. 146.

1078 Albert Hourani, a.g.e., s. 167.

1079 Bernard Lewis, a.g.e., s. 171.

1080 Zeynep Güler, a.g.e., s. 43.

Mısır'da özellikle İsmail Paşa zamanında Avrupa devletleri etkilerini arttırdılar. Fransız ve İngiliz sermayeleri ile şeker kamışı ekimi gelişti. İsmail Paşa bu alanda 18 büyük tesis kurdu. Bunlar uluslararası borçlarla yapıldı. İsmail Paşa bu hamleler ile büyük hedeflere ulaşmayı amaçladı. *"Mısır artık Afrika'da değildir"* ve *"Mısır Avrupa'nın bir parçasıdır"* sözleri onun hedeflerini göstermektedir İsmail Paşa'nın yönetimi sırasında 8.400 mil kanal kazma çalışması yapıldı. 275 km olan demiryolu ağı 1.183 km'ye çıktı. İsmail Paşa döneminde en çok harcama ise Süveyş Kanalı çalışmalarına gitti.[1081]

Mısır'da bunlar olurken Osmanlı Devleti'nin Avrupa'yla yeni ilişkilerinin parametreleri ise XIX. yüzyılın başlarında şekillendi. Rusya saldırgan bir tavır içindeydi ve amacı, Akdeniz'e inmekti. Akdeniz, hızlı bir şekilde, İngiltere'deki endüstrilerin ürettiği mallar için en çok aranan pazar ve Hindistan'la üzerinde Fransa ve Rusya'nın rekabet halinde oldukları stratejik bir bağlantı noktası haline geldi. 1840-42 döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun bekası ve bütünlüğü açısından dostluk garantisi vermesine karşılık İngiltere kendi çıkarlarını savunacağı bir konum elde etti.[1082]

İngiltere ve Fransa arasında Suriye de bir dönem rekabet konusu oldu. İngiltere ile Fransa'nın Suriye üzerindeki rekabetinin bir başka sebebi de Süveyş Kanalı'ydı. Fransa 1854'te Osmanlı Devleti'nden Süveyş Kanalı'nı açma imtiyazını aldı. Bu, Fransa'nın Mısır'a yerleşmesi için bir adım olduğundan İngiltere buna çeşitli manevralarla karşı koydu ve kanalın açılmaması için Osmanlı Devleti üzerinde baskıda bulundu. Bunun üzerine Fransa da Suriye ve Lübnan'ı bağımsızlığa kışkırtacağını bildirmek suretiyle Osmanlı Devleti'ni tehdit etti. Mısır ve Suriye, Kırım Savaşı'nın akabinde iki devlet arasında çetin bir çatışma konusu oldu.[1083] (Armaoğlu, 1975: 151-152).

1081 Peter Mansfield, a.g.e., s. 87.

1082 Kemal Karpat, a.g.e., s. 566.

1083 Fahir Armaoğlu, a.g.e., s. 151-152.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI YÖNETİMİNDE MISIR VE SÜVEYŞ KANALI

KANALIN OSMANLI VE MISIR ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Osmanlı Devleti'nde kabul edilen kanunlar Mısır'da da kabul ediliyordu. Mehmed Ali Paşa'nın kabul ettiği Mısır Valiliği İmtiyaz Fermanı'na göre bu şekilde kabul edilmişti. Aynı durum Tanzimat'ın kabulü için de geçerliydi.[1084] Aslında fiilen farklı bir görüntü olsa da hukuken Osmanlı Devleti Mısır üzerinde söz sahibi konumunu koruyordu.

Mısır Osmanlı Devleti'nden gelen etkilerle yaşadığı değişim dışında kendi iç düzeninde zamanla bir dizi değişikliğe gitti. Mısır'da toprakların yerli ve yabancılarca ne şekilde kullanılacağı belliydi; ancak 1847, 1855 ve 1858'de yapılan toprak düzenlemeleriyle önemli değişiklik oldu. Değişiklik, Mısır'da geleneksel anlamda geçim için yapılan tarımdan, para kazanma için yapılan tarıma geçişi getirdi. Yapılan düzenlemeler ile ayrıca çiftlik sahibi olanların, toprağı olmayanların durumunda ve yaşadıkları sıkıntılar konusunda iyileştirme yapıldı.[1085] 1858'de aynı zamana denk gelen iki toprak yasasıyla hem Osmanlı Devleti hem de Mısır bazı düzenlemeler yaptı. Osmanlı Devleti miri topraklarını

1084 Ahmed Lütfi Efendi, Lütfi Tarihi, Cilt 2-3, Çev. Yücel Demirel, Tarih Vakfı-Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999, s. 1031.

1085 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 272.

sağlamlaştırırken Mısır toprak sahiplerinin haklarını genişletmeyi ve onlara teminat ve istikrar vermeyi amaçladı.[1086]

XIX. yüzyılla birlikte hem Osmanlı Devleti hem de Mısır kanalın da etkisiyle bir dizi hızlı değişiklik yaşadı. Ancak bir süre sonra Avrupa'nın Ortadoğu'daki varlığı Müslüman-Avrupalı gerilimini arttırdı. Bu noktada 1858'de Cidde'de, 1860'da Şam'da Hristiyanlara karşı bir reaksiyon ortaya çıktı. Aynı zamanda Hindistan'da 1857-1858'de bağımsızlık girişimleri ortaya çıktı. Avrupalılara karşı bu reaksiyonlar Avrupa'nın Hindistan, Kuzey Afrika ve Doğu Avrupa'daki faaliyetlerinden dolayı ortaya çıkıyordu.[1087]

Said Paşa'nın ölümüyle birlikte yerine 1863'te İsmail Paşa geçti. Beklentiler bir değişimin olmasından yanaydı. Belli gruplar Hristiyanların artan gücünün azaltılacağı düşüncesindeydi; ama bu imkânsızdı. 1863 Şubatında kundakçılar Hristiyanların sahip olduğu bir hanı ateşe verdiler. Birkaç Fransız ve İtalyanın ikameti zarar gördü. Bazı gruplar Hrisitiyanlara karşı tepkilerini göstermeye başladı. Bu olaylar İsmail Paşa'nın ilk zamanında artan pamuk üretimindeki patlama ile ekonomik ve sosyal yapıdaki değişimden dolayı artmaya da devam etti.[1088]

Osmanlı Devleti'nin gerileme sürecinde Süveyş Kanalı'nın yapılması önemli hadiselerden biriydi. Bu iş her ne kadar uluslararası siyasi ve ticari anlamı ile dikkati çekse de Osmanlı Devleti için daha başka anlamları da vardı. Kanal Mısır'daki dönüşüme de yardımcı oldu. Kanal Mısır'daki dönüşümün tek sebebi değildi; ancak yabancı ilgisinin artması, yeni yerleşimlerin ortaya çıkması, bürokrasinin gelişmesi, sistemde Osmanlılıktan çıkış ve Mısır olarak bir özgünleşme kanalla birlikte ortaya çıktı.

1086 Kemal Karpat, a.g.e., s. 249.

1087 Juan R. I. Cole, Colonialism and Revolution in the Middle East, Princeton University Pres, New Jersey, 1993, s. 194-195.

1088 Juan R. I. Cole, a.g.e., s. 195.

İdari Etki

Kanalın açılması tek başına Mısır yönetimini değiştirecek bir durum değildi. Ancak dolaylı etkileri oldu. Bu etkinin en başında Mısır'da valilik yapan Mehmed Ali soyundan gelenlerin daha bağımsız ve daha meşhur olma isteklerine ulaşabilme ümitleri geliyordu. Bunu Osmanlı Devleti de fark etti. İlk dönemlerden itibaren Mısır'ı daha sıkı ve devlete daha bağlı hale getirmek için gayretlerini arttırdı.

Mısır'ın zamanla zenginleşmesi ve Mehmed Ali Paşa döneminden beri devam eden ayrı statüsü burada görev yapan valilerin daha rahat davranmalarına neden oldu. Kanalın açılması, demiryolları, su kanalları ve telgraf ağları ile geliştirilen Mısır'da yeni bir zenginlik ortaya çıktı. Burası artık Osmanlı Devleti'nde tutunamayanların veya siyasi anlamda düşünceleri farklı olanların da toplanma merkezi oldu. Burada yabancılarla diyalog kurmak oldukça kolaydı ve burası Osmanlı'dan gelenlerin yaşaması için elverişli bir sahaydı.

Osmanlı Devleti'ni eleştirenler için Mısır bir örnek ve Osmanlı Devleti'nde yapılan çalışmalar için de bir kıstas olarak görülüyordu. Bu Mısır'ın güçlü bir yapı ile Mehmed Ali Paşa zamanında Osmanlı Devleti'ni zorlaması ile perçinleşmiş bir düşünceydi. Bunun yanında Mısır'da yetişip Osmanlı Devleti'nde veya Osmanlı Devleti'nde yetişip Mısır'da görev yapan insanlar da idare ve yönetim yapısı itibariyle aradaki değişiklikleri kolayca görebiliyorlardı. Tüm bunlar ister istemez Osmanlı Devleti'ne etki ediyordu.

XIX. yüzyılda Ortadoğu'da önemli bir adım olarak Anayasacılık hareketleri görüldü. Bu doğrultuda Mısır'da İsmail Paşa, Meclis El Şura El Nüvvab'ı (Consultative Assembly of Delegetes) oluşturdu. Buranın üyeleri 3'er yıllığına seçiliyordu. Bir kısmı İngiltere ve Fransa'ya gitmek zorunda kalan ve Hidiv'in kardeşi Mustafa Fazıl Paşa tarafından sonradan destek gören Genç Osmanlılar da Anayasacılık hareketi içindeydiler. 1867'den itibaren

sürgünde olan bu grup, 1876'da yeni Padişah II. Abdülhamid'in anayasayı kabul etmesiyle önemli bir başarı kazandı.[1089]

Mahkemeler veya Mısır'da insanların işlerinin görüldüğü şer'i mahkemeler dışında ilk olarak Mehmed Ali Paşa zamanında *Meclis-i Hakaniye* kuruldu (1842). Abbas Paşa döneminde benzer bir kurum olarak *Meclis-i İbtidai* vardı. İsmail Paşa ilk başa geçtiğinde büyük bir gayretle Ocak 1863'te *Meclis-i İstinaf*'ları açtı. Bu 124 üyeden oluşuyor ve eyalet mahkemelerinden gelenlerle bir üst mahkeme olarak çalışıyordu. Bundan sonra 1871'de daha küçük yerleşim birimlerinde *Meclis-i Deavi el-Beled* ve daha geniş kırsal alanlar için de *Meclis-i Deavi el-Bender* kuruldu.[1090] Böylece yargı alanında da merkeziyetçilik yerleştirilmeye çalışıldı.

Mısır'da İsmail Paşa dönemi içinde etkin olan belli başlı üç meclis *Meclis-i Hususi*, *Meclis-i Ahkâm* ve *Meclis-i Şura el-Nüvvab*'tı. *Meclis-i Şura el Nüvvab* İsmail Paşa'nın ilk meclisi veya millet temsilcilerinden kurulu bürosuydu (1866). *Şeyh'ül-Beled*'te ise toprak sahibi kimseler vardı ve 75 üyeden 58'ini bunlar oluşturuyordu. Küçük bir grup ise şehir ve belediyelerdeki zengin tüccar kitledendi (1876-1878).[1091]

Mustafa Fazıl Paşa İbrahim Paşa'nın oğullarındandı. Aşağı yukarı 30-40.000.000 Fr. bir mirasa sahipti. Yaşı gereği Mısır Hidivliği'nin adayıydı. İstanbul'dayken nazırlık görevi yaptıysa da özgür düşünce ve hürriyet yönlüsü olduğu için bu görevde uzun süre kalamadı. Genç Türklere sevgi besliyordu.[1092] Aynı zamanda Mısır'da Hidivlik koltuğuna geçmek için faaliyetlerde bulunuyordu. Bunun için de İsmail Paşa ile bir çekişme içindeydi.

1089 Bernard Lewis, a.g.e., s. 53.

1090 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 44.

1091 Donald Malcolm Reid, "The 'Urabi revolution and the British Conquest 1879-1882", The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 221.

1092 Abdurrahman Şeref Efendi, Tarih Söyleşileri (Musahabe-i Tarihiye), Sad. Mübeccel Nami Duru, Sucuoğlu Matbaası, İstanbul, 1980, s. 135.

Mustafa Fazıl Paşa'nın Hidiv olma isteği, İsmail Paşa'yı Hidivliğin babadan oğla geçmesi için tetikledi. Çünkü İsmail Paşa kardeşi Mustafa Fazıl yerine oğlunun hidiv olmasını istiyordu.

Âli Paşa, Mısır sorununu düzene soktuğunda bu sorunun yeniden kurcalanmamasını padişah ve devlet büyüklerine öğütlemişti. Şirvanizade Rüştü Paşa'nın sadareti sırasında Hidiv İsmail Paşa, İstanbul'a para ve armağanlar sunarak hidivliğin intikal biçimini değiştirdi, hidivliğin babadan oğula kalması konusundaki fermanı elde etti.[1093] Bu olay ve bunun tekrar değiştirilmesi isteği hep Mustafa Fazıl Paşa'nın uğraşının odak noktası oldu. Mustafa Fazıl Paşa'nın asıl düşüncesi ise İsmail Paşa'dan sonra hidiv olabilmekti.

Mehmed Ali Paşa ailesi, Osmanlı Devleti'nden adım adım koptu. Said Paşa tam bir bağımsızlık hayal etmişti. İsmail Paşa da bunun için çok para ve gayret sarf etti. Osmanlı Devleti'nden iki ferman almayı başardı (1866 ve 1867). Bunlarla otoritesini arttırdı ve ordusunu büyüttü. Ayrıca başa geçmede aile içinde yaşça büyüklük yerine en büyük çocuk olma ilkesini elde etti. Bu ise kendi ailesi içinde uzun süre rekabet ve çekişmeyi getirdi. Bunun yanında dışarıya borçlanabilme hakkını da eline aldı. Tüm bunlar onu diğer valilerin daha üstünde bir konuma çıkardı. Ancak tüm bunlara rağmen kendisi bir Osmanlı valisi ve ülkesi bir Osmanlı toprağıydı. Fakat adı her ne olursa olsun hidiv ve Mısır artık bağımsız olduğunu düşünüyordu. İsmail Paşa mahkeme sistemini de ele aldı. Nubar Paşa'yı Avrupa'ya görüşmeler yapmaya gönderdi (1867). Bu sırada Mısır dışarıdan desteğe ihtiyaç duyuyordu. Mısır, pamuk satışından elde ettiği gelir düşmeye başlayınca yavaş yavaş borç batağında yüzmeye başladı. Avrupa'dan alacağı borçlara karşılık ilk olarak mahkemelerin karma olmasına onay verdi. Böylece Mısır'da karma

1093 Abdurrahman Şeref Efendi, a.g.e., s. 145.

mahkemeler kuruldu. Bu yeni tarz mahkemeler de bir süre sonra Mısır hükümeti üzerinde baskı oluşturacak bir güce erişti.[1094]

XIX. yüzyılda merkezileşen ve oldukça güçlü gözüken Mısır, aslında Avrupa teknolojisi ve onun örnek alınmasından ortaya çıktı. Batı ulaşım ve iletişim teknolojileri giderek artan ve gelişen biçimde devam etti. İlk demiryolu hattı İskenderiye ve Kahire arasında Abbas Paşa zamanında inşa edildi (1852-1854). İsmail Paşa, ağı daha da geliştirdi ve 500 milden 1.100 mile çıkardı. 1914'lere gelindiğinde ise Mısır'daki demiryolu ağı 1.700 mile ulaştı. Bunlar Avrupa teknolojilerine göre inşa edildi. Mısır Devlet Demiryolları 12.000 kişilik istihdamı ile ülkedeki işveren kurumların başında geldi. Bu gelişmenin bir benzeri de sulama sistemlerinde görüldü. İsmail Paşa zamanında yalnızca 112 kanal ve 8.400 millik kazılmış alan vardı. 5.000 millik telgraf hattı ile Mısır tüm ülkede iletişim ağı kurdu. Tüm bunlar aynı zamanda Mısır hükümetinin gücünün toplum içinde de yayılmasını hızlandırdı. Okuma yazma oranı bu yüzyılda artış gösterdi. Yüzyılın başında % 1 olan oran, ortalarında yaklaşık % 3 ve 1880'lerde % 4-5 oranına çıktı. İletişimi arttıran gazete ve yayınlar giderek çoğaldı.[1095] Görünüşte bu kadar iyi ve olumlu gelişme, bir araya getirilip toplandığında ise Mısır'ın iflası ve yabancı güçler tarafından işgali sonucunu getirdi. Bundan Mısır toplumu da fazlasıyla etkilendi.

Mehmed Ali Paşa zamanında 1837'de 6 bakanlık vardı: Donanma, Savaş, Ekonomi, Sanayi, Eğitim ve Dışişleri. 1857'de ise İçişleri Bakanlığı, 1864'te Çalışma Bakanlığı, 1872'de Adalet Bakanlığı ve 1875'te Tarım Bakanlığı öncekilere dahil oldu. Bu şekilde bir yönetim sistemi kuruldu.[1096] Bunlar dışında bir de vakıflarla ilgili bir bakanlık vardı.[1097]

1094 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 193-194.
1095 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 261.
1096 M.E. Yapp, a.g.e., s. 147.
1097 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 46.

Mısır'a genel hatları ile bakıldığında XIX. yüzyılın ortalarında çok hızlı bir değişim ve buna bağlı olarak da bürokrasinin geliştiği görülür. Mısır'daki bu hızlı değişim Mehmed Ali Paşa döneminden bile hızlıydı. Yeni birçok kurum açılmış, düzenlemeler yapılmış, yargı alanında ve merkezi devleti güçlendiren ücret toplama ve maaş düzenlemeleri hayata geçirilmişti. Artık yönetim oldukça özelleşen ve fonksiyon kazanan bürokratik yapının altına girmişti.[1098] İlk başta iyi gibi görünen bu gelişmeler ne var ki Mısır'da ekonomik ve siyasi sıkıntıların altında yabancı etkisine açık, zayıf bir durum yarattı.

Ticaret

Osmanlı Devleti gelmeden önce Mısır'da ziraat ve ticaret, oldukça önemli ekonomik kaynaklardandı. Osmanlıların gelmesi ile birlikte bu iki kalem yine önemini korudu. Mısır hem kendisi üretim yapan hem de üzerinden nakil yapılan bir ülke konumundaydı. Dış ticaret Mısır'da önemli bir pozisyona sahipti.[1099] Osmanlılar Mısır'a geldikten sonra da tarımın gelişmesi için bir takım iyileştirmeler yaptılar.[1100]

Mısır'da Mehmed Ali Paşa zamanında ticaret çok gelişmişti. 1800'de 200.000 £ olan Mısır gelirleri 1840'ta 2.000.000 £'a yükseldi. Bu dönemde Mısır ticaretinin yönü de değişti. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Mısır'ın ticaretinin yarıdan fazlası Osmanlı Devleti ile yapılmaktaydı. Avrupa ile yapılan ticaret ancak toplamın % 14'ünü oluşturuyordu. Daha sonradan Osmanlı Devleti ile ticaret hızlı bir düşüşe geçti. 1823'te Mısır ticaretinin ancak 1/7'ini Osmanlı Devleti oluşturuyordu. Bir başka önemli değişiklik de 1836'da Mısır'ın ihracatının % 95'i ve ithalatının % 40'ının hükümetin elinde olmasıydı. Osmanlı Devleti'nin

1098 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 41

1099 Kemal Hamid Mugis, Mısır fi Asr-ı Osmani (1517-1798), Mısrü'l-Cedide, Kahire, 1997, s. 36-40.

1100 Kemal Hamid Mugis, a.g.e., s. 52.

1838'de İngilizler ile yaptığı anlaşma Mısır'ın gelişmesini durdurmadı. Çünkü yeni ihraç ve ithal mallar önemli hale geldi. Bu anlaşma Mısır'ı sadece yabancı ticarete açtı.[1101]

Aslında 1826'dan sonra İngiliz ve diğer yabancı malları zengin tabaka için aranan lüks ve pahalı mallar iken, belli bir süre sonra herkes için aranan iyi ve ucuz mallar haline geldi.[1102] Bu durum bir anlamda yavaş yavaş Osmanlı ve Mısır ekonomisinin ilerde karşılaşacağı sorunların ilk habercisiydi. Çok geçmeden de önce 1838'de İngilizler ile yapılan antlaşma ve ardından onu takip eden diğerleri durumu beklenen noktaya doğru sürükledi.

1840'lı yıllarda Mısır'da Nil Nehri üzerinde buharlı gemiler ulaşım için kullanılmaya başlandı. Mahmudiye Kanalı, Mehmed Ali Paşa'ya Samuel Briggs tarafından tavsiye edilmişti. Samuel Briggs, İskenderiye'de oturan ve pamuk ticareti ile uğraşan önemli bir banker ve tüccardı. Aynı zamanda Mısır'daki en eski pamuk firmasının da sahibiydi. Samuel Briggs, Mısır'daki diğer yabancılardan daha fazla Mehmed Ali Paşa'nın güvendiği kişiler arasında yer alıyordu. Samuel Briggs'in çalışmaları daha sonradan Jumel tarafından ele alındı ve Lancashire ile Mısır pamukları arasında bağlantı kuruldu.[1103] Mahmudiye Kanalı'nın yapımı sırasında bu işte ve Mısır'da önemli sayılan Fransız mühendisler arasında Cordier ve Prisse d'Avennes önde gelirken; İngiliz mühendisler arasında Galloway ve Welles'i saymak mümkündü.[1104]

XIX. yüzyılın başında Mısır iltizam sistemi ile topraklarından vergi toplamaktaydı. İltizam sisteminin Mısır için iki tehlikesi vardı. Birincisi bu mültezimlerin genelde Memlük orijinli olmasıydı. Bu Mehmed Ali Paşa için tehlikeliydi. İkinci nedense bu sistemin Mısır tarımının gelişimine zarar vermesiydi. Bu

1101 M.E. Yapp, a.g.e., s. 151.

1102 Özer Demirel, Osmanlı Esnafı (1750-1850), Türkler, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 259.

1103 Sarah Searight, a.g.e., s. 120-122.

1104 Muhammed Fuad Şükrü, a.g.e., s. 45.

nedenlerden dolayı Mehmed Ali Paşa 1814'te iltizamı terk etti ve toprakları doğrudan devlet idaresine verdi. Bu arazilerin bir kısmı Mehmed Ali ailesinin eline geçti diğerleriyse bürokrasideki kişilerin elinde toplandı. 1830'larda Mısır arazilerinin 1/5'i Mehmed Ali Paşa ailesinin elindeydi. Mehmed Ali Paşa tarımın ve sulama sisteminin gelişmesi için çok uğraştı. Kanallar, kuyular açtırdı ve çalışma yöntemleri konusunda epey uğraş verdi. Kendi zamanında Mısır'ın gelirleri 1/3 oranında artış gösterdi. Bu dönemde ekilen ürünler pirinç, şeker, indigo ve hepsinden öte pamuktu. Pamuk bu dönemde oldukça popüler bir üründü. 1849'da Mısır'ın toplam ihracatının % 31'i pamuktan sağlanıyordu.[1105] Mısır'ın pamuk üretimi 1850'de 350.000 kantarken 1865'te 2.000.000 kantara ulaştı.[1106] İsmail Paşa zamanında tarımı geliştirmek için Mısır'da 13.500 kilometre sulama kanalı inşa edildi. Mısır İsmail Paşa zamanında demiryolu, sulama ve Süveyş Kanalı için 50 milyon £ harcadı. Bu harcamanın en büyük kısmı Süveyş Kanalı için gitti.[1107]

İskenderiye'deki İngiliz elçi Mısır'da son 5 yıl içinde 50.000 Acre (20.234,28 Hektar) alanın tarıma kazandırıldığını rapor ediyordu. Ekilen alanlar içinde en fazla ürünün pamuk olduğu kaydedildi. Elçi, İsmail Paşa'nın özellikle Mısır Prensleri içinde pamuk üretiminden iyi gelir elde etmekte olduğunu bildiriyordu. İsmail Paşa'nın kendi hesabına, 1863 yılı pamuk geliri 200.000 £'du. Diğer Mısırlı prensler de pamuk ekimiyle ilgiliydiler.[1108]

İsmail Paşa'dan önce aslında tarımla ilgili adımlar atılmıştı. Said Paşa başa geçtiğinde tarım alanında önemli ıslahatlar yaptı ve onun döneminde Mısır'daki fellahların durumu daha da iyi bir konuma yükseldi.[1109] Bunun dışında başka gelişmeler de oldu. İlk defa yabancıların baskısı ile Nehir taşımacılığı için

1105 M.E. Yapp, a.g.e., s. 150.
1106 P.M. Holt, a.g.e., s. 203.
1107 M.E. Yapp, a.g.e., s. 155-156.
1108 The National Archives Foreign Office, 78/1795.
1109 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 25.

River Navigation and Transport Company'nin 1854'te kurulmasını sağladı ve bunu ticari amaçlı olarak 1857'de kurulan bir başka şirket izledi.[1110]

Süveyş Kanalı'nın yapılması, Mısır'ın Avrupalılar tarafından işgaline yol açan faktörlerden biri oldu. Tamamen suyolunu kullanan kanal güzergâhı, nakliye süresini ve maliyeti büyük ölçüde düşürdü. Kanal sayesinde, ürünlerini bu yoldan Avrupalı müşterilerine ulaştırma olanağına kavuşan Irak topraklarında, refah arttı. Fakat kanalın karayolu ticaret güzergâhlarını değiştirmesi birçok Osmanlı kent ve kasabalarının ağır zararlara uğramasına neden oldu. Şam, Halep, Musul, hatta Beyrut ve İstanbul bile Irak, Arabîstan ve İran ticaretlerinin güzergâh değiştirip kanal üzerinden yapılmasından zarar gördü.[1111] Deniz yolu ile yapılan ulaşım ise daha hızlı gerçekleşebiliyordu. Buharlı gemiler ve denizlerde yavaş yavaş sağlanan güvenlik, ticareti denizlere daha fazla çekti. Çünkü yeni gemiler sayesinde mesafeleri kısaltmak mümkündü.

Süveyş Kanalı'nın yapımı uzun ve zor bir süreç oldu. Osmanlı Devleti birçok defa konuyla ilgili endişelerini dile getirmişti. Bu endişelerde daha çok yapım sırasında ortaya çıkacak olan ticari kayıplar, endişenin temelini oluşturdu. Yapım sırasında amele olarak çok sayıda insanın toplanmasının tarım ve ticarete zarar vereceği endişesi vardı. Ayrıca ticari amaçlı yapılacak olan Tatlısu Kanalı gibi hafriyat işleri siyasi endişeleri doğurdu. Yapılacak işlerin sadece ticari noktalarda olması devletin en hassas olduğu kısımdı.[1112]

İlk dönemler Süveyş şehri ticari anlamda büyük bir önem taşımazken ticaret daha çok, Cidde, Kuseyr, Suakin, Massava

1110 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 73.

1111 Donald Quataert, Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922, İletişim Yayınları, Çev. Ayşe Berktay, İstanbul, 2002, s. 183.

1112 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

ve daha güneydeki Tor, Yanbo gibi alanlarda gelişti.[1113] Kanalın açılması ile ticaretin yönü Süveyş'e döndü. Gemiler artık rotalarını Süveyş'e çevirdi. 1855'te ilgi yavaş yavaş Süveyş'e kaydı. 1855'te limana gelen 52 gemiden 23'ü Kalküta'dan, 22'si de Bombay'dan, 2'si Aden'den ve 5'i de doğrudan İngiltere'den geldi.[1114]

Osmanlı Devleti Mısır'daki yabancı mülkiyetini de sürekli takip etti. Yabancıların burada yeni koloniler kurmasından endişe ediyordu. Osmanlı Devleti'nin endişesi 1901'e gelindiğinde haklılığını gösterdi. Çünkü kanal bölgesi ve Süveyş'te arazilerin toplam içinde % 30,3'ü yabancıların eline geçti. Yine Mısır'ın Akdeniz'e yakın Buhayra ve Garbiye gibi topraklarında % 22,6 ve % 18,9 oranında yabancı mülkü ortaya çıktı.[1115]

Kanal açılmadan önce Server Efendi'nin Mısır'a gidişinde Mısır ve Kumpanya için gümrük meselesi de konuşuldu ve karara bağlandı (17 Mart 1869). Server Efendi bu konuda kumpanyayla görüşmeler yaptı.[1116] Bu çalışmadan amaç, kanal açıldıktan sonra kumpanya ile gümrük meselesinin ortaya çıkmasına şimdiden mani olmaktı.

Kanalın açılmasıyla Osmanlı Devleti, Akdeniz'de ticari alanda ve ulaşım alanında bir gelişme bekliyordu. Osmanlı Devleti durumu görüp gerekli hazırlıklarını yapmaya başladı. Bunun için Akdeniz yakasında önem kazanması muhtemel olan yerlerde düzenlemelere gitti. Trablusgarb muhtemel yerler arasındaydı (22 Mart 1869). Buralarda sahillerin ve limanların durumunun düzeltilmesi kararlaştırıldı. Bunun için gemi giriş çıkışına çok uygun olmayan ve önünde kum birikmiş olan Tobruk Limanı'nın ıslah edilmesi düşünüldü. Bingazi çevresinden bir miktar ahalinin buraya yerleştirilmesi, bunların binalar inşa etmesine izin

1113 Saint Hilaire Barthalemy, a.g.e., s. 290.

1114 Saint Hilaire Barthalemy, a.g.e., s. 299.

1115 Gabriel Baer, A History of Landownership in The Modern Egypt 1800-1950, Oxford University Press, London, 1962, s. 67.

1116 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A.MKT. MHM: 438/44.

verilmesi ve tarım yapabilmeleri için de gerekli koşulların sağlanması yoluna gidildi. Ayrıca yerleşecek olan ailelerden 10 sene müddetle aşar ve birtakım vergilerin alınmaması da uygun görüldü. Gelen bu ailelerin yerleşmesi yanında güvenlik için ailelerle 10 kadar zabit ve 2 bölük askerin de bölgede olmasının iyi olacağı ifade edildi. Yine bununla birlikte bir karantinahane açılması tasavvuru vardı.[1117]

Kanalın açılacak olması ile ticari canlanma sadece Akdeniz için değil Kızıldeniz ve Basra Körfezi için de tahmin ediliyordu. Canlanma için devlet, İngiltere'ye Kızıldeniz ve Basra arasında faaliyette bulunması için 2 adet gemi sipariş etti. Bu şekilde muhtemel ticari canlanmadan faydalanmak istedi. Sipariş edilen bu vapurların adı Babil ve Asur'du. Bunlarla ilgili ayrıntılı defterler de hazırlandı.

Vapurlarla ilgili 10 Nisan 1870 tarihli son gelişmede ticaretçe ve ulaşım alanında Osmanlı Devleti'nin bu işten fazlasıyla istifade etmek düşüncesinde olduğu görülüyordu. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Basra Körfezi taraflarının da önem kazanacağına dikkat eden Osmanlı tarafı burada vapur işletme düşüncesindeydi. İngiltere'de daha önce kurulan ve iflas eden bir kumpanya mevcuttu. Vapurlar henüz Osmanlı'da olmadığından bu kumpanyanın elinde bulunan bir vapura Babil adı verilerek satın alınmak isteniyordu ve vapurun özellikleri tarif ediliyordu. Bunun yanında İngiltere'de geçen yıl yapılan, bir kez İstanbul'a gelen bir vapur daha vardı. Bunun da geldiğinde muayene edilip uygun olduğu karar verilirse satın alınması gibi bir düşünce vardı. Ayrıca bir üçüncü vapurun da alınıp bunun Basra, Süveyş ve Cidde gibi mahallerde hacı taşınması, kömür ve tahıl gibi taşımalarda kullanılıp isminin de Asur olması yönünde bir düşünce bulunuyordu. Açıkçası Osmanlı Devleti kanalın açılmasında Kızıldeniz ve Basra'daki yerlerin önemine

1117 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A.MKT. MHM: 439/91.

binaen, hem ticaret hem de hacı taşıma gibi nedenlerle yararlanma düşüncesindeydi.[1118]

Süveyş Kanalı açılınca Osmanlı Devleti, Arap Yarımadası'ndaki siyasetine yeniden göz attı. İngiltere'nin muhalefetine rağmen, Kuveyt'teki idare binalarına ve gemilere Osmanlı sancağı çekilmiş olması, uzun zamandır Osmanlı Devleti'nin bölge politikasında sürmekte olan zaafının yavaş yavaş değişmekte olduğunun bir işaretiydi. Süveyş Kanalı'nın açılması da Arap Yarımadası'nda hâkimiyetlerini güçlendirme konusunda Osmanlıların önüne yeni fırsatlar koydu. Bu husus, Bâbıâli'nin 1871'de Yemen Vilayeti'ne gönderdiği bir yazıda açıkça anlaşılıyordu. Söz konusu yazıda, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Bahriye Nezareti'nin, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'e daha kolay ulaşabileceği, ayrıca Basra Tersanesi'nin ıslahı ve Kızıldeniz'de de liman ve üslerin kurulmasıyla, devletin Arap Yarımadası sahillerinde gücünü kolayca gösterebileceğini belirtilmekteydi. Bu şekilde bölgedeki Arap şeyhleri ve kabile reislerinin devlete olan bağları da güçlendirilmiş olacaktı.[1119]

Deniz ulaşımında da Kızıldeniz kıyısındaki iskeleler arasında buharlı gemilerle yük ve yolcu taşımak üzere "*Mecidiye*" isimli bir şirket kuruldu. Gerektiğinde bu şirket Akdeniz limanları arasında da yük ve yolcu taşımacılığı yapacaktı.[1120] Ancak şirketin asıl faaliyet sahası Nil Nehri üzerindeki taşımacılıktı. Osmanlı Devleti aynı zamanda ticari gücünü de arttırmaya çalışıyordu. İngiltere ve Fransa, Osmanlı ticaretindeki önemli iki partnerdi. Aşağıdaki tabloda (Bkz. Tablo 3.1) Osmanlı Devleti'nin 1857-1861 arasında İngiltere ve Fransa ile ticaretini görmek mümkündür.

1118 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, İ. DH: 609/42472.

1119 Zekeriya Kurşun, Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi Katar'da Osmanlılar (1871-1916), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 43-44.

1120 Toktamış Ateş, a.g.e., s. 382.

Tablo 3.1 Osmanlı Devleti'nin Fransa ve İngiltere ile Ticareti[1121]

FRANSA			
	İthalat (Frank olarak)	İhracat (Frank olarak)	Toplam (Frank olarak)
1857	110.422.893	85.131.141	195.554.034
1858	84.901.943	69.923.746	154.825.689
1859	97.339.614	74.440.333	171.779.947
1860	108.771.292	85.991.247	194.762.539
1861	114.112.388	78.743.875	192.856.263

İNGİLTERE			
	İthalat (Frank olarak)	İhracat (Frank olarak)	Toplam (Frank olarak)
1857	76.190.400	101.928.425	181.118.825
1858	99.201.800	139.179.175	238.380.975
1859	95.516.725	120.415.675	215.738.400
1860	137.637.250	136.415.975	274.083.225
1861	120.940.175	104.623.700	225.563.875
1862	125.519.375	117.186.150	242.705.525

Osmanlı Devleti'nin kanal açıldıktan sonra 1876'daki ticaret hacimlerine bakıldığında (Bkz. Tablo 3.2) en fazla yoğunluğun İngiltere hemen ardından da yeni bir güç olarak yükselen Almanya ile olduğu ve bunu Fransa'nın takip ettiği görülüyordu.[1122] İngiltere ve Fransa arasına artık bir üçüncü büyük ticari güç giriyordu.

Tablo 3.2 Osmanlı Devleti'nin 1876 Ticareti ve Büyük Devletler

	İthalat (ABD doları olarak)	İhracat (ABD doları olarak)	Toplam Ticaret (ABD doları olarak)
Büyük Britanya	1.823.302.000	1.292.799.000	3.066.101.000
Almanya	1.203.980.000	905.000.000	2.108.980.000
Fransa	797.680.000	715.120.000	1.512.800.000
ABD	420.350.000	594.918.000	1.015.268.000
Rusya	363.000.000	332.000.000	695.000.000

1121 Bernard Camile Collas, a.g.e., s. 140-141.

1122 İlber Ortaylı, Batılılaşma Yolunda, Merkez Kitaplar, İstanbul, 2007, s. 111.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Mısır'da taşımacılık geleneksel yapıdan çıkmaya başladı. Önceleri Mısır'da devam edegelen taşımacılık dört parçalı haldeydi:

1. İskenderiye'den Atfeh'e Nil üzerinden Mahmudiye Kanalı ile,
2. Atfeh'ten Bulak'a yine Nil aracılığı ile 120 mil,
3. Bulak'tan Kahire'ye eşekler ve katırlarla yaklaşık 2 mil ve
4. Kahire'den zorlu bir yolculukla çölü geçerek Süveyş'e develer ve diğer hayvanlarla mallar taşınıyordu.

Bu durum kanal açılmadan önce ticaretin ve malların taşınmasının zorluğunu açıkça gösteriyordu. Bu seyahat yaklaşık 244.5 mildi ve en az 5 gün alıyordu. Çoğu zaman 5 günü de aşıyordu. Bu taşımacılık sırasında 1. sınıf yolcular 20 £ ve ikinci sınıflar 14 £ ve malların taşınması da ton başına 16 £'a denk geliyordu.

Süveyş Kanalı'nın açılması ile birlikte Arabistan'ın durumunda ve İstanbul'la olan irtibatında da değişiklikler oldu. Aslında bu sadece Arabîstan için değil tüm Kızıldeniz için söylenebilir. Ancak kanal açılmadan önce Kızıldeniz'deki en önemli liman durumunda olan Cidde de değişiklik yaşandı. Cidde, Halife Osman zamanında Mekke'ye gelen Hacıların denizden gelmeleri için geliştirilen bir şehirdi. Aynı zamanda burası Akdeniz ile Hindistan arasındaki ticaretin önemli noktalarından biriydi. Cidde Osmanlıların eline geçtikten sonra IV. Mehmed zamanında (1648-87) resmi bir liman haline geldi. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Cidde bu özelliğini kaybetti. Ancak Hacı trafiği patladı.[1123]

Cidde gibi ticari yönü azalan yerler yerine, kanalla birlikte hatta daha öncesinde bazı yerler ön plana çıktı. Aden, Port Said ve İskenderiye gibi yerler buralar arasındaydı. Çok öncelerden

1123 Dilip Hiro, a.g.e., s. 252.

itibaren Mısır ticaretinin can damarı olan İskenderiye daha çok kendini gösterdi. Örneğin Osmanlı Bankası'nın 1867'de açılan İskenderiye Şubesi, gerçekten karlı şubelerin ilki olma özelliğini taşıyordu. Mısır'ın Batı'yla olan yoğun ticari ilişkileri ve fiilen ayrı bir devlet gibi hazine ve borçlanma operasyonlarına imkân veriyor olması, Osmanlı Bankası'nın İskenderiye Şubesi'nin çok geniş bir faaliyet alanı oluşturmasını sağladı.[1124]

Süveyş Kanalı'nın açılması, Çanakkale ve dolayısıyla İstanbul Boğazına iktisadi bakımdan olumsuz bir şekilde etkisi de oldu. Çünkü Türk limanlarının Yakındoğu için yüzyıllardan beri ifa etmekte olduğu transit ticareti, kanalın açılmasıyla eski kıymetini kaybetti ve çok sınırlı denecek bir duruma düştü.[1125]

Toplum ve Nüfus

Süveyş Kanalı'nın açılması sadece Mısır siyaseti veya kumpanyayla ilgili değildi. Açılan kanal her ne kadar siyasi ve ekonomik anlamlar taşısa da Mısır'da yaşayan insanlar ve Mısır dışındaki Osmanlı toplumunda da önemli bir anlam taşıyordu. Mısır'da değişim ve kanalla birlikte ilk gözlenen değişikliklerden birisi nüfus değişiklikleri oldu. Mısır'ın nüfusu giderek artmaya başladı.

Tarihte Mısır nüfusunun en kalabalık olduğu devir, İskender ve onu takip eden Ptolemeler devridir (M.Ö. 328-30). Yapılan araştırmalara göre bu devirde Mısır'ın nüfusu 7 milyona kadar yükselmişti. Fakat Mısır bu tarihten sonra uzun bir gerileme devrine girmiş ve nüfus bakımından ancak XIX. yüzyıl ortalarından itibaren kalkınmağa başlamıştır. XIX. yüzyıl başlarında Mısır'ın bütün nüfusu 2 milyon kadar tahmin edilmekteydi. Bu miktar 1830'da 2.5 milyona yükseldi. Bu tarihten sonra Mısır'da nüfusun hızlıca yükseldiği görüldü: 1850'de 4.5

1124 Edhem Eldem, "Osmanlı Bankası", Türkler, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 427.

1125 Bediz Danyal, a.g.m., s. 335.

milyon; 1870'te 6.8 milyon; 1900'de 9.8 milyon; 1910'da 11.5 milyon; 1920'de 12.7 milyon; 1927'de 14.2 milyon; 1937'de 15.9 milyon ve nihayet 1947'de 19.08 milyona çıktı. Böylece Mısır'ın nüfusu son bir buçuk yüzyıl içinde 2 milyondan 20 milyona yükselerek 10 kat arttı.[1126] 2005 itibariyle de Mısır'ın nüfusu 70 milyon civarındaydı. Bunun içinde hükümetin verdiği bilgilere göre 5-6 milyon, kilisenin verdiği bilgilere göre ise 11 milyon Hristiyan olduğu kabul edilmektedir ve 2010 için de Mısır nüfusunun 80 milyona ulaşması bekleniyordu.[1127] Ancak yakın döneme ilişkin sağlıklı rakamlara ulaşmak pek mümkün değildir.

Mısır nüfusu ve nüfusun çeşitliliği, kanal tartışmalarının ağırlık kazandığı ve hayata geçirildiği XIX. yüzyılda artış gösterdi. Yaklaşık olarak Mısır'ın nüfusunun yüzyılın başında 4.500.000 kadarken, sonunda bu rakamın 10.000.000'a çıktığı kabul edilmektedir. Fakat nüfusun artışı sürekli büyüyen bir çizgide olmadı ve 1800-1830 arasında yıllık 0.3-0.4 arasında 1830-1840 arasında ise durgun seyrettiği Toledano tarafından ifade edilmektedir.[1128] Muhammed Rıfaat ise XIX. yüzyılın başlarında 1821'de 3.200.000 ve 1892'ye gelindiğinde 6.800.000 olduğunu yazmaktadır.[1129]

Osmanlı Devleti'nin Anadolu'daki nüfusunun artışı da 1831-1884 arasındaki 53 yılda 7.5 milyondan 11.8 milyona yükseldiği ifade edilmektedir.[1130] Osmanlı Devleti de aslında bir nüfus artışı yaşıyordu. Ancak nüfusun, olağan artışıyla olduğu kadar devletin küçülmesiyle sınırlar dışında kalan topraklardan Anadolu'ya yapılan göçlerle de arttığı göz önünde tutulmalıdır.

İngiltere'nin İskenderiye'deki elçisi İsmail Paşa'nın Mısır'da nüfusun artmasını beklediğini ve nüfus artarsa daha çok askere

1126 Ali Tanoğlu, a.g.m., s. 25.

1127 Guide: Christians in the Middle East, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_cast/4499668.stm#westbank (15 Aralık 2005)

1128 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 253-254.

1129 Mohammed Rıfaat, a.g.e., s. 58.

1130 Ahmet Tabakoğlu, a.g.m., s. 208.

sahip olacağını düşündüğünü yazmıştır. İsmail Paşa fellah diye bilenen bu Mısırlı grubun çok düzenli ve etkili olabileceğini düşünüyordu.[1131] Nüfus artışı Mısırlı yöneticilerce olumlu bir gelişme olarak görülüyordu.

Mısır'da nüfus genel olarak kırsalda yaşıyordu. Şehirleşmede öyle çok büyük bir gelişme gözlenmedi. Genel nüfus içinde 1820'lerde % 8 olan şehir nüfusu yüzyılın sonunda % 10'du. Yine de bazı büyük şehirlerde hızlı bir artış oldu. Artış özellikle iki önemli şehirdeydi. 1850'den 1880'e % 40'lık bir büyüme ile Kahire 570.000 ve İskenderiye 320.000 nüfusa çıktı. Oysa yüzyılın başlangıcında Kahire, 260.000 nüfus ile başlıca şehir olma özelliğini taşıyordu.[1132] Kahire'nin nüfusu hakkında o dönem yolculuklar esnasında buradan geçen kimseler de bilgi veriyordu. Bunlardan biri 1857'de Kahire'nin nüfusunu 200.000 olarak yazdı.[1133] Muhtemelen o dönem nüfus daha fazlaydı. Ancak bunlar gözleme dayandığı için net değildi. Fakat yine de bu rakam bile dönem için az kabul edilemez. Mısır salnamesindeki kayıtlara göre 1869-1870 aralığında Kahire'nin nüfusu 500.000, İskenderiye'nin nüfusu ise 238.888'di.[1134] Kanalın açılması ile büyük bir merkez haline gelecek olan Süveyş'in nüfusu o dönem (1843) oraları gezen bir seyyahın hatıralarında 2.000'e yakın olarak gösterildi.[1135] Süveyş, Mekke'ye yapılan yolculuklar sırasında kullanılan önemli bir yerdi.[1136] Port Said Süveyş Kanalı'ndan önce küçük bir kasaba iken kanaldan sonra giderek büyüyen bir şehir haline geldi. Yapılan limanın kapasitesi 100.000 tondan fazlaydı.[1137]

1131 The National Archives, Foreign Office, 78/1795.

1132 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 254.

1133 William Westgarth, Victoria and The Australian Gold Mines 1857, Smith, Elder, and Co., London, 1857, s. 437.

1134 Mustafa Öztürk- Sevda Özkaya Özer, a.g.e., s. 17.

1135 Stephen Olin, a.g.e., s. 339.

1136 Gervais Courtellemant, Mon Voyage A La Meque, Librairie Hachette, Paris, 1896, s. 19.

1137 Gary Hogg, a.g.e., s. 100.

Süveyş 1837'de Hindistan ile posta yolunun tahsis edilmesinden sonra parladı. Bu dönemde Süveyş şehri *Peninsular and Oriental* ve *Messageries Imperiales* şirketlerinin yük ve yolcu taşımacılığı ile önem kazandı. Süveyş'in nüfusunun 15.000'i bulduğu ve buradan 6.000 civarında hacının kutsal topraklara taşındığı söyleniyordu (13 Ocak 1864).[1138] Mısır salnamesinde 1869-1870 kayıtlarında Süveyş'in nüfusu 60.000, Port Said'in nüfusu ise 15.000 olarak gösteriliyordu.[1139]

İsmailiye şehrinin eski ismi de Timsah'dı. Ancak İsmail Paşa'nın başa geçmesinden sonra Abdülaziz'in de Mısır'da olduğu sırada buranın ismi İsmailiye olarak Lesseps tarafından kullanılmaya başlandı.[1140] İsmailiye şehri daha sonradan önem kazanan bir yer oldu. İsmailiye'nin ortaya çıkmasında doğrudan Süveyş Kanalı etkili oldu. Hem kumpanyanın idare merkezi buradaydı hem de geçişler sırasında uğranılan bir istasyon olma özelliği taşıyordu.

Kanalın yapılması sırasında amelenin gördüğü kötü muamele Osmanlı Devleti tarafından tasvip edilmedi. Süveyş Kanalı işinde çalışan amelenin çalışma koşullarından ve zorla işe tutulmalarından devlet son derece rahatsızdı. Bâbıâli bu konunun ele alınması için uğraştı ve sonuçta isteklerini uygulamaya soktu. 20 Haziran 1863'te devletin talep ettiği angarya usulünün kaldırılmasıyla ilgili kumpanyayla görüşüldü ve Lesseps bu usulü kaldırmayı taahhüt etti. Ancak Lesseps'e güvenilemediğinden konuyla ilgili Mısır'daki Fransa konsolosu ve Fransa İmparatorunun da reyi bu yoldadır diyerek bundan böyle angaryanın olmayacağı bildirildi. Şimdiye kadar bunun bildirilmemesi ise, buradaki Paşanın durumu İstanbul'a bildireceği kanaatinden kaynaklanmıştı.[1141] Osmanlı Devleti, angaryanın Mısır'ın ekonomisini sarsacağını ve tarıma büyük zarar vereceğini

1138 The National Archives Foreign Office, 78/1489.
1139 Mustafa Öztürk- Sevda Özkaya Özer, a.g.e., s. 17.
1140 The National Archives Foreign Office, 78/1796.
1141 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 141/54.

düşünüyordu. Bir de işin sosyal yönü de dikkate alınarak bu kişilerin ailelerinden zorla ayrılmaya mecbur bırakıldıkları üzerinde duruluyordu. Bu kimselerin kendi işinden gücünden kaldıkları belirtiliyordu. Genel anlamda bu cebri, insaniyetsizlik olarak görülüyordu.[1142]

Süveyş Kanalı'nın açılması, özellikle Nil üzerinde demiryolu yapımının ardından Mısır, kuzeyin nemli yazlarına ve kışlarına sağlıkları elvermeyenlerin uğrak yeri oldu. Üstelik iklimi, egzotizmi ve eski kültür anıtları insanları Mısır'a doğru çekmeye başladı. Gezgin Baedeker, ilk gezi rehberini 1877'de Mısır'da yazdı.[1143] Aslında Mısır'da yaşanan değişim başka birçok insanı farklı nedenlerden dolayı kendine çekti. Böyle olunca da zaman içinde toplum hayatında birçok değişiklik yaşandı.

Kanalla ve Mısır'ın ekonomik durumunun gelişmesiyle beraber Mısırlı zengin bir kesim ortaya çıktı. Bu kitle ekonomik açıdan oldukça iyiydi. Bunların İstanbul'da da ikametleri vardı. Bu gelenler ister istemez Osmanlı toplumunu birçok açıdan etkilediler. Giyim-kuşamdan davranışlara varıncaya kadar bir dizi etkiye neden oldular.

Mısır, Mehmed Ali Paşa'dan sonra gelen birkaç vali süresince hızlı bir değişim geçirdi. Mısır'da ilk dikkati çeken gittikçe artan yabancı ağırlığıydı. Artan yabancı sayısı hızlı bir değişim yaşandığının önemli göstergelerindendi. Mehmed Ali Paşa, Mısırlıları Avrupa'ya ve Avrupalıları da yabancı dil öğretmeleri için Mısır'a getirtti. Bu eğitim üst tabaka çocuklarının okuduğu askeri okullarda öncelikli olarak başladı. Geleneksel eğitim Batılı eğitimle yer değiştirdi. Bu okullardan mezun olanlar sivil hizmetlerde ve askeri alanda görevler aldılar. 1809-1849 yılları arasında 7.000 Mısırlı bu okullarda eğitim aldı.[1144] Pek çok

1142 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO: 488/31.

1143 Eric Hobsbawm, a.g.e., s. 225.

1144 Lisa Pollard, Nurturing the Nation, University of California Press, California, 2005, s. 1.

Avrupalı, Mısır'ı merak etmeye başladı ve Mısır üzerine yazılar arttı. Mısır'a gelip gözlemlerini kaleme alan bu kimseler harem ve aile yaşantısı da dâhil birçok konuda yazılar yazdılar.[1145]

Mısır'dan Avrupa'ya ilk öğrenci kafilesi 1813'te gönderildi. Bu giden öğrencilerin büyük bir kısmı Türk kökenliydi. Ayrıca giden bu öğrenci grupları askeri eğitim için gitti ve 5 ile 6 yıl arasında değişen zamanlarda Avrupa'da kaldılar. İlk gidilen yer Fransa'ydı. Geri gelen öğrenciler döndüklerinde büyük oranda öğretmen oldular.[1146]

Mısır'ın kendi içindeki değişiminde yeni ortaya çıkan gazete ve dergi gibi araçlar oldukça etkili oluyordu. Osmanlı Devleti'nde esaslı biçimde ilk faaliyete geçen matbaa, Mısır, Kahire yakınlarında Bulak Kasabası'nda 1822'de kurulmuştu.[1147] Mehmed Ali Paşa yönetiminin sonlarına kadar burada 400.000 baskı yapıldı.[1148] Gazeteler 1860'larda kendini iyice belli etti. Gazetecilerin, yazarların eğitim aldığı *Rawdat al Madaris* kuruldu. Müslümanların büyük bir çoğunluğunun kitle olarak birbirleri ile ilgilendikleri olaylar yine bu dönemde ilk defa Osmanlı-Rus Savaşı sırasında görülmeye başlandı. Mısırlı bir Yahudi olan James Sanu 1870'de Mısır Tiyatrosunu kurdu ve bir süre sonra mizah içerikli bir dergi olarak *Punch*'ı çıkardı (Bkz. EK 55).[1149] Mısır'da ilk kütüphane Mehmed Ali Paşa zamanında Bulak'ta açıldı. Burası için Boghos Paşa, Avrupa'dan pek çok kitap aldı. Fransız konsül Drovetti (Valinin yakın arkadaşı) İzmir'den bu kütüphane için çok sayıda kitap satın aldı.[1150] Mısır'daki ilk gazete olan *Vaka-i El Mısriye* 1828'de Mehmed Ali Paşa zamanında çıktı.[1151]

1145 Emmeline Lott, The Governess in Egypt Harem Life in Egypt and Constantinople, Vol.I, Richard Bentley, London, 1865, s. 42.
1146 M.E. Yapp, a.g.e., s. 148.
1147 İlber Ortaylı, a.g.e., s. 38.
1148 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 115.
1149 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 115.
1150 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 96.
1151 P.M. Holt, a.g.e., s. 205.

Dini azınlıklar Mısır'da basının öncüleri oldular. Suriyeli Hristiyan olan Takla kardeşler, 1876'da *Al-Ahram*'ı çıkardılar. Tam olarak uyruğu belli olmayan Cemaleddin Afgani, Mısır'da etkili oldu. Afgani, destekçileri olan Yakup Sanu, Edip İshak ve Selim El-Nakkaş'ı yeni teknoloji ile basımda destekledi. Sanu, Mısırlı-İtalyan bir yahudiydi. İshak ve Nakkaş ise Suriyeli Hristiyanlardı. İsmail Paşa, derhal Sanu'nun *Abu Naddara al- Zaraqa*'sını yasakladı (1877). Fakat o da bunu Paris'e taşıdı. İshak ve Nakkaş *Misr*'ı (1877) ve *Al-Tijara*'yı (1878) çıkardı. İshak kısa bir süre iki dilli *Jeune Egypte/Misr al-Fatah*'ı çıkardı. Bu Genç Mısır (*Young Egypt*) dalgası, yoğunluk olarak Hristiyan ve Yahudi idi; fakat Mısırlı olarak tanımlanıyordu.[1152]

Mısır'daki bir başka değişim okullaşmaydı. Mehmed Ali Paşa döneminde yabancılar kendi okullarını kurmaya başladılar. İlk olarak Yunan, Ermeni ve Yahudi cemaatleri bu hakları elde etti. Bunu Fransız ve İtalyan okulları takip etti. 1850'lerde hem Katolik hem de Protestan misyoner okulları kuruldu. 1875'te yaklaşık 20.000 öğrenci bu okullarda okuyordu. Aynı yılda, o zamana kadar 116.000 erkek ve 1.000 kadar kız çocuğu okullardan mezun olmuştu.[1153]

Mehmed Ali Paşa, imar faaliyeti olarak da 1819'da Mahmudiye Kanalı'nı yaptırdı. Mahmudiye Kanalı'nın yapılması Nil ticaretini ve trafiğini Kahire'den İskenderiye'ye getirdi ve bir süre sonra bu şehir çok hızlı gelişti. Nüfusu 1805'te 10.000 iken, 1847'de 150.000'e çıktı. Bu gelenlerin büyük kısmı Avrupalılar'dı. Mehmed Ali, hükümdarlığı boyunca içinde bulunduğu yüzyılda yapıcı bir lider oldu. Birçok şehrin gelişmesinin tohumlarını attı ve bunları dışarıdan hiç borç almadan yaptı.[1154] Mehmed Ali Paşa'nın dışarıdan borç almamasında o dönem bankacılık sisteminin çok gelişmiş olmaması ve bunun

1152 Donald Malcolm Reid, a.g.e., s. 223.

1153 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 115.

1154 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 280.

uluslararası bir yaygınlığının olmaması da göz önünde tutulmalıdır.[1155] Mahmudiye Kanalı yapılmadan önce birçok insanın bölgede kötü koşullarda çalıştırıldığını Mısır'ı ziyaret edenler yazıyordu. Kanal yapıldıktan sonra bunun önemli bir gelişme sağladığı, ulaşıma da elverişli olması sayesinde Mehmed Ali Paşa'nın önemli bir gelir elde ettiği belirtiliyordu.[1156]

Mısır'da meydana gelen değişimle birlikte birçok kimse Mısır'a akın etmeye başladı ve çok sayıda yabancı yerleşti. Bu gelenlerden Yunanlılar, Osmanlı Devleti ile yaptıkları bağımsızlık savaşı sırasında Mısır'a kalabalık kitleler halinde geldi. 1830'larda 5.000 olan Yahudi nüfusu 1897'de 25.000'i geçti.[1157] Bu gruplar dışında Fransız, İngiliz, İtalyan ve Suriyeli çok büyük gruplar mevcuttu.

Mehmed Ali Paşa Mısır'da birçok değişiklik yaptı. Ne yazık ki, Mehmed Ali Paşa'nın çalışmaları kendisinden sonra gelen halefi Abbas Paşa zamanında tamamlanmadı. Abbas Paşa dönemi genel olarak işlerin Mehmed Ali Paşa dönemi gibi gitmediği bir süreç oldu.[1158] Tutucu, geleneksel bir Osmanlı olarak Abbas Paşa bir zamanlar İbrahim Paşa'nın altındaki Suriye'deki orduda komutandı. Mısır'da giderek artan Avrupalılardan hiç hoşnut değildi. Fakat kendi düşüncelerinin İngiliz politikasıyla paralel olduğunun da farkındaydı. Fransızlardan kaçınır ve dedesinin yaptığı işleri durdurmak için izin isterdi. Ekonomik gerekçelerle birçok okul kapatıldı. Ordu yarıya indirildi. Yine de İngilizler, Kahire ve İskenderiye arasında bir demiryolu inşa ettiler. Bir Fransız firması, Süveyş Kanalı'nı inşa edebilmek için izin almakla uğraşıyordu. 1854'te Abbas Paşa'nın öldürülmesiyle yönetim amcası Said Paşa'ya geçti. Mehmed Ali Paşa'nın

1155 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 97.

1156 E. W. Lane, The Englishwoman in Egypt Letters From Cairo, Vol.I, Charles Knight and Co., London, 1845, s. 220.

1157 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 113.

1158 Edward Dicey, a.g.e., s. 20

bu gözde oğlunun etrafını birden Fransızlar çevirmeye başladı.[1159] Mehmed Ali Paşa, Said Paşa'nın eğitimi ile bizzat uğraşmış ve fiziki yönden gelişmesi için çalışmıştı. Yetişmesi için tırmanma, kondisyon, düzenli beslenme programını da içine alan bir nevi Sparta diyeti uygulatmıştı disiplin altında tutmuştu.[1160]

Mehmed Ali Paşa, Mısır'ın her alanda gelişmesi için en küçük ayrıntı ile dahi meşgul oldu. Onun zamanında toprak sahipleri elinde 3-5 feddanlık (Feddan bir günde bir çift öküzle sürülebilen arazi miktarıdır, Suriye ve Sudan'da genellikle Mısır'da kullanılan bir ölçüdür. 1 feddan = 24 kirat = 4200 square metres (m^2) = 1.038 acres) arazi tutabiliyordu. Kendisinden sonra gelen Abbas Paşa birçok işte olduğu gibi toprak işleri ve fellahların sorunları üzerinde çok fazla durmadı. Bundan dolayı da çok fazla ilerleme olmadı. Ancak daha sonra başa geçen Said Paşa, Abbas Paşa'nın izlediği siyaseti bıraktı. Köylerin kalkınması için uğraştı ve fellahların toprak mülkiyetine sahip olabilmelerinin önünü açtı.[1161] Arabî Paşa dahi kendi önünü açtığı düşüncesinden dolayı Said Paşa'ya karşı büyük bir sevgi besledi.

Said Paşa toprak mülkiyeti üzerine 27 Ocak 1855'te ve 5 Ağustos 1858'de düzenlemeler yaptı.[1162] Son düzenleme oldukça önemli bir adım oldu ve mülkiyeti güçlendirdi. Çiftliklerin genişlemesi ve fellahların toprak mülkiyetinin güçlenmesinde 30 Ağustos 1871 tarihli *Mukabele Kanunu* son derece önemli bir adımdı. Bu 6 yıllık gelirlerinin yarısını peşin olarak hükümete verenlerin vergi ve toprak mülkiyeti konusunda güçlenmesi demekti.

Bu kanun 7 Mayıs 1876'da yürürlükten kaldırıldı. Aynı yılın 18 Kasımında tekrar geldi ve son olarak 6 Ocak 1880'de tamamen kalktı. Bundan sonra da 14 Ocak 1880'de yeni bir

1159 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 280.
1160 Arthur Goldschmidt, a.g.e., s. 25.
1161 Gabriel Baer, a.g.e., s. 7-8.
1162 Gabriel Baer, a.g.e., s. 8.

düzenleme hayata geçirildi.[1163] Mukabele Kanunu, Fransa ile Prusya arasındaki savaştan dolayı Mısır'ın borç alamaması ile bulduğu bir formüldü.[1164] Ancak *Mukabele Kanunu* kalkmasına rağmen yürürlükte olduğu süre bile fellahların geleceği konusunda son derece etkili oldu.

Mısır'da toprak düzenlemesinin olduğu, 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi, Osmanlı Devleti'yle aynı dönemde kabul edildi. Bu kanun devletle yerel unsurlar arasındaki dengeyi değiştirebilecek, toprak mülkiyeti biçimleri üzerinde önemli etkileri olabilecek bir kanundu.[1165] Aslında her iki kanunun temel mantığı aynıydı. Kalkınmayı sağlayabilmek için özel mülkiyetin geliştirilmesi esasına dayanıyordu.

Arazi Kanunnamesi'nin yapım çalışmaları 1845'te başladı. Kanunname özel mülkiyetle ilgili esnek İslami hükümlere görünüşte saygılıydı, fakat toprağın, piyasa ekonomisinin gerekliliklerine göre herhangi bir ekonomik veya ticari amaçla kullanımını ve el değiştirmesini (satış, kiralama, ipotek) yasallaştırmakta ve düzenlemekteydi.[1166]

Aşağıdaki tabloda (Bkz. Tablo 3.3) Mısır'daki öşür ve haraciye toprakları görmek mümkündür. Öşür topraklar sürekli bir artış gösterireken, haraciye topraklar 1863 ve 1891 arasında çok büyük oranda değişiklik göstermemiş hatta az bir miktar düşüş göstermiştir. Öşür topraklardaki artışı sulama sistemlerinin geliştirilmesi ile açıklamak mümkündür. Yeni kazanılan arazilerde yapılan tarım bu duruma etki yapmıştır.

1163 Gabriel Baer, a.g.e., s. 10-11.

1164 Atilla Çetin, "İsmail Paşa", DİA, Cilt 2, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi Genel Müdürlüğü, İstanbul, 1989, s. 119.

1165 Şevket Pamuk, "Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi", Türkler, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 243.

1166 Kemal Karpat, Ortadoğu'da Osmanlı Mirası ve Ulusçuluk, Çev: Recep Boztemur, İmge Kitabevi, Ankara, 2001, s. 99.

Tablo 3.3 Mısır'daki Öşür ve Haraciye Topraklar[1167]

Mısır'daki Öşür ve Haraciye Topraklar					
Yıl	Öşür Topraklar		Haraciye Topraklar		Toplam
	Feddan	%	Feddan	%	
1863	636.177	14.5	3.759.125	85.5	4.395.302
1875	1.194.288	26.0	3.509.168	74.0	4.703.456
1880	1.294.343	27.4	3.425.555	72.6	4.719.898
1886	1.426.430	29.2	3.453.913	70.8	4.880.343
1891	1.423.087	28.8	3.543.529	71.2	4.966.616

Abbas Paşa zamanında Mısır'ın gelişmesine ve bu defa daha fazla Mısırlılaştırılmasına devam edildi. Abbas Paşa aynı zamanda Arapça konuşmaya başladı. Abbas Paşa Arapça konuşan Mısırlıları yanında ve devlet işlerinde daha çok görevlendirdi. Abbas Paşa zamanında eğitim alanında çok fazla ilerleme olmasa da gelişmelere kesin bir engel de çıkmadı.[1168] 1854-1875 döneminde Mısır'da, Mehmed Ali ailesinden bağımsız bir Mısır hanedanı ortaya çıktı. Mısır'da hâkim olan Türkler yavaş yavaş eridi. Artık Mısırlılar sadece köylü olarak değil; şöhretli insanlar biçiminde üst mevkilere çıkmaya başladılar. Bunlar içinde köy ileri gelenleri ve onların aileleri dikkat çekmekteydi.[1169]

Said Paşa bürokraside daha çok adama ihtiyaç duyulduğunun farkındaydı. Kendisi Avrupa'da eğitim görmüştü ve Fransızca ile Arapça bilirdi. Kendisi dışarıdan gelen kimselerin devlet işlerinde görevlendirilmesine izin verdi. Said Paşa zamanında Osmanlıca-Türkçe konuşan devlet görevlilerinin oranında küçülme görüldü. Said Paşa üst düzey Mısırlıların çocuklarını devlet kademelerinde ve orduda görevlendirdi. İsmail Paşa da aynı eğilimde devam etti. Mısır'da bürokratik yapıda giderek bir artış gözlendi. Onun döneminde bürokrat sayısı 20.000'den 50.000'e çıktı. İsmail Paşa bürokraside düzenlemelere gitti.[1170]

1167 Gabriel Baer, a.g.e., s. 20.
1168 Lisa Pollard, a.g.e., s. 21.
1169 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 192.
1170 Lisa Pollard, a.g.e., s. 21-22.

1850'lerde çok az bakanlıkta Arapça konuşan Mısırlılar görev yapıyordu. 1849-1879 aralığında Mısır'da yalnızca 8 Mısırlı bakan görev yaptı. Çok daha önemli noktalarda ise Ermeniler ve Avrupalılar yerleşmişti. İngiliz müdahalesine kadar bütün Mısır'da askeri ve sivil bürokraside hep Türk-Kafkas kökenliler görev yaptı.[1171] 1840'lı yıllardan itibaren Türkçenin yerini giderek Arapça aldı. Mısır'da Türklerin, Mısırlı kadınlarla evlenmeleri de Mehmed Ali Paşa ile artmaya başladı.[1172]

Yaşanan değişim ve Avrupalıların Mısır'a yerleşmeleri özelikle İsmail Paşa zamanında artış gösterdi. İsmail Paşa zamanında Mısır şehirleri Avrupalılaşmaya başladı. Şehirler ve kırsal alan arasındaki uçurum büyüdü. 1880'de İskenderiye ve Kahire'de yaklaşık 100.000 Avrupalı yaşıyordu. Mısır ileri gelenleri aynı zamanda çocuklarını eğitim için Avrupa'ya gönderiyorlardı. İsmail Paşa Mısır'ı Avrupa'nın bir parçası yapmak için çok uğraştı. Gerçekte Avrupalılaşmış elit kesim hükümette, eğitimde ve genel kültürde İsmail Paşa'nın çalışmalarının devamı için yetiştiriliyordu.[1173] İsmail Paşa'nın yönetimi süresince bürokrasi oldukça önemli bir noktaya geldi ve giderek arttı. Bu da Mısır'da bürokrasiye bağımlılığı arttırdı ve giderek Mısır'ın her tarafında etkili oldu.[1174]

Tüm bunlar Mısır üzerinde hükümetin otoritesini arttırdı ve yaydı. Yeni bürokratik sınıfın yayılması ve gelişmesi de bir başka sorundu. Bu grup Mehmed Ali döneminden başlayarak Abbas ve Said Paşalar döneminde ülkeye katkıda bulunmuştu. Bunlar giderek yönetim kademesinde ve askeri kademelerde önemli yerlere geldiler. Ancak bu grubun gelişmesiyle birlikte Türk yönetim ve askeri grubu güç kaybetti. Mısır'ın Türkleri

1171 M.E. Yapp, a.g.e., s. 148.
1172 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 113.
1173 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 282.
1174 Lisa Pollard, a.g.e., s. 22-23.

giderek asimile oldular. Her geçen gün azalsa da uzun bir süre varlıklarını devam ettirebildiler.[1175]

İsmail Paşa Avrupalı bir Mısır toplumu yaratmak için Avrupa'ya kültürel ve sosyal geziler yaptı. Fakat en önemli noktayı gözden kaçırdı. Onun girişimleri ve çalışmaları Mısır'a meydanlar, güzel konutlar, su hizmetiyle birlikte parklar, gaz kaynakları ve sokak aydınlatmalarını kazandırdı. Paris'te gördüğü gibi toplumu arkeoloji, şiir, kütüphanelerin yapılması (1870 Hidivlik Kütüphanesi) ve müzeler (Mısır Müzesi 1863) için seferber etti. *Egyptology* bu dönemde işlerlik kazandı. 1876'da Kahire Opera Binası Verdi'nin Rigoletto'yu sahnelemesi ile açıldı. 1876'da kurulan *Al-Ahram* gibi günlük gazeteler desteklendi.[1176]

İsmail Paşa tam anlamıyla geniş bir değişim ve dönüşüm sürecini başlatmak istedi. Bununla ilgili olarak da birçok adım atmaya devam etti. İsmail Paşa Süveyş Kanalı'nın açılması ile yabancı birçok devlet adamının Kahire'ye geleceği düşüncesindeydi. Bundan dolayı Kahire'de birçok değişikliğe gitti. Geniş caddeler açtı ve meydanlar yaptı. Eski binaları ve dar yolları yıktırdı. Bunların yerine yeni konaklar, geniş caddeler ve devlet binaları inşa etti. Yeni mağazalar, eğlence yerleri ve bahçeler inşa ettirdi. 1865'te sokaklara gaz lambaları kurdurdu. 2 yıl sonra üst düzey evlerde su akmaya başladı. Yeni binaları yeni mobilya sistemleriyle döşedi ve halktan yapanları da cesaretlendirdi. 1880'de gazeteler bu konuda okuyucularını teşvik ediyordu. 1880'de okul kitaplarında dahi bu konuda örnek evler ve örnek iç düzenlemeler gösteriliyordu. Bunların hazırlanmasından temizlenmesine kadar her şey halka değişik yollarla gösterilmeye çalışıldı. İsmail ve ondan sonra Tevfik Paşa zamanında bu değişiklikler devam etti. Kahire artık hayvanat

1175 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 190-191.

1176 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 284.

bahçesi, parkları, restoranları, konservatuarları, kütüphaneleri, müzeleri, tiyatroları, spor klüpleri ve okulları ile bambaşka bir şehirdi.[1177]

İsmail Paşa döneminde 910 mil demiryolu hattı döşendi. 500 köprü inşa edildi. Kanal için8.400 mil kazı yapıldı ve 5.000 mil telgraf hattı döşendi. Posta teşkilatı düzenlendi ve *Universal Postal Union* 1874'te kuruldu. 1862'de 185 okul varken 1878'de 5.800 okul açıldı. İsmail Paşa döneminde yine kapitülasyonlar verildi, Karma Mahkemeler oluşturuldu, Süveyş Kanalı yapıldı ve çok aşırı düzeyde de borçlanıldı. İsmail Paşa başa geçtiğinde 15 milyon £ olan genel borçlar yönetiminin sonlarında 100 milyon £ oldu. Bu harcamaların 17 milyon £'luk kısmı Süveyş Kanalı; 2 milyon £'luk kısmı da Sudan işlerine gitti.[1178]

İsmail Paşa zamanında ithalat 1862'den 1879'a gelinen sürede 1.991.000 £'tan 5.410.000 £'a yükseldi. İhracat ise 4.454.000 £'tan 13.810.000 £'a çıktı. Gümrük ve posta servisleri geliştirildi, yargı sisteminde köklü değişiklikler oldu ve eğitim bütçesi arttırıldı.[1179]

İsmail Paşa zamanında Piramitler bölgeye pek çok turistin gelmesini de sağladı. Mısır üzerine geniş bir ilgi oluştu. Paşa yapmış olduğu çalışmalara köprüler yaparak devam etti. İlk modern köprü, Kubri al- Inglis daha sonraki adıyla Al-Gala 1871'de yapıldı. Aynı yıl Kasr al- Nil tamamlandı. Bununla birlikte bir botanik bahçesi de (Orman Garden) açıldı.[1180]

XIX. yüzyıl boyunca hükümet artan bir biçimde yeni rol ve görevleri kendi üzerine aldı. Hiyerarşik yapı hem Batı'dan hem de Osmanlı Devleti modellerinden Mısır'a etki yaptı. Merkezi bürokrasi ortaya çıktı. Avrupa'da eğitim görmüş yönetici elit grup

1177 Lisa Pollard, a.g.c., s. 43.

1178 Tom Little, a.g.e., s. 41-42.

1179 Peter Mansfield, a.g.e., s. 7.

1180 Khaled Fahmy, "An Olfactory Tale of Two Cities, Cairo in The Nineteenth Century", Historians in Cairo, Ed. Jill Edwards, The American University in Cairo Press, Cairo-New York, 2002, s. 162.

ortaya çıktı. Ancak geleneksel Osmanlı-Mısırlı yapısı da daralmakla birlikte önemli görevleri elinde tutmaya devam etti.[1181]

Mahallelerde erkekler lonca yapısı ve dini yapı içinde etkin olmalarına devam ederken yaşanan değişimden kadınlar da etkilendi. Çoğu ebeler profesyonelce eğitildi ve bazı kadınlar eğitim sistemi veya fabrikalarda çalışmaya başladı. Kadınlar mahkemelerde oldukça etkiliydiler. Bundan sonra da pek çok alanda çalışmaya başladılar. Bu bir anlamda ekonomik zorunluluktan da kaynaklandı ve aile yapısı bu değişimden etkilendi. Pek çok açıdan kadınlar için büyük değişiklikler olsa da, toplum içindeki eylem özgürlükleri yine de kısıtlı oldu.[1182]

İsmail Paşa kadınların eğitimiyle de ilgilendi. Onların Avrupa'da olduğu gibi bir konuma ulaşmalarını hedefledi. Nubar Paşa'ya İmpatoriçe Eugenie, Süveyş Kanalı'nın açılması için gelmeden önce kızların da okula alınmaları için çalışma başlatmasını istedi. İsmail Paşa böylece İmparatoriçe Eugenie'ye Mısır'ın teknik ilerlemesi yanında vatandaşlarının da ileri durumunu göstermek istemişti.[1183]

Askeri Yapı ve Kanalın Güvenliği

Mehmed Ali Paşa başa geçtikten sonra askeri alanda önemli düzenlemeler yaptı ve Mısır önemli bir askeri güç oldu.[1184] 1833'te Mısır deniz gücü Mansura, İskenderiye, Ebukır, Bahriye, Reşid, Caferiye, Dimyat gibi alanlarda bulunuyordu.[1185] Mısır'da Arapların askerlik alanında kullanılmaları ve resmi makamlarda görev almaları ise ilk kez Mehmed Ali Paşa zamanında

1181 Ehud R. Toledano, a.g.m., s. 260.

1182 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 285.

1183 Lisa Pollard, a.g.e., s. 105-106.

1184 Hüseyin Kefafi, Muhammed Ali, Heyet-i Mısriye ve Amme-i Küttab, Kahire, 1992, s. 24.

1185 Hüseyin Mahmud, Vesaik-i Bahriye El Mısriye fi Ahd-i Muhammed Ali, Ter. Vela-i Afifi Enhas, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire, 2005, s. 176.

başladı. Ancak geniş toprak sahipleri halen daha Türklerden oluşuyordu.[1186]

Mehmed Ali Paşa zamanında Mısır ordusu oldukça yüksek bir orana ulaştı. Ancak 1840-1 döneminde Mısır ordusu 18.000 ile sınırlandırıldı. Buna rağmen İbrahim Paşa 1848'de ordunun sayısını 70.000'e çıkardı. Daha sonra Abbas Paşa 80.000'e kadar çıkan ordu sayısını tekrar azalttı. Ancak daha sonra İsmail Paşa zamanında tekrar ordunun sayısı yükseltildi.[1187] Mısır'ın 1841'de askeri gücünün 18.000 asker ile sınırlanması Mısır ekonomisi için bir rahatlama, Osmanlı Devleti için de olumlu bir durum olarak kabul edilebilirdi. Fakat Mısır ordusunun sınırlanması bu avantajlarına rağmen Avrupa için Mısır'ın kendi başına bir güç olmaktan çıkarılması demekti. Aynı zamanda Avrupa etkisinin Mısır'a girmesinin önündeki bir engelin kalkmasıydı.[1188]

Mısır ordusu Mehmed Ali Paşa zamanında hem kalite hem de donanım bakımından oldukça iyi seviyelere gelmişti. Padişah Abdülmecid, Abbas Paşa'dan Kırım Savaşı sırasında yardım dahi istedi. Abbas Paşa da 20.000 askeri Mısır gemileri ile savaş alanına gönderdi.[1189]

Said Paşa Mısır'da birçok kişinin uzun süre yapmak zorunda kaldığı askerlik sürelerini 1 yıl ile sınırladı.[1190] Said Paşa zamanında bir önemli değişiklik de artık Mısırlıların daha çok üst mevkilere gelmesiydi.[1191] Mısır ordusunda Türklerin etkisi Tel El Kebir Savaşı'na kadar devam etti. Bu savaştan sonra Mısır ordusunda İngiliz subaylar etkin olmaya başladı ve bu durum 1936'ya kadar (Kral Fuad'ın ölümü) devam etti.[1192]

1186 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 113.
1187 M.E. Yapp, a.g.e., s. 147.
1188 Peter Mansfield, a.g.e., s. 85.
1189 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 71-72.
1190 P.J. Vatikiotis, a.g.e., s. 72.
1191 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 29.
1192 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 113.

Kırım Savaşı sırasında Mısır askerleri enerjileri, disiplinleri ve teknik donanımları ile Ömer Paşa tarafından da takdir edildiler. Bu birlikler birçok kez başarı gösterdi. Kalafat Savaşı kazanıldı ve Mısır'dan gelen fellahların savunduğu Silistre'de Arap Tabyası oldukça başarılı şekilde şehri savundu. Fellahlar zaten eski dönemlerden itibaren yaşayış olarak zorluklara alışkın insanlardı. Başarılarının ardında bunun da hatırı sayılır bir etkisi oluyordu.[1193] İsmail Paşa da 1864'te padişaha yardım etmek için Hicaz'daki isyanlara ve 1866'da bugünkü Romanya çevresindeki karışıklıklara 8.000 asker gönderdi.[1194] İsmail Paşa daha sonra 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında da Osmanlı Devleti'ne destek için bir miktar asker gönderdi.

Kanalın Osmanlı Devleti'ni askerlik açısından etkilemesi ise iki boyutlu oldu. Birincisi kanalın kazanacağı önemden sonra Mısır'ın güvenliği meselesi; ikincisi de kanalın Osmanlı Devleti tarafından kullanılarak diğer Osmanlı topraklarının daha sıkı elde tutulabilmesi ihtimaliydi. Her iki husus da kanalın açılmasının kaçınılmaz olacağı anlaşıldıktan sonra Osmanlı devlet adamlarının düşündükleri meselelerdi.[1195]

Süveyş Kanalı'nın savunulması için etrafına konacak askerlerin durumu ile ilgili birçok görüşme oldu. Kanal bölgesinin doğu yakasına Osmanlı askerlerinin konuşlanmasına Mısır tarafı pek razı değildi. Bunun üzerine İngiliz elçiliği, Mısır askeri aynı zamanda padişahın askeri olduğundan, niçin Osmanlı askerlerinin gelmesinde tereddüt görüldüğü ve neden Mısır askerinin Osmanlı askeri yerine orada bulunması gerektiği noktalarında hidivi sıkıştırdı.[1196]

Aralık 1865'te Süveyş Kanalı'nın savunulması için Port Said, İsmailiye, Kantara ve Süveyş gibi yerlerde gerekli tedbirlerin

1193 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 26.
1194 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 73-74.
1195 Charles Lamb Kenney, a.g.e., s. 25.
1196 The National Archives Foreign Office, 78/1796.

alınması gerektiği, bu tedbirlerin sadece Süveyş Kanalı için değil Tatlısu Kanalı için de yapılması gerektiği belirtildi. Aynı zamanda Mısır ve Suriye tarafından saldırı olabileceği bir de Suriye'ye giden kervanların güvenliği için tedbirli olunması gerektiği kabul gördü.[1197]

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra Osmanlı Devleti kendisi için uzakta kalan ve sık sık sorun çıkan Yemen bölgesiyle irtibatını arttırdı. Bunun için Aziziye Vapurları ile kanaldan Yemen'e birçok defa asker ve mühimmat sevki yapıldı. Yapılan sevkiyat, Osmanlı Devleti'nin kanalı kendi güvenliği açısından da ele aldığını gösteriyordu.[1198] 1873 içinde bu şekilde birçok yazışma gerçekleşti. 29 Haziran 1873 tarihli bir yazışmada Yemen'e sevk edilen asker ve Süveyş Kanalı geçiş parası gibi masraf için gerekli olan 20.000 lira konusunda ilgili kurumlar arasında haberleşmeler yapıldı.[1199]

Süveyş Kanalı'nın yapılıp 1869'da açılmasından sonra (Bkz. EK 56) Mısır'ın güvenliği meselesi daha çok önem kazandı ve kanalın güvenliği gündeme geldi. Osmanlı Devleti, kanalın yapımı sırasında kanal çevresinde istihkâmlar yapmadı. Kanalı sadece ticari bir hadise olarak gördüğü için bu konudan uzak durdu. Ancak zaman içinde yaşanan gelişmeler artık kanalın ticari anlam yanında siyasi bir anlam da taşıdığını gösteriyordu. Birçok büyük güç kendi çıkarları hesabına kanalın güvenliği konusuyla ilgili oldu.

Açıldıktan sonra kanalın tarafsızlığı da bir süre devletler gündemini meşgul etti. Süveyş Kanalı'nın tarafsızlığı için 24 Haziran 1869'da Lavalette, Lord Lyons'a savaş gemilerinin kanaldan geçmeleri ihtimaline karşı büyük güçlerin bir anlaşma ile kanalın tarafsızlığını sağlamalarını önerdi. Bunun en iyi şekilde İstanbul tarafından yapılabileceği ortaya konuldu ve Mr.

1197 The National Archives Foreign Office, 78/1898.
1198 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A.MKT. MHM: 456/76.
1199 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, A.MKT. MHM: 457/51.

Elliot konuyla ilgili Âli Paşa ile görüştü (19 Temmuz 1869). Fakat kanalın tarafsızlığından ne anlaşıldığı üzerinde bir tartışma ortaya çıktı. Osmanlı Devleti'nin kanalı İstanbul ve Çanakkale Boğazları gibi bir statüye sokmak istemesi işi sonuçsuz bıraktı; fakat Fransız-Alman Savaşı ortaya çıkınca konu tekrar gündeme geldi.[1200]

7 Temmuz 1869'da Lord Lyons tarafından hazırlanan bir raporda kanal açıldıktan sonra en önemli meselesinin kanalın tarafsızlığı olacağı söylendi. Padişahın Çanakkale Boğazı'nda belli hakları olduğu, boğazı savaş gemilerine kapatabileceği, bunun da büyük güçler tarafından verildiği belirtilmekte ve benzer bir şekilde de kanalın da bu statüye getirilmesi istenmekteydi.[1201] 9 Temmuz 1869'daki Lord Lyons başka bir açıklamasında Fransız hükümetinin bu konuda baskıcı olmadığını bildirdi.[1202] Aslında Osmanlı Devleti kanal üzerinde Boğazlarda sahip olduğu gibi haklara sahip olmak istiyordu. Çünkü bu şekilde Mısır kontrol altında tutulabilirdi.

19 Temmuz 1869'da Sir H. Elliot, Âli Paşa ile görüştü. Âli Paşa tarafsızlık kelimesinden Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında olduğu gibi savaş gemilerinin her zaman kanaldan geçişinin yasak olmasını anladığını söyledi. Elliot ise Clarendon'un bu şekilde düşünmediğini, kalabalık birliklerin demiryolu geçişlerinin hariç tutulması gerektiğini söyledi. Âli Paşa verdiği bir cevapta, padişahın kanaldan geçişlere izin verirken bunun tarafsızlığa bağlı kalması gerektiğini fermanda vurguladığını hatırlattı. Âli Paşa, Palmerston'un kanalda Osmanlı Devleti'nin güçlerinin bulunacağını kabul ettiğini; ama Elliot'un bu noktada olmadığını Osmanlı Devleti'nin de bunu kabul edemeyeceğini ifade etti. Elliot ise Mısır'ın zaten Türk İmparatorluğu'nun garantisinde olduğunu beyan etti.[1203]

1200 The National Archives Foreign Office, 78/2371.
1201 The National Archive s Foreign Office, 78/2170.
1202 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1203 The National Archives Foreign Office, 78/2170.

Temmuz 1870'te kanaldan ilk defa bir savaş gemisi geçti. Bir Fransız savaş gemisi olan "*Belligeuse*" adlı gemi kanalı geçerek Kızıldeniz'e çıktı. Aynı amaçla bir başka gemi olan "*Andromaque*" de İskenderiye'de bulunuyordu.[1204] Bu olaylar ise Osmanlı Devleti'ni Mısır üzerindeki hakları konusunda endişeye düşürdü ve olay sıkı bir şekilde takip edildi.

14 Ağustos 1870'te İngiltere'ye gönderilen bir telgrafta Commodore Heath, "*Kanal bir günde yok edilebilir. "Enterprise" gemisinin acil olarak Aden'e gönderilmesini öneriyorum. Orada Fransızlara ait oldukça güçlü iki gemi olan "Penelope" ve "Favourite" bulunmaktadır. Ayrıca "Enterprise" gitmek için hazırdır*" diye yazıyordu.[1205]

20 Ağustos 1870'te bu defa Kızıldeniz'de Prusya'ya ait "*Hertha*" adlı savaş gemisinin olduğu kaydedildi.[1206] 24 Ağustos 1870'te Lord Granville, Sir Henry Elliot'a Osmanlı hükümetine baskı yapmamasını *Hertha* adlı savaş gemisinin kanaldaki amacının ne olduğunun anlaşılmasına kadar ve kendisinden emir verilene kadar beklemesini istedi.[1207] Daha sonra bu durumun Fransa-Prusya Savaşı ile ilgili durumdan kaynaklandığı ve Prusya gemisinin kanal üzerinde olumsuz herhangi bir tavrı olmadığı anlaşılınca kanalla ilgili endişeler azaldı. "*Hertha*" gemisi kanalı daha önce geçen Fransız gemisi "*Belligeuse*" ile bir takip halindeydi.[1208] 6 Eylül 1870'te Fransa da kanalı bir ganimet olarak görmediğini ve burada özel bir amaçla bulunmadığını açıkladı.[1209]

Kanal açıldıktan sonra da tarafsızlıkla ilgili işler İstanbul'a aksetmeye devam etti. Osmanlı Devleti'nin hukuki varlığı bu meselelerin bir tarafında kendisinin olmasını sağlıyordu. Süveyş

1204 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1205 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1206 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1207 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1208 The National Archives Foreign Office, 78/2170.
1209 The National Archives Foreign Office, 78/2170.

Kanalı'nın tarafsızlığı konusu, 1873'teki Ton meselesinin görüşüldüğü İstanbul Konferansı'nda da gündeme geldi ve barış zamanında tüm ticari gemilerin kanaldan geçmesi kabul gördü. Ancak bu durum 1877'de Osmanlı Devleti'nin Rusya ile savaş durumunda tekrar gündeme geldi. Osmanlı Devleti kanalı, güvenliği için kullanmak isterken Rusya buna karşı çıktı. Bu durum kanalın tarafsızlığı meselesini tekrar canlandırdı. Bununla ilgili büyük devletler ve Mısır'la görüşmeler yapıldı.[1210] Bu meselede Osmanlı Devleti kanal üzerinde bir tasarruf hakkına sahip olamadı ve bu konuda İngiltere'nin muhalefeti ile karşılaştı.

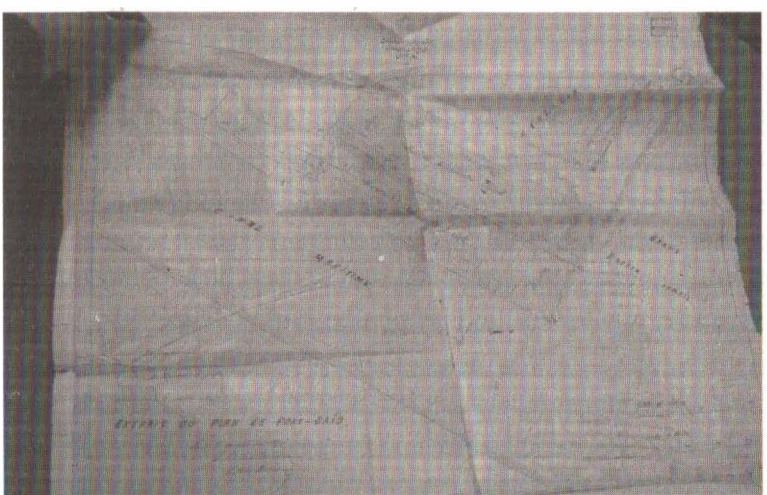
İngiltere kanal hisselerine ortak olduktan sonra kanalda askeri bir güç olarak var olmak istedi. Bunu da Hindistan'a yapmakta olduğu asker sevkiyatını güvenceye almak adı altında gerçekleştirme yoluna gitti. Bu konuda Mısır'la anlaşarak kanalın her iki ucunda kendine ayrılan askeri üsler oluşturmak için adım attı.[1211] Süveyş Kanalı'nın güvenliği, bölgede İngiltere'nin ilgisinin artması ile ön plana çıktı. İngiltere 1875'ten itibaren Mısır üzerinde daha çok söz sahibi oldu. Aynı şekilde 1882'ye varan süreçte kanaldan geçen gemilerin büyük kısmını İngiltere oluşturdu. İngiliz işgali öncesinde endişeye neden olan en büyük hadise Süveyş Kanalı'nın güvenliğiydi. Bölgedeki bazı kabilelerin buralara saldıracağı endişesi hâkimdi.[1212]

Şubat 1882 tarihli Süveyş Kanalı'nın iki ucuna istihkâmlar yapılması konusu, *Standard* gazetesinde yer aldı. Bu rivayetin doğru olup olmadığının devletçe bilinmediği söylendi; ancak doğru olması halinde Hicaz taraflarındaki devletin gücünün zayıflayacağı ve sekteye uğrayacağı endişesi ortaya çıktı. Böyle bir şey yapılacak ise bunun Osmanlı Devleti'nin tasarrufunda bir iş olduğu açıklandı. Zaman kaybedilmeden bu konunun gerçek olup olmadığı ile ilgili bir inceleme yapılması ve

1210 Bengt Brooms, a.g.e., s. 21-22.
1211 The National Archives Treasury Solicitor, 21/51.
1212 Colonel J. F. Maurice, a.g.e., s. 2.

sonucun devlete bildirilmesi istendi.[1213] İstihkâmlarla ilgili 8 Mart 1882'de Londra'da yeni haberler çıktı. Bu haberlerde keşifler yapıldığı söyleniyordu. Bu söylentiler Bâbıâli'yi daha çok endişelendirdi.[1214]

Aşağıdaki tabloda (Bkz. Şekil 3.1) İngiltere'nin kanal üzerinde inşa etmek istediği askeri saha görülmektedir. İngiltere kanala özel bir önem atfettiğinden diğer devletlere karşı kanal üzerinde üstün olmak istiyordu. Bu yüzden de şartların kendine sunduğu imkânları en iyi şekilde kullanarak bu askeri üssü inşa etmek için gerekli adımları zaman kaybetmeden attı.



Şekil 3.1 İngiltere'nin Kanalda İstediği Askeri Saha (Port Said)[1215]

İngiltere'nin 1882 yılı içinde etkisini arttırmasıyla özellikle kanal çevresinde İngiliz askeri hareketliliği yaşanmaya başlandı. Bunun üzerine de Osmanlı Devleti Gabriel isminde birini Süveyş'te gizlice tahkikat yapmak üzere bölgeye gönderdi. Bu kişi bölgenin durumu ve İngilizlerin pozisyonu hakkında

1213 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/7.
1214 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/8.
1215 The National Archives Treasury Solicitor, 21/51.

mühim bilgiler topladı (24 Mart 1882). Osmanlı Devleti kanal bölgesindeki ve Mısır'daki durumu bu türden faaliyetlerle sürekli takip etti ve gerekli önlemleri almaya çalıştı.[1216]

İngiliz işgali olmadan önce, Avrupa'da Süveyş Kanalı'nın güvenliğinin olmadığı ve Mısır'da asayişin sorunlu olduğuna dair haberler çıktı. Bu konuda Lesseps atik davrandı ve gerekli tedbirleri alarak durumla ilgili Osmanlı Devleti'ne bilgi verdi. Süveyş Kanalı hakkında Avrupa'da çıkan, buranın emniyetinin ve asayişinin olmadığı türünden haberlerin doğru olmadığını telgrafla bildirdi (25 Haziran 1882). Bu konuda Lesseps, çıkan haberlerin asılsız olduğunu ve tekzip edileceğini Ragıp Paşa'ya açıkladı. Kanaldan geçişlerde sıkıntı olmadığını, burada ticaretin ve her türlü ulaşımın emniyet altında tutulduğunu söyledi.[1217]

Lesseps kanalın emniyetsiz olduğu ve asayişin olmadığı şeklindeki haberler üzerine durumun asayiş ve emniyet altında olduğunu, bunun Avrupa'da hızlıca yayılmış bir haber olmasından dolayı derhal tekzip edilmesi gerektiğini Mısır hükümetine de bildirdi (25 Haziran 1882). Eğer bu konuda düzeltme yapılmaz ise durumun çok vahim bir hal alacağını ifade etti.[1218]

İskenderiye'de huzursuzluk artınca 20 Mayıs 1882'de İngiliz-Fransız filosu İskenderiye Körfezine girdi. Bunu üzerine 7 Haziran 1882'de İstanbul'dan Derviş Paşa çok geniş yetkilerle, İskenderiye'ye gönderildi. 23 Haziran 1882'de 6 büyük devlet İstanbul'da Mısır işlerini görüşmek üzere bir konferans topladılar. Osmanlı Devleti bu konferansa temsilci göndermeyi reddetti. 24 Haziranda da İngiliz ve Fransız temsilciler Mısır hükümetindeki bakanlık görevlerinden ayrıldıklarını bildirdiler.[1219] Olayın hemen ardından yine Derviş Paşa durumla ilgili Osmanlı Devleti'ni haberdar etti (26 Haziran 1882).[1220]

1216 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.SGE: 1/73.
1217 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/112
1218 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 184/144.
1219 Colonel J.F. Maurice, a.g.e., s. 2.
1220 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/112.

Temmuz ayı içinde Süveyş ahvaline dair, o bölgede Rusya ve Almanya'ya ait gemiler bulunduğuna ve bunların faaliyetlerine dair raporlar verildi.[1221] Tüm bunlar aynı zamanda her geçen gün bölgede tansiyonun artmakta olduğunu gösteriyordu. 2 Temmuz 1882'de Osmanlı Devleti'nin Londra'daki elçisi İspanya elçisi ile karşılaştı. Aralarındaki konuşmada konu, İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nın işgaline gelince İspanya elçisi, Osmanlı elçisine açıklamalarda bulundu. İspanya elçisinden alınan bilgiye göre Süveyş Kanalı'nı işgal etme düşüncesinde olan İngiltere bunu yaparsa, İspanya'nın diğer devletlerle birlikte durumu protesto edeceğini açıkladı.[1222]

İngiltere çıkan bu tartışmalar karşısında, Osmanlı Devleti'ne karşıt bir siyaset takip etmedi. Konuyu daha çok bölgedeki asayişsizlik noktasından hareketle ele aldı. 13 Temmuz 1882'de İngiltere, Osmanlı Devleti'ne sefareti aracılığıyla Süveyş Kanalı'nın güvenliğinin imkânsız bir mesele olmadığını ve derhal bu konuda önlem alınmasını eğer Osmanlı Devleti önlem almaz ise bu konuda İngiltere'nin üzerine düşeni yapacağını iletti.[1223]

İngiltere'nin sefareti aracılığı ile yaptığı bu talepten sonra Osmanlı Devleti konuyu hassasiyetle ele aldı. Mısır'da bulunan Sabit Paşa İskenderiye'de 3 tane vapur olduğu birinin sakat, birinin limanda olduğunu ve diğerinden ise haberi olmadığını belirtti. Osmanlı Devleti, Basra Körfezi'ndeki vapurlarından birkaçını bölgeye getirerek kontrolleri de yapacak olduğunu açıkladı (16 Temmuz 1882).[1224] Osmanlı Devleti işlerin iyi gitmediğinin farkındaydı ve tedbir almaya çalışıyordu.

Avrupa'nın büyük devletleri ve başta İngiltere, sürekli Osmanlı Devleti'ni Mısır'a ve kanal bölgesine asker göndermek için teşvik ettiler. Hatta bu konuda ısrarcı oldular. Buna rağmen

1221 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/112.
1222 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/143.
1223 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/163.
1224 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 170/163.

Osmanlı Devleti bölgeye asker gönderme konusunda istekli olmadı ve sonuçta Osmanlı Devleti tarafından asker gönderme işi gerçekleşmedi. Bu konuda Rusya dahi Osmanlı Devleti'nden istekte bulundu ve sonradan iş uzayınca teessüflerini dile getirdi.[1225]

Osmanlı Devleti'nin Londra'daki elçisi, İngiltere'nin kanal üzerine olan düşüncelerini öğrenmek için gayretlerde bulundu ve çıkan söylentileri hemen araştırarak Bâbıâli'ye iletmek için özel gayret sarf etti. Gazetelerde Süveyş Kanalı'na dair İngiltere ve Fransa'nın kendi arasında bir mukavele imzaladığına dair bazı haberler çıkmıştı. Osmanlı elçisi, çıkan haberleri Lord Granvil'e sordu. Lord böyle bir mukavelenin olmadığını; ancak Süveyş Kanalı'nın himayesine dair konferansa bir teklif yapılacağına dair karar verildiği cevabını verdi ve fazla ayrıntıya girmedi (19 Temmuz 1882).[1226]

İngiltere, Mısır'a herhangi bir saldırı durumunda burayı korumak için yıllardır Malta ve Cebelitarık'ta ciddi bir güç bulunduruyordu. Bu kuvvetler Mısır'a herhangi bir müdahale veya buraya gelecek düşmanca bir saldırıya karşı özellikle hazır duruyordu.[1227]

19 Haziran 1882'de İskenderiye'de olaylar karışınca Gladstone, 13 Temmuz 1882'de İngiliz ve Fransızların ortak bir müdahalede bulunmasından yanaydı. Ancak Fransızlar bu işte çekince gösterince kontrol İngilizlere geçti ve müdahaleyi yapanlar da İngilizler oldu.[1228] Gladstone aslında genel olarak Mısır'da İngilizlerin başına bir iş açmak istemiyor ve Fransızlar ile karşı karşıya gelmekten endişe ediyordu.

Kanal üzerine bu endişeler ortaya çıkarken Fransa'nın çok müdahil olmaması Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekti. Osmanlı

1225 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 171/6.
1226 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 171/6.
1227 Simon C. Smith, a.g.e., s. 15.
1228 Simon C. Smith, a.g.e., s. 15.

Devleti'ne bildirilen haberlerde Fransa'nın farklı bir tasavvur içinde olduğuna dair düşünceler vardı. İngiltere'nin Mısır'ı ele geçirme düşüncesine karşın Fransa'nın da Suriye'yi elde etmek gibi bir düşüncesinin olduğu İstanbul'a ihbar ediliyordu. Mısır'ın ele geçirilmesi sırasında Fransızların ses çıkarmadığı ve bazı gemilerini daha önceden Suriye taraflarına kaydırdığı bildirildi. Ayrıca kanal bölgesindeki yazışmalarda Fransızların, İngilizler tarafından kontrol edilmeden faaliyette bulunduğu söylendi. Yine Arabî Paşa ile Lesseps'in anlaştıkları ve Arabî Paşa'nın kanalı işgal etmeyeceğine dair söz verdiği de haber alındı.[1229]

MISIR EKONOMİSİNİN BOZULMASI VE DIŞ MÜDAHALELER

Mısır ekonomisi Mehmed Ali Paşa başa geçmeden önce, uzun süreden beri devam eden kargaşa ve iç huzursuzluklar nedeniyle kötü bir durumdaydı. Ancak yoğun gayreti ve şartların da önünü açması ile Mehmed Ali Paşa, Mısır'da otoriteyi eline aldığında işler değişti. Mısır güçlü bir ekonomik yapıya kavuştu. Bu ise Paşa'ya hedeflerine ulaşmada büyük kolaylık sağladı. Fakat Mehmed Ali Paşa'nın çalışmaları kendisinden sonra gelen halefi Abbas Paşa zamanında tamamlanmadı.[1230]

Said Paşa başa geçtikten sonra Mısır, Osmanlı Devleti'nden daha çok kopmaya başladı. Yapılan birçok hamle İstanbul'la bağı azalttı. Bu dönemde pek çok gelişme yanında Süveyş Kanalı da bu bağların kopmasında etkili oldu. Paşa yaptığı onca iş için paraya ihtiyaç duydu, eldeki imkânlar yetmeyince de borç alarak açıkları kapatma yolunu tuttu.[1231] Said Paşa parasının büyük bir kısmını Mısır'ın değişmesi ve ticareti için yatırımlara harcadı. Said Paşa Mısır'ın ilk borcunu Süveyş Kanalı için

1229 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, Y.PRK. ASK: 14/58.
1230 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 280.
1231 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 31.

aldı. Bu miktar 3.300.000 £'tu. Said Paşa öldüğünde ise Mısır'ın toplam borcu 10.000.000 £'tu.[1232]

18 Ocak 1863-28 Recep 1279 tarihinde Mısır hükümetinin başına geçen İsmail Paşa, 17 yıllık idaresinde büyük israflarıyla bu borcu 2,5 milyar Fr.'a (100 milyon £) çıkardı.[1233] Baer'e göre Mısır'ın borçları ise Abbas Paşa döneminden Said Paşa dönemine 1.000.000 £ den 15.000.000 £ e çıktı. İsmail Paşa görevden alındığında ise bu rakam 90.000.000 £'tu. Yüzyılın sonunda da 100.000.000 £ oldu.[1234] Goldschmidt ise, İsmail Paşa başa geçtiğinde Mısır'ın 6.000.000 £ dış borcu olduğunu yazıyordu.[1235]

İsmail Paşa valiliğe geçtiğinde hidivliğe bağlı araziyi 24.000 hektardan 400.000 hektara çıkardı (Bkz. EK 57). 1871'de Mısır'ın bütün mahsulünün 2/3'si İsmail Paşa'nın arazisinden elde ediliyordu.[1236] İsmail Paşa tarım üzerine oldukça ilgiliydi ve Mısır'ın bu alanda değiştiğine inanıyordu. O *"Mısır'da artık yeni bir durum vardır. Serbest ekonomi ve özellikle Amerikan İç Savaşı'ndan beri, fellahlar zenginleşmiştir. Fellahlar Avrupalı müşteriler ile iletişime girmişler ve düşünceleri değişmeye başlamıştır. Artık büyükbabamın yaptıklarını devam ettiremem"* diyordu.[1237] İsmail Paşa tarım alanında uğraşmak üzere 1869'da *Meclis-i Teftiş al-Zira'a*'yı kurdu.[1238]

Yabancılar da birçok alanda oldukça faydalı işler yapıyorlardı. Bunlardan biri olan Linant de Bellefonds tarımın ve sulama sistemlerinin gelişmesi için büyük uğraş verdi. Bir diğer dikkat çeken isim Clot Bey'di. O da Mısır'da sağlık sisteminin

1232 Tom Little, a.g.e., s. 37.
1233 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 31.
1234 Gabriel Baer, a.g.e., s. 34.
1235 Arthur Goldschmidt, a.g.e., s. 27.
1236 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 47.
1237 Mohammed Rıfaat, a.g.e., s. 58.
1238 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 45.

gelişmesi ve yaygınlaşması için uğraştı. Ayrıca Mısır'da modern anlamda 67 tane ilkokul kurdu.[1239]

Hidiv İsmail Paşa, Avrupa'da mali itibarını maharetle muhafaza ediyordu. Gazeteler için çok para sarf ediyor; meşhur yazarları Mısır'a çağırıyor, efsanevi bir Mısır hükümdarına layık bir surette karşılıyor ve ikramda bulunuyordu. Onlar da hidivin yaptıklarını övüyor, servetini bitmez tükenmez diye ilan ediyorlardı.[1240]

Mısır'ın önemli gelir kalemlerinden olacak olan pamuk üretimi, Mehmed Ali Paşa zamanında Mısır'a girdi ve Mısır ekonomisinde çok önemli bir yer kazandı.[1241] Aslında pamuk üretimi Mehmed Ali Paşa'dan çok önce M.Ö. 3000'de Hindistan'da yapılıyordu. Bu üretim muhtemelen Asurlular ile Mısır'a girmişti. Heredotus ve Pliny gibi Mısır gözlemcileri bunu *Yünağacı* olarak tanımlamışlardı. Ancak bu bitki X. yüzyıla kadar çok fazla bilinen bir ürün olmadı. Arap kaynaklarında bundan yararlananın Ibn el Awam olduğu bildirilmektedir. Mehmed Ali Paşa, zamanında bu bitkinin Jumel adlı bir Fransız mühendis yardımıyla, arkadaşı Maho Bey'in çiftliğinde Kahire yakınlarında üretim yapıldı.[1242] 1820'de Fransız mühendis Louis Jumel, Mısır'ın yüksek kalitede pamuk yetiştirme kapasitesini Avrupa pazarına yöneltti. Mısır artık hızlı bir şekilde pamuk üreten bir ülkeye dönüştü. Mısır arazileri Avrupa'ya artık yüksek kalitede pamuk için geniş olanaklar sunuyordu. 1861'e gelindiğinde Mısır 1,5 milyon £ E. pamuk ihraç eden bir ülke oldu (Bu sıralarda Mısır Poundu sterlinle aşağı yukarı aynı seviyedeydi).[1243]

Pamuk üretimi gelişince Mısır için önemli bir gelir kaynağı oldu. 1820-1835 arasında üretim 1.000 kantardan 243.000 kantara çıktı (yaklaşık bir kantar 100 kilogramın çok az altı).

1239 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 98.
1240 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 49.
1241 Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 88.
1242 Mohammed Rıfaat, a.g.e., s. 56.
1243 Albert Hourani, a.g.e., s. 167.

Dünyaya önce buğday, ama özellikle pamuk sunan tarımsal bir ihraç ekonomisi haline geldi ve bu ürünlerin satışında çarpıcı bir artış yaşandı. 1860'ların başlarından itibaren ülkenin ihracat gelirlerinin % 70'ini pamuk oluşturmaktaydı ve (İç Savaş yüzünden Amerika'nın pamuk ihracatının durduğu) 1860'lardaki büyük patlama sırasında, (sulamanın yaygınlaşmasından dolayı Aşağı Mısır'da yaşayanların yarısı parazitlerin yol açtığı hastalıklara yakalanmış olsalar da) köylüler bile geçici olarak bu gelişmeden fayda sağladı.[1244] Mısır 1861'de pamuk üretiminden yaklaşık 1.000.000 £ daha sonra 1864'te 14.000.000 £ gelir elde etti.[1245] 1864'te Mısır'da kanal bölgesini gezen Lynch de Mısır'ın her tarafının pamuk ekilen alanlarla dolu olduğunu yazdı.[1246] Mısır'da Mehmed Ali Paşa döneminden 1870'lere kadar pamuk üretiminin Mısır'ın ana ürünü olduğu ve 1862 ve 1864 yılları arasında pamuk ihtiyacındaki patlamanın Mısır'ın yönetimine büyük etki yaptığı ifade edilmektedir.[1247]

Pamuk ihracının başta bulunan valilere göre dönem dönem artışı, bu ürünün hızlı gelişimini göstermektedir. Mehmed Ali Paşa döneminde üretim yıllık 100.000 kantardan 300.000 kantara; Abbas Paşa döneminde 300.000 kantardan 600.000 kantara çıktı. Said Paşa döneminde yıllık 1-2.500.000 kantar arası; İsmail Paşa döneminde ise 1880'lerde 2-3.500.000 kantar ve 1890'larda 4-6.500.000 kantar arası ihracat yapıldı.[1248] 1861 ve 1865 arasında Amerika, pamuk ihraç edemiyordu. Mısır, Osmanlı'dan daha fazla, dünya ticaretinin içine çekildi.[1249] İç Savaş bitiminde Mısır'ın pamuk ihracı yine normal seviyesine indi. Bu dönemde 600 kat artış gösteren şeker ihracı ise,

1244 Eric Hobsbawm, a.g.e., s. 143.

1245 Mohammed Rıfaat, a.g.e., s. 56.

1246 T.K. Lynch, a.g.e., s. 31.

1247 Robert F. Hınter, a.g.e., s. 37.

1248 Gabriel Baer, a.g.e., s. 22-23.

1249 J. J. Palmer-Joel Colton, A History of the Modern World, Eighth Edition, McGrow-Hill, New York, 1995, s. 659.

İsmail Paşa'nın tüm gayretlerine rağmen istenilen seviyelere hiçbir zaman gelemedi.[1250]

Amerikan İç Savaşı 1861-1865 arasında devam etmişti. Amerikan İç Savaşı'ndan sonra barışın gelmesiyle birlikte makineler, Missouri, Iowa, Nebraska ve Kansas'ta hazır geniş toprakların işletilmesini mümkün kıldı.[1251] Ancak Güney Amerika, 1861'deki kadar pamuğu tekrar 1879'da yetiştirebildi.[1252] Amerika'da 1860'ta 4 milyon balya pamuk üretilebiliyordu. 1900'de ise 10 milyon balya pamuk üretilmeye başlandı.[1253]

Pamuk üretimindeki muazzam genişleme, Mısır ticaretini uluslararası (İngiliz) sisteme sıkı sıkıya bağladı ve Hidiv İsmail'e borç vermeye can atan yabancı işadamlarını ve maceracıları sel gibi Mısır'a çekti. Bu gelişmenin sakat bir mali yönü vardı. 1850'lerde Mısır'da devlet harcamaları devlet gelirlerini ancak % 10 aşarken, gelirlerin neredeyse 3'e katlandığı 1861-1871 arasındaki harcamalar, devlet gelirlerinin ortalama 2 katından daha fazlaydı. Aradaki uçurum, işadamlarından dolandırıcılara kadar bir dizi tefecinin son derece doyurucu karlar karşılığında verdiği yaklaşık 70 milyon £'luk krediyle kapatıldı. Bu sayede hidiv, Mısır'ı modern ve emperyal bir güç haline getirmeyi ve Kahire'yi III. Napoleon'un Paris'ine göre yeniden inşa etmeyi umuyordu. İkinci olgu (yani Mısır'ın stratejik konumu), Batılı güçlerin ve kapitalistlerin dikkatinin, Süveyş Kanalı'nın yapılmasıyla ülkenin dünyada işgal edeceği konuma çekilmesine neden oldu.[1254] Süveyş Kanalı açıldıktan sonra İsmail Paşa ne kendi para politikalarını düzgünce yürütebildi ne de Mısır'ın etkinliğini. Mısır ve İsmail Paşa kısa sürede iflasın eşiğine geldi.[1255]

1250 M.E. Yapp, a.g.e., s. 155.

1251 Andre Maurois, Amerika Birleşik Devletleri Tarihi, Osmanbey Basımevi, İstanbul, 1945, s. 108.

1252 Allan Nevins, vd., ABD Tarihi, Çev.: Halil İnalcık, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2008, s. 232.

1253 Allan Nevins, a.g.e., s. 304.

1254 Eric Hobsbawm, a.g.e., s. 143.

1255 Bary Williams, a.g.e., s. 15.

Tarım alanında yaşanan gelişme Mısır'ı Avrupa ekonomisine bir tarım ülkesi olarak dahil etti. Paşalar sayesinde bankerler, Mısır halkının sırtından geçindiler ve hidiv ile paşalar -1876'da o yılın devlet alacaklarının neredeyse yarısına varan- borç faizlerini artık ödeyemeyecek duruma geldiklerinde, yabancı denetimini anlamsız bir coşkunlukla kabul ettiler. Avrupalılar, bağımsız bir Mısır'ı sömürmeye devam etmekle yetinebilirlerdi; ancak hem ekonomik patlamanın sona ermesi, hem de ülkenin yöneticilerinin ne akıl erdirebildikleri ne de idare edebildikleri ekonomik güçlerin temellerini oyduğu hidiv yönetiminin idari ve siyasi yapısının çökmesi, bu gelişmeyi zorunlu kıldı. Daha güçlü konumda olan ve bölgede çok daha hayati çıkarları bulunan İngiltere, 1880'lerde ülkenin yeni hâkimi olarak ortaya çıktı.[1256]

Mısır üzerindeki İngiliz varlığı 1850'lerden itibaren hissedilmeye başlandı. 1858'de Kahire-İskenderiye demiryolunun tamamlanması dramatik olarak Avrupalıların Mısır üzerindeki nüfuzunu arttırdı. Önceleri içerde ve izole olan bu şehir demiryolu ile birlikte giderek önem kazandı. Süveyş Kanalı'nın açılması ile birlikte Süveyş'te ve Port Said'de bir yabancı toplum oluşmaya başladı Yabancıların Mısır'da etkin olmaları onların demiryolu ve kanal inşaatı gibi işlerde istihdam edilmelerini sağladı ve yeni ayrıcalıklar elde etmelerine neden oldu. Zamanla da Mısır'da etkin bir güç haline geldiler.[1257] Bunlar şehirlerde yaşıyordu, buralara hareketlilik getiriyorlardı ve giderek artıyorlardı. Yunan, İtalyan, Avusturyalı, Fransız ve İngiliz milletlerinden olan bu yabancılar Mısır'da şehir merkezlerindeydiler. Said Paşa bunlara devlet içinde önemli görevler veriyordu. 1848'de 10.000 kadar olan Avrupalılar giderek arttılar ve 1880'lerin başında 100.000'e çıktılar. Bunlar genellikle İskenderiye ve Kahire'de yaşamaktaydılar.[1258]

1256 Eric Hobsbawm, a.g.e., s. 144.
1257 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 38.
1258 Juan R.I. Cole, a.g.e., s. 191-192.

Abbas Paşa, bunların toprak sahibi olmalarına izin vermemişti. Ancak Said Paşa ve İsmail Paşa zamanında yavaş yavaş toprak sahibi olmaya başladılar. Zamanla Avrupalılar işçi, esnaf, toprak sahibi, mağaza sahibi ve kreditör olmaya başladılar. Gelenler bu kadar geniş bir alanda yayılma gösterirken belli dokunulmazlıklara da sahiptiler. İlk dönemlerde yabancılara karşı bir düşmanlık yoktu ama zamanla bu durum kendiliğinden belirdi. Mısır'da yaşanan hayal kırıklığı ile Mısır içten içe kaynamaya başladı.[1259]

Ekonomik sarsıntı Abbas Paşa zamanında hissedilmedi. Said Paşa'nın ilk zamanlarında da ciddi bir sorun ortada yoktu. Ancak Said Paşa yönetiminin sonlarına doğru işlerin iyi gitmediği ortaya çıktı. Mısır ilk yüklü borcu Said Paşa zamanında Paolina Bey aracılığı ile *Charles Lafitte et Cie and the Comptoir d'Escomte*'den aldı. 1860 tarihli borcun nominal miktarı 28.000.000 Fr.'tı. Bundan sonra 1862'de *Fruhling&Goshen of London, Erlanger of Paris, Oppenheim Neveu et Cie of Alexandria* ve *Bank of Saxe Meiningen* ortaklığından 3.292.800 £'luk borç alındı.[1260] Alınan borçlara ayrıntılı bakılırsa 1860'ın yazında Mısır ilk borç görüşmelerine başladı. Bu görüşmeyi Mısır için Pole (Paolino Bey) *Charles Lafitte et Cie and the Comptoir d'Escompte* ile yaptı. Üzerinde konuşulan miktar 28 milyon Fr.'tı ve Said Paşa'nın eline yaklaşık 21 milyon Fr. geçti. Ertesi yıl bunu başka görüşmeler takip etti.[1261] Said Paşa öldüğünde 1863'te Mısır'ın borcu yaklaşık 3.293.000 £'tu.[1262] Marlowe'e göre, Said Paşa kendi yönetimi sırasında iki büyük borçlanma yaptı. Bu borçlanmalardan biri Fransız bankasından diğeri ise İngiliz-Alman bankasından yapıldı. Bu borçlanmanın ikisi yaklaşık 3.250.000 £'tu. Said Paşa 1863'te öldüğünde Mısır yaklaşık

1259 Juan R.I. Cole, a.g.e., s. 193.
1260 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 99-100.
1261 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 99.
1262 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 11.

9.500.000 £ borçlanmıştı.[1263] 1 Aralık 1862'de kanal çalışmaları için harcanan para da yaklaşık 1.220.000 £ veya 30.500.000 Fr. olmuştu.[1264]

İsmail Paşa başa geçtiğinde Mısır'ın dış borcu 3 milyon, iç borcu da 4 milyon £'tu. 15 yıl sonra dış borç 68 milyon, iç borç da 30 milyon £'u buldu. Bunun % 35'i aşırı harcamalardı. Bu hızlı çöküşle Mısır'ın borçları dağ gibi arttı. İsmail Paşa fellahlar üzerinden yeni bir vergi aldı ve gelir elde etti. 1874'te kanal hisselerinden 176,602'lik kısmı İngiltere'ye 4 milyon £ karşılığında sattı. Ancak tüm bunlar iflası bir süre geciktirmekten başka bir işe yaramadı. 1876'ya gelindiğinde İsmail Paşa ödemeleri durdu.[1265] Lord Cromer'e göre 1876'da Mısır'ın borçları 26 milyon £'tu.[1266]

İskenderiye'deki İngiliz elçiye göre 1863'te Mısır'ın yıllık geliri 3.700.000 veya 4.000.000 £'tu. Borçları ise 11.000.000 £'tu. Bunun 2.400.000 £'luk kısmı en son borçlanınada yapılmıştı. 5.000.000 £'luk kısmı genel giderlerdi. 3.000.000 £'luk kısmı ise kanal kumpanyası hisselerine giden paraydı.[1267]

İsmail Paşa yanlış bir zamanda kolonileşme faaliyetleri içine de girdi. Mısır Kızıldeniz'in Afrika yakasında durumunu sağlamlaştırmak için bir dizi faaliyete başladı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile Mısır, Kızıldeniz'i bir "*Mısır Denizi*" olarak görmeye başladı. Böylece bu arazilerde hak iddia etmeye başladı. Osmanlı Devleti'nin bu kıyılarla ilgisi vardı; ancak uzak olması ve işin zor olması nedeniyle herhangi bir eylemde bulunamıyordu. Kızıldeniz'in limanlarından olan ve Habeşistan'ın tek çıkış limanı olan Massava 1865'te Osmanlı Devleti'nden satın alındı. Bu satın alma Mısır için yeni bir alanın daha Mısır'a

1263 John Marlowe, a.g.e., s. 12.
1264 Sir Arnold Talabot Wilson, a.g.e., 33.
1265 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 282.
1266 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 102.
1267 The National Archives Foreign Office, 78/1795.

dâhil edilmesi demekti ve burayı elde tutmak için yabancı ordular ve danışmanlar dahi getirildi.[1268]

İsmail Paşa'nın borç içine girmesinde peşinde olduğu hedefleri son derece etkili oldu. Mehmed Ali Paşa, Suriye'yi ve kısmen Arabistan'ı da ihtiva edecek bir hükümet kurma niyetindeydi. İsmail Paşa ise büyük bir Afrika İmparatorluğu kurmak istedi. Nil havzasında arazisini genişletti; merkezi Hartum olmak üzere bir Sudan eyaleti oluşturdu. Bu işler için de büyük harcamalar yaptı.[1269] İsmail Paşa için kimi zaman "Müsrif" kimi zaman da "Muhteşem" dendi. Bu iki tanım da onun yaptıkları ile doğrudan alakalıydı.[1270]

İsmail Paşa'nın aşırı harcamaları ve savurganlığı fazlaydı. Paşa paranın değerinden çok fazla anlamıyordu ve yapmak istediklerini yapıyordu. Yıllar içinde Avrupalı bankerler ona projeleri ve yapmak istediği işler için para sağlamaya başladılar. Kırım Savaşı ve Amerikan İç Savaşı sırasında Mısır, tarım üzerine olan bir ülke olmaya devam etti. 1870 ortalarında dünya ekonomik krizi çıkınca da İsmail Paşa iflas etti ve Mısır'ın gelirleri harcamalara yetmez oldu.[1271] İsmail Paşa kendi yönetiminin her yılında yaklaşık 7.000.000 £ borç yaptı. Sadece Süveyş Kanalı için 16.000.000 £ borçlanmak zorunda kaldı ki bu çok yüksek bir rakamdı.[1272]

Kumpanya ise gelirlerini birçok kanaldan temin ediyordu. 1860'da vali Süveyş Kanalı çalışmalarının yürüyebilmesi için 3.500.000 £ karşılığında 400.000 hisseyi satın almıştı. Bunların her bir 20'şer £'luk kuponlar şeklindeydi. Bu sayede durma noktasına gelen işler tekrar yoluna girdi. 1867'de de işlerin tekrar yürümesi için kumpanya 4.000.000 £'luk bir alım gerçekleştirdi. Her bir hissenin ederi 12 £ tutarındaydı. Ayrıca Mısır

1268 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 144.
1269 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 47.
1270 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 1.
1271 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 285.
1272 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 11.

hükümeti kumpanyanın elindeki araziler için 1.200.000 £ ödeme de yaptı. 1869'daki açılışına kadar kumpanya 17.000.000 £ elde etti.[1273]

İsmail Paşa'nın israfları nihayet Mısır hazinesine felaket getirmişti, açık arttıkça arttı. Mısır hükümeti borçlanma taksitlerinin vadesi gelen kuponlarını ödemek için kısa vadeli yeni borçlanmalar yapmaya kendini mecbur hissetti, bunlar da yüksek faizlerle yenileniyordu. Gelirlerin 4/5'ü alacaklılara tahsis edildi. İngiltere tarafından çevrilen entrikalarla Süveyş Kanalı teşebbüsü, İsmail Paşa'nın fellahları angaryaya sevketmek, Mısır'ı borçlandırmak gibi ağır fedakârlıkları olmasaydı, Panama Kanalı'nın akıbetine uğrayabilirdi.[1274]

Osmanlı Devleti de aslında aynı dönemlerde mali açıdan büyük sıkıntı içindeydi. Bu yüzden 1854'te ilk defa dışarıdan borçlanma yoluna gitti. Alınan borç miktarı 5 milyon £'tu. Bu ilk borçlanmada karşılık olarak Mısır'ın cizye geliri gösterildi. Ancak 1879'a gelene kadar 17 kez borçlanan Osmanlı Devleti ardından iflas etti. Alınan borçlar içinde ise sadece 1870'teki *Rumeli Demiryolları İstikrazı* yatırım amacıyla kullanıldı.[1275] Mısır'da işlerin kötüye gittiği dönemde aslında işler İstanbul'da da çok da iyi sayılmazdı.

Osmanlı mali yapısına biraz daha ayrıntılı bakıldığında ise 1875'e gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin dış borçları 200 milyon £ civarındaydı. Anapara ve faiz ödemeleri ise yılda 11 milyon £'u buluyordu. Buna karşılık aynı yıllarda Osmanlı maliyesinin tüm gelirleri 18 milyon £ dolaylarındaydı.[1276] Osmanlı Devleti bunun üzerine Mart 1876'da borç ödemelerini durdurdu.[1277]

1273 J.L. Stephens, a.g.e., s. 249.

1274 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 49.

1275 Ahmet Tabakoğlu, a.g.m., s. 214.

1276 Şevket Pamuk, a.g.m., s. 243.

1277 Erdoğan Keskinkılıç, "Duyun-ı Umumiye İdaresi", Türkler, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 373.

Süveyş Kanalı açıldıktan sonra Mısır'ın gelirleri ise dönem içindeki gelişmelerle doğru orantılı olarak ilk zamanlarda bir artış içindeydi. Ancak kazançlar artmasına rağmen harcamalar çok büyük boyutlardaydı. Bu da zaman içinde Mısır ekonomisinin yabancıların kontrolüne kadar varan gelişmeleri beraberinde getirdi. Kanal aslında Mısır'a doğrudan yüksek bir kazanç sağlamıyordu. Kanal nedeniyle bölgede artan trafik sayesinde malların değerlerinde artış ve maliyetteki düşüşten dolayı artan üretim etkili oluyordu. Fakat hem Mısır hem de Osmanlı Devleti ciddi mali risk altındaydı.

Başlangıçta Avrupalılar Mısır hükümetinin finansal yükümlülüklerini yapabilmesi için hazine bonolarını satın aldılar. İlk olarak belirli gelirler üzerinden anlaşıldı. İkinci olarak Avrupalı bankerler tarafından özel krediler verildi. Bu şekilde alınan krediler bir süre sonra Mısır'ın borçlarını şişirdi. Ayrıca Mısır hükümetinin Süveyş Kanalı Şirketi'ne ödeyecek olduğu tazminat da (84.000.000 Fr.) oldukça yüklüydü. Bu şekilde yapılan borçlanmalar, Mısır için olumlu havayı tamamen ortadan kaldırdı.[1278]

Kanal açılıştan sonraki birkaç yıl içinde düşüşe geçti ve kumpanya iflas etme noktasına geldi. Yine de trafik her geçen gün arttı. Kanal 1875'ten itibaren kazanç elde etmeye başladı. İsmail Paşa ve Mısır bundan yararlanamadı. Kanalın açılması Said ve İsmail Paşalara yüklü bir masrafa neden olmuşken; harcanan para tekrar Mısır'a geri dönmedi. Çünkü İsmail Paşa'nın harcamaları ve israfı oldukça fazlaydı.[1279] Mısır'ın para ve işçi bulma, aynı zamanda işlerin devam etmesi için verdiği çabanın karşılığı geri dönmeyince Mısır'da sıkıntılar arttı.[1280]

1870'lerde İsmail Paşa ekonomik sıkıntılara ve istikrarsızlığa çözüm bulmak için çareler aramaya başladı. Pamuk üretimini

1278 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 188-189.

1279 Sidney Nettleton Fisher-William Ochsenwald, a.g.e., s. 281.

1280 Edward Dicey, a.g.e., s. 35.

arttırmaya çalıştı, vergileri arttırdı. *Mukabele Kanunu* çıkartıldı: Buna göre 6 yıllık vergilerini toptan verenler için vergi indirimi yaptı. Ayrıca 1874'te kendi mülklerini de satmaya başladı. 1875'te kanal hisselerini sattı ancak; tüm bunlara rağmen 1876'da iflas ettiğini resmen açıkladı ve Avrupalı kredi sahiplerini panik içine sürükledi.[1281] *Mukabele Kanunu*'ndan Mısır'ın kasasına yaklaşık 16.000.000 £ gelir girdi.[1282] Bu miktar İsmail Paşa'nın kanal için harcadığı para ile yaklaşık aynı miktardı.

1876'da İsmail Paşa uluslararası sermaye sahiplerinin temsilcilerinden oluşan bir Borç Kurulu'nu (*Caisse de la dette*) kabul etmeye mecbur kaldı.[1283] Mısır'daki borçlar komisyonu kısaca Caisse olarak adlandırılmaktaydı.[1284] Caisse'de bulunan görevlilerin bir yıllık maaşı 3.000 £'tu.[1285] Bu oldukça yüksek bir rakamdı. Kurul, gelirlerin büyük bir kısmını faiz kuponlarını ödemek için kontrolüne aldı.[1286] Mısır'ın 222.800.000 Fr. olarak tayin edilen borcu ile maliyesi denetim altına alındı. Duyun-u Umumiye Sandığı (*Caisse de la dette*) kuruldu. Bu sandık evvela bir Fransız, bir Avusturyalı, bir İtalyan tarafından idare olunurken bir yıl sonra bunlara bir İngiliz, 1885'te bir Alman ve bir Rus ilave edildi.[1287]

İsmail Paşa ekonomik sıkıntı ve iflas tehlikesi karşısında İngiliz hükümetinin yardımını istedi. İngiliz hükümeti bu mesele için çok geniş yetkileri olan bir bakanı kabineye gönderdi. İngiliz hükümeti ve İngiliz kamuoyu bu işi, Mısır'da etkisini arttırmak için büyük bir fırsat olarak gördü. İngiliz hükümeti bundan sonra Mısır ekonomisi üzerinde kontrolü sağladı. Fransız hükümeti ise böyle bir durum karşısında çok fazla hazırlıklı değildi.

1281 Lisa Pollard, a.g.e., s. 76-77.
1282 The Earl of Cromer, a.g.e., s. 119.
1283 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 50-51.
1284 Tom Little, a.g.e, s. 42.
1285 Peter Mansfield, a.g.e., s. 9.
1286 Robert F. Hunter, a.g.m., s. 195.
1287 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 50-51.

İngiltere ve Fransa, Mısır için çözümü, alacaklıların oluşturduğu bir komisyon kurmada gördüler. İngiltere'nin ve Fransa'nın bu komisyonda birer temsilcisi vardı. İngiliz temsilci Evelyn Baring (daha sonradan Mısır'da en etkili isim oldu) idi. İngiliz ve Fransız temsilciler aynı zamanda Mısır'da *Dual Control* diye adlandırılan İkili Yönetim'in (İngiliz-Fransız) sembolleri oldu.[1288]

İsmail Paşa ekonomik iflas ile karşı karşıya kalınca İngiliz yetkililerden bu konuda ne yapılması gerektiği ile ilgili görüş istedi. İngiliz hükümeti de bunu bir finansal tavsiye olarak algıladı ve incelemelerde bulunmak üzere Stephen Cave'nin başında bulunduğu bir ekibi Mısır'a gönderdi. Daha sonra İngiltere borçlar konusunda Mısır hükümetine danışmanlık yapmak üzere Rivers Wilson'u, Fransa da kendi danışmanını Mısır hükümeti için gönderdi.[1289]

Mısır, Mayıs 1876'da Fransa'nın tavsiyesi ile *Caisse of Public Debt*'i kurdu. Ancak İngiltere bu durumdan pek hoşlanmadı. Bu iki nedenden kaynaklanıyordu: Birincisi, komisyon üyeleri hidivin kontrolü altında olacaklardı. İkincisi ise Fransa'nın bu komisyonda daha çok ağırlığı olacak gibi gözüküyordu. Bu memnuniyetsizlik yüzünden İngiltere, Fransa ile görüşmek üzere George (daha sonra Lord) Goschen'i Paris'e Mr. Joubert ile bir görüşme yapmaya gönderdi. Görüşmeden sonra yeni düzenlemeler yapıldı ve İngiliz sermaye sahipleri daha avantajlı oldular. Ayrıca Mısır'ın gelirlerinin 2/3'si bu komisyonun elinde olacaktı. Goschen, Joubert ile Kahire'ye geldi. Ancak Kahire'de Ekonomi Bakanı (Müfettiş) olan İsmail Sadık Paşa'nın itirazları ile karşılaştılar. İsmail Sadık Paşa, Mısır ekonomisinin yabancı kontrolüne girecek olmasına şiddetle karşıydı. Ayrıca Mısır'a, tüm gelirlerinden % 7 (bu daha sonra % 5'e düşürülmüştür) oranında bırakılmasına da karşı çıktı. İsmail Sadık Paşa (Müfettiş) Mısır'da oldukça güçlüydü. Ancak İsmail Paşa, İngiliz-Fransız baskısı ile

1288 Peter Mansfield, a.g.e., s. 89.

1289 Peter Mansfield, a.g.e., s. 8.

önce onu azletti. Ardından tutuklattı ve Sudan'a (Dongola) sürgüne gönderdi. İsmail Sadık Paşa, pencereleri dahi çivilenerek kapatılan bir buharlı gemiyle Nil boyunca götürüldü. Bundan sonra İsmail Sadık bir daha ne görüldü ne de işitildi. Kaybolduğu ve öldürüldüğü konusunda kimi iddialar olmakla birlikte kendisinden bir daha haber alınamadı. Bu hadiseden bir hafta sonra İsmail Paşa, İngiliz-Fransız isteklerini kabul ettiğini bildirdi ve İkili Yönetim (Dual Control) başladı.[1290] Marlowe da İsmail Sadık'ın (Müfettiş) görevinden alındığını ve daha sonra İsmail Paşa'nın emriyle büyük ihtimalle öldürüldüğünü söylemektedir. İsmail Sadık'ın yoldan alınması ile 14 Kasım'da hidiv, Goschen-Joubert ile Mısır hükümeti arasında bir anlaşma sağlandı. Buna göre Mısır'ın borçları 91 milyon £'tan 59 milyon £'a indirildi ve diğer detaylar ayarlandı.[1291]

İsmail Paşa Mısır'da İngiliz ve Fransız etkisinin artmasını ve *Dual Control* döneminde yetkilerinin sınırlanmasını kabul etmek zorunda kaldı. Bu süreç içinde İsmail Paşa, Nubar Paşa'yı Başbakan, bir İngiliz'i Ekonomi bakanı ve bir Fransız'ı da İçişleri Bakanı olarak atadı. Artık Mısır Avrupa'nın parçası gibiydi. Ancak bu İsmail Paşa'nın hayal ettiği şey değildi.[1292]

1876'da Hidiv İsmail Paşa'nın iflası hem *Caisse de la dette*'yi hem de hükümeti üzerinde İngiliz-Fransız kontrolünü kabul etmesine neden oldu. 2 yıl sonra hidiv önce kontrolü ardından aile ve devlet mülklerini kaybetti. 1876'da karma mahkemelerin kurulmasıyla Mısır ve hidiv, otoritesinden daha fazla kayıp vermeye başladı. Lord Cromer bu dönemde Caisse'de İngiliz tarafının temsilcisiydi. 1879'da Mısır hükümetinin gelirlerini yönetmeye başladı. İngiltere Mısır üzerinde rakibi olan Fransa'ya karşı devamlı ihtiyatlı oldu. Fakat 1880'lerde artık İngiltere Mısır'da hakim ve baskın güç haline geldi.[1293]

1290 Peter Mansfield, a.g.e., s. 9.
1291 John Marlowe, a.g.e., s. 16.
1292 Peter Mansfield, a.g.e., s. 90.
1293 Donald Malcolm Reid, a.g.m., s. 219-220.

İsmail Paşa, kanal çalışmaları için borç alarak Mısır ekonomisinde ciddi zararlara sebep oldu. İsmail Paşa yönetiminin, sadece ilk 5 yılında 25 milyon £ borç aldı. Bunların % 7 ve % 12 arasında faiz oranları ile geri ödemesi yapılacaktı. Ancak gerçekte bu geri ödeme oranları % 12 ile % 26 arasında değişmekteydi.[1294] İsmail Paşa döneminde genel olarak alınan borçlar ve bunların miktarları ile ilgili bilgiler aşağıdaki tablodaki gibidir.[1295] Tabloya (Bkz. Tablo 3.4) bakıldığında Mısır'ın ekonomik açıdan nasıl bir sıkıntı ile karşı karşıya olduğu ortadadır. Alınan borçlar çok yüksek olarak geri ödenmiş ve alım sırasında gerçekleşen miktar ile ismen varolan miktar arasında belirgin farklar ortaya çıkmıştır. 1864'te yapılan borçlanmada yaklaşık 2 kata yakın bir fark varken 1868'de yapılan borçlanmada kabaca 4 kat bir fark olduğunu söylemek mümkündür. Bu borç yükü Mısır'ın gelirlerinin azalması ile gerçekten önemli bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Tablo 3.4 İsmail Paşa Zamanında Alınan Borçlar

İSMAİL PAŞA ZAMANINDA ALINAN DIŞ BORÇLAR				
Borç Alınan Yer	Tarih	Gerçekleşen Miktar £	İsmen Varolan Miktar £	Geri Ödenen Miktar £
Oppenheim	1864	4.864.063	5.704.200	9.304.000
Daira	1865	2.750.000	3.387.000	-
Railway	1866	2.640.000	3.000.000	-
Mustafa Paşa	1867	1.700.000	2.080.000	-
Oppenheim	1868	7.193.334	11.890.000	28.599.129
Daira	1870	5.000.000	7.142.000	-
Oppenheim	1873	19.973.658	32.000.000	76.970.150
Toplam		46.621.055	68.497.160	

İsmail Paşa'nın Kızıldeniz'deki hırsı ve düşünceleri de şaşırtıcı bir şekilde Mısır'a zarar verdi. Mısır bu iş için 100 milyon £ harcadı. Süveyş Kanalı hisselerinin bir bölümünden satılanla

1294 Peter Mansfield, a.g.e., s. 88.
1295 Robert F. Hunter, a.g.e., s. 39.

elde edilen kazanç bile 4 milyon £'tu. İsmail Paşa'nın gözükara ve aşırı harcamaları, Habeşistan'da yayılması hiçbir avantaj sağlamadan bitti.[1296] Sadece başa geçtiğinde 15 milyon £ olan genel borçlar yönetiminin sonlarında 100 milyon £ oldu.[1297]

1879'da İngiltere Süveyş Kanalı'ndaki hisselerin durumunu da yakından takip ediyordu. Mısır'da yaşanan olumsuz gelişmeler kanala da etki edebilirdi. Bunun için İngiltere bir taraftan kanal üzerindeki hukukunu sağlamlaştırmaya çalıştı.[1298] 1879 yılı boyunca İngiltere hem Mısır'ın ekonomik sıkıntıları, hem ödeme durumu, hem de gelirlerinin denetimi konusunda yoğun bir uğraş verdi. Temel hedef Mısır'da kontrol edilemeyecek gelişmelerin önüne geçilmesi, bir yandan da Mısır'da ve kanal üzerinde otoritenin güçlendirilmesiydi. Tüm bunlar yapılırken de Osmanlı Devleti'nin mali durumu da göz önünde tutuluyordu.[1299]

MISIR'DA MİLLİYETÇİLİK VE ARABÎ PAŞA

Kanalın açılması, Mısır'da önceden beri var olan uyanışların bu defa daha çok hareketlenmesinde etkili oldu. Mısır ekonomisi, kanaldan büyük ümitler beslerken ortaya çıkan sonuç, hesapların tutmadığını gösterdi. Mısır'ın günden güne yabancı devletlerin etkisi altına girmesi yöneticilerde ve askerler arasında sızlanmaları arttırdı.

Mısır'daki milliyetçi uyanışlar İsmail Paşa döneminde başladı. İsmail Paşa zamanında Mısır maliyesi her geçen gün zayıfladı. Mısır maliyesi zayıflayınca da Mısırlılara daha fazla ekonomik yük bindi. Bunun yanında her geçen gün artan Mısır'daki yabancı varlığı milli uyanışları tetikledi. Askerler arasında da

1296 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 155-156.
1297 Tom Little, a.g.e., s. 41-42.
1298 The National Archives Treasury, 1/16180.
1299 The National Archives Treasury, 1/17139; 1/17217.

yayılan bu düşünce Arabî Paşa (Bkz. EK 5) zamanında giderek belirginleşti.

Aslında milli uyanış sadece Mısır'a özgü bir gelişim değildi. Osmanlı Devleti'nde de benzer gelişmeler vardı. Toprağa bağlı bu toplumlar adım adım bir değişim içindeydi. Bir Osmanlı ulusu yaratmaya karar veren Osmanlı yönetim kadrosu, anavatan olarak tanımladıkları bir toprak sevgisi yaratarak, ulusun doğal olarak bir toprağa bağlanmasını sağlamak istediler. Bu nedenle, 1870'lerde Osmanlı edebiyatında "*vatan*" fikri işlenmeye başlandı. Mısır'da Tahtavi örneğinde olduğu gibi, vatan kavramını tanımlamaya çalışan bazı yazar ve düşünürler ortaya çıktı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu'nda vatan kavramının gerçek anlamda politik bir biçimde şekillenmesi ve ifade bulması Namık Kemal'in ünlü "Vatan" oyununda oldu.[1300] Osmanlı Devleti gerileyince, Batı koloniciliği Arap dünyasına girmeye başlayınca Arap dünyası uyanmaya ve kendi eski geçmişini hatırlamaya başladı.[1301]

Mısır'ın iflası özellikle askeri harcamalarla ilgiliydi. Osmanlı Devleti, İsmail Paşa devrinde Habeş eyaleti de dâhil olmak üzere, Babü'l-Mendeb'e kadar hak iddia ediyordu. Mısır'da Hidiv İsmail Paşa'nın devri (1862-1881), yeni bir yayılma hareketini gerçekleştirdi. İsmail Paşa, 1865'te Suakin ve Massava limanlarını daimi olarak Mısır'a kattı. Buna gerekçe olarak Take Müdüriyetine bağlı Arapların, vergi vermemek için iki de bir Suakin ve Massava taraflarına iltica etmelerini ve bu iki iskeleye bağlı Arapların da başları sıkıştığı zaman diğer taraflara iltica etmesini gösterdi.[1302] Bu yayılmayı sürdürmek için Mısır maliyesi oldukça yüklü harcama yapmak zorunda kaldı. Harcamaları sağlamak için yapılan borçlanmalar ise giderek milliyetçi hareketleri besledi.

1300 Kemal Karpat, a.g.e., s. 433.

1301 John G. Stoessinger, The Might of Nations, Random House, New York, 1961, s. 101.

1302 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 148.

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması siyasi şartları değiştirdi. Kanalın açılmasıyla İngilizler, Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nin rakip bir devlet eline geçmesini istemediler; bu bakımdan diplomatik bir karmaşıklığa da yol açmamak için Mısır'ın bu bölgelere yayılı yerleşmesine müsamaha edildi; bu suretle bu yerleri ilerde ele geçirmek için Mısır bir sıçrama tahtası olarak kullanıldı. Hidiv İsmail Paşa, Kızıldeniz sahilinin kontrolünde hak iddia etti. Mısır, 1867'de Berbera'ya, 1875'te Zeyla'ya yerleşti. 1871'de Massava valiliğini bir İsviçreli olan Munzinger'e verdi; onun nüfuzu bütün Sudan sahilini kapsıyordu. Munzinger, Habeş Kralı IV. Yohannes (1868-1889)'e karşı harekete geçti. Habeşistan'ın kilidi Hamasen ve Massava arasında olan Ailet toprakları Mısır tarafından satın alındı; bu sayede Senhit bölgesi de Mısır sınırları içine katıldı.[1303] Hidiv İsmail Paşa bu şekilde güneye doğru yayılma siyasetine devam etti. Bu durum Habeşistan sınırlarına dayanıncaya kadar devam etti. İsmail Paşa Habeşistan üzerine hücum etmek istedi; fakat başarılı olamadı. Tüm bu işleri yapmak için Mısır'ın sırtına binen yük milli uyanışı daha da hızlandırdı.

1879'da bir grup Mısırlı *El Hizip El Vatan* adlı teşkilatı kurdu. Bu genellikle Ulusal Parti olarak ifade edilir. İngiltere'nin işgalinden sonra ise toplumun birçok kesimi, birlikler ve partiler, farklı yollardan yabancı hâkimiyetine karşı olduklarını ortaya koydular.[1304] *El Hizip El Vatan* içinde genellikle Mısırlılar olmakla birlikte Türk elit kesimden insanlar da vardı.[1305] Bunlar Anayasa istiyorlardı ve orduda etkindiler.[1306]

Mısır'da milliyetçiliğin ortaya çıkışında İngiliz ve Fransızların da etkisi oldu. Avrupalı milletler Arap dünyası içinde dokunulmazlıkları, ekonomik durumları ve yaşamlarıyla dikkati çekiyordu. Bu ortam içinde Mısır'da yaşayan yabancıların

1303 Cengiz Orhonlu, a.g.e., s. 149-150.
1304 Bernard Lewis, a.g.e., s. 80.
1305 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 9.
1306 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 13.

haklarını savunmak üzere İngiltere ve Fransa Ocak 1882'de Mısır'a bir protesto gönderdi. Ardından 20 Mayıs 1882'de İngiliz ve Fransızlardan oluşan bir filo İskenderiye önlerine vardı. Osmanlı Devleti durumu yatıştırmak için 7 Haziran 1882'de Derviş Paşa'yı gönderdi. Amerika, Almanya, Yunanistan, İtalya ve Rusya da Mısır'daki çıkarları ve vatandaşları için silahlı gemiler gönderdi.[1307]

Mısır'da milliyetçi hareketi Arabî Paşa ayaklanması öncesinde hızlandıran ise, Avrupa'nın ticaretle ele aldığı Doğu ülkelerinde giderek daha baskıcı olmasıydı. 1830'da Fransızların Cezayir'i işgal etmesi ve İngilizlerin 1839'da Aden'i alması etkili oldu.[1308] Milliyetçilik Mısır'da o döneme kadar Türk-Kafkas grubun elinde bulunan görevlere Mısırlıların yerleşmesi ile önemli bir güce de erişti. Bu güç ilk olarak Mısır'daki yabancıların ayrıcalıklarına karşıydı. Hareket "*Mısır Mısırlılarındır*" söylemiyle zamanla Mısırlı olmayan bütün unsurlara karşı yöneldi.[1309] Arabî Paşa'nın başlattığı bu harekete başlangıçta İngiltere az da olsa sempatiyle baktı. Gladstone şöyle diyordu: "*Ben en iyisinin olacağını düşünüyorum*" Ancak gelişmeler bir süre sonra İngiltere'yi tedirgin etti.[1310]

Aslında İngiltere ne olduğuyla ilgili değildi. İngiltere'nin İskenderiye'deki konsülü olan Cookson, Arabî Paşa'ya askeri despotizmi bile önerdi.[1311] Belki bu Arabî Paşa'nın sınırlarının, İngilizler tarafından denenmesi de olabilirdi. Ancak görünen oydu ki İngilizler artık ince hesapları göz önünde tutmaya başlamıştı.

Orduya Mehmed Ali Paşa döneminden itibaren fazlasıyla ihtiyaç duyulması çok sayıda fellahın askere alınmasını da getirdi. Askere alınan bu gruplar Mısır'ın milliyetçilik eksenine

1307 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 166.
1308 Bernard Lewis, a.g.e., s. 173.
1309 Lord Lloyd, Egypt Since Cromer, Vol. I., The Macmillan Company, London, 1933, s. 36.
1310 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 14.
1311 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 17.

kaymasında belirgin bir rol aldılar. Bunlar içinde Arabî, Ali ve Fehmi en çok dikkat çekenlerdi.[1312] Bunlar dışında Said Zaghlul, İsmail Sıdık, reformcu Muhammed Abduh ve entellektüel olarak Ahmed Lutfi al-Sayyid eklenebilir. Bunların hepsi de Mısır'ın köylerinden gelme insanlardı.[1313]

Kanalın inşası sırasında, angarya usulü ve sonradan düzenlemeler yapılsa da işçi istihdamı meselesi Milliyetçiliğin ortaya çıkışında etkili oldu. Gerçi 20 Temmuz 1856'da kanalda çalıştırılacak amelenin durumu ile ilgili olan kararlar belliydi. Daha sonradan 1856 sözleşmesi sorun olunca 1866'da yeni bir konvansiyon ortaya çıktı. Buna göre çalışan ameleye ücret ödenmesi gündeme geldi.[1314] Ancak bu konvansiyon amelelerin angaryaya koşulmasının önüne geçmek bir yana bunu sistemli bir biçimde ortaya koyan metindi. 20 Temmuz 1856 sözleşmesine göre Mısır kumpanyaya 50.000 adam bulacaktı. Ancak Said Paşa 12.000 adam temin edebilmişti.[1315] Sorun bir şekilde çözüldü; fakat işçilerin çalışma biçimlerindeki uygunsuzluk Mısır'daki milli uyanışa tesir etti. Yabancı ilgisinin artması ile birlikte Mısır'da yabancı sayısı günden güne arttı. İyi giyimli ve yerlilere göre daha refah bir yaşama sahip bu kitle, Mısırlıların dikkatinden kaçmadı.

Gelişen olaylar karşısında Hidiv Tevfik Paşa II. Abdülhamid'in Mısır'a asker göndermesini ve durumu ele almasını istedi. Ancak padişah, bu işe Mısır topraklarının Osmanlı Devleti'nden koparılmaya çalışıldığı ve Arabî'nin İngilizler ile bu işin içinde olduğu şüphesiyle asker göndermeyi reddetti. Osmanlı Devleti bu işin Araplar ve Türkler arasında güvensizliğe neden olacağını düşünüyordu. Onun için padişah bir bildiri göndererek Arapların kabilecilik ve milliyetçilik konusunda uyanık ve dikkatli olmalarını istedi. Bunların İslam'da yeri olmadığını

1312 Jean and Simonne Lacouture, a.g.e., s. 55.
1313 Arthur Goldschmidt, a.g.e., s. 27.
1314 George Lenczowski, a.g.e., s. 386.
1315 Raymond Flower, a.g.e., s. 90.

ifade ediyordu. İstanbul'da bu işi görüşmek üzere, 3 Haziran 1882'de Avrupalı güçler İstanbul Konferansı'nı topladı. Ancak istenen sonuç çıkmadı. Bu çalışmalara rağmen olayların önü alınamadı. Bir Maltalı ve bir eşek sahibi arasında meydana gelen kavga büyük bir olaya döndü. Birçok Mısırlı sokaklara döküldü ve Mısırlılar ile yabancılar arasında çatışmalar yaşandı.[1316] Bu ise Mısır'a işgali getiren olayların ilk kıvılcımıydı.

Mısır'da sembol haline gelen ve bir dönem adı sıkça konuşulan isimlerden biri de Arabî Paşa'ydı. Arabî, 1841'de Şarkiya eyaletinin Zagazig yakınlarında Doğu Delta'da Hiryaz Raznah'da doğdu. Tipik Mısırlı gibi kırsal bir kökene sahipti. Klasik tarzda eğitim aldı. Daha sonra El-Ezher'e gitti. Birkaç yıl sonra *Âlim* olarak geri döndü. 1854'te Said Paşa toprak sahiplerinin oğullarını desteklemeye ve onları önemli noktalara getirmeye başladı. Bu ise Arabî için yeni bir dünyanın kapılarının açılmasıydı. Arabî ilk olarak levazım subayı rütbesi sahibi oldu. Daha 20 yaşındayken Yarbay rütbesi ile Medine'ye giden orduya eşlik etti. Said Paşa'nın zamansız ölümü onu destekten mahrum bıraksa da fellah subaylar arasında vazgeçilmez oldu.[1317]

Arabî Paşa kendisi ise, 1840'ta Zagazig yakınlarında Horiyeh adlı bir yerde doğduğunu söylemektedir. Babası köyün şeyhiydir. Babasından güzel bir miras kalmıştır. Ancak hükümet bu mirasın bir kısmını elinden mahkeme ile almıştır. Arabî Paşa da bunun üzerine elindeki araziyi de çok ucuza satıp buradan ayrılmıştır. 2 yıl Al-Ezher'de okumuştur. Bir asker olduğunda 14 yaşında olduğunu söylemektedir. Said Paşa şeyhlerin çocuklarını almış ve bir subay olarak yetişmelerini sağlamıştır. 17 yaşında teğmen olmuştur. Süleyman Paşa kendisinden çok memnundur ve onun yükselmesi için Said Paşa'ya telkinlerde bulunmuştur. 18'inde kaptan ve 19'unda ise Kaimakam

1316 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 166.
1317 Donald Malcolm Reid, a.g.m., s. 224-225.

(Lieutenant-Colonel) olmuştur. Said Paşa ölmeden bir yıl önce Arabî'yi Medine'ye göreve göndermiştir.[1318]

Said Paşa'nın ölmesi Arabî Paşa ve onun gibi yetişen fellahların çocukları açısından son derece olumsuz bir gelişme oldu. İsmail Paşa başa geçince Türk-Kafkas kitle tekrar etkin oldu, Mısırlılar ikinci planda kaldı. Arabî Paşa'da politik düşüncelerin oluşmasını sağlayan ilk okuduğu kitap, *Life of Bonaparte*'dı. Bu kitap kendisine Said Paşa tarafından verilmişti.[1319]

Arabî Paşa'nın Mısır'da destek bulmasında ve fellahlar arasında popüler olmasında en önemli etken fellahların, İsmail Paşa döneminde ekonomik durumlarının kötü olmasıydı. Birçok fellah aşırı borç altındaydı ve bazen topraklarını satmak zorunda kalıyorlardı. Problem özellikle 1878-1882 arasında hat safhaya ulaştı. Bu durumun getirdiği endişe İngiliz konsül Vivian tarafından 1878'de Lord Salisbury'e dahi yazıldı.[1320]

İngilizlerin ilk müdahalesi ve İskenderiye olayları başladığında vali olarak Tevfik Paşa bulunuyordu. Arabî Paşa, Tevfik Paşa için *"Anayasa'ya karşı hiçbir isteği yoktu"* ayrıca hiçbir zaman *"Hayır"* demezdi diye belirtmektedir.[1321] 9 Temmuz 1882'de Amiral Seymour, İskenderiye'ye kenti işgal edeceğine dair bir mesaj gönderdi. İskenderiye Kalesi ise Armstong tarafından silahlandırılmıştı (Bkz. EK 58). Bu durum karşısında Hidiv Tevfik Paşa'nın ihmali büyük oldu. İngilizler bombardıman için hazırken Fransızlar son dakikaya kadar tereddüt ettiler. İlk günkü bombardımanda 100 kadar silahlı öldü ve 400 kadar da yaralı vardı. Ancak beklenenin aksine şehir hemen teslim olmadı. Bir süre sonra Mısırlılar, İngilizler karşısında tutunamadı ve çekilirken şehrin yabancıların olduğu bölümünü yağmalayarak geri çekildiler. Şehir bir süre sonra genç bir İngiliz

1318 Wilfrid S. Blunt, Secret History of The English Occupation of Egypt, Chiswick Pres, 2007, s. 481.

1319 Wilfrid S. Blunt, a.g.e., s. 482.

1320 Gabriel Baer, a.g.e., s. 36.

1321 Wilfrid S. Blunt, a.g.e., s. 484.

subay komutasında İngilizler tarafından ele geçirildi. Bu kişi daha sonra Amiral Sir Dudley olarak Kraliyet donanmasının başına geçecekti. Hidiv Tevfik Paşa bu işte torpidolarına güvense de bunlar daha depolarda olduğundan hiçbir işe yaramadı.[1322]

Arabî Paşa İskenderiye olaylarıyla ilgili olarak Hristiyanların öldürüldüğünün doğru olmadığını söylemektedir. Olay yerine gittiklerinde kanlı Müslüman elbiseleri gördüklerini belirtmektedir. Bu işin eşek sürücüsü ve Maltalının kavgası gibi bir olayla başlamasının bir kıvılcım olduğu, aslında olayların arkasında İsmail Paşa ve onun adamlarının olduğunu iddia etmektedir. Ayrıca İsmail Paşa'nın kendisine ve adamlarına para teklif ettiğini de söylemektedir.[1323]

İskenderiye bombardımanının ardından (Bkz. EK 59) bunun tahrikli bir ayaklanma girişimi olduğu yönünde değişik iddialar ortaya atıldı. Bu konuda Tevfik Paşa ve İngiltere akla geldi. Ama elde bir belge ve delil yoktu. Diğer taraftan İskenderiye valisi Ömer Lütfi ve Polis şefi de suçlanıyordu. Ancak bunun kendiliğinden olan bir hareket olduğu en çok kabul edileniydi. Bombardıman öncesinde 232.000 kişinin yaşadığı İskenderiye'de nüfusun yarısı yabancıydı. Bunlar kapitülasyonlar ve ticaret nedeniyle zenginleşmişlerdi. Bunların hizmetinde Nübyalı hizmetçiler, limanlarda hamallar ve eşek sürücüleri olurdu. Bu kitlelerle birlikte esnaflar ve meslek grupları ekonomik baskı altındaydılar, Avrupalıları durumlarından sorumlu tutuyor ve kızgınlık besliyorlardı. Ayrıca Osmanlı-Rus Savaşı (1877-1878) ve Fransızlar tarafından Tunus'un işgali bu kızgınlığı daha da arttırdı.[1324] İngilizler ise olayın suçlusu olarak Arabî Paşa'yı görüyordu.[1325]

1322 Andrew Mcgregor, a.g.e., s. 166-170.
1323 Wilfrid S. Blunt, a.g.e., s. 485.
1324 Donald Malcolm Reid, a.g.m., s. 231-233.
1325 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 21.

Eylül 1881 ve Eylül 1882 arasında devam eden Arabî İsyanı Mısır'daki İngiliz-Fransız politik ve ekonomik baskısına, Türk-Kafkas askeri üst kademesine ve hidivin otoritesine karşı yapıldı. Ahmed Arabî Paşa da ayaklanmayı Mehmed Ali Paşa hanedanına ve onun otoritesine karşı diye tanımladı. Ancak Ahmed Arabî başarılı olamadı. Girişimi her ne kadar devrim tanımı içinde geçse de özellikle askeri kanada dayanan bir girişimdi. Avrupa'daki 1848 ve Rusya'daki 1905 devrimleri gibi adlandırılamayacağı için Arabî'nin hareketi bir isyan veya ayaklanma olarak tanımlanabilirdi. Ayaklanma askeri bir grubun Abidin Sarayı önünde gösterisi ile başladı (9 Eylül 1881). Bunun üzerine hidiv, Mustafa Riyad/Riyaz kabinesini görevden aldı. Bu isyanda ilk ayaklananların sloganı "*Mısır Mısırlılar içindir*" oldu. Arabî Paşa Tel El Kebir'de İngilizler ile karşılaşmadan 7 gün önce padişah II. Abdülhamid tarafından bir isyancı olarak kabul edildi. Bu dönemde Anti-Türk yorumlar Araplar arasında yayılmaya başlasa da Arap Birliği düşüncesi daha hâkim değildi. Ancak yine de bu fikir ufukta görülüyordu.[1326] Arabî Paşa için Mısır'da yabancılar tehdit olarak görüldü. Bu yabancılar Türkler, İngilizler ve Fransızlardı. Özellikle İngilizler ve Fransızların Nil'den kovulması gerekiyordu. Bu sırada Fransızlar kendi sorunlarıyla meşguldü. O dönemde Başbakan olan Gladstone, Arabî ve onun gibi düşünenleri ürkütmek için İskenderiye'deki donanmanın yer değiştirmesini ve kendini göstermesini istedi. Bu son derece yanlış bir hamle oldu. Bu olayın yapıldığı 11-12 Haziran 1882'de Mısır'da yabancılarla yerliler arasında çatışmalar çıktı.[1327] Arabî Paşa başlangıçta Mısır'daki Araplar dışındaki tüm güçlere karşı bir hareket gösterdiyse de daha sonra İngilizlerin gücünü ve bölgedeki ağırlığını anlayınca biraz daha yumuşak bir tavır izledi. Bu durumu, 1 Kasım 1881'de kendisi ile bir görüşme yapan Sir Auckland Colvin de dile getirmektedir.[1328]

1326 Donald Malcolm Reid, a.g.m., s. 216-217.

1327 Bary Williams, a.g.e., s. 17.

1328 Gabriel R. Warburg, a.g.e., s. 26-27.

Arabî Paşa Tel El Kebir'de başarısız olunmasını, komutanlarının daha önce hazırladıkları plana uygun hareket etmemesine bağlamaktadır. Yanındaki Ali Bey, Yusuf Khunfis gibi adamların kendisi gibi hareket etmemesi yüzünden başarısızlığa uğradığını söylemektedir.[1329] Arabî Paşa'nın hareketleri İstanbul tarafından sürekli takip ediliyordu. Arabî Paşa'nın yakınındakilerden biri olan Said Efendi duyduklarını ve gördüklerini sıklıkla İstanbul'a aktarıyordu.[1330] Arabî Paşa'nın kendisi de aslında herkes tarafından takip edildiğini biliyordu.

Mısır'da İngiliz işgaliyle birlikte İngiliz-Mısır yönetimi 1882 yazından itibaren başladı. İngiltere Mısır'da yabancılara karşı başlayan düşmanlığı kullanarak Mısır'a girdi. Ahmet Arabî Paşa bu dönemde anayasal bir hükümete dayanan rejim yönünde faaliyet yürütüyordu. Arabî'ye Mısır'ın yönetici elitlerinden ve ekonomik güç sahibi kitlelerinden destek geldi. Askeri kesim içinde de Mısırlılar, Türk ve Kafkas kökenli kitleler gibi üst kademelere gelmek için uğraş içindeydiler. 1858-1882 dönemi içinde birçok Mısırlı üst görevlerde bulunduysa da bunlar kritik noktalarda pek olamıyorlardı. Tüm bu havanın içinde Arabî Paşa da destek görüyordu. Arabî Paşa 1882 Temmuzunda Kahire'de otorite olarak duruyordu; ancak Ağustosun sonundan itibaren bu sarsıldı ve 19 Eylül 1882'de İngilizlere yenilmesiyle bitti. İngiltere bu şekilde girdiği Mısır'da 1952'ye kadar kaldı.[1331]

II. Abdülhamid'in Mısır'a asker göndermek istememesinde başka bir hesap vardı. Bu düşünce, Arabî Paşa kargaşasını hidiv önleyemezse bunu mazeret göstererek hidivi görevden almaktı. Böylece yerine yeni bir hidiv belirlenir ve Mısır'ın Osmanlı Devleti ile olan gevşek bağları bu defa sağlamlaştırılmış olurdu. Bu düşünce ile II. Abdülhamid'in Mısır'a asker göndermediği iddia edilmektedir.[1332]

1329 Wilfrid S. Blunt, a.g.e., s. 488.
1330 Hasan Adalı, a.g.m., s. 55.
1331 Lisa Pollard, a.g.e., s. 75-76.
1332 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 89.

Birçok yazar, özellikle Fransızlar, İngiliz Dışişleri'yle ilişkileri olan bazı kimselerle münasebette bulunduğundan Arabî için "*vatana ihanet etti*" demektedirler.[1333] Arabî Paşa Mısır'da başarısız olduktan sonra İngilizler tarafından Seylan Adası'na sürüldü.[1334] Arabî Paşa olayı, Mısır'ın modern tarihinde ilk defa bir değişikliği getirdi. İlk defa yerli bir Mısırlı, ülkede önemli bir askeri göreve geldi.[1335] Arabî Paşa Tel El Kebir'de başarısız olunca yakalandı (Bkz. EK 60) ve 1904'e kadar Seylan'da tutuldu. Mısır'a 1904'teki geri dönüşünde ise Mısır çok değişmiş ve kendisi de çoktan unutulmuştu.[1336]

MISIR'IN FİİLEN OSMANLI YÖNETİMİNDEN ÇIKIŞI

1875'te Bosna-Hersek isyanı ile başlayan Doğu Buhranı'nın sebep olduğu 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti mağlup oldu ve önce Ayastefanos sonra Berlin Kongresi kararlarıyla Türk toprakları Avrupa devletleri tarafından parçalandı. Mısır da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na katıldı. Bu savaşta Mısır adına İsmail Paşa'nın üçünü oğlu Hasan Paşa 10.000 askerle birlikte Osmanlı Devleti'ne yardım için savaştı.[1337] Ancak Mısır kuvvetleri de savaşın sonucunu değiştiremedi. Bu sırada, o zamana kadar Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü prensibini Yakın-Doğu ve Akdeniz siyasetinin esası olarak kabul eden İngiltere politikasını değiştirdi.[1338]

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile bıraktığı yaygın olarak kabul edilir. Bu yönde de yakın dönem dâhil olmak üzere pek çok çalışma

1333 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 92.

1334 Tahsin Ünal, Türk Siyasi Tarihi, Elektronik Basım Yayım, Ankara, 2001, s. 436.

1335 Thomas Mayer, The Changing Past, Egyptian Historiography of the Urabi Revolt, 1882-1982, University of Florida Press, Gainesville, 1988, s. 5.

1336 Mohammed Rıfaat, a.g.e., s. 71.

1337 J.P. Weethee, a.g.e., s. 51.

1338 Abdurrahamn Çaycı, Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911), Atatürk Üniversitesi Basımevi, Erzurum, 1970, s. 61.

aynı iddiayı vurgulamaktadır.[1339] Ancak bu politikanın temel kırılma noktalarından biri aslında İngilizlerin 1875'te kanal hisselerinin bir kısmını almasıdır. Hatta öncesinde Süveyş Kanalı'nın açılmasıdır.

Osmanlı Devleti'nin gerilediği ve Avrupa'nın büyük güçlerinin yeniden pozisyon aldığı bir sırada Mısır işleri de karıştı. Osmanlı Devleti, Mısır sorununu çözmek için ne kendisini sonu belli olmayan bir maceraya sokmak istiyor, ne de sorunun kendisine yüklediği külfetten kaçıyordu. Osmanlı Devleti, 1876'dan itibaren Mısır sorununun çözümü için gerçekçi politikalar izledi. İngiltere, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumak şeklinde kabaca formüle edilen "*Doğu Siyaseti*" ni değiştirince, Osmanlı Devleti güvenliğini sağlayacak yeni politikalar geliştirmek zorunda olduğunu gördü.[1340] XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngilizlerin maksadı, İslam hilafetini Mısır'a nakletmek ve kendi nüfuzları altına almak veya etkisizleştirmekti.[1341] İngilizler çıkarlarının önemli bir kısmını artık İstanbul'dan daha güneye indirmiş bulunuyordu.

Süveyş Kanalı'nın açılması, İngiltere'nin dikkatini Mısır'a çekti. Zira kanalın açılmasıyla Akdeniz'de stratejik ve ticari yolların bütün ağırlığı kanal mıntıkasına kaydı. Süveyş Kanalı, İngiltere'nin Hindistan'la olan bağlantısının hayati bir noktası haline geldi.[1342] Süveyş Kanalı aslında İngiltere için İmparatorluk oluşunun bir sembolüydü. O yüzden kanala büyük önem atfediyordu.[1343] Bu kanal Mısır için büyük zenginlik kaynağı olacağı

1339 Emine Altunay Şam, Mısır'ın 1882'de İngilizler Tarafından İşgali ve Osmanlı Devleti'nin Takip Ettiği Siyaset, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Samsun, 2001, s. 43.

1340 Süleyman Kızıltoprak, II. Abdülhamid'in Mısır Sorununa Yaklaşımı ve İstanbul Konferansı, Türkler, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 58.

1341 Haluk Dursun, Akabe Meselesi, Türkler, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 70.

1342 Abdurrahman Çaycı, a.g.e., s. 62.

1343 John G. Stoessinger, a.g.e., s. 130.

yerde bu memleketi İngiliz işgaline düşürecek bir etken oldu. Mısır, Mehmed Ali ve Sadrazam Reşid Paşa'nın korktukları duruma düştü. İngiltere Fransız teşebbüsü olarak gördüğü kanal açma işinin sonuçsuz kalması için elinden geleni yaptı, kanalın inşaatına bir şilin bile koymadı. Ancak teşebbüs ortaya çıkınca, hâkimiyetini sağlamak için hiçbir çareyi ve fırsatı ihmal etmedi.[1344]

Fransa'nın Süveyş Kanalı'nı açarak Hindistan yolu üzerinde etkili hale gelebileceğinden endişelenen İngiliz hükümeti, çareyi Fransa'yı, Mısır'da yanlız bırakmakta buldu. Mısır Hidivinin aşırı borçlanmasından dolayı iflas durumuna getirdiği maliyeyi kurtarmak için Süveyş Kanalı Şirketine ait hissesini satması İngiltere'ye Mısır'da devreye girme fırsatı verdi. Başbakan Disraeli, Maliye Bakanı'na bile danışmadan 4.000.000 £'a bu hisseleri alarak Mısır'da İngiliz etkisini başlattı. Daha sonra 1876'da Mısır'ın gelir-giderini kontrol için Fransa ile bir komisyon kuran İngiltere 1878'de kontrolörlerin hükümete dâhil olmasını sağladı. Ancak dış müdahaleden ürken Mısır Hidivi özellikle orduda bu iki devlet aleyhine kışkırtmalarda bulundu.[1345]

Osmanlı İmparatorluğu ile kâğıt üzerinde kendisine bağlı Mısır eyaleti arasındaki ayrılık, 1869'da Mısır hükümdarı Hidiv İsmail Paşa'nın Süveyş Kanalı'nın açılmasına önderlik etmesiyle son aşamasına girdi. Kanalın Mısır ve Avrupa ekonomileri arasında kurduğu (pamuk ve coğrafya nedeniyle zaten daha önceden de yoğun olan) bağlar eyaletin 1882'de İngilizler tarafından işgal edilmesiyle iyiden iyiye kuvvetlendi. Kesin kopuş, Yavuz Sultan Selim ordularının Kahire'ye girip Memluk İmparatorluğu'nu yıkmasından yaklaşık 400 yıl sonra, 1914'te İngiltere'nin Mısır'ı idaresi altına aldığını ilan etmesiyle meydana geldi.[1346]

1344 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 50.
1345 Cezmi Eraslan, a.g.e., s. 162.
1346 Donald Quataert, a.g.e., s. 101.

Türkiye de bunu Lozan'la kabul etmek durumunda kaldı. Ancak öncesinde İngilizlerin 1882 hamlesi son derece önemliydi.

Aslında Ortadoğu, Avrupa devletlerinin arasında bir yarış alanı gibiydi. Doğu Akdeniz'e gelindiğinde bu yarış daha çok "*Şark Meselesi*" olarak bilinirdi. Şark Meselesi ilk olarak İngiltere ve Fransa arasındaydı. XIX. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere, Fransa ve Rusya en sonunda da İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya arasında bir mesele haline geldi.[1347]

Avrupalılar Ortadoğu'ya girebilmek için bütün yöntemleri (diplomasi, ideolojiler, işgal ve koloniler kurma) denediler. Avrupa emperyalizmi Ortadoğu'da iki yoldan, ekonomik yatırımlar, krediler, mali kaynaklar ve Avrupa devletlerinin daha önceden zayıf devletler üzerinde kazandıkları baskı araçları ile yürütüldü.[1348] Avrupa, Ortadoğu coğrafyasına girmek için elinden geleni yaptı. Burada her devlet kendine ait önemli çıkarlar olduğunu düşünüyordu.

İngiltere, Süveyş Kanalı'nı işgal etmeden önce bu durum, basın aracılığı ile duyulmaya başlandı. Osmanlı Devleti ortaya çıkan bu söylentileri dikkatlice takip ediyor, olayların hangi noktaya gittiğini anlamaya çalışıyordu. Bu söylentiler bölgede bulunan muhabirler veya İngiltere'deki gazeteler aracılığı ile oluyordu. 10 Mart 1882'de de benzer şekilde İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nı işgal edeceğine dair *Standard* gazetesinin yayınladığı haber üzerine bu gazetenin İskenderiye'de bulunan muhabiri tarafından bir telgrafname gönderildi. Gazetede daha önce çıkan bir yazıda kanalın iki yakası ve Port Said taraflarının işgal edileceği ve bazı istihkâmlar yapılacağına dair bir haber yapılmıştı.[1349]

Osmanlı Devleti çıkan haberleri çok dikkatli şekilde incelemekteydi. Süveyş Kanalı'nı İngiltere'nin işgal edeceği haberlerinin

1347 James L. Gelvin, a.g.e., s. 47.

1348 James L. Gelvin, a.g.e., s. 88.

1349 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 169/119.

çıktığı ve bunun araştırılması isteniyordu (11 Mart 1882). Kanalın iki ucunda istihkâmlar yapıldığı haberi Ajans Havas'ın telgrafında yer aldı. Sabit Paşa'nın bu işi araştıracağı ve iyi malumat alabileceği belirtiliyordu. Aynı zamanda Yemen taraflarından ve oraya gidecek olan zabitlerden bazılarının tebdil-i kıyafet Port Said'e gitmesi kanalın etrafını keşfetmeleri, böyle istihkâmlar yapılıp yapılmadığını tetkik etmeleri ve varsa resimlerini çizerek göndermeleri istendi. Ancak bu iş çok önemli bir mevzu olduğundan bu konuda dikkatli olunması hatırlatıldı. Gidecek olan subayların iyi seçilmesi ve ihtiyatlı kimseler olunmasına dikkat edilmesi söylendi. Ayrıca bu haberin *Standard* gazetesinden çıktığı, gazetenin de bu haberi Mısır evrakından aldığı ifade edildi. Bâbıâli haberlerin aslını sonuna kadar takip ediyordu.[1350]

İngiltere'de çıkan Mısır'ı işgal haberleri üzerine Osmanlı elçisi durumu fırsat buldukça Londra'da araştırdı. Osmanlı Devleti'nin Londra elçisi Prensin verdiği bir davette Lord Granvil ve Lord Gladstone ile karşılaştı ve onlarla Mısır ahvaline ve asayişine dair konuştu (17 Haziran 1882). Lord Granvil Mısır'ın asayişi konusunda Derviş Paşa'ya yardım edilmesi ve Osmanlı askerinin Mısır'a sevk edilmesini tavsiye etti ve elçinin bunu Bâbıâli'ye bildirmesini istedi. Ayrıca diğer bir tavsiyesi de şuydu: Mısır'a belli bir miktar asker sevkiyle orada her devletin hakkını gözetebilecek bir ortamın yaratılmasının sağlanmasıydı. Lord Gladstone ise Mısır'a yine acele asker sevk edilmesi ve böyle olursa hiçbir devletin buna diyeceği ve itirazı olmayacağını söyledi. Konferans meselesine gelince İngiltere'nin bundan feragat edemeyeceği, ancak Osmanlı Devleti'nin de reddetmesinin mümkün olmadığı yine asayiş için asker sevkiyle bir yol bulunabileceğini açıkladı.[1351]

1350 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 169/119.

1351 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 170/92.

Osmanlı elçisi durumu bizzat Lord Granvil ile müzakere etti. İngiltere Hükümeti'nin Süveyş Kanalı'nı işgal edeceği yolunda İngiltere'de çıkan gazetelerin verdiği haberlerin doğru olup olmadığını Osmanlı elçisi Lord Granvil'e sordu. Lord böyle bir işgalin olmayacağını kesin olarak elçiye bildirdi. Ancak kanal ve çevresinde Bâbıâli'nin gerekli tedbirleri alması gerektiğini, durumun giderek değiştiğini, eğer Bâbıâli gerekli tedbirleri almaz ise İngiltere'nin eli boş durmayacağını ifade etti.[1352] Lord Granvil ve Lord Gladstone bu görüşmelerde Osmanlı Devleti'nin Mısır'a asker göndermesini istediler. Elçi bu görüşleri İstanbul'a bildireceğini ifade etti. Daha sonra 18 Haziran 1882 tarihinde durum padişaha iletildi.[1353]

17 Haziran 1882'de İstanbul'a gönderilen bir haberde İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nı işgal etmek istediği ve bu konuda hazırlıklara giriştiği ve haberlerin oldukça önemli olduğu vurgulandı. Durum acilen Hariciye Nezareti'ne bildirildi ve bu konuda tahkikat yapılması istendi. Sonuçların acilen belirlenip bildirilmesi gereği üzerinde durularak konu ile ilgili hassasiyet dile getirildi.[1354] 1882'de Londra'dan gönderilen kısa bir yazıda İngiltere'nin Süveyş Kanalı'nı işgal etmek istediği ve Mısır'a asker sevki için donanma göndereceği haber verildi.[1355] İngiltere'nin endişesi Süveyş Kanalı'nın tehdit altında olmasıydı (27 Haziran 1882).[1356]

Haziran ayında bu görüşmeler hızlı ve hararetli bir şekilde devam ederken Londra'dan İstanbul'a yeni haberler geldi. Osmanlı Devleti, İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na asker sevk edeceğine dair bir rivayet olduğu ve bu rivayetin aslının olup olmadığının

1352 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 170/92.
1353 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 170/92.
1354 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/8.
1355 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/8.
1356 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/107.

araştırılması için Londra elçisine haber gönderdi. Osmanlı elçisi ise bu haberin doğru olmadığını bildirdi.[1357]

Londra Elçiliği'nin 18 Haziran 1882 tarihli İngiltere'nin işgal teşebbüsü hakkındaki görüşleri şöyleydi:

"Süveyş kanalının zabt ve işgali tasavvuruna dair olan rivayet hakkında dünkü tarihli telgrafname-i acizanem ile malumat vermiş idim. Mısır'da asakir-i Osmaniye nakli için İngilizler'den nakliye vapurları tahsis edileceğine dair şayi olan havadise gelince zannıma göre İngiltere Devleti Bâbıâli'nin asker sevkine karar verip vermediğini ve böyle bir muavenete arzu ve ihtiyacı olup olmadığını bilmeksizin böyle bir tasavvur ile işgal edemez".[1358] Elçi İngiltere'nin Süveyş Kanalı'na asker çıkarmasının mümkün olmadığını açıkça söylüyordu.

Mısır işgali öncesinde İngiltere askeri anlamda kendini toparlama sürecine girdi. Aslında bu olağan bir durumdu; ancak Mısır'ın giderek karışıklığa doğru sürüklenmeye başlaması aşamasında yapılan bu değişiklikler İngilizlere çok büyük avantaj sağladı. Yeni silahlar ve düzen ile girişilen bu hamle gerçekten bir süre sonra İngiliz askeri hareketinde, son derece önemli bir rol oynadı. 1882'de askeri harcamalar önceki yılların iki katına çıktı. İngiltere işgal öncesi Nordenfelt ve Gardner gibi silahlar aldı ve torpidolarla askeri teçhizatını geliştirdi.[1359]

3 Temmuz 1882'de General Wolseley üstlerine çektiği bir telgrafta Mısır ordusu Tel El Kebir'de durursa bunun bağlantı konusunda İngilizlere sorun yaratabileceğini, eğer bu durum çözülürse Kahire'ye kadar İngilizleri durduracak bir güç olmadığını rapor etti.[1360] İngiltere hem askeri gücü hem de Mısır birliklerinin düzensizliği nedeniyle harekâttan son derece emindi.

1357 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 170/92.
1358 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 170/96.
1359 The National Archives War Office, 33/39.
1360 Colonel J.F. Maurice, a.g.e., s. 5.

İngiltere'nin işgal haberlerinin aslı olmadığına dair Londra elçisinden haber gelmişken çıkan yeni söylentiler üzerine Osmanlı Devleti daha fazla malumat sahibi olmak istedi. Bunun için elçinin bir kez daha inceleme yapmasını istedi. Yine o dönem Afrika içlerinde önemli bir nokta olan Hartum'un işgal edileceği söylentileri de ortaya çıktı. *Daily Telegraph* gazetesinden alınan haberde Sudan'dan Kahire'ye gelen rahiplerden alınan bilgiye göre Hartum'un işgal edileceği haber verildi. Ancak doğruluğu daha tetkik edilmemişti (5 Temmuz 1884). 1882 yılı içinde Mısır ve Afrika oldukça hareketli bir sürecin içindeydi.[1361]

İngiltere Mısır'a müdahale yapması için Osmanlı Devleti'ni teşvik ediyordu. Bu işle ilgili görüşmelerde bulunması ve Bâbıâli'yi ikna etmesi için İstanbul'daki elçisini görevlendirdi. İngiliz elçiliği, gerek duyulursa kanal çevresinin ele geçirilebileceğini, bu yüzden bir an önce harekete geçilmesini Osmanlı Devleti'ne tavsiye ediyordu (13 Temmuz 1882).[1362]

Osmanlı Devleti'nin tavrında değişiklik olmayınca Gladstone, İngiltere ve Fransa'nın ortak bir müdahalede bulunmasından yana olduğunu açıkladı. Ancak Fransızlar bu işte çekince gösterince müdahaleyi yapanlar da İngilizler oldu.[1363] Gladstone aslında genel olarak Mısır'da İngilizlerin başına bir iş açmak istemiyor ve Fransızlar ile karşı karşıya kalmaktan endişe ediyordu. Hisseler meselesinde de benzer bir durum ortaya çıkmıştı. Gladstone'a göre tüm Mısır'ın ele geçirilmesinin maliyeti yüksekti ve gereksizdi. Ancak Arabî Hareketi onu bu işe mecbur bıraktı.[1364]

İngilizler, Temmuz ayı içinde Mısır'a tek başlarına bir müdahelede bulunmak zorunda kaldılar. Çünkü kanalın korunması için Fransızlar ile ortak harekete geçileceği sırada Fransa'da

1361 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.HR: 7/63.
1362 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE: 126/10.
1363 Simon C. Smith, a.g.e., s. 15.
1364 Bary Williams, a.g.e., s. 17.

Freycinet Kabinesi görevden ayrıldı. Osmanlı Devleti'nin bölgeye asker göndermesi fikrini savunan İngilizler ise bunda başarılı olamadı. Padişah, Arabî Paşa'ya karşı silah kullanmak istemiyordu. Osmanlı Devleti içindeki Müslümanlar da aynı fikirdeydi. Bu yüzden İngilizler tek başına hareket etti.[1365]

16 Temmuz 1882 tarihiyle Mısır'ın durumuna ilişkin İstanbul'a gelen raporlarda durumun gergin olduğu bildirildi. Mısır'da olan karışıklıklarda demir yolu katarlarının ele geçirilmesinde 27 kişi yaralanmıştı. İskenderiye'den gelen haberlerdeyse Rusya ve Yunanistan karaya geçici asker çıkarmıştı, Arabî Paşa yayınladığı ilanlarda askeri hükümet tesis edildiğini ve bundan sonra bütün vergilerin askeri masraflara harcanacağını söyledi.[1366] 17 Temmuz 1882'de İngiltere'nin Mısır üzerine hareketine dair ilgili bir raporda 4.000 askerden oluşan bir askeri birliğin İskenderiye'ye gitmek üzere 4 gemiyle yola çıktığı bildiriliyordu.[1367]

Londra'da *Times*'da çıkan habere göre, kanalda bulunan kılavuzlarla memurların kendilerini muhafaza etmek amacıyla yerlerini terk ederek Port Said'e gittiklerini gösteren kısa bir not Osmanlı elçisi tarafından İstanbul'a gönderildi (17 Temmuz 1882). Devam eden diğer yazıda ise İskenderiye'den alınan haberlere göre Kahire'de herhangi bir karışıklık olmadığı ama buna karşın ülkenin diğer yerlerinde fitne ve ihtilal olduğu bildirildi. Tantanada 80 Avrupalının öldürüldüğü haber verildi. Seymur (Seymour) neşr ettiği ilanlarda Mısır hükümetinin asayişi sağladığını hidivin sorumluları cezasına göre kurşuna dizdireceğini, çete ve yağmacılık yapanları hapse atacağını, hiç kimsenin memleketten çıkmasına izin verilmeyeceğini duyurdu. Seymour ahaliye işlerine güçlerine dönmesini tavsiye etmekte ve asayiş için gemilerle pek çok İngiliz askerinin getirildiğini bildirmekteydi.[1368] Başka bir gazetede çıkan haberde ise Arabî

1365 John Marlowe, a.g.e., s. 67.
1366 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/111.
1367 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/114.
1368 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/117.

Paşa ordusunun takip edildiği ve kanalın tekrar açılacağı yazılıyordu. Granvil'den alınan habere göre de İskenderiye'de askeri faaliyetin son bulduğu aktarılıyordu. Yine gelişen olaylarla ilgili Bâbıâli'den asker gönderilmesi isteneceği Bâbıâli asker göndermezse İngiltere ve Fransa'nın asker çıkaracağı yazılıyordu.[1369]

Çıkan karışıklık nedeniyle Mısır'dan şimdiye kadar 32.000 yabancının ayrıldığı bildiriliyordu.[1370] Artan gerilim ve karışıklık üzerine Mısır'daki son duruma ilişkin İstanbul'da konferans yapılması gündeme geldi. 22 Haziranda Beyoğlu'nda toplanması kararlaştırılan konferansa Fransa ve İngiltere tarafından diğer ilgili devletler de davet edildi. Konferansın konusu Mısır'daki son durum olup başka bir konu gündemde olmayacaktı. Buna Osmanlı Devleti dâhil olmayacaksa da toplantının Beyoğlu'nda olmasından maksat Bâbıâli ile haberli hareket etmek düşüncesiydi.[1371]

İngilizler için hareket sırasında en önemli nokta Malta oldu. İngilizlerin Malta'ya yerleşmeleri I. Napoleon'un Mısır'dan çıkması neticesinde 1800'de olmuştu.[1372] İngiltere Mısır'a herhangi bir saldırı durumunda burayı korumak için uzun yıllar Malta ve Cebelitarık'ta ciddi bir güç bulunduruyordu. Bu kuvvetler Mısır'da herhangi bir müdahaleye veya buraya gelecek düşmanca bir saldırıya karşı özellikle hazır bekliyordu.[1373] 20 Temmuz 1882'de Malta şehbenderliğinden gelen telgrafın tercümesinde "Malayar" adlı İngiliz vapurunun 2 piyade alayı ve 1 müfreze topçu askeri ile İskenderiye'ye gitmek için Malta'dan hareket ettiği bildirildi.[1374] Başvekâlete verilen haberde 2 İngiliz

1369 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/113.
1370 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/111.
1371 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/111.
1372 İsmail Hami Danişmend, a.g.e., s. 80.
1373 Simone C. Smith, a.g.e., s. 15.
1374 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 171/32.

vapurunun mühimmat yüklü olduğu halde İskenderiye'ye hareket ettiği haber verildi (21 Temmuz 1882).[1375]

İngiliz kabinesinde uzun tartışmalardan sonra Mısır'a bir askeri güç gönderilmesi kararı çıktı. Zaten birkaç haftadır Malta ve Kıbrıs'taki İngiliz birlikleri hazırlıklarını tamamlamışlardı. İngiliz hükümeti bu iş için Avam Kamarası'ndan 2.300.000 £'luk bir kredi aldı (24 Temmuz). Gladstone bu paranın alınma zorunluluğu olarak Süveyş Kanalı'nın korunmasını gerekçe gösterdi. Gladstone kanalla ilgili iki nokta üzerinde durdu. Birincisi kanaldan geçen trafiğin % 82'sini İngilizlerin yaptığı ve bunun hayati bir önem taşıdığıydı. İkincisi ise kanalla irtibat sayesinde, İngiltere'nin kendine bağlı olan 250.000.000 insanla irtibatının gerçekleştiği ayrıca Avustralya, Yeni Zelanda, Hindistan, Seylan, Burma gibi kolonileri ve ilgilerinin olduğu Çin ile irtibat kurulduğundan söz ederek bu önemi pekiştirdi. Kanal birincide ticari ikinci de ise politik açıdan önem taşımaktaydı. Avam Kamarası bu kararı 275'e karşı 19 oyla kabul etti.[1376]

İngilizlerin Mısır'da yaptıkları hareket neticesinde bölgedeki durumlarıyla ilgili verilen (1 Ağustos 1882) rapora göre İngiliz amirali, bir gün önce bölgede kumpanyaya ait olan Tatlısu fabrikalarından birini sebepsiz yere işgal etmişti. Lesseps her ne kadar bu işi önlemeye çalışsa da sıkıntılar baş göstermişti. Bu durumda Mısır meselesi ile kanal meselesinin aynı tutulmaması için devletlerarasında görüş birliği oluşturmanın önemli olduğu tavsiye ediliyordu.[1377]

Osmanlı Devleti bölgedeki en son gelişmeleri öğrenmek için Mısır'a bir adamını gönderdi (2 Ağustos 1882). Gelen raporlarda ise Süveyş muhafızının Kahire'ye çağrıldığı bu esnada ise İngilizlerin Süveyş'e asker çıkardığı, İngiliz amiralinin İskenderiye'de olduğu ve hidiv namına İngiliz bandırası çektiği haber

1375 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 171/32.

1376 John Marlowe, a.g.e., s. 67.

1377 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.HR: 6/50.

verildi. İngilizlerin Süveyş ahalisine büyük bir nefretle muamele ettikleri bunun üzerine halkın çoluk çocuk Kahire'ye doğru hareket ettiği bildirildi.[1378]

İşgal haberleri üzerine tartışmalar arttı ve Osmanlı elçisi durumu Lord Granvil'e tekrar sordu. İngiltere'de iki ayrı gazeteden birinde İngilizlerin Mısır'ı işgal ettiği diğerinde ise 7 nefer deniz askeri çıkartarak ele geçirdiğine dair haber Lord Granvil'e soruldu ve Lord da malumatı olmadığını ifade etti.[1379] Ağustos ayı içinde Osmanlı Devleti Hidiv Tevfik Paşa aracılığı ile Süveyş Kanalı konusunda malumat aldı. Hidiv son durumu İstanbul'un bilgisine sundu.[1380] Osmanlı Devleti'nin İngilizlerin kanalı işgaline dair tavrı net olmuştu (6 Ağustos 1882). Devlet her ne sebeple olursa olsun İngilizlerin bu işteki tutumuna ve izlediği yola karşıydı. İngiliz hükümeti, İngiltere'den gönderilen 15.000 kişilik kuvvetle Süveyş ile İsmailiye'yi işgal etti.[1381]

Olaylar gelişim aşamasında iken Arabî Paşa da bölgeden Osmanlı Devleti'ne haber verdi. Arabî Paşa düşmanın ve kendilerinin ne kadar olduğunu bildirdi. Kefre'd-duvar'da İngilizlerin kendilerine 1.500 metre yakınlıkta bir tepeye çıkıp oraya top yerleştirmek istedikleri görülünce yanındaki komutanlar ile birlikte bir tabur piyade ve bir tabur süvari askeri gönderilip bunun engellendiği ve İngilizlerin topu koyamayıp tepe ardındaki hurmalıklara gizlendikleri rapor edildi. Herhangi bir asker zayiatı olmayıp sadece bir at vurulmuştu. Bunun dışında İngiliz kayıpları da bilinmiyordu. Ebukır'da da benzer biçimde İngiliz hazırlıklarının olduğu ve nerelerden bölgeye sokuldukları ile iki tarafın güç durumu açıklandı. Düşmanın burada üç koldan saldırdığı söyleniyordu. Burayı müdafaa eden binbaşının yaralanıncaya kadar mücadele ettiği ifade edildi. Bu mücadelede 10 kişinin şehit olduğu, 12 kişinin de yaralandığı ve

1378 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.MK: 1/71.
1379 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, M'TZ (05): 23/1053.
1380 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A., HUS: 171/25.
1381 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 82.

düşmanın telefatının çok olduğunun tahmin edildiği bildiriliyordu.[1382]

İngiltere'nin bir kısım donanma ile Süveyş ve İskenderiye'yi elde ettiği ve buralarda askeri nümayişler yaptığı haberleri geldi. Kanalın etrafındaki önemli yerlerden Port Said ve İsmailiye gibi yerlere doğru hareket edecekleri şeklinde bir durum anlaşıldığı, bunlara karşılık verilirse de donanma ateşi ile İskenderiye gibi bir şehrin zarar göreceği ve Mısır'da duvarlara bazı yazılar yapıştırıldığı gibi haberler alındı. Osmanlı Devleti şimdiye kadar kanal ticaret amaçlıdır diyerek ve diğer devletlerin menfaatini düşünerek burada bir istihkâm yapma yoluna gitmemişti. Kanalı bir ticaret vesilesi gördüğünden böyle yapmıştı. Fakat İngilizler kanal Hint yoludur diyerek burayı muhatara etmekteydi. Osmanlı tarafının Mısır gibi bir toprağını, her ne sebeple olursa olsun veya hangi devlete karşı olursa olsun bırakması mümkün değildi Bu konuda da kararlıydı.[1383]

Osmanlı Devleti, Süveyş'in işgal edildiği haberlerini duyunca bunu hemen elçisi vasıtası ile Londra'da tahkik ettirdi (15 Ağustos 1882). Elçi, Süveyş şehrinin İngiliz askerince işgal edilip edilmediğini sormak üzere bakanlığa gidip Lord Granvil ile görüştü. Lord Granvil bölgedeki bir amiralinden aldığı telgrafta, Süveyş şehrinde İngiltere konsoloshanesi bandırası ile Mısır sancağının çekildiğini söyledi. Bu konuda Granvil malumat isteyeceğini beyan etti. Bunun dışında amirale ayrıca Süveyş'in zaptı gibi bir durumdan uzak durmasını tavsiye edeceğini ve talimat verileceğini ekledi. Granvil bundan sonra bir süre sayfiyesine gitmiş ve pazartesi günü geleceğini belirtmişti.[1384]

İngiltere, Süveyş Kanalı müştemilatı hakkında kendisi ve Mısır Hidivliği namına bir askeri mukavele yapmak istedi. Bunun üzerine Süveyş Kanal Meclisi, İngiltere'nin giriştiği askeri

1382 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.MK: 1/71.
1383 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, MTZ (05): 23/1053.
1384 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 171/32.

harekette kumpanyanın tarafsız olduğunu açıkladı. Kanalın tüm dünya milletlerinin yararına olduğu ve Osmanlı Devleti'nin altında hukukunun ise hidivlikle yapılan anlaşmalar gereği oluştuğunu beyan etti. Kumpanyaya karşı herhangi bir saldırı olursa kumpanya buna mukavemet edeceğini duyurdu. Ayrıca doğacak olan zarardan zararı verenlerin sorumlu olduğunu ve büyük bir makamda hakkının aranacağını ilan etti (20 Ağustos 1882).[1385]

İşgal olayının gelişmelerini takip eden Osmanlı Devleti 6 Eylül 1882'de bölgeden yeni malumatlar aldı. İngilizler Mısır'ın işgaline başlamış olup Kahire'ye doğru ilerlemekteydi. Başlangıçta gemilerle kanalın girişine yaklaşık 25 bin civarında asker çıkmıştı ve bunlar İsmailiye, Süveyş gibi mıntıkalara intikal etmişti. Mısır kuvvetlerinin en etkili olacağı yer Tel El Kebir olarak beklenmekteydi (Bkz. EK 61). Her ne kadar iyi tahkim edilmiş istihkâmlar olsa da burası da tutunamadı.[1386]

İngilizlerin Mısır'da otoriteyi ele alışları, İskenderiye'nin 11 Ağustos'ta kontrol altına alınmasıyla başladı. Ardından Kıbrıs'tan getirilen kuvvetler İskenderiye önlerine geldi. Ana kuvvetler ise Port Said'e ve oradan kanala girdiler. İsmailiye'ye gelen İngiliz kuvvetleri buradan karaya çıktı. Başlarında Sir Garnet Wolseley vardı. Wolseley, Delta üzerinden Vadi-i Tumilat yoluyla geçerek Tel El Kebir'de, 13 Eylülde Mısır kuvvetlerini etkisiz hale getirdikten bir gün sonra Kahire'yi ele geçirdi.[1387]

İngiltere'nin Mısır'daki askeri görevlilerinden olan Anderw Clarke, İngiltere'ye gönderdiği yazıda gelişmelerin ne şekilde olduğunu ve İngilizlerin nasıl kazandığını haber verdi. Clarke kanalın önemini yazısında ayrıca dile getiriyordu. Bölgede kanala karşı bir fanatiklik olduğunu dile getiriyor; ancak en geç 6 ay içerisinde durumun normalleşeceğini bildiriyordu.[1388] Yazışmanın

1385 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.PT: 1/131.
1386 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.PRK.ASK: 14/26.
1387 John Marlowe, a.g.e., s. 68.
1388 The National Archives War Office, 32/6348.

tamamına bakıldığında aslında İngiltere'nin korktuğu ve endişelendiği Mısır'dan önce kanalın durumuydu. Gerçekten bu konu askeri operasyondaki en önemli noktayı oluşturuyordu.

19 Eylül 1882'de İngiliz Savaş Bakanlığı'nda yapılan bir toplantıda Mısır'ın durumu görüşüldü. Bu toplantıya Lord Granville, Mr. Childers, Charles W. Dilke, Cooper Key, Julian Pauncefote, Andrew Clarke, Henry Norman, Louis Mallet, A. Colvin ve R. Thompson katıldı. Görüşmede ana konu Mısır ve Süveyş Kanalı'ydı. Bu toplantıda Lord Granville, Süveyş Kanalı'na gelebilecek her türlü saldırıya karşı durulması gerektiğini bildirdi ve ilginç bir ifadeyle hem Mısır'la hem Osmanlı Devleti ile savaş halinde olduklarını söyledi. Bu görüşmede Mısır'da neler yapılacağı ve askeri durumun ne şekilde devam edeceği görüşüldü. Ancak Osmanlı Devleti'nin de Mısır veya kanal etrafında avantajlı hale gelmesini sağlayacak her türlü durumu da en başından engellemek kararı alındı.[1389]

23 Eylül 1882'de de bir başka askeri görevli olan A. Colvin, Mısır'da demiryollarının başına İngilizlerin getirilmesini, önemli noktaların yönetiminde daha çok İngiliz'in bulunmasını önerdi. Ayrıca Colvin yaptığı yorumda Mısır Hidivinin ülkesini İngilizlere sattığını söylüyordu.[1390] Aynı dönemde 21 Eylül 1882'de İngiliz askeri kademeleri Süveyş Kanalı'nın halen daha hiçbir ulus için geçişe elverişli olmadığını bildiriyordu.[1391]

İngilizler için Mısır'ın ele geçirilmesi bir zorunluluktu. İngilizler, Türklerin ve Fransızların Arabî Paşa ile ayrı ayrı görüştüklerini biliyordu. Bu durumda İngilizler yalnızdı. Ya Türklerin ya da bütün hükümetlerin düşmanlığını, Mısır'a girerek tercih edeceklerdi. Aynı zamanda Arabî Paşa, Süveyş Kanalı'nın güvenliğini tehdit etmek gibi bir risk taşıyordu.[1392] İngilizler Mısır'a,

1389 The National Archives War Office, 32/6348.
1390 The National Archives War Office, 32/6348.
1391 The National Archives War Office, 32/6348.
1392 John Marlowe, a.g.e., s. 64.

hem isteyerek hem de şartların kendilerine hazırladığı ortam nedeniyle girdiler. Başlangıçta Mısır, Avrupalı güçlerin nezareti altında bitaraf olacaktı. Fakat hadiseler Mısır'ın tarihine başka bir mecra açtı ve İngilizleri Nil sahillerine çekti. Avrupa hükümetleri hareketlerini birleştirip Mısır hakkında müşterek bir siyaset takip etmediler. İngilizleri Mısır'dan çıkarmak için faaliyet yalnız Bâbıâli ile Hariciye Nezareti'ne kaldı. Almanya ve Rusya gibi Avrupa'nın muazzam ve kudretli devletleri bu hususta adeta seyirci kaldılar. Bu meselede Avrupalı güçleri tam faaliyete geçirebilecek vaziyette olan Prens Bismarck, Fransa ile İngiltere arasında sürekli bir sorun bırakmak düşüncesiyle İngilizlere ilişmemek siyasetini takip etti.[1393]

İngilizler Mısır'ı aldıktan sonra 1882 ve 1907 tarihleri arasında Mısır'dan çıkacaklarına dair 120 deklarasyon yaptı.[1394] Ancak Mısır'dan çıkmak İngilizler için girmekten daha zordu. İngilizler Mısır'a girdikten sonra hemen çıkamadılar. Mısır'ı gayet iyi tanıyan Evelyn Baring, İngiliz hükümetine eğer İngilizler Mısır'ı terk ederlerse başkalarının ortaya çıkan boşluğu dolduracağını söylüyordu. Korkulan aktör ise Fransa'ydı. Bu yüzden uzun bir süre Mısır'dan çıkamadılar.[1395] İngilizler, Mısır'ın ele geçirilmesinden sonra burada 12.000 kişilik bir askeri birlik bıraktı. Bu rakam 1883 Martında 9.500'e indirildi.[1396]

Osmanlı Devleti, İngiltere'nin 5 yıl müddetle Mısır'da kalacağına dair gazetelerde haberler çıkması üzerine durumu araştırmak ihtiyacı hissetti (26 Nisan 1883). Bu konuda Londra'daki elçi Muzurus Bey gerekli tahkikatları yapacak ve diğer devlet elçilerinin de konuyla ilgili görüşlerini öğrenmeye çalışacaktı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin kanaldan geçecek olan savaş ve ticaret gemilerinin serbest bırakılması hatta kanalın güvenliğinin Osmanlı Devleti'ne bırakılması Osmanlı Devleti tarafından

1393 Süleyman Kani İrtem, a.g.e., s. 93.
1394 Afaf Lütfi Al Sayyid, a.g.e., s. 1.
1395 Bary Williams, a.g.e., s. 17.
1396 John Marlowe, a.g.e., s. 73.

İngiltere'den talep edilecekti. Bu durumu, Osmanlı Devleti zaten kendine ait bir hak olarak görmekteydi.[1397]

İngiltere'nin Mısır'ı işgalinden sonra buradan çekilmesi oldukça uzun sürdü. İngiltere kendi ekonomik ve politik durumunu gözetmek, aynı zamanda diğer rakiplerinin sızmasına karşı güçlü önlemler almak durumundaydı. Tüm bunlar nedeniyle İngiltere Mısır'da bir süre kaldı. 1882 Aralık ayında Sir Evelyn Wood, İngiltere'nin denetiminde bir Mısır ordusu ve gelirlerinin Fransa ile birlikte denetlendiği bir yapıyı arzu ediyordu. Tüm bunlar olurken İngiltere, hidivin durumunu tamamen tasfiye etmiyor ve Mısır'ın Osmanlı padişahına vermesi gereken yıllık haracı da göndermekten geri kalmıyordu. Kapitülasyonlar, Karma Mahkemeler ve *Caisse de la dette* tüm zorluklarına rağmen Mısır'da İngiltere'nin işini kolaylaştıran unsurlardı.[1398]

28 Kasım 1886'da Levant Herald gazetesinde çıkan ve Tercüman-ı Hakikat'in teyit ettiği Port Said, Süveyş ve İsmailiye gibi mahallerde kumpanyaya arazi satılıp buna mukabil 80.000 lira alınacağına dair haberler çıkınca bölgede İngiliz varlığına rağmen Osmanlı Devleti hemen gerekli tahkikatlara başladı.[1399] Aslında İngiliz işgali olmasına rağmen Osmanlı Devleti Mısır üzerindeki haklarından vazgeçmediğini her defasında göstermeye çalışıyordu. 25 Ekim 1887'de bölge üzerindeki İngiltere ve Fransa'nın anlaştıkları üzerine gazetelerde çıkan haberlere *Mısır'ın ve Süveyş Kanalı'nın memalik-i şahaneden olup devletin tasarrufu ve bilgisi olmadan kimsenin akd-i mukavele yapamayacağını* cevabı verildi.[1400] Bu konuda da durumun mühim olduğuna dair Paris'teki elçilikten sürekli yazılar geliyordu.[1401]

1397 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.A. HUS: 173/59.

1398 M.V. Daly, "The British Occupation 1881-1922", The Cambridge History of Egypt, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 240.

1399 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/15.

1400 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/16.

1401 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/17.

İngiltere, Mısır'da yerleştikten sonra kanal ve geçişler konusunda kalıcı bir esas belirlemek istedi. Bu konuda Osmanlı Devleti'ne, birçok devletin ilgisi olan bu meselede dış devletlerden de talep veya tavsiyeler geldi. Bunlardan biri de Avusturya'dan Kont Kolnaki'den elçisi vasıtasıyla İstanbul'a gelen mektuptu. Gelen yazı kanalın her devlete açık genel bir esas üzerine olması düşüncesini taşıyordu.[1402] Daha sonra ise Fransa ve İngiltere'nin Süveyş Kanalı üzerindeki mukavele layihası Meclis-i Vükela'da görüşüldü.[1403] Görüşüldükten sonra buna Hicaz'a asker sevkini kolaylaştıracak bir madde daha eklendi.[1404]

İngilizler özellikle 1890'lar ve sonraki 30 yıl boyunca Mısır'da rahatça etkin güç oldular. Ancak 1950'li yıllara gelindiğinde İngilizler Mısır'da yabancı konumuna düştü. Bu ise onların artık Mısır'da daha fazla kalamamalarındaki en önemli temeli oluşturdu.

İşgalden sonra İngilizler Osmalı Devleti ile bir anlaşma imzaladılar (24 Ocak 1885). Bu 7 maddelik bir anlaşmaydı. Bundan sonra Mısır'a Gazi Ahmet Muhtar Paşa gönderildi. İngiltere böylece Mısır'daki durumunu Osmanlı Devleti ile sağlamlaştırarak kendisini bir nevi güvenceye almış oldu.[1405] Gazi Ahmed Muhtar Paşa, İngiltere'nin 1882'de Mısır'a asker çıkarmasıyla başlayan Mısır Meselesi'ni çözmek ve 24 Ekim 1885 tarihli Osmanlı-İngiliz Antlaşması'na göre İngiliz askerlerinin Mısır'ı boşaltmasının şartlarını görüşmek üzere yapılacak görüşmelere katılmak için 5 Kasım 1885'te Mısır Fevkalade Komiserliği'ne tayin edildi. Paşa İstanbul'a ancak 1908'de II. Meşrutiyet ilan edilince dönebildi.[1406]

1402 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/19.

1403 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/24.

1404 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler, DUİT: 142/22.

1405 Hasan Adalı, a.g.m., s. 56.

1406 Rıfat Uçarol, Gazi Ahmed Muhtar Paşa, DİA, Cilt 2, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi Genel Müdürlüğü, İstanbul, 1989, s. 447.

İngiltere, 1882'de Mısır'ı, 1884'te Somali'yi, 1898'de Sudan'ı müteakiben de Victoria Gölü kuzeyindeki Uganda'yı işgal ederek kanalı kuzey, güney ve batıdan muhafaza altına aldı. I. Dünya Savaşı'ndan sonra da Arabîstan üzerinde kazandığı nüfuz ile emniyet işini tamamladı.[1407] I. Dünya Savaşı öncesi yıllarda Mezopotamya ve Basra Körfezi dışında Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz çıkarı, esas olarak, İmparatorluğun batısındaki uluslararası siyaset oyunuyla ilgiliydi. Bu bölge, İstanbul'daki egemen rejimle ilişkileri ve Süveyş Kanalı (Bkz. EK 62) ile Doğu'ya ulaşma dışında, İngiliz hükümetinin öncelikle ilgilendiği bir alan değildi.[1408]

1869'da Fransız mühendis ve teknisyenlerin yönetiminde, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte, Mısır; Batılı ülkelerin hedef tahtası haline geldi. İngiliz hâkimiyeti, 1936'ya kadar devam etti. 1936'da İngiliz kuvvetlerini yenmeyi başaran Nohas Paşa, ülkeyi biçimsel olarak bağımsızlığına kavuşturdu. Nohas Paşa'dan sonra, sosyalizm yanlısı bir çizgi izleyen Abdü'l-Nasır, yönetimi ele geçirdi. Nasır'dan sonra başa geçen Enver Sedat ise farklı bir politika izledi. Ekonomide liberalleşme başladı. Bu politikayı, 6 Ekim 1981'de Sedat'ın öldürülmesiyle, yerine geçen Hüsnü Mübarek de sürdürdü.[1409] Hüsnü Mübarek ise 11 Şubat 2011'de çıkan bir halk ayaklanması ile görevini bırakmak zorunda kaldı. Mübarek'in gidişi ile Mısır'ın nasıl bir siyasi kulvara gireceği ise belirsiz bir durum haline geldi. Mübarek'in gidişi Mısır'da ve dünyada büyük bir sevinç yaratmasına rağmen siyasi belirsizlik hala devam etmektedir.

1407 Bediz Danyal, a.g.m., s. 343.

1408 Marian Kent, Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu 1900-1923, Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler, Ed. Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s. 211-212.

1409 Ramazan Özey, Dünya Denkleminde Ortadoğu "Ülkeler-İnsanlar-Sorunlar" Öz Eğitim Yayınları, İstanbul, 1997, s. 225.

SONUÇ

Süveyş Kanalı dünyanın en önemli suyollarından biridir. Özellikle insan eliyle yapılan en önemli kanalların başında gelmektedir. Akdeniz ile Kızıldeniz'in yakınlığı ve arazinin de uygun olması nedeniyle çok eski zamanlardan beri bu işin yapılması üzerine birçok tasarı hatta girişim olmuştur. Firavunlar zamanında bu girişimlerden bazıları faaliyete geçmiştir. M.Ö. 4.000'e kadar giden teşebbüsler sonucu bazı kanallar ortaya çıkmıştır. Ancak bu kanallar bugünkü gibi Akdeniz ile Kızıldeniz arasında değil; Kızıldeniz ile Nil arasında ve Nil vasıtasıyla Akdeniz'e ulaşmak için yapılmıştır.

Firavunlar döneminde yapılan kanallar, daha sonra Persler, Romalılar ve Bizanslılar zamanında kullanılmış; ancak kimi zaman doğal koşullar veya siyasi olaylar nedeniyle kapanmıştır. Eski kanallar Hz. Ömer zamanına kadar gelmiş hatta Abbasilere kadar ulaşmıştır. Ancak bundan sonra tabiatın da etkisiyle kullanım dışı olmuşlar ve bir süre sonra çöl kumları altında kalmışlardır.

Eski kanallar her ne kadar ortadan kalksa da bir zamanlar buralarda kanal olduğu fikri zihinlerde efsane gibi kalmıştır. I. Napoleon Mısır'a gelince bu söylentilerin doğru olup olmadığını araştırmak için hemen işe koyulmuş hatta kendisi de doğrudan keşif gezilerinde bulunmuştur. Ancak o dönem hem I. Napoleon'un Mısır'da tutunamaması hem de bu işin çok uzun zaman ve bütçe gerektirmesi nedeniyle bu iş başlamadan bitmiştir. Özellikle mühendislerinden Le Père'in Kızıldeniz ile Akdeniz

arasında yükseklik farkı olduğunu tespit etmesi ümitleri büyük ölçüde hüsrana uğratmıştır.

Kanal tartışması I. Napoleon'dan sonra da gündemden düşmemiştir. Mehmed Ali Paşa'nın ilk zamanlarında birçok kimse konu ile ilgilenmiştir. Bunlardan Enfantin en dikkat çekenlerdendir. Bu iş için Fransa'da bir kurum dahi kurmuştur. Ancak hem Mehmed Ali Paşa'nın bu işe karşı isteksizliği hem de şartların henüz oluşmaması buna engel olmuştur. Aynı zamanda kanalın yapılabileceğini söyleyenler kadar yapılamayacağını söyleyenlerin de çokluğu kanal tartışmalarını bir dönem gündemden düşürmüştür. Buna Avrupa'nın, Osmanlı Devleti'nin ve Mısır'ın siyasi meseleleri de eklenince I. Napoleon'dan sonra kanal tartışmalarının neden fiiliyata dökülemediğini anlamak daha kolay olur.

Kanal çalışmalarının başladığı ilk anlardan itibaren yoğun bir muhalefet olduğu dikkati çeker. Özellikle 1840'lı ve 50'li yıllarda konunun imkansızlığı üzerine birçok rapor hazırlanmıştır. Başlangıçta Le Père, Akdeniz ile Kızıldeniz arasındaki rakım farkından dolayı kanalın açılmasının mümkün olmadığını söylemiştir. Ancak kendisinden yıllar sonra yapılan çalışmalarda ölçümlerinin yanlış olduğu ve yanlışlığın denizdeki gelgitten kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu defa da, iklimsel değişiklikler, Aşağı Nil'in sular altında kalacağı, rüzgârların zamanla kanalı dolduracağı, deniz kumlarının Akdeniz'de açılacak ağzı çok kısa sürede kapatacağı, arazinin uygun olmaması vb. birçok eleştiri yapılmıştır.

Bugün kullanımda olan Süveyş Kanalı'nın yapımında en önemli ismin Ferdinand de Lesseps olduğu görülmektedir. Tekrar tekrar ölçümler yaptırmış, uluslararası birçok bilim adamını bölgeye çağırmış, Mısır valisi Said Paşa ile olan yakınlığı sayesinde iltifat görmüş, İstanbul, Londra, Paris, Viyana ve diğer büyük devletlerin başkentlerinde birçok defa projesine destek aramıştır. En sonunda Said Paşa'dan aldığı imtiyazlar ile işe

koyulmuş, uzun süre Osmanlı Devleti ve İngiltere ile karşı karşıya kalmasına rağmen 17 Kasım 1869'da kanalı açmayı başarmıştır.

Kanalın açılmasına en çok İngiliz hükümeti ve özellikle Lord Palmerston karşı çıkmıştır. İngiltere bu girişime Fransa'nın kendisine Hint Yolu üzerinde zarar verebileceği endişesiyle karşı çıkmıştır. Daha önce I. Napoelon'un İngiltere'ye zarar vermek için Mısır'a çıkmış olması ise bu endişeyi arttırmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde Kırım Savaşı arifesindedir. O yüzden bir yandan kanalın açılmasına şiddetle karşı çıkan İngiltere'ye bir yandan da her ne kadar ilk zamanlarda resmen duruşunu belli etmese de kanalın yapılmasını en çok isteyen Fransa'ya ihtiyaç duyduğundan tam anlamıyla arada kalmıştır ve Mustafa Reşid Paşa döneminde işi zamana bırakmak bir çözüm olarak görülmüştür. Ancak Âli ve Fuad Paşa zamanında konu daha çok büyümüştür. Bunun üzerine Bâbıâli önce her iki devletin kendi arasında anlaşmasını öne sürmüştür. Ancak artan baskı karşısında ve biraz da İngiltere'nin telkinleri ile kanalın yapımını geciktirecek ve belki de engelleyecek müşkülatlar bulunmasını tercih etmiştir.

Osmanlı Devleti, kanalın yapımı sırasında işçilerin durumu, angaryanın yasaklanması, Mısır valisi Said Paşa'nın kumpanyayı desteklemek için Mısır'ın parasından harcama yapamayacağı konularını tartışmaya açmıştır. İşlerin ilerlemesi üzerine de Süveyş Kanal Kumpanyası'na terk edilecek arazinin kabul edilemeyeceğini, yabancı kolonizasyonun engellenmesi ve kanalın güvenliğini kimin sağlayacağı tartışmalarını ön plana çıkartmıştır. Tartışmaya açılan her konuda da bir anlamda Osmanlı ve İngiliz siyaseti paralel gitmiştir.

Kanalın yapım işinin hukuken tıkandığı noktada ise devreye Fransa ve III. Napoleon girmiştir. Mısır ve Süveyş Kanal Kumpanyası arasında aracı olarak sorunları çözmüştür. Ancak bu çözüm Mısır hükümetine 84.000.000 Frank'a mal olmuştur. Bu rakam Mısır hükümeti için o dönem oldukça yüklü bir

meblağdır. Bu çözüm sırasında dahi Osmanlı Devleti, Mısır üzerindeki haklarının zarar görmemesi için yoğun çaba göstermiştir.

Kanal açılır açılmaz bu defa başka tartışmalar başlamıştır. 1870-71 Fransa-Prusya Savaşı sırasında kanalda savaş gemilerinin görülmesi ile bu defa kanalın güvenliği tartışmaları başlamıştır. Bu mesele kanalın tarafsızlığı ilkesi etrafında çözüme kavuşturulmuştur. Kanalın bütün milletlere, bütün ticaret gemilerine ve özel gemilere sürekli açık tutulması, kanalın herhangi bir millete ayrıcalık tanımaması ve her devletin kanala saygı göstermesi gibi genel koşullar çözümün esaslarını belirleyen maddeler olmuştur.

Kanalın tarafsızlık tartışmaları devam ettiği sırada dikkati çeken bir unsur da Ferdinand de Lesseps'in kanalın zarar etmekte olduğunu bildirmesidir. Lesseps kanalın zarar ettiğini belirterek daha önce sözleşmelerde kanal kumpanyasının da altına imza attığı ton başına 10 Frank ücret almayı terk ederek, bu fiyatın üstünde ücret talep etmiştir. Bu konu ise özellikle İngiltere'yi rahatsız etmiştir.

İngiltere kanaldan en çok gemisi geçen devlettir. En yakın takipçisi olan Fransa ile arasında belirgin bir fark vardır. Hatta birçok defa kanaldan geçen İngiliz gemilerinin toplamı diğer milletlerin hepsinin toplamından daha fazladır. Çok sayıda gemisinin geçmesinden dolayı ton başına alınacak ücretin arttırılması İngiliz gemi sahipleri ve İngiliz hükümetini son derece rahatsız etmiştir. Bunun üzerine İngiltere kanal kumpanyası üzerinde baskı kurmak ve Osmanlı Devleti'ni de kendi yanına almak istemiştir. Bu konuda İngiltere, üzerinde etkisi olduğu tüm devletleri kumpanyanın yapmış olduğu fiyat arttırmına karşı durmaya yöneltmek istemiştir. Dönem içinde birçok tartışma olmuş ve mesele Osmanlı Devleti'ne yansımıştır.

Osmanlı Devleti, kanalla ilgili sorunlarda her ne kadar uluslararası sorunların merkezinde kalmak istemese de gerek kanalın yapım aşamasında Mısır hükümetinin kumpanyaya verdiği

imtiyazın tasdiki, gerek kanalın tarafsızlığı ve gerekse de ton başına alınan ücretin arttırımı konusunda en kritik devlet olmuştur. Ton başına alınan ücretin artırımı konusunda Osmanlı Devleti Moorsom usulü adı verilen usulü kabul ettiğini deklare etmiştir. Bu usulü İngilizlerin kullandığını ve dünyada en yaygın olan ve en iyi hesaplanan biçimin bu olacağını belirterek kumpanyanın haksız kazanç elde ettiğini bildirmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti ve kumpanya arasında bir gerilim ortaya çıkmış hatta bir dönem Lesseps, Osmanlı Devleti'ni protesto dahi etmiştir. Ancak zamanla mesele kapanmıştır. Meselenin kapanmasında, İstanbul'da toplanan ve birçok ülkenin katıldığı komisyonun önemli rolü olmuştur.

Ton meselesinin kapanmasının ardından ise Mısır'da yaşanan ekonomik çöküntünün etkisi görülmüştür. Said ve İsmail Paşa zamanlarında Mısır'ı Avrupalı bir devlet haline getirmek için gerçekleşen yoğun harcamalar ve aynı zamanda Mısır hükümetinin kumpanyayı desteklemek için ödemiş olduğu paralar, bir süre sonra iflası getirmiştir. Mısır iyi niyetli olarak birçok hamle yaparken, yapılan çalışmaların uzun vadeli hesaplanamaması ve bir mali disiplinin olmaması bu iflası oldukça dramatik hale getirmiştir. Süveyş Kanalı'nın varlığı ise Mısır'ı kaderine terk edilecek bir ülke olmaktan çıkardığı için Mısır'ın güç kaybedeşi ile birlikte hem özelde Mısır'da hem de genelde Ortadoğu coğrafyasında yabancı nüfusu ve nüfuzu her geçen gün artmıştır. En sonunda Mısır, İngiltere ve Fransa tarafından idare edilen ama görünüşte bağımsız bir devlet şeklini almıştır.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı kanalı etkilemiştir. Mısır'ın Osmanlı Devleti'ne bağlı bir toprak olması ve padişaha yardım etmek için askerlerini cepheye göndermesi, Rusya'nın bunu kullanarak Mısır ve kanala müdahale yapıp yapmayacağı endişesini doğurmuştur. İngiltere böyle bir durumun kendisini de savaşa dâhil edebileceğini, savaşın ilk anlarında açıklayarak Rusya'yı bir anlamda dizginlemek istemiştir. Aslında İngiltere

bir anlamda Kırım Savaşı'na atıf yaparak Rusya'nın İngiliz çıkarlarına dokunmamasını hatırlatmıştır. Osmanlı Devleti ise bu savaş sırasında kanalı kullanarak geçiş yapan Rus gemilerini engellemek istemiştir. Osmanlı Devleti Süveyş Kanalı'nı İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile eşdeğer görürken başta İngiltere ve diğer büyük güçler Süveyş Kanalı'nı artık Osmanlı Devleti'nden ayrı bambaşka bir statüde gördüklerini ortaya koymuşlardır.

Süveyş Kanalı, Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu'yu terketmesini hızlandıran bir faktör olmuştur. Mısır hükümetleri ise kanal sayesinde Boğazlara sahip İstanbul ve Osmanlı gücünü, kendi ülkelerinde inşa etmek istemişlerdir. Ne yazık ki sonuç dramatik bir şekilde bunun tam tersi olmuştur. 1863'te bağımsız ve Avrupa'ya ait bir Mısır hayalini kuran Hidiv İsmail Paşa 1876'ya gelindiğinde iflas etmiş, 1879'da ise Osmanlı Devleti'ne karşı en çok güvendiği iki Batılı ülke olan İngiltere ve Fransa tarafından görevinden zorla alınmıştır.

Kanalın açılması, Mısır'ın bağımsız ve güçlü ülke hayalini kamçıladığı oranda Mısır'daki paşalar da birçok gelişme hamlesine girmişlerdir. Bürokrasinin inşası, mahkemelerin ıslahı, askeri düzenlemeler, okulların açılması ve sayılarının arttırılması, fabrikalar ve büyük çiftliklerin oluşturulması, pamuk üretiminin arttırılması, şehir düzenlemeleri, parklar, bahçeler, aydınlatma sistemleri, opera binaları vb. birçok adım atılmıştır. Mısır'a kanalın inşası döneminde ve açılıştan sonra üst düzey birçok Avrupalının gelmesi bu çalışmaları hızlandırmıştır. Ancak tüm bu gelişmeler iyi işler olmasına rağmen bir yandan Mısır'ın iflasına neden olmuştur.

Mısır kendi başına ayrı bir devlet olmak hevesiyle Osmanlı Devleti ile olan bağlarını en aza indirmeye çalışmıştır. Ancak bu istekler Mısır'ın kendi başına yapabileceği işler olmadığından, bu hamleler yine Osmanlı Devleti ile atılmak zorunda kalmıştır. Hidiv İsmail Paşa çok fazla para harcayarak zamanla bu adımları atmıştır. Zaman içinde Mısır Veraset Sistemi değişmiş,

Mısır valileri hidiv unvanını almış ve Mısır kendi başına borç yapabilme hakkına kavuşmuştur.

Süveyş Kanalı'nın Osmanlı Devleti'nin varlığı ile doğrudan ilgisi vardır. Bunu birkaç açıdan ele almak mümkündür. Birincisi Osmanlı Devleti'nin elinde olan Ortadoğu topraklarına daha fazla yabancının gelmesi, ikincisi dünya ticaretindeki değişimle beraber ticaret yollarının ve stratejik yerlerin zamanla değişmiş olması, üçüncüsü Mısır'ın Osmanlı Devleti'nin elinden çıkması ve dördüncüsü de İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunmaktan vazgeçmesi ilk akla gelenlerdir. Bunlar tek tek ele alındığında Süveyş Kanalı'nın Osmanlı Devleti'ne etkisi ve onun ömrünü ne şekilde kısalttığını anlamak daha kolay olacaktır.

Çok eski zamanlardan beri hem İstanbul'da hem de devletin çok çeşitli topraklarında yabancılar yaşamaktaydı. Osmanlı Devleti'nin Gayr-i Müslim tebaası dışında kalan ve sonradan gelen bu kimseler, daha çok ticaretle uğraşmaktaydılar. Batı Avrupa devletleri bugünkü anlamda bir güç sahibi olmadan önce onların yerini dolduranlar Akdenizli devletler olan Venedik, Ceneviz gibi güçlerdir. Ancak Batı Avrupa devletlerinin güçlenmesi ile ilk başta İspanya, Portekiz ardından İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi güçlerin vatandaşları Osmanlı Devleti'ne daha çok gelir olmuşlardır. Bu gelen kimselerin en fazla bulundukları yerlerin başında başkent İstanbul gelmektedir. İstanbul'un otoritesi tüm devlette hissedilir olduğu için asıl ilgi burada toplanmıştır. Ne var ki Süveyş Kanalı tartışmalarının başladığı ve Mısır Paşalarının yönünü Avrupa'ya döndükleri sırada giderek Akdeniz'de İskenderiye ve daha içteki Kahire kendini belli etmeye başlamıştır.

Süveyş Kanalı yabancıları Mısır'a çeken bir mıknatıs olmuştur. Gerçi Mısır'a yabancıların gelmesi sadece kanalla ilgili değildir. Ancak yine de başka unsurlarla beraber kanal da belirleyici olmuştur. Osmanlı Devleti'nin eyaletleri üzerindeki

ağırlığının kaybolması ile buralardaki otoritesi giderek zayıflamıştır. Mısır gibi eyaletlere yerleşen yabancılar kendi varlıklarının korunması ve kazançlarının gelişmesi için eyaletler ile İstanbul'un arasının açık olması için uğraşmışlardır. Ancak bu mesafe her zaman kontrol edilebilir düzeyde tutulmaya çalışılmıştır. Eyaletler ile İstanbul arasındaki mesafenin kontrol edilebildiği oranda da iki taraflı görüşme ve tavsiye edebilirlik/alınabilirlik Avrupalıların en büyük avantajı olmuştur. Zamanla bu yapı ise Osmanlı Devleti'nin siyasi varlığının altını oyan en önemli unsurlardan birini teşkil etmiştir.

Süveyş Kanalı'nın açılması ile İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü terk etmesinde doğrudan bir ilişki vardır. Bu duruma 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ya da İngiltere'deki hükümet değişikliği ile bir açıklama getirilmeye çalışılmaktadır. Ancak İngiltere'de politika yapıcılar Süveyş Kanalı'yla beraber önceliklerini tekrar gözden geçirmişlerdir. İngiltere'nin politikasında değişikliğe gitmesinde aslında Mısır'ın ekonomik açıdan iflası ve kanalın geleceği en çok etkili olan unsurların başında gelmektedir. Mısır hükümetinin kanalı koruyamayacak duruma gelmesi ve zayıfladığı bu anda başka güçlerin mali ve siyasi saldırılarına açık durumda olması İngilizleri fazlasıyla tedirgin etmiştir. Osmanlı Devleti'nin de çok güçlü olmayışından dolayı İngilizler doğrudan meseleyi kendi ellerine almak durumunda kalmıştır. Bu ise İstanbul üzerinden Osmanlı Devleti'nin korunması siyasetini sarsmıştır.

İngiltere için Mısır'dan çok Süveyş Kanalı'nın kendisi önemlidir. Süveyş Kanalı da Hindistan'a giden yola aracılık ettiği için bu değeri kazanmıştır. Bu yolun sonunda İngiliz sanayisi için en önemli can damarını oluşturan Hindistan pazarı bulunmaktadır. İngiltere de burayı kimseyle paylaşamayacak kadar kıskançtır.

Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa tarafından daha önce Kırım Savaşı sırasında desteklenmişti. Burada özellikle İngiltere'nin hedefi Rusya'nın kendi çıkarlarına zarar verme ihtimaliydi.

İngiltere'nin aslında Doğu'da gelişen tüm olaylara karşı tek bir yaklaşımı vardı o da Doğu'da kendi çıkarlarına zarar verebilecek tüm gelişmeleri kontrol altında tutmak veya ortadan kaldırmaktı. Süveyş Kanalı ortaya çıkınca Hindistan'a giden yolda Kahire artık İstanbul'a göre İngiliz çıkarlarına daha yakındı. Aslında İngiltere için kanalın açılmasıyla birlikte öncelikler değişmişti. Ancak bunun görülebilmesi ilk siyasi olayla mümkün oldu. O da 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ydı. Savaş sonrası barış antlaşması görüşmeleri öncesinde Kıbrıs'ın Osmanlı'dan alınması da aynı amaca dönüktü. Bu tutum ise zamanla İngiltere'yi Osmanlı Devleti'nden uzaklaştırdı. İngiltere'nin İstanbul'da bıraktığı boşluğu da çok geçmeden Alman politikası doldurmaya başladı.

Açıkça ifade etmek gerekir ki İngiltere'nin Osmanlı toprak bütünlüğünü bırakması ve önceliklerinde değişikliğe gitmesi Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla meydana geldi. Genel olarak kabul edilen 1877-1878 Savaşı bunun görünürdeki sonucunu teşkil etti.

Süveyş Kanalı'nın açılması Mısır'ın bağımsızlık arzularını kamçılamıştır. Daha plan halindeyken Said Paşa, isminin Firavunları bile gölgede bırakacağını düşünüyordu. Kanalın açılması için onca siyasi kavganın ortasında kalmayı göze almış, Mısır'ı iflasa kadar götürecek mali yükümlülüklerin altına girmişti. Ne var ki sonuçta ne Said Paşa'nın ismi Firavunları gölgede bıraktı ne de Mısır bağımsız bir ülke olabildi. Onca uğraş ve onca para sarfına karşılık Süveyş Kanalı Mısır'a değil; büyük devletlere hizmet eden bir suyoluna dönüştü. Süveyş Kanalı'ndan geçen gemi trafiğine bakıldığında hem Osmanlı Devleti'nin hem de Mısır'ın sonlarda oluşu bunu teyit etmekteydi.

Aslında Mısır'ın yabacı kontrolüne girmesini herkes doğrudan Süveyş Kanalı üzerinden bekliyordu. Ancak bu durum mali açıdan ortaya çıktı. Fakat her iki başlığa da daha ayrıntılı bakılırsa Süveyş Kanalı'nın yapımının Mısır'a ciddi bir mali yük getirdiğini ve bunun iflas öncesi borçların 1/3'ine tekabül

ettiği görülmektedir. Mısır bunca harcadığı paraya rağmen kanaldan araştırmada incelenen dönem içinde kesinlikle kazanç elde edememiştir. Dolayısıyla Mısır'ın tüm gayreti, aslında İngiliz çıkarlarına bilmeden hizmet etmek olmuştur. Onun için açıkça vurgulamak gerekir ki Mısır'ın iflasının ardındaki en önemli sorumlulardan biri de Süveyş Kanalı'dır.

Süveyş Kanalı dünya ticaret yollarını da değiştirmiştir. Bir zamanlar çok önemli ve hayati bir değeri olan *Cape Route* Süveyş Kanalı ile beraber daha önemsiz bir yer olmuştur. Bunun yerine *Overland Route* diye ifade edilen Süveyş Kanalı ön plana çıkmıştır. Osmanlı Devleti, bu değişimden olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. Oysa o günün tartışmalarına bakıldığında Osmanlı Devleti'nin Akdeniz sahillerinin önem kazanacağı, Arabistan Yarımadası ve Irak'la irtibatın artacağı ve böylece birçok liman kenti bulunan Osmanlı Devleti'nin bu işten büyük kazanımları olacağı belirtiliyordu. Hatta Osmanlı Devleti Trablusgarb gibi yerlerdeki bazı limanlarını ıslah ediyor (Derne, Tobruk vb.) ve yeni vapurlar alarak bundan yararlanmayı düşünüyordu. Ancak tüm bunlar yapılmasına rağmen işler hiç de beklenildiği gibi gitmedi. Kanalın açılmasından sonra Hint'le Akdeniz arasında yapılan Osmanlı ticareti durma noktasına kadar geldi.

Süveyş Kanalı'nın Akdeniz'deki limanları canlandırmasını birçok Avrupa devleti bekliyordu. Ancak bu limanlar çok sınırlı kaldı ve bölgede ticaret yapan İngilizlerin kontrolünde olan noktalar üzerine endeksli oldu. Hint'ten gelen gemiler Akdeniz'de ya İskenderiye'ye uğruyor ya da Malta'da duruyorlardı. Kızıldeniz'de de girişte Aden'de duruyorlardı. Buralar da zaten İngiltere'nin kontrolündeki sahalardı. İngiltere bir süre sonra Kıbrıs'a da yerleşince Akdeniz ticaretindeki beklenen canlanma birden gerçekleşmedi. Çünkü bu ticaretin aktörleri Akdenizli değildi. Her ne kadar Fransa, İngiltere'den sonra gelen ikinci aktör olmasına rağmen tek başına durumu değiştirebilecek gücü yoktu. Bir ara Yunan gemileri küçük ve süratli olmalarının verdiği

avantajla belirginleşseler de yeni gemi teknolojisi Yunan gemilerini kısa sürede devre dışı bıraktı.

Genel olarak söylemek gerekirse Mısır'ın XIX. yüzyıl tarihinde birçok değişim, girişim, plan, hayal vb. olmakla birlikte burada meşhur olan sadece iki sembol vardır. Bu sembollerden birincisi Mehmed Ali Paşa diğeri ise Süveyş Kanalı'dır. Bu sembollerden ilki bağımsız Mısır'ı akıllara getirirken diğeri sömürülen Mısır'ı çağrıştırır. XIX. yüzyıl içinde zamanın en hızlı aktığı yerlerden biri olan Mısır aynı anda hem gelişen hem de adım adım iflas eden bir ülke olmuştur. Bir anlamda bu iki tezatın kesişme noktası Mısır'dır. Kesişme noktasının merkezinde ise Süveyş Kanalı yer almaktadır.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Dahiliye, Mektubi Kalemi. 1441/45 (1304.Z.1),

Hariciye Nezareti Katalogları, Londra Sefareti. 12/20 (1851.10.7); 12/12 (1851.8.28); 12/11 (1851.8.16); 48/1 (1860.1.4); 47/13 (1859.11.28); 46/16 (1859.9.7); 37/1 (1858.3.6); 21/13 (1855.4.12); 9/40 (1844.10.15); 9/27 (1844.9.25),

Hariciye Nezareti Katalogları, Mektubi Kalemi. 95/90 (1271.Ra.25); 95/91 (1271.Ra.26); 128/34 (1272.Ra.18),

Hariciye Nezareti Katalogları, Paris Sefareti. 54/1 (1855.1.24); 54/2 (1855.3.9); 54/4 (1855.7.14); 54/6 (1863.1.21); 54/5 (1859.10.10); 54/7 (1863.5.30),

Hariciye Nezareti Katalogları, Tercüme Odası. 54/5 (1860.8.23); 53/20 (1858.3.21); 52/155 (1857.10.22); 52/140 (1857.7.22); 52/138 (1857.7.8); 488/31 (1863); 442/13 (1863.1.4); 438/57 (1861.11.25); 438/66 (1861.12.20); 433/66 (1859.10.10); 428/23 (1857.12.29); 428/49 (1857.5.22); 421/52 (1855.11.12); 419/40 (1855.2.26); 419/21 (1855.2.18); 409/11 (1848.3.15); 406/59 (1846.3.3); 233/55 (1860.3.30); 233/16 (1859.12.17); 185/9 (1860.10.8); 105/23 (1863.5.21); 73/42 (1863.5.6); 73/26 (1863.5.1); 55/43 (1863.4.16); 54/67 (1861.9.13); 53/84 (1860.1.26); 200/67 (1864.4.21); 241/27 (1864.6.27); 242/26 (1865.5.28); 384/33 (1866.3.9); 384/34 (1866.4.15); 474/20 (1869.4.22); 510/112 (1871.11.8); 58/18 (1872.1.23); 511/90 (1872.11.9); 247/46 (1873.3.3); 58/41 (1873.3.13); 58/79 (1875.12.2); 142/21 (1873.7.25); 165/39 (1873.4.24); 165/36 (1873.3.23); 459/ 16 (1875.4.7); 506/25 (1874.12.26); 512/14 (1873.4.22); 514/10 (1874.5.29); 514/48 (1874.9.10); 517/25 (1876.11.22); 459/16 (1875.4.7); 121/164 (1875.12.8); 517/25 (1876.11.22); 58/79 (1875.12.2); 513/6 (1873.11.28); 506/25 (1874.12.26),

Haritalar. (HRT.0609); (HRT.0659),

İradeler, Dahiliye. 198/11299 (1265.N.1); 193/10870 (1265.C.9); 592/41192 (1286.S.7); 609/42472 (1287.M.7),

İradeler, Dosya Usulü İradeler Tasnifi. 142/6 (1294.B.14); 142/8 (1290.B.30); 142/7 (1299.R.15); 142/9 (1300.C.28); 142/3 (1290. Ca.14); 142/2 (1289.Za.13); 142/1 (1289.L.25); 142/4 (1290.Ş.6); 141/60 (1282.Ş.25); 141/61 (1282.L.25); 141/62 (1285.Ca.24); 141/63 (1285.N.4); 141/64 (1286.S.26); 141/65 (1287.R.11); 141/67 (1289.N.11); 141/66 (1288.C.3); 141/39 (1271.B.17); 141/40 (1271.Ca.19); 141/41 (1271.Ca.27); 141/42 (1271.B.7); 141/43 (1275.L.26); 141/44 (1276.S.18); 141/45 (1276.Ra.26); 141/46 (1276.C.4); 141/47 (1276.Ş.23); 141/48 (1279.L.10); 141/49 (1279. Za.20); 141/50 (1280.M.15); 141/51 (1280.S.4); 141/52 (1280.S.8); 141/53 (1280.L.15); 141/54 (1281.R.17); 141/55 (1281.Ca.12); 141/56 (1281.Ca.16); 141/57 (1282.S.26); 141/58 (1282.B.20); 141/59 (1282.Ş.18); 192/40 (1280.L.14); 141/23 (1305.Ca.22); 142/16 (1305.S.26); 142/15 (1304.Ra.1); 142/17 (1305.S.9); 142/19 (1305.Ra.27); 142/24 (1305.Ca.30); 142/22 (1305.R.25); 142/20 (1305.R.18); 142/10 (1301.C.1),

İradeler, Eyalet-i Mümtaze Mısır. 17/633 (1272.Ş.29); 17/625 (1272.S.17); 18/705 (1276.Ca.28); 20/813 (1282.Z.19); 20/814 (1282.Z.19); 20/828 (1283.B.29); 21/863 (1286.S.12); 21/883 (1288.Ra.26); 21/886 (1288.R.16); 21/906 (1290.Ca.11); 21/912 (1291.Ş.23); 21/919 (1292.C.6); 23/1053 (1299.N.23),

İradeler, Harlciye. 283/17524 (1297.M.18); 273/16488 (1294.M.16); 261/15639 (1290.Za.08); 251/14910 (1288.Ca.16); 202/11505 (1280.M.10); 185/10266 (1277.Za.17); 156/8325 (1274.Za.22); 53/2484 (1265.Ca.26); 257/15357 (1289.N.12),

İradeler, Meclis-i Mahsus. 8/1512 (1285.Z.2),

Sadaret, Amedl Kalemi Evrakı. 91/63 (1276.S.13); 91/43 (1275); 79/65 (1273); 66/91 (1272.L.11); 71/23 (1272); 60/37 (1271),

Sadaret, Mühimme Kalemi Evrakı. 457/51 (1290.Ca.3); 456/76 (1290.R.17); 453/19 (1290.S.29); 449/58 (1290.M.9); 439/91 (1285.Z.8); 438/44 (1285.Za.29),

Sadaret, Umum Vilayat Evrakı. 351/77 (1275.L.29),

Yıldız Askeri, Hususi. 171/25 (1299.N.20); 171/6 (1299.N.6); 170/163 (1299,Ş.29); 170/143 (1299.Ş.19); 170/112 (1299.Ş.9); 170/96 (1299.Ş.2); 170/92 (1299.Ş.1); 169/119 (1299.R.20); 174/24 (1300.L.3); 173/59 (1300.C.18); 173/50 (1300.C.11); 173/6 (1300. Ca.8); 171/32 (1299.N.23); 171/27 (1299.N.22),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Askeri Maruzat. 14/59 (1299.Za.28); 14/58 (1299.Za.25); 14/46 (1299.Za.10); 14/26 (1299.L.22); 14/23 (1299.L.21); 3/33 (1296.N.12),

Yıldız Esas Evrakı. 128/144 (1299.Ş.8); 126/11 (1300.Ca.28); 127/34 (1300.R.9); 127/31 (1299.L.9); 126/10 (1299.Ş.29); 42/208 (?); 36/75 (?); 28/25 (?); 9/37 (?); 28/25 (?); 36/75 (?); 84/95 (?); 84/96 (?); 84/97 (?); 86/2 (?); 120/8 (?); 126/10 (?),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Hariciye Nezareti Maruzatı. 7/63 (1301.N.11); 6/49 (1299.N.13); 6/50 (1299.N.16); 6/47 (1299.N.3); 6/46 (1299.N.1),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Mabeyn Erkanı ve Saray Görevlileri Arizaları. 1/73 (1299.Ca.4),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Müfettişlikler ve Komiserlikler Tahriratı. 1/71 (1299.N.25),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Posta ve Telgraf Nezareti Maruzatı. 2/15 (1300.Ra.12); 1/135 (1299.Za.15); 1/131 (1299.L.5); 1/117 (1299.N.1); 1/114 (1299.N.1); 1/113 (1299.Ş.29); 1/111 (1299,Ş.29); 1/107 (1299.Ş.10),

Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı, Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği. 6/20 (1300.B.15); 5/31 (1300.Ra.13); 4/93 (1299.Ş.11),

The National Archives

ADM (Records of Admiralty) 344/711, 344/805, 344/806, 344/808,

CO (Records of the Colonial Office) 1069/597 ve 1069/416,

FO (Foreign Office) 78/1156, 78/1340, 78/1421, 78/1489, 78/1556, 78/1715, 78/1795, 78/1796, 78/1849, 78/1850, 78/1895, 78/1896, 78/1897, 78/1898, 78/2014, 78/2118, 78/2170, 78/2256, 78/2257, 78/2310, 78/2311A, 78/2311B, 78/2312, 78/2314, 78/2315, 78/2316, 78/2317, 78/2318, 78/2319, 78/2368, 78/2369, 78/2370, 78/2371, 78/2372, 78/2373, 78/2431, 78/2432, 78/2540, 78/2541, 78/2542, 78/2543, 78/2544, 78/2690, 78/2691, 78/2692, 78/2693,

78/2925, 78/2926, 78/3064, 78/3181, 78/3358, 78/3465, 78/3481, 78/3482, 97/411, 352/62,

MFQ (Maps and Plans from Various Departments) 1/10, 1/34, 1/359, 1/463, 1/549, 1/869, 1/875, 1/1000,

MPHH (Maps and Plans from War Office) 1/411,

MPK (Maps and Plans from Foreign Office) 1/91, 1/190, 1/294, 1/420, 1/434, 1/482, 1/485, 1/514,

MR (Maps and Plans from Various Departments) 1/789,

OS (Records of the Ordnance Survey of Great Britain) 1/12/3, 3/32, 3/33, 3/35, 3/36,

PRO (Public Record Office) 30/22/19, 30/22/25, 30/22/53,

T (Treasury) 1/16180, 1/17139, 1/17217,

TS (Treasury Solicitor) 21/51, 25/1995, 25/2001,

WO (War Office) 32/6348, 33/39, 78/2320,

The National Archives of Egypt, Belge Numaraları: 5009-000001, 5009-000012, 5009-000013, 5009-000034, 5009-000203, 5009-000206, 5009-000214, 5009-000215, 5009-000216, 5009-000217, 5009-000218, 5009-000219, 5009-000220, 5009-000221, 5009-000223, 5009-000224, 5009-000225, 5009-000226, 5009-000227, 5009-000228, 5009-000231, 5009-000232, 5009-000237, 5009-000364, 5009-000365, 5009-000367, 5013-000909.

KİTAPLAR VE MAKALELER

Abdurrahman Şeref Efendi (1980) *Tarih Söyleşileri (Musahabe-i Tarihiye),* Sad. Mübeccel Nami Duru, Sucuoğlu Matbaası, İstanbul.

Adalı, Hasan (1968). Documents Pertaining to The Egyptian Question in The Yıldız Collection of The "Başbakanlık Arşivi", *İstanbul Political and Social Change in Modern Egypt*, Ed. M. Holt, Oxford University Press, London.

Ahmet Cevdet Paşa (1953). *Tezakir 1-12*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara.

Ahmet Cevdet Paşa (1960). *Tezakir 13-20*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara.

Ahmet Cevdet Paşa (1967). *Tezakir 40-Tetimme*, Yay. Haz. Cavid Baysun, TTK. Basımevi, Ankara.

Ahmet Cevdet Paşa (1980). *Maruzat*, Yay. Haz., Yusuf Halaçoğlu, Çağrı Yayınları, İstanbul.

Ahmet Lütfi Efendi (1999). *Lütfi Tarihi*, Cilt 2-3, Çev. Yücel Demirel, TarihVakfı-Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Ahmet Lütfi Efendi (1999). *Lütfi Tarihi*, Cilt 6-7-8, Çev. Yücel Demirel, TarihVakfı-Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

Ainsworth, William Harrison (1865). *The New Montly Magazine*, Vol.135, Chapman and Hall, London.

Ajayi, J.F.Ade (1989). *General History of Africa*, VI., Heinemann, California.

Al-Sayyid, Afaf Lutfi (1968). *Egypt and Cromer*, A Study in Anglo-Egyptian Relations, John Kinross, London.

Altınay, Ahmed Refik (2001). *Sokollu*, Yay. Haz.: İbrahim Delioğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Altundağ, Şinasi (1978). İsmail Paşa, *İA*., C. V/2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Anderson, Arthur (1843). *Communication with India, China, &c*, Smıth, Elder and Co., Cornhill, London.

Anonim (1870). *My Trip to The Suez Canal and Back To London*, Hamilton, Adams &Co., London.

Anonim (1884). *The Future of Egypt*, By An Ex-plenipotentiary, Chapman and Hall, London.

Armaoğlu, Fahir (1991). *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Armaoğlu, Fahir (1975). *Siyasi Tarih (1789-1960)*, Ayyıldız Matbaası, Ankara.

Armaoğlu, Fahir (1991). *20.yüzyıl Siyasi Tarihi*, Cilt I., Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara.

Ateş, Toktamış (1997). *Siyasal Tarih*, Der Yayınevi, İstanbul.

Ayverdi, Samiha (2004). *Türk-Rus Münasebetleri ve Muharebeleri*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul.

Badger, George Percy (1862). *A Visit To The Isthmus of Suez Canal Works*, Smith Elder and Co., London.

Baer, Gabriel (1962). *A History of Landownership in The Modern Egypt 1800-1950*, Oxford University Press, London.

Baker, Sir Samuel White (1884). *The Egyptian Question Being Letters to The Times and Pall Mall Gazette*, Macmillan and Co., London.

Balfour-Paul, Glen (1991). *The End Of Empire in The Middle East*, Cambridge Universtiy Press, Cambridge.

Barthelemy Saint-Hilaire (1857). *Egypt and The Great Suez Canal*, Richard Bentley, New Burlington Street, London.

Bayur, Yusuf Hikmet (1995). *Türkiye Devletinin Dış Siyasası*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Bayur, Yusuf Hikmet (1991). Türk İnkilabı Tarihi, Cilt III Kısım III, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Beravi, Raşid (1952). *Mecmua-i Vesaik-i Siyasiye Merkez-i Düveli Mısır ve Sudan ve Kanal-ı Süveyş*, Fuad I University, Kahire.

Berkol, Faruk N. (1941). *Süveyş Kanalı'nın Hukuki Statüsü*, Alaeddin Kıral Basımevi, Ankara.

Binkley, Robert C. (1935). *The Rise Of Modern Europe Realism and Nationalism 1852- 1871*, Harper Torchbooks, New York.

Blunt, Wilfrid S. (2007). *Secret History of The English Occupation of Egypt*, Chiswick Pres.

Bridge, F.R. (1999). Habsburg Monarşisi ve Osmanlı İmparatorluğu 1900-1918, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, Ed. Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Brooms, Bengt (1961). *The Legal Status of The Suez Canal*, Vammalan Kirjapanio Oy, Helsinki.

Brown, Carl L. (2003). *İmparatorluk Mirası*, İletişim Yayınları, İstanbul.

Burchell, S.C. (1967). *Building The Suez Canal*, Editor Horizon Magazine, A Cassel Caravel Book, London.

Büyüktuğrul, Afif (1982). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 2, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul.

Carpenter, Dr. W.B. (19 February 1873). *Lecture For the People*, 8780 H 28, Ancient and The Modern Egypt or the The Pyramids and the Suez Canal, A Lecture.

Celal, Esseyyid Hüseyin (2004). *Tarihü'l Hadis Ve'l-Muasır,* Camiü'l-İskenderiye, İskenderiye.

Clarke, Lieut-Colonel Captain Richardson (1870). *Martime Canal*, Report, February.

Cole, Juan R. I. (1993). *Colonialism and Revolution in the Middle East*, Princeton University Pres, New Jersey.

Cole, Juan (2007). *Napoleon's Egypt*, Palagrave Macmillan, New York.

Collas, Bernard Camile (2005). *1864'te Türkiye*, Bileşim Yayınevi, Çev.: Teoman Tunçdoğan, İstanbul.

Commision De Travaux (1882), *Note Sur l'Exploitation*, Imprimerie de la Societe Anonyme de Publications Periodiques, Paris.

Compagnie Universelle Du Canal Martime De Suez (1872), *Jugement, Tribunal de Commerce de la Seine*, Imprımerie Administrative, Paris.

Connick, Frederic de (1869). *Le Canal de Suez*, E. Dentu Libraire, Paris.

Cornewall-Jones, R. J. (1898). *The British Mercant Service*, Sampson Low, Marston & Company, London.

Courtellemant, Gervais (1896). *Mon Voyage A La Meque*, Librairie Hachette, Paris.

Crecelius, Daniel (1981). *The Roots of Modern Egypt*, Bibliotheca Islamica, Minneapolis&Chicago.

Çaycı, Abdurrahman (1970). *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)*, Atatürk Üniversitesi Basımevi, Erzurum.

Çetin, Atilla (1989). İsmail Paşa, *DİA*, Cilt 2, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi Genel Müdürlüğü, İstanbul.

Çetin, Atilla (1998). *Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Mısır Valiliği*, Fatih Ofset, İstanbul.

Daly, M. V. (2008). The British Occupation 1881-1922, *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge.

Danişmend, İsmail Hami (1972). *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 4, Türkiye Yayınevi, İstanbul.

Danyal, Bediz (1951). Süveyş Kanalı'nın Önemi, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, IX, C. 3, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Deighton, H.S. (1968). Some English Sources for The Study of Modern Egyptian History, *Political and Social Change in Modern Egypt*, Ed. M. Holt, Oxford University Press, London.

Deleuze, M. (1872), *Plaidoirie*, Typographie et Lithographie Renou et Maulde, Paris.

Demirel, Ömer (2002), Osmanlı Esnafı (1750-1850), *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Dentu, E. (1865). *Canal Martime de Suez*, Le Journal des Travaux Publics, Paris.

Derviş, Yusuf (2006). *El Gaza ve'l- Osmanî fi El Mısri*, Mekteb-i Yusuf Derviş, Kahire.

Desplace, Ernest (1858). *Le Canal de Suez*, Librairie de L. Hachette, Paris.

Dessouki, Sami H. (1982). *Suez Canal changing world 1956-2000*, Heinemann, London.

Dicey, Edward (1902). *The Story of The Khedivate*, Rivingtons, London.

Duff, R.E. B. (1969). *100 Years of the Suez Canal*, Clifton Books, London.

Dursun, Haluk (2002), Akabe Meselesi, *Türkler*, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

East India Communications (1866). Reports From The Commitees, Vol. IX, London.

Egerton, Admiral Hon F. (1884). *The Great Britain, Egypt and Suez Canal*, W.Rathbone, C.M. Norwood, Yay. Chapman and Hall, London.

Ekinci, İlhan (2005). Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet-Şeyh Said ve Fersan Adaları Meselesi, *Belleten*, Cilt LXIX, S. 255, Ağustos, Ankara.

El-Hafnavi, Mustafa (1952). *Kanal Süveyş Müşkilatiha El Muasıra*, Matbaa-i Mısriye, Kahire.

Eldem, Edhem (2002), Osmanlı Bankası, *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Elgood, Lt.-Colonel P. G. (1936). *Bonaparte's Adventure in Egypt*, Oxford University Press, London.

Engelhardt (1999). *Tanzimat ve Türkiye*, Kaknüs Yayınları, Türkçesi: Ali Reşad, İstanbul.

Engin, Vahdettin (2002), Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti, *Türkler,* Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Enis, Muhammed (2009). *İngiltere ve Tarik-i Süveyş fi Kurun-ı Samin Aşr*, Ed. Ali Berekat, Ter. Abdülvehhab Bekir, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire.

Eraslan, Cezmi (1992). *II. Abdülhamid ve İslam Birliği*, Ötüken Neşriyat, İstanbul.

Eyyübi, İlyas (1997). *Tarih-i Mısr*, C. I, Mekteb-i Medboli, Kahire.

Fahmy, Khaled (2002). An Olfactory Tale of Two Cities, Cairo in The Nineteenth Century, *Historians in Cairo*, Ed. Jill Edwards, The American University in Cairo Press, Cairo-New York.

Farnie, D. A. (1969). *East and West of Suez 1854-1956*, Clarendon Press, Oxford.

Fisher, Sidney Nettleton-William Ochsenwald (1990). *The Middle East A History*, McGraw-Hill Publishing Company, New York.

Fitzgerald, Percy (1876). *The Great Canal at Suez*, Vol I. Tinsley Brothers & Catharine Street, Strand, London.

Fitzgerald, W.F. Vesey (1867). *The Suez Canal*, The Eastern Question and Abyssinia, Longmans, Green, London.

Flower, Raymond (1972). *Napoleon to Nasser*, The Story of Modern Egypt, Tom Stacey, London.

Fontmagne, Durand de (1977). Kırım Harbi Sonrasında İstanbul, Çev: Gülçiçek Soytürk, Türcüman 1001 Eser, İstanbul.

G.H.R., The Red Sea Pilot (1873). *Printed for The Hydrographic Office*, Admiralty, London.

Gavin, R. J. (1975). *Aden Under British Rule 1839-1967*, C. Hurst & Company, London.

Gelvin, James L. (2005). *The Modern Middle East*, Oxford University Press, Oxford.

Gencer, Mustafa (2002), Osmanlı-Alman Münasebetleri Çerçevesinde "Şark Meselesi", *Türkler,* Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Georges-Picot, Jaques (1975). *The Real Suez Crisis*, Harcourt Brace Jovanovich, New York.

Gisborne, Francis (1857). Telegraphic Communication with India, *Cambridge Essays*, John W. Parker and Son, London.

Gladstone, W.E. (1884). *Aggression on Egypt and Freedom in the East*, The National Press Agency, London (Speech).

Gladstone W.E. (1884). *Egypt and Soudan*, The National Press Agency, London. (Speech).

Gran, Peter (1941). *Islamic Roats of Capitalism*, Egypt 1760-1840, University of Texas Press, Austin&London.

Goldschmidt, Arthur Jr.- Lawrence Davidson (2009). *A Coincise History of the Middle East*, The American University in Cairo Press, Cairo.

Goldschmidt, Arthur (1988). *Modern Egypt*, The Formation of a Nation-State, Westview Press, London.

Gollasch, Stephan, Bela S. Galil-Andrew N. Cohen (2006), *Bridging Divedes*, Ed. H. J. Dumont, Springer, The Netherlands.

Güler, Zeynep (2004). *Süveyş'in Batısında Arap Milliyetçiliği*, Mısır ve Nasırcılık, Yeni Hayat Yayıncılık, İstanbul.

H.B. (1884). *The Suez Canal and the Liberal Government or The Policy of Deceit*, Effingham Wilson, Royal Exchange, E.C., London.

Hartley, Sir Charles (1900). *A Short History of the Engineering Works of the Suez Canal*, Edit. J.H.T. Tudsbery, Published by the Instution, London.

Hayta, Necdet (2002). *Tasvir-i Efkâr Gazetesi (1278/1862-1286/1869)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Hilmi, Sehir (2003). *Eser-i Muhammed Ali*, Heyet-i Küttab, Kahire.

Hiro, Dilip (2003). *The Essential Middle East*, Caroll and Grof Publishers, New York.

Hobsbawm, Eric (2003). *Sermaye Çağı 1848-1875*, Dost Kitabevi, Çev. Bahadır Sina Şener, Ankara.

Hodge, Carl Cavanagh (2008). East India Companies, *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London.

Hogg Gary (1969). *Suez Canal A link Between Two Seas*, Hutchinson Junior Books Ltd., London.

Holt, P. M. (1966). *Egypt and The Fertile Crescent 1516-1922*, Longmans, London.

Hornung, Erik (2004). *Ana Hatlarıyla Mısır Tarihi*, Çev: Zehra Aksu Yılmazer, Kabalcı Yayınevi, İstanbul.

Hourani, Albert (1991). *A History of The Arab Peoples*, Faber and Faber, London.

Hourani, Albert (1980). *Europe and The Middle East*, The Macmillan Press, London.

Hunter, F. Robert (1984). *Egypt Under The Khedives 1805-1879*, University of Press, Pittsburg.

Hunter, F. Robert (2008). Egypt under Muhammad 'Ali's Successors, *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge.

Ibrahim, Hassan Ahmed (2008). The Egyptian Empire 1805-1885, *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge.

Ignatyev, B. (1999), XIX. Yüzyıl Sonu ile XX. Yüzyıl Başında Rus-Türk İlişkileri (Gerçekleşmeyen Yakınlaşma Tasarıları), *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

International Scientific Commission (1857). *Isthmus of Suez Ship Canal Report and Plan International Scientific Commission*, Published by John Weale, London.

Ivanov, Sergei M. (2002), Osmanlı-Rus Ticareti (1853-1917), *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

İlgürel, Mücteba (2002). The Begining of The Downfall: From Selim II to Mehmed III, *The Turks*, Vol. III., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara.

İnan, Afet (1992). *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, TTK Basımevi, Ankara.

İpek, Nedim (2002), 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, *Türkler*, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

İrtem, Süleyman Kani (1999). *Osmanlı Devleti'nin Hicaz Mısır Yemen Meselesi*, Haz. Osman Selim Kocahanoğlu, Temel Yayınları, İstanbul.

Jenkins, H.D. (1893). *Instructions for Sailing Through The Suez Canal and Its Entances at Port Said and Suez With Notes*, James Imray &Son Chart and Nautical Book Publishers, London.

Joll, James (1990). *Europe Since 1870 An International History*, Penguin Books, New York.

Kalidar, Abbas **(2003) The political press in Egypt, 1882–1914, Contemporary Egypt: through Egyptian eyes, Ed. Charles Tripp,** Routledge Taylor&Francis Group, **London.**

Karabell, Zachary (2003). *Parting The Desert*, John Kinross, London.

Karal, Enver Ziya (1938). *Fransa-Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu (1797-1802)*, Milli Mecmua Basımevi, İstanbul.

Karal, Enver Ziya (1999). *Osmanlı Tarih,i* Cilt V., TTK Basımevi, Ankara.

Karal, Enver Ziya (1983). Osmanlı Tarihi Cilt VI., TTK Basımevi, Ankara.

Karal, Enver Ziya (1999). *Tanzimat-ı Hayriye Devri*, Çağdaş Matbaacılık ve Yayıncılık.

Karabekir, Kazım (2001). *Tarih Boyunca Türk-Alman İlişkileri*, Emre Yayınları, İstanbul.

Karpat, Kemal (2001). Ortadoğu'da Osmanlı Mirası ve Ulusçuluk, Çev: Recep Boztemur, İmge Kitabevi, Ankara.

Karpat, Kemal (2006). *Osmalı'da Değişim*, Modernleşme ve Uluslaşma, Çev: Dilek Özdemir, İmge Kitabevi, Ankara.

Katavi, George -Reyniye Katavi Bey (2008). *Muhammed Ali ve Avrupa*, Ter. Doktor Ferid Yeluz, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire.

Kavas, Ahmet (2002). Afrika'da Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler, *Türkler*, C. 9, Ed.: Hasan Celal Güzel, Kemal Koçak, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Kefafi, Hüseyin (1992). *Muhammed Ali*, Heyet-i Mısriye ve Amme-i Küttab, Kahire.

Kefafi, Hüseyin (1997). *Hidiv İsmail*, Heyet-i Mısriye ve Amme-i Küttab, Kahire.

Kenney, Charles Lamb (1857). *The Gates of The East Isthmus of Suez Canal*, Published by Ward and Lock, London.

Kenney, Charles Lamb (1857). *Isthmus of Suez Canal*, Published by Ward and Lock, London.

Kent, Marian (1999). Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu 1900-1923, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler*, Ed. Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Keser, Ulvi (2007). *Genç Türkiye Devleti'nin Cumhuriyet Kazanımları ve Bunların Kıbrıs Türk Toplumuna Yansımaları*, ÇİTAD, VI/14.

Keskinkılıç, Erdoğan (2002), Duyun-ı Umumiye İdaresi, *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Khadduri, Majid (1952). The Anglo-Egyptian Controversy, *Proceedings of the Academy of Political Science*, Vol. 24, The Academy of Political Science.

Khairallah, Shereen (1991). *Railways in The Middle East, 1856-1948*, Librairie du Liban, Beirut.

King, Jean Wucher (1984). *Historical Dictonary of Egypt*, The Scarecrow Press, London.

Kızıltoprak, Süleyman (2002), II. Abdülhamid'in Mısır Sorununa Yaklaşımı ve İstanbul Konferansı, *Türkler*, Cilt 13, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Kocabaş, Süleyman (1988), *Tarihte Türkler ve Almanlar*, Vatan Yayınları, İstanbul.

Kour, Z. H. (1981). *The History of Aden 1839-1872*, Frank Cass, London.

Kumkale, Tahir Tamer (1997), *Tarihten Günümüze Türk-Rus İlişkileri*, İrfan Yayınevi, İstanbul.

Kurat, Akdes Nimet (1990). *Türkiye ve Rusya*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Kurat, Yuluğ Tekin (1999), 1878-1919 Arasında Türk-Rus İlişkilerinin Siyasal Anatomisi, *Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Kurşun, Zekeriya (2000). *Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi Katar'da Osmanlılar (1871-1916)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Kurşun, Zekeriya (1998). *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hakimiyeti*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Kurtcephe, İsrafil (1995). *Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Kürkçüoğlu, Ömer (1978). *Türk-İngiliz İlişkileri (1919-1926)*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

Kütükoğlu, Mübahat (1974), *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)*, Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara.

Lacouture, Jean and Simonne (1958). *Egypt in Transition*, Methuen Pro Ltd., London.

Lane, E.W. (1845). *The Englishwoman in Egypt Letters From Cairo*, Vol.I, Charles Knight and Co., London.

Lange, Daniel Adolphus (1857). *Lord Palmerston and the Isthmus of Suez Canal, Two Letters Adressed to the Editor of "The Times"*, Richardson, Brothers, 23 Cornhill, London.

Lee, Stephen J. (1982). *Aspects of European History 1789-1980*, Routledge Taylor&Francis Group, New York.

Lenczowski, George (1953). *The Middle East in World Affairs*, Cornell University Press, New York.

Lengyel, Emil (1953). *World Without End*, The John Day Company, New York.

Lesseps, Ferdinand De (1857). *Inquiry into The Opinions of The Commercial Classes of Great Britain on The Suez Ship Canal*, Published by John Weale, London.

Lesseps, Ferdinand De (1855). *The Isthmus of Suez Question*, Longman, Brown, Green, London.

Lesseps, Ferdinand De (1870). *Sailing Directions for the Suez Canal and its Entrances Port Said & Suez*, John Imray & Son, London.

Lesseps, Ferdinand De (1876). *The Suez Canal*, Trans.: N. D'anvers, Henry S. King and Co., London.

Lewis, Bernard (1964). *The Middle East and the West*, Indiana University Press, Bloomington.

Lewis, Bernard (1950). *The Arabs in History*, Hutchinson University Library, London.

Lindholm, Charles (2004). *İslami Ortadoğu*, Çev.: Balkı Şafak, İmge Kitabevi, Ankara.

Little, Tom (1967). *Modern Egypt*, Ernest Benn Limited, London.

Lloyd, Lord (1933). *Egypt Since Cromer*, Vol. I., The Macmillan Company, London.

Lord Kinross, (1968). *Between Two Seas, The Creation of Suez Canal Lord*, Camelot Press Ltd., London.

Lord Wolseley vd, (1885). *Pictorial Records of The English in Egypt*, J. Sangster, London.

Lott, Emmeline (1865). *The Governess in Egypt Harem Life in Egypt and Constantinople*, Vol.I, Richard Bentley, London.

Lugan, Bernard (2002). *Historie de l'Egypte des Origines a Nos Jours*, Rocher, Paris.

Lynch, T.K. (1866). *A Visit to The Suez Canal*, Day And Son Limited, London.

Mackesy, Piers (2002). *British Victory in Egypt 1801*, Routledge Taylor&Francis Group, London.

Mahmud, Hüseyin (2005). *Vesaik-i Bahriye El Mısriye fi Ahd-i Muhammed Ali*, Ter. Vela-i Afifi Enhas, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire.

Mansel, Arif Müfid (1938). *Mısır ve Ege Tarihi Notları*, Ahmet Sait Basımevi, İstanbul.

Mansfield, Peter (1991). *A History of The Middle East*, Penguin Books, London.

Mansfield, Peter (1971). *The British in Egypt*, Weidenfeld and Nicolson, London.

Marlowe, John (1970). *Cromer in Egypt*, Elek Books, London.

Marlowe, John (1964). *The Making of The Suez Canal*, The Cresset Press, London.

Maurice, Colonel J. F. (1887). *The Campaign of 1882 in Egypt*, A Naval & Military Press, Eastbourne.

Maurois, Andre (1945). *Amerika Birleşik Devletleri Tarihi*, Osmanbey Basımevi, İstanbul.

Maury, M.F. (1864). *Physical Geography*, Longman, Green, Roberts&Green, London.

Mayer, Thomas (1988). *The Changing Past, Egyptian Historiography of the Urabi Revolt, 1882-1982*, University of Florida Press, Gainesville.

Mcgregor, Andrew (2006). *A Military History of Modern Egypt*, Praeger Security International, London.

Menni, Mahmud Salih (2003). *Kanal-ı Süveyş*, El Ezher, Kahire.

Merchant, J. W. (1874), *Couveau Tonnage Officiel*, Librairie de Guillaumin, Paris.

Miller, Stuart T. (1997). *Modern European History*, Palgrave Master Series, New York.

Mugis, Kemal Hamid (1997). *Mısır fi Asr-ı Osmani (1517-1798)*, Mısrü'l-Cedide, Kahire.

Mustafa, Ahmed Abdurrahim (1967). *Alakat-ı Mısr-ı Türkiye (1863-1879)*, Darü'l- Muarefa.

Nares, Commander G.S. (1870). *Sailing Directions for the Suez Canal and its Entrances Port Said & Suez*, John Imray & Son, London.

Nasır, Musa (1998). *Tarih-i Mısr-ı Osmaniye*, Heyet-i El Heyetü'l-Mısriye El Ammeü'l-Küttab, Kahire.

Nelson, Max (2005). *The Barbarian's Bevarege*, Routledge Taylor&Francis Group, London.

Nevins, Allan, vd, (2008). *ABD Tarihi*, Çev.: Halil İnalcık, Doğu Batı Yayınları, Ankara.

Nicolet J.- A. Mathıeu (1873) *Resume pour La Compagnie Des Messageries Martimes*, (Fransız Dışişleri İçin Hazırlanmış Özet Rapor). Paris.

Norden, William Van (1845). *The Foreign Quarterly Review*, Vol. XXXV, Chapman and Hall, London.

Nourse, J.E. (1869). *The Martime Canal of Suez*, J.E. Nourse, Philp&Solomons, Washington.

Obieta, Joseph A. (1970). *The International Status of The Suez Canal*, Martinus Nijhoff, Hague.

Oğuz, Burhan (1983). *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, Can Matbaa, İstanbul.

Olin, Stephen (1860). *Travels in Egypt, Arabîa Petrea, and The Holy Land*, Vol. I, Harper&Brothers, Publishers, New York.

Orhonlu, Cengiz (1974). *Habeş Eyaleti*, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul.

Orosz Kenneth J. (2008). French Empire, *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London.

Ortaylı, İlber (2007). *Batılılaşma Yolunda*, Merkez Kitaplar, İstanbul.

Ortaylı, İlber (1981). *İkinci Abdülhamid Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.

Özer, Yusuf Ziya (1939). Mısır Tarihi, TTK Yayınları, Ankara.

Özey, Ramazan (2004). *Dünya Denkleminde Ortadoğu Coğrafyası*, Aktif Yayınevi, İstanbul.

Özey, Ramazan (1997). *Dünya Denkleminde Ortadoğu "Ülkeler-İnsanlar-Sorunlar"* Öz Eğitim Yayınları, İstanbul.

Öztuna, Yılmaz (1988). Âli Paşa, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Öztürk, Mustafa, Sevda Özkaya ÖZER (2005). *Mısır Salnamesi 1871*, Fırat Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yayınları No: 10 Tarih Şubesi Yayınları No: 9, Elazığ.

Quataert, Donald (2002). *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, İletişim Yayınları, Çev. Ayşe Berktay, İstanbul.

Palmer, Alan (1997). *Osmanlı İmparatorluğu Son Üç Yüzyıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Çev.: Belkıs Çorakçı Dişbudak, Sabah Kitapları, İstanbul.

Palmer, J. J., Joel COLTON (1995). *A History of the Modern World*, Eighth Edition, McGrow-Hill, New York.

Pamuk, Şevket (2002), Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi, *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Phan, Bernard (2009). *Colonisation et decolonisation*, Puf Presses Universitaires de Franca, Paris.

Pollard, Lisa (2005). *Nurturing the Nation*, University of California Press, California.

Por, Francis Dov (1978). *Lessepsian Migration*, Vol. 23, Springer-Verlag Berlin Heidelberg New York.

Por, F.D. (1971). One Hundred Years of Suez Canal-A Century of Lessepsian Migration, *Systematic Zoology*, Vol.20, Francis&Taylor.

Proudman, Mark F. (2008). British Empire, *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London.

Proudman, Mark F. (2008). Egypt, *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London.

Proudman, Mark F. (2008). Gladstone, William Ewart (1809-1898), *Encyclopedia of the Age of Imperialism*, 1800-1914, Volumes 1&2, Ed. Carl Cavanagh Hodge, Greenwood Press, London.

Reid, Donald Malcolm (2008). The 'Urabi revolution and the British Conquest 1879-1882, *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge,

Rennel, James (1831). *A Treatise on The Comparative Geography of Western Asia*, Gilbert&Rivington, London.

Richmond, J.C.B. (1977). *Egypt 1798-1952*, Methuen&Co Ltd., London.

Rıfaat, Mohammed (1947). *The Awakening of Modern Egypt*, Longmans Green, London.

Rıfai, Abdurrahman (2005). *Asr- İsmail*, Seman El Küttab, Kahire.

Rıfai, Abdurrahman (2000). *Asr-ı Muhammed Ali*, Mihrcan El Kıra'e El Cemiye, Kahire.

Roberts, J. M. (2003). *Yirminci Yüzyıl Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara.

Rohde, Hans (1932). Asya İçin Mücadele, Çev. Binbaşı Nihat, Askeri Matbaa, İstanbul.

Rothkopf, Carol Zeman (1973). *The Opening of The Suez Canal*, A World Focus Book, New York.

Rouse, Henry J. (1896). *The Story of Another Suez Canal*, Bouverie Publishing Co., London.

Sabini, John (1981). *Armies in the Sand The Struggle for Mecca and Medina*, Thames and Hudson, London.

Samarcic, Radovan (1995). *Sokollu Mehmed Paşa,* Çev: Meral Gaspıralı, Sabah Kitapları, İstanbul.

Sander, Oral (2001). *Siyasi Tarih*, 9. Baskı, İmge Kitabevi, İstanbul.

Sanderson, G. N. (1965). *England, Europe and Upper Nile 1882-1889*, Edinburg University Press, Edinburg.

Savaş, Ali İbrahim (2007). *Osmanlı Diplomasisi*, 3F Yayınevi, İstanbul.

Schonfield, Hugh J. (1939). *The Suez Canal*, Penguin Books Ltd., London.

Searight, Sarah (1979). *The British in The Middle East*, Weidenfeld and Nicolson, London.

Selim, Muhammed Esseyyid (2002). *Tamim-i Şirket-i Kanal-ı Süveyş*, Darülfecr, Kahire.

Shaw, Norton (1859). *Proceedings of The Royal Geographical Society of London*, Vol.III., Whitehall Place, London.

Sicker, Martin (2001). *The Islamic World in Decline*, Praeger, London.

Skene, James Henry (1851). *The Three Eras of Ottoman History a Political Essay on The Late Reforms of Turkey*, Chapman and Hall, London.

Smith, Sidney (1835). *The Edinburgh Review or Critical Journel*, Vol. LX, Edinburgh.

Smith, Simon C. (2008). *Reassessing Suez 1956*, Ashgate Publishing Company, Burlington.

Spratt, Captain T. (1858). *Practicability Of The Suez Canal*, Printed by George Edward Eyre And William Spottiswoode, London.

Soy, H. Bayram (2004). *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoenix, Ankara.

Soy, H. Bayram (2002). Wilhelm II, Weltpolitik and Abdülhamid II, *The Turks*, Vol. IV., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara.

Soysal, İsmail (1964). *Fransız İhtilali ve Türk-Fransız Diplomasi Münasebetleri (1789-1802)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Stephens, J.L. (1876). *Notes of Travel in Egypt&Nubia*, An Account of The Suez Canal, Marcus Ward&Co., London.

Stephenson, Robert (1858). *Isthmus of Suez Canal*, A letter Adressed to The Editor of the "Austrian Gazette", Esq. M.P., London, Printed by R. Clay, Bread Street Hill.

Stoessinger, John G. (1961). *The Might of Nations*, Random House, New York.

Stone, William (1884). *Shall We Annex Egypt?*, Sampson Low Martson Searle and Rivington, London.

Subaşı, Turgut (2002). Sultan Abdülmecid and Sultan Abdülaziz, *The Turks*, Vol. IV., Ed.: Hasan Celal Güzel-C. Cem Oğuz Osman Karatay, Yeni Türkiye Publications, Ankara.

Süveyş Kanalı Raporu (1 mai 1860). *Compaigne Universelle du Canal Martime de Suez*, Rapport du Directeur General des Travaux, Paris.

Şafak, Nurdan (2003), *Osmanlı-Amerikan İlişkileri*, Osmanlı Araştırmaları Vakfı, İstanbul.

Şam, Emine Altunay (2001). *Mısır'ın 1882'de İngilizler Tarafından İşgali ve Osmanlı Devleti'nin Takip Ettiği Siyaset*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Samsun.

Şimşek, Erdal (2005). *Türkiye'nin Ortadoğu Politikası*, Kum Saati Yayınları, İstanbul.

Şimşir, Bilal N. (1999). *1878-1918 Yıllarında Türk-Rus İlişkileri*, Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Şükrü, Muhammed Fuad (2009). *Bina-i Devle-i Mısr Muhammed Ali*, Darülkütüb ve Vesaik-i Kavmiye, Kahire.

Tabakoğlu, Ahmet (2002), Yenileşme Dönemi Osmanlı Ekonomisi, *Türkler*, Cilt 14, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Tanoğlu, Ali (1953). Mısır ve Süveyş Kanalı, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, C. II. Sayı ; 3-4, İstanbul.

The Earl Of Cromer (1908). *Modern Egypt*, Vol. I, Macmillan and Co. Limited, London.

Thomson, David (1990). *Europe Since Napoloen*, Penguin Books, New York.

Toledano, Ehud R. (2008). Social and Economic change in the "long nineteenth century", *The Cambridge History of Egypt*, Volume 2, Ed. M. V. Daly, Cambridge University Press, Cambridge.

Tuncer, Hüner (1996). *Metternich'in Osmanlı Politikası (1815-1848)*, Ümit Yayıncılık, Ankara.

Türkgeldi, Ali Fuat (1987). *Mesail-i Mühimme-i Siyasiye*, Cilt I, TTK Basımevi, Ankara.

Türkgeldi, Ali Fuat (1987). *Mesail-i Mühimme-i Siyasiye*, Cilt II, TTK Basımevi, Ankara.

Uçarol, Rıfat (1989). Gazi Ahmed Muhtar Paşa, *DİA*, Cilt 2, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi Genel Müdürlüğü, İstanbul.

Urqhuart, David (1853). *Progress of Russia in The West*, North and South, Trubner&Co., London.

Urqhuart, David (1851). *The Mystery of The Danube*, Bradbury&Evans, London.

Ülman, Haluk A. (2002). *I. Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş*, İmge Kitabevi, Ankara.

Ünal, Tahsin (2001). *Türk Siyasi Tarihi*, Elektronik Basım Yayım, Ankara.

Vatikiotis, P. J. (1980). *The History of Egypt From Muhammed Ali to Sadat*, Weidenfeld and Nicolson, Second Edition, London.

Vincent, Col. Sir Howard (1905). *The Suez Canal its Origin, Constitution, and Administration*, Soulden & Co., London.

Walker, J. (1979). Süveyş, *İA.*, C. II, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Warburg, Gabriel R. (1985). *Egypt and the Sudan*, Frank Cass, London.

Waterfield, Gordon (1968). *Sultans of Aden*, John Kinross, London.

Web_1 (2005). Guide: Christians in the Middle East.

http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/4499668.stm#westbank (15 Aralık 2005)

Weethee, J. P. (1887). *Eastern Question and Its Various Phases*, Press of J. L. Trauger, Ohio.

Westgarth, William (1857). *Victoria and The Australian Gold Mines 1857*, Smith, Elder, and Co., London.

Whitehouse, Cope (1893). *England's Right to the Suez Shares*, Reprinted from "The Fortbıghtly Review".

Whitehouse, Cope (1893). *How To Save Egypt*, Reprinted from The Fortnighlly Review, November, Chapman & Hall, Ltd., London.

Williams, Barry (1970). *Modern Africa (1870-1970)*, Longman, London.

Wilson, Keith M. (1983). Constantinople or Cairo Lord Salisbury and Partition of The Ottoman Empire 1866-1897, *Imperialism and Nationalism in The Middle East*, Mansell Publishing Limited.

Wilson, Lt.-Col. Sir Arnold Talabot (1933). *The Suez Canal, its past, present, and future*, Oxford University Press, London.

Vitalis, Robert (1995). *When Capitalist Collide, Business Conflict and the end of Empire in Egypt*, Univeristy of California Press, London.

Yapp, M.E. (1987). *The Making of The Modern Near East (1792-1923)*, Longman.

Yates, William Holt (1843). *The Modern History and Condition of Egypt*, Smith, Elder and Co., London.

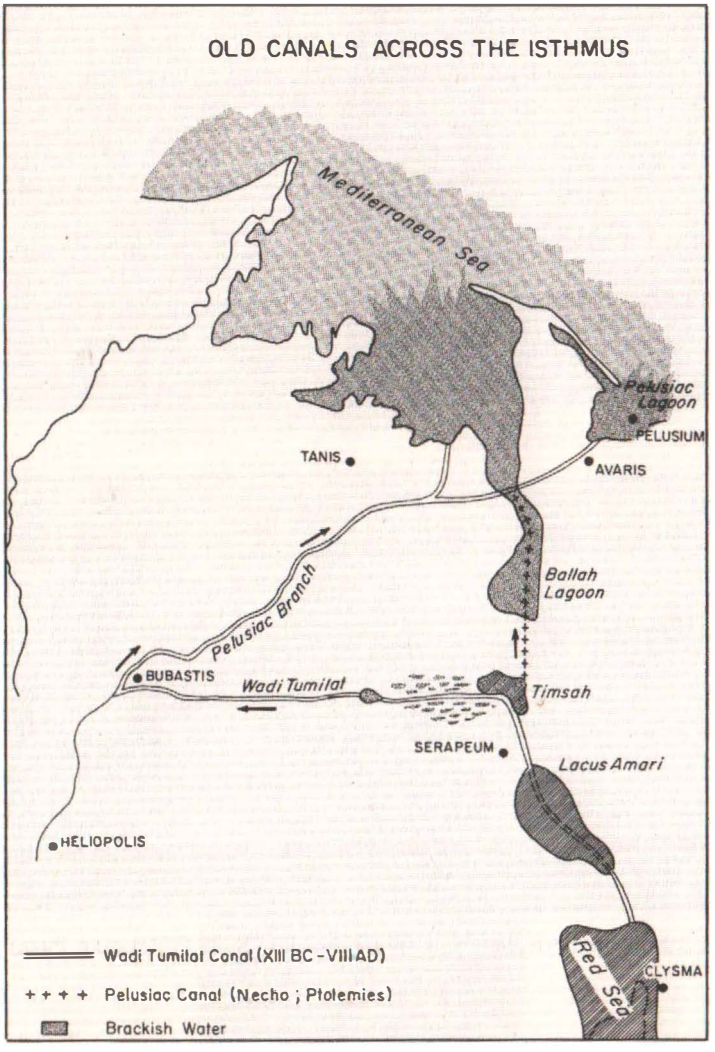
Yıldız, Gültekin (2000). Süveyş'te Satranç, *Popüler Tarih*, S. 5, Ekim,

Yunus, Mahmud (2006). Kanal-ı Süveyş, Taba'a Ba Ehram?, Kahire.

Yurdusev, Esin (2009). The British Ambassadors to İstanbul in the Mid-Nineteenth Century: Sources of Intelligence and Political Reporting, *Belleten*, Cilt LXXIII, S. 267, Ağustos, Ankara.

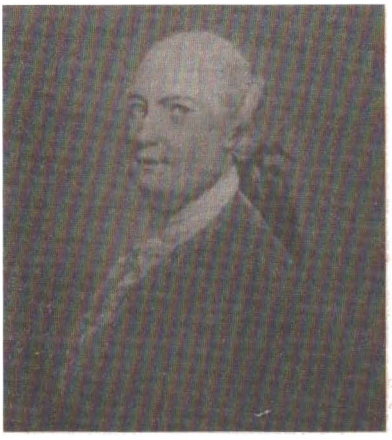
Zürcher, Erik Jan (2002). Modernleşen Türkiye'nin Tarihi, İletişim Yayınları, İstanbul.

EKLER



EK-1 Mısır'daki Eski Kanal Alanları[1410]

1410 F.D. Por, One Hundred Years of Suez Canal-A Century of Lessepsian Migration, Systematic Zoology, Vol.20, Francis&Taylor, 1971, s. 145.



EK-2 James Bruce[1411]

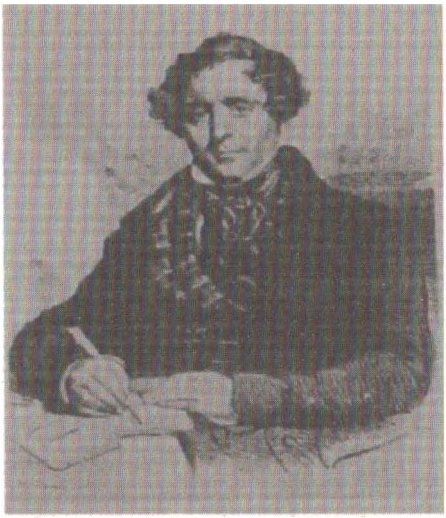


Le Père[1412]



EK-3 Mehmed Ali Paşa ve Colonel (Albay) Seve (Süleyman Paşa)[1413]

1411 Sarah Searight, a.g.e., s. 77.
1412 S.C. Burchell, a.g.e., s. 32.
1413 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 133.



EK-4 Thomas Waghorn[1414]



Enfantin[1415]

1414 S.C. Burchell, a.g.e., s. 38-42.

1415 S.C. Burchell, a.g.e., s. 38-42.

F.K-5 İngiltere'nin Önde Gelen İsimleri ve Arabî Paşa



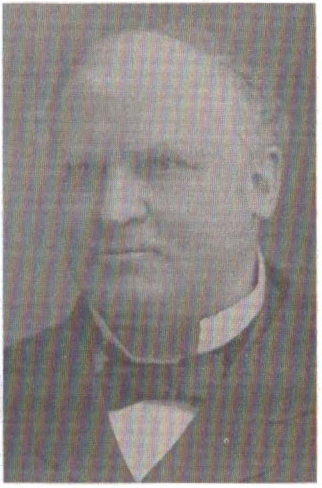
Lord Palmerston[1416]



Disraeli[1417]



Lord Salisbury[1418]



Lord Derby[1419]

1416 S.C. Burchell, a.g.e., s. 69.
1417 J.L. Stephens, a.g.e.
1418 G.N. Sanderson, ag.e.
1419 J.L. Stephens, a.g.e.



Arabî Paşa[1420] Lord Cromer[1421]



EK-6 Süveyş Kanalı Projesi Mehmed Ali Paşa'ya Anlatılırken. Colonel Campbell (sağda), Thomas Waghorn (ortada) ve David Roberts (solda)[1422]

1420 Peter Mansfield, a.g.e., s. 43.
1421 Sarah Searight, a.g.e., s. 127.
1422 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 134.

By Name of Works.	DESCRIPTION OF WORKS. Particulars.	Quantity.	Price per Unit.	Product.	Cost of each Work.
1° Canal between the two Seas.	Dry Earthwork	46,000,000 c. met. (60,168,970·6 c. yds.)	f. c. 0 67	30,820,000 fr. (£1,232,400)	85,368,838 fr. (£3,414,753 10s. 0d.)
	Ditto under water	50,177,926 c. met. (65,633,786 c. yds.)	1 00	50,177,326 (£2,007,117)	
	Stone pitchings for banks and banquettes	496,364 c. met. (649,264·6 c. yds)	8 00	3,970,912 (£158,836 9s. 7d.)	
	Fixing dunes	.....	....	300,000 (£12,000)	
	Ferries	.....	....	100,000 (£4,000)	
2° Canal through the Wadee.	Works to be executed by the Viceroy by contract, on penalty, according to the estimates in the project	.....	....	.....	9,000,000 (£360,000)
3° Harbour of Said.	Landing place and temporary harbour	.....	....	850,000 (£34,000)	21,059,075 (£842,363)
	Dredging the harbour	c. m. 3,600,000	1 25	4,500,000 (£180,000)	
	Foundationsin rubbles	834,000	14 50	12,019,822 (£480,784 17s. 7d.)	
	Bed of concrete on foundation	39,935	18 84	552,700 (£22,108)	
	Rubble masonry	102,606	18 91	1,940,280 (£77,611 4s. 0d.)	
	Revetment in wrought stone	18,217	24 66	449,231 (£17,969 4s. 9d.)	
	Parapet on the western jetty	3,500	123 18	431,130 (£17,245 4s. 0d.)	
	Quays of the inner basin	800	395 14	316,112 (£12,644 9s. 7d.)	
4° Harbour of Timsah.	Dredging the harbour	900,000	1 22	1,125,000 (£45,000)	1,589,120 (£63,564 4s. 4d.)
	Quays	1,000	464 12	464,120 (£98,564 4s. 0d.	
5° Harbour of Suez.	Dredging the harbour and its approaches	3,800,000	1 25	4,7500,000 (£190,000)	8,640,562 (£345,982 9s. 7d.)
	Foundations in rubbles	231,503	6 25	1,394,393 (£55,375 14s. 4½d.)	
	Bed of concrete on foundations	34,870	13 84	344,200 (£13,788)	
	Rubble masonry	93,032	14 36	1,335,939 (£53,437 11s. 2½d.)	
	Revetment in wrought stone	18,391	19 71	362,486 (£14,499 8s. 9½d.)	
	Parapet on the western jetty	2,000	19 78	39,560 (£1,584 8s. 0d.)	
	Quays of the inner basin	800	395 14	432,984 (£17,319 9s. 6½d.)	
6° Miscellaneous Works.	Light-houses, harbour lights, beacons	.....	....	235,000 (£9,400)	2,355,000 (£93,400)
	Working stock for quarries, tools, &c.	.....	....	600,000 (£24,000)	
	Store-houses, buildings, hospitals	.....	....	1,500,000 (£60,000)	
	Total of works for constructing the canals	.....	....	.....	128,000,595 (£5,120,063 16s. 0d.)
7° Accessory Works.	Fixing the dams	.....	....	1,200,000 (£48,000)	15,850,000 (£634,000)
	Cultivation of granted lands	.....	....	8,000,000 (£320,000)	
	Electric telegraph	.....	....	150,000 (£6,000)	
	Steam towing stock	.....	....	3,000,000 (£120,000)	
	Carcening and refitting dock	.....	....	3,500,000 (£140,000)	
	Total estimated expenditure	.....	....	.....	140,851,596 fr. (£5,754,307 6s.)

EK-7 Uluslararası Bilim Komisyonu'nun Süveyş Kanalı Maliyet Raporu[1423]

1423 International Scientific Commision, a.g.e., s. 147.

RAPPORT

ADRESSÉ

A S. A. MOHAMMED SAID PACHA,

VICE-ROI D'ÉGYPTE,

PAR

LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE

DU

CANAL MARITIME DE SUEZ.

Son Altesse nous a appelés en Egypte pour y étudier la question du percement de l'isthme de Suez. En nous fournissant les moyens de juger sur le terrain du mérite des diverses solutions proposées, elle nous a invités à lui soumettre la plus facile, la plus sûre, la plus avantageuse au commerce de l'Europe.

Notre exploration, favorisée par un temps à souhait, facilitée et abrégée par l'ampleur des moyens matériels mis à notre disposition, est terminée; elle nous a fait reconnaître des obstacles sans nombre, ou à mieux dire des impossibilités pour diriger le canal sur Alexandrie, et des facilités inattendues pour établir un port dans le golfe de Péluse.

Le canal direct de Suez vers le golfe de Péluse est donc l'unique solution du problème de la jonction de la mer Rouge et de la Méditerranée. L'exécution en est facile, le succès assuré, les résultats immenses pour le commerce du monde. Notre conviction à cet égard est unanime; nous en développerons les motifs dans un Mémoire détaillé, appuyé des plans hydrographiques des baies de Suez et de Péluse, des profils donnant le relief du sol, et des forages indiquant la nature des terrains traversés par le canal.

La rédaction de ce Mémoire, celle des plans, profils et forages qui doivent l'accompagner, est un travail de longue haleine dont nous allons nous occuper activement en

Europe, de manière à pouvoir le soumettre dans quelques mois à Son Altesse. Dès à présent, nous nous empressons de lui faire connaître nos conclusions :

1° Le tracé sur Alexandrie est inadmissible aux points de vue technique et économique ;

2° Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécution du canal proprement dit, avec embranchement sur le Nil, et des difficultés ordinaires pour la création de deux ports ;

3° Celui de Suez s'ouvrira sur une rade vaste et sûre, accessible en tous temps, où l'on trouve 8 mètres d'eau à 1,600 mètres du rivage ;

4° Celui à ériger dans le golfe de Péluse, que l'avant-projet plaçait dans le fond du golfe, sera établi à 18 kilomètres plus à l'ouest, dans la région où l'on trouve 8 mètres d'eau à 2,300 mètres du rivage où la terre est ferme et l'appareillage facile ;

5° La dépense du canal des deux mers ne dépassera pas le chiffre de deux cents millions porté dans l'avant-projet des ingénieurs du vice-roi.

Alexandrie, le 2 janvier 1856.

Les membres de la commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez :

R. Conrad, *président*;
A. Renaud;
Negrelli;
J. Mac Clean;
Lieussac, *secrétaire*.

Paris. — Typographie de Henri Plon, imprimeur de l'Empereur, 8, rue Garancière.

EK-8 Uluslararası Bilim Komisyonu'nun Said Paşa'ya Sunduğu Rapor[1424]

1424 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A.AMD, 66/91.

EK-9 Mehmed Ali Paşa ve Ondan Sonra Gelen Takipçileri



Mehmed Ali Paşa[1425]



İbrahim Paşa[1426]



Abbas Paşa[1427]



Said Paşa[1428]

1425 William Holt Yates, The Modern History and Condition of Egypt, Smith, Elder and Co., London, 1843.

1426 John Sabini, a.g.e., s. 120.

1427 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 16.

1428 J.L. Stephens, a.g.e.



Hidiv İsmail Paşa[1429]



Hidiv Tevfik[1430]



Hidiv II. Abbas[1431]

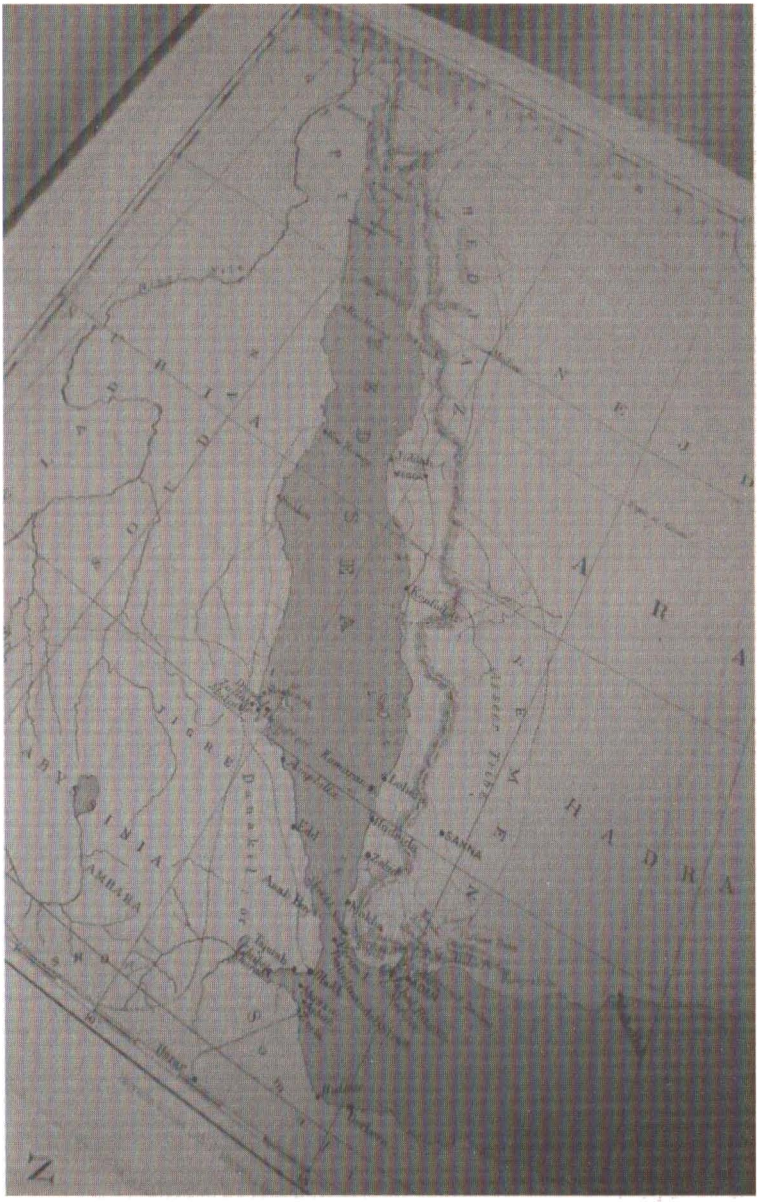


Kral Fuad I.[1432]



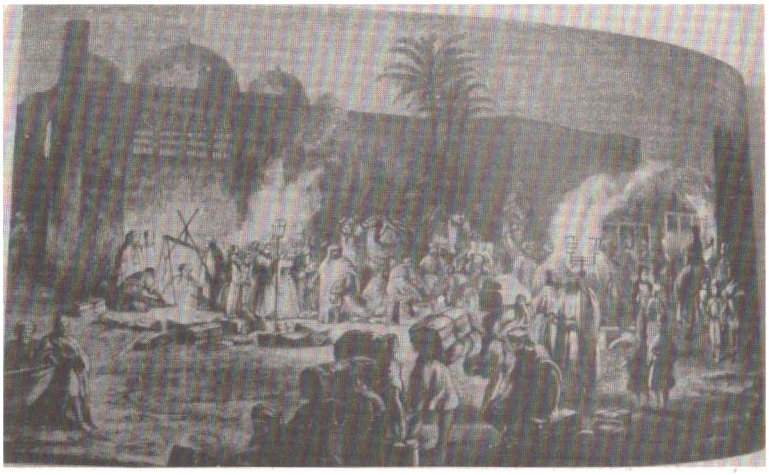
Kral Faruk I.[1433]

1429 Abdurrahman Rıfai, a.g.e., s. 73
1430 John Marlowe, a.g.e., s. 36.
1431 Peter Mansfield, a.g.e., 117.
1432 Peter Mansfield, a.g.e., 118.
1433 Peter Mansfield, a.g.e., 120.



EK-10 Kızıldeniz ve Çevresi[1434]

1434 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/190.

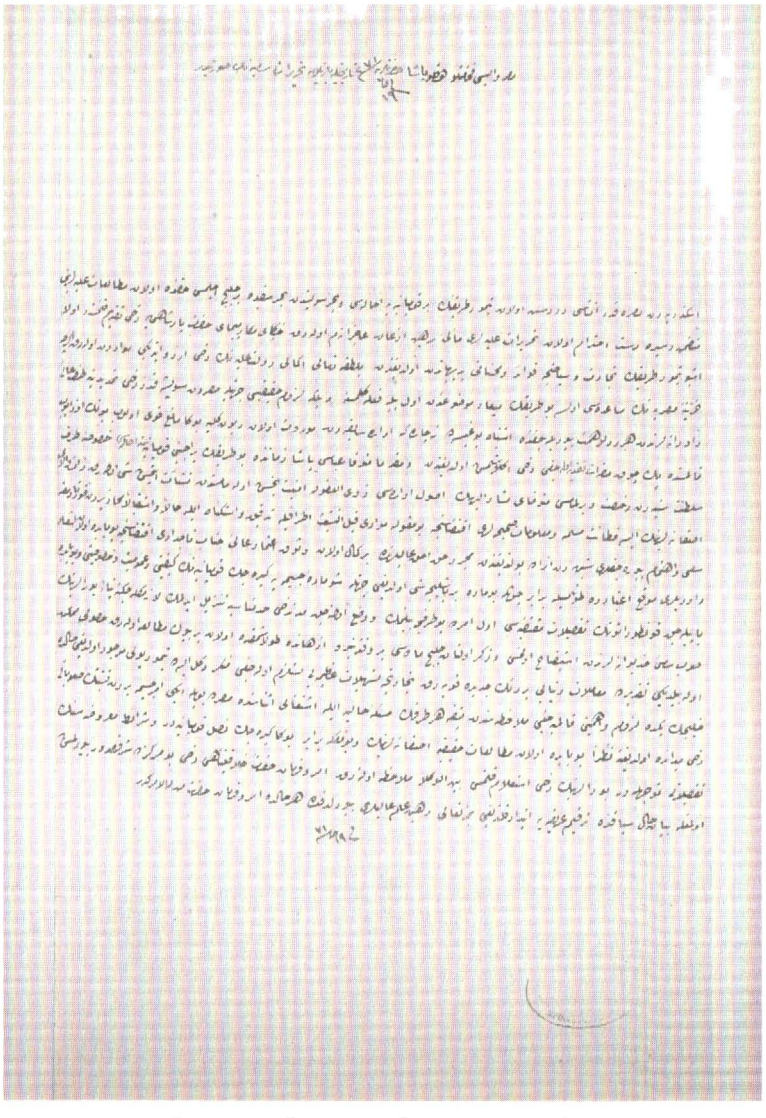


EK-11 Süveyş Kanalı Açılmadan Önce Mısır'dan Geçen İngiliz Yolcular[1435]



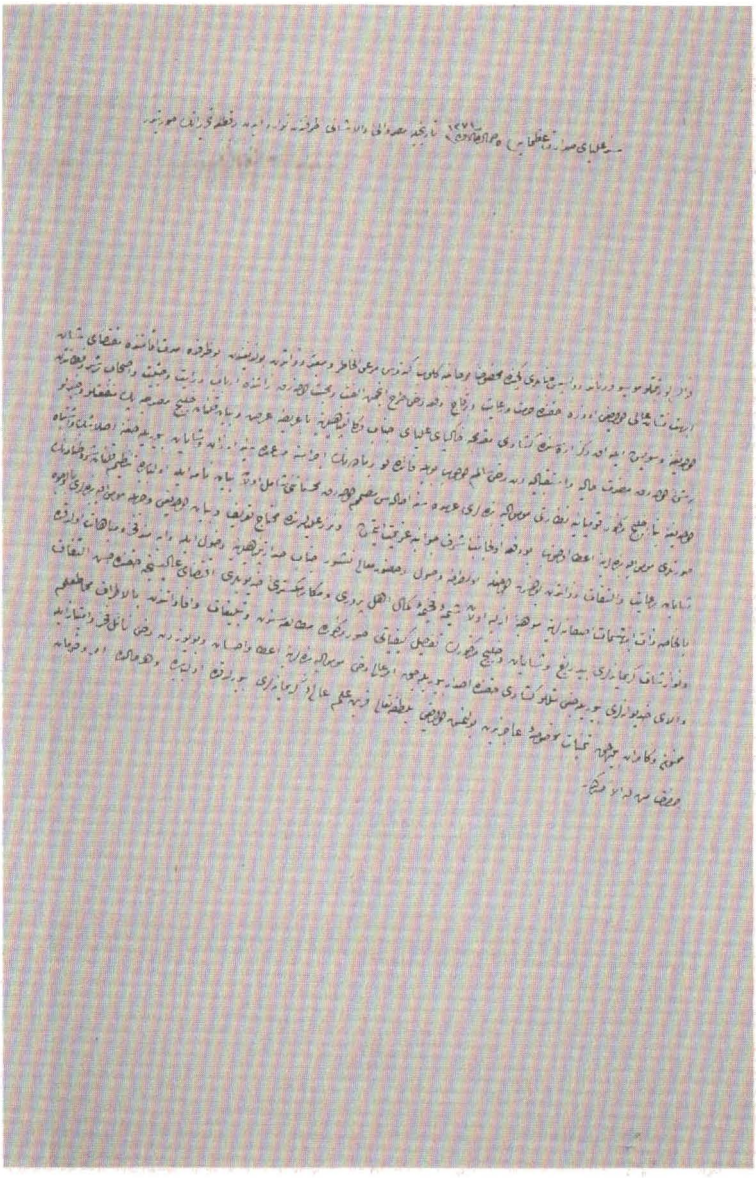
EK-12 Kahire-Süveyş Arasında İlk Tren Seferi (4 Aralık 1858)[1436]

1435 Sarah Searight, a.g.e., s. 158.
1436 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 133.



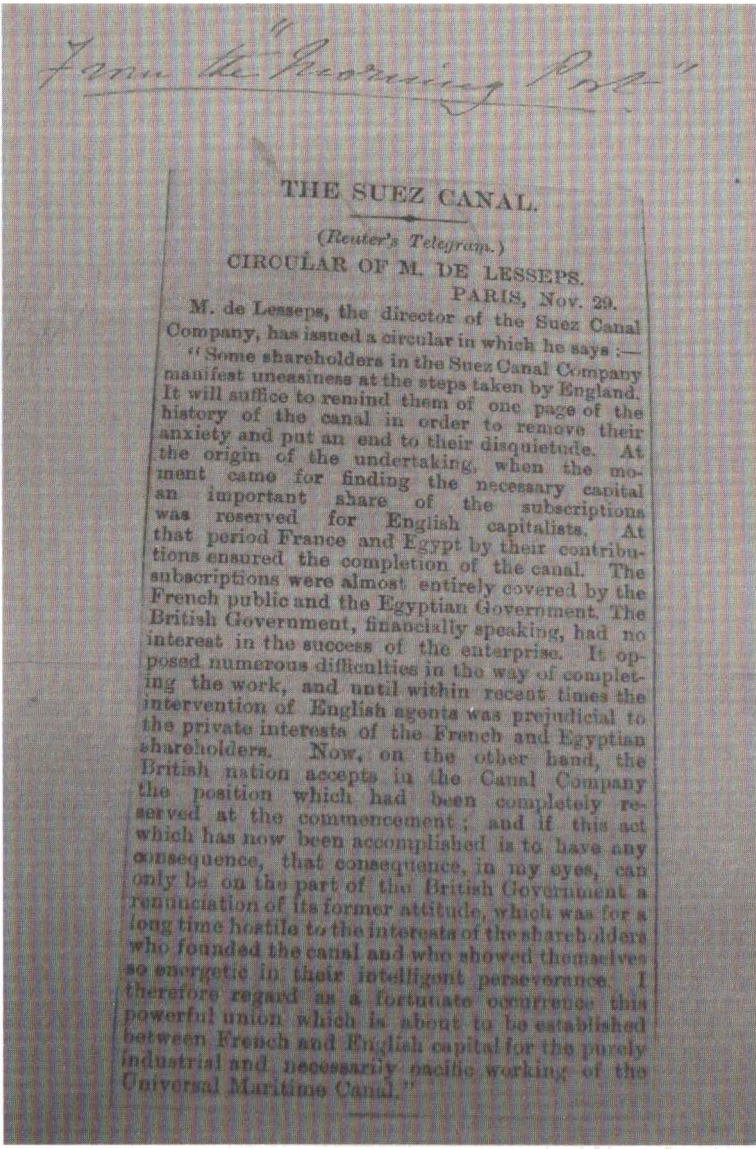
F.K-13 Mısır Valisine Yazılan Bir Tahrirat Sureti[1437]

1437 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.SFR.(4) 54/2.



EK-14 Mısır Valiliği Tarafından İstanbul'a Gönderilen Tahrirat Sureti[1438]

1438 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.SFR.(4) 54/1.



From the Morning Post

THE SUEZ CANAL.

(Reuter's Telegram.)

CIRCULAR OF M. DE LESSEPS.

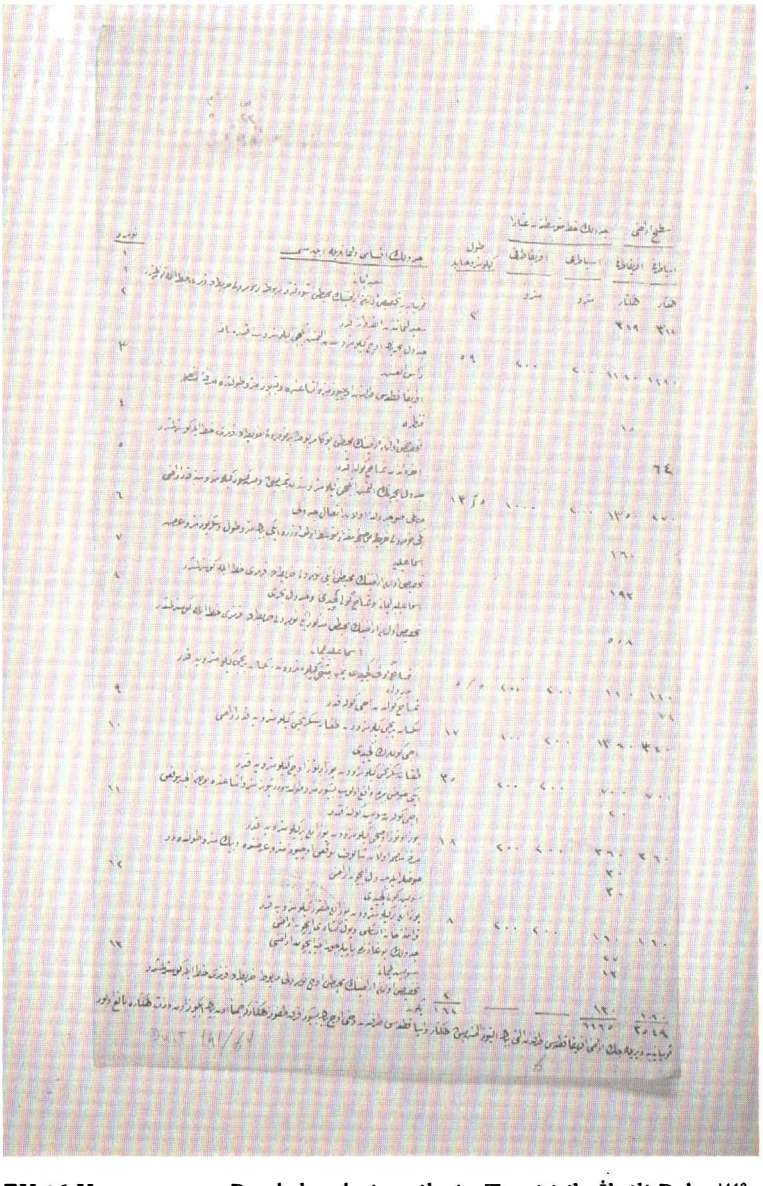
PARIS, Nov. 29.

M. de Lesseps, the director of the Suez Canal Company, has issued a circular in which he says :—

"Some shareholders in the Suez Canal Company manifest uneasiness at the steps taken by England. It will suffice to remind them of one page of the history of the canal in order to remove their anxiety and put an end to their disquietude. At the origin of the undertaking, when the moment came for finding the necessary capital an important share of the subscriptions was reserved for English capitalists. At that period France and Egypt by their contributions ensured the completion of the canal. The subscriptions were almost entirely covered by the French public and the Egyptian Government. The British Government, financially speaking, had no interest in the success of the enterprise. It opposed numerous difficulties in the way of completing the work, and until within recent times the intervention of English agents was prejudicial to the private interests of the French and Egyptian shareholders. Now, on the other hand, the British nation accepts in the Canal Company the position which had been completely reserved at the commencement; and if this act which has now been accomplished is to have any consequence, that consequence, in my eyes, can only be on the part of the British Government a renunciation of its former attitude, which was for a long time hostile to the interests of the shareholders who founded the canal and who showed themselves so energetic in their intelligent perseverance. I therefore regard as a fortunate occurrence this powerful union which is about to be established between French and English capital for the purely industrial and necessarily pacific working of the Universal Maritime Canal."

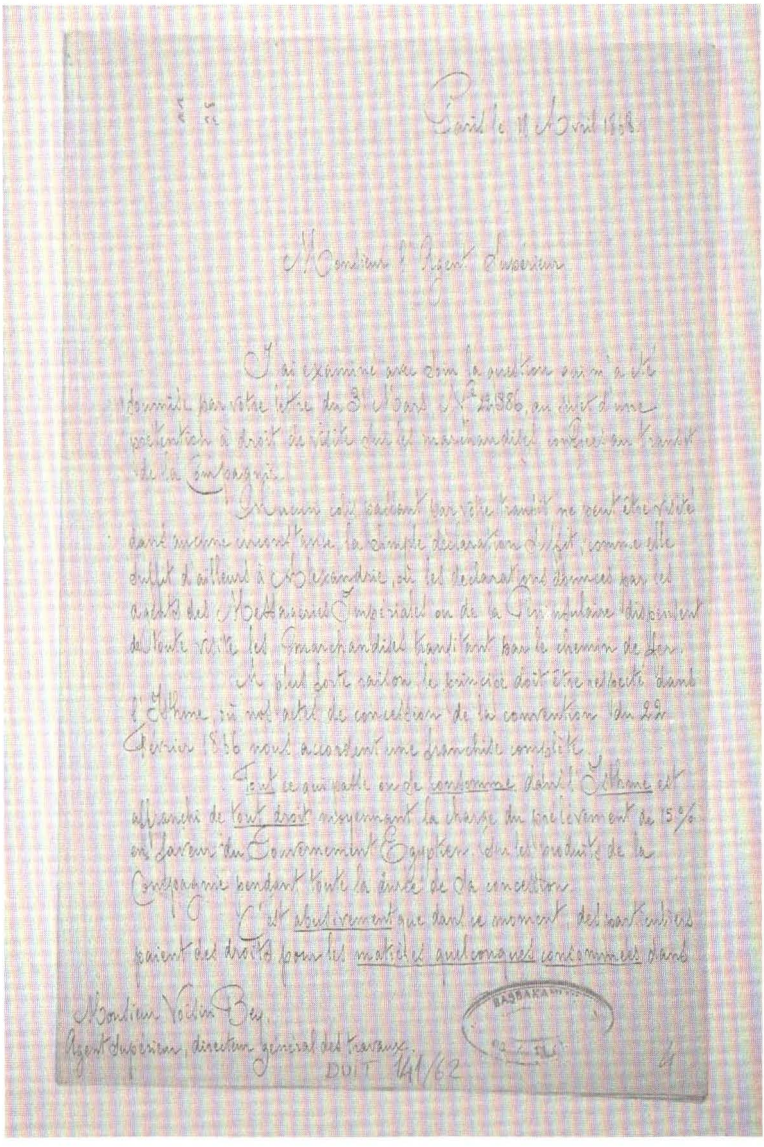
EK-15 Morning Post Gazetesinde Lesseps'in Çıkan Bir Yazısı[1439]

1439 The National Archives Foreign Office, 78/2432.



EK-16 Kumpanyaya Bırakılacak Arazilerin Tespiti ile İlgili Belge[1440]

1440 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İR.DUİT, 141/61.



EK-17 Ferdinand de Lesseps Tarafından III. Napoleon'a Yazılan Bir Yazı[1441]

1441 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İR.DUİT, 141/62.

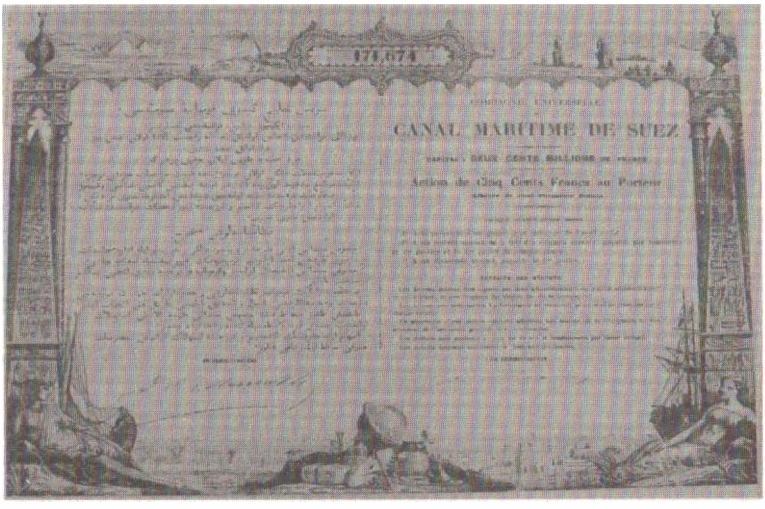
l'Affaire semble être à leur conduite à revenir.

Quant à nos avants entreprenants on entre pourvoir de la Compagnie il faut dire encore retirer maintenir absolument notre droit.

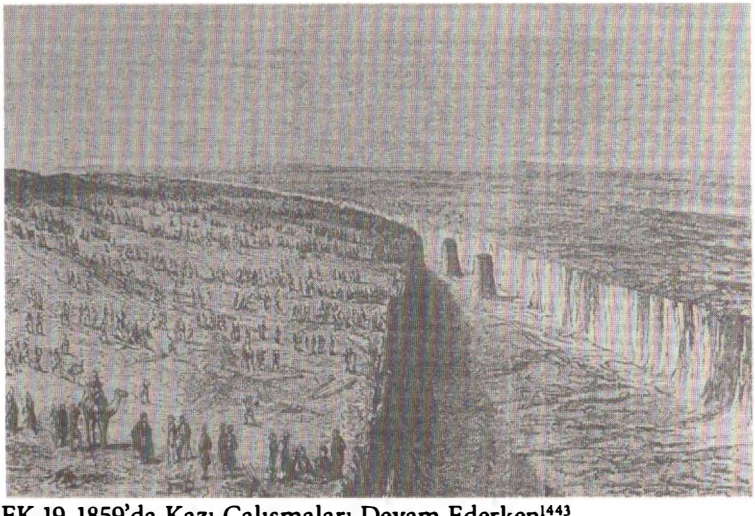
Les deux notes dont je vous envoie ci-joint les copies et qui ont été remises au Gouvernement Egyptien ont heureusement trouvé conditions auxquelles la Compagnie consentirait à l'établissement d'une douane dans chacun des Ports Canal.

Nous vous informerons ultérieurement à l'effet de la lettre de ces deux notes aux Puissances, à l'Autriche et l'Angleterre. Cette dernière paraît vouloir faire cause commune avec la France, pour obtenir notre retrait de concession. Dans cet état nous allons le Gouvernement Egyptien qui se mêle de la question de douane.

Le Président
signé: Ferdinand de Lesseps.

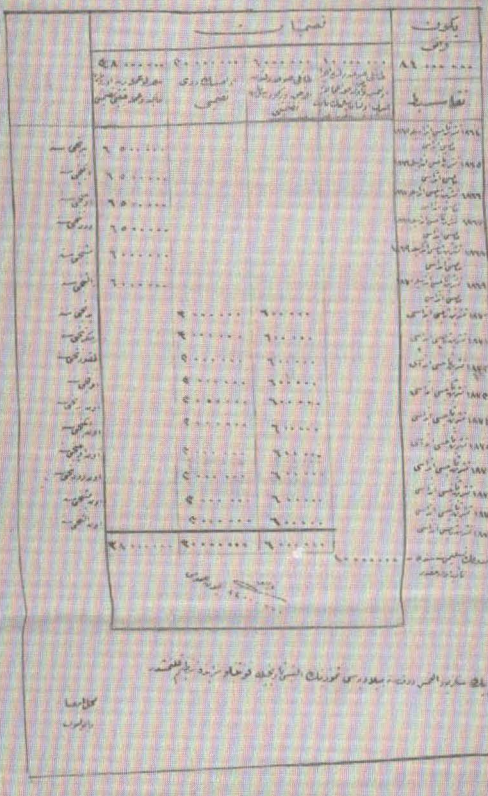


EK-18 Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın 500 Franklık Kuponlardan Bir Örnek[1442]



EK-19 1859'da Kazı Çalışmaları Devam Ederken[1443]

1442 S.C. Burchell, a.g.e., s. 93.
1443 Gary Hogg, a.g.e.



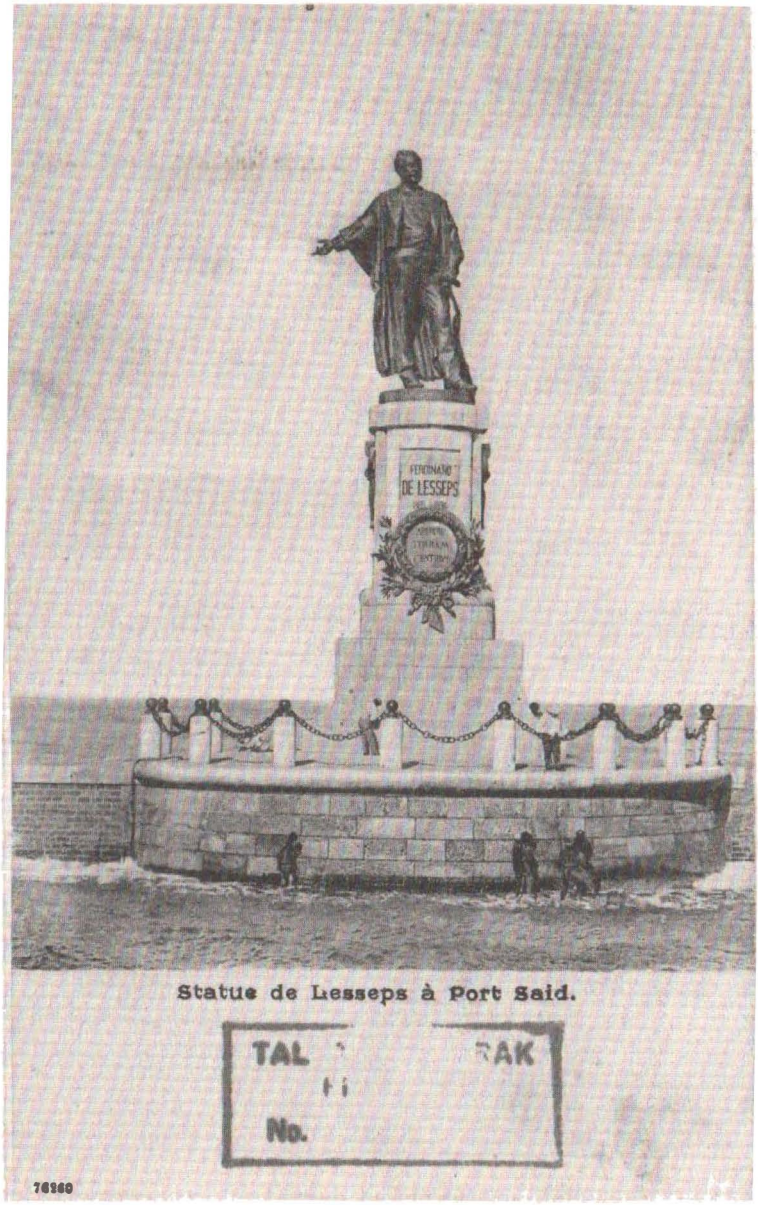
EK-20 Mısır Hükümeti'nin Kumpanyaya Yapacağı Ödemeler Listesi[1444]

1444 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO, 200/67.



EK-21 Ferdinand de Lesseps ve Mühendisleri[1445]

1445 Zachary Karabell, a.g.e., s. 185.



EK-22 Ferdinand de Lesseps'in Port Said'deki Heykeli[1446]

1446 İstanbul Atatürk Kitaplığı, Krt_001831.



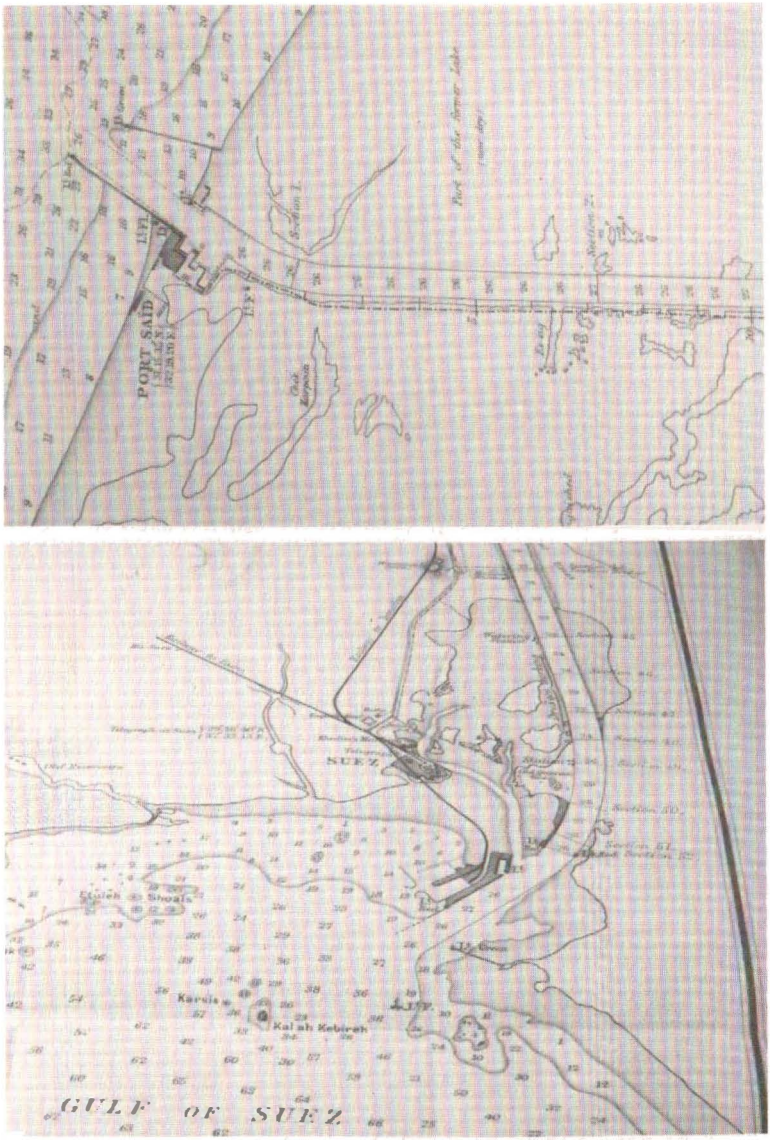
EK-23 Süveyş ve Kanal Girişi Eski Plan (Mavi) ve Yeni Plan (Kırmızı) (1865)[1447]

1447 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/789.



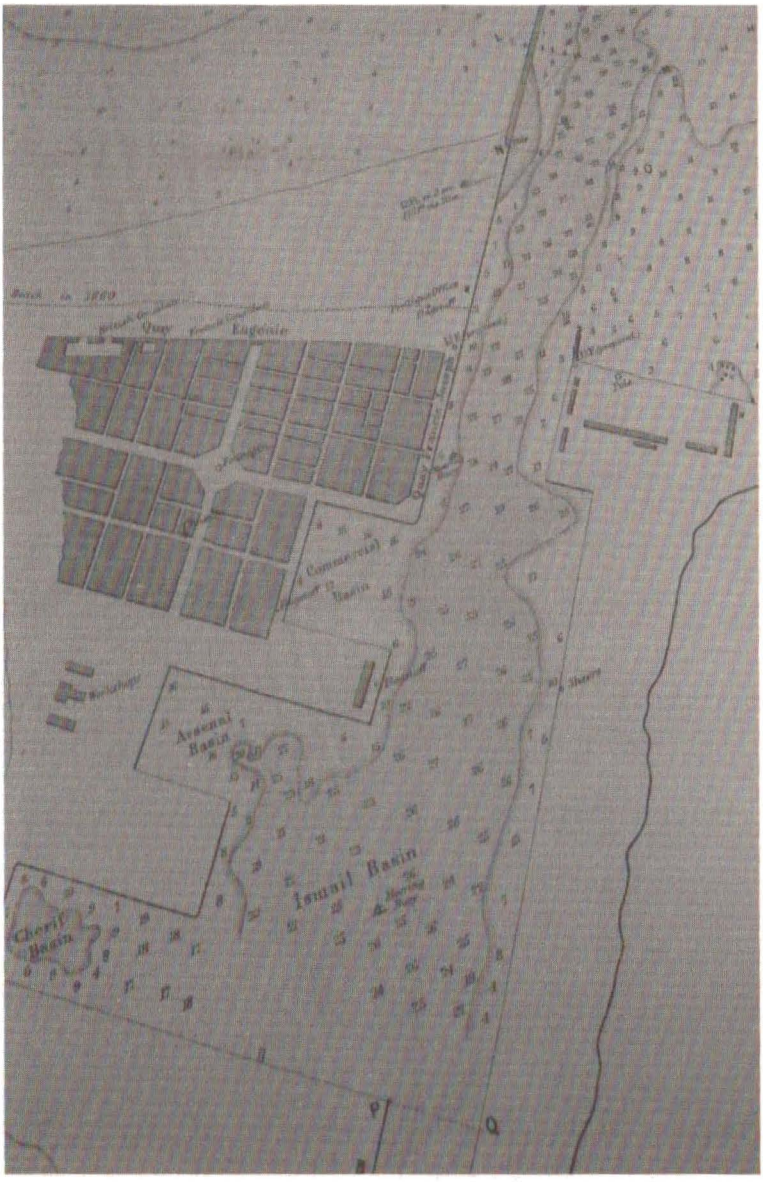
EK-24 Linant Bey'in İncelemelerine Göre Süveyş ve Kanalın Girişi[1448]

1448 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/789.



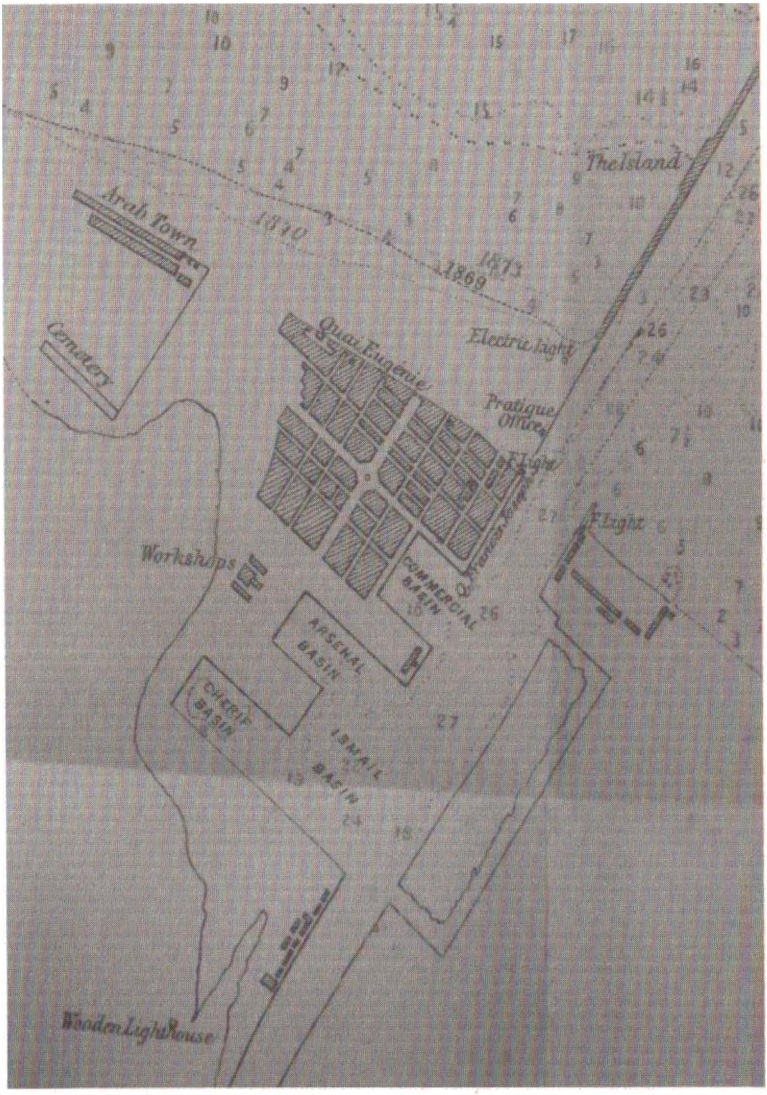
EK-25 Port Said ve Süveyş Ağzı Derinlikleri (1869)[1449]

1449 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/91.



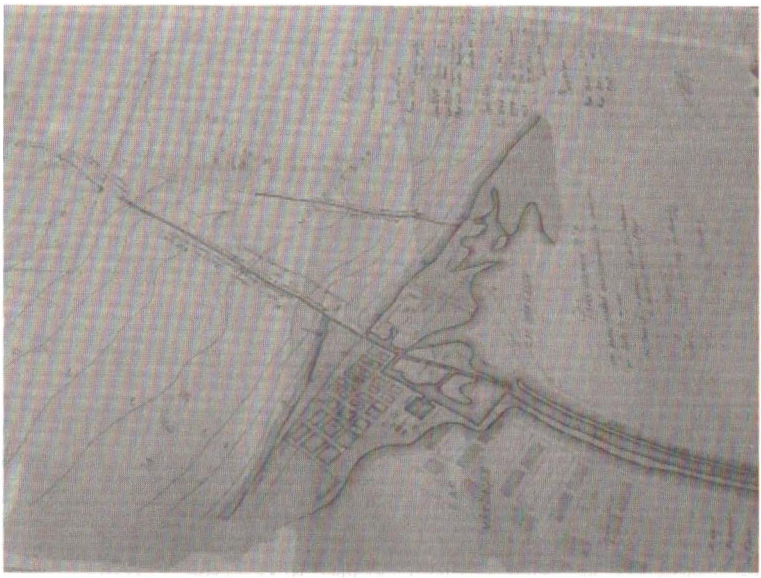
EK-26 Port Said ve Akdeniz Ağzı (1869-1870)[1450]

1450 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/91.



EK-27 Port Said ve Çevresi Deniz Seviyesi Yükseklikleri. (Fransız Keşfi: Siyah) 1869, (Cpt. Nare'nin Keşfi: Mavi) 1870 ve (Cpt. Warton'un Keşfi: Kırmızı) 1873[1451]

1451 The National Archives Maps and Plans from Various Departments, 1/34; Foreign Office, 78/2373.

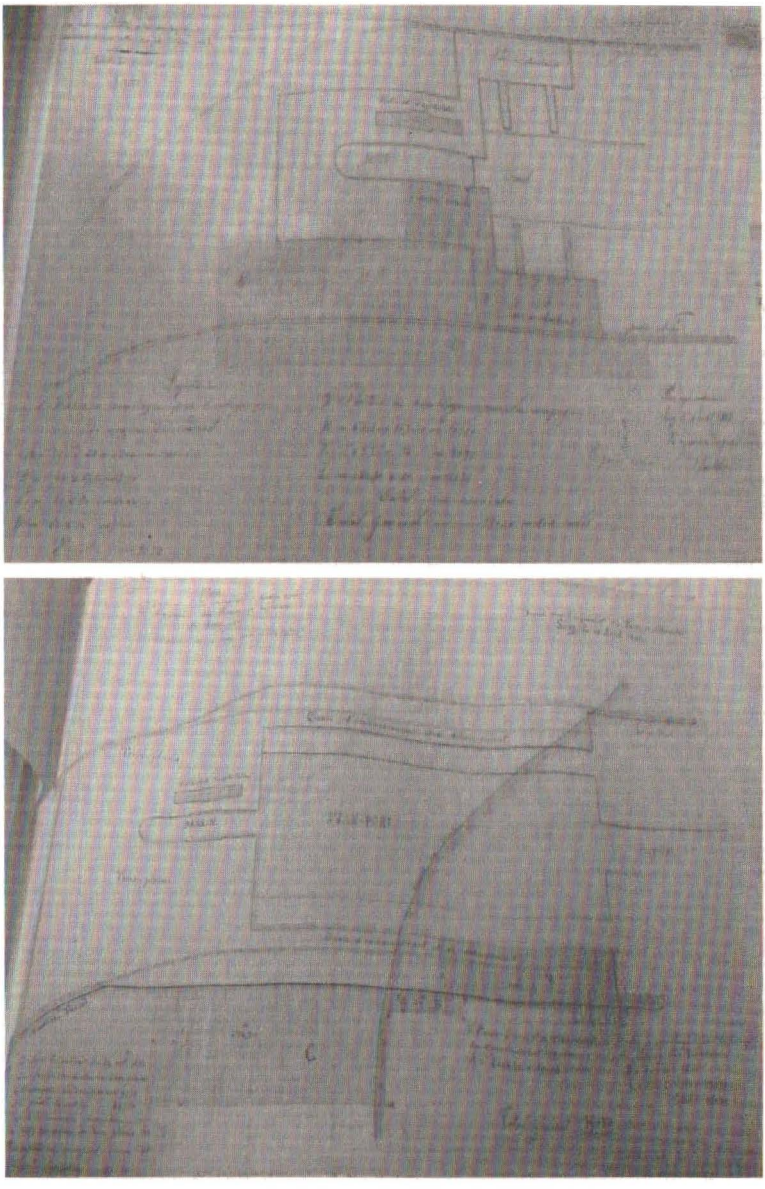


EK-28 Port Said İçin Hazırlanan Ayrıntılı Plan[1452]



EK-29 Süveyş Kanalı Çalışmaları Sırasında İşçiler[1453]

1452 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/789.
1453 Gary Hogg, a.g.e.

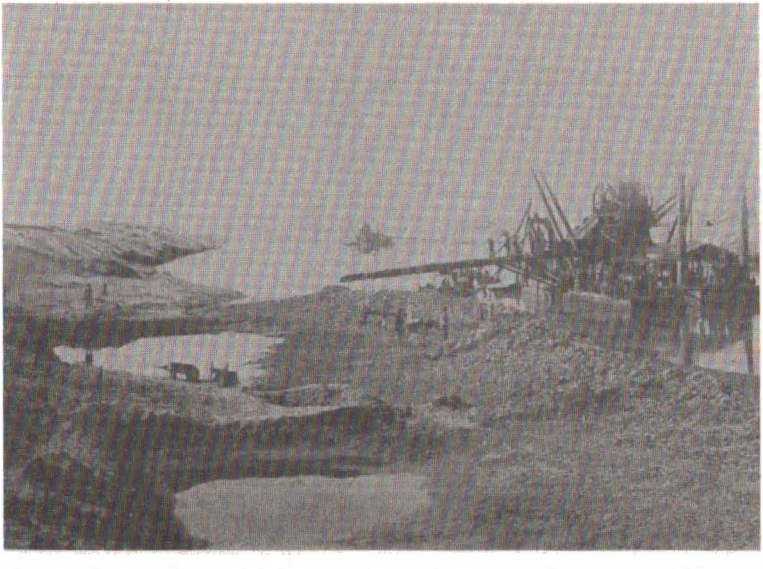


EK-30 Süveyş Liman Planları[1454]

1454 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/789.



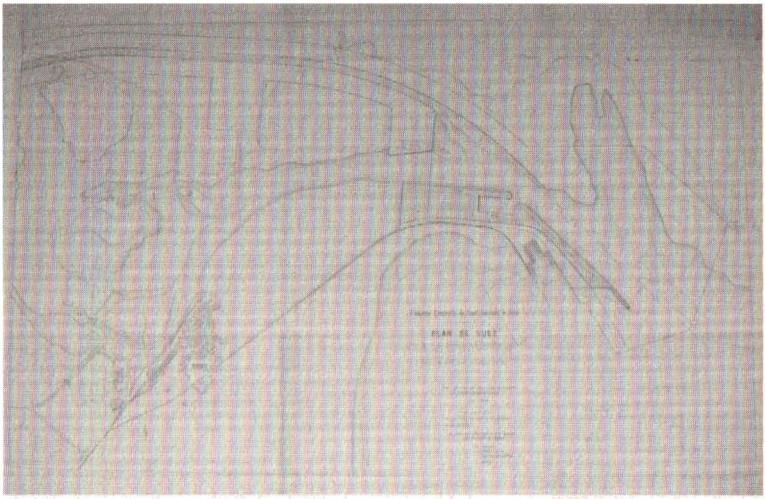
EK-31 El Guisr'deki Süveyş Kanalı Hafriyat Çalışmaları[1455]



EK-32 Buharlı Tarak Makinesi (Steam Dredger) Çalışma Anı[1456]

1455 Zachary Karabell, a.g.e., s. 185.

1456 J.L. Stephens, a.g.e.



EK-33 Voisin'in Kumpanya İçin Hazırladığı Süveyş Giriş Planı (1866)[1457]



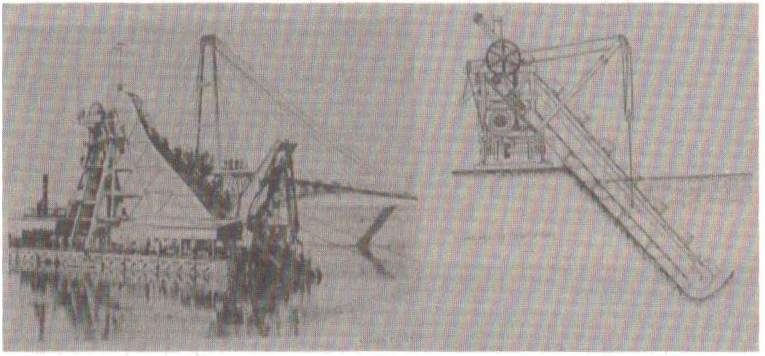
EK-34 Voisin'in Kumpanya İçin Hazırladığı Port Said Giriş Planı (1866)[1458]

1457 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/420.

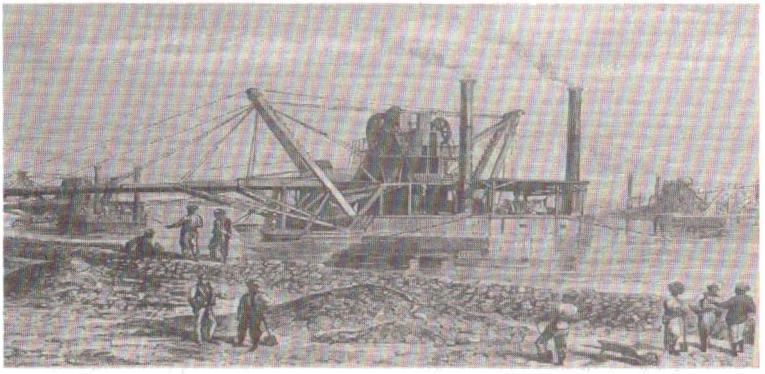
1458 The National Archives Maps and Plans from Foreign Office, 1/420.



EK-35 Kanal Kazma Çalışmaları[1459]



EK-36 Süveyş Kanalı'nın Kazma Aşamasında Kullanılan Makineler[1460]

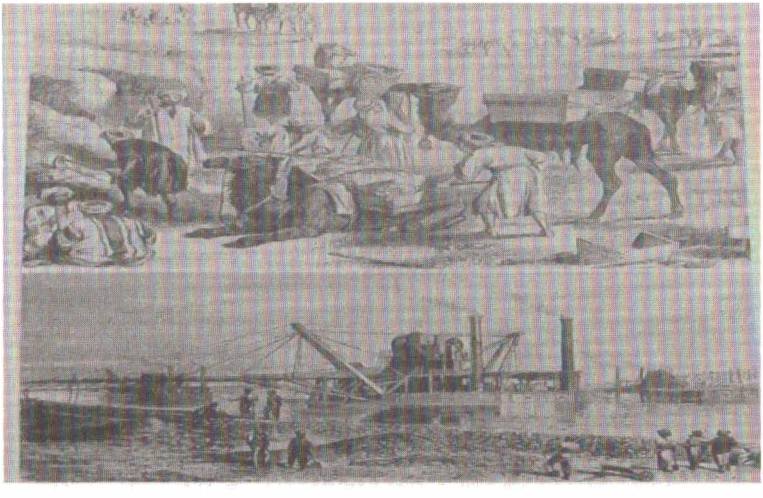


EK-37 Süveyş Kanalı'nda Kullanılan Buharlı Makineler ve Asansörler[1461]

1459 T.K. Lynch, a.g.e., s. 44.
1460 S.C.Burchell, a.g.e., s. 125.
1461 J.L. Stephens, a.g.e.

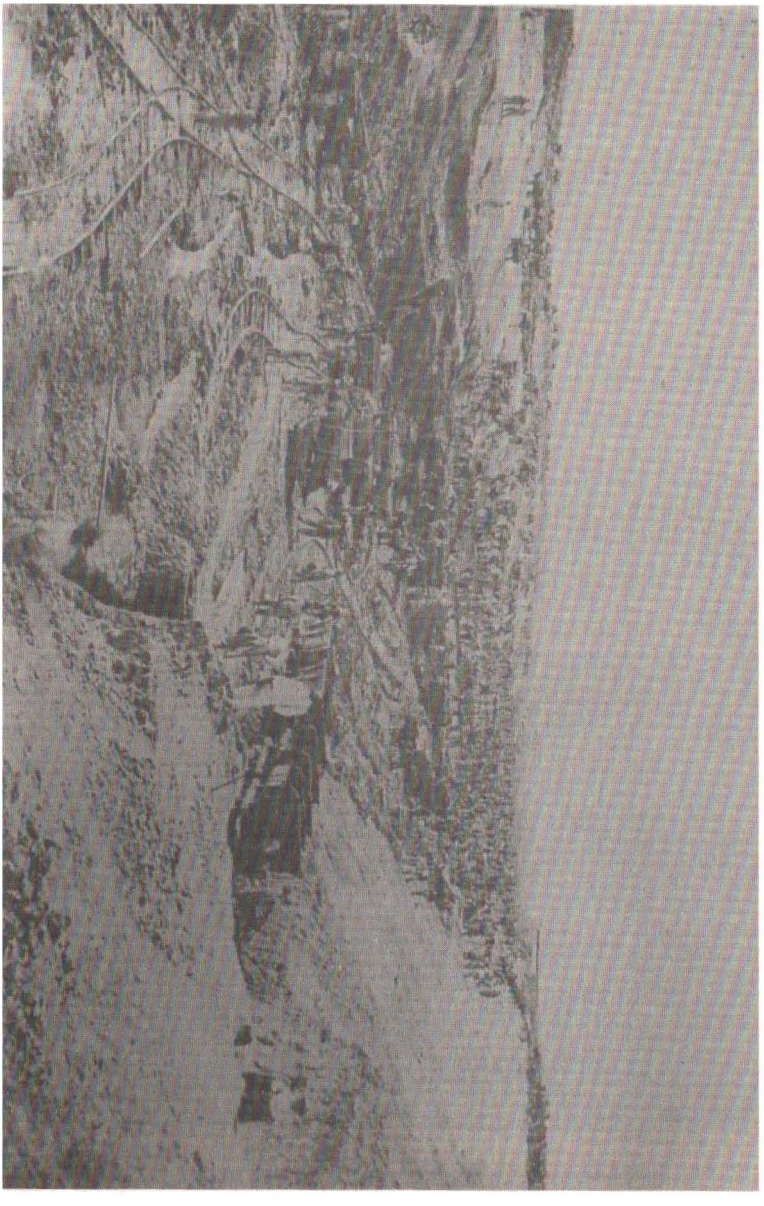


EK-38 Dekovil Hattı (Decauville Track) ile Yürütülen Çalışmalar[1462]



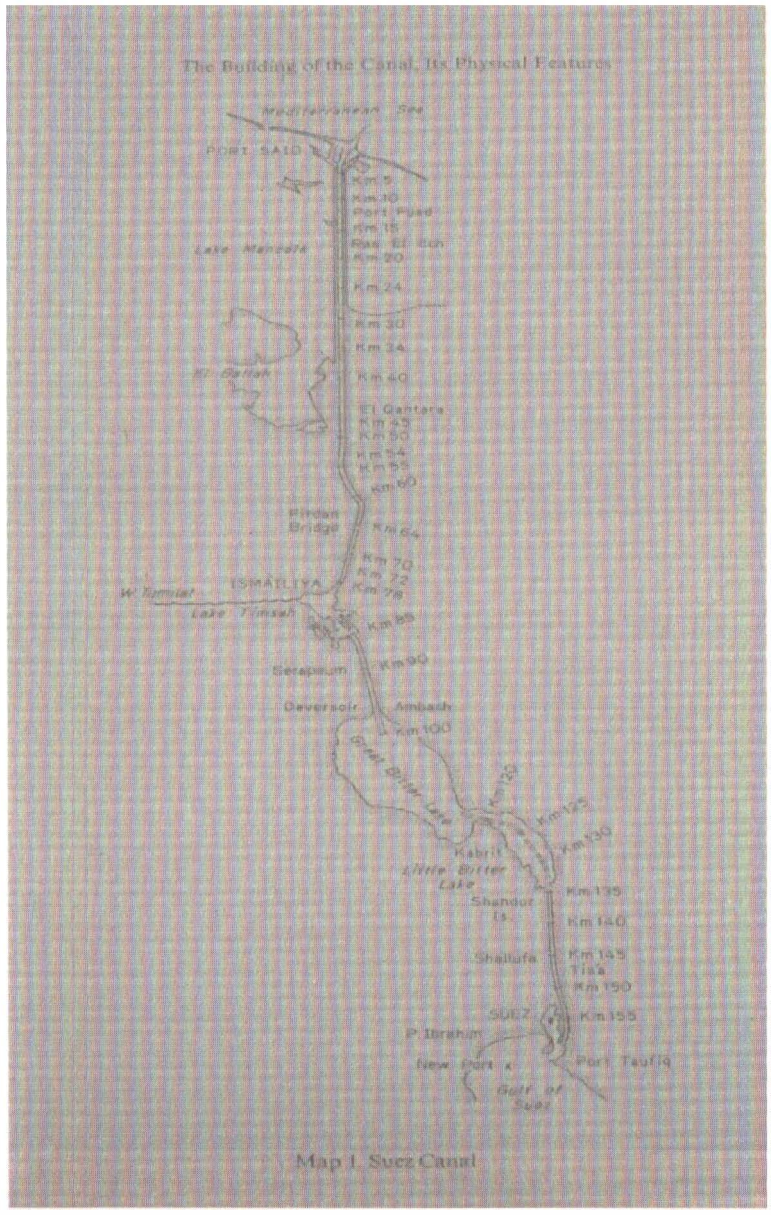
EK-39 Süveyş Kanalı Kazma Çalışmaları (Geleneksel Biçim ve Makineler)[1463]

1462 Zachary Karabell, a.g.e., s. 185.
1463 Lord Kinross, a.g.e.



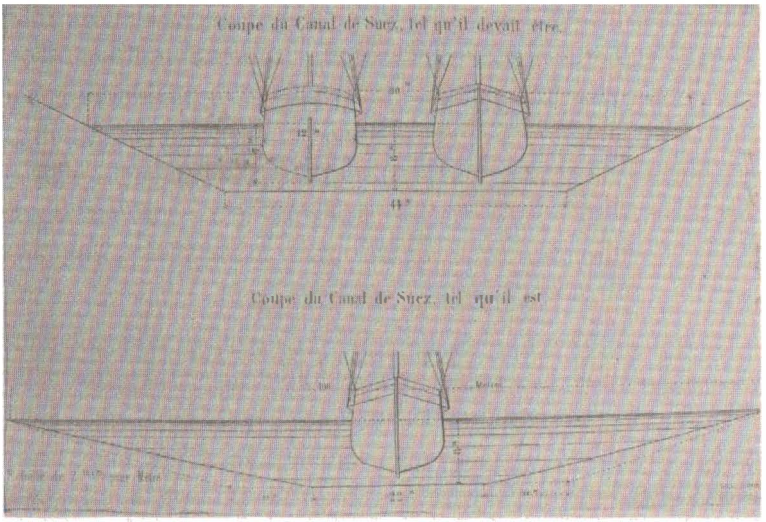
EK-40 Süveyş Kanalı'nda Kazı Çalışmaları[1464]

1464 S.C. Burchell, a.g.e., s. 116.



EK-41 Süveyş Kanalı'nın Fiziksel Durumu[1465]

1465 F.D. Por, a.g.e., s. 43.



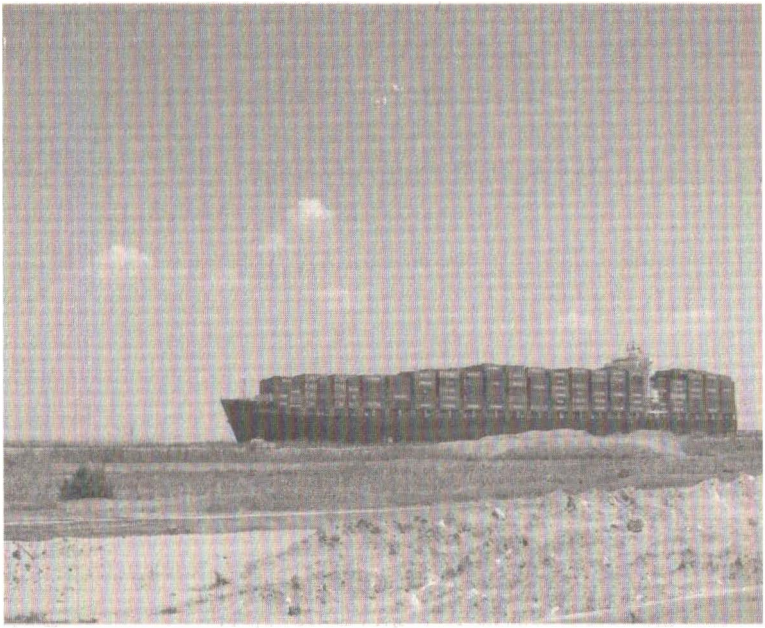
EK-42 Süveyş Kanalı'nda Derinlik Hesaplamaları[1466]



EK-43 Port Said ve Süveyş Kanalı Giriş (2010)[1467]

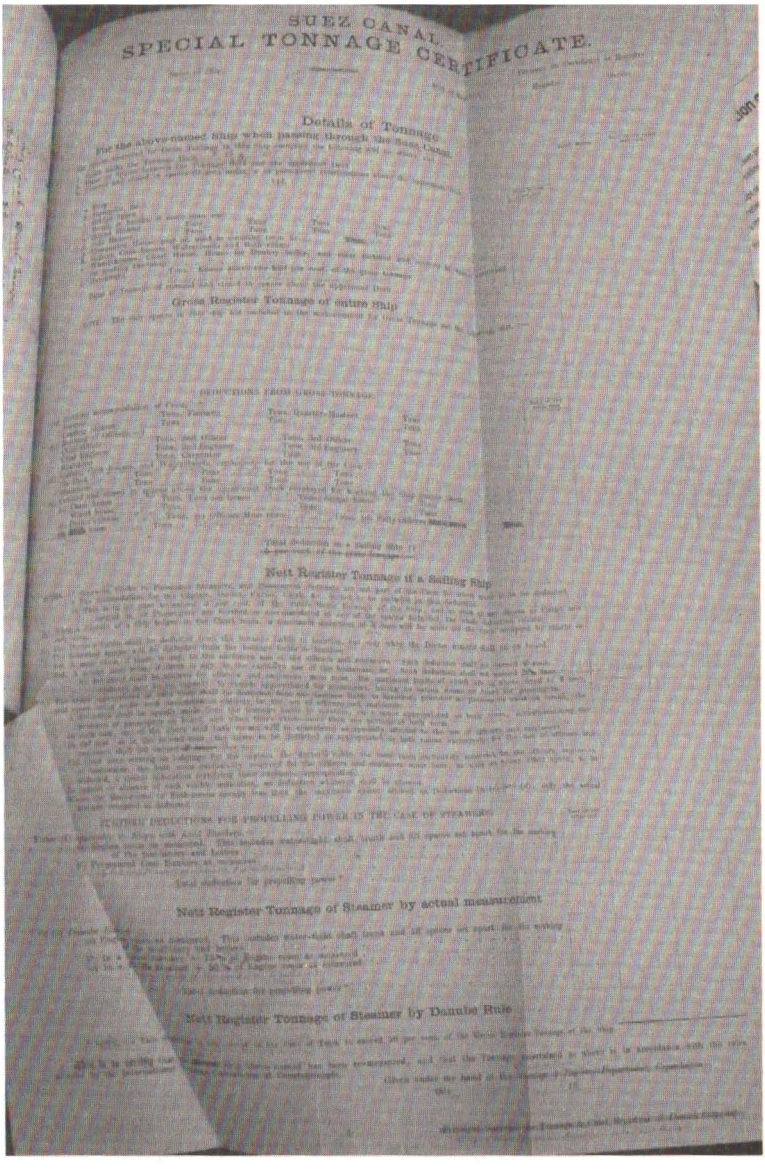
1466 Frederic de Connick, a.g.e.

1467 2010 yılı Port Said'de kanalın giriş kısmı ve kanalın girişinde bekleyen gemiler.



EK-44 Süveyş Kanalı (2010)[1468]

1468 Kanaldan yüküyle beraber geçiş yapmakta olan bir gemiş (2010 yılında çekilmiştir)

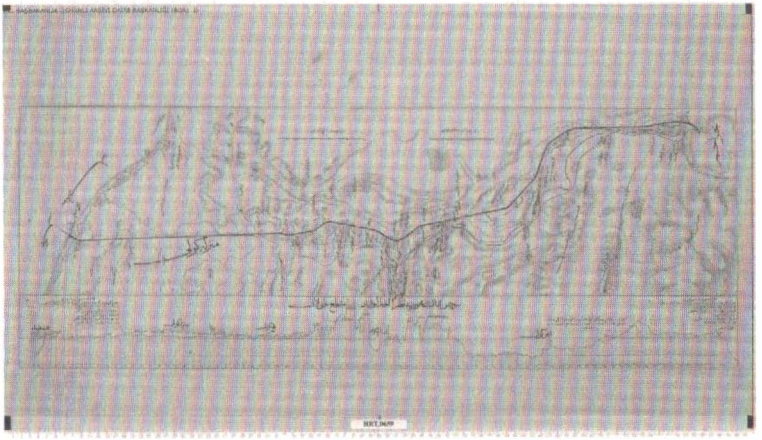

SUEZ CANAL
SPECIAL TONNAGE CERTIFICATE.
Details of Tonnage
Gross Register Tonnage of entire Ship
Nett Register Tonnage if a Sailing Ship
Nett Register Tonnage of Steamer by actual measurement
Nett Register Tonnage of Steamer by Danube Rule

EK-45 Süveyş Kanalı Geçiş Sertifikası[1469]

1469 The National Archives Foreign Office, 78/3465.



EK-46 Süveyş Kanalı ve Sina Yarımadası[1470]



EK-47 Süveyş Kanalı[1471]

1470 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HRT. 0609.

1471 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HRT. 0659.

EK-48 Açılışa Katılan Önemli İsimler[1472]



Prusya Prensi Frederick



Hollanda Prensesi Sophia



Hollanda Prensi Henry

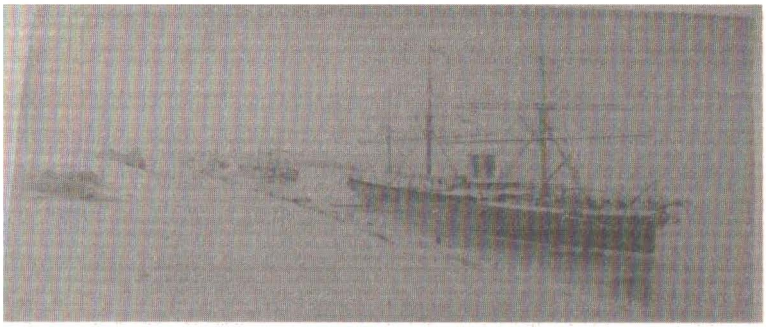


İmparatoriçe Eugenie



Avusturya İmparatoru Franz Josef

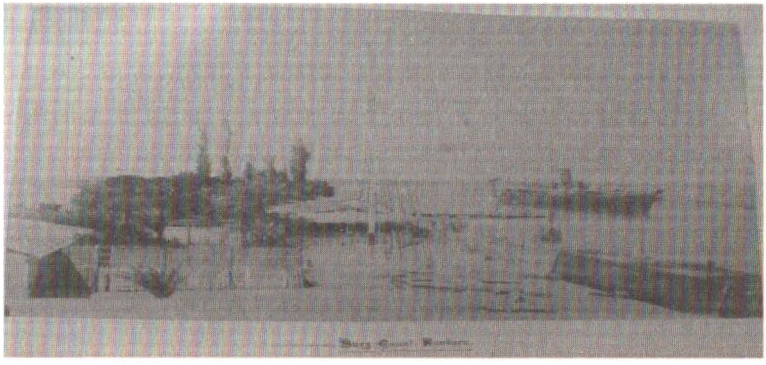
1472 S.C. Burchell, a.g.e., s. 12-17.



EK-49 Süveyş Kanalı'ndan Geçen Gemiler (Açılıştan Sonra)[1473]



EK-50 Port Said[1474]



EK-51 Süveyş Kanalı (Kantara)[1475]

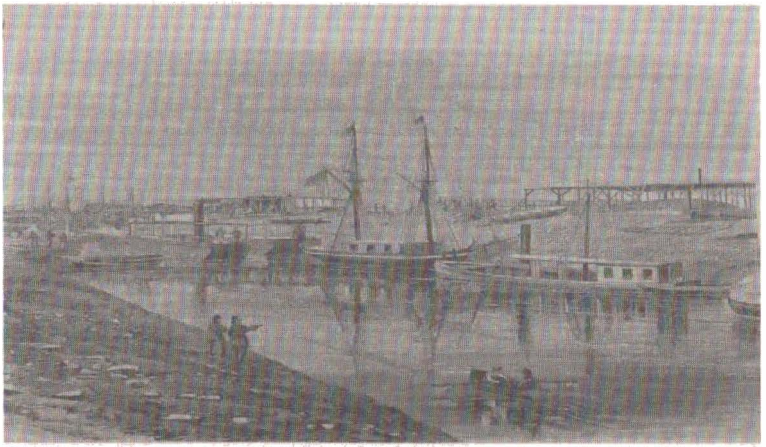
1473 The National Archives Records of the Colonial Office, 1069-597; 1069-416.
1474 The National Archives Records of the Colonial Office, 1069-597; 1069-416.
1475 The National Archives Records of the Colonial Office, 1069-597; 1069-416.

EK-52 Süveyş Kanalı'nın Açılış Merasimi ve Kanaldan İlk Geçişler



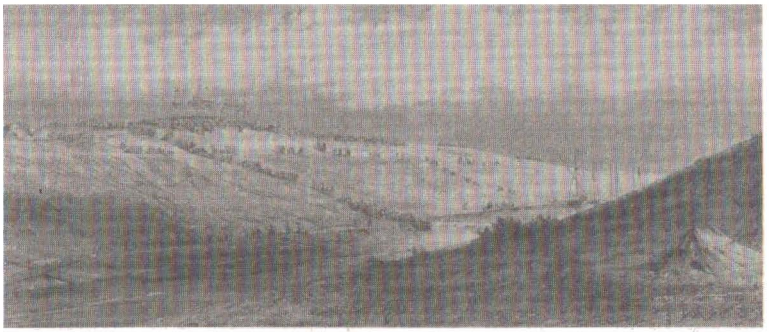
Port Said 1869: a combined fleet of the nations at the opening ceremony of the Suez Canal

Port Sait[1476]



Kanaldan Geçişler[1477]

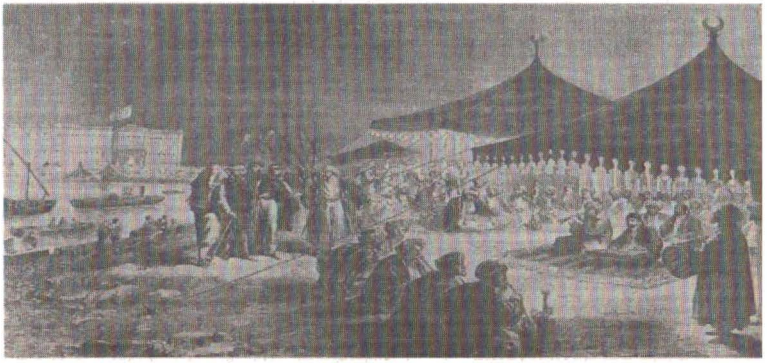
1476 Bary Williams, a.g.e., s. 16.
1477 J.L. Stephens, a.g.e.



Tatlısu Kanalı[1478]

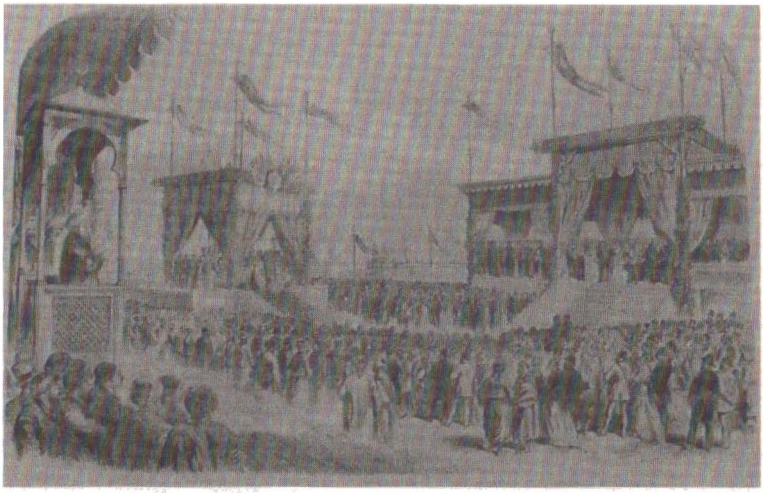


1869'da *l'Aigle* Gemisi Fransız İmparatoriçesi Eugenie İçinde Olduğu Halde Kanaldan Geçerken[1479]

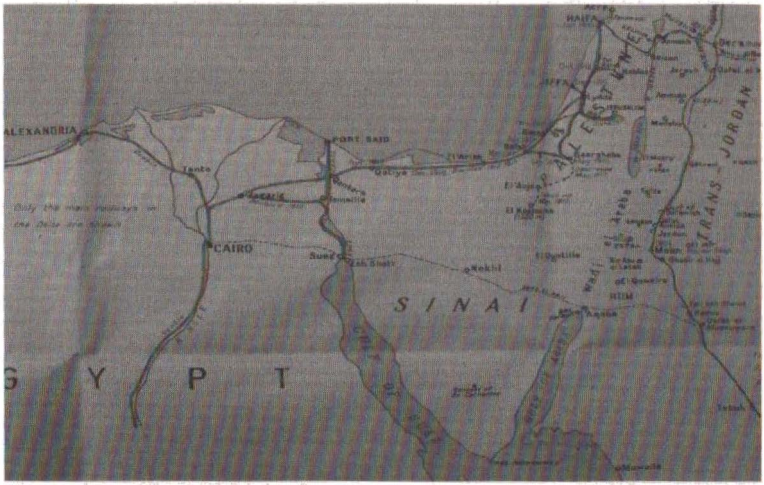


İsmailiye'deki Kanalın Açılış Kutlamalarından[1480]

1478 J.L. Stephens, a.g.e.
1479 J.L. Stephens, a.g.e.
1480 John Marlowe, a.g.e.

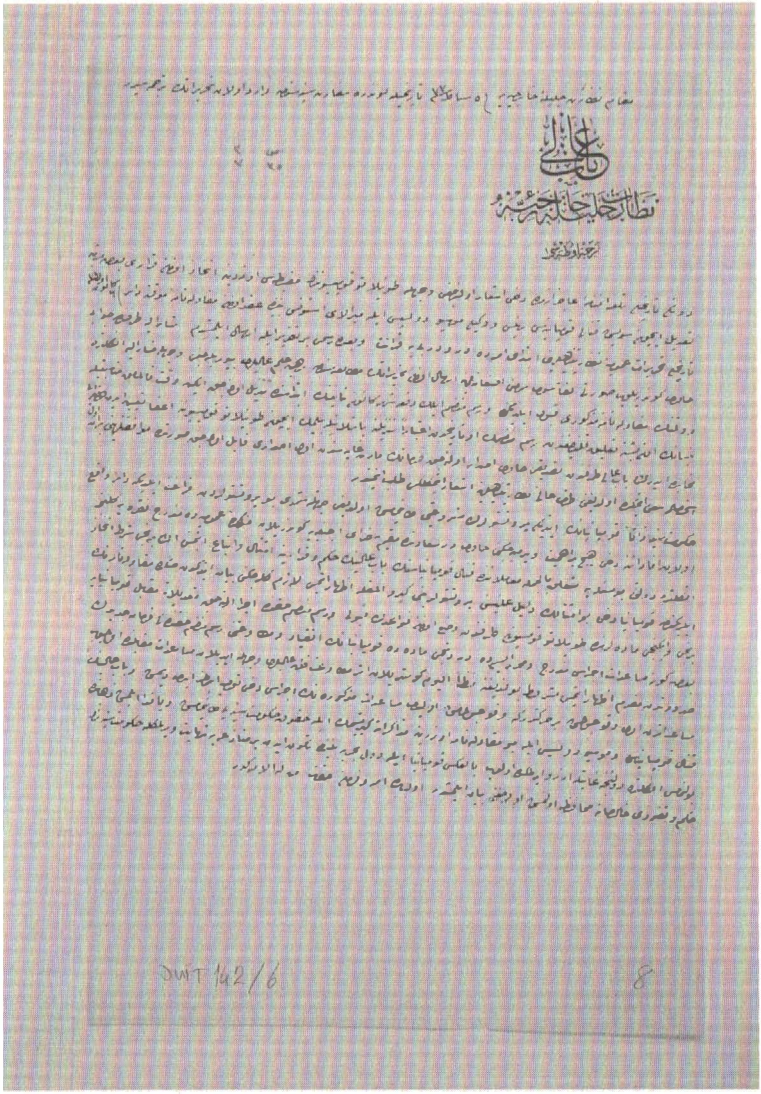


Port Sait'teki Süveyş Kanalı açılış kutlamaları[1481]



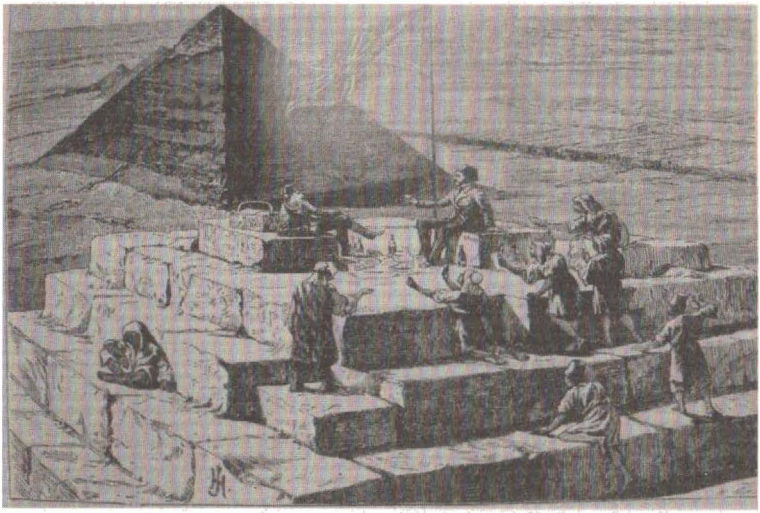
EK-53 Mısır ve Ortadoğu'da Demiryolları (1915)

1481 Zachary Karabell, a.g.e., s. 185.

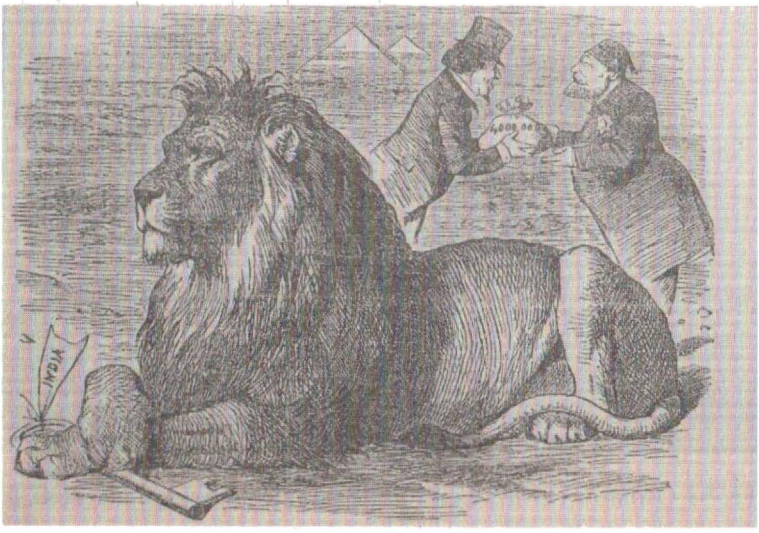


EK-54 Osmanlı Devleti Londra Elçiliğinden Hariciye Nezareti'ne Gönderilen Bir Yazı[1482]

1482 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İR. DUİT, 142/6.

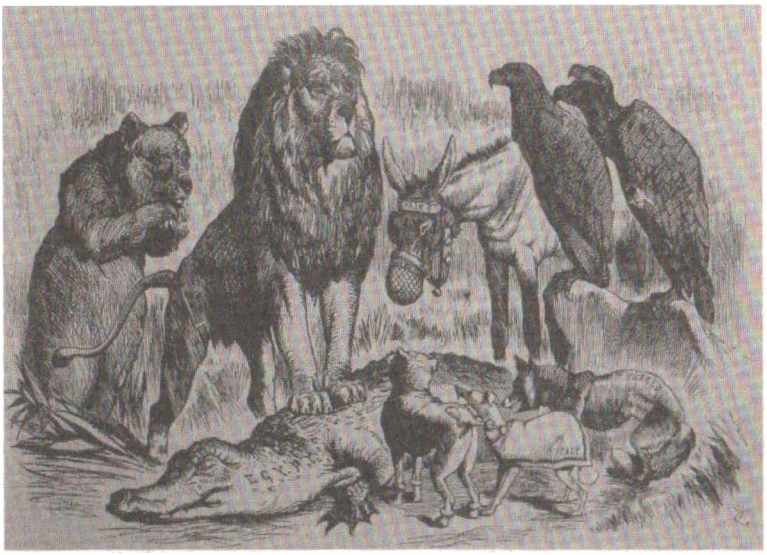


Piramitler Üzerinde Bir Piknik Karikatürü[1483]



Kanal Hisselerinin İngiltere tarafından alınması[1484]

1483 Peter Mansfield, a.g.e., s. 119.
1484 Hugh J. Schonfield, a.g.e.



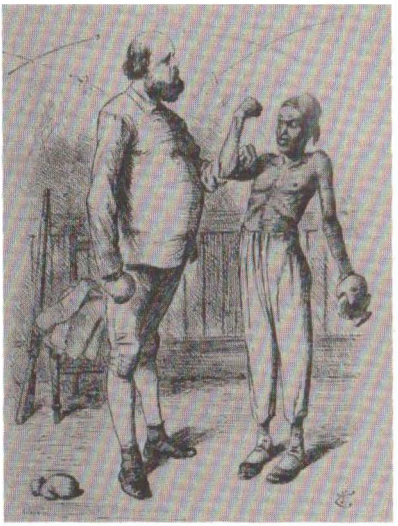
Mısır'da bir dönem yayın yapan Punch adlı bir derginin 30 Eylül 1882 tarihli bir karikatürü[1485]



Paris'te Mısır'ın Yahudi Asıllı Milliyetçilerinden James Sanua'nın Hicivli Bir Şekildeki Karikatürü[1486]

1485 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 136.

1486 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 137.



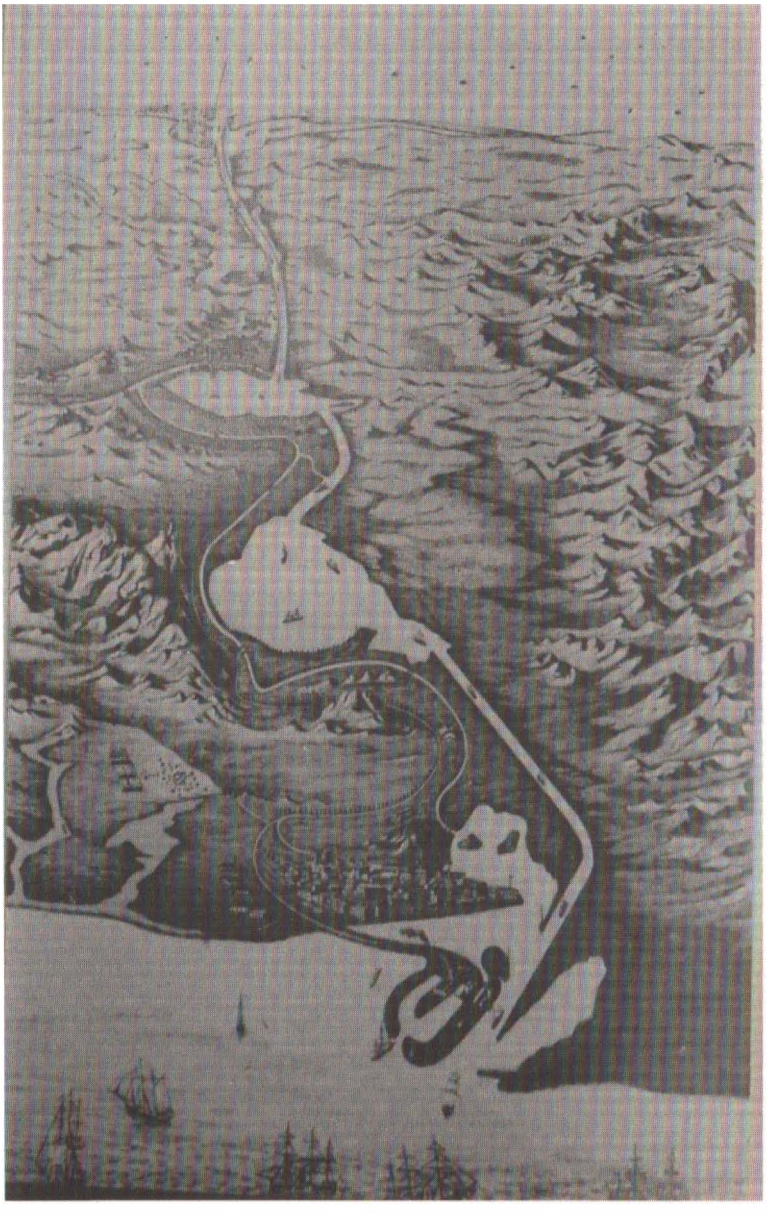
Punch dergisinde 21 Kasım 1891'de çıkan bir karikatür. Salisbury Mısır'ı kendini savunması için geliştiriyor[1487]



1[1488] 2[1489]

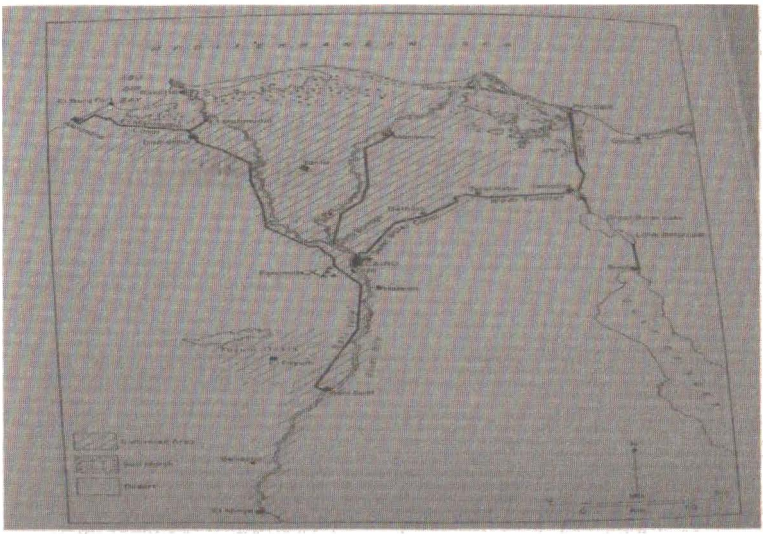
Mısır'da Serdarın öldürülmesi üzerine *Punch*'ın yayınladığı karikatür (3 Aralık 1924) (1) ve Mehdi ordusunun Sudan'da Gordon'u yenmeleri ve muhafızlarıyla Gordon'un ölmesini vurgulayan karikatür (2)

1487 Peter Mansfield, a.g.e., s. 46.
1488 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 137.
1489 Bary Williams, a.g.e., s. 20.

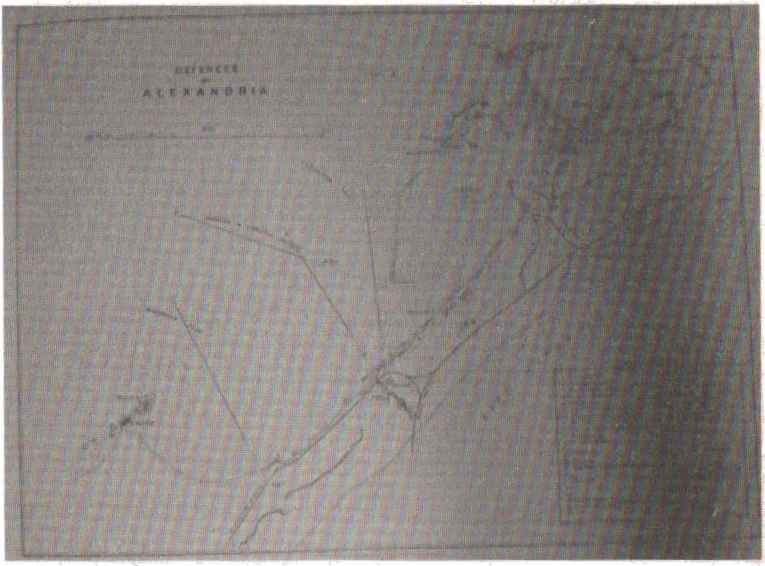


EK-56 Süveyş Kanalı'nın 1869'daki Panaroması[1490]

1490 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 135.



EK-57 Mısır Topraklarının Durumu[1491]



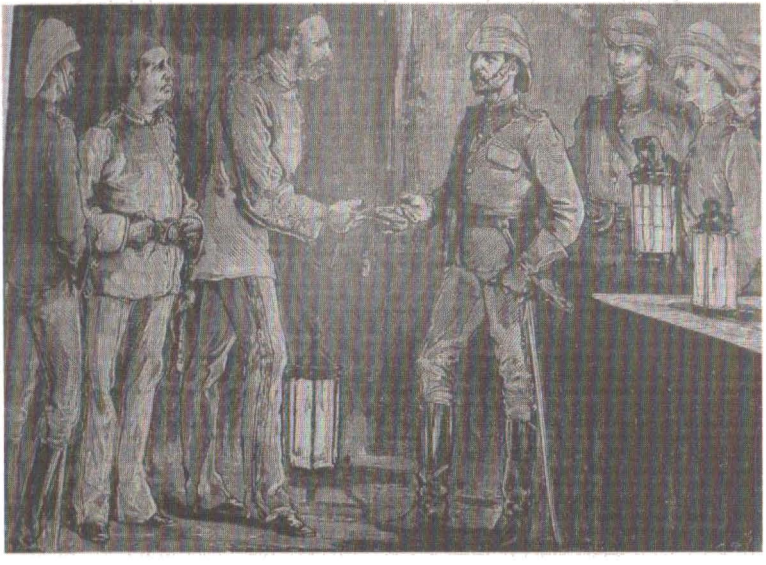
EK-58 İskenderiye Savunması[1492]

1491 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 8

1492 The National Archives Maps and Plans from Various Departments, 1/869.



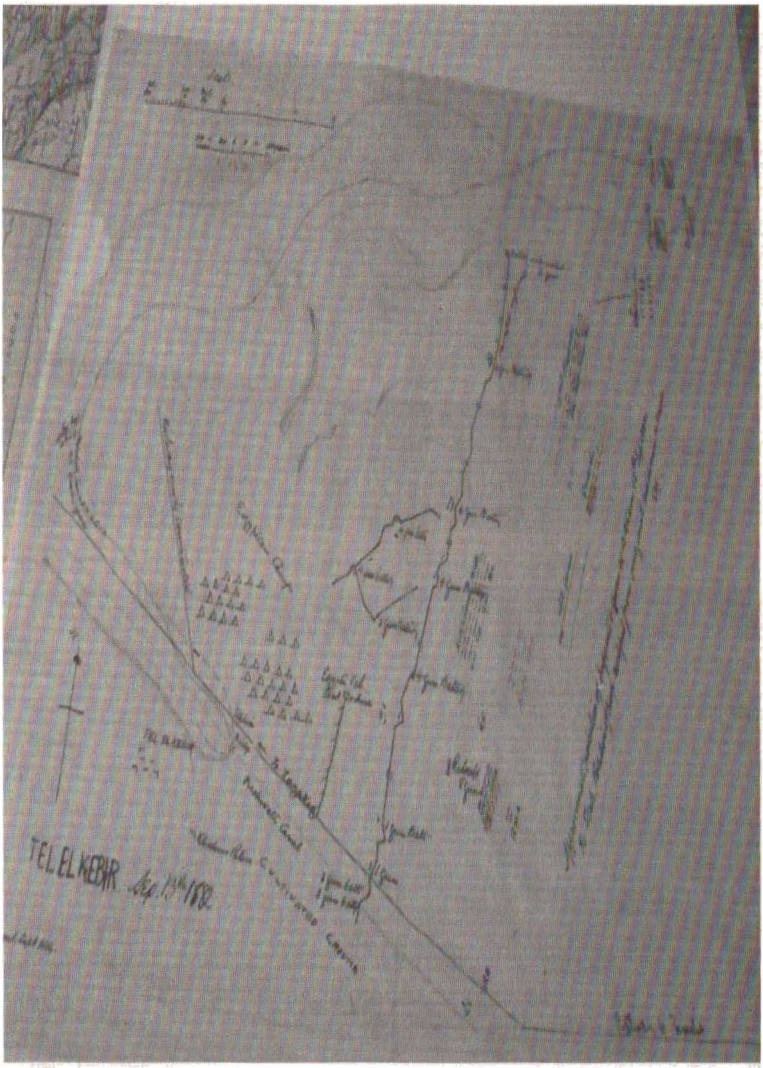
EK-59 Temmuz 1882'de Bombardımandan Sonra İskenderiye[1493]



EK-60 Arabî Paşa'nın General Druy Lowe Tarafından Abassiyeh'de Teslim Olması[1494]

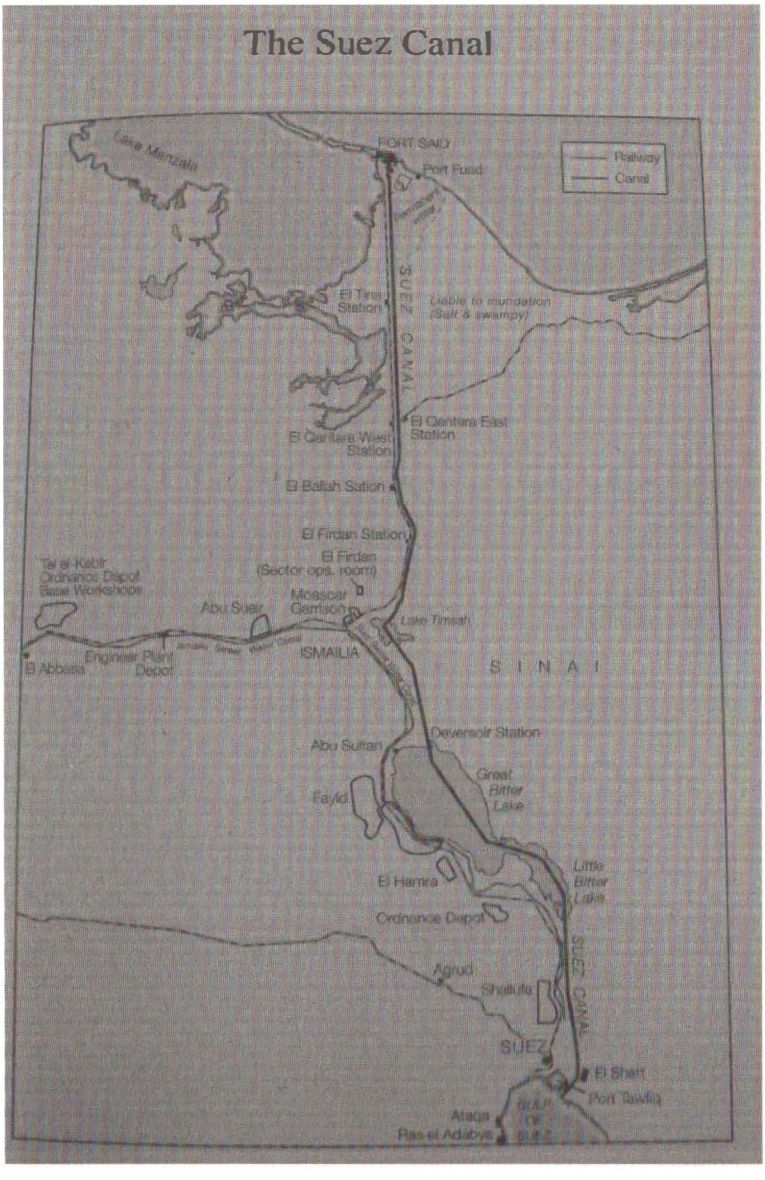
1493 Peter Mansfield, a.g.e., s. 43.

1494 J.C.B. Richmond, a.g.e., s. 136.



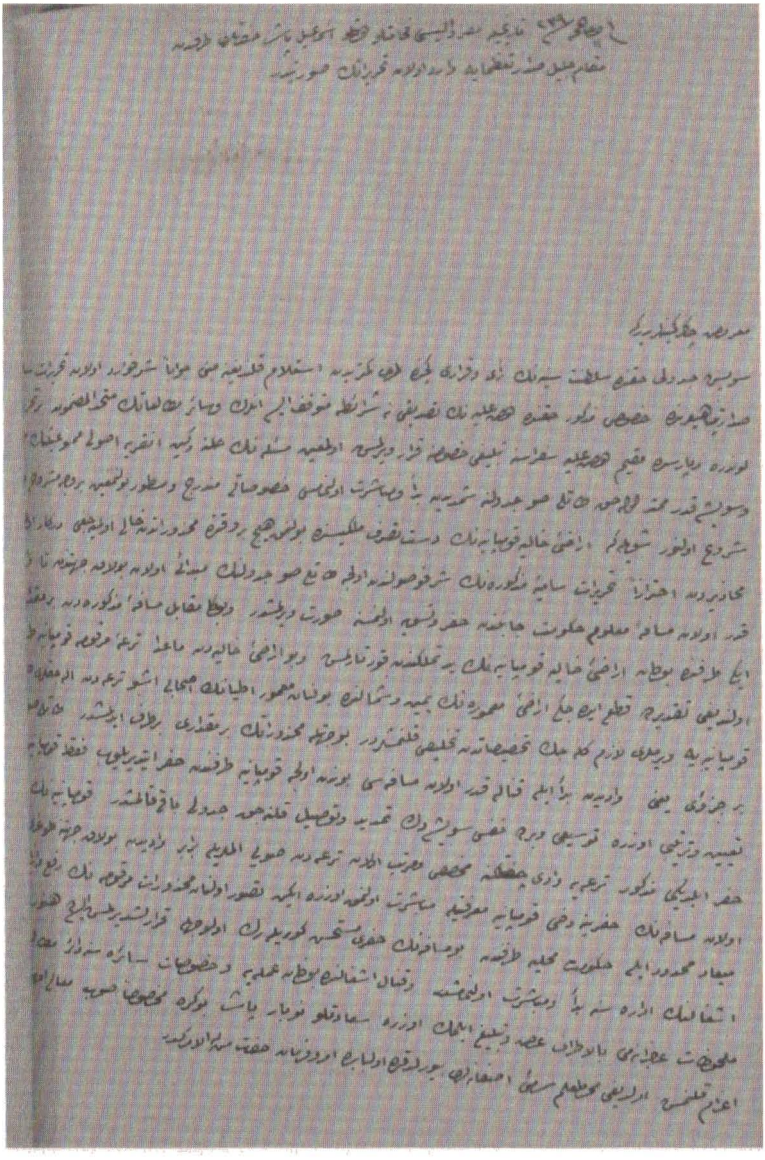
EK-61 Tel El Kebir Savaşı[1495]

1495 The Natioanl Archives Maps and Plans from War Office, 1/411.



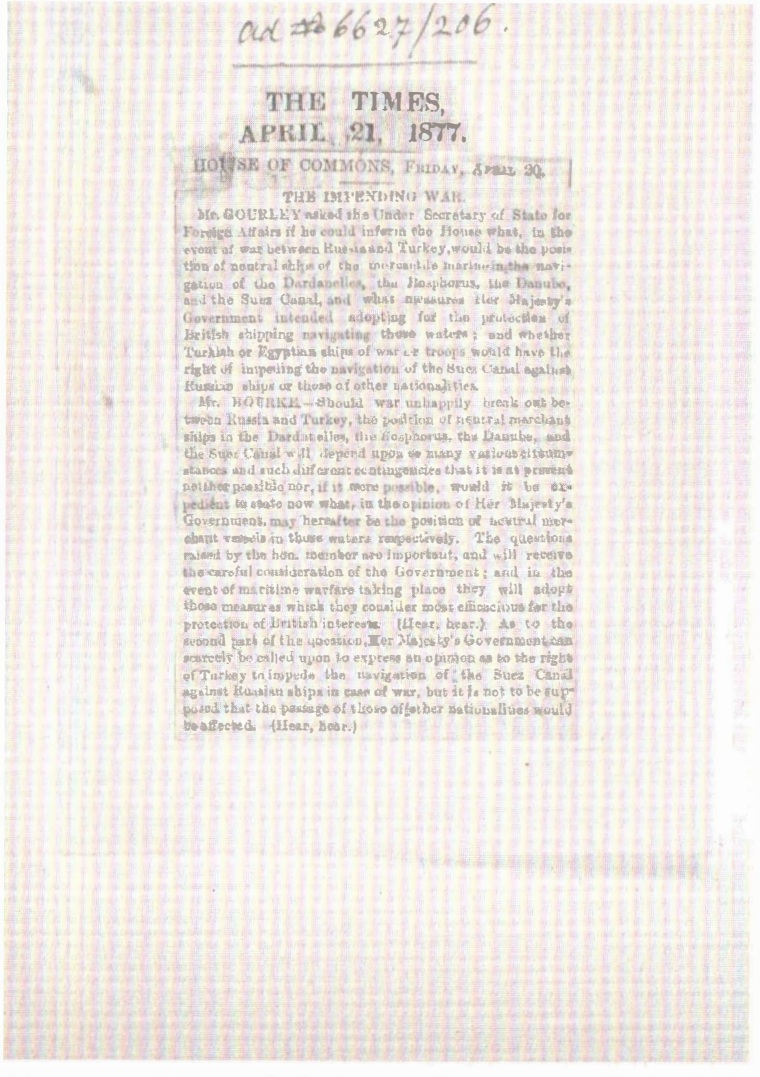
EK-62 Süveyş Kanalı[1496]

1496 Simon C. Smith, a.g.e., s. 1.



EK-63 Bulwer'in Londra'ya Gönderdiği İsmail Paşa'ya Ait Tahrirat Sureti[1497]

1497 The National Archives Foreign Office, 78/1796.



ad #6627/206.

THE TIMES,
APRIL 21, 1877.

HOUSE OF COMMONS, FRIDAY, APRIL 20.

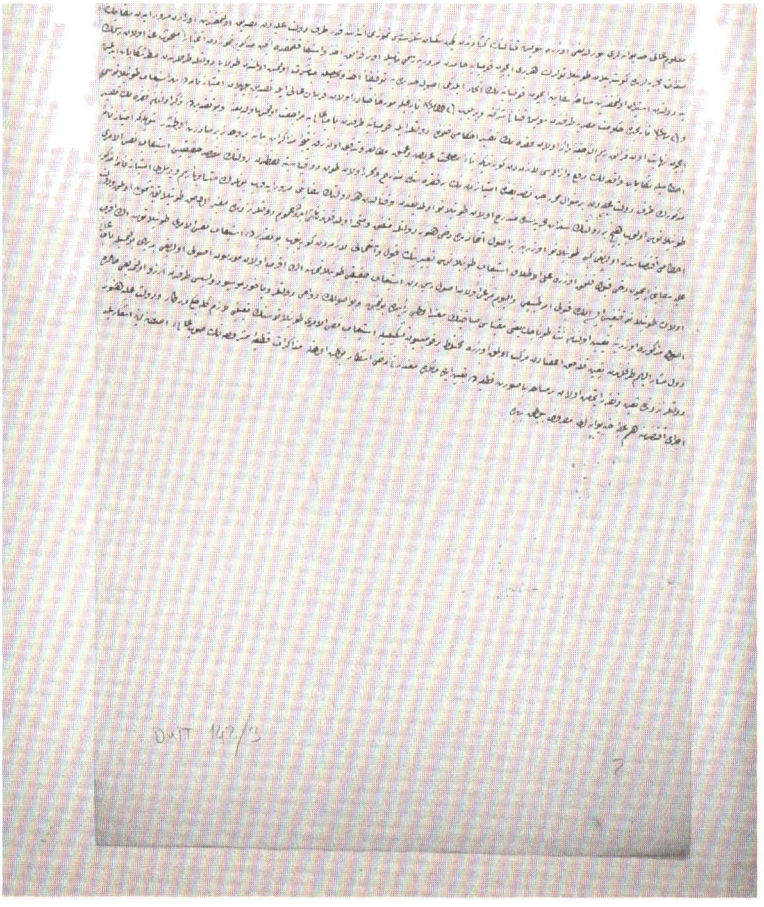
THE IMPENDING WAR.

Mr. GOURLEY asked the Under Secretary of State for Foreign Affairs if he could inform the House what, in the event of war between Russia and Turkey, would be the position of neutral ships of the mercantile marine in the navigation of the Dardanelles, the Bosphorus, the Danube, and the Suez Canal, and what measures Her Majesty's Government intended adopting for the protection of British shipping navigating those waters; and whether Turkish or Egyptian ships of war or troops would have the right of impeding the navigation of the Suez Canal against Russian ships or those of other nationalities.

Mr. BOURKE—Should war unhappily break out between Russia and Turkey, the position of neutral merchant ships in the Dardanelles, the Bosphorus, the Danube, and the Suez Canal will depend upon so many various circumstances and such different contingencies that it is at present neither possible nor, if it were possible, would it be expedient to state now what, in the opinion of Her Majesty's Government, may hereafter be the position of neutral merchant vessels in those waters respectively. The questions raised by the hon. member are important, and will receive the careful consideration of the Government; and in the event of maritime warfare taking place they will adopt those measures which they consider most efficacious for the protection of British interests. (Hear, hear.) As to the second part of the question, Her Majesty's Government can scarcely be called upon to express an opinion as to the right of Turkey to impede the navigation of the Suez Canal against Russian ships in case of war, but it is not to be supposed that the passage of those of other nationalities would be affected. (Hear, hear.)

EK-64 Times'da Kanalla İlgili Çıkan Bir Yazı (21 Temmuz 1877)[1498]

1498 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.TO, 52/155.



EK-65 Mısır Valisi'ne Yazılacak Bir Tahriratın Sureti[1499]

1499 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İradeler.DUİT, 142/3

DİZİN

A

Abbas Paşa 35, 41-43, 45-46, 51, 102-105, 131, 172, 206, 220, 362, 364, 381-382, 384, 389, 399-400, 402, 405, 489
Abdülaziz 77, 82-85, 100, 131-132, 259, 269, 312, 356, 377, 474
Abdülhamid 83, 200, 270, 312, 323, 325, 356, 362, 418, 422- 425, 463, 467, 471, 473
Abdülmecid 77, 84, 131, 389, 474
Abdü'l-Nasır 442
Abdurrahman Bey 224
Abissina 141
Acı Göl 14-15, 31, 184, 210
Aden 134, 139, 145, 147-148, 158, 289-290, 294, 334, 369, 374, 393, 416-417, 452, 463, 467, 475
A. Feinieux 228
Afrika 13, 18-20, 24, 41, 44, 100, 133, 139-140, 143, 150, 187, 202, 211, 280-281, 286-288, 293-294, 304, 307, 322, 331, 335, 340, 343-344, 348, 351, 355, 358, 360, 406-407, 431, 466
Ahmed Arabî Paşa 284, 422
Ahmed Vefık Efendi 53
Ahmet Cevdet Efendi 296
Akabe Körfezi 332
Akdeniz 13, 17-21, 25, 27-34, 38, 46-47, 50, 54, 61, 67, 77, 88, 104, 109, 120, 124, 137-140, 146, 150, 155-156, 158, 172-174, 187-188, 190, 198, 200-202, 210, 216-217, 220, 229, 234, 242, 248, 256, 260, 267, 277, 279, 281-282, 286-288, 293, 314, 325-327, 329, 332-333, 335-336, 338-340, 342, 349, 352-353, 357-358, 369-371, 373, 424-425, 427, 443-444, 449, 452, 506
Alfred Thayer Mahan 347-348
Ali Bey 23, 141, 171, 423
Âli Paşa 45, 50, 54-56, 58-59, 85, 92, 94, 97, 133, 160-162, 197, 363, 392, 471
Alison 58
Alman 21-22, 200-201, 250, 267, 302, 308, 312, 334-335, 343-344, 355, 392, 406, 410, 451, 464, 466, 470-471
Almanya 200-201, 277-278, 300-301, 311, 323, 329, 334-335, 343-345, 350, 352-354, 372-373, 397, 417, 427, 439, 473
Amerika 117, 139, 198, 201, 214, 224, 282, 288, 291-292, 294, 300, 305, 315, 342, 348, 402-403, 417, 469
Amerikan İç Savaşı 283, 400, 403, 407

Amiral Mehmed Paşa 83
Anadolu 13, 100, 287, 375-376
Anglofil 102, 172
Angus Hamilton 348
Arabistan 19, 38, 284, 373, 407, 452
Arap 17, 38, 145, 202, 229, 231, 233-235, 239, 245-248, 255, 270, 322, 327, 348-349, 351, 371, 390, 401, 415, 417, 422, 464
Arjantin 151
Arnavut 102
Asi 156
Asur 370-371
Asya 13, 24, 81, 100, 141, 170, 184, 187, 189, 193, 286, 326, 331, 335, 354-355, 472
Atalanta 147
Atfeh 373
Atina 306
Atlantik 172, 281, 291, 333
Auckland Colvin 285, 423
Aus Deutsche Post 193
Avam Kamarası 155, 434
Avrupa 6, 22, 35-36, 44-45, 49, 51-52, 54-56, 58-61, 65, 70-73, 76, 78-79, 81-82, 86-87, 101, 103, 109-111, 114-115, 125, 133-134, 136-138, 140, 149, 151, 160, 163, 172, 174, 178-188, 190, 193, 197-202, 206-207, 209, 211-212, 228, 235, 245-246, 254, 265-267, 269, 271, 277, 280-281, 283, 286-288, 290, 292, 294, 306, 312, 314, 320, 324-325, 330-331, 333-336, 343-345, 347-348, 350-351, 353-355, 357-358, 360, 363-365, 378-379, 384-386, 388-389, 396, 398, 401, 404, 412, 417, 422, 424-427, 439, 444, 448-449, 452, 466
Avustralya 157, 283, 294, 304, 306, 434
Avusturya 19, 26, 34, 37, 52, 67, 71, 74, 110-111, 114, 117, 122, 137, 149, 157, 190-199, 209, 224-225, 238, 265-266, 278-279, 289, 294, 300-301, 305, 314, 326, 339, 347, 350, 352-353, 356, 441, 520
Ayastefanos 325, 337, 424
Azikokolici 199

B

Babil 370
Bab-ı Seraskeriye 98
Baedeker 378
Bağdat 23, 148, 171, 280, 286, 344, 355
Bahreyn 148
Balah 233, 241, 243, 248
Balkan 328, 344
Barante 36, 189
Barthelemy 173, 203, 460
Başare 200
Başkonsolos 45
Basra Körfezi 144, 171, 280, 286, 306-307, 312, 324-325, 348-349, 370-371, 397, 442, 468
Benedetti 50, 176
Bengal 141
Benjamin Disraeli 283, 310
Berenice 147
Beriü'ş-Şam 88, 169
Berlin 21, 196, 199-200, 302, 311, 326, 337-338, 340, 353, 424, 472
Berlin Antlaşması 326, 337
Bessemer 291
Beyrut 32, 217, 368
Bilmar Milton 342
Birecik 156-157

Bismarck 200, 329, 343-344, 353, 439
Bizans 16-17
Bloonfield 199
Board of Trade 160, 302
Boghos Paşa 379
Bomba Limanı 356
Bombay 49, 144-145, 147, 190, 281, 287, 290-294, 369
Bosfor 68
Bosna 353, 356, 424
Brezilya 151, 315
British Public 107
British South Africa Company 139
Bulak 39-40, 130, 373, 379
Bulgaristan 338

C,Ç

Callao 316
Çanakkale 55, 193, 324-325, 329, 349, 374, 392, 448
Canning 33, 51-52, 54-58, 159, 176
Cape Route yolu 109, 292
Çar 45, 329, 350
Cava 201-202, 288
Cebelitarık 139, 279, 333, 398, 433
Cemaleddin Afgani 380
Cemal Paşa 346
Cenova 286-287, 289
Cevdet Paşa 35, 45-46, 50-51, 119, 296-298, 459
Cezayir 38, 117, 172, 201, 234, 335-336, 354, 417
Chambers of Commerce 107
Choiseul Dükü 23, 171
Cidde 17, 39, 103, 141-145, 173, 288, 360, 369-370, 373-374
Çin 49, 140, 151, 157, 170, 244, 283, 288, 305-306, 317, 434
Clive 145
Colonel John Stoki 321
Colonel Stokes 301-302
Colquhoun 70, 125-126, 196, 225-227, 236-237, 240-241, 244-250
Commander Bedford 16, 143
Conrad 110, 209
Continental Press 59
Cornelius Herz 215
Count Buol 191-192, 195
Count Flemming 191
Count Walewski 176-178
Cozepe İbramiç 198
Credit and Mobilier 205

D

Danimarka 117-118, 237, 305, 314-315
Dar-ı Şuray-ı Askeri 93
Delamelle 204
Demiryolu 5, 39-44, 208, 219, 260, 463
Derviş Paşa 53, 396-397, 417, 428
Deutsche Post 193
Dicle 156, 287
Dimyat 32, 125, 158, 216, 224-225, 227, 234-236, 239-240, 246, 341, 389
Doktor Marko Paşa 84
Don Alyop Barbaz 340
Don Miruğ Kosta 340
Dreon 95
Duyun-ı Umumiye Sandığı 410

E

East India Company 107, 110, 146-147, 212, 357
Ebukır 269, 349, 389, 435
Ege Denizi 15, 338
Elceser 100
El Ezher 43, 171, 267, 470
El Hami Paşa 220
Ellenborough 146
Emile Barrault 209

Emin Bey 84
Endonezya 335
Enkel Berta Mahoriçic 342
Enkel Mahurçic 339
Enver Sedat 442
Erkan-ı Harb 98
Ermeni 380
Ethem Paşa 320
Eugenie 265-266, 388, 520, 523
Evelyn Baring 284, 327, 411, 439
Eyalet-i Ticaret Mahkemesi 318

F

Fas 283, 351
F. Bruce 110
Ferdanne 233, 236, 239, 247-248
Ferdinand de Lesseps 33, 35, 37, 46, 50-51, 56, 66, 151-152, 157, 159, 172-174, 183, 191, 203-205, 207, 210, 212, 214-215, 262, 265-266, 272, 319, 444, 446, 498, 502-503
Feyz-i Cihad 83
F.H.Rundall 332
Filipinler 282, 305-306, 317, 340
Fırat 155-156, 279-280, 287, 317, 471
Foreign Office 9, 28, 31-34, 39-41, 52, 54-60, 64, 84-85, 90-92, 94, 97-99, 108, 111-114, 116, 122-128, 130, 138, 150-151, 158-161, 163, 170, 174-179, 189, 191-200, 202, 205-207, 217, 220, 222-223, 225-226, 236-241, 244-245, 249-251, 256-258, 260, 285, 299-302, 304, 306, 309, 314-315, 367, 376-377, 390-393, 406, 457-458, 489, 493, 501-507, 509, 516, 532
Foşan 173
Fowar 226, 232
Françesko Gortener 198
Frankofil 102
Fransa 5-6, 8, 12, 21, 22- 27, 34, 37-38, 43-45, 50, 51-54, 56-57, 60-61, 63, 67, 70-74, 76, 79-82, 85-87, 89, 92-96, 98-99, 101, 104, 109-111, 114-118, 120-122, 124, 136-138, 149, 152-155, 157-158, 162-168, 170-183, 185, 187, 189-190, 195, 197, 199, 202-203, 207-209, 211, 219, 224-225, 227, 240, 245, 257-258, 266, 271-272, 277-284, 289, 294-295, 297-298, 300-301, 305-308, 310, 313-315, 317-318, 323, 326, 329, 334-336, 344, 347, 349-355, 358, 362, 372-373, 377, 379, 383, 393, 398-399, 411, 413, 417, 426, 427, 431-433, 439-441, 444-449, 451, 453, 466
Fransız 22, 27, 34, 36, 46, 50, 54, 57, 60, 73-74, 78, 80-82, 94-95, 102, 109-111, 116, 118-121, 124, 126, 138, 143, 151, 154, 158, 167, 170-178, 180-181, 187, 189, 194, 202-203, 206, 208-209, 219, 227, 230, 236, 238, 242-243, 248, 250, 252, 255, 268, 283, 288, 297, 308, 312, 314, 327, 334-335, 337, 349, 355, 358, 360, 366, 380-382, 392-393, 396-397, 401, 404, 406, 410-412, 422, 424, 426, 442, 461, 470, 473, 507, 523
Franz Joseph 266, 356
Freycinet Kabinesi 432
Fuad Paşa 42, 55, 72, 74-76, 83-84, 90, 124, 132, 162, 177, 225, 445

G

Garnet Wolseley 284, 437
Genifa 226, 229-231, 236
George Baldwin 142
George Goldie 139
Girette 244
Glasscock 32, 217
Goldschmidt 28, 153, 266, 292, 382, 400, 418, 464
Goldsimths 212
Gorçakof 324
Gordon Paşa 134
Goschen 313, 411-412
Green 59, 113-114, 143, 151, 158, 161, 192, 194, 216, 219, 222-223, 463, 468, 470, 472
Guisr 239, 241, 248-249, 251, 509
Guizot 175

H

Habeşistan 19, 271, 327, 407, 414, 416
Halep 143, 368
Halim Paşa 85, 125-126, 331
Hanies 145
Hardon 120, 231, 244
Hariciye Nazırı 58
Hartley 30-31, 241-244, 262, 464
Hasan Bey 84
Hasan Fehmi Efendi 83
Hatt-ı Hümayun 99
Hawkins 145
Helmuth von Moltke 199
Hemra 179
Henry Bulwer 7, 63, 71, 73, 89, 104, 162-163, 167, 178-179, 224-225, 253, 257
Henry Elliot 266, 393
Heredotus 15, 31, 150, 401
Hersek 353, 424
Hicaz 38, 46, 60, 75, 101, 103, 131, 143, 326, 356, 390, 394, 441, 466
Hidiv 83, 91, 100, 132-135, 180, 259, 268-270, 283, 294, 297, 299, 301, 310, 312, 321-323, 327, 345, 362-363, 401, 403, 412, 415-416, 418, 420-421, 426, 435, 448-449, 467, 490-491
Hille 156
Hindistan 8, 19-24, 28-29, 36, 40-41, 43-44, 49, 103, 109, 132, 134, 136, 138-140, 142, 144-146, 149-151, 155-157, 159-161, 170, 189, 192, 211, 266, 277, 280, 283-284, 286-288, 292-294, 304-307, 311-313, 317, 319, 324-325, 327, 329-331, 333, 338, 348, 351, 353, 356, 358, 360, 373, 377, 394, 401, 426, 434, 450-451
Hint Okyanusu 19-20, 281, 306, 352
Hint yolu 52, 138, 146, 148, 281, 331
Hollanda 59, 110-111, 117, 140, 201-202, 204, 209, 250, 266, 278-279, 282, 289, 299-301, 305-306, 315, 317, 342, 449, 519-520
Hubner 289
Hugh Lindsay 144-145, 147
Hünkâr İskelesi Antlaşması 281
Hüsnü Mübarek 442

I,İ

İbrahim Al Sakka 267
I. Dünya Savaşı 174, 334, 348, 442, 475
I. Elizabeth 138

II. Abdülhamid 270, 323, 325, 362, 418, 422-425, 463, 467
II. Dünya Savaşı 306, 334
III. Napolyon 68
II. Mahmud 29, 77
II. Meşrutiyet 442
II Wilhelm 311
I. Karl 356
İmparator 16, 68, 95, 111, 176-177, 187, 259, 266, 271
İmtiyaz Fermanı 296, 359
I. Napoleon 24-25, 44, 109, 136, 139, 142-143, 171-172, 203, 281, 433, 443-444
İngiliz 8, 10, 12, 28, 30-33, 36, 40, 42-43, 51-60, 63-64, 70-72, 74, 83-85, 88-91, 94-95, 98, 101, 104, 107-113, 118-119, 121-127, 133, 135, 138-145, 147, 149, 151, 153-159, 161-163, 165, 167, 171, 174-178, 191-196, 199-200, 202, 205-208, 212, 219, 221-222, 224-225, 227, 236-238, 240-241, 244-245, 250-253, 256, 258, 266-268, 284-285, 288-289, 293, 296-297, 302, 306, 308, 310, 312-313, 315-317, 323-325, 327-334, 337, 340, 349, 353, 356, 358, 366-367, 371, 381, 385, 390, 394, 396, 397-398, 403-404, 406, 410-412, 417, 420-424, 426, 430-431, 433-442, 445-446, 448, 450-452, 468, 493, 525
İngiliz Başbakanı Palmerston 121
İngiltere 5-8, 12, 23-24, 26, 28, 37-38, 40-45, 49-54, 56-61, 63, 65, 67-68, 71-74, 76, 79-81, 84-92, 94, 96-97, 100, 102-104, 106-111, 114-115, 117-122, 125-126, 132-144, 146-159, 161-168, 170, 172-175, 177-178, 180-181, 185-187, 189-190, 192-193, 195-197, 199-200, 202-203, 205-209, 211-213, 224-225, 236-237, 250, 252, 256, 265-266, 270-271, 277-281, 283-285, 287-290, 292, 294-297, 299-302, 304-336, 338-345, 347, 349-355, 357-358, 362, 369-373, 376, 393-395, 397-399, 404, 406, 408, 411, 413-414, 416-417, 421-423, 425-442, 445-453, 463, 473, 483, 526
İngiltere Kraliçesi Victoria 120
I. Nicolas 36, 189
I. Petro 188
Irak 60, 75, 287, 356, 368, 452
İran 15, 145, 280, 305, 349, 368
I. Selim 18-19, 131
İskenderiye 5, 12, 22, 32, 34, 39-43, 64, 70, 77, 83-84, 93, 96, 110, 113, 119, 121, 124, 127-128, 135, 142, 147, 158, 162, 191-192, 194, 196, 203-206, 208, 210, 216-217, 221, 223, 225-226, 228, 235, 244-245, 258, 284, 287-290, 304, 315-316, 327, 345-346, 357, 364, 366-367, 373-374, 376, 380-381, 385, 389, 393, 396-398, 404-406, 417, 420- 422, 427, 432-437, 449, 452, 461, 532-533
İslam 9, 12, 49, 136, 325, 383, 419, 425, 441, 461, 463, 475
İsmailiye 12, 100, 184, 217, 263, 267, 341, 345, 377, 391, 435-437, 440, 524
İsmail Paşa 5, 8, 13, 77-79, 81-83, 85-89, 96, 99, 116, 118-135, 165, 179-180, 182, 185, 189, 251-252, 259, 265-266, 268-271, 294, 307-308, 311-312, 321-323, 353-355, 358, 360-

364, 367, 376-377, 380, 383, 385-390, 400-416, 420-421, 424, 426, 447-449, 459, 461, 490
İspanya 51, 74, 113, 117, 137-139, 194, 198, 202, 209, 278-279, 282, 290, 300-301, 305-306, 315, 339- 341, 397, 449
İspanyol 139, 202, 289, 340
İstanbul 2, 12-14, 19, 21-23, 25, 38-39, 41, 45-46, 49-52, 54-59, 62-66, 68-72, 74-75, 77-81, 83-90, 92-95, 98-101, 107-109, 111, 113, 118-122, 124-127, 129, 131-133, 135, 138, 152-153, 159, 161-162, 165-168, 172-174, 176-183, 187, 189, 192-197, 200-202, 205-214, 220, 223-225, 253, 255-257, 259-260, 266, 268-269, 272, 281-283, 286, 294-295, 298, 300-302, 306, 312, 318, 320, 323-326, 329-330, 332, 337-338, 340-344, 346, 348-349, 356-357, 359, 362-363, 368, 370, 372-374, 378, 383, 392, 394, 396, 399, 403, 408, 419, 423, 425, 429-433, 435, 441-442, 445, 447-451, 458-467, 469-476, 481, 495, 500
İsveç 117, 314, 315
İsviçre 117, 314, 341
İtalya 67, 117, 135, 174, 195, 198-199, 203, 278-279, 282, 289, 294, 300-301, 305, 315, 335, 344-346, 352, 417
İtalyan 137, 198-220, 250, 255, 267, 289, 345-346, 380-381, 404, 410, 468
IV. Mehmed 373
IV. Yohannes 416
İzmir 286, 380

J

James Bruce 141-143, 482
James Sanu 379
James Stephenson 41
Japonya 305-306, 317
John Alexander Galloway 32, 40
John Hawkshaw 252
John Wilson 145
Journel de l'Isthme de Suez 152

K

Kafkas 103, 385, 417, 420, 422-423
Kahire 12, 14, 17, 22, 24, 29, 39-40, 42-43, 45-46, 51, 57, 83, 94, 98, 100-101, 110, 118, 127, 132, 134, 138, 140, 142, 144, 146-147, 150, 171, 205-206, 210, 216, 221-225, 228-230, 232-233, 240-241, 244, 250, 254-256, 258, 262, 265, 289, 308, 311, 343, 345, 357, 364-365, 373, 376, 379-381, 385-388, 401, 403-405, 411, 423, 427, 431-432, 435, 437, 449, 451, 460, 462-464, 466-467, 469-470, 472-474, 476, 493
Kalafat Savaşı 270, 390
Kalküta 147, 190, 292-293, 369
Kamil Bey 259
Kanal meselesi 67, 71, 315
Kantara 100, 125, 128, 184, 226, 233-234, 236, 239, 241-243, 247-248, 391, 521
Karadağ Meselesi 162
Karadeniz 50, 67, 88, 188-189, 280, 337, 339, 343, 352
Kassasin 217
Katolik 255, 351, 380
Kavalalı Mehmed Ali Paşa 45, 461
Keçecizade Fuad Paşa 83
Kena 200, 288

Kıbrıs 19, 325-329, 333, 335, 338, 342, 353-354, 434, 437, 451-452, 467
Kırım 38, 45, 52-53, 114, 131, 152-153, 176, 205, 270, 325, 330, 336-337, 343, 349-352, 359, 389-390, 407, 445, 448, 451, 463
Kırım Savaşı 45, 52-53, 114, 131, 152, 176, 270, 325, 330, 336-337, 343, 349-351, 359, 389-390, 407, 445, 448, 451
Kızıldeniz 13, 15-21, 24-25, 27-31, 33, 36, 38-39, 46-47, 50, 61, 101, 103, 114, 124, 134, 141-148, 150, 155-156, 158, 171, 173, 189, 202, 220, 222, 244, 257, 286-288, 293-294, 305, 307, 317, 322, 326, 334, 343, 351-352, 370-371, 373, 393, 406-407, 414, 416, 443-444, 452, 462, 492
Koenig Bey 110
Korfu 285
Korna 156
Kumpanya 47-48, 88, 91, 93-95, 100, 106, 115, 129, 166, 183, 213-214, 241-242, 245, 249-250, 253-255, 259-260, 262, 272-274, 277, 294-295, 298, 319-320, 335, 369, 407, 510-511
Kuseyr 143-144, 243, 288, 369
Kuveyt 371
Kuzey Afrika 44, 344, 348, 360

L

La Nation 90
Lange 160, 250, 345, 468
Laroche 234, 252
La Société Civile Internationale du Canal Interocéanique de Darien 214
Lehistan 351
Le Lycurgue 204
Le Père 25, 30, 209-210, 444, 482
Lessepsville 233
Levant Company 139, 288
Liberal Parti 309, 327
Likiditasyon Kanunu 323
Linant 27, 30, 105, 110, 209-210, 216, 218-219, 230, 401, 505
Lizbon 203
Londra 8-9, 13, 58, 61, 76, 79-80, 84, 86-87, 89, 92, 97, 104, 107, 115, 134, 153, 156-158, 161-162, 165, 168, 176, 178, 180, 192, 194, 197, 205, 212, 287, 291-293, 301, 311, 318, 324-325, 329-330, 337, 340, 348, 352, 357, 395, 397-398, 428-432, 436, 439, 445, 455, 525
Londra Boğazlar Sözleşmesi 337
Lord Aberden 149
Lord Beaconsfield 328
Lord Clarendon 55-56, 58, 154-155, 176
Lord Cowley 54-55, 57, 158, 175-176, 178
Lord Cromer 134, 143, 284-285, 327, 336, 344, 346, 348-349, 406, 412, 486
Lord Derby 80, 310, 312, 319-320, 324, 484
Lordlar kamarasında 319
Lord Loftus 193, 196
Lord Lyons 98, 392
Lord Palmerston 28, 34, 60, 79-80, 92, 107, 122, 153-154, 159, 161, 193, 211, 283, 445, 468, 483
Lord Russell 79-81, 202, 227, 319

Lord Stanton 311
Lord Stratford de Redcliffe 107, 109
Lozan 13, 427
Lübnan 358
Lucien Napoléon Bonaparte Wyse 215

M

Macaristan 190, 300-301, 339, 356
Madagaskar 187
Mahmudiye Kanalı 29, 147, 366, 373, 380-381
Mahsama 217
Malabar 286
Malaka Boğazı 286
Malnesbury 193, 199
Malta 117, 325, 329, 333, 398, 433-434, 452
Manteussel 191
Marsilya 286, 357
Massava 101, 271, 327, 369, 407, 415-416
Mathieu de Lesseps 203
Maxima Gölü 243
Meclis-i Ahkâm 362
Meclis-i Âli 53
Meclis-i Deavi 362
Meclis-i Deavi el-Bender 362
Meclis-i Hakaniye 362
Meclis-i Hass-ı Vükela 183
Meclis-i Hususi 362
Meclis-i İbtidai 362
Meclis-i İstinaf 362
Meclis-i Mahsus 9, 456
Meclis-i Mahsusa 60
Meclis-i Muhtelit 298
Meclis-i Şura el-Nüvvab 362
Meclis-i Teftiş al-Zira'a 400
Meclis-i Vâlâ 83
Meclis-i Vükela 165, 441
Medine 17, 145, 419-420
Mehdi 134, 323, 529
Mehmed Reşad 83
Mehmed Rüşdü Paşa 53
Mehmed Said Paşa 46, 103
Mekke 17, 24, 141, 145, 373, 376
Meksika 284, 335
Memlük 17-18, 21, 23, 141-142, 171, 367
Menzele Gölü 125, 210, 217, 220, 224, 226, 233, 236, 239-240, 243-244, 247, 249
Mers 100
Messegeries Imperiales 258
Mex Madenleri 127
Mex Taşı 7, 127, 221, 223, 226, 239, 244
Milliyetçilik 417
Milner 313
Mısır 5-6, 8, 10-29, 34-52, 54-71, 73-106, 108-109, 111-113, 115-119, 121-125, 127, 129-138, 140-144, 146-147, 149, 151-177, 179-183, 185-192, 194-198, 200, 202-209, 212, 215, 219, 221-222, 224-225, 228, 236, 238, 244-245, 251-258, 261, 265-275, 277-286, 288, 290, 292, 294, 304-316, 318-319, 321-331, 333-351, 353- 355, 357- 369, 373-394, 396-420, 422-453, 455-456, 460-461, 464-467, 469-471, 474, 481, 493-495, 502, 524-527, 531
Mısır Bankası 105, 194
Mocha 141, 145, 148-149
Modoweld 149-150
Moğol 139
Monsier Revelaki 58
Moorsom 296-300, 302, 344, 447
Mösyö Barkle 159
Mösyö Dömotiye 180
Mösyö Zerboni 199

Mougel 27, 105, 110, 112, 209-210, 218-219, 227, 230, 250
Mountstuart Elphinstone 144
Mourra 226, 232-233
Mr. Gobden 107
Muhammed Rıfaat 375
Muhammed Şerif 134
Muhtar Bey 67-71, 74, 118, 121, 162, 193
Mukabele Kanunu 307, 382-383, 410
Muscovy Company 139
Müslüman 141, 306, 329, 351, 360, 421
Mustafa Efendi 84
Mustafa Fazıl Paşa 85, 116, 125, 131-132, 362-363
Mustafa Paşa 112-123, 126, 129, 413
Musul 368
Musurus 58

N

Namık Kemal 415
Namık Paşa 156
Napoleon 15, 24-25, 44, 85, 91-92, 107, 109-120, 136, 139-140, 142-143, 171-172, 174, 176, 178, 182, 185-186, 203, 214, 258-259, 261, 265, 272, 281, 283-284, 333, 335, 349, 351, 355, 403, 433, 443-444, 446, 461, 463, 499
Napoli 113, 135
Necid 148, 171, 468
Negrelli 109, 118, 210, 218
Nelidov 338-339
Neue Pressische Zeitung 199
Nil 13-16, 19-20, 29, 31-32, 40, 47-48, 61, 76, 133-134, 142, 146, 210, 216-217, 219, 221-222, 224-233, 240, 254, 260, 287, 290, 326, 331, 355, 366, 371, 373, 378, 380, 387, 407, 412, 422, 439, 443-444
Nohas Paşa 442
Norveç 117, 278, 300-301
Nova Scotia 139
Nubar Paşa 85, 89-90, 93, 96, 129, 168, 183, 269, 272, 324, 363, 388, 412
Nubia 91, 150, 473
Numra 253

O,Ö

Ömer Bey 98
Ortadoğu 136, 279-280, 286, 290, 330, 334, 343, 347-348, 351, 360-361, 383, 427, 442, 447-449, 466, 469, 471, 474, 524
Ortodoks 255, 351
Osmanlı 1, 3, 5-6, 8-9, 11-13, 18-23, 29-30, 34-39, 41-46, 49-63, 65-104, 106-109, 111, 115, 117-125, 127, 129-132, 135-143, 145, 149, 152-171, 173-174, 176-190, 195-201, 203, 205, 207-214, 223, 225, 228, 236, 238, 254-256, 258-260, 265, 268-275, 279, 281-283, 289-290, 294-303, 305-306, 310-315, 318-322, 324-334, 336- 347, 349-354, 356, 358-361, 363, 365-366, 368-375, 377- 379, 381, 383, 388-399, 403, 406- 409, 414-415, 417-418, 422, 424-452, 455, 460, 462-468, 471, 473-475, 486, 491-492, 494-495, 498, 517, 523, 525, 533-534

Osmanlı-Rus Savaşı 141, 188, 270, 325, 328, 338, 352, 379, 390, 422, 424-425, 447, 450-451, 466
Osman Paşa 93-97

P

Padişah 49, 67, 77, 109, 121, 213, 362, 389, 432
Palinurus 145
Panama Kanalı 8, 214-215, 292, 408
Paris 9, 23, 44, 49, 51, 54-55, 57, 61- 63, 65, 76, 78-79, 81, 84, 86-87, 89, 93, 106, 114-115, 118, 125, 165, 167-168, 175, 180-182, 191, 194, 197, 205, 209, 214, 227, 237-238, 250, 261, 297, 302, 311, 318, 337, 340, 350-351, 376, 380, 386, 403, 405, 411, 441, 445, 455, 461-462, 469-471, 474, 526
Paris Barış Konferansı 114, 118, 351
Parnis 320
Paulino 113
Paulin Talabot 209
Peninsular and Oriental Steamship Company 146-147, 212
Perim Adası 115, 351-352
Pers 15, 36, 189, 317
Pers Körfezi 36, 189, 317
Pervet 199
Petersburg 337, 340
Piyemonte 209
Portekiz 18, 20, 117, 194, 198, 202, 305-306, 317, 341, 449
Port Said 7, 12, 19, 26, 31, 63-64, 97, 100, 114, 120, 125, 127-128, 162, 169, 198, 205, 216, 223-227, 230, 233-240, 242-248, 255, 257, 260, 262-263, 267, 269, 346, 374, 377, 391, 395, 404, 428, 432, 436-437, 440, 466, 468, 470, 504-506, 508, 511, 514, 518, 521
P. & O. Steam Navigation Company 107
Prens Metternich 191
Prokesch 74, 193
Protestan 351, 380
Prusya 110, 117-118, 188, 196, 199-201, 209, 265-266, 282, 298, 315, 351, 383, 393, 446, 519
Ptolemy 16, 252

R

Ras-el-Wadi 255-256, 262
Ras Hafun 322
Rauf Beyefendi 98
Reckberg 195-197
Ren 156
Reşid 17, 32, 35, 45-46, 50-52, 56-57, 72-73, 103, 153, 174, 216, 389, 426, 445
Reşid Paşa 35, 45-46, 50-52, 56-57, 72-73, 103, 153, 174, 426, 445
Rivoltella 194
Rizzo 237
Rıza Paşa 45, 299
Robert Ainslie 142
Robert Morier 337
Robert Stephenson 33, 146, 210
Roma 16-17
Romanya 38, 131, 390
Royal African Company 139
Royal Niger Company 139
Rus 36, 45, 111, 141-142, 188-189, 270, 281, 325, 328, 337- 339, 344, 352, 379, 390, 410, 422, 424-425, 447-448, 450-451, 460, 465-467, 474

Rusya 5-6, 26, 36, 38, 44-45, 51, 71, 106, 109, 111, 117, 122, 133, 137, 139-140, 149, 157, 188-190, 199- 200, 224, 270, 278, 282, 289, 300-301, 305, 311-312, 315, 324-327, 329-330, 334, 336-339, 343, 350-354, 358, 372, 394, 397-398, 417, 422, 427, 432, 439, 447-448, 451, 467
Ruyssenaers 59, 111, 194, 204, 245, 250

S,Ş

Sabetier 46, 57, 59, 111, 116, 118, 176-177, 230
Sabit Paşa 397, 428
Saci Beyefendi 53
Safveti Paşa 73
Said Limanı 88, 100, 198, 341
Salih Paşa 301, 320
Salisbury 313, 420, 475, 483, 526
Şalof 100
Şam 88, 100, 169, 360, 368, 425, 474
Samuel Briggs 366
Şangay 316
Sardinya 74, 110, 113, 194, 351
Schreiner 197, 238
Selanik 339
Serapa 100
Şerif Paşa 121, 162, 237
Server Efendi 98-99, 369
Sevil 248-249, 251
Seylan 294, 317, 424, 434
Seymour 191-192, 315, 420, 432-433
Shallufa Sırtı 220
Sibirya 291
Silistre 270, 390
Singapur 288, 293-294
Sin Ticaret Mahkemesi 295
Şipka Geçidi 271
Şirvanizade Rüştü Paşa 363
Sırbistan 38
Socotra Adası 145
Somali 322, 334, 442
Stanton 134, 311
Stephen Cave 307, 411
Suakin 39, 101, 327, 369, 415
Sudan 13, 19, 101, 132-135, 322-323, 326-327, 334, 355, 382, 387, 407, 412, 416, 431, 442, 460, 475, 529
Sultan Mahmud 45
Suriye 13, 15, 54, 56, 85, 158, 172, 232, 234, 246-247, 280, 287, 326, 336, 357-359, 381-382, 391, 399, 407
Süveyş 5-8, 11-30, 32-33, 35-49, 51-56, 58-59, 61, 63, 66, 68-69, 71, 73, 75, 77-79, 81, 83-84, 86-88, 90-92, 95-96, 98, 100, 104-110, 112, 114-123, 127-130, 132, 134, 136-138, 140-153, 155, 157-158, 160-162, 165-166, 169-174, 176-179, 181-182, 184-185, 188-193, 195-201, 203, 207-208, 210, 212, 214-231, 234, 236-238, 240-241, 243-245, 247, 250-263, 265-271, 273, 275-283, 285-300, 302-316, 318-319, 321, 323-334, 336-347, 349-358, 360, 367-371, 373-374, 376-378, 382, 386-388, 390-391, 394, 396-400, 403-404, 406-409, 414, 416, 425-430, 434-453, 455, 460, 462-464, 470, 473-476, 486-487, 492, 494, 500, 504-505, 509-512, 514, 516-519, 521, 524, 529
Süveyş Cetveli Komisyonu 98
Süveyş kanalı 311

T

Tahiti 187, 283
Tahrirat-ı Hariciye Odası 98
Tana Gölü 133
Tanzimat Fermanı 77
Tasvir-i Efkâr 77, 90, 98, 464
Tatlısu Kanalı 8, 76, 78-79, 82, 84, 86-88, 91-93, 96, 110-112, 128-130, 154, 158, 168-169, 180, 183-185, 220-224, 233, 239, 248, 251, 254-256, 262, 271-274, 368, 391, 522
Tavnil 271
Tebriz 280
Tegethof 266
Tehama 149
Tel El-Kebir 284, 327
Tevfik Paşa 319, 323, 387, 418, 420-421, 435
The Daily News 120
Thiers 175
Thomas Waghorn 28, 144, 146, 482, 487
Thounevel 177
Thurburn 220
Times 13, 41, 135, 292, 322, 432, 460, 468
Timok Nehri 352
Timsah Gölü 17, 19, 184, 210-222, 224, 229, 231-233, 241-242, 248, 251, 255-256
Tobruk 356, 370, 452
Ton Komisyonu 301-302
Toosounville 231-232
Toprak Kanunu 105
Trablusgarp 201
Trabzon 280
Trieste 191-194, 233, 249, 286, 289, 314, 357
Tumilat 14-16, 24, 210, 217, 224, 233, 248, 437
Tuna 156, 296, 302, 330, 332, 352
Tunus 117, 201, 203, 335, 344, 351, 353-354, 422
Türk 10, 19-20, 22, 25, 54-55, 57, 64, 71-74, 98, 103, 111, 113, 122-124, 138, 150, 155-156, 161, 171, 179, 188, 201, 279, 302, 326, 328-329, 334, 337-339, 343-344, 346, 371, 374, 379, 385-386, 393, 416-417, 420, 422-424, 459-462, 465-468, 473-475
Türkiye 11-12, 19, 42, 49, 51, 58, 83-84, 103, 124, 133, 157, 162, 188, 195-196, 206, 236, 238, 282, 290, 326, 338, 343-344, 348, 355-357, 366, 374, 383, 408, 425, 427, 441, 459-467, 470-471, 473-475, 480

U,Ü

Uganda 134, 442
Uluslararası Bilim Komisyonu 31, 110, 209, 243, 261, 487
Ümit Burnu 8, 286, 290, 293
Ürdün 332
Uzakdoğu 33, 140, 294, 304, 306-307

V

Vadi-i Tumilat 14-16, 24, 210, 224, 233, 248, 437
Vadington 325
Vali 32, 56, 59-60, 80, 85, 102, 106, 108, 129, 175, 194, 237, 251, 284
Vali Paşa 175
Viskonta de Mezbo de Zoğeb 341
Viyana 191-194, 196-197, 340, 445

W

Walne 63-64, 225
Warren Horstings 141

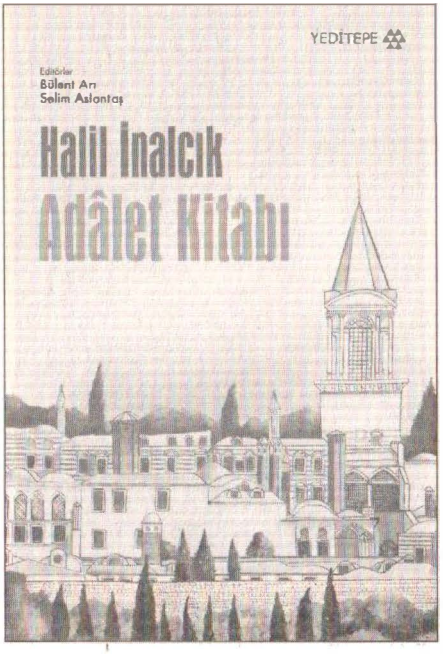
Washington 110, 240, 470
Webet 232
Werner 192
William Cornwallis Harris 146
William Dension 262
William Ewart Gladstone 327
Wumreicher 237

Y

Yahudi 328, 379-381, 526
Yakındoğu 374
Yedi Yıl Savaşları 22-23, 171
Yemen 39, 46, 148-149, 289, 326, 352, 356, 371, 391, 428, 466
Yenbu 288
Yeni Zelanda 306, 317, 434
Ypsilanti 336
Yunanistan 38, 117, 202, 279, 300-301, 315, 341-342, 417, 432
Yusuf Kamil Paşa 83

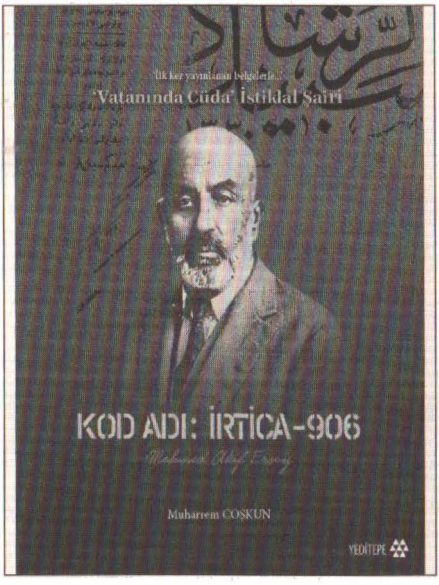
Z

Zagazig 32, 224, 243, 248, 253, 255, 340, 419
Zangibar 134
Zeitung 199
Zeyla 322, 416
Zülfikar Paşa 183, 204, 224



Adâlet Kitabı, dünyanın en köklü geçmişine sahip milletlerinden olan Türklerin, adâlet anlayışını, idare geleneklerinde bu anlayışın yerini, tarihî süreçte yaşanan değişim ve dönüşümleri, yüzyıllar içinde teşekkül eden önemli hukuk ve adâlet kurumlarını inceleyen araştırmalardan bir demet sunmak amacıyla hazırlanmıştır. Eserlerin seçiminde, kronolojik bir bütünlük sağlanmaya çalışılmış, hukuk ve adâlet tarihimizin önemli meselelerinin incelendiği çalışmalara özellikle yer verilmiştir.

Bu kitap; İslamiyet'ten önce ve sonra Türk devlet geleneği ve bu gelenek içinde hukuk ve adâletin yerinin anlaşılması, Türklerde köklü bir hukukî geleneğin olduğunun ispatlanması, Osmanlı yargı sisteminin ve terminolojisinin anlaşılması ve geçirdiği dönüşümlerin değerlendirilmesi, yargı kurumlarının incelenmesi açısından geçmişten günümüze geniş bir tarihi yelpazede Türk hukuk ve adâlet tarihini sunmak üzere hazırlanmıştır. (Tanıtım Bülteninden)



'İlk kez yayınlanan belgelerle...' 'Vatanında Cüda' İstiklal Şairi

İstiklal Marşımızın yazarı, Milli Mücadele'de vaazları cephelerde dağıtılan, Kurtuluş Savaşı'nı veren Meclis'te milletvekilliği yapan, Anadolu'da isyanları bastırmak için il il gezerek halkı İstiklal Savaşı'na çağıran Mehmed Akif'in, günün birinde kendi ülkesinde 'sakıncalı', 'mürteci' 'tehdit' durumuna düşürüleceğini, Safahat adlı eserinin toplatılarak imha edilmesi talimatının verileceğini kim tahmin edebilirdi ki..

Çoğu zaman tartışırız;

- Mehmed Akif Mısır'a neden gitti? - Neden 11 yıl ülkesine dönmedi?

- Gerçekten peşine hafiyeler takıldı mı? - Hilafet, şapka, Cumhuriyet ve yöneticileri için neler düşündü, hangi ifadeleri kullandı?. - Daha da önemlisi, 'İslamcı/dindar' bir şair olan Mehmed Akif'e yeni rejim nasıl bakmıştı?

- Ülkede kalsaydı, İstiklal Mahkemeleri'nde yargılanır mıydı? ..

- Safahat bu ülkeye neden sokulmadı ve nasıl imha ettirildi?

- Hastalık ve yoksulluğun pençesinde kıvranan Akif'i rejim nasıl izletmişti?

Ve daha onlarca soru..

İşte, 'İrtica 906' koduyla tutulan gizli/resmi belgeler, bu sorulara önemli ölçüde cevap veriyor. Bizzat Devlet Arşivleri'nde bulunan, İçişleri Bakanlığı, Emniyet Teşkilatı ve istihbarat kaynaklarının tuttuğu belgeleri incelerken bu ülkenin İstiklal Şairi'nin vatanında nasıl 'Cüda' duruma düşürüldüğünü, tahkir ve tezyif edildiğini hayretler içerisinde göreceksiniz. (Tanıtım Bülteninden)