



İNGİLİZLERİN IRAK VE BASRA BÖLGESİNDEKİ FAALİYETLERİ (1913-1914)

*Önder KOCATÜRK**

ÖZET

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı-İngiliz ilişkilerini meşgul eden meselelerin birçoğu Ortadoğu kaynaklıydı. İngiltere, Hindistan ve Uzakdoğu'daki sömürgelerinin güvenliği kadar, zengin petrol yatakları ve önemli ticaret yollarına sahip bu stratejik bölgede mevcut olan nüfuzunu korumak, hatta artırarak sürdürmek istiyordu. Bu durum Osmanlı Devleti ve İngiltere'yi muhtelif meseleler nedeniyle karşı karşıya getirmiştir. Bu çalışma iki ülke karşılıklı savaşa girmeden ve ilişkiler tamamen kopmadan önce, Irak ve Basra bölgesinde iki yıl içinde yaşanan bazı sorunları (İngiliz petrol şirketinin sebep olduğu çevre kirliliği, bölgedeki petrol imtiyazları meselesi, sulama ve bataklık kurutma işleri, İngiliz konsoloslarının ve savaş gemilerinin faaliyetleri, İngilizlerin şikâyetlerine neden olan adli olaylar ve uygulamalar) Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki belgeler ışığında okuyucuya sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, İngiltere, Osmanlı-İngiliz ilişkileri, petrol, Irak, Basra, 1913-1914.

THE ACTIVITIES OF THE BRITISH IN IRAQ AND BASRA (1913-1914)

ABSTRACT

Many of the issues concerning the Ottoman-British relations before the First World War resulted from the Middle East region. Great Britain wanted to protect and maintain even by raising its influence in this strategic region which was quite important for the security of its Indian and Far-Eastern Colonies as well as for the existence of rich petrol reserves and crucial trade routes. This situation brought the Ottoman Empire and Great Britain face to face due to various issues (The pollution caused by the British oil company, the question of oil concessions in the region, works of irrigation and drainage of marshes, activities of the British consuls and warships, judicial cases and practices leading to the complaints of the British). This study submits to the readers mainly in the light of documents in the Ottoman Archives some of the problems in the two years before the rupture of the relations between two states as they mutually went into war.

Key Words: The Ottoman Empire, Great Britain, Ottoman-British relations, oil, Iraq, Basra, 1913-1914.

* Dr., İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. El-mek: onderkocaturk@yahoo.com

Giriş

18. yüzyıldan itibaren Sanayi Devrimi'nin İngiltere'de başlayarak hızla yayılması sömürgeleşmeyi de beraberinde getirdi. Sanayi Devrimi'nin doğduğu ülke olan İngiltere dünyanın en zengin ve güçlü ülkesi konumuna geldi. İngiltere'nin Hindistan'ı ve Uzakdoğu'daki önemli toprakları içine alan geniş bir sömürge imparatorluğu kurması ve bu sömürgelere giden kara ve deniz yollarının Osmanlı Devleti'nin elinde bulunması iki ülke ilişkilerinde önemli bir rol oynadı. Savaşlarda Osmanlı Devleti'nin ağır yenilgilere uğrayarak ciddi toprak kayıpları yaşaması ve hızlı bir çöküş sürecine girmesi İngiltere'nin kaygılarını artırmaya başladı. Bu dönemde İngiltere için sömürgelerine giden yolların ve Irak ile Basra Körfezi gibi stratejik ve ticari bakımdan önemli bölgelerin Osmanlı Devleti gibi zayıf bir devletin elinde bulunması ve mevcut durumun korunması kritik bir unsur haline geldi. İngiltere gerek petrol yataklarının zenginliği açısından, gerekse stratejik bakımdan ve Hindistan ticaret yolunun güvenliği için çok önemli olan Ortadoğu'da ve özellikle Irak ile Basra Körfezi bölgesinde Arapları kendi tarafına çekmeye, nüfuzunu artırmaya ve onları Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtmaya yönelik bir siyaset izlemeye başladı.

Bir İngiliz Şirketinin Yarattığı Çevre Kirliliği

İlk olarak 1913 senesi Şubat ayı sonlarında gündeme gelen bu olay, Şattularap üzerinde ve Muhammara dâhilinde, Abadan'ın "Braum" mevkiinde bir İngiliz şirketi aracılığıyla çıkarılan petrolün Şattularap suyuna karışarak Devasir ve civarındaki Osmanlı topraklarını kirletmesiyle patlak verdi. Petrol kokusu gittikçe kuzeye ve güneye doğru yayılmaya başlayıp, bu bölge sahilindeki halk da petrol suları içmek zorunda kalınca durum Basra Vilayeti'ne bildirildi. Basra Vali Vekili Ali Rıza Paşa halkın sağlığına, ekinlere ve hurmalıklara gelen zararın ortadan kaldırılması ve petrolün Şattularap suyuna karışmaması için gereken tedbirlerin alınmasını 20 Şubat 1913 tarihli telgrafla Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi.¹

Dâhiliye Nezareti meseleyi 24 Şubat'ta Nafia Nezareti'ne iletti.² Nafia Nezareti'nden 11 Mart 1913 tarihinde gelen cevapta, Şattularap suyunu içilemez ve kullanılamaz bir hale getirdiği anlaşılan petrolün Osmanlı sınırı dışında bir nehre bırakılmakta olduğu belirtildi. Bu hususta gereken önlemlerin alınması için her şeyden önce iki hükümet toprağından geçen bir nehrin, bu hükümetlerden biri tarafından diğerinin zararına olarak kullanılıp kullanılmayacağının devletler hukuku açısından saptanması gerektiği ifade edildi. Bu ancak Hariciye Nezareti aracılığıyla halledildikten ve söz konusu petrolün Şattularap'a karıştırılmaması hususunun devletler hukuku kurallarına uygunluğu anlaşıldıktan sonra olabildi. Bundan sonra Basra'da bir mühendis, bir tarım ve iki sağlık görevlisi ve bir hukukçudan oluşan bir komisyon oluşturularak, incelemeler sonucunda hazırlanacak raporlara göre mesele çözümlenebilirdi.³

Dâhiliye Nezareti konuyla ilgili Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliği'ne de başvurarak görüş istemiş, buna karşılık gelen 18 Mart 1913 tarihli yazıda bilhassa İran Sefareti ve Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunulması önerilmiştir. Bununla beraber Muhammara bölgesinin İngiltere himaye ve nüfuzu altına girmiş olduğu, İngiltere ile bu bölgenin sınırı hakkında görüşmeler yapıldığı ve şikâyetin asıl nedeninin bir İngiliz şirketi olduğu belirtildikten sonra, İngiliz Dışişleri Bakanlığı nezdinde de

¹ **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Dahiye Nezareti (DH.) İdari Kısım (İD.) 168/5** (Basra Vali Vakili Ali Rıza Paşa tarafından Dâhiliye Nezareti'ne çekilen 7 Şubat 1328 [20 Şubat 1913] tarihli telgraf).

² **BOA. DH. İD. 168/5** (Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen 11 Şubat 1328 [24 Şubat 1913] tarihli yazı).

³ **BOA. DH. İD. 168/5** (Nafia Nazırı Besarya Efendi tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 26 Şubat 1328 [11 Mart 1913] tarihli yazı).

“şifahi ve özel” olmak kaydıyla girişimlerde bulunulabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca Nafia Nezareti’nin bir komisyon kurulması yönünde yaptığı öneri de olumluydu.⁴ Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti 25 Mart’ta bu sefer Hariciye Nezareti’ne başvurarak meseleyi aktardı ve gereğinin yapılmasını istedi.⁵

Ancak Hariciye Nezareti 21 Nisan 1913 tarihinde harekete geçti ve Tahran’la Londra Sefaretleri’ne gerekli yazıyı göndererek durumu bildirdi.⁶ Tahran Büyükelçisi’nin yanıtı 22 Mayıs’ta geldi. Sefir, İran Dışişleri’ne gerekli tebligatı yaptığını vurguladı. İran Dışişleri Vezareti’nden kendisine cevap olarak hasar ve zararların giderilmesi için gerek yerel İran memurlarına, gerekse petrol ihraç eden şirkette komiser olup, şimdi Londra’da bulunan Sıddık es Saltanat’a telgrafla gereken talimatların verildiği bildirildi.⁷ Hariciye Nezareti, Tahran Sefareti’nin bu yazısını 10 Haziran 1913 tarihinde Dâhiliye Nezareti’ne bildirdi.⁸ Gelişmeler Dâhiliye Nezareti tarafından Basra Vilayeti’ne de iletildi.⁹

Londra Sefiri Tevfik Paşa’nın cevabı ise 24 Aralık 1913 tarihinde Hariciye Nezareti’ne ulaştı. İngiltere Dışişleri Bakanlığı nezdinde gerekli girişimlerin yapıldığını belirten Tevfik Paşa, kendisine cevap olarak gelen 22 Eylül 1913 tarihli açıklamanın suretini göndermiştir. İngiliz Dışişleri’nin bu yazısına göre, şirketin (The Anglo-Persian Oil Company) incelemeleri ve Muhammara’daki İngiliz Konsolosu’nun raporu gelmişti. Alınan bilgiye göre şirketin petrol tesisleriyle nehre olan her çıkışı özel petrol ayırıcılarla donatılmıştı. Bundan dolayı petrolün tesislerden Şattularab’a ulaşması imkânsızdı. Ancak yakın zamanda şirketin rafinerisinde bir kaza olmuştu. Braim’deki şirket tesislerinin karşısında 60 bin galon petrol yüklü bir mavnaya batmıştı. Büyük bir olasılıkla şikâyet edilen kirlenme batık kargodan sızan petrolden kaynaklanmaktaydı. Söz konusu kazadan beri başka bir şikâyetin olmaması bu olasılığı güçlendirmekteydi. Avrupalı, Hintli ve Arap şirket çalışanları bütün içme suyu ihtiyaçlarını Braim’deki Şattularab’tan karşılamakta olup, suyun kalitesinden de memnundular.¹⁰ İngiliz Dışişleri’nin bu açıklaması Hariciye Nezareti tarafından Dâhiliye Nezareti’ne 11 Ocak 1914 tarihinde aktarıldı.¹¹ Dâhiliye Nezareti’de alınan bu cevabı 13 Ocak 1914 tarihli yazıyla Basra Vilayeti’ne bildirdi.¹²

4 **BOA. DH. İD. 168/5** (Bab-ı Ali Hukuk Müşavirleri Ahmed Reşid Bey ve Hırant Bey tarafından kaleme alınan 5 Mart 1329 [18 Mart 1913] tarihli yazı).

5 **BOA. Hariciye Nezareti (HR.) Siyasi Kısım (SYS.) 96/14** (Dâhiliye Nezareti’nden Hariciye Nezareti’ne gönderilen 12 Mart 1329 [25 Mart 1913] tarihli yazı).

6 **BOA. HR. SYS. 96/14** (Hariciye Nezareti’nin Tahran ve Londra Sefaretleri’ne gönderdiği 21 Nisan 1913 tarihli telgraf sureti).

7 **BOA. HR. SYS. 96/14** (Tahran Büyükelçisi tarafından Hariciye Nazırı Said Halim Paşa’ya gönderilen 22 Mayıs 1913 tarihli telgraf).

8 **BOA. HR. SYS. 96/14** (Hariciye Nezareti’nden Dâhiliye Nezareti’ne gönderilen 10 Haziran 1913 tarihli yazı).

9 **BOA. DH. İD. 168/5** (Dâhiliye Nezareti’nden Basra Vilayeti’ne gönderilen 30 Mayıs 1329 [12 Haziran 1913] tarihli yazı).

10 **BOA. HR. SYS. 96/14** (Londra Sefiri Tevfik Paşa’nın Hariciye Nezareti’ne gönderdiği 24 Kanun-ı Evvel [Aralık] 1913 tarihli yazı ve bu yazının eki olan İngiliz Dışişleri Bakanlığı’nın 22 Eylül 1913 tarihli yazısının sureti).

11 **BOA. HR. SYS. 96/14** ve **BOA. DH. İD. 105/-2 /46** (Hariciye Nezareti’nden Dâhiliye Nezareti’ne gönderilen 11 Kanun-ı Sani [Ocak] 1914 tarihli yazı).

12 **BOA. DH. İD. 105/-2 /46** (Dâhiliye Nezareti’nden Basra Vilayeti’ne gönderilen 31 Kanun-ı Evvel 1329 [13 Ocak 1914] tarihli yazı). Meseleye çok daha kısa bir şekilde ve ana hatlarıyla Volkan Ş. Ediger, **Osmanlı’da Neft ve Petrol**, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, 2003., s.316 ve 417’de **BOA. DH. İD. 105/-2 /46**’da bulunan iki belge kullanılarak değinilmiştir. Burada iki küçük hata yapılmıştır. Birincisi Hariciye Nezareti tarafından Dâhiliye Nezareti’ne gönderilen tezkerenin tarihi 13 Ocak 1914 değil 11 Ocak 1914 olmalıdır. 13 Ocak Dâhiliye Nezareti tarafından Basra Vilayeti’ne gönderilen

Irak Petrolleri Meselesi

Bab-ı Ali, Meşrutiyetin ilanından itibaren İngiliz Hükümeti'nin petrol imtiyazı hususundaki taleplerini oyalama taktiğine başvurarak geçiştirmiş ve öncelikle Bağdat Demiryolu meselesinin çözümünü öne sürerek sürüncemede bırakmıştı.¹³ Maliye Nezareti 1911 Şubat ayı sonlarında petrolün tekel altına alınmasından vazgeçtiğini, ayrıca petrol sarfiyatı üzerine bir vergi konulmasına karar verdiğini Hariciye Nezareti'ne bildirerek yabancı hükümetlere bilgi verilmesini istemişti.¹⁴ Bununla birlikte İngiliz Hükümeti zaman zaman petrol imtiyazı talebini tekrarlamıştır. Örneğin, İngiltere 28 Aralık 1912 tarihinde Osmanlı Devleti'ne bir nota vererek Bağdat ve Musul Vilayetleri'ndeki petrol kaynakları imtiyazının Bay D'Archy'den başkasına verilmemesini istemişti. Yine 23 Mayıs 1913 tarihinde İngiliz Dışişleri tarafından Londra'da bulunan Hakkı Paşa'ya verilen bir notada, Irak petrol kuyuları üzerindeki denetimin İngilizlere verilmesi talep edilmişti.¹⁵ Almanya'nın petrol imtiyazında ortak olmak istemesi Osmanlı Hükümeti'nin İngiliz taleplerini sürüncemede bırakmasına yardımcı olmuştur.

İngiltere'nin artan baskısının bir sonucu olarak 18 Ocak 1914 tarihli Meclis-i Vükela oturumunda Irak (Musul, Bağdat ve Basra Vilayetleri dâhil olmak üzere) ve Arabistan yarımadasındaki petrol kaynaklarının işletilmesi ve kazanç sağlanması için alınacak tedbirler yeniden gündeme geldi. O zamana kadar gerçekleşmiş olan işlemlerin ve yazışmaların tekrar incelenip değerlendirilmesi için Maliye, Ticaret, Ziraat Nazırlarıyla Şura-yı Devlet Reisi ve İngiliz Richard Crawford'tan oluşan bir komisyonun kurulmasına ve ilgili evrakların bu komisyona teslim edilmesine karar verildi.¹⁶

Bununla beraber Bağdat Valisi'nden 10 Şubat 1914 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne çekilen bir telgraf içeriği açısından dikkat çekicidir:

*“Bu bölgedeki petrol kaynakları imtiyazının da bir İngiliz şirketine verileceği hakkında yayılan haberler Irak halkının, özellikle toprak sahipleri ve tarımla uğraşanların sert tepkisine neden olmaktadır. Gerçekten birkaç seneden beri çiftçiler toprağın sulanması için nehirler üzerinde petrol ile işleyen birçok makine yerleştirerek bu şekilde toprağı sulamaktadır. Bu makinelerin gözlemlenerek halk gözünde beliren yararları ve güzel işleri nedeniyle, henüz makine işletmeyen bir kısım çiftçiler de birer makine tedarikini ifade etmişlerdi. Dolayısıyla bu söylentinin ortaya çıkmasından halka ve hükümete düşecek zararlar pek büyüktür. Çünkü mevcut petrol kaynakları imtiyazının yabancılara verilmesi, bu bölgenin zaruri tarım gereçlerinin en önemlisini yabancılara tekeline vermek demektir. Bu durumun servet ve ekonomi bakımından memlekete açacağı zarar gayet müthiş olacaktır. Anılan kaynakları işletecek bir yerel Osmanlı şirketinin kurulması ise zor değildir. Bundan dolayı hakikaten petrol kaynakları hakkında öyle teklif ve düşünce varsa, şimdiden reddettirilip vazgeçirilerek halkın memnuniyeti için durumun bildirilmesi...”*¹⁷

Bu telgraf 11 Şubat 1914 tarihinde Şura-yı Devlet Reisi Halil Bey'e havale edilmiş, muhtemelen Halil Bey tarafından da telgrafın altına 12 Şubat 1914 tarihli bir not düşülmüştü. Bu notta petrol kaynakları için hükümetin bir şirkete karşı taahhüde girişmediği vurgulanmıştır. Eğer petrol

yazının tarihidir. İkincisi ise belge çevirisindeki “sahra dahilinde” tabirinin doğrusu “Muhammara dahilinde” olmalıdır.

13 Önder Kocatürk, **Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009, s.264-272.

14 “Havadis-i Mühimme Hulasası”, **Hak Yolu**, 17 Şubat 1326 (2 Mart 1911), s.8.

15 Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarihi**, C.II, K.III, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991, s.360-361.

16 **BOA. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.) 184/42** (5 Kanun-ı Sani 1329 [18 Ocak 1914] tarihli Meclis-i Vükela zabtı).

17 **BOA. DH. İD. 105/-2 /48** (Bağdat Valisi Cavid Paşa tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 28 Kanun-ı Sani 1329 [10 Şubat 1914] tarihli telgraf).

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 6/3 Summer 2011

işletilmesi imtiyazının hazine ve devletin menfaatlerine uygun şartlarla başvuracak şirketlere ihale edilmesi kararlaştırılırsa, yerli şirketlerin tercih edilip, yerel çıkarların dikkate alınmasının doğal olacağı belirtilmiştir. Nezaretten de vilayete bu şekilde cevap verilmesi tavsiye edilmiştir.¹⁸

Dâhiliye Nezareti bu açıklamayı 14 Şubat 1914 tarihli telgrafla Bağdat Vilayeti'ne bildirmiştir. Bağdat Valisi Cavid Paşa, Dâhiliye Nezaretine 22 Mart 1914 tarihinde bir telgraf daha çekmiştir. Vali, telgrafında Bağdat'ta arazinin sulaması için işleyen su makinelerinin bölgenin sosyal ve ekonomik hayatını oluşturduğunu belirtmiş, Bağdat'a gaz getiren iki şirketin sendika (birlik) oluşturup fiyatı artırdığını açıklamıştır. Mevcut ihtiyaçlar göz önüne alındığında, söz konusu şirketlerin vurgunculuğu halkın yoksulluk çekmesine sebep olacaktı. Ayrıca yine bu şekilde halkın bayındırlığına yardım eden makinelerin de yok olmasına izin verilmemesi gerekmekteydi. Vali, bu nedenle vilayette bulunan petrol, zift ve petrol yataklarının işletilmesi için başvuran kişilerin işlemlerinin takip edilerek, yalnız yerli şirketlere imtiyaz verilmesini istedi. Bunun vatan için yaşamsal öneme sahip olduğunu vurguladı. Böylece Irak halkının tekrar eden başvuru ve şikâyetlerine de son verileceğini önemle bildirdi.¹⁹

Uzun görüşmelerden sonra Almanya ve İngiltere, Irak petroleri konusunda 19 Mart 1914 tarihinde anlaşmaya vardılar. Bu anlaşmanın imzalanmasından sonra aynı gün Edward Grey, Londra'daki Alman Büyükelçisi Lichnowsky'e Bağdat Demiryolu'nun Basra'ya kadar uzatılmasına itiraz etmeyeceklerini bildirdi. Bu anlaşmaya göre Türk Petrol Şirketi (Turkish Petroleum Company) kuruldu ve hisse dağılımı şöyle oldu: % 50 D'Archy Grubu, % 25 Deutsche Bank, %25 Anglo-Saxon Petroleum Company (Royal-Dutch Shell).²⁰

İngiltere ve Almanya anlaşmaya vardıktan sonra, Türk Petrol Şirketi'ne Musul ve Bağdat vilayetlerinde bulunan petrolün imtiyazını vermesi için Osmanlı Hükümeti'ne baskı yapmaya başladılar. 18 ve 19 Haziran 1914'te İngiliz ve Alman büyükelçileri, Bab-ı Ali'ye nota vererek petrol imtiyazının bu ortaklığa verilmesini talep ettiler. Osmanlı Hükümeti 25 Haziran'da imtiyazı vereceğini bildirdi.²¹ İstanbul'daki İngiliz ve Alman büyükelçilerinin baskısıyla Padişah, 28 Haziran 1914 tarihinde Musul'dan Bağdat'a kadar Mezopotamya vadisindeki petrol yataklarının işletilmesi ayrıcalığını Türk Petrol Şirketi'ne verdi. Aynı gün Sadrazam Said Halim Paşa, İngiliz ve Alman Büyükelçilikleri'ne yolladığı mektupla bunu bildirdi. Ancak bu mektubun öngördüğü imtiyaz hiçbir zaman Meclis-i Mebusan'da onaylanmadı. Savaş başladıktan sonrada onayın verilmesi imkânsız hale geldi ve Kasım 1915'te Osmanlı Hükümeti, D'Archy Grubu'na imtiyaz sözünün geçersiz olduğunu bildirdi. Zaten savaş başladıktan sonra İngiliz Hükümeti Deutsche Bank'ın % 25 hissesine el koymuştu.²²

Irak'ta İngilizler Tarafından Yürütülen Sulama ve Bataklık Kurutma Çalışmaları

Bağdat Vilayeti, 1913 Martı'nda Irak'ın sulama işlerine ait alet ve edevatı Hindiyi Barajı'na taşımak için gönderilecek Bülbül römorkörünün hareketine engel olunmaması gerektiğini Basra

18 **BOA. DH. İD. 105/-2 /48** (Cavid Paşa'nın telgrafının altındaki 30 Kanun-ı Sani 1329 [12 Şubat 1914] tarihli yazı).

19 **BOA. DH. İD. 105/-2 /48** (Dâhiliye Nezareti'nden Bağdat Vilayeti'ne gönderilen 1 Şubat 1329 [14 Şubat 1914] ve Bağdat Valisi Cavid Paşa'dan Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 9 Mart 1330 [22 Mart 1914] tarihli telgraflar).

20 Anlaşmanın maddeleri için bk. Bayur, **a.g.e.**, C.II, K.III, s.362-363.

21 **Aynı eser**, s.364.

22 Edward Mead Earle, **Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway**, New York, The Macmillan Company, 1924, s.261; Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s.162-163; Ediger, **a.g.e.**, s.311-312.

Vilayeti'ne bildirdi. Bunun üzerine Liman Başkanlığı, araç gerecin Nafia Nezareti adına satın alınan gemilerle nakledilebileceğini ve römorkörün hareketinin verilen izne aykırı olduğunu açıkladı. Durum Basra Vilayeti tarafından Bağdat Vilayeti'ne ve Basra İngiliz Konsolosu'na bildirilmesine rağmen, anılan vapur Bağdat Vilayeti'nin izniyle Hindiyeye Barajı'na gitmişti. Basra Vali Vekili 17 Mart 1913 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne çektiği telgrafla durumu bildirdi ve bundan sonra römorkörün engellenip engellenmeyeceğini sordu.²³

Dâhiliye Nezareti durumu 24 Mart 1913 tarihinde Nafia Nezareti'ne iletti ve görüşünü sordu.²⁴ Nafia Nezareti'nden cevap 2 Nisan 1913 tarihli yazıyla geldi. Buna göre imtiyazı Lynch Şirketi'ne verilmiş olan üç vapurdan başka yabancı gemilerin Dicle'de ve özellikle Fırat'ta çalışması kesinlikle yasaktı. Bundan dolayı sözleşmenin hükümlerine göre Jackson şirketi tarafından getirilecek alet edevatın Nehir İdaresi vapurlarıyla nakledilmesi ve bu vapurların yetersizliği halinde herhangi bir imtiyaz ve tekel içermemek, işlerin bitimine kadar devam etmek şartıyla Osmanlı bayrağını taşıyan özel vapurlarla nakliyatın yapılması gerekmekteydi. Aslında Nehir İdaresi vapurlarının da artırılmasına çalışılıyordu. Bu yüzden bir iki seneden beri devam eden nakliyata eskiden olduğu gibi engel olunmaması gerektiği telgrafla 24 Mart'ta Basra Vilayeti'ne bildirilmiş ve Bağdat Vilayeti de durumdan haberdar edilmişti.²⁵ Dâhiliye Nezareti, 5 Nisan 1911 tarihinde Basra Vilayeti'ne gönderdiği yazıyla Nafia Nezareti'nin bu açıklamasını iletti.²⁶

Bu konuyla ilgili olarak yaşanan önemli bir gelişme Nafia Nezareti'nin 29 Mayıs 1913 tarihinde Maliye Nezareti'ne başvurusuyla başladı. Nafia Nezareti, Rumi 1329 senesi bütçesinin 13. Bölümü'nün "Irak Sulama ve Kurutma İşleri Masrafları ve Teknik Görevliler Ödeneği"²⁷ başlıklı 3. maddesine 12 milyon 312 bin kuruş ek tahsisat yapılması gerektiğini bildirmiş ve bu yönde talepte bulunmuştu. Nafia Nezareti, tezkeresiyle beraber bir de gerekçe yazısı göndermiş ve bu yazının ilk kısmında 26 Şubat 1911 tarihinde Bağdat Vilayeti ile John Jackson arasında yapılan sözleşmeden itibaren yaşanan gelişmeleri kısaca özetlemişti.

Gerekçe yazısının ikinci kısmında belirtildiğine göre Meclis-i Mebusan toplanmadığından ötürü, geçmiş 1328 yılı bütçesinin mevcut yıl için de hükümlerinin uzatılması Meclis-i Vükela kararıyla ve Padişah iradesiyle sağlanmıştı. Hindiyeye barajı ve Habbaniye savakı için bütçede ödenek olarak ayrılan 50.000 liranın büyük kısmı İngiliz şirket tarafından yapılan işler için birkaç ayda harcanmıştı ve bu nedenle ödenek yetersiz kalmıştı. Oysa Irak için hayati derecede olan bu işlerin gecikmesi ve kısıtlanması, inşaata hem şimdiye kadar harcanan büyük emeğin ve masrafın boşa gitmesine, hem de halkın haklı olarak şikâyet etmesine ve istenmeyen olayların meydana gelmesine neden olacaktı. İş mevsiminin geçip gitmesiyle bir sene daha gecikme olduğu takdirde, Hazine'nin 60-70 bin lira zarara uğrayacağı da bilinmekteydi. İnşaatin tamamlanması için bu senelik 120.000 liraya daha ihtiyaç olduğu anlaşılmıştı. Bundan başka söz konusu işler için geçen sene dışarıdan talip bulunamadığı gibi, Jackson ve Pearson şirketleriyle yapılan görüşmeler sonuçlanamamış ve ihale gerçekleştirilememişti. Şimdiye kadar anılan işlerin önemli bir kısmı Jackson şirketi aracılığıyla yapılmış olduğundan, bu şirket aracılığıyla işlerin sürdürülmesi ve tamamlanması için mevcut senenin Nafia

23 **BOA. DH. İD. 130/6** (Basra Vali Vekili Ali Rıza Bey tarafından Dâhiliye Nezareti'ne çekilen 4 Mart 1329 [17 Mart 1913] tarihli telgraf).

24 **BOA. DH. İD. 130/6** (Dâhiliye Nezareti'nden Nafia Nezareti'ne gönderilen 11 Mart 1329 [24 Mart 1913] tarihli yazı).

25 **BOA. DH. İD. 130/6** (Nafia Nazırı adına Müsteşar tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 20 Mart 1329 [2 Nisan 1913] tarihli yazı).

26 **BOA. DH. İD. 130/6** (Dâhiliye Nezareti'nden Basra Vilayeti'ne gönderilen 23 Mart 1329 [5 Nisan 1913] tarihli yazı).

27 Belgede 3. Maddenin orijinal başlığı "Elcezire İska ve Teybis Ameliyatı Masarif ve Memurin-i Fenniye Muhassasatı" olarak belirtilmektedir.

Bütçesi'nin yukarıda belirtilen 13. bölümünün 3. maddesine 12 milyon 312 bin kuruşluk ilavenin yapılması isteniyordu.²⁸

Maliye Nezareti, Nafia Nezareti'nin talebini olumlu bulmuş ve hazırladığı geçici bir kanun tasarısı ile beraber durumu Sadarete 7 Haziran 1913 tarihinde bildirmişti. İki maddeden oluşan söz konusu kanun tasarısı 1329 yılı bütçesi için (14 Mart 1913-13 Mart 1914) geçerli olacaktı. Maddeler şu şekilde düzenlenmişti:

“Madde 1: Nafia'nın üç yüz yirmi dokuz senesi bütçesinin on üçüncü bölümü olan 'Irak Sulama ve Kurutma İşleri Masrafı ve Teknik Memurlar Ödeneği' başlıklı üçüncü maddesine on iki milyon üç yüz on iki bin kuruşun ek ödenek şeklinde ilavesiyle harcanmasına Nafia ve Maliye Nazırları iznolidir.”

Madde 2: Bu kanun yayın tarihinden itibaren yürürlüğe girecektir.”

Hazırlanan bu kanun tasarısı 22 Haziran 1913 tarihinde Meclis-i Mahsus-ı Vükela tarafından uygun bulundu ve Padişahın onayına gönderildi. Kanun tasarısı 24 Haziran 1913 tarihinde Padişah tarafından da onaylanarak imzalandı.²⁹

Ancak mali sıkıntılar nedeniyle Hindiye barajı ve Habbaniye savakının müteahhidi olan alacaklı Jackson şirketine ödemeler yapılamıyordu. Sonunda bazı tahvillerin Türkiye Milli Bankası'na rehin bırakılarak, bu sayede sağlanacak 35.000 liralık avansla ödemenin yapılmasına Meclis-i Vükela tarafından karar verildi.³⁰

Fırat nehri üzerindeki Hindiye Barajı'nın tamamlanarak 12 Aralık 1913 tarihinde açılış seremonisi yapılmıştır. Baraj Bağdat Valisi tarafından açılmıştır.³¹

Nafia Nezareti'nin 28 Ekim 1914 tarihli yazısına göre, Irak'ta Jackson şirketi aracılığıyla yapılmakta olan sulama işlerine ait ödemelerin son zamanlarda sekteye uğradığı şirketin İstanbul temsilcisi tarafından bildirilmişti. İşlerin durması halinde şimdiye kadar yapılan harcamaların mahvolması ve boşa gitmesi olasıydı. Bu nedenle işin durmaması için mevcut yılın kalan ayları için en az altmış bin liranın ödenmesi gerekmektedir. Mesele Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girdikten sonra, 22 Kasım 1914 tarihli Meclis-i Vükela toplantısında görüşüldü. Jackson şirketinin İngiliz uyruklu olması nedeniyle müteahhidi olduğu işlere devam etmesi uygun görülmedi. Şirket ile imzalanan sözleşmelerin feshedilmesine ve İngilizlerin ülke dışına çıkarılmasına karar verildi. Söz konusu işlerin hükümet tarafından emaneten yapılması ve talep edilen paraya karşılık olarak da hiç olmazsa yirmi bin liranın ödenmesi kabul edildi.³²

Kerbela'daki Setlere İlişkin İngiltere'nin Şikâyeti

İngiliz Sefareti tarafından Osmanlı Hariciye Nezareti'ne 11 Ocak 1914 tarihinde bir nota verildi. Konu Kerbela civarındaki setlere ilişkindi. Bağdat Başkonsolosluğu'nun raporlarına göre

28 **BOA. İradeler Dosya Usulü (İ. DUİT.) 84/27** (Maliye Nazırı'ndan Sadarete gönderilen 25 Mayıs 1329 [7 Haziran 1913] tarihli yazı ve bu yazıya ekli Nafia Nazırı'nın Maliye Nezareti'ne gönderdiği 16 Mayıs 1329 [29 Mayıs 1913] tarihli Esbab-ı Mucibe [Gerekçe] Layihası).

29 **BOA. İ. DUİT. 84/27** (9 Haziran 1329 [22 Haziran 1913] tarihli Meclis-i Mahsus kararı; “Nafia Nezareti'nin Üç Yüz Yirmi Dokuz Senesi Bütçesine Zammı İcab Eden Meblağa Dair Madde-i Kanuniye Layihası” başlıklı yasa tasarısı ve bunun altına eklenmiş 11 Haziran 1329 [24 Haziran 1913] tarihli Padişah iradesi).

30 **BOA. MV. 231/210** (14 Temmuz 1329 [27 Temmuz 1913] tarihli Meclis-i Vükela mazbatası).

31 “New Irrigation Works in Mesopotamia”, **The Times**, 13 Aralık 1913, s.8; “Waters of Babylon”, **The Guardian**, 20 Aralık 1913, s.9.

32 **BOA. MV. 195/1** (9 Teşrin-i Sani 1330 [22 Kasım 1914] tarihli Meclis-i Vükela zabtı).

şimdiye kadar setlerde yapılan tamirat bölgedeki toprakları taşkına karşı korumak için yeterli değildi. Hatta tamirat o denli yararsız kalmıştı ki Feriha, Kerbela, Layih ve Hayreddin isimleriyle bilinen setler hattı 1913 yılında meydana gelen taşkından dolayı neredeyse tamamen harap olmuştu. Ayrıca bu setlerin diğer tarafında bulunan arazinin oldukça büyük bir kısmı Ekim ayında bile Hindiy'e taşmış olan sular altında kalmıştı. Bu nedenle İngiliz emlak sahiplerinden hiçbir faydası olmayan ve sefaretçe bilinen hiçbir kanuna da dayanmayan tamirat masraflarını talep etmek adaletli ve haklı bir uygulama değildi. Bu meseleyi uzun uzadıya incelemiş olan Bağdat Başkonsolosu'nun görüşüne göre taşkınını engellenmesi için tek çare, sadece Şattülhindiye sahili sağ yüzeyini yükseltmekten ve nehrin sağ tarafındaki kollarının yatağını düzenlemekten ibaretti. İngiliz Sefareti, bu açıklamasının ardından emlak sahipleri ve Kerbela şehrinin daimi şekilde korunmasını sağlamaya yönelik söz konusu tedbirlerin alınması için yerel görevlilere gereken emirlerin verilmesini Hariciye Nezareti'nden istedi.³³ Hariciye Nezareti'de İngiliz Sefareti'nin bu notasını 31 Ocak 1914 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne iletti.³⁴ Dâhiliye Nezareti, 3 Şubat 1914 tarihinde Bağdat Vilayeti'ne gönderdiği yazıyla durumu aktardı. Gereken araştırma ve soruşturmanın yapılarak sonucunun bildirilmesini istedi.³⁵

İngiliz Savaş Gemilerinin Yarattığı Sorunlar

5 Mayıs 1913 tarihinde İngiltere'nin Alert³⁶ gambotu Basra Limanı'na geldi. Özellikle Basra Vilayeti ve Dâhiliye Nezareti'nde rahatsızlık uyandırdığı anlaşılan gambotun uzunca bir süre limanda kalacağı Basra Vilayeti'nin kaptanla gerçekleşen kabul ve iade-i ziyaret merasiminden anlaşılmıştı. Basra Vilayeti, Basra Limanı'na 1904 yılından beri bazen bir senede, bazen iki senede bir yalnız İngiltere devletinin savaş gemilerinin geldiğini ve İngiliz savaş gemilerinin nehre girişine göz yumulması sonucu Osmanlı aleyhine teamül oluştuğunu bildirmişti. Ancak Hariciye Nezareti İstişare Odası, İngiltere ile mevcut siyasi ilişkilerin etkilenmemesi için hem İngiliz savaş gemilerinin Şattülarap'a girişinin görmezden gelinmesini, hem de bu gambotun Basra Limanı'nda bulunması ile ilgili olarak "ileride münasip bir zamanda girişimlerde bulunulmak üzere" şimdilik sessiz kalınmasını tavsiye etti.³⁷

Hariciye Nezareti bu tavsiyeyi 29 Haziran'da Sadarete, Sadarete Dâhiliye Nezareti'ne iletti. Ancak Dâhiliye Nezareti 3 Temmuz 1913 tarihinde verdiği yanıtta, adı geçen gambotun Basra Limanı'na gelmesi karşısında sessiz kalınması yönündeki görüşe katılamayacağını bildirdi.³⁸ Bunun üzerine meseleyi yeniden değerlendiren Hariciye Nezareti İstişare Odası'ndan Bab-ı Ali Hukuk Müşaviri Ahmed Reşid Bey, 1874 yılından beri Basra'ya yabancı savaş gemilerinin, özellikle de İngiliz savaş gemilerinin gidip geldiğini belirterek bazı örnekler vermiştir. Osmanlı Devleti'nin yaptığı başvurulara karşılık olarak İngiliz Hükümeti'nden savaş gemilerinin bazen Hindistan gemilerinin korunması, bazen de deniz hırsızlığının engellenmesi için yardım etmek amacıyla geldikleri cevabı verilmişti. Bununla birlikte bu savaş gemileri konsolosları nakil ve başka nedenlerden dolayı da gidip

33 **BOA. DH. İD. 6/56** (İngiltere Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen 11 Kanun-ı Sani [Ocak] 1914 tarihli notanın tercümesi).

34 **BOA. DH. İD. 6/56** (Hariciye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 18 Kanun-ı Sani 1329 [31 Ocak 1914] tarihli yazı).

35 **BOA. DH. İD. 6/56** (Dâhiliye Nezareti'nden Bağdat Vilayeti'ne gönderilen 21 Kanun-ı Sani 1329 [3 Şubat 1914] tarihli yazı).

36 Belgelerde الرت / الرت şeklinde yazılmıştır.

37 **BOA. HR. SYS. 94/20** (Sadareten Hariciye Nezareti'ne gönderilen 3 Haziran 1329 [16 Haziran 1913] tarihli gizli yazı ve Hariciye Nezareti İstişare Odası'nın 8 Haziran 1329 [21 Haziran 1913] tarihli yazısı). İstişare Odası'nın yazısında Şattülarap'ın Muhammara'ya kadar olan kısmının Osmanlı toprakları içinde kaldığı, Muhammara'dan denize döküldüğü yere kadar olan kısmın ise Osmanlı Devleti ve İran arasında sınır teşkil ettiği açıklanmıştır.

38 **BOA. HR. SYS. 94/20** (Sadareten Hariciye Nezareti'ne gönderilen 23 Haziran 1329 [6 Temmuz 1913] tarihli gizli yazı).

gelmişlerdi. Dolayısıyla Ahmed Reşid Bey'e göre sessiz kalınması gerektiği yönünde alınan önceki karar doğrudu. Ahmed Reşid Bey, yine de son kararı Hariciye Nazırı'nın takdirine bıraktı. Bundan sonra Hariciye Nazırı, bu meseleyle ilgili İngiliz Hükümeti nezdinde girişimde bulunulmasına gerek görülmediğinin Sadarete cevap olarak yazılmasına karar verdi ve 9 Ağustos 1913 tarihinde bu kararı Sadarete bildirdi.³⁹ Diğer taraftan bu yazışmalar sürerken İngiliz gambot iki ayı aşkın bir süre kaldıktan sonra 14 Temmuz 1913 sabahı limandan hareket etmişti.⁴⁰

Beyrut Valisi Bekir Sami Bey, 11 Ağustos 1914 sabahı iki İngiliz torpidosunun Hayfa'ya gelerek demirlediğini, İngiliz Konsolos'un kayıkla bunlara gittiğini ve limanda ayrıca Alman bandıralı iki ticaret gemisinin bulunduğunu Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi. Hayfa İngiliz Konsolosu'nun Beyrut Konsolosu'na bildirdiğine göre bu iki torpido, 12 Ağustos'ta öğleden sonra Beyrut'a gelecekti ve karşılama için konsolos vekili vapurla gönderilecekti.⁴¹ Bu olay Dâhiliye Nezareti'nin hoşuna gitmemişti. 26 Ağustos 1914 tarihinde Hariciye Nezareti'ne gönderilen yazıda olay aktarıldıktan sonra, İngiliz savaş gemilerinin şu sırada Osmanlı sahilleri sularında dolaşması ve özellikle limanlara demirlemesinin kesinlikle uygunsuz olduğu belirtildi. Ayrıca yabancı devletlere ait bölgede bulunan ticari gemilerin yükünün ganimet olarak alınmasına teşebbüs edilmesi de Osmanlı Hükümeti'ni güç durumda bırakacaktı. Bu nedenle hiçbir savaş gemisinin Osmanlı limanlarına uğratılmaması için yabancı büyükelçilere uygun tebligat yapılması ve alınacak sonuçla beraber, bir mesele çıkması durumunda hükümetçe izlenecek stratejinin süratle belirlenip bildirilmesi istendi.⁴²

1914 Eylül ayı ortalarında İngiliz bayraklı ve telsiz telgraf cihazı taşıyan Odin gambotu Şattularab'a girmişti. Basra Vali Vekili ve Kumandanı Subhi Paşa Dâhiliye Nezareti'ne çektiği 18 Eylül 1914 tarihli telgrafta meseleyi şöyle bildirmişti:

“İngiltere'nin Odin gambotu dört buçuk gündür Şattularap içinde Osmanlı sularında bulunuyor. Buradaki İngiltere Konsolosu, tekrar tekrar yapılan tebligat ve uyarılara karşı ‘Bizim bilgimiz olmayarak adı geçen gemi (İngiliz) Bahriye Bakanlığı’ndan emir alarak gelmiş olup durumu İstanbul İngiliz Büyükelçiliği’ne yazdım ve tekrar yazdım. Henüz bir cevap alamadım. Beni mazur görünüz’ diyor. Bugün kendisi görüşme esnasında ağzından şu sözleri kaçırdı: ‘Nasıl Goeben ve Breslau gemileri Çanakkale’ye girmekle tarafsızlığı ihlal ettilerse, bu gemi de aynı şekilde tarafsızlık hukukuna onlar kadar uyuyor’ dedi. Bu durumda geminin burada, bizim askeri mevkiimizden yetmiş kilometre⁴³ mesafede bulunuşu ve telsiz telgraflarının haberleşmeye devam edişi bir amaca yöneliktir. Geminin yeri Şattularab’ı kapamak üzere tertibat alınan yere yakındır. Biraz ötede Büşir İngiltere Konsolosu'nun Lawrence isimindeki yatı da Abadan denilen gaz tasfiye fabrikası önündedir. Lawrence dört adet elli yedi milimetrelilik seri ateşli top ve dört mitralyözle silahlı, bin yüz elli dört tonluk bir gemidir. Büşir'den Muhammara'ya her zaman Hindistan postasını getirip götürmektedir. Fakat bu defa dönmeyerek Abadan'da nehirde kalmıştır. Odin ise Marmaris'ten iki kat kuvvetli ve altı adet on santimetrelilik, dört adet kırk yedi milimetrelilik olmak üzere toplam on tane seri ateşli top ve üç mitralyözle silahlıdır. Sürati on üç mil ve büyüklüğü bin yetmiş tondur. Burada şimdilik bir mesele

39 **BOA. HR. SYS. 94/20** (Hariciye Nezareti İstişare Odası'nın 11 Temmuz 1329 [24 Temmuz 1913] tarihli yazısı ve Hariciye Nezareti'nden Sadarete gönderilen 9 Ağustos 1913 tarihli yazı).

40 **BOA. HR. SYS. 96/12** (Basra Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gelen 1 Temmuz 1329 [14 Temmuz 1913] tarihli telgraf).

41 **BOA. DH. Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti (EUM.) 7. Şube (7.Şb.) 1/49** (Beyrut Valisi Bekir Sami Bey'den Dâhiliye Nezareti'ne gelen 11 Ağustos 1330 [24 Ağustos 1914] tarihli ve biri acele ibareli iki telgraf).

42 **BOA. HR. SYS. 96 /16** (Dâhiliye Nezareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderilen 13 Ağustos 1330 [26 Ağustos 1914] tarihli acele yazı).

43 Belgede yanlışlıkla “yedi yüz” şeklinde yazılmıştır. Şifreli telgrafın çözümü esnasında yedi rakamının doğru olduğu farz edilirse, en mantıklı rakam 70 olmalıdır.

çıkarmak arzu edilmiyorsa, gemilerin sefaret aracılığıyla bir an evvel nehirden çıkarılması gereği önemle arz edilir."⁴⁴

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü, Basra Vali Vekili'nden aldığı bu telgrafı 19 Eylül 1914 tarihinde Sadarete iletmıştır.⁴⁵ Aynı gün Subhi Paşa, Dâhiliye Nezareti'ne başka bir telgraf çekti. Basra İngiliz Konsolosu'nun kendisine şimdi bildirdiğine göre Odin gambotu hakkında İngiltere İstanbul Sefareti, İngiliz Dışişleri Bakanlığı'yla haberleşmekteydi. Anılan gambot dün Kutüzzeyn'den⁴⁶ hareket ederek beş dakika mesafede bulunan Muhammara'ya gitmişti. Bu nedenle kapatma yerindeki askeri mevkiye bir az daha yaklaşmıştı.⁴⁷ Dâhiliye Nezareti, Basra Vali Vekili'nin verdiği bu bilgiyi 21 Eylül'de Sadarete iletmıştır.⁴⁸

Basra Valisi Subhi Paşa'nın 24 Eylül 1914 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği telgraf da içeriği açısından oldukça dikkat çekiciydi:

*"İngiliz ticari gemileri seferberlik başlangıcından beri Basra limanına gelmemekte ve hurma yüklemek üzere bu mevsimde gelmesi alışılmış olan yelkenli gemilerin de Muhammara'dan bu yöne geçmesine İngiltere Konsolosu tarafından engel olunmaktadır. Devletler arasındaki doğal ve dostane ilişkilere rağmen ticari gemilerin ve taşıtların girişini yasaklamak, Şattıllarap girişinde üç savaş gemisi bulundurmakla tarafsızlığı ihlal etmek, adeta devletler hukukunda emsali hiç görülmemiş bir tarzda Basra Limanı'na karşı savaş ilansız bir abluka kurmak suretiyle yapılan muameleden dolayı Basra İngiliz Konsolosluğu'na tekrar tebligatta bulunulmuştur. Ticari gemilerin serbest girişi için üstelenerek durum bildirilmiştir. Bu konuda İngiltere devletinin İstanbul Sefiri'yle görüşülerek, anılan konsolosa sert ve acele tebligat yapıp, bu usulsüz hallere artık son verilmesi gereği önemle arz edilir."*⁴⁹

Dâhiliye Nezareti, Subhi Paşa'nın bu bildirimini 26 Eylül'de bir yazıyla Sadarete ilettili. Gambotların Şattıllarap içerisinde bulunması ve ticari gemilerin Basra'ya gitmesine engel olunmasının iki devlet arasındaki ilişkilere aykırı olduğu, ayrıca Osmanlı Devleti'nin genel savaş esnasında izlediği tarafsızlığı da bozduğu vurgulanarak, bu konuda acil bir karar alınması gerektiği ifade edildi. Bu yazıda Odin'in yanı sıra Dalhousie isimli bir başka İngiliz gambotunun da Osmanlı karasularındaki nehir içinde bulunduğu belirtilmektedir.⁵⁰

Subhi Paşa 29 Eylül 1914 günü öğleden önce, yaklaşık olarak saat 10'a çeyrek kala İngilizlerin üç direkli, dört toplu, projektörlü ve telsiz telgraf cihazına sahip ismi bilinmeyen bir gambotunun Fav Boğazı'ndan içeriye girdiğini Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi. Ayrıca Kutüzzeyn'de bulunan Odin gambotunun ise dün gece Fav'dan denize açılıp gittiğini, Basra'ya İngilizlerin Sistan?

44 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Basra Vali Vekili ve Kumandanı Subhi Paşa'nın Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği 5 Eylül 1330 [18 Eylül 1914] tarihli acele telgraf).

45 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nden Sadarete gönderilen 6 Eylül 1330 [19 Eylül 1914] tarihli gizli ve acele yazı).

46 Belgede كوت الزين şeklinde yazılmıştır.

47 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Basra Vali Vekili ve Kumandanı Subhi Paşa'nın Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği 6 Eylül 1330 [19 Eylül 1914] tarihli acele telgraf).

48 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nden Sadarete gönderilen 8 Eylül 1330 [21 Eylül 1914] tarihli yazı).

49 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Basra Valisi Subhi Paşa'nın Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği 11 Eylül 1330 [24 Eylül 1914] tarihli telgraf).

50 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nden Sadarete gönderilen 13 Eylül 1330 [26 Eylül 1914] tarihli yazı).

سیستان yük vapurundan başka bir vapur daha getirildiğini ve telsiz telgraf cihazının da olaysız olarak kapatılıp bağlandığını haber verdi.⁵¹

Hariciye Nezareti, Osmanlı karasularına giren gambotların Şattularap'tan çıkması için İngiliz Hükümeti nezdinde girişimlerde bulundu. Basra Vilayeti gambotun çıkmakta gecikmesi halinde içerisine silahlı askerlerin yerleştirilmek zorunda kalınacağını bildirmişti. Hariciye Nazırı ve Sadrazam Said Halim Paşa 29 Eylül 1914 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği yazıda, 1907 tarihli 13. Lahey Anlaşması'nın 12. maddesini hatırlatmış, savaşa tarafın bir savaş gemisinin zorlayıcı sebepler dışında tarafsız bir limanda en fazla 24 saat bulunabileceğini, bundan fazla kalacak olursa savaşın devamı süresince denize açılmayacak bir duruma getirmek için gerekli tedbirlerin alınması gerekeceğini vurgulamıştır. Bu durumda geminin silahları ve mühimmatının yerel hükümete teslim edilmesi zorunluydu, fakat gemiye silahlı askerlerin yerleştirilmesine gerek yoktu. Said Halim Paşa, ayrıca İngiliz Hükümeti nezdinde yapılan girişimler bir sonuca ulaşınca kadar anılan gemilere karşı herhangi bir işlem yapılmaması gerektiğinin Basra Vilayeti'ne bildirilmesini istedi.⁵²

Ancak Harbiye Nazırı Enver Paşa, Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 30 Eylül 1914 tarihli yazıda katı tutumunu sürdürmüştür. Enver Paşa'nın açıklamasına göre girişleri gerek denizaltı torpilleriyle, gerekse diğer savunma araçlarıyla kapatılmış olan iç sulara, savaşa devletlere ait savaş gemilerinin girmesi yasaktı. Bu durum Bab-ı Ali Hukuk Müşavirliği tarafından hazırlanan resmi yazıyla (3. madde) savaşa devletlerin sefaretlerine de tebliğ edilmişti. Şattularap'ın girişindeki Fav istihkâmları top ile donatılmıştı. Nehrin Fav yakınındaki girişinde bulunan topraklar tamamen Osmanlı Hükümeti'ne aitti. Enver Paşa, ayrıca Şattularap nehrinin 29 Eylül 1914 tarihinde tamamen yasak bölge ilan edildiğini belirterek, nehre giren İngiliz gambotlarının hemen nehri terk ederek dışarı çıkarılmalarının sağlanması gerektiğini vurgulamış ve sonucun bildirilmesini istemiştir. Bunun yanında eğer İngiliz gambotlarının amacı sığınmaksa, usul gereğince silahlarının çıkarılmasına izin verilmesini talep etmiştir.⁵³

Bu gelişmelerin ardından Şattularap içerisine giren İngiliz gemileri hakkında Hariciye Nezareti tarafından Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya bir telgraf çekildi. Telgrafta mevcut anlaşmazlıklarda Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığı nedeniyle İngiliz bayraklı savaş gemilerinin Osmanlı karasularında bulunmalarına müsamaha edilemeyeceği vurgulandı. Bu yüzden Şattularap'ta bulunan İngiliz gemilerinin bir an önce bölgeden uzaklaşmaları için İngiliz makamları tarafından emir verilmesi istendi. Aksi takdirde milletlerarası kuralların gerektirdiği tedbirlerin söz konusu İngiliz gemileri hakkında alınmak zorunda kalınacağını İngiliz Hükümeti'ne iletilmesi talep edildi. Bundan başka savaşa devletler gemilerine karşı Osmanlı liman ve karasularında uyulması gerekli kural ve hükümleri açıklayan bir genelge bu devletlerin sefaretlerine tebliğ edilmişti. Söz konusu genelge Dâhiliye Nezareti'ne de iletilmişti. Sadaret 3 Ekim 1914 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne bir yazı göndererek, bu genelgenin içeriğine uygun olarak gereken kişilere tebligat yapılmasını ve talimat verilmesini istedi.⁵⁴

51 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Basra Vali Vekili Subhi Paşa'dan Dâhiliye Nezareti'ne gelen 16 Eylül 1330 [29 Eylül 1914] tarihli iki adet telgraf ve Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti'nin Sadarete gönderdiği 18 Eylül 1330 [1 Ekim 1914] tarihli yazı).

52 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 1/49** (Hariciye Nazırı Said Halim Paşa tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 16 Eylül 1330 [29 Eylül 1914] tarihli acele yazı).

53 **BOA. HR. SYS. 2312/3** (Başkomandan Vekili Enver Paşa tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen 17 Eylül 1330 [30 Eylül 1914] tarihli yazı).

54 **BOA. DH. EUM. 7.Şb. 2/28** (Sadareten Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 20 Eylül 1330 [3 Ekim 1914] tarihli yazı).

Amara'da Gerçekleşen Hırsızlık Olayı ve İngiliz Gemilerine Yapılan Saldırıları

5 Mayıs 1913 tarihinde Amara'ya ulaşan Lynch Şirketi'nin Mecidiye vapuru Şatra kazası içinde Muvazine⁵⁵ isimli yere gelince, nehrin dar olması nedeniyle aşiret üyeleri fırsattan yararlanarak vapura sıçramış, yolculardan bir polisin yorganını ve tayfaların ufak tefek eşyalarını almışlardı. Vapurun kaptanı tarafından durumun bildirilmesi üzerine aşiretlerin bu gibi hareketlerinin tekrarlanmaması, gereken tedbirlerin alınması ve takibatın yapılması için Amara Mutasarrıflığı'ndan Şatra Kaymakamlığı'na yazılmıştı. Ayrıca Basra Vilayeti, Amara Mutasarrıflığı'na bu olaya kalkışanların kesinlikle ortaya çıkarılarak yakalanmaları gerektiğini tebliğ etmişti.⁵⁶

İngiltere Sefareti tarafından 15 Ağustos 1914 tarihinde Hariciye Nezareti'ne bir nota verildi. Buna göre Hudeyde'deki İngiliz Konsolos Vekili'nin İngiltere Sefareti'ne bildirdiğine göre bir hafta içinde Kızıldeniz'de İngiliz bayraklı sanbuklara⁵⁷ karşı üç defa saldırı gerçekleştirilmişti. Bunlar içerisinde özellikle 25 Temmuz gecesi Hudeyde Limanı'nda bulunan İngiliz bayraklı bir sanbuk liman içerisinde silahlı bedeviler tarafından saldırıya uğramıştı. Bunun üzerine Hudeyde Konsolos Vekili saldırganların tutuklanması ve cezalandırılması için yerel hükümet yetkililerine başvurmuş, ancak şikâyetleri sonuçsuz kalmıştı. Üstelik bu saldırıların iki Osmanlı gambotu Kamaran'da bulunduğu halde yapıldığı anlaşılmıştı. İngiltere Sefareti Hariciye Nezareti'ne verdiği notada, bu gibi saldırıların tekrarlanmaması ve güvenliğin sağlanması için etkin tedbirlerin alınmasını istedi.⁵⁸ Bu istek karşısında hareket geçen Hariciye Nezareti meseleyi 22 Ağustos 1914 tarihli yazıyla Dâhiliye Nezareti'ne bildirerek gerekenin yapılmasını talep etti.⁵⁹

İngiltere'nin Mübarek El Sabah ve Hazal Han ile Temasları

İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki gerginliğin yansıması olarak devam eden olaylar Basra Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne ulaşan 18 Ağustos 1914 tarihli telgrafta görülmektedir.⁶⁰ Fav Liman Reisi'nin verdiği bilgi ışığında Kuveyt İngiliz Konsolosu'nun Fav'a ve daha sonra Muhammara'ya gittiği, Muhammara İngiliz Konsolosu'nun da Basra'ya gidip, geri dönmediği komodorluktan bildirilmişti. Basra Vilayeti'nin araştırmaları sonucunda İngiliz konsolosların 16 Ağustos 1914 tarihinde Kuveyt Kaymakamı Mübarek El Sabah Paşa ve Muhammara hâkimi Hazal Han ile uzun uzadıya Hazal Han'ın ikametgâhı önünde, vapur içinde görüşmeler yaptıkları anlaşıldı. Bunun üzerine ertesi gün (17 Ağustos) Basra'dan Mübarek El Sabah ve Hazal Han'ın yanına bir kişi gönderilerek soruşturma yapıldı. İngiliz konsoloslar şu sırada İngiltere Osmanlı Devleti ile bir savaşa girerse, Mübarek El Sabah Paşa ile Hazal Han'ın ne şekilde hareket edeceklerini ve hangi tarafı destekleyeceklerini sormuşlardı. Her iki şeyhin tarafsız kalıp İngiltere ile olan ilişkilerine devam edeceklerini söylemesi üzerine, konsoloslar tarafından bunun yazılı olarak beyanı ve imza altına alınması teklif edilmişti. Şeyhler bu teklifi mecburen kabul ederek kendilerinden istenileni yapmışlardı. Mübarek El Sabah ve Hazal Han, böyle bir savaşta İngiltere'ye karşı savunma yapmalarının mümkün olmamasını ve Osmanlı Devleti'ne yararlı bir harekette bulunamayacaklarını

⁵⁵ موازينه şeklinde yazılmıştır.

⁵⁶ BOA. HR. SYS. 94/29 (Basra Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 24 Nisan 1329 [7 Mayıs 1913] tarihli telgrafın sureti).

⁵⁷ Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde kullanılan genellikle askeri amaçlı (hücumbot ve gambot tarzında) bir çeşit tekne.

⁵⁸ BOA. HR. SYS. 102/1 (Hariciye Nezareti'ne gönderilen 15 Ağustos 1914 tarihli İngiliz notası).

⁵⁹ BOA. HR. SYS. 102/1 (Hariciye Nezareti'nin Dâhiliye Nezareti'ne gönderdiği 22 Ağustos 1914 tarihli yazı).

⁶⁰ BOA. HR. SYS. 96/16 (Basra Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 5 Ağustos 1330 [18 Ağustos 1914] tarihli telgrafın sureti).

gerekçe olarak göstermişlerdi. Bununla birlikte İslam toplumundan olmaları dolayısıyla gizli olarak Osmanlı Devleti'ne her türlü yardımda kusur etmeyeceklerini ifade etmişlerdi.⁶¹

Mübarek El Sabah ile Hazal Han'ın verdikleri bu cevap hemen ertesi gün, 18 Ağustos'ta, Basra Vilayeti tarafından Dâhiliye Nezareti'ne bildirildi. Dâhiliye Nezareti'de 27 Ağustos 1914 tarihinde durumu Hariciye Nezareti'ne ilettiler.⁶² Hariciye Nezareti, 31 Ağustos 1914'te olayı bilgilendirme amaçlı olarak Londra Sefareti'ne aktardı.⁶³

SONUÇ

1913 yılından Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin karşılıklı olarak savaşa girdikleri 1914 yılı Kasım ayı başına kadar geçen iki yıla yakın bir dönemde, İngiltere'nin Irak ve Basra Körfezi bölgesinde nüfuzunu artırmak ve aynı zamanda Osmanlı egemenliğini zayıflatmak amaçlı faaliyetleri göze çarpmaktadır. Bölgedeki sulama ve bataklık kurutma işlerinin bir İngiliz şirketi tarafından gerçekleştirilmesi ve İngilizlerin bölgedeki petrol imtiyazlarını almak için sürekli girişimlerde bulunmasının yanında, İngiliz savaş gemilerinin Osmanlı egemenlik haklarına aldırılmayarak bölgede istedikleri gibi hareket etmeleri, bir İngiliz şirketinin çevreye ve insanların sağlığına aldırılmadan kirlilik yaratması, İngiliz konsolosların bölgedeki iki önemli Arap aşiret lideriyle gizli temaslar kurmaları bu faaliyetlerin göstergeleridir. Bölgedeki etkili konumlarının bir sonucu olarak İngilizlerin zaman zaman saldırı ve hırsızlık gibi adli suçlara da maruz kaldıkları görülmektedir. İngilizlerin bölgeyle ilgili kendisini ilgilendiren hemen her olayda Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin cihat ilanının etkisiz kalması ve yine pek çok Arap aşiretinin İngilizlerin yanında Osmanlı ordularına karşı savaşması, İngilizlerin bu faaliyetlerinde çok başarılı olduklarını açıkça göstermektedir.

KAYNAKÇA

I. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

1. Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH. İD.)

6/56; 105/-2 /46; 105/-2 /48; 130/6; 168/5

2. Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti 7. Şube (DH. EUM. 7.Şb.)

1/49; 2/28

3. Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR. SYS.)

94/20; 94/29; 96/12; 96/14; 96/16; 102/1; 2312/3

4. İradeler Dosya Usulü (İ. DUİT.)

84/27

5. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

184/42; 195/1; 231/210

⁶¹ Aynı vesika.

⁶² BOA. HR. SYS. 96/16 (Dâhiliye Nezareti'nin Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 14 Ağustos 1330 [27 Ağustos 1914] tarihli gizli yazı ve eki).

⁶³ BOA. HR. SYS. 96/16 (Hariciye Nezareti'nden Londra Sefareti'ne gönderilen 31 Ağustos 1914 tarihli yazı).

II. Makaleler

“Havadis-i Mühimme Hulasası”, **Hak Yolu**, 17 Şubat 1326 (2 Mart 1911), s.8.

“Waters of Babylon”, **The Guardian**, 20 Aralık 1913, s.9.

“New Irrigation Works in Mesopotamia”, **The Times**, 13 Aralık 1913, s.8.

III. Kitaplar

BAYUR, Yusuf Hikmet : **Türk İnkılabı Tarihi**, Cilt II-III, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.

CAN, Bilmez Bülent : **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

EARLE, Edward Mead : **Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway**, New York, The Macmillan Company, 1924.

EDİGER, Volkan Ş. : **Osmanlı’da Neft ve Petrol**, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, 2003.

KOCATÜRK, Önder : **Balkanlar’dan Ortadoğu’ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)**, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009