

## 19.YÜZYILDA OSMANLI İDARESİ ALTINDA BASRA VİLAYETİ VE KÖRFEZİNE İLİŞKİN BAZI TESPİTLER

Selda Kaya KILIÇ\*

### Öz

*Basra Vilayeti ve Körfezi jeopolitik açıdan bu gün olduğu gibi XIX. yüzyılda da önemli bir bölge idi. Bu çalışmada Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Basra Vilayet Salnameleri ışığında bu bölgenin önemi üzerinde durulmuştur. 1884'e kadar bazen vilâyet, bazen da mutasarrıflık şeklinde idare edilen Basra, bu tarihte merkez sancak dışında Müntefik, Amâre ve Necid sancaklarından oluşan bir vilâyet haline getirildi. 1880'de burada görev yapan Mutasarrıf Hasan Paşa'nın layihâsından Basra ile ilgili verdiği bilgilerden de yararlanılarak, bölge ile ilgili tespitler ortaya konulmaya çalışılmıştır.*

**Anahtar Kelimeler:** Basra Vilayeti, Basra Körfezi, Mutasarrıf Hasan Paşa, Salname, 19. Yy Osmanlı Devleti, Orta Doğu, Bağdat.

### Abstract

#### ***Some Observations on Basra Province and Persian Gulf under the Ottoman Rule in 19th Century***

*Basra Province and Persian Gulf were geopolitically significant in 19th century as it is in today's world. In this research, the importance of this region is explained in lights of Prime Ministry Ottoman Archives and Basra Province Yearbooks. Basra, which was governed as province or sanjak until 1884, became a province consisted of Müntefik, Amâre and Necid sanjaks except being central sanjak in this date. By utilizing the information about Basra in written statements (layihâs) of Mutasarrıf Hasan Pasha who worked there in 1880, some evaluation about the region is tried to be stated.*

**Keywords:** Basra Province, Persian Gulf, Mutasarrıf Hasan Pasha, Salname, 19<sup>th</sup> Century Ottoman Empire, Middle East, Baghdad.

---

\* Doç. Dr. Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı. Öğretim Üyesi. skilic@ankara.edu.tr

Basra Vilayeti, Irak'ın güneyinde, Hamar Gölünün güneydoğu ucunda, Şattularab suyunun batı kıyısındadır. Basra Körfezi 'ne 55, Bağdat'a ise 545 kilometre uzaklıktadır.

Basra Körfezi<sup>1</sup> ise, Hint Okyanusunun Arabistan Yarımadası ve İran arasındaki girintisidir. Doğusunda İran, kuzeybatıda Irak ve Kuveyt, batısında Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri bulunur. Dicle ve Fırat nehirleri birleşerek Şattularab adıyla körfezin kuzey ucundan denize dökülür. Körfez, kuzey-güney doğrultusunda Şattularab'ın döküldüğü yerden Hürmüz Boğazına kadar uzanır. Buradan Umman Denizine ve oradan da Hint Okyanusuna bağlanır. Körfezin tarihsel adı "Pers Körfezi"dir. Ama körfezin Pers kıyılarının Arap fetihleriyle ele geçmesi ve Arap denizcilerin Afrika kıtasında koloniler kurabilecek kadar gelişmesi sonucu "Arap Körfezi" tanımı doğmuştur. Körfezin, Türkçe adı ise, İzmir, Antalya veya İskenderun Körfezinde olduğu gibi körfezin kıyısındaki en gelişmiş yerleşim yeri olan Basra kentinden dolayı "Basra Körfezi"dir. İran, Pers ismini korumak için "Milli Pers Körfezi Günü" ilan etmiştir. Ama özellikle körfezin Arap ülkeleri tarafından "Arap Körfezi" ismi hala kullanılmaktadır. Günümüzde ise, Birleşmiş Milletler Pers Körfezi ismine destek vermiştir.

Basra Bölgesi stratejik açıdan son derece önemli bir bölgedir.<sup>2</sup> Bölgenin önemi Basra körfezinden ve bu körfezin Hindistan yolu için öneminden kaynaklanmaktadır. Ayrıca Şehrin, Basra Körfezi ve Şattü'l-Arap<sup>3</sup> vasıtasıyla Akdeniz limanlarına giden yolun üzerinde bulunması ticari açıdan önemini artırmıştır.<sup>4</sup>

Osmanlı Devletinin Basra körfezi sahillerine fiili hâkimiyeti Kanuni Sultan Süleyman döneminde olmuştur. 1507'den beri Hürmüz'e yerleşmiş olan Portekizliler kısa sürede Dicle ve Fırat nehirlerinin birleştiği yer olan

<sup>1</sup> Arabistan Yarımadasının doğusu ile İran'ın güneybatısı arasında kalan Hint okyanusuna bağlı körfez. Yusuf Hallaçoğlu, Diyanet İslam Ansiklopedisi 5. Cilt 114. Sayfa Basra körfezi Maddesi

<sup>2</sup> Basra Körfezi yalnızca Osmanlı Devleti açısından değil İngiltere için de son derece öneme sahiptir. İngiliz siyasetinin 1798'den sonra öncelikli amacı doğudaki sömürgelerine saldırmak amacıyla körfezi bir geçiş üssü olarak kullanmak veya bir "iletişim kanalı" olarak tanımladıkları körfezdeki yapıyı değiştirmek isteyenlere karşı burayı korumak olmuştur. Farah Toufic, "Protection and Politics in Bahreyn, 1869-1915", American University of Beirut, Beyrut 1985,s.14-15.

<sup>3</sup> Dicle ve Fırat'ın birleşmesinden meydana gelen büyük Şattü'l- Arap Nehri, şehrin ortasından geçerek Basra Körfezine akmaktadır. Bu büyük nehir, her türlü deniz ve nehir taşımacılığına elverişli olup, 24 saat içinde iki defa gel-git olayı yaşamaktadır. Basra'da bağ ve bahçe olmakla beraber dağ ve orman olmadığından sık sık sel baskınları meydana getirmektedir. Basra Vilayet salnamesi,1302.

<sup>4</sup> Ahmet Ağaoğlu, "İngiltere ve Hindistan", Cumhuriyet Matbaası, İstanbul,1929,s.12.

Kurna'ya kadar uzanmışlardı. Aynı sıralarda Osmanlı devleti de hâkimiyetini Bağdat ve Basra'ya kadar genişletme faaliyetine girişmişti. Gerek İslam Dünyası için önemli bir tehlike arz etmeye başlayan Portekizlilerin önünün kesilmesi, gerekse Tebriz'den gelip Erzurum ve Tokat Üzerinden Bursa'ya uzanan İpek Yolu ile Basra Bağdat ve Halep'e uğrayan Baharat Yoluna hâkim olmanın avantajlarını düşünen Osmanlı Devleti, Basra Körfezi sahillerine yerleşmiştir.<sup>5</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, bölgede birçok savaş yapmıştır. Amaç Ortadoğu da belirleyici güç olmaktır. Osmanlı ve İran'ın bölgedeki hâkim güç olma mücadelesi, her iki ülkenin de giderek zayıflaması ve yerlerini dış güçlere bırakmalarıyla sona ermiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun yaptığı zorlu ve uzun süren savaşlar, bu rakip dış güçler ve himayelerindeki yerel devletlerle sürmüştür. Bölgede yalnızca Osmanlı ve İran değil, Araplar da Körfez bölgesinde faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Körfez Bölgesi, Osmanlı, İran ve giderek de İngiltere arasında tartışmalı bir alan konumunda olmuştur. XVIII. yüzyılın sonuna doğru yerel ve bölgesel aşiret reisleri bu rekabetleri kendi lehlerine çevirerek büyük bir ölçüde özerklik kazanmışlardı.<sup>6</sup>

Bağdat'ın 1534'te fethi ile birlikte, Basra bu eyalete bağlı bir sancak haline gelmiş ve XVIII. yüzyıl başlarında da müstakil bir eyalet halini almıştı.<sup>7</sup> Osmanlıların bölge ile alakası, 1546 senesinde Ayas Paşa komutasında sevk edilen kuvvetlerin Basra şehrini hâkimiyet altına almasıyla başlamıştır. Böylece Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'in dışında Hint Okyanusu'na açılan başka bir kapıya da sahip olmuştur. Basra'ya hâkim olan Osmanlı Devleti'nin 1546'da başlayan askeri faaliyetlerinin devamı olmak üzere 1550 tarihine kadar körfezin batı kıyısında yer alan Lahsa ve Katif'i de hâkimiyetine almış ve körfez etrafında hâkimiyet sahasını genişletmiştir. Bu dönemde Basra Körfezi ve bağlantılı denizlerde Portekiz hâkimiyeti olup, Özellikle körfezin girişini kontrol altında tutan Hürmüz adasını üs olarak kullanmaktaydı.<sup>8</sup> Basra, genel olarak Bağdat eyaletinin bir parçası olmuştur.

<sup>5</sup> Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, sayı 25, İstanbul 1971, s. 53-57. Ayrıca detaylı bilgi için bakınız: Salih Özbaran: Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.

<sup>6</sup> 1756 yılında baştaki Sabah ailesinin iktidarı ele aldığı Kuveyt (Hintçe kale sözcüğünün Arapça kısaltmasıdır.) prensliği bunlardan en önemlisidir. Bernard Lewis, Ortadoğu: İki Bin Yıllık Ortadoğu Tarihi, Arkadaş yayınevi, Ankara,2013,s.416-417.

<sup>7</sup> Osmanlı Vilayet Sınamelerinde Basra Center for Middle Eastern Strategic Studies, Editörler: Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil, Global Strateji Enstitüsü, Ankara 2005, s. 13.

<sup>8</sup> Oktay Kızılkaya, XIX. Yüzyılın Sonu, XX. Yüzyılın Başlarında Basra Körfezi'nde Uluslar arası Hakimiyet Mücadelesi, Turkish Studies, International Periodical For the Language Literature and History of Turkish or Turkic Volume, 8/7 Summer 2013.s.294.

1884'e kadar bazen vilayet, bazen de mutasarrıflık olarak yönetildi. II. Abdülhamit'e ait Basra Vilayeti'ndeki emlak dair her türlü muamele 1303 [1887/1888] tarihine kadar Bağdat'ta bulunan Emlak-ı Hümayun dairesince gerçekleştirilmiştir. Ancak; zamanla gerek Bağdat gerekse Basra'da padişah şahsında toplanan mülklerin giderek artması bunların işletilmesini güçleştirdiğinden, Basra'da ayrı bir idare kurulmasına karar verilmiştir. Bu kararın verilmesinde bölgedeki arazilerin çoğunun büyük parçalar hâlinde bulunması ve ahalisinin büyük bir bölümünün aşiretlerden oluşması da etkili olmuştur.<sup>9</sup>

Basra'nın 1875'te müstakil bir vilayet haline dönüştürülmesi üzerine, Ahsa Necid sancağı adıyla Basra'ya bağlanmıştır.<sup>10</sup> Basra, bu tarihte merkez sancak (Basra) dışında Muntefik, Amara ve Necid sancaklarından oluşan bir eyalet haline getirildi. Bu dönemde Basra sancağı Merkez Basra, Kurna ve Kuveyt olmak üzere üç kazaya ayrıldı.<sup>11</sup> XIX. asır'da Basra'nın 16 mahallesi bulunuyordu.<sup>12</sup> Ayrıca Basra vilayetinin Osmanlı parlamentosunda dört mebusu da bulunmaktaydı.

İngilizler bölgeye o denli hâkim olmaya çalışmaktadırlar ki, 1891 (h.1309) de Basra körfezi dâhilinde ve Şat-tül Fırat kenarında bulunan Arap çocuklarına İngiliz dilini öğretmektedirler. Bölgeye II. Abdülhamit tarafından gönderilen Nusret Paşa; "*Bu durumdan bizim vali ve memurlarımızın acaba ne kadar bilgisi vardır? Ve ne kadar haberdardırlar?*"<sup>13</sup> diyerek hayretini dile getirmektedir.

Osmanlı hâkimiyeti ile birlikte bu bölgedeki ayrılıkçı ve isyancı hareketler de varlığını devam ettirmişti. Osmanlılar bu bölgede kesin bir başarı sağlamış ve tam hâkimiyet kurabilmiş değillerdi. Osmanlı idaresi Arabistan'ın bu bölümünde mahalli hanedanlara idareyi bırakmak; daha doğrusu merkezi hükümet temsilcileri yanında onları idareye iştirak ettirmek veya belirli sahalarda idareyi onlara vermek gibi bir tarzı benimsemişti.

Basra, bazen bir eyalet gibi, bazen de Bağdat eyaletinin bir sancağı olarak yönetilmişti. XIX. yüzyılda Basra'nın ticari faaliyetlerinde önemli

<sup>9</sup> Selda Sert, *Bir Toprak Rejimi Olarak Emlak-ı Hümayun: Basra Örneği (1876-1909)*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 48

<sup>10</sup> Zekeriya Kurşun, *Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti*, Ankara 1998, s. 7

<sup>11</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra Center for Middle Eastern Strategic Studies, Editörler: Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdiç, Global Strateji Enstitüsü, Ankara 2005, s. 14.

<sup>12</sup> Osmanlı Döneminde Irak, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın nu: 83, İstanbul, 2006.

<sup>13</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, Karton No:14, Evrak No:211, Zarf No:126, Kutu No:7. "Irak'a dair Nusret Paşa'nın Layihası"; Selda Kaya Kılıç, "Nusret Paşa'nın Irak'da Islahat Önerileri", XIV. Uluslar arası Türk Tarih Kongresi (Turkish Congress of History), Ankara, 2002.

ölçüde bir artış görülmüştü. Basra limanı tamir edilmiş; Şatt-ül Arab ağzında derin bir kanal kazılmıştı. Basra'daki bu önemli gelişmelerin birçoğu Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği zamanında olmuştu.<sup>14</sup> Basra, XIX. asrın ikinci yarısında gelişmeye başlamıştı. Bir taraftan Süveyş Kanalı'nın açılması, Hind denizi ve Körfez ticaretinin gelişmesi ve diğer taraftan da, özellikle Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği sırasında bu bölgede devletin nüfuzunun kuvvetlenmesi ile asayişin teessüsü ve şehirdeki ümran faaliyetleri sayesinde yavaş yavaş bölge inkişaf etmişti. Bu devirde Basra'nın nüfusunun 18.000 ile 60.000 arasında olduğu belirtilmektedir ki ( V. Cuinet' ye göre), bu sonuncu rakamın fazla mübalağalı olduğu söylenebilir. Evvelce Basra limanında, birkaç harap binadan başka bir şey yokken, Basra'nın imarına ait ilk esaslı teşebbüsü başaran Mithat Paşa tarafından 1870'ten itibaren kısa bir süre içerisinde burada kışla, hastane, tersane vs. gibi büyük binalar ile yeni bir mahalle kuruldu. Yine Mithat Paşa bir taraftan nehir üzerinde işlemekte olan İngiliz vapurları ile rekabet etmek için "İdare-i Nehriye" ve diğer taraftan da, o sırada yeni açılmış olan Süveyş Kanalı yolu ile Basra'dan İstanbul'a doğru vapurlar işletmek üzere "Umman-ı Osmanî" adlı birer şirket kurmuştu.<sup>15</sup> Böylelikle Basra, Mezopotamya için bir toplayıcı nokta ve Batı'nın Uzakdoğu ile olan ticaretinde önemli bir üs halini almaya başlamıştı.

Bazı beldeler mahalli rüesa arasından seçilen kaymakamlar tarafından yönetiliyordu. Bu yeni organizasyon, 1869 "Vilayet Nizamnamesi" hükümlerine göre cereyan ediyorsa da, giderek mahalli eşraf ve rüesanın merkezden tayin edilen valiler almaya başlamıştı. Mesela, Necid Sancağı'na bağlı Katîf kazası kaymakamı olan Faysal ailesi ve memurları bu bölge Şii'lerinden istisnai vergiler almak istemiş ve baskı uygulamışlardı. Bu nedenle Mithat Paşa bu aileyi askeri güçle yerlerinden ve makamlarından atmıştı.<sup>16</sup>

### **Basra'nın Ticari Yapısı**

Basra Sancağı'nda yetiştirilen tarım ürünleri hurmadan<sup>17</sup> ibaret olup, Şatt-ül Arab nehrinin iki yakası uzun uzadıya hurma bahçeleri ile

<sup>14</sup> İlber Ortaylı; Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Ankara 2004, s. 173-174

<sup>15</sup> Besim Darkot-M. Tayyib Gökbilgin, "Basra", İ.A. , MEB Yay. , s. 325

<sup>16</sup> Ortaylı; a.g.e. , s. 174-175.

<sup>17</sup> Basra'da yetişen hurma çeşitleri şunlardı: Halavi,Sayır,Hadravi,Öse Ümran, Berhi, Beryem, Süveydan, Avit, Fersi, Eşresi, Cevzi, Mektum, Hesabi, Petres, Zehdi, Kantar, Tayyibü'l isim, Şeker, Umu'd-dihin, Vekü'l-Cuma, Binti'l-seb, Aşkar, Asabiu'l-acuz, Benati, Leylevi, Hedl idi. Bu hurma çeşitlerinin en lezzetlisi ve muteber olanı Halavi, Hadravi ve Zehdi olanıdır. Geri kalan çeşitler " diğeri" adı altında her yerde satılabilir. Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.123.

kaplanmıştı. Basra’da yetiştirilen hurmanın ticareti yalnızca Hind sahilleri ile yapılmıştı. Hurmanın yalnızca Hind sahillerine satılabilmesi onun matlup olunan derecede revaç ve kıymete sahip olmasını engellemişti. Aynı zamanda hurma bahçelerinden de layıkıyla istifade edilemiyordu. Hurmalıklar haraba yüz çevirmiş bir hale dönüşmüştü. Bu nedenle hurma bahçeleri<sup>18</sup> yeniden imar edilmeye çalışılmıştı. Aynı zamanda birkaç kumpanya vapuru Basra’ya gelmeye başlamış, bu vapurlar aracılığıyla ve Suriye Kanalı vasıtasıyla hurmanın her yöne ticareti yapılmaya başlanmıştı. Bu sayede seneden seneye Basra’da yetişen hurmanın revaç ve kıymetinin arttığını 26 çeşit hurmanın bulunmasından anlıyoruz. Dolayısıyla arazi sahipleri de mülklerini imara rağbet etmiş ve on beş-yirmi yılda servet ve ticaret Basra’da oldukça artmıştı. Basra’daki bu seneden seneye artış hükümet merkezince de yakinen takip edilmişti. Aynı zamanda bu durum bizzat hükümetçe de teşvik olunmuştu. Basra’daki hurmalıklardan bir kısmı miri arazi idi. Mesela; mezkûr hurma bahçelerinden bir kısmı bir Kilise’ye ait idi. Bu gibi miri arazilerin de ıslah edilmesi gerekli idi. Bu konuda Bağdat valiliği ile iletişime geçilmesi ve bu yolda tertibat alınması düşünülmüştü.

Basra’daki hurmalıklar arasında çeşitli meyve ağaçları<sup>19</sup> da vardı. Ancak bunların mahsulâtı dışarıya çıkmayarak üretildiği bölgede sarf ediliyordu. Dolayısıyla da bu ürünlerin ticareti yapılamıyordu.<sup>20</sup>

Basra, tarım için en gerekli şeyin yani suyun oldukça bol bulunduğu bir bölge idi. Ayrıca günde iki defa da medd-ü cezr meydana gelmekte ve bu yüzden nehirler taşmakta idi.<sup>21</sup> Nehirlerin taşması dolayısıyla, Basra limanı her 15 günde bir açık denizin büyük gemilerine açılabilirdi. Bundan başka Basra üzerinden Şatt-ül Arab, Kutt-ul Ammare ve Bağdat’a nehir gemileri işleyebiliyordu. Bu dönemde Osmanlı nehir kumpanyasının; Musul, Fırat, Rasafe, Bağdat ve Meskene adlı beş gemisi, İngiltere’nin Lynch ve Halife adlı iki gemisi devamlı işliyordu. Mahalli halk 250 mavna ile bu ticarete katılmakta idi. Nehir iskelelerinden içerilere mal taşımak için katır ve deve kervanları örgütlenmişti.<sup>22</sup>

Bölgedeki tarım alanlarının sulanması kolaylıkla yapılabiliyordu. Bu arada suların taşma ihtimaline karşı ahali sedler yaparak emlaklerini

<sup>18</sup> Basra’da “Kare-i Kebir, “Kare-i Sagir” hurma ölçümünde kullanılırdı.

<sup>19</sup> Basra’daki meyve ağaçları şöyleydi: Erik, Elma, Üzüm, Üzüm Korası, İncir, Turunç, Muz, Portakal, Limon, Nar. , Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.123.

<sup>20</sup> Basra’da meyve ve sebze çeşitleri “okka” ile satılır ve alınırdı. Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.126.

<sup>21</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, 13 Eylül 1880 ( h.08/ L/1297), Mutasarrıf Hasan Paşa’nın Basra Sancağı’nın İhtiyacat ve Islahatına Dair Layihası.

<sup>22</sup> Ortaylı; a.g.e. , s. 176–177.

muhafaza etmeye çalışmıştı. Bu su vasıtasıyla her türlü mahsulâtın Basra’da vücuda getirilmesi mümkün ise de ahali yalnızca hurma yetiştirmeye alışmıştı. Diğer hububat ürünleri<sup>23</sup> ise civarda bulunan sancaklardan temin edile gelmişti. Bölgedeki bağlar arasında bazı hububat<sup>24</sup> ekilir ise de bunlar daima cüzi bir miktar ile sınırlı kalmıştı. Bu yüzden ahalinin bu yola teşvikiyle her türlü mahsulâtın<sup>25</sup> yetiştirilmesine alıştırılması ve rağbet ettirilmesi gerekli idi. Bu maksatla yetiştirilecek mahsulâttan en çok lazım gelenlerin Hassa-i Miriyeden belirli bir zaman muaf tutulması gerekli idi.

Basra bölgesini sulayacak üç büyük su kaynağı mevcuttu. Bunlar Fırat ve Dicle nehirlerinin kolları ile İran üzerinden gelen Kârun nehrinin suları idi. Bu üç su kaynağı bölge topraklarını sulamaktaydı. Fakat bölgedeki arazinin ekseriyeti harap vaziyette idi. Topraklar ziraat için elverişli bir halde değildi. Bu durumun sebebi ise bu havalide kabileler ve bedevilerin bulunması idi. Bunlar yalnızca bir senelik günlük yiyeceklerini ve zaruri ihtiyaçlarını düşünüp, ziraat ve ticaret yolunda çalışmaya alışmamıştı. Bunların ticaret ve ziraata alıştırılması ve bu yolda teşvik edilmesi zaruri idi. Bunun için de harap ve bitap vaziyette olan bu arazileri ihya edenleri teşvik maksadıyla bunlar çeşitli vergilerden muaf tutulmaktaydı.

Basra Körfezinde ticari hareketliliği sağlayan ve geliştiren diğer bir etken de Çin’e gitmek isteyen Buhara, Semerkent ve Horosan halklarının kara yolu yerine deniz yolunu tercih etmeleridir. Böylece Buhara’nın tüccar halkı Çin’le sıkı ilişkiler kurmaya devam etmişlerdir. Bu dönemde ticarete konu olan söz konusu mallar sadece İran’ın kuzeyinin, Hint ipeği, Basra Körfezi’ndeki adalardan çıkarılan inci ve diğer değerli mücevherler değil aynı zamanda sanayi ürünlerinin de olduğunu görüyoruz.<sup>26</sup>

Özetle Basra, ticari açıdan son derece hareketli bir şehirdir. Osmanlı Devleti bakımından baktığımızda Basra’dan başlayıp Bağdat ve Halep’e kadar uzanan Baharat Yolu’nu kontrol etmek çok önemliydi. Zaten bu sebepten dolayı da Basra kıyıları, Osmanlı ve Portekiz arasında çatışmaların çıkmasına neden olmuştur. Bütün bu sebeplerden dolayı Basra şehri insanların yerleşmeyi düşündüğü bir yer olarak iş imkânlarının da fazla olması dolayısı ile bir cazibe merkezi olmuştur.<sup>27</sup>

<sup>23</sup> Hububat ve tüm zahire çeşitleri “batman” ve tağar” ile ölçülüp değerlendirilirdi. Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.126.

<sup>24</sup> Mahsuller ise şunlardı: Buğday, Arpa, Çeltik, Kum darı, Ak Darı, Mısır, Madımak, Susam, Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.123.

<sup>25</sup> Diğer mahsulâtlar içinde yetiştirilen sebze çeşitleri de şöyle idi: Bakla, lahana, Domates, Kavun, karpuz, Soğan, Bamyas, Salatalık, Donlaban (Bir çeşit etli mantar), Sarımsak, Kabak, Yer Elması, Fasulye, Lobiye, semiz Otu, Turp, Kereviz, Maydanoz, patlıcan, Biber, Şalgam, Çevender, Havuç. Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.124.

<sup>26</sup> Basra Vilayet Salnamesi, 1302, 1311.

<sup>27</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, MKT. MHM, 383/26.

#### a-Tekstil ve İmalat

Basra ve etrafında hiçbir tekstil imalatı yoktur. Ancak Kurna'da gayet nefis maşlahlar imal edilirdi. Basra'da kazancı, kuyumcu ve demirci gibi sanat erbabı var ise de sayıları sınırlı ve çoğunluğu yabancı idiler. Basra'da en çok rağbet gören sanat dalları çanak, çömlek ve tabakçılıktır. Fakat bunlar da ihtiyacı karşılayacak derecede değildir.<sup>28</sup>

#### b-Madenler

Basra'ya bağlı Ebulhasip 'te ve Kurna'ya bağlı Medine taraflarında birer tuz madeni ve Zübeyir'de kireç madeninden başka bir maden yoktur. Amara'da iki adet küçük tuz madeni bulunur. Bu madenlerden yıllık iki ton tuz elde edilmektedir. Necid sancağına kazasına bağlı Katif önünde deniz içinde inci avlama yeri bulunmakta ve halk buradan inci çıkarmaktadır. Ayrıca Necid kazası sahilinde bir çeşit kum tuzu bulunmaktadır. Bu kum tuzundan cam imal edilmektedir.<sup>29</sup>

#### c-Ormanlar

Basra'da orman yoktur. Amara sancağında Aligarbi ve Alişarki nahiyelerinde, yarım saat eninde ve on beş dakika uzunluğunda birer küçük orman vardır. Ağaçları ılgın ve söğütten ibarettir. Halkın odun ihtiyacı, hurma ağacı ve dallarından sağlanır. Bu ağaçlar Amara ile Karun'dan getirilir.<sup>30</sup>

#### d-Basra Ticaretinde Önemli Bir Yer Tutan İnci ve İnci Avı<sup>31</sup>

İnci Avlanma yeri, Basra Körfezinin batısında bulunan Bahreyn, Katif, Katar ve Umman sahillerinin karasularıdır. Bu sularda, inci avlamak için binlerce gemi kullanılır. Bunlar birinci derecede Bahreyn adası, ikinci derecede Umman ve Katar, üçüncü derecede Katif ve ondan sonra Kuveyt gemileridir. Bu gemiler her sene Nisan ortasından Eylül sonuna kadar, her birinin genişliğine göre, 30 ile 100 tayfa ile avlanma bölgesine giderler. Denizden inci çıkartmak için dalgıçların üçte biri denize dalar. Dalgıçların tamamına yakını bu bölgenin insanlarından ve değişik aşiretlerdendir. Her dalgıç denize gitmeden önce bir yıllık erzakı verilir ve yaşamları temin edilir.

Toplanan incilerin daha sonra değerleri tespit edilir ve gemilerde çalışanların yiyecek ve içecek giderleri düşüldükten sonra kalan kısım, genel

<sup>28</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.126.

<sup>29</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.126.

<sup>30</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.126.

<sup>31</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s.127.



uygulama ve kabul görmüş yöntemlerle, gemi sahibi ile gemide bulunan dalgıçlar ve tayfaların sayısına ve kontenjanına göre dağıtılır. Ancak bazen elde edilen av miktarı gemide çalışanların yiyecek ve içecek giderlerini bile karşılamaz veya hiçbir şey elde edemeden geri dönenler vardır. Bazen de bollaşır ve iyi bir mevsim geçirilir.

İnci elde edemeden geri dönen dalgıçlar ve tayfalar, üzerindeki masraf ve hesapları gelecek sene elde edilecek gelirden mahsup edilmek üzere tacirden yiyecek ihtiyacını talep eder. Eğer o tacir kabul etmez ise, diğer bir tacir veya destekleyiciye giderek hem bu senenin hem de gelecek senenin anlaşmasını tapıp, yiyeceklerini alır ve geri dönerler. Tacirler ve destekleyiciler her sene bu şekilde dalgıçlardan incileri satın alarak Hindistan ve diğer ülkelerle inci ticaretini yaparlar.

Bu dalgıçlar genellikle sahil bölgelerinde yaşadıkları ya da bedevi aşiretlerinden oldukları için, dalgıç malzemeleri ve düzenli modern aletleri yoktur. Bunların avlanma yöntemleri özetle şöyledir. Denize inmek için, öncelikle dalgıçların bellerine ve ayaklarına birer ip bağlanır. Daha sonra hurma dalından yapılmış bir sepeti boyunlarına takar ve denize inerler. İpin bir ucu gemide bir tayfa tarafından tutulur ve denizin derinliklerine hızlı inebilmesi için ayaklarına ağır bir kurşun ve taş bağlarlar. Burunlarını da ağaç veya kemikten yapılmış “hutam” diye tabir edilen bir aletle sıkırlar. Daha sonra dalgıçlar denizin dibinde hızla toplayabilecekleri incileri sepetlerine atarlar ve verecekleri bir işaretle denizden hızlı bir şekilde yukarıya çekilirler.

### **Bölgedeki Sorunlar ve Osmanlı İmparatorluğunun Aldığı Tedbirler**

Ortadoğu coğrafyası denilince akla ilk gelen konu Şüphesiz ki bedevilerdir. Bedeviler çöllerde dolaşan ve çoğunlukla devecilik ve koyunculukla uğraşan konargöçer Arap aşiretleridirler.<sup>32</sup> Hayatlarında hiçbir çatının altına girmeyerek, hayatlarını kıldan ördükleri çadırların gölgesinde ve develerin sırtında yer değiştirerek geçirirler. Yalnızca bir takım zaruri ihtiyaçlarını karşılamak için civardaki yerleşim yerleri (şehir, kasaba) ile irtibat kurarlar. İhtiyaçlarını gördükten sonra deyim yerindeyse yine atalarının kadim diyarı olan geniş çöllere dağılırlar.

Bedeviler yerleşik hayattan nefret ettikleri için ziraatla uğraşmazlar. Ancak hasad zamanı pek çok zirai alanı yağmalamaktan da kaçınmazlar. Mevsimine göre yer değiştiren bu bedeviler zorla da olsa başkalarının alanına girmekten çekinmezler. Ve geçtikleri yerlerde bağ ve bahçeleri yağmalarlar. Bu mevcut durum da Bedeviler ile yerleşik halk adını alan Hadariler arasında sık sık kavgalara neden olurdu. Hadariler, Bedevilerin bu

<sup>32</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, 14 /2256 /126 /1. s.8

yağmalarından korunmak için çoğu kez bedevilere “uhuvve” adı altında “Kardeşlik Vergisi” verirdi.<sup>33</sup>

Hayat tarzları “gazve” adı verdikleri yağmalama üzerine kurulu olan çöl Araplarının askeri tedbirler ile durdurulması imkânsızdı. Bu yüzden Osmanlı Devleti de Basra ve civarındaki yolların ve yerleşik ahalinin güvenliğini sağlamak için belli başlı bedevi ailelerinin şeyhlerine “urban tahsisatı” adıyla yıllık maaş veya hediyeler vermekteydi. Karşılığında da yerleşim yerlerine saldırmayacaklarına dair senet almaktaydı. Ancak bu hediyeler veya maaşlar bedeviler için bağlılık sayılmazdı. Çünkü bu tahsisatı almadıkları takdirde ilk fırsatta tekrar yerleşim yerlerine saldırmaktan geri durmazlardı.

Bedevi Arap aşiretleri “gazve” yapmadan asla tatmin olmazlar. Ayrıca onlar çevrelerinde güçlü bir hükümet de istemezler. Daima kendilerini affeden hatta maaş veren zayıf hükümetlerin dostudurlar. Zira güçlü hükümet onları terbiye eder, zayıf hükümet ise razı eder. Bu Araplar sadece kılıçtan anırlar. Kendilerine iyi muamele gösterildiğinde bunu hükümetin zayıflığına bağlarlar. Kılıcı yüzlerine sürdüğün sürece itaat ederler, kılıcı uzaklaştırınca da yağmalarlar ve öldürürler.<sup>34</sup>

Bölge halkı bu denli zor ve tehlikeli yaşam koşullarına alışık da olsa, Basra'nın havası da yaşayanları rahatsız edecek ölçüde kötü idi. Ayrıca her sene yaz mevsiminde sıtma hastalığı ortaya çıkıyordu. Bu nedenle halk arasında pek çok hastalık yayılmaktaydı. Bu durumun sebebi, devletçe öteden beri engellenmeye çalışılan Cezayir suları idi. Bu illet yüzünden ahalinin çoğunluğu, özellikle de ticaret ve ikamet için dışarıdan gelenlerin tamamı vaktinin çoğunu mikroplu sular ile bulaşan hastalıklar ile uğraşmaktaydı.<sup>35</sup> Salnameleri incelediğimizde; Kentin nüfusunun sürekli şekilde, gerek civardaki aşiret saldırıları, gerekse de etrafının kanallar ve bataklıklarla çevrili olmasından kaynaklanan sıtma ve veba salgınları yüzünden azaldığını görüyoruz. 1820-1821 (H. 1236)'da Basra'da kolera hastalığı baş göstermiş ve tam on iki gün boyunca şiddetli bir şekilde devam etmiştir. Daha sonra hafiflemeye başlamış ise de, ölen insan sayısı o kadar fazla idi ki, pek çok ev kimsesiz kaldığından kapanmış, defnedecek kimse olmadığından camilerde ve sokaklarda cesetler üst üste yığılmış ve halk çöllere doğru kaçmıştır.<sup>36</sup> Basra'da meydana gelen bu sıtma sorununun

<sup>33</sup> Zekeriya. Kurşun; Basra Körfezinde Osmanlı İngiliz Çekişmesi, Ankara 2004, s. 10

<sup>34</sup> Zekeriya. Kurşun; Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, Ankara 1998, s. 220

<sup>35</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, a. g. b, s.1

<sup>36</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, Global Strateji Enstitüsü, (ORSAM), Center for Middle Eastern Strategic Studies, Editörler: Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdiç; Ankara 2005, s. 68.

ortadan kaldırılması için Basra valisi Nasır Paşa'nın mutasarrıflığı zamanında Cezayir sularını önleyecek olan sedler bir sene zarfında tamamen yaptırılmış ise de suların şiddetinden bazı mahalleri suya dayanamayarak kırılmıştı. Bu sedlerin tekrar yaptırılması gerekmişti. Fakat bir sene zarfında bu sedlerin yapılması müşkül ve yapılsa bile devamı mümkün değildi. Bunların yapımı dört beş seneye taksim olunarak her sene bir kısmının yaptırılması lazımdı. Ayrıca evvelki sene yapılan mahallerin gereği gibi tahkimiyle ikinci sene diğer kısmının sed ve bendine çalışılmalı ve bu tertip üzere dört beş sene zarfında tamamlanmalıydı.<sup>37</sup>

Basra'nın günlük yaşamına dair bu tarz sorunlarının yanında bunlardan da önemli siyasi sorunları vardı. İngilizler, bölgede kısmi derecede olan, Osmanlı hâkimiyetini kötülemek için her fırsatı değerlendiriyordu. Bölgede bulunan bazı Osmanlı memurlarının yaptıkları en ufak hata ve yolsuzlukları, Osmanlı yönetimini kötülemek için propaganda taarruzuna dönüştürüyordu. İngiliz propagandasının ana teması, Osmanlının kötü idaresiydi.<sup>38</sup>

XIX. yüzyıl sonlarına gelindiğinde, bu bölgenin sorunlarından bir diğeri de, birçok mahalde eskiden bol miktarda su bulunduğu halde, mahalli hükümet bakmadığından zaman içinde kurumasıdır. Ayrıca bazıları da Araplar tarafından kasden üstleri örtülerek gizlenip kapatılmıştır. Bunların tamir edilerek açılmasıyla buralardaki arazide ziraat yapılması mümkün olacaktır. Ayrıca dağlar arasında baraj inşasıyla yağmur sularının toplanarak, senelerce idare edebilecek şekilde su ihtiyacı giderilebilir. Bu durumlarda yeri ve zamanı geldiğinde ıslah ve icra heyetinin nazar-ı dikkati çekilerek, buralarda yerleşim alanı olarak açılabilir. Ayrıca Fırat ve Dicle'nin ana yatakları dolmuştur. Çoğunlukla yukarıdan gelen yağmur ve kar sularını toplayamamaktadır. Bu nedenle bu yağmur ve kar suları boşa giderek, bunlardan "hur" tabir ettikleri göl ve bataklıklar oluşmuştur. Bunların çevresi de geçit vermez kamışlıklar ile kaplanmıştır. Bu nedenle buralar hükümet ve zabitanın korumasından çıkmış imarlaşma kabiliyetini kaybetmiş birer pislik yatakları haline gelmiştir. Bundan dolayı bu mahzurun giderilmesi gerekmektedir. Bunun içinde Fırat ve Dicle yoluna daimi surette itina göstermek gerekir. Onun için buraya ikişer-üçer ve daha sonrada gelir elde ettikçe, beşer-onar kıta tarak vapurlarının konulmasıyla nehrin yataklarını temizlemek gerekmektedir. Özellikle bu tarama usulünün yukarıdan aşağıya doğru uygulanması gerekmektedir. Hatta bu bölgeye tarak vapurlarının büyüklerinden üç-dört kıta konulup Hayy ve Şatra taraflarındaki arazinin meydana çıkarılmasıyla, seyr-ü sefain'e güzel bir hizmet edilmiş

<sup>37</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, a.g. b, s.l.

<sup>37</sup> Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, s. 20.

<sup>38</sup> Oktay Kızılkaya,a.g.m,s.299; BOA,YEE,8/7.(21 şubat 1313-5 Mart 1898)

olacaktır. Bu başlı başına bir imar faaliyeti olacaktır. Bu da adı geçen heyetin yapacağı iskân ve imardan meydana gelen gelirin böylece tekrar imar işi için harcanmasına vesile olacaktır.<sup>39</sup>

Yüzyılın sonlarında buraya gelen V. Cuinet Basra'nın nüfusunu 18.000 olarak göstermekte, Kamûsü'l-a'lâm'da ise nüfusun 20.000 civarında olduğu kaydedilmektedir. Şehirde birçok cami, mescit, han ve mahzenle büyük bir çarşı bulunduğu, ayrıca 20 km. uzunluğunda bir surla çevrili olduğu, çevresinde hurmalık ve bahçelerin yer aldığı, hurmalarının ve güllerinin çok meşhur olduğu belirtilmektedir.<sup>40</sup> Bölgenin yerlisi olmayanların cümlesi ancak kış mevsiminde ikamet ve ticaret edebilip, yaz mevsimi geldiğinde dağılmaktaydı. Gidecek yeri olmayanlar ise bu vahamet içinde yaşamaya mecbur kalıyordu. Bu meselelerin çözümü Basra'nın mamuriyeti için alınması gerekli önlemlerin başında gelmekteydi. Bütün bu olumsuz iklim ve hava şartlarına rağmen, bölge stratejik açıdan ve diğer kaynakları açısından Avrupalılar için cazibe merkeziydi.

İngilizler, Hindistan'a gidecek bir yol ararken Süveyş kanalını açmayı düşündüler. Fakat böyle bir durumun gündeme gelmesi boğazlar meselesini yeniden gündeme taşınması riskini doğurabilirdi. Buna meydan vermemek için demiryolu projesi üzerinde durdular. Akdeniz'in Basra körfezine demiryolu bir bölümünün de nehir yolu ile bağlanması fikri üzerinde yoğunlaştılar. Düşünülen yol İskenderun Körfezinden başlayıp Mezopotamya'ya, Bağdat civarına oradan da Dicle ve Fırat'ın<sup>41</sup> buluştuğu yer olan Kurna'ya ve Basra'ya ulaşacaktı. Fakat asıl İngilizlerin gündeminde olan bu proje Almanlar tarafından hayata geçirilecekti.<sup>42</sup>

Süveyş Kanalının açılmasıyla beraber Basra'nın yeniden geliştiği gözlenir. Böylece Körfez ticareti ilerlemiştir. Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği

<sup>39</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, Karton No:14, Evrak No:211, Zarf No:126, Kutu No:7.

<sup>40</sup> Yusuf Hallaçoğlu, Basra Körfezi Maddesi Diyanet İslam Ansiklopedisi 5. Cilt, s.114,

<sup>41</sup> Ayrıca, 1830'larda Fırat ve Dicle suyollarından yararlanılarak, Birecik'ten Basra'ya kadar uzanan bir hat kurmak amacıyla yönelik olarak İngilizler harekete geçmişlerdi. Bunun üzerine İngiliz hükümeti ve Doğu Hindistan Kumpanyası Irak suyollarını işletmek üzere bir program hazırlamıştı. Ancak bu girişime önce Fransa konsolosu engel olmaya çalışmış bunu Osmanlı Devleti'nin Basra körfezi konuları ile görevli Basra kapudanı izlemişti. Bununla beraber İngiltere Hükümeti, Bab-ı Ali'de sahip olduğu nüfuz sayesinde Dicle ve Fırat'ın haritasını çıkarmak için iznini almıştı. Basra kapudanının itirazı yüzünden beş yıl kadar bu proje yapılamamıştı. Ancak 1839'da İngilizler bu iki ırmağın haritalarını yapmak için proje hazırladılar ve 1842'de bu iki su yolu haritası tamamlandı. Suphi Saatçi, Tarihi Gelişim İçinde Irak'ta Türk Varlığı, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul 1996, s.106.

<sup>42</sup> Mübahat Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, C.II. İstanbul, 1976,s.76-78.

esnasında (1869–1872) devlet nüfuzu kuvvetlenmiş, bölgede yeniden bir istikrar sağlanabilmiştir. Bu da demografik yapıya yansımış Basra'nın nüfusunu artmıştır.

Bir diğer önemli konu da Abdulvahhap tarafından Necid'te başta dini amaçlarla kurulan ancak sonraları siyasi bir amaca dönüşen ve bölgeyi adeta keşmekeşe çeviren Vahabilik meselesidir. Vahabiliğin kısa sürede güç kazanarak Necid, Ahsa ve Basra körfezinin önemli birçok merkezinde nüfuz elde etmesi Hatta Devletin kutsal saydığı Hicaz'a uzanması, Osmanlı devletinin bölge üzerindeki hâkimiyetini tartışılır hale getirmiştir.<sup>43</sup> Vahabilik unsuru sadece yerel olmakla kalmamış, dış güçlerin imparatorluğa karşı faaliyetlerinde de etkili olmuştur. Çünkü bölge, coğrafi konumu itibarıyla önemli bir bölge idi. Uzakdoğu'ya giden ticaret yolları üzerinde bir üs konumunda idi. Bu nedenle bölge başta İngilizler olmak üzere bütün devletlerin ilgisini çekmişti. İngilizlerin Arabistan üzerindeki yayılmacı faaliyetleri Güney Arabistan'da olduğu gibi, Basra ve civarında da yürütülüyordu. Basra'nın gelişmesi ve mamuriyeti İngilizlerin işlerine gelmediğinden bu halin kalmasını kendileri için daha uygun görüyorlardı. Bölgede herhangi bir kışkırtma ve karışıklık görülmesi de ahalinin rahatsız ve sıhhsiz bir halleri vukuunda bu durumu memnuniyetle karşılıyorlardı. Bu yüzden İngiltere Necd bölgesinde kuvvetli bir Osmanlı hâkimiyeti yerine, bir Vehhabi iktidarını çıkarları açısından daha uygun görüyordu.

Bölgedeki bu karışıklığın devamı için ihtiyaç duyulan silah ve cephane de Bahreyn adası üzerinden bölgeye sokuluyordu. Bahreyn'in ileri gelenleri ve tüccarları hiçbir kaideye bağlı olmayıp serbest hareket edebildiklerinden, bu davranışları Necid sahillerine de yansımış ve burada karışıklıkların yaşanmasına neden olmuştur. Diğer taraftan padişahın emri gereği Katar Limanında sürekli bulundurulması gereken gemi de henüz ulaşmamıştır. Bu yüzden bölgedeki sorunlara paralel olarak silah kaçakçılığı da artmıştır.<sup>44</sup>

Osmanlı İmparatorluğu gerek bölgedeki sorunlara kısa sürede müdahale edebilmek gerekse de kutsal saydığı mekânlara seyahat süresini kısaltabilmek için bölge ile ulaşım önem vermiştir. Bu kapsamda 4 Ağustos 1871'de İstanbul-Bağdat-Basra demiryolu projesinin ilk bölümü olarak planlanan 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattının yapımına başlandı. Bu hat tamamen Osmanlı'nın kendi imkânları ile yapacağı ilk hat olacaktır.<sup>45</sup>

Osmanlı demiryolu inşaatları, kısa sürede, büyük devletlerin birbiriyle kıyasıya rekabet ettikleri yatırım alanları haline geldi. Bu yeni dönemde

<sup>43</sup> Ufuk Gülsoy, "Kutsal Proje: Ortadoğu'da Osmanlı Demir Yolları", İstanbul, 2010, s. 71

<sup>44</sup> Zekeriya Kurşun; Basra Körfezinde Osmanlı İngiliz Çekişmesi, Ankara 2004. s. 171.

<sup>45</sup> Ufuk Gülsoy, a.g. e, s.226

ekonomik çıkarlar siyasi çıkarlarla iç içe girdi. Babıâli'nin, Bağdat ve Basra'ya kadar bir demir yolu inşa etme niyetinde olduğunu duyan İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Henry Layard, 1878'de Osmanlı devletini İktisadi olarak güçlendirecek bu hattın İngilizler ile birlikte yapılmasını tavsiye etti. Bu hattın İngiliz şirketlere yaptırılması karşılığında hem güvenliğin sağlanması hem de Osmanlı topraklarını Ruslara karşı savunmayı taahhüt ediyordu.<sup>46</sup>

II. Abdülhamit'in yaveri olan, bölgedeki sorunları tespit amacıyla buraya gönderilen Nusret Paşa<sup>47</sup> da raporunda ıslahatın ve gerekli ilginin bölgede çok yetersiz olduğunu ifade etmektedir. Nusret Paşa, çok isabetli olarak yapılacak yeni bir düzenlemenin tek bir kişinin inisiyatifine değil de, Avrupa'da olduğu gibi bir program dâhilinde yapılması uygun görmektedir. Bunun için de Avrupa'daki söylenişi ile öncelikle "*ıslahat heyeti*" denilen ve bir "*program*" dâhilinde hareket eden bir grubun böyle bir düzenlemeyi uygulamaya koymasının gerekliliğini açıklıyor. Bu nedenle de bu heyette yer alacak kişilerin işinin ehli, daha önce bu gibi çalışmalarda denenmiş, bölgeyi tanıyan ve bilen, devletine sadakatle çalışacak, namuslu ve dürüst kişilerden seçilmesi gerektiğini vurguluyor. Bölgede dini grupların, tarikatların ve şeyhlerin önemli bir etkisinin olduğu da açıkça görülmektedir. Nusret Paşa, ıslahat heyetinin bunun da önemle göz önünde bulundurulması gerektiğini vurgulamaktadır. İslahat Heyeti'nin uygulayacağı "İslahat Programı"nda "*İslahat Programının İçeriği*" başlığı altında bölgede gördüğü birçok aksaklığı, eksikliği yapılması gereken işleri ayrıntılarıyla açıklamaktadır.<sup>48</sup>

Önerilerinden biri de, Basra Körfezi sahilinde ve Şatt-ül Fırat boyunda seyr ve seyahat edebilecek "*sefa'in-i bahriye*" ve nehrin inşasına merkez olabilecek, korunaklı ve müstahkem bir tersane ve havuzu inşa ettirilmelidir. İslah ve icra heyeti çok büyük titizlikle bu işi uygulamaya sokması ve burada çalışacak kişileri titizlikle bulması lazımdır. Özellikle bütün Irak dâhilinde ve Arabistan'da tramvay ile seyahat mümkün kılınmalıdır. Ticaret ve posta yolları ile köprülerin yaptırılması memuriyetin ve medeniyetin gereğidir. Yine güvenlik konusu ele alınarak, can-mal güvenliği, halkın meskenindeki güvenliği sağlanmalıdır. Bu hükümetin siyaseti olarak gözden kesinlikle kaçırılmamalıdır.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Ufuk Gülsoy, a.g.e ., s. 229-230.

<sup>47</sup> Kendisinden önce de bölgeye Sultan Abdülhamit tarafından Ömer Paşa gönderilmiştir.

<sup>48</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, Karton No:14, Evrak No:211, Zarf No:126, Kutu No:7.

<sup>49</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, Karton No:14, Evrak No:211, Zarf No:126, Kutu No:7.

Daha sonraları da benzer şekilde bölgenin sorunları hiç bitmemiştir. Bu coğrafyanın sorunları çok olduğu için burada görev yapan Osmanlı memurları bölge ile ilgili görüşlerini merkeze daima bildirmişlerdir. Bunlardan biri de; Osmanlı Devleti'nin Bumiyan Baş şebbenderi Celal Kadiri, Hariciye Nezareti'ne gönderdiği bir raporda, İngilizlerin, İran, Irak ve Arabistan konsoloslukları vasıtasıyla buldukları bölgelerin siyasi ve askeri durumunu araştırmakta ve hatta Arap şeyhlerinden bazılarının zihinlerini bulandırarak, milli duygularını uyandırmak gibi çalışmalarda bulduklarını bildirmektedir.

İstanbul'a gönderilen konu ile alakalı raporlarda, İngilizlerin Basra körfezi ve çevresinde tek hâkim güç olduğu ve Osmanlı Devleti'nin gerçek rakibinin İngilizler olduğu vurgulanmaktadır. Bütün bunların yanında Basra ve körfeze ait yazılan raporlarda, İngiliz propagandasının doğrudan Osmanlı Devleti'nin bölgedeki egemenliğine yönelik olduğu vurgulanmaktadır. İngilizlerin amaçlarının, Bölgede Osmanlıya bağlı Müslüman ahaliyi devletten uzaklaştırmak ve kendi hâkimiyetlerini yerleştirme çabası olarak görülmektedir. Kendi idarelerini, Osmanlı İdaresi ile kıyaslayarak, İngilizlerin daha güçlü, adil ve hoşgörülü olduklarını gösterme gayreti ile körfez bölgesindeki şeyhlere ve İran devletine gözdağı vermekten kaçınmıyorlardı. İngiltere, İran Hükümeti ile aralarında çıkan ihtilafa dayanarak Basra körfezine askeri yığınak yapmış ve ihtilafı askeri tehditle kendi lehlerine çözmüşlerdir.<sup>50</sup>

Sonuç olarak, XIX. yüzyıl Osmanlı tarihi açısından son derece önemli bir dönemdir. Bu süreç bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nin bir değişim ve dönüşüm içinde olduğu modernleşmeye çalıştığı bir süreç olmuştur. Aynı zaman da bu yüzyıl Batılı güçler karşısında da pek çok açıdan zayıf kalınan bir dönem olmuştur. Sözü edilen yüzyılda Osmanlı, kendisine bağlı pek çok alanda, nüfuz kaybına uğramış, benzer şekilde Basra bölgesi üzerindeki hâkimiyeti de tartışılır hale gelmiştir. Avrupalı devletler başta İngiltere olmak üzere bölge ile son derece yakından ilgilenmiştir. Çünkü İngiltere'nin Hindistan'a giden yolu Basra körfezinden geçmektedir. İngiltere'nin bir korkusu da Basra Körfezinde Osmanlı ve İran gibi iki büyük devletin bulunmasıdır. Hem İran hem de Osmanlı'nın Basra Körfezi üzerinde hâkimiyet kurmasını istememektedir. Basra Vilayet salnamelerinde de görüldüğü gibi, bu bölge stratejik öneminin yanında yer altı kaynakları ve tarım alanları açısından da oldukça zengindir. Bu açıdan İngilizler yerel şeyhleri ve yöneticileri elde ederek, Umman, Hadramut, Mukela, Muskat ve Bahreyn'i kendi himayesine almıştır.

<sup>50</sup> Oktay Kızılkaya, a.g.m,s.299; BOA. HR. SYS.95/36. (6 Haziran 1911)

Osmanlı Devleti, Avrupalıların bölgedeki faaliyetlerini engelleyebilmek için uğraşmıştır. Ancak bu gayret çoğu zaman hüsrana ile sonuçlanmıştır. Görüldüğü gibi, Basra ve civarı Mutasarrıf Hasan Paşa'nın da belirttiği gibi bazı olumsuz koşullara sahip de olsa, bu bölge özellikle Avrupalı devletlerin bir mücadele alanı olmuştur. Ama Osmanlı Devleti de buradaki gücünü sürdürmek ve bölgede etkin olarak kalmak için çabalamaktan da vazgeçmemiştir.

Bölgeye baktığımızda görüyoruz ki, bu bölge zengin petrol yataklarının bulunduğu son derece önemli bir alandır. Dolayısıyla İngilizlerin bölge ile ilgilenmesinin başlıca nedeni, yörenin yeraltı zenginliğidir. Onun için her türlü yöntem kullanılarak bölge İngiliz nüfuzuna geçirilmeye gayret sarf edilmiştir. Bu yöntemlerden en dikkat çekici olanı ise, bölgede hâkim olan tarikatlar ve şeyhlerin çocuklarının kurulan İngiliz okulları aracılığıyla, İngiliz diplomasine göre yetiştirilmesidir. Bu da İngilizlerin öyle çok kısa programlı değil, epeyce uzun vadeye yönelik bir siyasi politika izlediklerinin göstergesidir.

XIX. yüzyıl boyunca devam eden bütün bu sorunlar öyle anlaşılıyor ki, XX. yüzyılın başlarında da olduğu gibi devam etmektedir. Osmanlı devleti kendince bölgede gücünü sürdürebilmek ve varlığını koruyabilmek için büyük bir çaba sarf etmiş olmasına rağmen, başta İngilizler ve diğer Avrupa devletlerinin faaliyetleri son derece yoğunudur. Özellikle İngilizler, 1890'lı yıllardan itibaren aşiret ve tarikat liderlerinin çocuklarını eğittikleri İngiliz lisanında eğitim veren kendi okullarını dahi açmışlardır. Yine buradaki aşiret ve tarikat liderlerine yüklü miktarda paralar vererek sempatilerini kazanıp, Osmanlıya karşı isyana sevk etmek istemektedirler. Bütün bu çalışmaların nedeni ise, yukarıda da vermeye çalıştığımız, Basra ve Körfezin stratejik önemi, yer altı kaynaklarının son derece zengin olmasıdır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları:

—Başbakanlık Osmanlı Arşivi, 08.L., 1297, Mutasarrıf Hasan Paşa'nın Basra Sancağı'nın

İhtiyacât ve Islahatına Dair Layihası.

--- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, Karton No:14, Evrak No:211, Zarf No:126, Kutu No:7.

—Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Yıldız Esas Evrakı, 14.2256.126.1.

---BOA, A, MKT. MHM, 383/26.



### **Salnameler**

--Basra Vilayet Salnamesi,1302.

--Basra Vilayet Salnamesi,1311.

### **Araştırma Eserler:**

Ahmet Ağaoğlu, “İngiltere ve Hindistan” , Cumhuriyet Matbaası, İstanbul,1929.

Bernard Lewis, Ortadoğu: İki Bin Yıllık Ortadoğu Tarihi, Arkadaş yayınevi, Ankara,2013

Farah Toufic, “Protection and Politics in Bahreyn, 1869-1915”, American University of Beirut, Beyrut 1985.

İlber Ortaylı; Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Ankara 2004.

Mübahat Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, C.II. İstanbul, 1976.

Salih Özbaran: Yemen’den Basra’ya Sınırdaki Osmanlı, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.

Salih Özbaran, ‘‘XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu’’, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, sayı 25, İstanbul 1971.

Selda Sert, *Bir Toprak Rejimi Olarak Emlâk-ı Hümayun: Basra Örneği (1876–1909)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

Selda Kaya Kılıç, “Nusret Paşa’nın Irak da İslahat Önerileri’’,XIV. Uluslararası TürkTarih Kongresi (Turkish Congress of History),Ankara, 2002.

Suphi Saatçi, Tarihi Gelişim İçinde Irak'ta Türk Varlığı, Tarihi Araştırmalar ve Dokümantasyon Merkezleri Kurma ve Geliştirme Vakfı, İstanbul 1996.

Oktay Kızılkaya, XIX. Yüzyılın Sonu, XX. Yüzyılın Başlarında Basra Körfezi'nde Uluslar arası Hakimiyet Mücadelesi, Turkish Studies, International Periodical Fort he Languages Literature and History of Turkish or Turkic Volume, 8/7 Summer 2013.s.294.

Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra, (ORSAM), Center for Middle Eastern Strategic Studies, Editörler: Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil; Global Strateji Enstitüsü, Ankara 2005.

Osmanlı Döneminde Irak, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın nu: 83, İstanbul, 2006.

Ufuk Gülsoy, ‘‘Kutsal Proje: Ortadoğu’da Osmanlı Demir Yolları’’, Timaş Yay. İstanbul, 2010

- Yusuf Hallaçoğlu, Basra Körfezi Maddesi Diyanet İslam Ansiklopedisi 5. Cilt.  
Zekeriya Kurşun; Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, TTK Yay. Ankara 1998.  
Zekeriya Kurşun; Basra Körfezinde Osmanlı İngiliz Çekişmesi, TTK Yay. Ankara  
2004.