T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

BASRA KÖRFEZİ'NDE OSMANLI DENİZCİLİK FAALİYETLERİ (1847-1914)

Mehmet KORKMAZ
2502140361

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Ali Fuat ÖRENÇ

İSTANBUL - 2018

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DOKTORA
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı	:	MEHMET KORKMAZ	**Numarası**	:	2502140361
Anabilim Dalı / Anasanat Dalı / Programı	:	TARİH / YAKINÇAĞ TARİHİ	**Danışmanı**	:	PROF. DR. ALİ FUAT ÖRENÇ
Tez Savunma Tarihi	:	25.12.2018	**Saati**	:	14:00
Tez Başlığı	:	"Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)"			

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF. DR. ALİ FUAT ÖRENÇ		Kabul
2- PROF. DR. MAHİR AYDIN		Kabul
3- PROF. DR. TUNCAY ZORLU		KABUL
4- PROF. DR. DAVUT HUT		KABUL
5- DOÇ. DR. BURCU KURT		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ. DR. İSMAİL HAKKI KADI		
2- DR. ÖĞR. ÜYESİ ADEM KORKMAZ		

ÖZ

BASRA KÖRFEZİ'NDE OSMANLI DENİZCİLİK FAALİYETLERİ (1847-1914)

MEHMET KORKMAZ

Osmanlı Devleti, XIX. Yüzyılda siyasi ve ekonomik sorunlarla uğraşırken, peş peşe girdiği savaşlar sonucu önemli toprak kayıplarına da maruz kalmıştı. Devletin çöküşüne doğru giden bu duruma çare bulmak için başta askerî olmak üzere idari ve iktisadi birçok sahada reform başlatıldı. Bu yönelimlere ek olarak Arap Yarımadası ve çevresindeki nüfuzu da muhafaza edilmek istendi. Süveyş Kanalı'nın açılmış olmasıyla Kızıldeniz'de ve Basra Körfezi'nde yeni bir denizcilik stratejisi gereği buralara harp ve ticaret gemileri gönderildi. Fakat İngiltere'nin Arap Yarımadası çevresinde kurmaya çalıştığı hegemonya sebebiyle kaçınılmaz olarak siyasi gerilimler yaşandı. Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'ne gösterdiği alaka, bölgede tutunabilmek için sarf ettiği gayret ve bunun için izlenen politika bu tez çalışmasının konuları arasında yer almıştır.

Osmanlı Devleti'nin çevre deniz havzası içerisinde yer alan Basra Körfezi'ndeki denizcilik faaliyetlerinin 1847-1914 yılları arasındaki döneminin araştırılması bu çalışmanın temel hedefidir. Bu amaçla bölgede devletin denizcilik politikalarının yürütücüsü olan Basra Bahriye Kumandanlığının teşkilatı, işleyişi ve faaliyetleri tespit edilmiştir. Basra vilayeti sahillerindeki ahaliyi denizden gelecek tehlikelere karşı harp gemileriyle korumak ve bünyesinde yüzlerce personelin istihdam edildiği Basra Tersanesi'ni yönetmek kumandanlığın görevleri arasındaydı.

Anahtar Kelimeler: Basra Körfezi, Basra Bahriye Kumandanlığı, Basra Tersanesi, İngilizler, Osmanlı Denizciliği.

ABSTRACT

OTTOMAN NAVAL ACTIVITIES IN THE PERSIAN GULF (1847-1914)

MEHMET KORKMAZ

Ottoman Empire initiated military, administrative and economic reforms to solve the problems which were underwent during the nineteenth century such as the loss of territory with the result of incessant wars. Apart from these reforms the empire also wanted to maintain the influence around the Arabian Peninsula. Warships and commercial ships were sent to the peninsula, for the opening of the Suez Channel required to develop a new naval strategy. Some political tensions occurred around the Arabian Peninsula because of Great Britain's hegemonic attempts. This dissertation takes interests in the issues such as Ottoman approach to Persian Gulf, the imperial effort spared to hold in the area and the policy followed to make these aims possible.

The purpose of this dissertation is to study the Ottoman naval activities which appeared around the Persian Gulf located in the peripheral basin of the empire between the years of 1847-1917. That is why, as the main actor of the naval policy of the empire the formation, function and the works of Naval Commodoreship of Basra (Basra Bahriye Kumandanlığı) are stated. The missions of the commodore were to protect people around the coastal areas of Basra from the foreign threats via navy vessels and to administer the arsenal at the city in which hundreds of people were employed.

Key Words: Persian Gulf, Ottoman Naval Commodoreship of Basra, Basra Arsenal, British, Ottoman Navy

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti'nin Arap Yarımadası sahillerindeki varlığının ve bölgede zaman içinde oluşan etkinliğinin bütünüyle ortaya konulmadığı ve bu durumun Türk tarih yazıcılığının eksik yanlarından biri olduğu genel kabul gören bir görüştür. Doktora tez çalışmamızla öncelikle alandaki bu boşluğun doldurulmasına gayret edilmiştir. Günümüzde olduğu gibi geçmişte de bölgenin uluslararası rekabetin değişmez sahası olduğu gerçeği, kuşkusuz bu konularda yapılacak çalışmaların önemini daha da artırmaktadır.

Bilindiği gibi Osmanlılar Irak-ı Arab ve Irak-ı Acem bölgelerini (lrakeyn) 1534-1535'te fethederek nüfuz alanlarını genişlettiler ve 1545 yılının sonlarında Basra şehrini ele geçirdiler. Böylece stratejik önemi bulunan Basra Körfezi'ne de ulaşmış oldular. Körfez'in batı kıyıları, Basra ve Lahsa'nın fethiyle Osmanlı sınırlarına dâhil oldu. Zamanla bazı idari değişiklikler yapılsa da bölge Birinci Dünya Harbi'ne kadar Osmanlı hâkimiyetinde kaldı.

Basra Körfezi'nin stratejik önemini kavrayan ve hâkimiyet alanlarını genişletmeye önem veren İngilizler ise önceleri Doğu Hindistan Şirketi'ne ait gemilerle ve ticari amaçlarla bölgede faaliyette bulundular. Fakat İngiliz ticaret gemilerinin zaman zaman deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalması, körfezde dengelerin değişmesine kapı araladı. İngilizler özellikle XIX. Yüzyılın ilk yarısından itibaren ticari kaygılarla ve kendi vatandaşlarının can ve mal güvenliğini sağlamak bahanesiyle körfeze harp gemileri sevk etmeye başladılar. Kuşkusuz dönemin muharip gücü en yüksek donanmalarından birine sahip olan İngilizlerin bölgede etkinliğini artırması Osmanlı Devleti'ni meşgul eden önemli sorunlardan biri oldu.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren ekonomik ve siyasi buhran yaşamaya başlayan Osmanlı Devleti'nin en güney sınırında yer alan Basra Körfezi'ne ne derece alaka gösterilebildiği ve denizcilik faaliyetlerinin hangi seviyede olduğu bu çalışmanın cevabını aradığı önemli hususlardan biridir. Özellikle bölgedeki deniz gücünün merkezi olan Basra Tersanesi'nin ıslahına dair XIX. Yüzyıl ortalarında alınan karar sonrası atılan adımlar ve Birinci Dünya Harbi'ne kadar olan süreçteki

gelişmeler, çalışmamızın sınırlarını oluşturmaktadır. Çalışmamızda, konumuzla ilgili arşiv belgeleri ve özgün literatürün incelenmesi sonucu elde edilen veriler analitik olarak değerlendirilmiştir. Böylelikle Basra Körfezi ve çevresindeki Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin, bilhassa bölgede yaşanan uluslararası rekabette bu faaliyetlerin ne derece sahaya yansıdığının ortaya konulması amaçlanmıştır.

Esas itibariyle beş bölümden oluşan çalışmanın giriş kısmında konunun amacı, yöntemi ve kaynakları hakkında bilgi verilmiştir. Basra Körfezi sahillerine ulaşan Osmanlıların Basra'da kurdukları idareye dair genel bir değerlendirmeden sonra deniz ve nehir taşımacılığı alanındaki faaliyetlere değinilmiştir. Körfezin tarihi coğrafyası ve stratejik önemi üzerinde durularak, 1546-1847 yılları arasındaki deniz ve nehir ulaşımı ile donanma gemilerinin etkinlikleri genel olarak ele alınmıştır.

Tezin Birinci Bölümü *Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'nde Donanmayı Güçlendirme Çabaları (1847-1869)* başlığını taşımaktadır. Burada Osmanlı hükûmetinin körfezde başlattığı ıslahata değinilmiştir. Bu bölümün devamı niteliğinde olan İkinci Bölüm ise *Süveyş Kanalı'nın Açılmasından Sonra Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'ndeki Denizcilik Faaliyetleri (1869-1914)* başlığını taşımaktadır. Bu bölümde Basra bahriye kumandanlarının faaliyetlerine mümkün olduğunca kronolojik olarak yer verilmiş, bölgede yaşanan en önemli sorunlardan biri olan vapur tedarikine yönelik girişimler ele alınmıştır.

Çalışmamızın Üçüncü Bölümü, *Basra Tersanesi'nin Teşkilatı ve Gemi İnşa Faaliyetleri (1847-1914)* başlığını taşımakta olup, tersanenin ıslahı ve genişletilmesine ilişkin çabalar ile inşa ve tamir edilen gemiler hakkında bilgi verilmiştir. Dördüncü Bölüm'de Basra'da ticari deniz taşımacılığı ve Basra-Bağdat hattında vapur işletme girişimleri söz konusu edilmiştir. *Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Deniz Rekabeti(1847-1914)* başlıklı Beşinci Bölümde ise körfezdeki Osmanlı-İngiliz rekabetinin durum tespiti yapıldıktan sonra bunun iki devlet arasındaki ilişkilerde meydana getirdiği siyasi, askerî ve diplomatik sonuçları değerlendirilmiştir.

Çalışmamızda, körfezdeki denizcilik faaliyetlerinin ortaya konulması hedeflenmekle birlikte, Arabistan Yarımadası'nın doğusuna ve Basra Körfezi'nin

batısındaki sahillere tekabül eden idarelerle kurulan siyasi ilişkilere de zaman zaman değinilmiştir. Bu bağlamda Basra vilayetindeki idari ve askerî hususlara ilişkin bazı tespitlere de yer verilmiştir. Dolayısıyla bu çalışma, ele aldığı dönem itibarıyla Osmanlı Devleti idaresindeki Basra vilayeti üzerine yapılacak araştırmalara ve konuya dair mevcut literatüre katkı yapacak içeriğe sahiptir.

Osmanlı donanmasının okyanuslardaki etkinliği, buralarda icra edilen denizcilik faaliyetleri, bunların bölge siyasetine ve ekonomisine etkisi gibi güncel gelişmelerle de bağlantısı bulunan hususlarda araştırılmayı bekleyen pek çok konu bulunmaktadır. Bu çalışmayla bu sahadaki bir açığın kapatılmasını ümit etmekteyiz. Şüphesiz gösterilen bütün gayretlere rağmen araştırmamızda birtakım eksikliklerin olması muhtemeldir. Zamanla ortaya çıkacak yeni belge ve bilgilerle eksikliklerin tamamlanması temennimizdir.

Bu araştırmanın başlama safhasından tamamlanmasına kadar geçen süreçte burada hepsinin adını sayamayacağım kadar fazla kişinin katkısı oldu. En başta, konu üzerinde çalışmama verdiği desteğe ilave olarak, bazı eserlerden beni haberdar eden ve çalışmanın her aşamasını takip ederek kıymetli katkılar yapan danışman hocam sayın Prof. Dr. Ali Fuat ÖRENÇ'e teşekkür ederim. Yine yönlendirme ve önerilerinden dolayı sayın Prof. Dr. Mahir AYDIN'a ve sayın Prof. Dr. Tuncay ZORLU'ya müteşekkirim.

Osmanlı idaresi dönemi Basra vilayetiyle ilgili araştırmaları bulunan ve tez çalışma döneminde kendileriyle tanışmaktan memnuniyet duyduğum Prof. Dr. Davut HUT'a, Doç. Dr. Selim Hilmi ÖZKAN'a ve Doç. Dr. Burcu KURT'a da değerli katkıları için teşekkür ederim. Yine bu çalışma sırasında çeşitli vesilelerle yardımlarına müracaat ettiğim Hasan Ali ÇAKMAK'a, Serdar BAŞARAN'a, Vedat TÜFEKÇİ'ye, Aydın ÇAKMAK'a, Necdet ÖZ'e ve Mustafa YENİ'ye de teşekkür ederim. Deniz Tarihi Arşivi'ndeki araştırmalarım sırasında kaynaklara ulaşmamda kolaylık sağlayan Cüneyt BÖLE ile Fadime BÜLBÜL'E ve çalışmam süresince ilgi ve desteklerini esirgemeyen aileme de müteşekkirim.

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri Daire Başkanlığı, İstanbul Deniz Müzesi'ne bağlı Deniz Tarihi Arşivi, İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi ile Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM) Kütüphanesi yetkililerine ve çalışanlarına da verdikleri hizmetlerinden ötürü şükranlarımı sunarım.

Mehmet KORKMAZ

İstanbul, 2018

İÇİNDEKİLER

ÖZ ……..…...…… iii

ABSTRACT ……..……. iv

ÖNSÖZ …….. v

KISALTMALAR LİSTESİ ……...…… xiv

GİRİŞ ……..…… 1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA KÖRFEZİ'NDE DONANMAYI GÜÇLENDİRME ÇABALARI (1847-1869)

A. Basra Körfezi'nde Islahat Kararının Alınması ve İki Bahriye Subayının Keşif İçin Basra'ya Gönderilmesi .....…….…… 14

B. Basra'ya İlk Bahriye Kumandanlarının Tayini: Pir Bey'in ve Ardından Hüseyin Bey'in Faaliyetleri ……..……..… 17

C. Bağdat Valisi Reşid Paşa'nın Denizciliğin Geliştirilmesine İlişkin İcraatı (1852-1857) ……...…..…….…….. 31

D. Basra'da Muktedir Bir Bahriye Kumandanı: Binbaşı Ahmed Bey ……..…… 34

a. Basra Bahriye Meclisi'nin Teşkili ve Askerî Talimlerin Başlatılması …...34

b. Basra Sahillerinde Deniz Fenerlerinin İnşası ..…….…..……..... 36

E. Bağdat Valisi Namık Paşa'nın İkinci Valiliği Döneminde (1861-1868) Deniz ve Nehir Ulaşımının Geliştirilmesine Yönelik Faaliyetler .....……..……..… 38

F. İstanbul'dan Basra'ya Gönderilen İlk Harp Gemileri: Bursa ve İzmir Korvetleri (24 Eylül 1865-Aralık 1866) …….……..... 46

İKİNCİ BÖLÜM

SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMASINDAN SONRA OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA KÖRFEZİ'NDEKİ DENİZCİLİK FAALİYETLERİ (1869-1914)

A. Cidde - Basra Sahilleri Güzergâhında Denizcilik Stratejisinin Tespiti .....…...… 51

B. Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği Döneminde (1869-1872) Deniz ve Nehir Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Çalışmalar ...…….……..… 54

1. Bölgedeki Deniz ve Nehir Filosunun Güçlendirilmesi ……. 56

2. Ahsa Harekâtı'nda Harp Gemilerinin Kullanımı …….....….59

C. Basra Bahriye Kumandanlarının Denizcilik Reformundaki Rolleri ..…….…. 66

1. Arif Paşa Dönemi (1871-1872) ……..67

2. İzmirli Ahmed Paşa Dönemi (1872-1874) …..……..……...… 69

3. Miralay Halid Bey Dönemi (1874-Ekim 1878) ……...…….… 70

4. Miralay Ahmed Bey Dönemi (Mart-Temmuz 1879) 70

5. Kaymakam Mehmed Bey Dönemi (1879 - 1882) ……....……. 73

6. Ali Rıza Paşa Dönemi (Eylül 1882 - 1886) …….……..……... 74

7. Miralay Emin Bey Dönemi ve Mahalli İdareciler Arasında Ortaya Çıkan Anlaşmazlıklar (1888-1897) ..……...……...… 77

8. Kaymakam Yakub Bey Dönemi (1899-1906) ……..…….79

9. Kaymakamı Sadık Bey Dönemi (Şubat 1906-Ocak 1908) ……80

10. Basra'da Sürgün Bir Kumandan: Miralay Hikmet Bey'in Kumandanlığı Dönemi (Kasım 1909-Ekim 1910) ..……...……..…. 82

D. Basra'da Denizcilik Islahatında Karşılaşılan Temel Sorunlar ……..... 88

1. Harp ve Nakliye Gemilerine Olan İhtiyaç ……...…….…… 89

2. Gemiler İçin Kömür Tedariki Meselesi ……..…… 108

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BASRA TERSANESİ'NİN TEŞKİLATI ve GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ (1847-1914)

A. Basra Tersanesinin Tarihçesi ……...……...…… 112

B. XIX. Yüzyılda Basra Tersanesi'nde Gemi İnşa Faaliyetleri ……..… 118

C. Tersanenin Altyapısının ve Kadrolarının İyileştirilmesine Yönelik Çalışmalar 121

1. Kûtülfrengi'de Tersane ve Yeni Havuz İnşası …… 123

2. Basra Tersanesi'nin 1875 Yılındaki Genel Durumu ..……...…….. 125

3. Yeni Bir Tersane Kompleksi İnşasına Dair Hazırlanan Proje (1884) 128

D. Basra Tersanesi'nde Bahriye Mektebi Açılmasına ve Yerli Ahaliden Subay Yetiştirilmesine İlişkin Çalışmalar ..…….. 129

E. Basra Bahriye Hastanesi ……..……... 137

F. Basra Bahriye Kumandanlığı Personeli ……..… 140

G. Basra Merkez Liman Dairesi ……..144

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BASRA'DA TİCARİ DENİZ TAŞIMACILIĞI ve BASRA-BAĞDAT HATTINDA VAPUR İŞLETİLMESİ (1857-1914)

A. İngiliz Lynch Şirketi ve Bağdat-Basra Hattında İlk Nehir Vapurları …..... 156

B. Osmanlı Devleti'nin Dicle Nehri'nde Vapur İşletmesi: İdare-i Nehriye ……... 159

1. Avrupa'dan Vapur Satın Alımı ……..…….. 161

2. Bağdat İdare-i Nehriye Tersanesi …….……...… 165

C. Nehir Nakliyatından Ticari Deniz Taşımacılığına: Umman-ı Osmanî Şirketi …169

1. Kuruluşu ve Gelişmesi …….……... 169

2. Umman-ı Osmanî Şirketi İdaresinin Bozulması ve Vapurların Basra Bahriye Kumandanlığına Devri …….. 175

3. Umman-ı Osmanî İdaresi Vapurlarının Hazine-i Hassa'ya Devri …..… 181

4. II. Meşrutiyet'ten Sonra İdare-i Nehriye ile Lynch Vapur Şirketinin Birleştirilmesine Yönelik Girişimler ……...… 187

D. Fırat ve Dicle Nehirlerinde Asayiş Sorunu ……...…...……...193

E. İstanbul'dan Arap Yarımadası Sahillerine Düzenli Posta Vapurları Tahsisi …. 202

BEŞİNCİ BÖLÜM

BASRA KÖRFEZİ'NDE OSMANLI – İNGİLİZ DENİZ REKABETİ (1847-1914)

A. Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti ile İngiltere Arasında Ortaya Çıkan Sorunlar ……..…… 212

1. Köle Ticaretinin Önlenmesi ...…….… 213

2. Hâkimiyet Alanı Kaynaklı Sorunlar …….. 225

a. Kuveyt - Bahreyn ve Katar Sahillerinde Yaşanan Sorunlar …… 230

b. Necid Sahillerinin Güvenliği ve Bölgeden Gelen Talepler…..… .240

c. İnci Çıkarma Sahaları ve Ticari Rekabet ….....……248

d. Osmanlı Devleti'nin Fav Boğazı'nda İstihkâm İnşasına Karşı İngiliz Müdahalesi .....…….……...…… 250

3. Basra Körfezi'nde Silah Kaçakçılığıyla Mücadele ……...…….. 252

4. Basra Körfezi'nde Deniz Haydutlarının Saldırıları …...……...…….. 264

B. Sadrazam Said Paşa'nın Basra Körfezi'ndeki Rekabete İlişkin Görüşü …..…...273

C. Londra Şehbender Vekili Halil Hâlid Bey'in Körfezdeki Rekabete Dair Raporu …….……. 276

D. İngiltere'nin Hindistan Valisi Lord Curzon'un 1903'teki Basra Körfezi Seyahatinin Bölgeye Etkisi …… 278

E. Basra Körfezi'ndeki Uluslararası Rekabette Tarafların Stratejik Görüş ve Argümanları …… 283

SONUÇ ……. 290

KAYNAKÇA ……. 295

EKLER……... 317

ÖZGEÇMİŞ……...…… 352

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	**:** adı geçen eser
a.g.m.	**:** adı geçen makale
a.g.t.	: adı geçen tez
A.AMD.	: Sadaret Amedî Kalemi
AYD.d.	: Ayniyat Defterleri
Bkz.	**:** Bakınız
BEO.	: Bâb-ı Âlî Evrak Odası
BOA	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi
c.	**:** Cilt
C.BH.	: Cevdet Bahriye
çev.	**:** Çeviren
d.	**:** defter
DH.MKT.	: Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi
DH.SAİD.d	: Dâhiliye Nezareti Sicil-i Ahval İdaresi Defterleri
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
DTA	: Deniz Tarihi Arşivi
Ed.	**:** Editör
FO	: Foreign Office
Gnkur. ATASE	: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
HAT.	: Hatt-ı Hümâyûn
haz.	**:** Hazırlayan
HR.SFR.3	: Hariciye Nezareti Londra Sefareti
HR.SYS.	: Hariciye Nezareti Siyasi

HRT.h : Haritalar

İ.AS. : İrade Askerî

İ.BH. : İrade Bahriye

İ.MMS. : İrade Meclis-i Mahsus

IOR : Indian Office Records

İÜEFTD **:** İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi

km. : kilometre

m. : metre

MB.d : Meclis-i Bahriye Defterleri

MV. : Meclis-i Vükelâ Mazbataları

Nu. : Numara

OTAM **:** Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

s. : sayfa

S. : Sayı

SBE : Sosyal Bilimler Enstitüsü

ŞD. : Şûrâ-yı Devlet

ŞUB.d : Bahriye Nezareti Şûrâ-yı Bahriye Defterleri

T. C. : Türkiye Cumhuriyeti

TNA : The National Archives

TTK : Türk Tarih Kurumu

Vol. : Volume

Y.MTV. : Yıldız Mütenevvi Maruzât

Y.PRK.A. : Yıldız Perakende Sadaret

Y.PRK.ASK. : Yıldız Perakende Askerî

GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin uzun süre hâkimiyeti altında bulunan ve devletin dağılmasından sonra Türkiye sınırları dışında kalan bölgeler üzerine ülkemizde yapılan araştırmalar henüz yeterli seviyeye ulaşmamıştır. Çalışmamıza konu olan Basra ve çevresi ile Basra Körfezi hakkında ise son yıllarda yapılan birkaç inceleme[1] dışında tatmin edici bir literatürün oluştuğunu söylemek mümkün değildir. Bu eksiklikten hareketle hazırlanan bu tez çalışmasında Osmanlı Devleti'nin artık dağılma dönemine girdiği XIX. yüzyıl ve ardından XX. yüzyılın başlarına kadar Basra Körfezi'ndeki denizcilik faaliyetleri incelenmiştir. Basra'daki Osmanlı varlığının önemli askerî unsurlarından biri olan deniz gücünün etkinliği, ulaşılabilen kaynaklar ışığında ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bu tez çalışmasında merkezden oldukça uzakta bir deniz üssü olan Basra Tersanesi'nin XIX. yüzyılın ikinci yarısından Birinci Dünya Harbi'ne kadar devam eden süreçteki faaliyetleri araştırılmıştır. Bölgedeki denizcilik faaliyetleri çerçevesinde sahillerin muhafazası, liman işlerinin usulüne uygun olarak icrası, ticari nehir ve deniz taşımacılığı hizmetleri çalışmamızın temel araştırma konuları arasında yer almıştır.

Basra Körfezi'nde deniz güvenliğinin sağlanması ve İngiliz harp gemilerinin hareketlerinin gözetlenmesi gibi görevler tersane emrindeki harp gemilerince yerine getirilmekteydi. Bu görevler ifa edilirken karşılaşılan sorunlar ve bunların çözümü için sarf edilen mesai, bu çalışmada merkez ile yerel idareciler arasındaki yazışmalar esas alınarak ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Çalışma konumuzun sınırlarını 1847-1914 tarihleri oluşturmakta olup, ilki Basra Tersanesi'nin ve körfezdeki donanmanın Babıâli tarafından ıslahına karar verilmesi, ikincisi ise Birinci Dünya Harbi'nin

[1] Bağdat vilayeti ve önceleri bu vilayete bağlı bir sancak iken sonradan vilayet statüsü verilen Basra'nın siyasi, idari ve askerî durumuna ilişkin kronolojik olarak birbirini tamamlayan çalışmalar için bkz.: Ebubekir Ceylan, **The Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in the Nineteenth-Century Middle East**, I.B. Tauris, London, 2011; Gökhan Çetinsaya, **Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908**, Routledge, London, 2006; Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi: Katar'da Osmanlılar (1871-1916),** TTK Yayınları, Ankara 2004; Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum 1908-1914**, Küre Yayınları, İstanbul 2015.

başlamasıyla artık buradaki Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin son bulmasıyla ilgilidir.

A. Amaç, Yöntem ve Kaynaklar

Çalışma konumuzun kaynaklarına geçmeden önce, XVI.-XVIIII. yüzyıllarda Basra Körfezi sahillerinde Osmanlı denizciliği üzerine yapılan çalışmalara kısaca değinmek faydalı olacaktır. Körfeze açılan Osmanlı denizcilerinin faaliyetleriyle ilgili makalelerden ilki *Tarih-i Encümen-i Osmani Mecmuası*'nda deniz tarihçisi Safvet Bey tarafından yayımlanmıştır. "Bahreyn'de Bir Vak'a" başlıklı makale 1559 senesinde Basra'dan iki kadırga ile 70 kayıktan oluşan bir Osmanlı deniz gücünün Bahreyn kuşatmasını konu edinmektedir.[2] Bu makalenin yayınlamasının üzerinden bir hayli yıl geçtikten sonra Osmanlı Devleti'nin güney siyaseti üzerine önemli çalışmaları bulunan Cengiz Orhonlu ile Salih Özbaran da aynı konuda kapsamlı birer makale yayımlamışlardır.[3]

Esasında Osmanlıların Basra Körfezi sahillerine açılmaları, oradaki konumları ve donanmanın faaliyetlerine ilişkin erken döneme ait akademik anlamda ülkemizdeki çalışmalar ağırlıklı olarak Salih Özbaran imzasını taşımaktadır.[4] Yazar bölge üzerine yaptığı çalışmalarını *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı* adlı eserinde toplu olarak okuyucuya sunmuştur.[5] Genel karakterli ve kuşatıcı çalışma olarak tanımlanabilecek ve içinde Basra Körfezi'ndeki denizcilik faaliyetlerine de

---

[2] Safvet, "Bahreyn'de Bir Vak'a", **TOEM**, c. III, sayı: 18, 1 Şubat 1328, s. 1139-1145.

[3] Cengiz Orhonlu, "1559 Bahreyn Seferine Âid Bir Rapor", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Mart 1967, Cilt 17, Sayı 22, s. 1-16; Salih Özbaran, "Körfez'den Bir Öykü: 1559 Bahreyn Trajedisi", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul 2004, s. 162-171.

[4] Salih Özbaran, **XVI. Asırda Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz Mücadelesi**, İ.Ü.Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Bitirme Tezi, 1963, İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Kütüphanesi; Aynı yazar, **Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu, Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri**, Doçentlik Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, İstanbul 1976.

[5] Salih Özbaran, **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul 2004. Aynı yazarın bölgeyle ilgili diğer çalışmaları şunlardır: Salih Özbaran, **Ottoman Expansion Towards The Indian Ocean In The 16th Century**, İstanbul Bilgi University Press, İstanbul 2009; "Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması", **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, c.1, İstanbul 2009, s. 201-211; "Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması" **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, c.1, İstanbul, 2009, s. 343-353.

kısmen değinilen eserler arasında Nejat Kosal'ın *Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu (1936) ve* Sait Talat'ın *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler* (1943) adlı eserleri de mevcuttur.[6] Emekli veya muvazzaf bahriyeli subaylar tarafından yapılan bu çalışmaların konuya dair genel bir malumat vermekle birlikte dipnot ve referans verme kaygısı taşımadıkları da görülmektedir.[7]

Araştırma konumuz olan 1847-1914 arası dönemi Basra ve çevresindeki denizcilik faaliyetlerini doğrudan konu alan çalışma bulunmamaktadır. Fakat İstanbul'dan Basra Tersanesi'ne gönderilen ve 1879-1882 yılları arasında orada görev yapan bahriyeli bir kâtip olan Ahmed Şekib'in kaleme aldığı *Basra Tersanesi Hakkında Malumat* adlı eser bu konuda ayrı bir değer taşımaktadır.[8] A. Şekib bu eserini Basra'da iken kendi ifadesi ile oradaki mahzen-i evraktan istifade ederek kaleme almıştır. Riyale-i Hümayun Pir Bey'in 1848'de Basra Tersanesi başbuğluğu döneminden, kendi görev süresinin sonuna kadar olan dönemi, yani 1882 yılına kadarki olayları ayrıntılı olarak yazmıştır. 1848 yılı öncesi Basra'daki denizcilik faaliyetlerine ilişkin malumatı ise yine oradaki donanma gemilerinde ve tersanede çalışan eski mürettebattan aldığı şifahi bilgiyle tamamlamaya çalışmıştır.[9]

---

[6] Nejat Kosal, **Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu**, Deniz Matbaası, İstanbul 1936; Sait Talat, **Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler**, Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

[7] Cumhuriyet'in ilk yıllarında muvazzaf veya emekli subaylar tarafından yazılan askerî tarih konulu bu eserler genel ve kuşatıcı anlatımlarıyla araştırmacılara bir yön tayin etmekle birlikte, verilen bilgilerin, bilhassa da rakamsal verilerin arşiv belgeleriyle teyit edilmesi akademik çalışmalar için elzemdir. Bu tür eserlerin akademik çalışmalarda kritik edildikten sonra kullanılmasının uygun olacağını ifade etmek gerekir. Bu konuya dikkat çeken bir değerlendirme için bkz. Tuncay Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, 2004, s. 299, 307-308. Cumhuriyet'in ilk yıllarında kaleme alınan deniz tarihine ilişkin eserlere atıf yapılmadan evvel bunların kritiğinin yapılması ve paralel çalışmalarla desteklenmesi zorunluluğuna dair bir diğer değerlendirme için bkz. Ali Fuat Örenç, "Türk Denizcilik Tarihi Yazımı Problemleri", **Osmanlı Askerî Tarihini Araştırmak: Yeni Kaynaklar&Yeni Yaklaşımlar**, Derleyenler: Cevat Şayin-Gültekin Yıldız, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2012, s. 37.

[8] Bu eser, 283X205 mm ölçüsünde olup talik hatla 185 varakta 18 satırlı olarak yazılmıştır. Eserin sonunda Basra Tersanesi ve Basra ile ilgili altı adet renkli plan bulunmaktadır. Söz konusu eserden beni haberdar eden Sayın Prof. Dr. Ali Fuat Örenç'e teşekkür ederim.

[9] A. Şekib bu eserini Basra'daki görev süresini tamamlayıp İstanbul'a geldikten sonra Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'ya takdim etmiştir. 1897 yılında açılışı yapılan Bahriye Müze ve Kütüphane İdaresi'ne nazır tarafından hediye edilen eserin künyesi, Rumi 1315 (1899-1900) yılında yayımlanan katalogda *Basra Bahriye İdaresinin Tesisine Dair Malumat* adıyla yer almış ve yazarının Kolağası Şekib Efendi olduğu yazılmıştır. (Bkz. **[Bahriye] Müze ve Kütüphane İdaresinde Mevcud Âsâr-ı Nefîse ve Kütüb-i Mütenevvia Fihristi**, Bahriye Matbaası, Dersaadet 1317). Fakat, her nasılsa bu el yazması kıymetli eser sonradan özel bir kütüphanenin koleksiyonu arasına dâhil edilmiştir. Hâlen özel işletmeye ait kütüphanenin yazma koleksiyonları arasında bulunmaktadır. Künye kaydı için bkz. Bkz. **Yapı Kredi Sermet Çifter Araştırma Kütüphanesi Yazmalar Kataloğu**, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı-E.Nedret İşli-Cevdet Serbest-D.Fatma Düre, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s. 242-243.

Ahmed Şekib'in eserinden sonra Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'ne ilgisini yansıtan bir diğer eser, körfeze seyahat edecek denizcilere rehber olması amacıyla hazırlanan *Basra Körfezi Rehberi*[10] adlı çalışmadır. Basra Körfezi'ne dair hazırlanan ilk matbu eser olan bu çalışma, körfezin bütün sahilleri başta olmak üzere limanlar, adalar, deniz fenerleri ve sahil şehirlerinin fiziki özelliklerine dair bilgi vermesi açısından önemlidir. 1901 yılında Süleyman Nutki tarafından tercüme edilen eserin İngiliz Deniz Kuvvetleri'nin periyodik olarak yayınladığı ve ilk baskısı 1864 senesinde yapılan *The Persian Gulf Pilot*[11] adlı eserin 1883 senesinde yapılan ikinci basımının tercümesi olduğu anlaşılmaktadır. Fakat tercümenin asıl metnin aynısı olmadığı da görülmektedir. İngilizce nüshada bölgedeki devletlerin hâkimiyet alanlarıyla ilgili bilgiler İngiliz politikalarına uygun verilmişken, S. Nutki'nin yaptığı tercümede bu kısımlar değiştirilerek Osmanlı Devleti'nin bakış açısına göre okuyucuya sunulmuştur.[12]

Basra Körfezi Rehberi adlı eser, yine İngiliz Deniz Kuvvetlerinin periyodik yayınlarından olan *The Red Sea and Gulf of Aden Pilot* adlı eserin tercümesi *olan Rehber-i Bahr-i Ahmer*[13] ve *Aden Körfezi Rehberi*[14] adlı eserlerle birlikte ele alındığında Süveyş'ten itibaren Basra Körfezi'ne yolculuk yapacak denizcilere Kızıldeniz, Aden körfezi, Umman Denizi ve Basra Körfezi olmak üzere Arap Yarımadası sahillerine dair tam bir malumat vermesi açısından önem arz etmektedir.

Tez çalışmamızda müstakil bir bölüm başlığı altında incelemeye çalıştığımız Fırat ve Dicle nehirlerinde vapurla yapılan ticari nakliyata ilişkin ise daha evvel yapılmış birkaç çalışma bulunmaktadır. Irak'taki nehirlerde ilk defa İngilizlerin Bağdat-Basra hattında işletmeye başladıkları vapurların ardından Osmanlı Devleti'nin de bu yolda girişimlerde bulunması bir rekabet ortamı oluşturmuştur.

---

[10] **Basra Körfezi Rehberi**, Mütercimi: Süleyman Nutkî, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1317.
[11] **The Persian Gulf Pilot**, Compiled by C.G. Constable – A. W. Stiffe, Second Edition, Hydrographic Office, London 1883.
[12] Basra Körfezi Rehberi adlı eserle ilgili yapılan bir değerlendirme için bkz. Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi: Katar'da Osmanlılar,** s. 4. Benzer bir diğer değerlendirme için bkz. Burcu Kurt, **Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu,** Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006, s. 2.
[13] **Rehber-i Bahr-i Ahmer,** (Mütercim ve Nâşirleri: Bahriye Yüzbaşı Cemal – Bahriye Mülâzımı Tevfik), İstepan Matbaası, İstanbul 1307. Eserin mütercimleri Kızıldeniz ile ilgili kendi şahsi izlenimlerini ve Süveyş Kanalı Nizamnamesini de esere ayrıca ilave etmişlerdir.
[14] **Aden Körfezi Rehberi**, Mütercimi: Süleyman Nutki, Bahriye Matbaası, İstanbul 1310.

İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, adlı eserinde, Burcu Kurt ise *Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)*, adlı eserinde nehirler üzerinde Osmanlı-İngiliz çekişmesini ele almışlardır.[15] Ayrıca konuya dair birkaç makale de bulunmaktadır.[16] Tez çalışmamızda adları geçen araştırmalardan istifade etmekle birlikte yeni bilgi ve belgeler ışığında nehir nakliyatının bir İngiliz-Osmanlı çekişmesi boyutunun haricinde bu nakliyatın vasıtaları olan vapurlar ile bunların idaresinde yaşanan sorunlar üzerinde durulmuştur.

Irak coğrafyasında İngilizlerle çekişmenin yaşandığı bir diğer saha Basra Körfezi'ydi. Tez çalışmamızın beşinci bölümünde ele alınan bu konuya dair bazı incelemeler bulunmakta olup bunlarda bölgedeki rekabetin ve siyasi çekişmenin körfezde ve sahillerdeki tezahürü üzerinde durulmuştur.[17] Biz çalışmamızda körfezdeki bu rekabetin bir aracı konumunda bulunan donanmanın, yani gerek Osmanlı, gerekse İngiliz harp gemilerinin faaliyetlerine detaylı bir şekilde yer vererek her iki ülkenin bölgedeki deniz gücünün mukayesesini yapmaya çalıştık.

Tez çalışmamızda yukarıda adı geçen mahdut sayıdaki basılı eser ve yayınlardan istifade etmekle birlikte ağırlıklı olarak arşiv vesikalarından yararlandık. Bu amaçla öncelikli olarak çalışma konumuzun sınırları dâhilinde bulunan 1847-1914 yılları arası Basra Bahriye Kumandanlığının faaliyetleri kronolojik olarak ortaya çıkarılmıştır. Osmanlı Devleti'nden günümüze intikal eden defter ve vesikalar incelenmiş, bilhassa konumuza ilişkin Bahriye Nezareti'nden günümüze ulaşan arşiv malzemesinin detaylı incelemesi yapılmıştır. Öncelikle geç dönem Osmanlı bahriye

---

[15] İlhan Ekinci, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayıncılık, Ankara 2007; Burcu Kurt, **Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2009.

[16] Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat ve vapur işletmeciliğine ilişkin çalışmalardan bazıları şunlardır: Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, *"Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat"*, **İÜEFTD**, S. 17-18, (1963), s. 77-102; Fahrettin Tızlak, *"İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)*", **Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, S. 6, Samsun 1991, s. 293-301; Nejat Göyünç, *"Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat"*, **Belleten**, LXV/243 Ağustos 2001, s. 657-664.

[17] Briton Cooper Busch, **Britain and the Persian Gulf, 1894-1914,** University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1967; J.B. Kelly, **Britain and The Persian Gulf 1795-1880**, Oxford, University Press, Newyork, 1968; Archibald Dunn, "*Basra Körfezi'ndeki İngiliz Çıkarları*", Çeviren: Zekeriya Kurşun, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı 3, 2000, s. 299-326; Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi,** s. 1-193.

evrakının muhafaza edildiği İstanbul Deniz Müzesi bünyesinde bulunan Deniz Tarihi Arşivi'ndeki defter ve belge fonları taranmıştır.

Sonraki süreçte Osmanlı Devleti'nden intikal eden arşiv malzemesinin muhafaza edildiği Başkanlık Osmanlı Arşivi'ndeki defter ve belge koleksiyonlarından konumuza ilişkin olanları incelenmiştir. Her iki arşivden elden edilen belgelerin analizi yapılarak Basra'daki denizcilik faaliyetlerinin tespiti ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Ayrıca İngiltere Milli Arşivi'nden (The National Archives of Britain) temin edilen belgelerle çalışma desteklenmiştir.

Bu tez çalışmasının arşiv kaynaklarından biri olan Deniz Tarihi Arşivi'nde bahriyenin en üst karar alma organı olan Bahriye Meclisi'nin ve 1877'de bunun yerine aynı fonksiyonu icra etmek üzere teşkil edilen Şura-yı Bahriye'nin müzekkere defterlerinin düzenli olarak incelenmesi araştırmamıza büyük katkı yapmıştır. Bahriye Nezareti ile Basra Bahriye Kumandanlığı arasında teati edilen yazışmalara da kronolojik olarak bu arşivden ulaşmak mümkün olmuştur.

Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde ise Osmanlı hükûmetinin en üst yönetim makamı olan Sadaret defter ve evrakı ile Hariciye Nezareti, Bâbıâli Evrak Odası, Dahiliye Nezareti, İradeler tasnifi ile Yıldız Evrakı içerisinde araştırma konumuza katkı yapan çok sayıda belgeye erişim sağlanmıştır. Konumuzun kapsadığı zaman diliminde İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki nüfuzunun had safhada olduğu malumdur. Bu yüzden İngiltere Devlet Arşivleri'ndeki malzemenin çalışma konumuz için önemi yadsınamaz. *Foreign Office* fonundaki kayıtlar bölgedeki İngiliz politikalarını göstermesi açısından önem taşımaktadır. Basra'da ve körfezde belli başlı şehirlerde görev yapan İngiliz konsoloslarının hazırladıkları raporlar bu yüzden ayrı bir değerdedir. Söz konusu belgelerden konumuzla ilgili olanlar, analitik bir yöntemle değerlendirmeye alınmıştır.

Son yıllarda Katar Milli Kütüphanesi tarafından İngiliz Milli Arşivi'nden temin edilen Katar'la ilgili belgelerin adı geçen kütüphanenin web sayfasından kullanıcılara açılması İngiliz belgelerine erişimi kolaylaştırmıştır. Katar'ın İngiltere'den aldığı belgeler sadece Katar özelinde kalmayıp Basra Körfezi'nin tamamıyla ilgili olanların da temin edilmiş olması çok sayıda belgeye kolayca erişim

imkânı sağlamıştır. Bilhassa *Foreign Office Records* ve *İndian Office* fonuna ait olup da erişime açık hâle getirilen pek çok arşiv materyaline Katar Milli Kütüphanesinin web sayfasından ulaşmak mümkün olmuştur.[18]

Bu tez çalışmasının esas aldığı konuya ilişkin yapılmış kapsamlı bir araştırma bulunmaması, çalışmamızın büyük oranda arşiv vesikalarına dayandırılmasını kaçınılmaz kılmıştır. Arşiv belgelerine ilave olarak –sayıları çok fazla olmasa da- yerli ve yabancı literatür taranmıştır. Yine araştıma konumuzla ilgili erişim sağlayabildiğimiz seyahatname ve hatırat türü eserlerden de yararlanılmıştır.

B. Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlıların İlk Faaliyetleri

Arabistan yarımadasının doğusunda bulunan ve oradan Hint Okyanusu'na bağlanan Basra Körfezi'nin, Şattülarap'ın ağzından başlayarak Hürmüz Boğazı çıkışına kadar olan uzunluğu 975 kilometredir. Burası Araplar tarafından el-Halîcü'l-Arabî, İranlılar tarafından Halîc-i Fârisî ve bölgede uzun süre hâkimiyet kurmuş olan Osmanlılar tarafından ise Basra Körfezi olarak adlandırılmıştır. Bazı eski İslam coğrafyacıları eserlerinde Basra Körfezi'ni, hatta Hint Okyanusu'nu da Bahr-i Fâris olarak göstermişlerdir.[19] Basra, Fav, Kuveyt, Katif, Bahreyn, Katar, Ebuzabi, Maskat, Bender Abbas, Lince ve Buşir[20] gibi iskeleler Basra Körfezi kıyılarında yer alan tarihi liman ve kıyı şehirleri olarak öne çıkmıştır.

Fav Boğazı'ndan girildiğinde sol sahilde Aşar kanalının üzerinde bulunan Basra şehri Arap halifeleri zamanında yönetim merkezi olduğu gibi Osmanlı Devleti idaresinde de vilayet merkezi olarak önemini korumuştu. Deniz ticaretinin önemli bir yer tuttuğu şehir, Anadolu ve Irak gibi büyük bölgelerin mahsulatının Uzak Doğu'ya, Hindistan'a ve Avrupa'ya ihraç edildiği bir mahaldi. Dışarıdan gelen ürünlerin iç bölgelere ithalinde de önemli bir aktarma merkeziydi. Stratejik yolların kavşağında

[18] Katar Milli Kütüphanesi'nde online erişime açılan İngiliz belgeleri için bkz. https://www.qdl.qa. (Erişim tarihi: 05.10.2018).
[19] Mustafa L. Bilge, "Basra Körfezi", **DİA**, c. 5, İstanbul 1992, s. 114.
[20] Önemli bir liman şehri Buşir'den bahseden kaynaklarda şehrin adının Ebu Şehr ve Bender Buşir olarak geçtiği de görülmektedir.

olması ve deniz yoluyla ulaşımının bulunması şehri askerî, ekonomik ve stratejik bakımlardan fevkalade önemli kılmıştır.

İmparatorluk olma aşamasına gelen ve 1516-1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ı fethederek Kızıldeniz'e ulaşan Osmanlılar, 1534'te Irak topraklarını ele geçirip nüfuz alanlarını Basra Körfezi'nde hissettirmeye başladılar. Kanuni Sultan Süleyman'ın 1534 yılında Bağdat'ı aldığı sırada Basra hâkimi Raşid, padişaha itaatini bildirdi ve 1538'de şehri teslim etti. Kanuni, bu tarihten itibaren kendisi adına hutbe okutulması ve sikke kestirilmesi şartıyla Basra şehrini Raşid'e iltizam etti. Onun ölümünden sonra başa geçen Şeyh Yahya'nın isyan etmesi üzerine düzenlenen harekatla Osmanlı kuvvetleri 1545 yılının son günlerinde Basra'ya girdi. Şehrin ele geçirilmesiyle Basra'nın hukuken Osmanlı Devleti'ne bağlılığı kesinlik kazandı ve Basra Körfezi'ne açılım sağlandı.[21]

Körfez'e açılarak Kızıldeniz egemenliğini pekiştirmek ve Hindistan'a doğru uzanan Uzakdoğu hâkimiyetinde etkili olmak isteyen Osmanlılar ilk olarak Portekizlilerle karşı karşıya geldiler. Basra Körfezi, Batılı devletler açısından uzun yıllar boyunca bir sömürge bölgesinden çok Aden'den Basra'ya, Maskat'tan Bahreyn'e kadar uzanan deniz ticaret yolu olarak görülüyordu. Bu düşüncelerle bölgeye ilk olarak dönemin önemli deniz güçlerinden Portekizliler gelmişler ve Maskat'ı, Hürmüz Boğazı'nı, Bahreyn'i ele geçirmişlerdi.[22]

1550'de Basra Beylerbeyi Ali Paşa'nın Katif Kalesi'ne toplar yerleştirerek Portekizlilere karşı kaleyi müstahkem hâle getirmesiyle iki kuvvet körfezde karşılaştı. İran Şahı I. Abbas ise 1602'de Portekizliler'i önce Bahreyn'den, sonra da Hürmüz'den çıkardı. 1622'de Kişm adasındaki Portekiz kuvvetlerine karşı İranlıların yanında yer alan İngilizler bu fırsattan istifadeyle Doğu Hindistan Şirketi (*East lndia Company*)[23] vasıtasıyla Bender Abbas'ta bir merkez kurdular.[24] Diğer taraftan Basra

[21] Yusuf Halaçoğlu, "Basra", **DİA**, c. 5, İstanbul 1992, s. 112; Gökhan Çetinsaya, **a.g.e.**, s. 4-5.

[22] Portekizlilerin Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Arnold Talbot Wilson, **The Persian Gulf: An Historical Sketch from the Earliest Times to the Beginning of the Twentieth Century**, George & Unwin Ltd, London 1954, s. 153-158.

[23] 1600 yılında kurulan, *1856 Hindistan Ayaklanması/Indian Munity* ile çözülmeye başlayan ve dönemin en büyük ticaret kumpanyası olan Doğu Hindistan Şirketi'nin teşkili, stratejisi ve işleyişine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Raj Kumar, **Military System of East India Company**, Commonwealth, Delhi 2004, s. 9-235; Sudipta Sen, **Empire of Free Trade: The East India Company and the Making of the Colonial Marketplace**, University of Pennsylvania, Philadelphia 1998, s. 19-150;

Körfezi'nde Portekiz hâkimiyetinin zamanla gerilemesiyle, Hollandalılar önce Basra'ya sonra 1680'de Bender Abbas'a yerleştiler.[25] İngilizler ise 1688'de Hindistan'da uzun süre sadece ticari olarak etkinlik gösterecek olan Doğu Hindistan Şirketi'ni kurmuşlardı. Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) ve Fransız Devrimi sırasında bölgeye politik olarak yerleşmeye başladıkları gibi körfezdeki emirliklerle de iyi ilişkiler geliştirdiler.[26]

Esasında körfezde Hindistan yolunu tıkayan Portekizlilerin bölgedeki Müslümanlara ve Uzakdoğu'dan deniz yoluyla gelen hacı adaylarına engel olmaları Osmanlıların bölgeye yönelik seferlerinin gerekçelerinden birini oluşturmuştu. Körfeze açılmakla, sıkıntılı Uzakdoğu kara ulaşımı yerine daha uygun bir yol kullanılmaya başlanmıştı. Hindistan tarafından gelen ticari mallar Basra'ya ve oradan nehir gemileriyle Dicle Nehri üzerinden Bağdat'a, aynı zamanda yine Basra'dan Fırat Nehri üzerinden Bağdat, Musul, Birecik, Trablusşam, Halep ve İskenderun'a nakledilyordu.[27] Şattülarap vasıtasıyla Akdeniz limanlarına ulaşan yolun üzerinde bulunduğundan Basra, Osmanlı idaresinde gerek ticaret gerekse ziraat bakımından oldukça hareketli bir şehir oldu.[28]

Penelope Carson, **The East India Company and Religion 1698-1858**, The Boydell Press, Woolbridge 2012, s. 18-232.

[24] Mustafa L. Bilge, a.g.m., s. 115; Salih Özbaran, "16. Yüzyılda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Gücü", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, s. 267-277; aynı müellif, Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması" **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran, c.1, İstanbul 2009, s. 343-353.

[25] Basra Körfezi'nde Hollanda'nın etkinliğine dair detaylı bilgi için bkz. Arnold Talbot Wilson, **a.g.e**., s. 157-170). 1602'de kurulan Hollanda Doğu Hint Kumpanyasının faaliyetlerine ilişkin bkz. Niall Ferguson, **İmparatorluk: Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirişi**, Çeviren: Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s. 41-53; Marcus P.M. Vink, **Encounters on the Opposite Coast: The Dutch East India Company and The Nayaka State of Madurai in the Seventeenth Century**, Brill, Leiden 2015, s. 1-629.

[26] Tayyar Arı, **Geçmişten Günümüze Orta Doğu Siyaset, Savaş ve Diplomasi**, 4. Baskı, Mkm Yayıncılık, Bursa 2008, s. 101-102. Hindistan'daki İngiliz sömürge hâkimiyetine ilişkin ayrıca bkz. Niall Ferguson, **a.g.e**., s. 196-216.

[27] Mustafa L. Bilge, a.g.m., s. 115. XVI. yüzyıl başlarında doğu ticaretinin en önemli yollarından biri Basra Körfezi'nden diğeri Kızıldeniz'den geçiyordu. Güneydoğu Asya'daki Malaka Boğazı'ndan Hindistan'a, Hindistan'ın batısında bulunan Malabar'dan Basra Körfezi'ne ve Irak'taki Dicle, Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla cereyan eden ticaret Suriye limanlarına intikal etmekteydi. Diğer yol ise Kızıldeniz'den Süveyş'e ve oradan da karayoluyla İskenderiye'ye gitmekteydi. İskenderiye ile güneydoğu Anadolu sahilinde bulunan İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin en önemli yerleriydi. Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul 1974, s. 2-3.

[28] Yusuf Halaçoğlu, a.g.m., s. 113.

Osmanlı Devleti'nin batıyla daha fazla meşgul olmak zorunda kalmasından dolayı Basra'da zamanla merkezi idarenin zayıflamasını fırsat bilen bazı aşiretler 1690-1700 yılları arasında karışıklıklar çıkardılar. Bundan faydalanan Safeviler, 1696'da Basra'yı ele geçirdi. Osmanlılar şehri geri almak için 1699 yılından sonra Bağdat ve çevresi vilayetlerden toplanan askeri birlikleri Basra'ya doğru harekete geçirince Safevi kuvvetleri şehirden çekildi.[29]

XVIII. yüzyılda Bağdat ve Basra'nın yönetimini Osmanlı Devleti'ne tâbi, geniş muhtariyete sahip kölemen beyleri üstlenmişti.[30] Bu idare XIX. yüzyıl başlarına kadar devam etti. Memluk valilerinin sonuncusu olan Davud Paşa'nın 14 yıl süren (1817-1831) yönetiminin[31] özellikle son beş yılında Babıâli ile ilişkileri bozulmuştu. II. Mahmud'un merkezileştirme siyasetinin sonucu olarak düzenlenen askerî bir harekatla 1831 yılının Eylül ayında Bağdat'taki Kölemen idaresine son verildi. Böylece Bağdat ile Basra merkeze bağlandı. İstanbul'un doğrudan yönetimi altına alınan Bağdat, Osmanlı Devleti'nce İran'a karşı hudut müdafaa merkezi olarak düşünüldü ve buraya bir ordugâh kuruldu. 1839'da ilan edilen Tanzimat reformlarının tatbiki bölgede aşama aşama hayata geçirilebildi ve ancak 1844 senesinde başlanılabilen reformlar kapsamında bazı mülkî ve askerî ıslahat yapıldı.[32] 1848'te yapılan bir düzenlemeyle merkezi Bağdat'ta bulunan Irak ve Hicaz Ordusu Kumandanlığı kuruldu.[33]

---

[29] Yusuf Halaçoğlu, a.g.m., s. 113.

[30] Bağdat'taki Kölemen idaresi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehdi Jawad Habib al-Bustani, **Bağdad'daki Kölemen Hâkimiyetinin Tesisi ve Kaladırılması ile Ali Rıza Paşa'nın Valiliği (1749-1842)**, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yakınçağ ve Türkiye Cumhuriyeti Kürsüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1979, s. 10-142.

[31] Bağdat Kölemen valilerinin sonuncusu olan Davut Paşa ile ilgili bkz. Zekeriya Kurşun, "Dâvud Paşa", **DİA**, c. 9, İstanbul 1994, s. 38-39.

[32] Gökhan Çetinsaya; "Irak" **DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 93-95. 1864 ve 1867 Vilayet nizamnamelerinin bölgede tatbikine ilişkin uygulamalar Bağdat ve Basra'nın merkez-çevre ilişkisinde önemli idari ve mülki değişimlerin yaşanmasına yol açtı. Bkz. Majed Mohammed Binzouba, **Vilâyet Nizamnâmelerinin Basra'da Tatbiki Meselesi (1864-1867)**, İ.Ü. SBE. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

[33] Robert Mantran**,** a.g.m**., DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 92; Gökhan Çetinsaya, "Irak", **DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 93. Irak ve Hicaz Ordusu Kumandanlığı, 1863 yılında orduların tertip adına göre isimlendirilmesi doğrultusunda alınan karar gereği VI. Ordu Kumandanlığı adını aldı. Bkz. (Fatih Akyüz, **Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu: Irak ve Hicaz Ordusu Örneği (1848-1876)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015, s. 95-101, 218-219). 1911 yılında ordu kumandanlıklarının yeniden teşkilatlandırılması yapılırken VI. Ordu yerine yine Bağdat merkez olmak üzere IV. Ordu Müfettişliği teşkil edildi. Basra ve

Bölgede önceleri oldukça yavaş ilerleyen Tanzimat reformların uygulanması, 1849'dan sonra hız kazandı. Askerlik ve vergi işlerini düzenlemek için nüfus sayımı yapıldı. Basra'da hurma ticareti en önemli geçim kaynakları arasında öne çıkıyordu. İnci avcılığı ve balıkçılık da diğer önemli gelir kalemleri arasındaydı. Bu yüzden tarım ve sulamayı iyileştirmek için de arazi çalışmaları başlatıldı. Basra şehrini önemli kılan özelliklerinden biri de nehir nakliyatından deniz nakliyatına geçiş noktasında bulunmasından ileri geliyordu.

Bölgede Osmanlı hükûmetince başlatılan idari ve askerî ıslahat içerisinde o sırada Bağdat vilayetine bağlı bir mutasarrıflık statüsünde olan Basra'daki tersanenin ve harp gemilerinin, yani deniz gücünün iyileştirilmesine yönelik girişimler ayrı bir yer tuttu. Basra Körfezi kıyılarını korumak amacıyla XVI. yüzyılın ortalarında ihdas edilen ve teknelerle nehirlerdeki ve körfezdeki asayişi temin etmekle görevli Basra Kapudanlığı görevini, 1849 yılına gelinceye dek yerli ahaliden kaptanlar ifa ettiler. Bu tarihten itibaren ise bölgedeki deniz gücünün daha profesyonel idare ve yönetimi amacıyla İstanbul'dan bahriyeli subaylar ve efrat gönderilmeye başlandı.

çevresindeki nizamiye birlikleri bu ordu müfettişliğinin emrine verildi. Bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum**, s. 32-33.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA KÖRFEZİNDE DONANMAYI GÜÇLENDİRME ÇABALARI (1847-1869)

Bilindiği üzere XIX. yüzyıl, sanayileşen Batılı güçlerin egemenlik sahalarını genişletmek maksadıyla sömürgecilik faaliyetlerine hız verdikleri bir dönemdi. Sömürgeciliğin yayılmasında XIX. yüzyılın başlarından itibaren denizlerde işletilmeye başlanan buharlı gemilerin icadı önemli bir rol oynadı. Bu gemilerle yapılan deniz nakliyatı bütün dünyayı etkileyecek olan ekonomik, toplumsal , siyasal ve sosyo-kültürel değişiklikleri de beraberinde getirdi.

Avrupa'da buhar makinesinin kullanılmaya başlanması ve bunun gemilere uygulanması amacıyla uzun süren çalışmalar sonucu ilk buharlı gemi 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson Nehri'nde hizmete sokuldu. 1816 yılında ise İngiltere ile Fransa arasında Manş Denizi'nde yapılan bir denemeyle ilk kez iki ülke arasında vapur seferi düzenlendi.[34] Osmanlı Devleti ise 1828 yılında ilk buharlı gemisini İngiltere'den satın aldı. Bir sene sonra yine aynı ülkeden ikinci bir vapur temin edildi.[35] Halkın *buğ gemisi* olarak isimlendirdiği bu ilk buharlı geminin idaresi de bir İngiliz subayına verilmişti. İkinci geminin ardından Amerikalılarla yapılan anlaşma sonucu İstanbul'daki tersanede buharlı gemilerin inşasına başlandı. 1848'de Padişah'ın da hazır bulunduğu bir merasimle ilk Osmanlı demir vapuru denize indirildi.[36]

Gemi inşa sanayiinde bu gelişmeler yaşanırken bir yandan ekonomik ve siyasi krizlerle mücadele eden Osmanlı Devleti diğer taraftan da geniş bir saha

---

[34] Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 159.

[35] Levent Düzcü, **Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)**, Doğu Kütüphanesi Yayınları, İstanbul 2017, s. 394.

[36] Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 165.

üzerinde hâkimiyeti altında bulundurduğu topraklarını muhafaza gayretindeydi. Devletin en güney sınırında yer alan Basra Vilayeti ve Basra'dan Maskat'a kadar uzanan Necid kıyıları, yani Basra Körfezi'nin Arap yarımadası sahilleri muhafazası elzem yerler arasındaydı. Buralardaki aşiret ve şeyhlerle her geçen gün münasebetlerini artıran İngilizlere karşı nüfuz mücadelesi verildi. Bu mücadele siyasi ve diplomatik alanda olduğu kadar askerî alandaydı. Bunun için bölgedeki kara kuvvetlerinin yanı sıra nehir ve deniz gücünün ıslahı gündeme geldi.

Bu kapsamda olmak üzere kara ordusuna ilave olarak deniz ve nehir güvenliğinin sağlanması amacıyla Basra Körfezi ile Şattülarap ve Fırat ile Dicle nehirlerine harp ve ticaret gemisi tahsisi gündeme geldi. Basra'da eskiden beri mevcut olan fakat uzun süredir âtıl bir vaziyette kalan tersane ve yine çok eskiden inşa edilmiş olup çoğu tamire muhtaç durumdaki donanma gemilerinin iyileştirilmesi düşünüldü. İngilizlerin Hindistan üzerinde tesis ettikleri hegomonyayı XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren Basra Körfezi'nin batı kıyılarındaki şeyhlikler üzerinde hissettirmeye başlamaları Osmanlıların Basra'daki denizcilik ıslahatı fikrini ön plana çıkaran önemli bir etkendi. Bölgede yapılacak askerî ıslahat, merkezi otoriteyi tesis ederek bölgede asayişi sağlamaya yönelik olduğu kadar İran'dan ve İngilizlerden gelecek tehditlere karşı da bir caydırıcı unsur olacaktı.

Basra Körfezi'nde donanma-yı hümayundan gemiler bulundurulması ve bunun için öncelikle orada âtıl bir vaziyette olan tersanenin ıslahı meselesi Osmanlı hükûmetinin gündemine ilk olarak 1846 senesinde geldi. Köle ticaretini önlemeye yönelik olarak İngiltere ile yapılan muahede maddeleri 27 Kasım 1846'da Meclis-i Hâss-ı Vükelâ'da görüşüldü. Müzakereler esnasında İngiltere'nin bu ticaretin önüne geçmek maksadıyla Basra Körfezi'nde Osmanlı bayraklı gemileri durdurup arama yapmak istemesine ilişkin hususa itiraz edildi. Bu işin İngiliz harp gemilerine bırakılmayıp Osmanlı donanmasından oraya tayin edilecek birkaç gemi tarafından icrasının uygun olacağı değerlendirildi.[37] Böylece bölgede hem Osmanlı Devleti'nin gücünün gösterilmesi sağlanacak hem de İran vesair yerlerden gelecek zararlı

[37] T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), İrade, Mesail-i Mühimme (**İ.MSM)**. 29/822, Lef 3. 22 Zilhicce 1262 / 11 Aralık 1846 tarihli irade-i seniyye. Belgenin sureti için bkz. bu çalışmanın Ekler Kısmı, EK-4.

fikirlere karşı da bir engel oluşturulmasının mümkün olacağı aynı müzakerelerde söz konusu edilmişti.

Görüşmeler sırasında orada çok eskiden tesis edilmiş olan fakat zamanla metruk bir hâl alan Basra Tersanesi de gündeme geldi. Tersanenin bu hâli yüzünden tamir göremeyen ve zaten inşa edilişlerinin üzerinden hayli zaman geçen harp gemilerinin çoğu eskiyip harap olmuştu. Bu nedenle Basra'da tekrar gemi inşası için harekete geçilmesi ve oraya birkaç gemi gönderilmesinin yolları arandı. Meclis-i Vükelâ'ca müzakere edilen bu hususlara dair hazırlanan mazbata Sultan Abdülmecid'e sunulduğunda gereğinin icrasına dair 11 Aralık 1846 tarihli emir çıktı.[38]

Bu bilgiler ışığında çalışmamızın ilk bölümünde şu soruların cevapları aranacaktır: Stratejik bir konumda bulunan Basra Körfezi'ne XIX. yüzyıl ortalarından itibaren ayrı bir önem veren Osmanlı Devleti Basra'da denizcilik alanındaki başlattığı ıslahatta hangi adımları attı? Basra Tersanesi'nin canlandırılması için yürütülen çalışmalar kapsamında; yeni gemi satın alınması, inşası ve personel temini gibi hususlarda ne gibi zorluklarla karşılaşıldı? Deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesi için neler yapıldı? Bağdat valilerinin bu yeniden yapılanma sürecinde gösterdikleri gayretin deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesine etkisi ne oldu? Ayrıca, Basra'daki tersane ile harp gemilerinin idaresi için İstanbul'dan gönderilen bahriye kumandanları ne derece başarılı oldular?

A. Basra Körfezi'nde Islahat Kararının Alınması ve İki Bahriye Subayının Keşif İçin Basra'ya Gönderilmesi

Basra'da denizcilik sahasında ıslahat için atılan ilk adıma dair malumata, Bağdat Valiliğine Bâbıâli'den gönderilen 24 Ocak 1847 tarihli bir *kaimede* rastlanılmaktadır. İlgili yazıda, Basra Körfezi'nde inceleme yapmak üzere Tersâne-i Âmire'den iki subayın görevlendirildiği bildirilerek valiliğin bunlara gereken kolaylığı göstermesi istenmiştir. Babıâli, Basra'da eskiden donanma ve tersane varken sonraları her nasılsa gemilerin çürüyüp harap olduğu, bu sebeple sadece

[38] BOA, aynı vesika.

birkaç harp gemisinin kaldığı tespitinde bulunmuştur. Basra Tersanesi'ne dair kayıtlarda eskiden burada gemi inşa edildiğinin anlaşıldığına vurgu yapan Babâli, gönderilen bir mühendis ile bir kaptanın sahilleri inceleyerek harita tanzim edeceklerini valiliğe bildirmiştir. Burada bulundurulacak gemiler İstanbul'dan mı gönderilmeli? Yoksa Tersane-i Âmire'den mimar ve amelenin oradaki tersaneye tertip edilerek Basra'da mı gemi inşa edilmeliydi? Bunlardan hangisinin tercih edileceği hususunda araştırma yapılmasının yanı sıra bu işlerin icrası için ne kadar paraya ihtiyaç olduğu sorusuna da cevap aranacaktı.[39]

Basra'ya gönderilen Bahriye Binbaşı Ömer Kaptan ile Bahriye Mühendisi[40] Emin Efendi'ye yol emniyeti için birer yardımcı nefer verildi. Güzergâhları üzerinde bunlara silahlı muhafızlar tahsis edilmesi ve gerekli yardımın yapılmasına dair Musul, Diyarbakır, Harput, Sivas valilerine İstanbul'dan tebligat yapıldı.[41] Gönderilen iki subay, gemilerin tamiri icap ettiğinde kerestenin nerelerden temin edileceğini ve civarda orman olup olmadığını tespit edeceklerdi. Körfez civarında Osmanlı Devleti ile sınırı olan diğer idarelerin hudut uzunluğu araştırılacak, özellikle hudut karşısında bulunan İran hükûmetinin mevcut korsan ve tüccar gemilerinin miktarı ile gemileri hangi keresteyle yapmakta oldukları öğrenilecekti.[42]

Bölgenin coğrafi ve fiziki özelliklerine dair detaylı bilgi istenmesi, devletin hâlihazırda oralar hakkında fazla bir malumata sahip olmadığını göstermektedir. Bu durum merkezden en uzak mevkilerden biri olan Basra'nın ve oradaki tersanenin uzun süredir ihmal edildiğine dair bir kanaat oluşturmaktadır.

---

[39] BOA, Sadaret Mektubi Kalemi (**A.MKT)**. 63/25. Bâbıâli'den Bağdat Valisine. 6 Safer 1263 [24 Ocak 1847]. Osmanlı hükûmetinin Basra'da zamanla donanmanın ve tersanenin ihmale uğradığına ilişkin yukarıdaki tespiti, aynı yıllarda Basra taraflarında İran ile ilgili hudut müzakerelerini sürdüren komisyonda görevli Mehmed Hurşid Paşa tarafından da dile getirilmiştir. Paşa, Basra'da eskiden Osmanlı Devlet'nin kifayet miktarı donanması varken bunun git gide harap olduğu, mevcut 5-6 geminin kullanılamayacak derece ve âtıl bir vaziyette bulunduğu bilgisini vermektedir. Eskiden Basra'da *Kapudan Paşa* unvanıyla devletin büyük memurları bulunup, Manavi adlı mahalde mamur bir tersane olduğu, buraya Hindistan'dan kereste getirilerek gemiler inşa edildiği, fakat sonradan her nasılsa tersanenin uzun müddet ihmale uğradığı ve mevcut durumun iyi olmadığı Hurşid Paşa tarafından ifade edilmektedir. Bkz. Mehmed Hurşîd [Paşa], **Seyâhatnâme-i Hudûd**, (Çevrimyazı: Alâattin Eser), Simurg Yayınları, İstanbul 1997, s. 7-8.

[40] Bahriye Mektebi'nden yeni mezun olanlara "mühendis" unvanı verilirdi.

[41] BOA, İrade Dâhiliye, (**İ.DH)**. 134/6920. Lef 2-3. 14 Ocak 1847; BOA, **A.MKT**. 63/30. 24 Ocak 1847.

[42] Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Meclis-i Bahriye Defterleri (**MB.d)**. 6/20. "Basra'ya Me'mûr Kapudan ve Mühendislere Verilen Talimatnâme Sûretidir" başlıklı ve 31 Ocak 1847 tarihli talimatnâme sureti.

Yukarıda isimleri geçen iki bahriye subayı Basra'ya gittiklerinde önce Şattülarap'ın muhafazasında görevli gemiler ile bunların kaptan ve tayfalarını teftiş ettiler. Sonra Basra Tersanesi'ndeki Fethali adlı gemiyle Kurna'ya, oradan da Sûkuşşuyuh taraflarına gittiler. Fav Boğazı'ndan dışarıya çıkarak Buşir, Bender Abbas, Lince ve Maskat sahillerini gezdiler. Basra Körfezi'nin ve Umman Denizi'nin durumuna dair keşif ve tahkikatta bulundular.[43] İstanbul'a döndüklerinde hazırladıkları raporu haritalarıyla birlikte 30 Ocak 1848'de Kaptanpaşa'ya sundular. Körfez ve çevresinin iktisadi, ticari ve siyasi durumuna dair raporda yer alan hususlar, Osmanlı Devleti'nde denizcilikle ilgili en önemli karar alma organı olan Meclis-i Bahriye'de görüşüldü ve izlenilecek hareket tarzı tespit edildi. Yapılan inceleme ve tespitler Sadaret'e sunulduğunda takdir gördü ve konu Sultan Abdülmecid'e arz edildi.[44]

Ömer Kaptan ve Mühendis Emin'in sundukları rapora göre Basra Körfezi'nde mevcut yedi adet gemiden üçü tamir dahi kabul etmeyecek derecede harap bir vaziyette, dördü ise bir miktar tamirle Şat Nehri'nde kullanılabilmekteydi.[45] Basra'da icrasına başlanacak bahrî ıslahat Meclis-i Bahriye'de enine boyuna tartışıldı ve başta gemi inşası, malzeme ve personel temini ile mevcut tayfanın disiplin altına alınması gibi konular üzerinde duruldu. Hâlihazırda gemilerde, kaptan ve efrattan tertip edilen ikişer nefer ile başbuğ unvanlı bir zabit görev yapıyordu. Bunlar gemiyle bir yere

---

[43] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 15.

[44] Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. Baskı, TTK Basımevi, Ankara 2001, s. 272, 274.

[45] DTA, **MB.d**. 5/135-136. 13 Nisan 1848; DTA, **MB.d**. 5/129. 5 Mart 1848. Raporla birlikte adı geçen iki bahriye subayı tarafından çizilen Basra ve civarı haritası da takdim edilmişti. Haritanın Mühendishane-i Âmire'ye gönderilerek istinsah edilmesine dair irade-i seniyye sadır oldu. (Bkz. DTA, **MB.d.** 5/136. 13 Nisan 1848). Basra Körfezi haritasının çizimi ve Osmanlı bahriyesinde harita tekniğinin kullanımı Bahriye Mektebi'nde harita, coğrafya, matematik (riyaziye), logaritma ve mesaha derslerinin verilmesinin bir sonucuydu. Bu tarihe gelinceye kadar Osmanlı bahriyesinden haritacılığa aşina olup harita çizebilen birisine tesadüf edilmemişti. 1823'te çizilmeye başlanan ve 1836'da bitirilen Karadeniz'in ilk haritası Rus bahriyesinden Kolağası Monganari tarafından yapılmış, aynı subay 1845-1848 yılları arasında Marmara Denizi'nin haritasını çizmişti. Bu iş için *Gülsefid* korveti de tahsis edilmiş ve Bahriye Mektebi'nden 10 öğrenci korvete gönderilmişti. (Bkz. Ali İhsan Gencer, **a.g.e.**, s. 272-274). Rusların Marmara haritasını çizdikleri bir sırada Basra Körfezi haritasının iki Osmanlı bahriye subayı tarafından çizilmesinin, üzerinde ayrıca durulması gereken bir husus olduğu aşikârdır. Aynı yıl, yani 1848 senesinde, kısa bir süre önce memuriyet-i mahsusa ile Bağdat'a gidip gelen Padişah yaverlerinden Ragıb Ağa'nın beraberinde bulunan Harbiye Mektebi hocalarından Ali Bey tarafından çizilen Basra Körfezi'nden Bağdat'a kadar olan kısmın haritası da Mühendishane-i Berr-i Hümâyûnda basılmıştır. Bkz. BOA, Haritalar (**HRT.h)**. 425.

gönderildiklerinde Basra'da bulunan mahiyeli müstahfız askerlerinden[46] 5–10 nefer gemiye veriliyordu. Neferler talimli olmadığından gerek bunların intizam altına alınması gerekse oradaki tersane işlerine nezaret etmek üzere Basra'ya Tersane-i Âmire'den bahriyeli bir kumandan tayini uygun görüldü.[47]

B. Basra'ya İlk Bahriye Kumandanlarının Tayini: Pir Bey'in ve Ardından Hüseyin Bey'in Faaliyetleri

Bahriye Meclisi'ndeki görüşmelerde Basra sahilleri stratejik konumu haiz sahiller olarak nitelendirilerek, buralarda ihtiyaca cevap verecek sayıda harp gemisi bulundurulması uygun görüldü. Limanlara çeki düzen verilmesine de dikkat çekilerek alınacak gümrük hasılatının hazineye sağlayacağı gelirin[48] önemine değinildi. Bunları gerçekleştirmek üzere üst rütbeli bir bahriye subayının kumandan olarak atanması kararlaştırıldı ve Mesudiye Kalyonu Süvarisi Miralay Pir Bey Basra Körfezi'ndeki donanmanın başbuğluğuna tayin edildi. Bu atama sebebiyle Pir Bey'in rütbesi riyâle-i hümâyunluğa[49] yükseltildi. Atamaya dair hükümde; sahillerdeki bazı nazik limanlarda daimi surette harp gemileri bulundurulduğu, daha evvel Tuna taraflarında icra edildiği gibi bu defa da Basra Körfezi'nde bulunan gemilerin bir

[46] Müstahfız; yeniçeriliğin kaldırılmasından önce kale, hisar ve memleket muhafazasında bulunanlar, yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra ise redifliktен sonraki askerlik hizmetiyle mükellef olanlar hakkında kullanılan bir tabirdir. İlk zamanlardaki müstahfızlık daimi hizmet hâlinde olduğu için kendilerine tımar verilirdi. Sonraki müstahfızlık ise harp gibi durumlarda ve lüzum görüldüğü zamanlarda askerlik hizmetine çağrılan neferlere yalnız hizmete çağrıldıkları zaman, diğer askerî efrat gibi mahiye (aylık) maaş ve tayın bedeli verilirdi. Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. II, 2. Baskı, MEB. Basımevi, İstanbul 1971, s. 630.

[47] DTA, **MB.d.** 5/135-136. 13 Nisan 1848. Mazbatanın sureti için bkz. bu çalışmanın Ekler Kısmı, EK-5.

[48] Osmanlı gümrükleri önceleri ihale ve iltizam yoluyla idare edilirken Tanzimat'tan sonra Rüsûmat Emeneti'nin kurulmasıyla tek bir merkezden yönetilmeye başlandı. Çoğu liman dairelerinin hemen yanında teşkil edilen gümrük idareleri gibi Basra Limanı'nda liman ve gümrük teşkilatı XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren fiziki ve teknik bakımdan modernleştirilmeye çalışıldı. Rüsûmat Emaneti'nin kurulmasıyla bu emanete bağlı bir müdürlük hâline getirilen Basra Gümrüğü, çevresinde ve körfezde yer alan pek çok limanın da gümrük işlerini uhdesinde bulunduruyordu. Sahip olduğu coğrafi ve iktisadi önemden dolayı Bağdat ve iç bölgelerin iskelesi konumunda bulunan Basra limanı, oldukça yoğun bir ticari trafiğe sahipti. Basra limanında gümrük işlemleri sonucu ortaya çıkan ticari faaliyetlere ilişkin detaylı bilgi için bkz. Davut Hut, **XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999, s. 27-121.

[49] *Riyale-i hümayun* veya *riyale* olarak da yazıldığı görülen bu unvan, günümüz tümamiral rütbesinin karşılığıdır: Mithat Sertoğlu, **Osmanlı Tarih Lûgati**, İstanbul 1986, s. 284.

düzene konmasının arzu edildiği, askerlerin iyi idare edilerek denizcilik usul ve esaslarına göre hareket etmelerinin sağlanması gerektiği yer aldı.[50]

"*Tuna'da icra edilen bahrî ıslahat gibi Basra Körfezi'nde de ıslahat yapılması*" ifadesi, devletin batıda başlattığı bahrî ıslahatı, eş zamanlı olarak güney sınırı olan Basra ve çevresinde de uygulamak üzere harekete geçtiğini gösteriyordu. Bu durum aynı zamanda Şattülarap ile seyrüsefere uygun olduğu anlaşılan Dicle ve Fırat nehirlerine verilen önemin bir tezahürüydü. O tarihlerde Tuna taraflarında donanma-yı hümayuna mahsus birkaç gemi bulundurulması ve orasının diğer yerlere nazaran önemi ifade edilerek Bahriye Miralayı Ahmed Bey, rütbesi riyale-i hümayunluğa terfi olunarak Tuna Donanması Başbuğu olarak tayin edilmişti.[51] Aslında Basra ile ilgili mülki, askerî, idari düzenlemeler, Tanzimat dönemi merkezileştirme politikasının bir sonucu olarak başlatılmış olup denizciliğe dair düşünülen ıslahat da bu politikanın devamı niteliğindeydi.

Osmanlı hükûmetinin aldığı kararlar Padişah'ın onayına sunulduğunda Sultan Abdülmecid'in, arz tezkeresi üzerine yazdığı hatt-ı hümayun, devletin bu konudaki niyetini yansıtması açısından önemli olup aynen şu ifadeleri içeriyordu:

> Manzûrum olmuştur. Basra Körfezi'nin istihsâl-i emr-i muhâfaza-i lâyıkası zımnında orada hasb'el-mevki' müstevfî süfün-i şâhânemiz bulunması fevkalâde ehemm ü elzem olmasıyla Meclis-i Bahriye'mizin ol bâbda olan bi'l-etraf mütâlaâtı doğrusu nezdimde ziyâdesiyle takdîr ü tahsîn olunmuş ve husûsât-ı sâire dahî yolunda bulunmuştur. Bi-inâyetillâhi teâlâ körfez-i mezkûrda bulunan sefâyin-i şâhânemizden kabil-i tamir olanların icrâ-yı ta'miratıyla bir tarafdan dahî teksîr ü tevkiri esbâbına gayret olunmak üzere mahall-i mezkûra i'zâm olunacaklar ile sâir

[50] BOA, **A.MKT.MHM**. 12/91, 13/3; BOA, **A.MKT.** 195/85; BOA, **A.MKT** 196/96; BOA, **A.MKT.NZD** 42/61; DTA, **MB.d**. 15/47. 6 Şubat 1849; BOA, **A.DVN.MHM**. 7/41. 22 Mayıs 1849.

[51] BOA, **İ.DH**. 195/11007. Lef 1. 26 Nisan 1849. 1845 yılında Tuna'da bulunan ince donanma gemilerinde tamamı Müslüman olmak üzere 142 bahriyeli mürettebat görev yapıyordu. (Bkz. Daniel Panzac, "Yelkenli Gemilerin Altın Çağında Osmanlı Donanmasına İnsangücünün Sağlanması (1660-1850), **Devletin Silâhlanması: Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)**, Derleyen: Erik Jan Zürcher, Çev.: M. Tanju Akad, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003, s. 62). XIX. yüzyılda Tuna Nehri'nde Osmanlı Devleti tarafından başta ticari maksatla yapılan vapur işletmeciliği ve Tuna Nehir İdaresi ile burada cereyan eden uluslararası rekabete ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 1998.

ümerâ-yı mûmâ-ileyhimânın müşârün-ileyh Kapudan Paşa'nın inhâsı ve … beyân olunduğu vecihle gösterilen rütbelerinin tevcihiyle memuriyetleri icrâ olunsun.[52]

Basra Körfezi'nde güvenliği tesis etmek üzere daimi surette harp gemileri bulundurulması fevkalade önem arz ettiğinden buna dair Bahriye Meclisi'nin hazırladığı mütalaa ziyadesiyle takdir görmüştü. Pir Bey ve maiyeti İstanbul'dan Basra'ya hareket etmeden evvel yolculuk sırasında her türlü ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla güzergâhları üzerindeki mülkî amirlere merkezden yazılı emirler gönderildi. Pir Bey'in emrine bir binbaşı, bir kolağası, bir yüzbaşı, bir mülazım, beş çavuş, beş onbaşı, inşaiye sınıfından bir kolağası ile bir yüzbaşı, bir mimar, üç kaptan ile 20 kadar güverte sınıfından ve Bahriye Esnaf Taburu'ndan marangoz, kalafat ve burgucu subaylar olmak üzere 70 kadar efrat verildi. Basra'daki bahriye askerlerinin sağlık hizmetleri için bir tabip ile bir cerrahın tahsisi düşünüldüyse de sadece bir cerrah gönderilebildi.[53]

Çeşitli sınıf ve mesleklerden seçilen ve tamamı bahriyeli olan heyet Pir Bey'in riyasetinde 1849 senesi sonlarında İstanbul'dan hareket ederek denizyoluyla önce Samsun'a, oradan Sivas-Diyarbakır-Musul güzergâhını[54] takiben 3 Mart

[52] BOA, **İ.DH**. 195/11007. Belge Nu: 2. 1 Mayıs 1849 tarihli irade-i seniyye. Sureti için bkz. **EK-6**.

[53] BOA**, A.MKT**. 13/3. BOA, **A.MKT** 196/96. 13 Mayıs 1849. DTA, **MKT**. 5828/66. 28 Ağustos 1849. Pir Bey ile Basra'ya gönderilen bahriye subaylarından künyesi tespit edilebilenler şunlardır: Binbaşı Aziz (Pir Bey'in biraderi), Binbaşı Rüstem, Mimar Feyzi, Kolağası Bursalı Mehmed Kaptan, Asitaneli Mahmud Kaptan, Mısırlı Ali ve Cerrah Galib Efendi. (Bkz. Ahmed Şekib, **a.g.e**, s. 15). İstanbul'dan Basra'ya ilk defa bu kadar çok sayıda bahriye efradının gönderilmesi üzerine bunlara tahsis edilecek yol ve tayınat masrafının hazineye yük getirdiğinden tesviyesinde zorluk çekildi. Bu husus, o dönemde devletin içinde bulunduğu mali müzayakayı yansıtması açısından ayrıca önem arz etmektedir. Bkz. DTA, **MB.d.** 15/90, 95; BOA, **İ.MVL**. 156/4461, Belge Nu: 1-5.

[54] Süveyş Kanalı'nın 1869 yılı Kasım ayında açılışına kadar Bağdat ve Basra'ya görevli olarak giden Osmanlı memurları İstanbul'dan deniz yoluyla Samsun'a ve oradan karaya çıkarak Samsun-Sivas-Diyarbakır-Musul güzergâhını takiben Bağdat'a ve Basra'ya geçiyorlardı. Hatta bu güzergâh, Süveyş Kanalı'nın açılmasının üzerinden bir hayli yıl geçtiği hâlde Osmanlı memurlarınca kullanılmaya devam etti. 1892 yılında İstanbul'dan Basra'ya özel bir görevle gittiği tahmin edilen bir Osmanlı devlet görevlisinin veya gazetecinin İstanbul'dan Samsun'a ve oradan Amasya, Tokat, Sivas, Malatya, Mamuretülaziz ve Diyarbakır'a geçerek Musul üzerinden Bağdat ve Basra'ya gittiği ve dönüşte ise Halep ve İskenderun yoluyla İstanbul'a geldiği görülmektedir. **Seyahat: İstanbul'dan Samsun, Diyarbekir Tarikiyle Bağdad ve Basra'ya ve Oradan Halep ve İskenderun Tarikiyle İstanbul'a Kadar Seyahati Mutazammın Mektuplardan Müteşekkildir,** (A. Asaduryan) Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul 1311. Söz konusu eserin Latin harfleriyle neşri de gerçekleştirilmiştir**: İstanbul'dan Bağdat'a Mektuplarla Bir Anadolu ve Ortadoğu Seyahati 1892**, Haz.: Ö.Hakan Özalp, İşaret Yayınları, İstanbul 2018.

1850'de Bağdat'a ulaştı. Burada Bağdat valisiyle görüşen Pir Bey daha sonra Basra'ya hareket etti.[55]

Pir Bey'e verilen talimatnamede Basra Tersanesi'nde gemi inşasının çaresine bakılması, bunun için gerekli amele ve kerestenin Basra'da bulunamaması durumunda Hindistan taraflarından temini istendi. Gemilerdeki mürettebatın askerî disiplin üzere hareket etmelerinin sağlanması emri de verildi. Bunun temini için ise İstanbul'daki bahriye askerlerine verilen eğitimin aynen burada da uygulanması ve talimlerinin aksatılmaması emredildi. Gemi inşası için bahriye neferlerine ihtiyaç duyulacağı fakat asker alımıyla ilgili hususun Bağdat Valiliğinin uhdesinde olduğu, kur'a usulü üzere asker alındıktan sonra nizam gereği bölük teşkil edileceği talimatta açıklanmıştı.[56]

Basra Tersanesi ve orada bulunan donanma gemilerinde istihdam edilecek askerlerin 1848 senesinde teşkil edilen Bağdat'ta konuşlu Irak ve Hicaz Ordu-yu Hümayunu Kumandanlığı tarafından temini kararlaştırılmıştı. Daha sonra VI. Ordu

---

[55] BOA, **A. MKT.NZD**. 1/65, 11 Aralık 1849; BOA, **A.MKT.NZD**. 1/76. 14 Aralık 1849; BOA, **A.MKT.UM**. 10/83. 14 Şubat 1850; BOA, **A.MKT.UM**. 12/35. Lef. 1, Bağdat Valiliğinden Babıâli'ye, 12 Mart 1850.

[56] BOA, **A.AMD**. 10/65, 14 Eylül 1849; DTA**, MB.d**. 6/85-88. (Pir Bey'e verilen talimatnâmenin sureti için bkz. **EK-7**). Bölük teşkili Yeniçeri Ocağı'nın 1826 yılında kaldırılmasından sonra alınan karara dayanıyordu. Kur'a ile asker alımı usulü ise 1843-1846 yılları arasında yapılan düzenlemeler sonucu getirilen zorunlu yuttaş askerlik sistemiydi. 1846 tarihli düzenlemeyle kur'a ile askere alınanlar ilk beş yıl muvazzaflık, takip eden yedi yıl ise rediflik olmak üzere 12 yıl süreyle mecburi askerlik yapacaklardı. Kanun gereği ülkenin çeşitli yerlerinde bulunan beş ordu kumandanlığının her birine belirli bölgeler tahsis edildi. Bunların bünyesinde teşki edilen askerlik daireleri askere alma işiyle sorumlu tutuldu. Nüfus sayımları yapılabilmiş bölgelerde 20 yaşına gelmiş Müslüman erkek nüfus arasından her yıl çekilecek kur'a ile yeni acemi askerler belirlenecekti. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Gültekin Yıldız, **Neferin Adı Yok: Zorunlu Askerliğe Geçiş Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Siyaset, Ordu ve Toplum (1826-1839)**, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2009, s. 265-267; Aynı yazar, "Kara Kuvetleri", **Osmanlı Askerî Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Editör: Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, 2017, s. 105-107; 1846 tarihli Kur'a Kanunu'nun tam metni için bkz. Musa Çadırcı, **Tanzimat Sürecinde Türkiye: Askerlik**, Derleyen: Tülay Ercoşkun, İmge Kitabevi, Ankara 2008, s. 65-88; Daha sonraki yıllarda asker alımıyla ilgili yapılan yeni düzenlemeler için bkz. Erik Jan Zürcher, "Teoride ve Pratikte Osmanlı Zorunlu Askerlik Sistemi (1844-1918), **Devletin Silâhlanması: Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)**, Derleyen: Erik Jan Zürcher, Çeviren: M.Tanju Akad, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003, s. 87-104; Tobias Heinzelmann, **Cihaddan Vatan Savunmasına: Osmanlı İmparatorluğu'nda Genel Askerlik Yükümlülüğü 1826-1856**, Çeviri: Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2009). Kur'a nizamnamesiyle bahriyede muvazzaflık hizmeti on, rediflik beş yıl olarak belirlendi. 1851 yılında yapılan bir düzenlemeyle muvazzaflık süresi sekiz yıla indirilerek her yıl kur'ayla üç bin erin alınması kararlaştırılmıştı. Bu düzenleme 1864 yılına kadar devam etti ve bu tarihte muvazzaflık altı yıla indirildi, buna karşılık rediflik süresi beş yıldan altı yıla çıkarıldı. (Bkz. Musa Çadırcı, **a.g.e.**, s. 137; M. Sebahattin Kurtaran, **Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015, s. 60).

Kumandanlığı adını alacak olan Bağdat'taki Ordu kumandanlığı Basra da dâhil olmak üzere Bağdat vilayetinden kur'a ile asker almakla yükümlüydü. Fakat bölgede kabile ve aşiret usulü bir hayat süren ahalinin önce nüfus sayımının yapılması ve ardından kur'a usulü üzere asker alımının icrası hemen mümkün olamadığından Basra Tersanesi için asker temini meselesi önemli konular arasında yer aldı.

Pir Bey'e verilen talimatnamenin son maddesinde ise Basra mutasarrıfı ile yapacağı müşterek çalışmalara dair bir madde mevcuttu. Aslen bahriye zabitliğinden yetişen ve bu konularda malumatı olan Basra Mutasarrıfı Maşuk Paşa'nın[57] bahriye ile ilgili hususlarda tecrübelerinden istifade edilmesi emri verilmişti. Körfezdeki deniz gücüne kumandan atanan Pir Bey'den oradaki gemileri tamir edip iyi bir hâle getirmesi ve bunlarla körfezde asayişi temin etmesi istenmişti.

Pir Bey 1850 senesinde Basra Tersanesi'nde göreve başladığında tamamı yelkenli olmak üzere şu gemilerle karşılaştı: *Niyari* korveti,[58] 16 topu mevcuttu ve 100 mürettebat alıyordu. Salihiye briki;[59] 50 mürettebat alıyordu ve 10 topu mevcuttu. Fethali, Bağdadi ve Tebgir adlı brikler; bunların her biri 30 tayfa alır

[57] İsmail Maşuk Paşa, Tersâne-i Âmire'den yetişmiş olup ferik rütbesine kadar yükseldi. 1848'de atandığı Basra mutasarrıflığı görevini 1851 yılı başlarına kadar sürdürdü. Basra'nın altyapı sorunlarının yanı sıra nehir ve deniz ulaşımının geliştirilmesine yönelik önerileri oldu. Çalışmaları Bâbıâli tarafından takdirle karşılandı. Son memuriyeti 1874'te atandığı surre eminliğiydi. Bu görevden döndükten sonra vefat etti. (Mehmed Süreyya, **Sicill-i Osmanî**, c. 3, İstanbul 1996, s. 932). Maşuk Paşa Basra'da göreve başladıktan sonra şeyh ve aşiret reisleri (bilhassa Müntefik Aşireti Reisi Şeyh Sadun) ile bunların ahali üzerindeki nüfuzlarını, mahalli hükûmete karşı olan tutumlarını ve Basra'daki sorunların çözümlerine dair önerilerini Bâbıâli'ye bildirmiştir. Basra'nın kötü havasından dolayı şehrin Şattülarap kenarındaki Aşar Boğazına nakli ile oraya bir cami, hamam, gümrük dairesi, ambar ve kaymakamlık binası inşası, Şat nehrinin ve Aşar boğazının temizlenmesi, Bağdat'a nehir ulaşımının daha hızlı sağlanmasına ilişkin görüş ve önerilerde bulunmuştur. BOA, **İ.MVL**. 183/5500. Lef 1-5.

[58] Korvet, kalyon sınıfından olup üç direkli ve yelkenli savaş gemisidir. Bunlar kalyon ve fırkateyn gibi zırhlı dönenimde de donanmada yer almayı sürdürdüler. Korvetler genelde 24-29 metre boyunda inşa ediliyordu ve büyüklüğüne göre güvertelerinde 18-24 top bulunuyordu. XIX. yüzyıl başlarında mürettebatı 174 kişiden meydana gelmekteydi. Pruva ve grandi direkleri kabasorta mizana direği bazı korvetlerde randa yelkenliydi. (Ahmet Güleryüz, **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken: Mikyas-ı Sefain**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004, s. 63). Osmanlı donanmasında 1823-1853 yılları arasında kullanılan yelkenli savaş gemilerine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayi", **Osmanlı Askerî Tarihî: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Editör: Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 182.

[59] Brik, iki direkli ve iki direği de kabasorta armalı ve tam serenli olan, hızlı yelkenli savaş gemisidir. Tek ambarlı ve yarım armalıdır. Briklerde genel olarak 10-18 adet top bulunmakta olup, 70 mürettebat alabilmektedir. XIX. yüzyılda Tersane-i Âmire'de görev yapan Fransız ve Amerikalı mühendisler çok sayıda brik de inşa etmişlerdi. Bunlar 10-12 metre boyunda inşa edilirlerdi. Geminin her iki direğinde, yelken açmaya yarayan yatay direkler olan serenler bulunuyordu. Lütfi Gürçay, **a.g.e.**, s 72; Ahmet Güleryüz, **a.g.e**., s. 63; Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayi", s. 181.

nitelikteydi ve hepsinde 6 top mevcuttu. Fethülhayr adlı brik ise 40 tayfa alır nitelikte olup 8 topu mevcuttu. Topların her birinin çapı beşer kıyye idi. Bunların haricinde Atabürrahman adlı bir geminin daha olduğu anlaşılmakla birlikte buna dair fazla bir malumat mevcut değildir.[60]

Yukarıda adı geçen yedi gemiden dördü (Niyari, Salihiye, Fethülhayr, Bağdadî) bölgede iyice artan deniz haydutlarının saldırılarının önlenmesi amacıyla XVII. asır sonlarında Süveyş'ten Basra Körfezi'ne gönderilmiş olup tamamı Süveyş Tersanesi'nde inşa edilmişlerdi. Fethali adlı gemi ise 1830 senesinde Acem aşiretleriyle yapılan muharebede Kumandan Ali Usta tarafından ganimet olarak ele geçirilmişti. Pir Bey Basra donanmasına başbuğ tayin edilmeden evvel oradaki donanma gemileri *Başkaptan* unvanlı bir kaptan tarafından idare edilmişti. Son olarak bu görevi 20 yıldan fazla bir süre Antalyalı Ali Kaptan ifa etmişti.[61]

Pir Bey, mevcut gemilerden sadece Fethali adlı geminin tamirle denizde işletilebileceğini gördü. Ayrıca Bagile adlı bir gemi daha vardı ki 1845 senesinden beri çamur içinde yatıyordu. Bunun enkazından işe yarar kereste ve diğer eşyalarının başka bir geminin tamiratına sarf edilmek, sair parçaları da satılmak şartıyla 1851 senesinde geminin feshine onay verildi. Fesih kararına ilişkin irade-i seniyyede kullanılan ifadede, Basra'daki gemilerin oranın iyi idare ve tanzimini sağlayacağı, ayrıca ticaret ve ziraatin de gelişmesine katkısı olacağı belirtilerek hizmet dışı kalan geminin yerine yenisinin konmasına gayret gösterilmesi istenmişti.[62] Konu üzerinde çalışma yapılması Bağdat Valiliğine yazılmışsa da bunun o sırada mümkün olamadığı anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan nehir taşımacılığının geliştirilmesi için 1850 yılı ortalarında Basra mutasarrıfı ile Basra donanması kumandanı hazırladıkları müşterek mütalaalarında Basra'dan Bağdat'a iki vapur işletilmesinin önemine dikkat çektiler. Vapurların Avrupa'dan satın alınması veya Tersane-i Âmire'den gönderilmesi

[60] DTA, **MB.d**. 17/85, 110-111, 225; Ahmed Şekib**, a.g.e**., s. 5, 17; Sait Talat, **a.g.e**., s. 174-175; Ahmed Şekib**, a.g.e**., s. 5.

[61] Ali Kaptan'ın 750 kuruş olan maaşı Pir Bey o tarafa tayin kılındığında kesilmişti. 80 yaşını aşmış ve çok fakir durumda olarak merhamete muhtaç bulunduğundan kendisine tekaütlük maaşı tahsis edilmesi hususuna dair talebi İstanbul'a bildirilmişti. DTA, **MB.d.** 17/139. 28 Nisan 1851; BOA**, A.MKT.MVL.** 43/26. 6 Temmuz 1851.

[62] BOA, **A.AMD**. 33/29. 7 Kasım 1851; BOA, **A.AMD**. 43/12. 7 Aralık 1851; DTA, **MB.d.** 17/85; BOA, **İ.DH**. 244/14882. 10 Aralık 1851; BOA, **A.MKT.MHM.** 40/36. 26 Kasım 1851.

üzerinde duran Bâbıâli bunların İngiltere'ye siparişine karar verdi. Aynı mütalaada iki nehir vapurunun haricinde Basra Körfezi'nde kullanılmak üzere de gemiler talep edilmişti. Beş adet küçük gemi (bir korvet, iki brik, iki uskuna[63]) ile denizde kullanılmak üzere iki adet büyük vapura ihtiyaç vardı.[64]

Talep edilen gemilerin İstanbul'dan gönderilmesinin mi yoksa Basra'da inşasının mı uygun olacağı konusu Babıâli'de tartışıldı. Gemi gönderilmesi durumunda Ümit Burnu'ndan dolaştırılması icap edeceğinden bu bir hayli masraflı olacaktı. Gemilerin Basra'da inşası da değerlendirildi, fakat bu durumda amele ve kereste masrafı fazla olacaktı. Diğer bir seçenek ise gemilerin Bombay'da İngiliz tersanesinde yaptırılmasıydı. Orada gemilerin kısa sürede ve diğer yerlere göre %30 daha az masrafla inşa edilebileceği Bahriye Meclisi'ndeki görüşmelerde gündeme geldi.[65]

Basra'ya tahsis edilecek gemilerin sadece sahil muhafazasına hasredilmeyip üç ayda bir tüccar malı taşımak üzere Bombay'a gönderilmesinin uygun olacağı Bahriye Meclisi'ndeki görüşmelerde dile getirildi. Bunlar yüklerini boşalttıktan sonra oradan emtia alarak Basra'ya dönecekler ve mallardan tahsil edilecek gümrük vergisinden gelir sağlanacaktı. Basra'dan Cidde'ye gidecek hacıları götürüp getirmek için de bu vapurlardan yararlanılacaktı. O yıllarda her hac mevsiminde İngiltere'ye ait bir vapur Basra'ya gelip yolcuları alıyordu. On iki günde Cidde'ye ulaşan bu vapur dönüşte yük ve yolcu alarak iyi bir kazanç elde ediyordu. Osmanlı Devleti tarafından Basra'ya tahsis edilecek bir vapurla ahalinin güvenli ve konforlu yolculuk yapması sağlanacaktı. Vapurların sahillerde dolaştırılması esnasında sancak göstermesi ise hepsinden önemliydi. Hicaz ve Irak Ordusu Kumandanlığının Yemen

[63] Uskuna, iki direkli ve randa yelkenli bir gemi türü olup, 90 mürettebat alabiliyordu. 20-26 metre uzunluğunda inşa edilebilirdi. Donanmalarda kullanılan uskunaların gerek tekne, gerek arma donanım olarak çok kullanılan tüccar uskunalarından hiçbir farkı yoktu. Ahmet Güleryüz, **a.g.e.,** s. 63

[64] DTA, **MB.d**. 17/24. 24 Ağustos 1850; DTA, **MB.d**. 17/85. 24 Kasım 1850; DTA, **MB.d.** 15/179. 17 Mayıs 1850. DTA, **MB.d**. 17/76. 24 Aralık 1850.

[65] DTA, **MB.d**. 17/85. 24 Kasım 1850. İngiliz sömürgesi altıda bulunan Hindistan'ın Malabar sahilindeki Bombay şehri o dönemde bölgenin en önemli ticaret sahalarından birisi olup aynı zamanda muntazam ve mükemmel üç havuzu olan bir tersane müştemilatına sahipti. Mühendis Faik, **Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd**, Mekteb-i Bahriye-i Şahane Matbaası, İstanbul 1285, s. 52.

ve çevre mıntıkalarla süratli muhaberesi için gerektiğinde bu vapurlardan istifade edilecekti.[66]

Basra'daki idareciler tarafından talep edilen gemilerin Bombay'da inşası hâlinde masraflarının Maliye hazinesinden ve Bağdat Valiliği gelirlerinden karşılanamayacağı ortaya çıktı. Daha evvel İstanbul'dan Basra'ya hiç gemi gönderilmemiş olması ve aradaki mesafenin uzaklığı bu konuda hemen bir karar almayı zorlaştırdı. Tersâne-i Âmire'de mevcut korvet ve briklerin inşa edilmelerinin üzerinden hayli vakit geçtiğinden bunların tamiri gerekiyordu. Ayrıca gemilerin okyanus sularına uygun ve dayanıklı olması icap ediyordu. Bu tartışmalar yapılırken Basra için talep edilen iki nehir vapurunun inşasının İngiltere'ye siparişini Babıâli onayladı.[67] Ancak sonraki süreç kolay ilerlemedi. Vapurların parasının ödenmesi ve teslim alınması safhalarında aşağıda ayrıntılarına değinileceği üzere birtakım sorunlarla karşılaşıldı.

Basra'dan talep edilen iki nehir vapuru ile birlikte biri Cidde[68] diğeri de Tuna için olmak üzere toplam dört vapurun Londra'da inşa ettirilmesi kararı alan hükûmet bunları İstanbul'daki Fransız vatandaşı tüccar Aleksander Karabet aracılığıyla İngiltere'ye sipariş etti.[69] Yapılacak masraflara mahsuben Karabet'e peşin olarak yedi bin kese[70] akçe verildi.[71] Fakat Londra'da inşası tamamlanan iki vapurun kalan taksitleri ödenemediğinden bunlar teslim alınamadı. Ödeme yapılamaması üzerine bunları imal eden fabrika vapurların başkasına satılacağını duyurdu. Londra Sefiri

---

[66] BOA, **İ.MVL**. 183/5500. Lef 1-5; DTA, **MB.d**. 17/85-6. 24 Kasım 1850.

[67] DTA, **MB.d**. 17/87. 6 Ocak 1851; DTA, **MB.d**. 17/119. 17 Mart 1851; BOA, **İ.MVL**. 228/7839. Belge Nu: 1-17.Tersâne-i Âmire'de inşa edilmesi durumunda bir korvet ile iki brikin İstanbul'dan Basra'ya gönderilmesinin zor olmayacağı, hususuyla İstanbul'dan Basra'ya daha evvel gemi gönderilmediği göz önüne alındığında gerçekleştirilecek böyle bir hareketin devlet için iftihar vesilesi olacağı Kaptanpaşa tarafından değerlendirilmişti. DTA, **MB.d**. 17/87. 6 Ocak 1851; DTA, **MB.d**. 20/40. 2 Ocak 1852.

[68] Yemen sahillerinde Osmanlı Devleti'nin varlık gösterebilmesinin orada mutlaka donanma gemisi bulundurmaktan geçtiği mutalaasıyla Yemen valisi daha evvel Bâbıâli'ye yazı göndermiş ve bunun üzerine Yemen ve Kızıldeniz sahillerinde görevlendirilmek üzere Avrupa'dan bir vapur satın alınması hususunda irade-i seniyye çıkmıştı. BOA, **A.MKT.NZD**. 50/96. 8 Mart 1852.

[69] Yapılan mukaveleye göre gemilerin maliyeti 15.650 kese akçeye ulaşıyordu**.** DTA, **MB.d**. 17/119-120. 18 Mart 1851; DTA, **MB.d**. 17/141. 1 Mayıs 1851.

[70] Kese, 50.000 akçe ya da 500 kuruşluk gümüş para birimidir. Kise olarak yazıldığı da görülmektedir. 1840'ta gümüş altın mecidiye sistemiyle önemi kalmayan kese birimine, 1877'deki parasal düzenlemelerle son verilmiştir. Necdet Sakaoğlu, **Osmanlı Tarihi Sözlüğü**, Alfa Yayınları, İstanbul 2017, s. 396, 407.

[71] DTA, **MB.d**. 28/30. 26 Ekim 1853; BOA, **A.MKT.MHM**. 52/9. 11 Ocak 1853. Vapurların satın alımına dair mukavele metni için bkz. BOA, **İ.DH**. 230/13830. Belge Nu: 1-3.

Musurus Paşa'ya vapurların başkasına satılmaması için her türlü çareye başvurması istenmişse de kalan taksitler için akçe bulunamadığından vapurların alımı mümkün olamamıştır.[72]

Basra'daki idarecilerin gemi talebinde bulunmalarının üzerinden yaklaşık beş yıl geçmesine rağmen, gemilerin nereden ve nasıl temin edileceği tartışmaları uzun sürmüştü. Sonrasında Avrupa'ya sipariş edilen gemilerin taksitlerinin ödenmesinde sıkıntılar yaşanmıştı.[73] Londra'ya gemi siparişi verildiği sıralarda Bağdat Kalesi'nde bulunan işe yaramayan eski topların satılması Bağdat valiliğince gündeme getirildi. Böylece elde edilecek gelirle Bağdat'tan Cidde'ye işletilmek üzere iki vapur satın alınmasının uygun olacağı değerlendirilmişti.[74]

Avrupa'dan vapur alımına ilişkin sürecin başlamasından bir süre sonra 1853'te Kırım Harbi'nin patlak vermesi gemilerin satın alım sürecini olumsuz etkileyen bir diğer faktör oldu. Bu olumsuzluklar Basra Körfezi'nde tasavvur edilen denizcilik ıslahatının istenilen düzeyde ilerlemesini engelledi. Kırım Savaşı sebebiyle 1854'te ilk dış borçlanma yapıldığı da bu meyanda hatırlanmalıdır. Kısacası Avrupa'dan satın alınarak Basra'da işletilmek istenen nehir vapurlarının temini merkezi hazinenin içinde bulunduğu müzayaka sebebiyle mümkün olamamıştı.

Diğer taraftan Basra Tersanesi'nin bir an evvel ıslah edilerek gemi inşasına başlanması için hazırlıklar yapılmaktaydı. Aslında Osmanlı hükûmetinin üst rütbeli bir bahriye subayının maiyetinde gemi inşa teknikleri konusunda ihtisas sahibi çok sayıda bahriye personelini Basra'ya göndermesi, bölgeye verdiği ehemmiyetin bir kanıtıydı. Pir Bey'le birlikte gelen bahriyeliler tersanedeki eski tayfalarca ve Basra ahalisince önceleri şaşkınlıkla karşılandı. Ahali, tersane ve donanma gemilerinin nasıl ıslah edileceği ve ne gibi kuralların uygulamaya geçirileceğini merak ediyordu. Gemilerde görev yapan reis ve tayfalar artık kendilerinin istihdam edilmeyeceklerini düşünüyorlardı. Bu durum karşısında ne yapacakları ve Türklerle nasıl imtizac

[72] BOA, **A.MKT. MHM**. 42/9. Sadaret'ten Kapudanpaşa'ya. 11 Ocak 1853. DTA, **MB.d**. 28/281-282. 20 Ağustos 1854; DTA, **MB.d**. 39/94. 20 Temmuz 1856; BOA, **A.MKT.NZD**. 116/51. Lef 1-10; DTA, **MB.d**. 39/94. 20 Temmuz 1856.
[73] Dönemin mali durumuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmed Cevdet Paşa, **Ma'rûzât**, Hazırlayan: Yusuf Halaçoğlu, Çağrı Yayınları, İstanbul 1980, s. 6-20.
[74] BOA, **A.MKT.MHM**. 102/33. 22 Kasım 1852.

edecekleri hususunda karamsarlığa kapılmışlardı.[75] Bu düşüncelerin yersiz olduğunu, kendilerinin görevlerine devam ettirildiği gibi ahaliden birçok kişinin tersane ve donanma gemilerinde istihdam edilmek üzere alınacağını sonraki gelişmeler gösterecekti.

Pir Bey Basra'da göreve başladığında ilk iş olarak, Binbaşı Aziz Bey'i muavin sıfatıyla refakatine alıp Binbaşı Rüstem Bey'i Fethali, Bursalı Mehmed Kaptanı Fethülhayr, Mahmud Kaptanı Salihiye ve Ali Kaptanı Tebgir adlı gemilerin süvariliklerine atadı. O zamana kadar Basra donanmasında kullanılan Hint lisanıyla emir verme usulünü lağvedip Osmanlı bahriyesinde uygulanan usulü getirdi. Tayfaların kıyafetlerine çeki düzen verdi, bunları talime başlattı. Maaşlarına zam yaptı.[76] Diğer taraftan kendisine henüz bir asker dahi gönderilmediğini beyan eden Pir Bey, tersane için 200 civarında askere ihtiyaç olduğunu İstanbul'a bildirdi.[77] Fakat kur'a usulüyle asker gönderilebilmesi için öncelikle Bağdat Vilayeti'nde nüfus sayımının yapılması beklenecekti.

Bağdat Valisi Namık Paşa Basra Tersanesi'ne asker gönderme yollarını aramışsa da bir çözüm bulamamış, Bağdat hapishanesinde hafif suçlardan tutuklu bazı gençleri bu iş için tersaneye göndermişti. Fakat gönderilen 67 kişiden 32'si değişik yöntemlerle firar etmişti.[78] Zaten Pir Bey bazı çekincelerle bu uygulamaya karşı çıktı. Kaptanpaşa'ya gönderdiği yazısında, tersaneye yeni neferler gönderilmesi hususunda valiye daha evvel İstanbul'dan iki defa emir gönderildiği hâlde iki senedir bir gelişme kaydedilemediğini beyan etti. Bahriye askeri olarak dört çavuş ile beş onbaşı mevcut olduğunu, gönderilen mahkûmlardan çoğunun isyan çıkardığını ve sonra firar ettiklerini bildirdi.[79]

---

[75] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 15-16.
[76] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 10.
[77] DTA, **MB.d**. 17/110-111, 18 Şubat 1851; DTA, **MB.d**. 17/225, 25 Ekim 1851; DTA, **MB.d**. 17/221, 17 Ekim 1851.
[78] BOA, **A.AMD**. 34/79, 29 Aralık 1851; BOA, **MVL.** 247/59. Belge Nu: 9. 17 Mart 1852; DTA, **MB.d**. 20/56. 28 Ocak 1852; DTA, **MB.d**. 25/54. 29 Ekim 1852.
[79] BOA, **MVL.** 247/59, Belge Nu: 7. Basra Tersanesi Başbuğu Pir Bey'den Kaptanpaşalık makamına. 17 Şubat 1852. Basra'daki tersane için çeşitli sınıflarda elemana ihtiyaç olduğunda hapishanedeki mahkumlardan gönderilmesi usulü eski bir gelenekti. 1566 senesinde Basra'nın muhafazası için denizde görevlendirilecek birkaç kadırgada istihdam edilmek üzere kürekçiye ihtiyaç olması üzerine Bağdat hapishanesinde mahpus olup da idama mahkum olmayanlar arasından bazı kimselerin Basra'ya gönderilmesi gündeme gelmişti. Bkz. **5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565-1566)**, Tıpkıbasım, Ankara 1994, s. 317.

Pir Bey ve maiyetindeki ilk grup bahriye subaylarının Basra'daki üç yıllık görev sürelerini tamamlamaları üzerine bunlar 1852 yılı Kasım ayında karayoluyla İstanbul'a hareket ettiler.[80] Bu tarihten birkaç ay önce Bağdat Valisi olarak göreve başlayan Mehmed Reşid Paşa, kendinden önceki dönemde Basra'da başlatılan ıslahatı devam ettirmek istemiş ancak bu yolda fazla ilerleme kaydedilmemiş olduğunu görmüştü. Bâbıâli'ye gönderdiği yazısında bunun sorumluluğunu Pir Bey'e yükleyerek; "*Basra'nın İstanbul'dan oldukça uzak bulunması ve kötü hava koşulları da göz önüne alındığında kendisinin İstanbul'dan Basra'ya sürgüne gönderildiği zehabıyla meyus bir tavır içerisinde olan Pir Bey, Basra'ya geleli gemilerden hiçbirine ayak basmayıp Basra içerisinde kiralamış olduğu hânede ikametle vakit geçirmektedir. Mevcut bahriye zabitleri de başlarında üst rütbeli subay olmadığından arzu edilen verimlilikte çalışmamaktadırlar*." ifadelerini kullanmıştı.[81] Bu sebeplerden Pir Bey'in görevden alınmasını, yerine iş yapacak bir başkasının tayinini istemişti.

Gerçekten de Pir Bey döneminde tersanenin teknik donanım ve başta kereste olmak üzere malzeme eksikliği sebebiyle yeni gemi inşasında bir gelişme kaydedilemedi. Basra Tersanesi'nin Hora arkındaki eski havuzunda iki uskuna inşasına başlandıysa da bunlardan sadece birinin inşası tamamlanabildi.[82] Bu dönemde Basra'daki tersane olarak adlandırılan Manavi Paşa Sarayı'nın harem dairesi tanzim edilerek hastane hâline getirildi. Pir Bey'in refakatinde gelen bir cerrah marifetiyle hastaların muayene ve tedavisine başlanmıştı.[83]

Pir Bey'den sonra Basra donanması başbuğluğuna tayin edilen Riyale-i Hümayûn Tokatlı Hüseyin Bey, gemi inşası konusunda uzman bahriyeli 14 efratla birlikte İstanbul'dan vapurla önce Samsun'a oradan karayoluyla Sivas ve Diyarbakır

---

[80] DTA, **MKT**. 5835/58.

[81] DTA, **MB.d**. 25/54. 29 Ekim 1852. Pir Bey'den yaklaşık 30 sene sonra Basra Tersanesi'nde kâtip olarak görev yapan Ahmed Şekib, Pir Bey dönemiyle ilgili şu bilgileri vermektedir: "*Pir Bey Basra Tersanesi ile donanma gemilerinin muhtaç oldukları ıslahat için gayret göstermişti. Ancak Basra'nın kötü havasından dolayı başta biraderi Aziz Bey ile İstanbul'dan Basra'ya götürdüğü bahriye subaylarının neredeyse onda dokuzu vefat etmişti. Bu hâl Pir Bey'in zihnini çok yormuş ve artık Basra'da kalmak istemediğinden yerine Fethali Gemisi süvarisi Binbaşı Rüstem Bey'i vekil bırakıp görevinden istifa ederek 1266 senesi nihayetlerinde [Şubat 1851] İstanbul'a dönmüştü. Rüstem Bey'in iki sene kadar süren kumandanlık vekâleti sırasında gemi taifeleri nizamî asker altına alınmayı kabul etmediklerinden eski usûl üzere hareket etmeye başladılar*." Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 16-17.

[82] Sait Talat, **a,g,e**,, s. 20, 175. BOA, **İ.DH**. 259/16019, 8 Eylül 1852.

[83] Basra Bahriye Hastanesi ile ilgili ayrıntılı bilgi bu çalışmanın Üçüncü Bölümünde mevcuttur.

üzerinden Bağdat'a ve Basra'ya gitti. Tîr-i Şevket Kalyonu Süvarisi iken kalyonun[84] kaza sonucu yanması üzerine bundan sorumlu tutularak daha evvel açığa alınmış bulunan Miralay Yusuf Bey de bu kafileye dâhil edildi.[85]

Hüseyin Bey'e İstanbul'dan verilen talimat Osmanlı hükûmetinin körfezde sürdürmek istediği deniz siyasetini anlamak açısından önemlidir. Basra Tersanesi'nin idari olarak Bağdat valisine bağlı olduğu hatırlatılarak, askerlerin maaşlarının ve gemi tamirat masraflarının eskiden olduğu gibi Bağdat'tan karşılanacağı beyan edilmiştir. Ayrıca Bağdat'ın kuzeyindeki Kifri kasabasında bulunan kömür madeni yatağındaki kömürün kaliteli olduğu tespit edildiğinden buradan kömür çıkarılması emri verildi. Kömürün depolanması için Bağdat ile Basra'da münasip mevkilerde ambarlar inşası istendi.[86]

Tersane için gerekli olan askerlerin kur'a usulüyle o bölge ahalisinden temin edilmesi kararı alınmışsa da bunun hemen tatbiki mümkün olamamıştı. Zira aşiretler ve kabileler halinde yaşayan ve askerlik mesleğine yabancı olan ahaliye öncelikle yeni uygulamanın anlatılması ve bunların askerlik yapmaya ikna edilmesi gerekiyordu. Kur'a ile asker alma uygulamasına başlayıncaya kadar[87] ihtiyaç

---

[84] Kalyon (galion, galleon, kalyun), üç direkli, yelkenle hareket eden büyük savaş gemilerine verilen genel sınıflandırma adıdır. Omurga uzunlukları 34-49 metre olan kalyonların iki ambarlı olanlarında 60-80 top, boyu daha uzun olan üç ambarlı olanlarında ise 80-120 top bulunurdu. Mürettebatı büyüklüklerine göre 400 ile 1.000 kişi arasındaydı. (Bkz. Ahmet Güleryüz, **a.g.e.,** s. 59). Osmanlı Devleti'nde kalyonların inşası, kullanımı ve türlerine ilişkin yapılmış detaylı bir çalışma için bkz. Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, Küre Yayınları, İstanbul 2011. Osmanlı donanmasında kalyon inşa teknolojine dair ayrıca bkz. Tuncay Zorlu**, Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy**, Tauris Academic Studies, London 2008. Bu eser yeni belge ve bilgiler ilave edilerek Türkçe olarak da yayınlanmıştır. Bkz. **Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, Timaş Yayınları, İstanbul 2014; Henry Kahane-Renee Kahane-Andreas Tietze, **The Lingua Franca in the Levant**, University of Illinois Press, Urbana, 1958, s. 23-241.

[85] BOA, **A.MKT.NZD**. 58/84, 13 Eylül 1852; DTA, **MB.d**. 25/54, 29 Ekim 1852; DTA, **MKT**. 5835/58. 17 Kasım 1852; BOA, **A.MKT.NZD**. 65/37. 17 Kasım 1852; **Takvim-i Vekayi**, 10 Rebiülahir 1269 (21 Ocak 1853), Sayı: 469. Heyet 1853 yılı Ocak ayı sonlarında İstanbul'dan hareket etti, Şubat ayı ortalarında Tokat'a, mart ayı başlarında ise Bağdat'a ulaştı. Orada 9 gün ikamet edildi. Bu sırada Hüseyin Bey, Vali Mehmed Reşid Paşa ile görüşerek ondan görevine dair talimatları aldıktan sonra Basra'ya hareket etti. Bkz. (Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 17; DTA, **MB.d**. 25/106, 186; BOA, **A.MKT.MHM.** 51/52, 20 Ocak 1853). Heyette yer alan Miralay Yusuf, vali tarafından Bağdat'ta alıkonulmuş olup bunun hangi sebebe mebni olduğuna dair bir malumat mevcut değildir. BOA, **İ.DH.** 271/16913.

[86] DTA, **MB.d**. 18/73-76. 18 Aralık 1852 tarihli talimat.

[87] Bağdat'ta kur'a ile asker alma usulü Midhat Paşa'nın valiliği döneminde (1869-1871) başladı. Basra'da ise ilk defa 1873 yılında kur'a ile asker alımı gerçekleştirildi. Basra Tersanesi'ne kur'a usulüyle asker alımına ilişkin husus, bu tez çalışmasının İkinci Bölümü'nde Midhat Paşa'nın valiliği dönemiyle ilgili kısımda ele alınmıştır.

miktarını karşılayacak sayıda gönüllü asker[88] yazılmasına Bâbıâli'den izin verilmesi üzerine, Hüseyin Bey ahaliyle iyi ilişkiler geliştirip, onları teşvik ederek 250 neferi gönüllü asker olarak aldı. Tersâne-i Âmire usulüne uymasa da söz konusu uygulama uygun görüldü ve neferlerin bu suretle istihdamının geçici bir süreyle münasip olacağı hükûmetçe onaylandı. Tersanede 60 neferden oluşan bölükler teşkil edilerek her bölüğe bir bölük emini tayin edildi.[89]

Hüseyin Bey'in gönüllü asker alımına öncülük etmesi ve tersane işlerini iyi tarzda idaresi İstanbul tarafından takdirle karşılandı.[90] *Başıbozuk* tabir olunan gemilerdeki tayfa askerî disiplin altına alınmaya çalışıldığı gibi neferlerin kılık kıyafetine de çeki düzen verildi ve başlarındaki kefiyeler çıkarılıp fes giydirildi. Diğer önemli bir icraat, Irak ve Hicaz Ordusu Kumandanlığından birkaç yüz adet çakmaklı tüfekler getirtilerek bunların gemilere taksimi oldu. Gerekli mahallerde süngülü tüfekle nöbet tutulması usulü getirildi. Bir kalem odası açılarak muhasebe kayıtları düzen altına alındı. Bahriye Hastanesini'nin genişletilip mevcuduna bir tabib ve bir eczacı ilave edilmesi de Hüseyin Bey'in diğer faaliyetleri arasında yer aldı.[91]

Harp gemilerinde istihdam edilmek üzere 105 subay ve neferden ibaret bir esnaf bölüğünün oluşturulması ile tersanedeki işlere ve askerî hususlara bakmak üzere bir bahriye meclisinin teşkili de gündeme geldi.[92] Bu taleplere o sırada müspet cevap verilmedi. Basra Bahriye Meclisi ancak beş yıl sonra teşkil edilebildi. Gösterilen gayrete rağmen tersanede arzu edilen ıslahat gerçekleştirilememişti. Buna

---

[88] 1846 Kur'a Kanunu'nda gönüllü askerlikle ilgili maddede, 18-32 yaş arasında olmakla birlikte kendisine kur'a isabet etmemiş olanların eğer kendileri isterlerse beş yıl süreyle askerlik yapmaları uygun görülmüştü. Bunların herhangi bir suça bulaşmamış olmalarına dikkat edilecekti. Gönüllü erler askerlik sürelerinin bitiminden sonra rediflik hizmetine alınacaklardı. (Bkz. M.Sebahattin Kurtaran, **a.g.t.**, s. 60-61). Sonradan yapılan düzenlemelerde bu kural korundu. 1870 yılında çıkarılan kur'a kanununda herkesin kendi ordu bölgesinde gönüllü asker olarak yazılabileceği , bunların istedikleri alay veya tabura kaydedilebilcekleri, muvazaaflık ve rediflik hizmetini bitirenlerin tekrar gönüllü yazılabilcekleri beyan edildi. Askerlik görevinden istisna bölgeler ahalisinden olanlar, istedikleri ordu bölgesinde veya bahriyede askerlik yapabilceklerdi. Bkz. Faruk Ayın, **Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'tan Sonra Askeralma Kanunları (1839-1914)**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1994, s. 27.

[89] BOA, **İ.DH**. 281/17610. Belge Nu: 3, 9 Ekim 1853; BOA, **A.MKT.NZD**. 97/71. 30 Ekim 1853; DTA, **MB.d**. 25/454-455. 3 Ekim 1853; DTA, **MB.d**. 14/63. 23 Temmuz 1854; DTA, **MB.d**. 14/63; DTA, **MB.d**. 28/250. Gönüllü askerlerin Basra ve çevresindeki köylerden temin edildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan birisi de Manavi köyüdür. Buradan 68 kuruş maaşla mellah alınmasına Bâbıâli tarafından izin verilmişti. DTA, **MB.d**. 28/63. 15 Aralık 1853; DTA, **MKT.** 5848/32.

[90] DTA, **MKT**. 5848/8. 27 Ekim 1853.

[91] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 18-19

[92] DTA, **MB.d**. 28/246. 24 Temmuz 1854.

gerekçe olarak İstanbul'dan gelen subayların işe yarar takımından olmamaları gösterilmekteydi. Bahriye subaylarının görev süresinin üç yıl olmasının tersanedeki iş verimliliğini olumsuz etkilediği, kötü hava sebebiyle bunların Basra'ya gelmeleriyle birlikte hastalandıkları, sıhhate kavuştuklarında ise bu sefer dönüş sevdasına düştüklerinden bunlardan bir fayda görülemediği kanaati hâkimdi. Belirli bir süre için Basra'ya gönderilmelerine ilişkin maddenin lağvıyla daimi olarak istihdamları Bağdat valiliğince talep edildiyse de Bahriye Meclisi bunu onaylamadı.[93]

Kırım Harbi esnasında İstanbul'daki bahriye subaylarının gemilerde görevli olmaları sebebiyle Kumandan Hüseyin Bey ile Basra'ya gelen bahriye subaylarının üç yıl olan görev süreleri değişim yapılamadığından dört yıla çıktı. Bunlar ancak savaş bitince İstanbul'a dönebildiler. Bahriye subaylarından bazıları memuriyetlerinin uzamasından ve oranın havasıyla imtizac edememelerinden vefat etmiş, dördü ise ağır derecede hastalanıp iş göremez hâle geldiklerinden İstanbul'a gönderilmek üzere Bağdat'a sevk edilmişlerdi.[94]

Basra'daki görev süresinin sonlarına doğru Hüseyin Bey, Hora arkındaki havuzda *Niyari* adlı korveti feshederek bunun enkazından *Hocabey* adlı bir korveti inşaya muvaffak olmakla birlikte bu sırada zimmetine para geçirdiğine dair şikâyet üzerine hakkında tahkikat başlatıldı. Basra eski mutasarrıfı İsmail Paşa da daha evvel İstanbul'a gönderdiği iki ayrı yazısında aynı konuda Hüseyin Bey'den şikâyetçi olmuştu. Hüseyin Bey görevden el çektirilerek yerine kendisiyle beraber İstanbul'dan gelmiş olan Bahriye Miralayı Yusuf Bey atandı.[95] Yaklaşık bir yıl Basra Bahriye Kumandanı olarak görev yaptığı anlaşılan Yusuf Bey 1856 yılının Mart ayında İstanbul'a döndü. Bu sırada kumandanlık görevine Binbaşı Ahmed Bey vekâlet etti ve bu görevini bir yıl sürdürdü.[96]

---

[93] DTA, **MB.d**. 28/310. 17 Eylül 1854; DTA, **MKT.** 5853/23. 9 Mart 1855; DTA, **MB.d**. 35/301. 15 Ağustos 1855.
[94] DTA, **MB.d**. 43/50; DTA, **MB.d**. 38/22. 2 Ekim 1855; DTA, **MB.d**. 57/34. 19 Ekim 1857; DTA, MB.d. 47/35. 21 Ekim 1857; DTA, **MB.d**. 47/49.
[95] DTA, **MB.d**. 35/22. 12 Ekim 1854; DTA, **MB.d**. 35/284. 15 Ekim 1854; DTA, **MB.d**. 35/131. 6 Şubat 1855.
[96] DTA, **MB.d**. 35/273. 2 Temmuz 1855; DTA, **MB.d**. 43/51. 14 Ocak 1857.

C. Bağdat Valisi Reşid Paşa'nın Denizciliğin Geliştirilmesine İlişkin İcraatı (1852-1857)

Basra Tersanesi'nin ve burada mevcut harp gemilerinin ıslahı için atılacak adımlarda önemli etkenlerden biri de şüphesiz tersanenin idarî olarak bağlı olduğu Bağdat Valiliği makamı idi. Zira bu makamda muktedir ve denizciliğe önem veren bir ismin bulunması ıslahat konusunda önemli gelişmeler kaydedilmesini kolaylaştırıyordu. Osmanlı hükûmeti 1851 senesinde, Bağdat Vilayeti'nin problemlerinin çözümünü hızlandırmak ve reformların devamını sağlamak için hızlı karar alabilen bir yönetim kurmaya karar verdi. Aşiretlerin ıslahı ve vilayette asayişin sağlanıp düzenli vergilerin toplanması öncelikli konular arasındaydı. Bir süre sonra özellikle aşiretlerin ıslahında faydalı olacağı kanaatiyle askeri ve sivil yönetim birleştirilerek kumandanlık ve valilik yetkileri aynı kişiye verildi. Vali Mehmed Namık Paşa 1852 yazına kadar kaldığı buradaki birinci valiliği döneminde aşiretleri ıslah etmek, nüfus sayımı yapmak, askerî birlikler için kaynak bulmak, sulama ve nehir ulaşımının ıslahı gibi işlere girişmişti.[97]

1852 yılının Eylül ayında Bağdat Valisi ve Irak ve Hicaz Ordu-yı Hümayun Kumandanı olarak göreve başlayan Gözlüklü Mehmed Reşid Paşa da vilayet idaresinde kendinden önceki dönemde başlatılan reformları devam ettirdi.[98] Bağdat'ta göreve başladığı günlerde Basra Tersanesi'nin ıslahı hususunda henüz fazla ilerleme kaydedilememiş olduğunu gördüğünden Bâbıâli'den bu konuda destek istedi.[99]

Bağdat Valiliği görevini sürdürürken 1857 yılının Temmuz ayında vefat eden Mehmed Reşid Paşa tersanenin ıslahı ile yeni gemiler alınması hususunda özel gayret gösterdi. Bağdat ahalisinden topladığı iane paralarıyla Dicle nehrinde işletmek üzere

---

[97] Gökhan Çetinsaya, "Irak", **DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 94. Majed Mohammed Binzouba, **Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)**, İ.Ü. SBE. Bailmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015. s. 220-227.

[98] Mehmed Reşid Paşa ile ilgili bilgi veren kaynaklar onun Hüsrev Paşa'nın kölesi olduğunu, Avrupa'da tahsil gördüğünü, orduların kurulması kararı sonrası vezir rütbesiyle Anadolu Ordusu müşiri olarak görevlendirildiğini (Mart-Temmuz 1852) yazmaktadır. Ardından kısa bir süre Tophane Müşiri olarak görev yaptığı, daha sonra Bağdat Valiliğine atandığı; bilgili, idarede becerikli olduğuna birçok kaynakta vurgu yapılmaktadır. Mehmed Süreyya, **Sicill-i Osmanî**, c. 5, (Haz. N. Akbayar), İstanbul 1996, s. 1382; Sinan Kuneralp, **Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)**, İstanbul 1999, s. 27, 100; Gökhan Çetinsaya, **a.g.e.**, s. 7.

[99] BOA, **A.MKT.MHM**. 50/37. Sadaret'ten Bağdat Valiliğine, 15 Kasım 1852.

Belçika'dan iki vapur satın aldı. Bunları oradan nakletmek üzere Avrupa'dan satın aldırdığı bir korveti de Basra'daki filoya dâhil etti. *Hocabey* korveti ile *Şubar* uskunası da yine onun döneminde Basra'da inşa edildi. Belçika'dan satın alınan iki nehir vapuruyla birlikte tersane fabrikası için birtakım alet ve edevat getirilmişti. Bu sırada Belçika'dan gelen demir ve marangoz ustaları ile ameleler tarafından Basra'da vapurlar monte edildikten sonra usta ve ameleler Bağdat'a geçtiler. Burada nehir vapurlarının bakım ve tamirlerine yönelik 1857 senesinde bir tersane açtılar. Bağdat'taki tersane ve bahriye kışlası olarak kullanılmaya başlanan binayı Vali Reşid Paşa 1856 yılında inşa ettirmişti.[100]

Bağdat Valiliğince Avrupa'dan satın alınan iki nehir vapurunun parçalarını Basra'ya nakletmek üzere Belçika'dan ayrıca bir nakliye korveti temin edilmişti. Korvet, valiliğin iki vapur için gönderdiği paradan artan miktara ilave olmak üzere İstanbul'dan para temin edilerek satın alınmıştı. Basra'ya geldikten sonra *Lütfiye* adı verilen ve tersanedeki filoya dâhil edilen korvet, 600 tonilatoluk olup, aynı zamanda yelkenle de hareket ediyordu. Nakliye amaçlı ticari gemi olarak kullanılan korvet, Basra'dan Bombay'a yük ve yolcu taşıdı ve bundan önemli gelir elde edildi.[101]

Lütfiye korveti Basra'ya geldikten sonra *Hocabey* korveti ile beraber birinci kaptanları İngiliz, diğer mürettebatının tamamı Osmanlı bahriye subay ve tayfalarından olduğu hâlde 1864 yılına kadar Yemen, Cidde, Bombay ve Kalkuta'ya yük gemisi olarak işletildi. Hatta Hicaziye adıyla her sene Basra'dan Cidde'ye nakledilmesi büyük masraflara yol açan zahire bu korvetlerle nakledildi. İki korvetin bütün masrafları yük taşımacılığı gelirinden karşılandığı gibi Basra Tersanesi'ne de hayli gelir sağladılar. Bu gelir gemilere ve tersanenin diğer masraflarına harcandı. Korvetlerin köhneleştiği 1866 yılı başlarına kadar devam eden ticari taşımacılık faaliyetleri bu tarihten sonra tamamen terk edildi.[102]

---

[100] Nehir vapurlarının Avrupa'ya siparişi ve Basra'ya getirilerek nehirlerde işletilmeye başlamalarına ilişkin süreç ve Bağdat Tersanesi ile ilgili ayrıntılı malumat bu çalışmanın Dördüncü Bölümünde yer almaktadır.

[101] BOA, **İ.HR**. 153/8104. 30 Ocak 1858; BOA, **A.MKT.MVL**. 92/99. 3 Aralık 1857; BOA, **HR.MKT**. 231/21; BOA, **HR.MKT**. 232/42. 23 Mart 1858. Bu korvetin 1856 senesinde Londra'da inşa edildiği Sait Talat tarafından ifade etmektedir. Sait Talat, **a.g.e**., s. 175.

[102] DTA, **MB.d**. 50/68. 29 Kasım 1859; DTA, **MB.d**. 57/94. 13 Nisan 1863; DTA, **MB.d**. 57/104. Ahmed Şekib, **a.g.e**, s. 35.

Korvetler ticaret için yollandıklarında güzergâhları üzerindeki sahillerde ve limanlarda sancak göstererek devletin oralardaki varlığının birer göstergesi oldular. Nitekim Bombay'a gidiş ve dönüş esnasında korvetlerin Maskat Limanı'na uğradığını haber alan Maskat imamı Seyyid Suyuti korvet süvarilerini ve mürettebatı makamına davet etti. Kendisinin ehl-i İslam olduğunu, Osmanlı Devleti'ne mensubiyetini de şeref ve iftihar vesilesi olarak gördüğünü ifade etti. Fakat hâlâ Osmanlı padişahı tarafından kendilerine hususi bir memur gönderilmemesine, yani bir şehbender görevlendirlmemiş olmasına ve Osmanlı Devleti'ne ait bandıraları bulunmamasına da sitem etti.[103]

Bağdat Eyaleti'nden Hicaz ve Yemen taraflarına gönderilen buğdayın naklini gerçekleştiren *Lütfiye* korveti süvarisi hazırladığı raporunda sırasıyla; Maskat, Sur, Mirbat, Sayhud, Hami, Şihr, Makalla, Burum limanlarına uğradığını açıklamış ve seyahatine dair detaylı bilgiler vermişti. Arap Yarımadasının bu limanlarına o ana kadar Osmanlı Devleti gemilerinden hiçbirinin uğramamış olduğunu ve ilk defa kendilerinin uğradığına dikkat çekmişti. Korvet limanlara uğradığında oraların Müslüman ahalisinin ileri gelenleri ile ulemâ ve tüccar gemiye gelerek toplu halde Osmanlı padişahına dua edip memnuniyetlerini ifade etmişlerdi. Hudeyde'den Cidde'ye hareket eden korvet 13 Şubat 1863'te Cidde Limanı'na girerken sancak açıp 21 pâre top atarak resmi selamlama yaptı. Karşılık olarak oradaki tabyadan top atışı icra edildi. Cidde ve Mekke-i Mükerreme ahalisi ile hac için İstanbul ve farklı yerlerden limana gelen ahali de bundan duydukları memnuniyeti ifade etmişlerdi.[104]

Yukarıda açıklanan gelişmelere rağmen Basra Tersanesi'nin ve oradaki donanma gemilerinin ıslahı konusunda fazla bir ilerleme kaydedilememişti. Buna ilişkin başlatılan girişimlerin üzerinden yaklaşık on yıl geçmesine rağmen henüz arzu edilen neticeler alınmamıştı. Yeterli sayıda olmasa da birkaç harp gemisi ile nakliye gemisi tedarik edilmiş, personel takviyesi yapılmıştı. Fakat İstanbul'daki Tersane-i Âmire usulüne uygun bir idare tarzını uygulamak için atılması gereken daha pek çok adım vardı. Gerekli reformların gerçekleştirilmesi aslında bölgedeki mülki ve askerî

[103] BOA, **A.MKT.UM**. 411/58. 10 Haziran 1860; Ahmed Şekib, **a.g.e**, s. 35-36.
[104] DTA, **MB.d.** 57/80. 19 Mart 1863; DTA, **MKT.** 5856/69; BOA, **İ.DH.** 505/34407. Lef 1, 2.

idarecilerin gösterdikleri gayretle ve konuya gösterdikleri ilgiyle doğrudan orantılıydı.

D. Basra'da Muktedir Bir Bahriye Kumandanı: Binbaşı Ahmed Bey

Binbaşı Tonga Ahmed Bey 1853'te Riyale-i Hümayun Hüseyin Bey'in maiyetinde Basra'ya gelmiş, emsalleri görev süresini tamamlayarak İstanbul'a döndüğü hâlde o sırada vekâleten kumandanlık görevini sürdürdüğünden (Mart 1856-Mart 1857) Basra'da kalmıştı. Tersanenin durumuna vâkıf olan Ahmed Bey, 1859 yılı başlarında atandığı Basra Bahriye Kumandanlığı görevini 1866 yılı Mart ayına kadar sürdürerek en uzun süre görev yapan kumandanlar arasında yer aldı. Bu süre içerisinde çok sayıda ıslahata teşebbüs etti ve tersanede bahriye kurallarının yerleşmesinde ve denizcilik işlerinin profesyonel tarzda yürütülmesinde önemli katkısı oldu.

a. Basra Bahriye Meclisi'nin Teşkili ve Askerî Talimlerin Başlatılması

Basra Tersanesi ile harp gemilerinde görev yapan bahriye subay ve erlerinin tam bir disiplin altına alınması ve esaslı bir ıslahat için Tersâne-i Âmire'deki usul ve esaslar referans alınarak düzenlemeler yapılmaktaydı. Merkezde bir danışma ve karar alma organı olarak görev yapan Bahriye Meclisi'nin bir benzeri Basra Tersanesi bünyesinde açıldı. Bunun için 1859 yılı Şubat ayı ortalarında Basra'da bulunan ve İstanbul'dan daha evvel gelmiş olan bahriye subaylarından Basra Bahriye Meclisi adıyla bir daimi meclis kuruldu.[105] İlk olarak 1854'te gündeme gelen meclis açılması fikri aradan beş yıl geçtikten sonra fiiliyata geçirilmiş oldu. 1871 yılında lağvedilene kadar karar alma ve icraatın takibi hususlarında görev yaptı.

[105] Basra Bahriye Meclisi 1871 yılına kadar faaliyet gösterdi ve bu tarihte Basra Bahriye Kumandanı Arif Paşa tarafından lağv edildi. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 23-28.

Ahmed Bey Tersane-i Âmire'de geçerli olan bahriye esaslarını Basra'daki tersanede uygulayabilmek ve bunları kalıcı olarak yerleştirebilmek için askerlere talim yaptırılmasına önem verdi. Gönüllülük esası üzere alınan askerlere İstanbul'da olduğu gibi yatak, elbise verilmesini ve maaşlarında iyileştirme yapılmasını sağladı.[106] Tersanenin düzenli işleyişi ve bahriye neferlerinin talimi amacıyla başıbozuk bir hâlde olduklarını değerlendirdiği bahriye askerleri için günlük talim çizelgesi hazırladı. Askerlere perşembe ve cuma günleri hariç her gün top, tüfek ve kılıç talimi ile gemilerde uygulamalı eğitim yaptırdı.[107] Bu talimlerin kısa sürede olumlu sonuçlar verdiği görüldü.

Basra'da gönüllülük esası üzere bahriye askeri alımı daha evvel gerçekleştirilmiş, ahalide askerliğe rağbet oluşturmak maksadıyla nefere 70 kuruş, onbaşı ve çavuşlara da o miktarda maaş tahsisi uygun görülmüştü. 1859 yılı başlarına kadar bu şekilde devam edildi. Bu tarihten sonra nefer maaşı 70 kuruştan 50'ye, onbaşı ve çavuş maaşları da o nisbette düşürüldü. Bu düzenleme çoğu askerin firar etmesine sebebiyet verse de o vakte kadar askerlerin evlenmelerine nizam gereğince izin verilmezken, izin almak şartıyla artık evlenmelerine müsaade edilmesi firarların önünü aldı. Sonraki günlerde peydepey gönüllü yazılanlar çoğaldı. Diğer taraftan tersanenin fiziki olarak gelişimi için de bazı adımlar atıldı. Çevresindeki arazilerden bir kısmı tersane arsasına dâhil edilerek tersane sahası 1859 senesinde genişletildi. Bir kumandan dairesi, bir koğuş, üç mühimmat mağazası, bir havuz, bir demirhane inşa edildi.[108]

Binbaşı Ahmed Bey'in kumandanlığı döneminde tersanede Nasrülaziz adlı dubanın inşası da gerçekleştirildi. Böyle yeni bir gemi vücuda getirilmesinin takdire şayan olduğuna ve tersanenin gönüllü neferlerinden müddetlerini ikmal edenlerin redif sınıfına naklindeki başarılı çalışmalarına binaen Ahmed Bey üçüncü rütbeden bir kıta Mecidiye Nişanı ile taltif edildi ve rütbesi de kaymakamlığa yükseltildi.[109]

---

[106] Ahmed Şekib, **a.g.e,** s. 22-23, 80-87.
[107] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 25-30.
[108] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 30-33. Sait Talat, **a.g.e**., 174-175.
[109] Basra Tersanesi'nin ıslahı hususunda büyük hizmetleri olan Trabzonlu Bahriye Kaymakamı Ahmed Bey 1866 yılı mart ayında vefat etti. 1853 senesinde Basra Tersanesi'ne tayin edildiği göz önünde bulundurulduğunda toplam 13 yıl Basra Tersanesi'nde çalıştı. Bunun sekiz senesinde kumandan olarak görev yaptı ve önemli işler başardı. Bkz. BOA, **A.MKT.MHM**. 251/23, 278/93; BOA, **İ.DH.** 500/34004; BOA, **İ.DH**. 514/34951; DTA, **MB.d**. 57/168. 9 Ağustos 1863. Ahmed

Tersanenin ıslahının nitelikli ve daimi surette orada çalışacak personelden geçtiği görüşünde olan Ahmed Bey, yerli ahalinin çocuklarından bahriye subayı yetiştirilerek Basra'da istihdam edilmesi taraftarıydı. Bunun için Basra Tersanesi'nde bir fabrika açılarak çarkçılık eğitimi verilmesi ve bir bahriye askerî idadi mektebi açılmasına yönelik teşebbüsleri oldu.[110]

b. Basra Sahillerinde Deniz Fenerlerlerinin İnşası

Deniz fenerleri bulundukları mevkilerde teknik olarak denizcilere yol gösterme ve aydınlatma vazifesi görmekle birlikte, aynı zamanda bir devletin hâkimiyetinin bir göstergesiydi. Deniz vasıtalarının hareketlerine yardım amacıyla genel seyir hatları civarındaki sahiller üzerine yapılmış olan fenerler Osmanlı Fenerler İdaresi[111] tarafından işletilmekteydi. Fenerlerde memurlar istihdam edilir ve egemenlik simgesi olarak göndere sancak çekilirdi. Gemiler hareketlerinden evvel fener idarelerine fener vergisi öderler ve aldıkları makbuzu liman dairelerine onaylattıktan sonra pasaport alırlardı.

Deniz fenerlerinin gördükleri işlev ve inşa ediliş şekline göre birçok türleri mevcuttur. Osmanlı Devleti, hâkimiyeti altında bulundurduğu sahillere fenerler inşa etmek amacıyla 1839'dan itibaren girişimlerde bulundu. Tersâne-i Âmire bünyesinde teşkil edilen Fenerler Umum Müdürlüğü 1861 yılından sonra sahillere fener kuleleri inşası çalışmalarına hız verdi ve çok sayıda deniz feneri hizmete açıldı.[112]

Şekib, **a.g.e**, s. 33, 36. Ahmed Bey'den sonra yerine vekâleten önce Sağ Kolağası Şerif Kaptan, ardından Basra Vapuru süvarisi Sol Kolağası Halid Kaptan kumandanlık görevine tayin edildiler.

[110] Bu konuya dair ayrıntılı bilgi bu çalışmanın Üçüncü Bölümünde mevcuttur.

[111] Osmanlı Fenerler İdare-i Umumiyesi, Kırım Savaşı sırasında Fransız mühendis J.M. Michel'in Osmanlı Devleti kıyılarında, önemli yerlere deniz fenerleri inşa edilmesine ve bu sayede fener vergisi alınacak olmasının önemi üzerinde durmasına ilişkin raporu sonrasında 1855 yılında kuruldu. Yeni fenerlerin yapımı, mevcutların yenilenmesi ve işletilmesini içeren sözleşmeyle fener imtiyazı 10 yıllık bir süre için Michel'e verildi. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Türk Deniz ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, (Komisyon), Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, c. I, İstanbul 1994, s. 222-223.

[112] **Türk Deniz ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, c. I, s. 221-228. Deniz fenerleri ve bilhassa Osmanlı Devleti sahillerindeki fenerlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Fenerler Risalesi**, Matbaa-i Bahriye, 1327. Bu eser; Marmara ve Çanakkale boğazları ile Akdeniz, Karadeniz, Azak denizi, Kızıldeniz, Babülmendeb, Arabistan'ın güney sahili ile Umman ve Basra Körfezi gibi geniş bir coğrafyadaki fenerlere ilişkin detaylı malumat vermesi açısından önemli bir başvuru kaynağıdır.

Basra'da denizcilik ıslahatı kapsamında stratejik önemi haiz olan Fav Boğazı'nın ıslahının gerekliliği ilk defa Binbaşı Ahmed Bey tarafından hazırlanan bir raporda gündeme getirildi. Şattülarab'ın muhafazasında bulunan donanmanın güçlendirilmesi ve liman vergisinin artırılması için bir liman reisinin tayini gibi hususlara dikkat çekildi. Fav Boğazı'na kandil feneri konulması önerisi icraata geçirildi. Boğaz'dan geceleyin gelip geçen küçük gemilere yol göstermek için kısa süre zarfında büyük bir kandil feneri inşa edildi. Fenerin inşa masraflarına mukabil geçen gemilerden vergi alınması kararlaştırıldı.[113] Fener, 40 kadem[114] yüksekliğinde bir sütun üzerinde dikilmiş olup iki mil mesafe uzaklıktan görülebiliyordu.[115]

Sonraki yıllarda Fav Boğazı'na yeni bir fener inşası daha düşünüldü. Bir geminin Boğaz'a fener dubası olarak konulması ve Avrupa'dan fener ile edevatının alınması gündeme geldi. Fakat bunun için ihtiyaç duyulan para bulunamadı.[116] Sonradan Fav Boğazı'nda direk üzerinde yer alan fenerin bozulması üzerine bunun terk edilerek yerine bir kandilin İngiltere'den satın alınması gündeme geldi. Fakat yine aynı sorunla yani bunun satın alınması için gerekli paranın bulunamaması sorunuyla karşılaşıldı.[117] Yani bunun için gerekli tahsisat bulunamadığından kandilin alımı mümkün olamadı.

XIX. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen fenerlerin sayısı dörde yükselmişti. Bunlar; gümrük idaresinde bulunan ve inşa tarihi bilinmeyen, sancak gönderi yüksekliğindeki Linga feneri, Fav'da 1898'de inşa olunan Şattülarap feneri, diğeri 1908'de inşa edilen sancak gönderi uzunluğundaki Kuveyt feneri ve son olarak yine Fav'dan 19 mil mesafede bulunan ve 1911'de açılan Şattülarap fener gemisiydi.[118]

Basra Körfezi'nin gerek Arap Yarımadası gerekse İran sahilleri taraflarında İngiltere hükûmetinin desteğiyle İngiliz müteşebbisler tarafından 15'e yakın deniz

[113] DTA, **MB.d**. 64/52. 25 Ekim 1864.
[114] Kadem, yarım arşın yahut diğer bir tabirle on iki parmak uzunluğundaki ölçünün adıdır. Yaklaşık 37,5 santimetreye eşittir. Bunun yerine Türkçesi olan "ayak" da kullanılır. Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. II, 2. Baskı, M.E.B. Yayınları, İstanbul 1971, s. 118.
[115] **Basra Körfezi Rehberi**, Mütercimi: Süleyman Nutki, Bahriye Matbaası, 1317, s. 484.
[116] DTA, **MKT**. 213/118. 8 Haziran 1875; DTA, **MB.d**. 92/124. 2 Ağustos 1875; DTA, **MKT.** 6165/56. 2 Ocak 1881; BOA, **ŞD.** 4/45. 17 Şubat 1881.
[117] BOA, **DH.MKT**. 1704/24. 1 Mart 1890; BOA, **BEO**. 1768/48. 7 Ekim 1890.
[118] **Fenerler Risalesi**, 351-352.

feneri inşa edilmişti. Bahreyn Buşir, Bender Abbas ve Şattülarap'ta ikişer tane deniz feneri bu kapsamda faaliyet göstermekteydi.[119]

E. Bağdat Valisi Namık Paşa'nın İkinci Valiliği Döneminde (1861-1868) Deniz ve Nehir Ulaşımının Geliştirilmesine Yönelik Faaliyetler

Osmanlı hükûmeti 1847 senesinde Basra'da denizcilik ıslahatı başlattığında mutasarrıflık statüsünde olan Basra, Bağdat vilayetine bağlıydı. Bu durumda Basra Tersanesi de idari ve mali olarak Bağdat Valiliğinin emrindeydi. Basra bahriye kumandanları, Basra'nın ayrı bir vilayet olduğu 1884 yılına kadar Bağdat, bu tarihten sonra ise Basra valileri ile koordineli çalışmakla yükümlüydüler. Bazı valiler deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesinin yanında sahil güvenliğinin sağlanması başta olmak üzere denizciliğe önem verdiler ve bu kapsamda Basra Tersanesi'nin ıslahı için gayret gösterdiler.[120]

XIX. yüzyıl Osmanlı devlet adamları arasında önemli bir yeri olan ve bulunduğu makamlarda başarılı idareciliğiyle temayüz eden Namık Paşa da bunlardan biridir. İki defa Bağdat valiliği yapan Namık Paşa'nın, daha önce kısaca bahsedilen ilk görevi bir yıl sürdü ve 1852 yılının Kasım ayında sona erdi. İkinci defa Bağdat valisi olarak atanması ise 1861 yılının Ağustos ayıdır. Yaklaşık yedi yıl sürdürdüğü bu görevi esnasında başta bölgenin asayiş meseleleri olmak üzere,

[119] İngiliz müteşebbisler tarafından Basra Körfezi'nde inşa edilen deniz fenerleri ve yine İngilizler tarafından bazı mevkilere konulan şamandıralara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 139-144.

[120] Basra Tersanesi'nde ıslahat kararı alınıp uygulamaya başlandığı yıldan Basra'nın vilayet olduğu tarihe kadar olan sürede görev yapan Bağdat valileri ve görev süreleri şöyledir: Mehmed Necib Paşa (Mart 1842-Haziran 1849), Abdülkerim Nadir Paşa (Haziran 1849-Aralık 1850), Vecihi Paşa (Aralık 1850-Kasım 1851), Namık Paşa (Kasım 1851-Eylül 1852), Mehmed Reşid Paşa (Eylül 1852-Ağustos 1857), Ömer Lütfü Paşa (Ağustos 1857-Ağustos 1859), Mustafa Nuri Paşa (Ağustos 1859-Ocak 1861), Ahmed Tevfik Paşa (Ocak 1861-Ağustos 1861), -ikinci defa- Namık Paşa (Ağustos 1861-Mayıs 1868), Takiyeddin Paşa (Mayıs 1868-Mart 1869), Midhat Paşa (Mart 1869-Kasım 1871), Rauf Paşa (Kasım 1871-Mayıs 1873), Redif Paşa (Mayıs 1873-Ağustos 1875), Abdurrahman Nureddin Paşa (Ağustos 1875-Nisan 1877), Akif Paşa (Nisan 1877-Şubat 1878), Kadri Paşa (Şubat 1878-Şubat 1879), -ikinci defa- Abdurrahman Nureddin Paşa (Şubat 1879-Ocak 1880), -ikinci defa- Takiyeddin Paşa (Ocak 1880-Aralık 1882), Hüseyin Fevzi Paşa (Aralık 1882-Ocak 1887). Sinan Kuneralp, **a.g.e**. s. 27; Christoph Herzog, **Osmanische Herrschaft und Modernisierung im Irak Die Provinz Bagdad, 1817-1917**, University of Bamberg Press, Bamberg, 2012, s. 696-700.

vergilerin düzenli toplanması, köprüler, yollar, askerî kışlalar, mektepler, hükûmet binaları inşa edilmesi ve arazilerin ekilmesi gibi alanlarda özel gayret gösterdi.[121]

Namık Paşa'nın Hicaz ve Irak Ordusu Müşirliği'ne ilave olarak Bağdat valiliğine atanmasından sonra Tanzimat döneminin sonuna kadar Bağdat'a vali olan yöneticiler aynı zamanda Bağdat'ta konuşlu ordunun müşiri oldular. Bölgenin sosyal dokusu askerî ve mülki amirlerin hızlı ve koordineli çalışmalarını zorunlu kıldığından, büyük asayiş sorunlarının fazla olduğu Bağdat'da valilik yetkilerinin tek elde toplanması birçok fayda sağladı. Tanzimat'ın 1844'te uygulanmaya başlanmasından sonra Bağdat'ta en uzun süre hizmet eden vali unvanına sahip Namık Paşa'nın Bağdat'da görev yapan diğer valilerle kıyaslandığında bazı özellikleri öne çıkmaktadır ki bunlardan birisi denizciliğe olan özel ilgisidir. Denizi ve nehri olan vilayetlerdeki valiliği esnasında vapurla ulaşıma önem veren Namık Paşa, Bağdat'da bulunduğu süre zarfında deniz ve nehir filosunun güçlendirilmesi ve Basra Tersanesi'nin ıslahı için özel gayret sarf etti. Onun Londra'da elçi olarak bulunduğu yıllarda oradaki tersaneleri gezdiği, denizciliğe ilgi duyarak buna dair neşriyatı takip ederek birçok kitabı satın aldığı da bilinmektedir.[122]

---

[121] Namık Paşa Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra seraskerliğin talebi üzerine Fransızca'dan bazı askerî eserlerin ve talimatnâmelerin çevrilmesinde görevlendirildi. Bundaki başarısından ötürü II. Mahmud tarafından alay eminliğine tayin edilerek askerî sınıfa dâhil edildi. Daha sonra Petersburg'a askerî ataşe, ardından Londra'ya elçi olarak atandı. 1834'te açılan Harbiye Mektebi'nin tanzim ve idaresinde görev aldı. 1834'te ikinci defa Londra'ya elçi olarak atandı, bir buçuk yıl sonra İstanbul'a döndü. Kaptan-ı Derya Tahir Paşa'nın yokluğunda ona vekâlet etti. Aydın vilâyeti vali vekilliğine ve ardından yeni kurulan karantina meclisi üyeliğine getirildi. 1843'te Arabistan Ordusu müşirliğine atandı ve Dürzî-Mârûnî mücadelesi yüzünden bölgede sarsıntı geçiren devlet otoritesini tekrar sağladı. 1849'da Irak ve Hicaz Ordusu müşiri oldu, bu görevine ilave olarak Bağdat valiliği de kendisine verildi (12 Kasım 1851). Tophane müşirliğine (1852), bir sene sonra ticaret nazırlığına, ardından sırasıyla Hüdavendigar, Kastamonu, Habeş ve Cidde valiliklerine atandı. 1860 yılı ortalarında Dâr-ı Şûrâ-yı Askerî başkanlığına, arkasından da seraskerliğe tayin oldu. Yaklaşık üç ay sonra yeniden Bağdat valiliğine getirildi. Yedi yıl bu görevde kaldı. Ardından serasker (1868, 1875), Şûrâ-yı Devlet reisi (1871, 1876) ve bahriye nâzırı (1872, 1875) oldu. II. Abdülhamid döneminde önce Meclis-i Ayan üyeliğine, ardından Hazine-i Hâssa nâzırlığına getirildi. Arapça, Farsça, İngilizce, Fransızca ve Rusça dillerine vukufuyeti olan Namık Paşa, 14 Eylül 1892'de İstanbul'da vefat etti. Abdullah Saydam, "Namık Paşa", **DİA**, c. 32, s. 379-380; Ebubekir Ceylan, **a.g.e.**, s. 63-64; Ahmet Nuri Sinaplı, **a.g.e.**, s. 148, 188, 237-238; Ebubekir Ceylan, "*Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri*", **Toplumsal Tarih**, S. 186, Haziran 2009, s. 77-78; Majed Mohammed Binzouba, **Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)**, İ.Ü. SBE. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015. s. 245-259.

[122] Konağındaki kütüphanesinde bahriyeye ait İngilizce kitapların önemli bir yer tuttuğu torunu tarafından ifade edilmiştir. (Ahmet Sinaplı**, a.g.e.**, s. 91, 237-238). İstanbul'a döndüğünde bahriye ferikliği rütbesi tevcihiyle Tahir Paşa'nın yerine vekâleten kaptanıderya olarak görev yapması ve daha sonra da iki defa bahriye nazırı olarak görevlendirilmesi Namık Paşa'nın denizciliğe olan ilgisinin bir sonucu olarak değerlendirilmelidir. Paşa'nın bahriye nazırlığı dönemindeki faaliyetlerine dair bkz. Majed M. Binzouba, **Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)**, s. 213-215.

Namık Paşa'nın denizcilik sahasındaki icraatına değinmeden önce Bâbıâli'nin Basra'da denizcilik ıslahatı kararı almasının üzerinden 10 yıl geçtikten sonra Basra Tersanesi ile gemilerin vaziyetinde ne gibi değişiklikler oldu, bu süreçte neler yapılabildi, neler yapılamadı gibi soruların cevaplandırılması uygun olacaktır. Basra Tersanesi'nde istihdam edilmek üzere asker temini ve vapur tedariki gibi meseleler acil çözüm bekleyen konulardı. İhtiyaç duyulan malzemeler İstanbul'dan talep edilmekle birlikte mesafenin uzaklığı sebebiyle bunların gönderilmesi fazla masrafa yol açtığından Basra ve civarından temin edilebilenlerinin oradan temini tavsiye edilmişti. 1859 yılında ihtiyaç duyulan gemi topu, top levyesi, tüfek, piyade borusu gibi çeşitli kalemlerde 18 çeşit eşya talebine Bâbıâli, bunların Hindistan taraflarından tedarik edilmesinin hem daha kolay hem de daha ucuza mal olacağı cevabını vermişti.[123]

Tersanenin ıslahı için atılan adımlar semeresini vermeye başlamakla birlikte alet ve edevatın fahiş fiyatla hariçten satın alınması tersane idarecilerince uygun görülmemişti. En azından bunlardan bazılarının tersanede imali istenmişti. Bunun için Tersane-i Âmire'deki Esnaf Taburu ustalarından icap eden sayıda kişinin Basra Tersanesi'ne gönderilmesi talebi uygun görülmüş olmakla birlikte bu karar uygulama safhasına geçirilememişti.[124]

Basra'da İhtiyaç duyulan gemiler için ise bir çözüm yolu bulunmuş değildi. Basra Tersanesi'nin ıslah edilmesine ilişkin alınan kararın üzerinden hayli zaman geçmesine rağmen arzu edilen gelişmeler kaydedilemedi. Bu süreçte Avrupa'dan nakliye amaçlı yalnız iki nehir vapuru ile bir nakliye korveti satın alınabildi. Basra Tersanesi'nde ise iki uskuna ile bir nakliye korveti inşa edilebildi. Köhne gemilerin tamirlerinin oldukça masraflı olacağı anlaşıldığından, bu hususta bir adım atılmadı. 1860 yılında Basra Tersanesi bünyesinde bulunan *Lütfiye* ve *Hocabey* korvetleri ticari mal taşımacılığında kullanıldıkları gibi *Feyz-i Nehri*, *Şubar* ve *Ceyran-ı Nehri* uskunularıyla birlikte bu iki korvet gerektiğinde sahillerin muhafazasında istihdam

[123] DTA, **MB.d**. 44/36. 7 Ağustos 1859 tarihli Sadaret tezkeresi. BOA, **İ.DH**. 439/29006. 7 Ağustos 1859; BOA, **A.MKT.MHM**. 163/35. 20 Ağustos 1859.
[124] DTA, **MKT**. 5879/88. 28 Aralık 1863.

ediliyorlardı. Basra ve Bağdat nehir vapurları Dicle nehrinde Bağdat-Basra arasında işletiliyordu.[125]

Basra'daki tersane için gemiye olan ihtiyacın Sultan Abdülaziz'e arz edildiği tezkerede oradaki tersanenin ıslahının önemli olduğu, bölgede sancak gösterilmesinin ve deniz ticaretinin geliştirilmesinin arzu edildiği, bunun ise yeni vapur inşası veya satın alınmasına bağlı bulunduğuna vurgu yapılmıştı. Nihayetinde Basra Tersanesi bünyesinde bir mektep ile bir fabrika açılarak subayların yerli ahaliden yetiştirilmesi ve levazımatın burada imali gibi hususlardaki izin talebi 20 Ağustos 1863 tarihinde irade-i seniyye ile onaylanmıştı.[126]

Basra Bahriye Kumandanı Binbaşı Ahmed Bey, 8 Kasım 1864 tarihinde Kaptanpaşalık makamına gönderdiği bir layihada donanmaya dair önemli bilgiler vermiştir. Buna göre Basra'da küçük ve büyük toplam 13 adet gemi mevcut olup bunların dördü top atışına elverişli değildi. Gemiler yaklaşık 150 yıl önce inşa edildiklerinden senede iki üç defa tamire tabi tutuldukları fakat bu durumun beyhude masrafa sebep olduğunu beyan eden Ahmed Bey, eski gemilerin feshinin uygun olacağını yazdı. Geri kalan dokuz gemiden bazıları yeni olsa da ekserisi tamire muhtaçtı ve Basra için kâfi olmadığından üç küçük vapur ile iki pervaneli korvete ve dört brik gemisine ihtiyaç vardı. Temin edilecek korvetler Şattülarap'ta asayişin muhafazasında ve gerektiğinde asker ve mühimmat sevkinde kullanılacaktı. Ahmed Bey mütalaasında korvetlerin kışın topları çıkarılarak *Lütfiye* ve *Hocabey* korvetleriyle beraber güvertelerine yolcu ve hacıları, ambarlarına ise her sene tertip olunan Hicaz zahiresi yüklenerek nakliyat yapacaklarını bildirmişti. Cidde, Yemen ve Hint sahillerinden Basra'ya ticari malların nakli için müstakil vapurlar olmadığından, korvetlerin o taraflardaki sahillere işletildiğinde tüccarın ilgisine mazhar olacağı yorumunda bulunan Ahmed Bey, satın alınması talebinde bulunduğu gemilerin Basra'da inşasının pek fahiş olacağını değerlendirmişti. Gemilerin Bombay'da inşası ise daha ehven olacağı fakat yine de bunların kendi

[125] DTA, **MB.d**. 52/21. 21 Ağustos 1860; DTA, **MB.d**. 52/271. 23 Ekim 1861; DTA, **MB.d**. 57/159. 25 Temmuz 1863; BOA, **A. MKT. UM**. 571/36. 6 Haziran 1862.
[126] DTA, **MB.d**. 44/84. 20 Ağustos 1863 tarihli irade-i seniyye sureti; BOA, **BEO**. 426/76-1. Sadaret'ten Kaptanpaşalık'a.

tersanelerimizde inşa edilmelerinin hem devlete hem de millete daha faydalı olacağına ilişkin husus mütalaada yer almıştı.[127]

Basra'dan Kızıldeniz'e kadar olan sahillerde bir vapurun gezdirilmesinin ve tersane için iki korvet bulundurulmasının fayda sağlayacağı Bâbıâli tarafından da kabul edilmekle birlikte bunların İstanbul'dan gönderilmesinin mümkün olmadığı ve ileride icabına bakılacağı cevabı verildi. Harap haldeki dört geminin hizmet dışı bırakılması onaylandı.[128]

Aynı günlerde Bâbıâli, Basra Tersanesi'nde Habeş sahillerine sefere elverişli bir gemi olup olmadığı hususunda malumat istediğinde, bu iş için Hocabey ve Lütfiye korvetlerinin bulunduğu fakat bunlar büyük gemiler olduğundan Habeş sahilleri için uygun olamayacağı cevabı verildi. Habeş'te bulunacak gemilerin küçük ebatta olup taş aralarında ve küçük limanlarda gezebilecek nitelikte olması icap edeceği, eğer Habeş sahilleri için gemi inşa ettirilecekse bunların Hindistan'ın Minbar limanında inşalarının daha ucuza geleceğine dair Basra'dan görüş beyan edilmişti.[129] Namık Paşa ikinci defa atandığı Bağdat valiliği görevine başladığında tersanenin durumu yukarıda açıklandığı üzereydi.

Diğer taraftan Basra'nın Irak bölgesinin iskelesi ve ithalat-ihracat mallarının pazarlandığı bir merkez olmasına rağmen Dicle ve Fırat nehirlerindeki bentlerin yıkılmasından dolayı taşan suların arazileri basması ve etrafta büyük göller oluşturması şehrin havasını da bozmuştu. Buna ilave olarak ekonomik ilerlemenin durduğunu, ahalinin ekserisinin göç ettiğinden nüfusun azaldığını, kalanların çevredeki eşkıyanın baskınlarına uğradığını gören Namık Paşa, asayiş sağlanamadığından ticaretin bitme noktasına geldiğini, en önemli geçim kaynağı olan ziraatın yara aldığını Babıâli'ye bildirdi. Vilayette çoğalan isyanlara da dikkat çekti. Bölgedeki asker sayısının yetersizliğine ve bunlar için gerekli tahsisatın azlığına vurgu yaparak askerlerin maddi olarak muhtaç durumda olduğunu bildirdi. Askerlerin mahallî ahalisinden olmayıp Anadolu ordusu ahalisinden olmaları dolayısıyla hava ile imtizaç edememelerine değindi. Namık Paşa, Basra'nın imarına

[127] Ahmed Şekib, **a.g.e**, s. 37-38.
[128] BOA, **İ.DH**. 512/34861; DTA, **MB.d**. 57/79. 14 Mart 1863; DTA, **MB.d**. 57/143. 3 Temmuz 1863. DTA, **MKT**. 5886/4. 19 Haziran 1863.
[129] BOA, **MVL**. 766/98. 27 Nisan 1863; BOA, **MVL**. 767/32. 1 Temmuz 1863.

da dikkat çekerek gerekli yerlere kale ve köprü inşa edilmesi, hatta Basra'nın tamamen terk edilerek civar bir mahalde ticaret iskelesi olacak bir şehir inşa edilmesini teklif etti. Paşa'nın bu talepleri Bâbıâli tarafından yerinde bulundu. Islahatın icrası için valinin görev ve yetkilerinin genişletilerek akçe sarf etmek ve kaymakam ile müdürleri icap ettiğinde azil ve değiştirme yetkisi verildi.[130]

Namık Paşa, yukarıda açıklanan hususların icrasında ısrarlı bir tavır sergiledi. Basra ile Cidde arasında işletilmek üzere bir vapur kumpanyası kurulmasına ilişkin Bağdat ve Basra tüccarının taleplerini makul bularak bu hususu Bâbıâli'ye bildirdi. O güzergâhta vapur işletme imtiyazının Aziziye Kumpanyası'nda bulunduğu ve Basra'da zayıf bir kumpanya teşkil etmek yerine bu kumpanyanın büyütülerek lüzumu olan vapurların işlettirilmesi cevabı verildi.[131]

Namık Paşa yeni bir rapor daha kaleme alarak Bâbıâli'yi Basra'da bir nakliye kumpanyası kurmak için ikna etme yolunu seçti. İran ve Irak ahalisinden her sene Hicaz'a giden çok sayıda hacıların çöl yoluyla urban arasından geçmelerinin oldukça meşakkatli ve masraflı olduğu üzerinde durarak Cidde'ye denizden ulaşım sağlanırsa hacıların rahat bir şekilde gidip gelebileceklerini beyan etti. Bu durumda hacıların taşınmasının yanı sıra ticari nakliyat da yapılarak büyük faydalar sağlanacaktı. Teşkil edilecek kumpanyanın zamanla kâra geçeceği yorumunda bulunan vali, İngilizlerin Basra–Hindistan güzergâhında yaptıkları deniz taşımacılığını örnek vererek, gelirlerinin masraflarını karşılayamamasına rağmen İngiltere hükûmetince gemilere senelik yardımda bulunulduğu bilgisini verdi. İngiliz vapurlarının son bir senedir düzenli işletilmesi neticesinde gelir getirmeye başladığını hatırlattı. Vali, kurulacak vapur şirketine Bağdat ve Basra tüccarından haylice hisse bulunacağını, bunun ise kumpanyanın büyümesi ve gelişmesine katkı yapacağını ilave etti. Konu Bâbıâli tarafından uygun görülmüş ve böyle bir kumpanya teşkili durumunda Aziziye Kumpanyası'nın o sahillerde vapur işletmesine mani olmayacağı değerlendirilmişti.[132]

---

[130] BOA, **İ.MMS**. 23/1005. Lef. 2-3.
[131] BOA, **İ.MLV**. 519/23361. Lef 3. Bağdat Valisi Namık Paşa'dan Sadaret'e, 5 Ekim 1864; BOA, **İ.MLV**. 519/23361. Lef 5. 28 Ekim 1864 tarihli irade-i seniyye.
[132] BOA, **İ.MLV**. 519/23361. Lef 3. Bağdat Valisi Namık Paşa'dan Sadaret'e, 5 Ekim 1864; BOA, **İ.MLV**. 519/23361. Lef 5. 28 Ekim 1864 tarihli irade-i seniyye.

Namık Paşa yaklaşık bir sene sonra Sadaret'e yazdığı bir diğer tezkeresinde tersanenin ihtiyaçları ve Basra'daki filonun güçlendirilmesine dair bazı tespitlere yer verdi. Fırat ve Dicle'deki nehir nakliyatı ile tersanede bir fabrika ve mektep açılmasının önemine değindi. Basra Tersanesi'nde güçlü bir donanma bulunmadığından Kızıldeniz sahillerinin de teftiş ve kontrolünün icra edilemediğine vurgu yaptı. Bu durumun sahillerde meskûn ahalinin devletin kudretini müşahede edememelerine yol açtığına ve halkın devlete olan bağlılıklarının zayıflamasına sebebiyet verdiğine dikkat çekti. Namık Paşa'nın söz konusu tezkeresinde yer alan hususlardan konumuza dair olanlar özetle şöyleydi:

- Mesafesinin uzak olması sebebiyle Basra Tersanesi'nin ihmal edildiği bir gerçektir. Basra Tersanesi'ndeki donanmanın güçlendirilmesi hem Basra Körfezi hem de Kızıldeniz sahilleri için önemlidir. Bu kapsamda yapılan teşebbüslerden, Dicle ve Fırat nehirleri için ihtiyaç duyulan ahşap iki vapurun alınmasına Bâbıâli'den daha evvel izin çıkmıştı. Tersanedeki mevcut gemilerden olup çürüdüğünden işe yaramayan iki brikin feshiyle yerine Minbar ve Bombay iskelelerinde iki adet korvet vapuru inşa edilmesi düşünülmektedir. Fakat Minbar ve Bombay'da amele ve kerestenin azlığı sebebiyle oralarda artık gemi inşa edilmemektedir. İki vapurun Osmanlı hükûmeti aracılığıyla Avrupa'dan satın alınması uygun olacaktır.

- İhtiyaç duyulan iki korvetin Tersâne-i Âmire'den gönderilmesini talep etmekten başka çare kalmamıştır. Korvetlerin her biri top, edevat ve bütün levazımatıyla dörder bin kese akçe masrafla meydana geleceğinden Tersane-i Âmire sergisine iane-i mahsusa olarak iki vapurun masrafı olan sekiz bin kise nakden Bağdat Eyaleti emvalinden postayla gönderilmiştir. Vapurların yeni imali veya yerlerine yenisi yaptırılmak üzere Tersane-i Âmire'deki mevcut gemilerden gönderilmesi şıkkından hangisi uygun görülürse onun icrası uygun olacaktır. Fakat alınması icap eden tedbirlerin aciliyeti gereği gemilerin Tersane-i Âmire'den gönderilmesi tercih sebebidir.

- Basra Körfezi'ndeki deniz gücünün kuvvetlendirilmesi yalnız Kızıldeniz sahillerine fayda sağlamakla kalmayacaktır. Arap yarımadası sahillerinde çok sayıda Müslüman nüfus barınmakta olup sahipsiz, hâmisiz ve aciz bir hâl

üzeredirler. Bunların Osmanlı tâbiiyetine dâhil edilerek durumlarına çeki düzen verilmesi icap etmektedir.

- Özellikle Süveyş Kanalı açıldığında, gerektiği zamanlarda donanma gemilerinin nöbetleşe gönderilmesi kolaylaşacak ve böylece Kızıldeniz'de bir bahriye müfrezesi bulundurmak mümkün olacaktır. Bu durum dost ve düşmanların nazarında büyük faydalar sağlayacaktır.[133]

Namık Paşa'nın Basra Tersanesi'nin ıslahı amacıyla yazdığı tezkeresinde Süveyş Kanalı'nın açılacak olması sonrasında atılması icap eden adımlar hususundaki öngörüleri üzerinde durulması gereken önemli tespitlerdir. Paşa, tersanedeki sorunlara değinmekle beraber bunlara çözüm önerileri de sunmuştur. O, Kızıldeniz ve Arap yarımadası sahillerinde vapur dolaştırılmasının birçok faydaları olacağına dikkat çekerek, ihtiyaç duyulan vapurların İstanbul'dan gönderilmesi için Bağdat Eyaleti hazinesinden sekiz bin kese akçeyi merkeze göndermiştir.[134]

Bunun üzerine Bâbıâli, Tersâne-i Âmire mevcudundan iki korveti Basra'ya gönderme kararı aldı. Daha evvel İstanbul'dan Basra'ya harp gemisi gönderilmesine ilişkin yapılan birkaç başvuruya olumsuz cevap verildiği göz önünde bulundurulduğunda, bölgenin artan önemi üzerinde durarak iki korvetin İstanbul'dan körfeze gönderilmesi konusunda Bâbıâli'yi ikna etmesi Namık Paşa'nın bir başarısıydı. Bunların masraflarına karşılık gelen meblağı İstanbul'a göndermesi de gemilerin sevkinde önemli bir etken oldu. İstanbul'dan yola çıkarılan iki korvetin Basra'ya kadar olan yolculukları oldukça meşakkatli geçmiş olup aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacaktır.

Nehirlerde işletilmek üzere talep edilen üç vapurun ise Avrupa'ya siparişi aynı yıl Bâbıâli tarafından onaylandı. Namık Paşa'nın valiliği döneminin sonlarında Bâbıâli'den aldığı onayla ve masrafları da Bağdat valiliği gelirlerinden karşılanarak Avrupa'ya sipariş verdiği üç vapur, kendinden sonraki dönemde Basra'daki filoya dâhil edildi. Basra Tersanesi bünyesinde bir fabrika ile bir bahriye mektebi açılmasına yönelik teşebbüs, nehirlerin vapur işletilemeyen mevkilerinin ıslah

[133] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Lef 1. Namık Paşa'dan Sadaret'e. 30 Kasım 1864.
[134] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Lef 2. 30 Kasım 1864 tarihli Bağdat Valisi Mehmed Namık Paşa tarafından Kaptan-ı Derya'ya gönderilen tezkere.

edilerek ulaşıma açılması ve Basra'da buharlı gemi sayısının artırılmasındaki gayretleri Namık Paşa'nın önemli girişimleri arasında yer aldı.[135] Yine onun döneminde İdare-i Umman-ı Osmani Şirketi kurularak yapılan seferlerle şirket, İngiliz Lynch kumpanyasına rakip hâle getirildi. Bu dönemde Basra'nın tam anlamıyla bir liman şehri olması için olağanüstü gayret gösterildi[136]

F. İstanbul'dan Basra'ya Gönderilen İlk Harp Gemileri: Bursa ve İzmir Korvetleri (24 Eylül 1865-Aralık 1866)

Namık Paşa'nın masraflarına karşılık Bağdat Eyaleti hazinesinden sekiz bin kese akçeyi İstanbul'a takdim etmesi sonrasında Babıâli'de yapılan müzakereler neticesinde Tersane-i Âmire'de bulunan *Bursa* ve *İzmir* korvetlerinin[137] Basra'ya gönderilmesi kararlaştırıldı.[138] İstanbul'daki tersaneden Basra'ya harp gemileri gönderilmesi ve bunların okyanus yolculuğu yapacak olmaları Osmanlı Devleti açısından bir ilk olacaktı. 24 Eylül 1865'te İstanbul'dan hareket eden iki korvet İspanya'nın Mayorka Adası'na kadar normal seyirlerine devam etti. Adaya yaklaştıklarında çıkan fırtınadan ve kömürünün az kalmasından dolayı *Bursa* korveti mecburen Fransız işgalindeki Cezayir limanına gitti.[139] Burada beş gün kalan[140] ve

---

[135] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Lef 1; BOA, **HR.SFR.3**. 129/35. 4 Eylül 1867; BOA, **HR.SFR.3** 132/13. 25. Kasım 1867.

[136] Ebubekir Ceylan, a.g.m., s. 80-83. Avrupa'da inşa ettirilen üç vapurun sipariş ve inşa sürecine ilişkin ayrıntılı bilgi için bu çalışmanın Dördüncü Bölümüne bakınız.

[137] Uskurlu korvet sınıfından aynı tipte gemiler olan Bursa ve İzmir korvetleri 800 ton kapasitesinde olup 1859 yılında Londra'da inşa edildiler. 1860 senesinde Osmanlı Devleti tarafından satın alındılar. 53.2 metre boyunda, 9,3 metre genişliğinde olan korvetlerin draftı 4,5 metreydi. Ahşap bakır kaplama olan korvetler 10 mil sürat hızına sahip olup 150 mürettebat alıyordu. 2 adet 150 mm arkadan doldurmalı Krupp topu, 2 adet 120 mm Krupp topu, 3 adet 37 mm seri ateşli ile 2 adet 25 mm Nordenfeldt mevcuttu. Bernd Langensiepen - Ahmet Güleryüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, İstanbul, 2000, s. 134; Deniz Tarihi Arşivi Kütüphanesi, **Donanma Cetveli**, El Yazmaları Bölümü, Demirbaş Nu: A.A. 497. (tarihsiz); Edward W. Very, **Navies of the World; Plans, Armament and Armor of the Naval Vessels of Twenty of the Principal Nations**, John Wiley & Sons, Newyork 1880, s. 125.

[138] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Lef 5. 8 Ocak 1865. (Bu belgenin sureti için bkz. **EK-8**.); DTA, **MB.d**. 65/53; DTA, **MB.d**. 65/82.

[139] BOA, **A.MKT.MHM**. 355/28. 8 Mayıs 1866; Mühendis Faik, **Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd**, Mekteb-i Bahriye-i Şahane Matbaası, İstanbul 1285, s. 1-3. (Bu eserin günümüz Türkçe'sine çevrilerek Latin harfleriyle basımı gerçekleştirilmiştir: Mühendis Faik, **Türk Denizcilerinin İlk Amerika Seferi (Seyahatnâme-i Bahr-i Muhit)**, Hazırlayan: N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul

25 Ekim'de hareket ederek Cebel-i Tarık limanına varan *Bursa* korveti, *İzmir* korvetini orada buldu. Bu sırada kış mevsimi girdiğinden ve okyanusta seyahat etmek tehlikeli olacağından altı ay Kadis limanında geçirildi. Baharda hareket eden korvetlerin seyir sırasında çıkan şiddetli fırtına sebebiyle birbirleriyle irtibatları tekrar kesildiyse de Brezilya'nın Rio de Janerio limanında bir araya geldiler. Korvetlerin bu limana gitmiş olmalarının fırtınaya tutulmalarından ve rotayı kaybetmelerinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır.[141]

Rio de Janerio limanında geçen iki aylık süre zarfında *Bursa* korveti tersanede havuza alındı. Daha sonra Ümit Burnu yönüne hareket eden korvetler çıkan fırtınalar sebebiyle birbirleriyle irtibatsız bir hâlde olarak yol aldılar. *Bursa* korveti, 26 Kasım 1866'da Basra önlerine geldiğinde 21 pâre top atıldı. Sahilde toplanan halk ile askerler defalarca "padişahım çok yaşa" nidasında bulundular. Bir hafta sonra ise *Bursa* korveti Basra limanına demir attı. Böylece iki korvet, 1866 yılı Aralık ayının ikinci haftası, yani 15 aylık meşakkatli bir seyirden sonra Basra'ya geldiler.[142]

Basra Tersanesi Kumandanlığı harp gemileri arasına dâhil edilen iki korvet Basra Körfezi'nde sahil muhafaza ve karakol görevi yaptı. Asker ve malzeme nakli, hacıların sevki gibi görevler üstlendi. *İzmir* korveti 1867 senesi hac mevsiminde hacıları Cidde'ye götürdü.[143] Diğer taraftan korvetleri İstanbul'dan Basra'ya getiren

---

2006). *Bursa* korvetinde imam olarak görev yapan Bağdatlı Abdurrahman Efendi de korvetin İstanbul'dan Brezilya'ya kadar olan seyrini ve Brezilya'daki intibalarını yazdığı Arapça bir eserle kamuoyuna sunmuştur. Eser daha sonra Şerif Efendi tarafından **Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya** adıyla hicri 1288 tarihinde Matbaa-i Âmire'de basılmıştır. Eser, günümüz Türkçe'sine uyarlanarak Latin harfleriyle de basılmıştır: **Brezilya Seyehatnamesi**, Abdurrahman Efendi, Hazırlayan: N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 1995. Günümüz Türkçe'sine uyarlanan her iki eser, aynen tercüme edilmediklerinden tarihlerin çevirisinde ve bazı ibarelerin okunmasında birtakım yanlışlar barındırdığı görülmektedir.

[140] *Bursa* korveti Cezayir limanına girdiği gün müftü ve belde ayanı da olduğu hâlde tahminen on bin civarında yerli Müslüman ahali limana geldi. Aradan yaklaşık 35 sene geçtikten sonra Osmanlı bayrağını görerek sevinen ve ecnebi istilasında kaldıklarına dair beyanda bulunan ahali Osmanlı Devleti için dua etti. BOA, **HH.d** 15556, s. 1.

[141] Mühendis Faik, **a.g.e.,** 3-6, 8-10, 12, 14, 15-17, 25-27; BOA, **A.MKT. MHM**. 354/84. 4 Mayıs 1866.

[142] DTA, **MKT.** 68/14. 8 Kasım 1866; DTA, **MKT**. 68/43. 17 Aralık 1866; BOA, **HH.d**. 15556, s. 2-3; Mühendis Faik, **a.g.e.,** s. 28, 34, 41-44, 51-59.

[143] Mekke-i Mükerreme Emiri, Şihr ve Makalla taraflarındaki ahalinin önde gelenlerinin Osmanlı Devleti'ne olan bağlılıklarını temin amacıyla Hicaz'dan oraya memurlar görevlendirileceğini, bunların korvetle oralara götürülmesi, görüşmeler bittiğinde de memurların Hudeyde iskelesine çıkarılması için korvetin Cidde'de kalmasını sağlamıştı. Bu görevi ifa ettikten sonra korvetin Basra'ya hareketinin

Binbaşı Ali Bey, Basra Tersanesi Kumandanlığı görevini Binbaşı Musa Bey'den devraldı fakat hastalığı sebebiyle görevini ifa edemedi. Altı ay sonra Binbaşı Musa Bey'i vekil bırakarak İstanbul'a döndü. Namık Paşa'nın gayretleriyle Avrupa'dan parça hâlinde getirilen nehir vapurlarının parçaları Musa Bey'in vekâleti döneminde monte edilerek suya indirildi. Musa Bey'den sonra *Bursa* korveti süvariliğiyle beraber Basra Bahriye Kumandanlığı'na vekâlet etmek üzere 1868 yılı Aralık ayında Binbaşı Eşref Bey görevlendirildi. 1870 yılı Nisan-Mayıs aylarında, Midhat Paşa'nın Ahsa seferinin hazırlıkları kapsamında, Basra'dan hareket eden askeri fırkaların sevkiyatı hususunda Eşref Bey'in olağanüstü gayreti görülmüştü.[144]

Özetle, 1861-1868 yılları arasında Bağdat valisi olarak görev yapan Namık Paşa, İstanbul ile yaptığı yazışmalar neticesinde Avrupa'ya sipariş verilen üç nehir vapuru ile Tersâne-i Âmire'den iki harp gemisini, masraflarını valilik gelirlerinden karşılayarak Basra'ya getirmeye muvaffak oldu. Basra Tersanesi'nin genişletilmesi, tersane bünyesinde fabrika ve mektep açılmasına ilişkin teşebbüsler ile Fav Boğazı'nın ıslahı ve fener koyulması da yine bu dönemde yapıldı. Namık Paşa'nın valiliği döneminde Basra Bahriye Kumandanlığı görevinde bulunan Binbaşı Ahmed Bey'in bilhassa tersanede askeri usul ve esasların yerleştirilmesi başta olmak üzere birçok ıslahata teşebbüs etmesi tersanenin yeniden tanziminde önemli bir aşama kaydedilmesini sağladı.

---

uygun olacağı cevabı verilmişti. 1868 yılı başlarında Şihr ve Makalla'daki vukuat sona ermiş olsa da Hicaz havalisinde o korvete olan ihtiyacın devam etmesi üzerine durum Bâbıâli'ye bildirilmiş, Hicaz'a yeni bir korvet gönderilmesi veya *İzmir* korvetinin orada bırakılması talebinde bulunulmuştur. Öte taraftan Basra'daki idareciler Basra Körfezi için bu korvete ihtiyaç olduğu mütalaasıyla korvetin asıl görev yerine gönderilmesini istemişlerdi. Uzun süre Cidde'de kalan *İzmir* korveti oradan tamir için 1870 yılı Mayıs ayında İstanbul'a gönderilmiştir. **(**Bkz. DTA, **MB.d**. 76/53. 29 Ağustos 1867; DTA, **MKT**. 5900/1. 29 Ocak 1868; BOA, **A.MKT.MHM**. 399/19. 4 Şubat 1868; BOA, **A. MKT.MHM**. 437/77; DTA, **MKT**. 5932/38. 10 Mayıs 1870). *Bursa* korveti 1871 yılı Aralık ayı sonlarında arması, güvertesi, dümeni ve makinesi ile kazanları tamir edilmek ve bütün masrafları Bağdat Vilayeti hazinesinden tesviye olunmak üzere Bombay'a gönderilmiştir. Dokuz sene tamire muhtaç olmamak mukavelesiyle oradaki tersanede tamir edilmiştir. Bkz. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 44, 50.

[144] DTA, **MB.d**. 78/63; BOA, **A.MKT.MHM**. 426/76; BOA, **İ.DH**. 583/40584.; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 40-43.

İKİNCİ BÖLÜM

SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMASINDAN SONRA OSMANLI DEVLETİ'NİN BASRA KÖRFEZİNDE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ (1869-1914)

Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştiren Süveyş Kanalı, yaklaşık on yıllık bir çalışma sonucunda 17 Kasım 1869'da açıldı. Kanal'ın açılması Osmanlı tarihinde ve Ortadoğu coğrafyasında iktisadi ve siyasi önemli gelişmelere beraberinde getirdi. Sadece Osmanlı Devleti'ni değil Avrupa'nın sömürgeci devletlerini de yakından ilgilendiren bu olay, söz konusu devletlerin özellikle sanayileşme sonrasında giriştikleri ham madde ve pazar arayışları mücadelesinde siyasi ve ekonomik olarak uzun süreli bir rekabet alanı oluşturdu.[145] Kanal'ın açılması genel anlamda Osmanlı Devleti'ni siyasi ve ekonomik sahada olumsuz etkiledi. Devletin hâkimiyeti altında bulunan Afrika ve Arap kıtasındaki topraklarda Avrupalı güçlerin işgalleri arttı. Bilhassa Mısır'ın 1881'de İngiltere tarafından işgali sonrası Osmanlı Devleti bölgede önemli sorunlarla karşı karşıya geldi. Diğer taraftan Kanal'ın açılması sonrasında Kızıldeniz, doğuya ve batıya giden ticaret ve harp gemileri için ana güzergâh olduğu gibi bir ticaret yolu olarak da hızla gelişti. Bu durum Kızıldeniz sahillerinin önemini artırdı ve Akdeniz-Doğu ülkeleri ticareti büyük ölçüde buraya kaydı.

Osmanlı Devleti Hicaz ve Yemen vilayetleri ile Kızıldeniz'de, Basra Sancağı ile de körfezde kara sularına sahipti. Bu sahillerde harp gemileri bulundurmakta, bazı limanlara İdare-i Mahsusa'nın[146] nezaretinde ticaret vapurları işletmekteydi. Aynı zamanda yabancı posta vapur kumpanyalarına kimi limanlar arasında deniz nakliyatı

[145] Süveyş Kanalı'nın açılmasının Osmanlı Devleti'ne etkisi ve bölgede oluşan uluslararası rekabete ilişkin bkz. Sevda Özkaya, **Süveyş Kanalı –XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Bir Rekabet Unsuru-(Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre)**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2015, 24-119; Durmuş Akalın, **Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)**, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015, s. 37-453.

[146] İdare-i Mahsusa ve faaliyetlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Sema Küçükalioğlu, **İdare-i Mahsua, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, İstanbul 1999.

izni verilmişti.[147] Osmanlı hükûmeti Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Basra Körfezi sahillerindeki deniz gücünü kuvvetlendirmenin yollarını aradı. Yeni bir denizcilik yapılanması için devletin ilgili kurumlarında ayrıntılı çalışmalar yürütüldü. Esas maksat bölgedeki mevcut nüfûzun muhafazasıydı ama imkânlar nispetinde bunu güçlendirmenin yolları da arandı. Bu amacı gerçekleştirmenin bir aracı olan deniz gücünün Cidde – Yemen - Arap yarımadası - Basra güzergâhında şartlar elverdiğince güçlendirilmesi gerekiyordu. Bunun için Kızıldeniz'de daimi surette bir harp filosunun bulundurulmasına yönelik çabalar, Kızıldeniz'de sahillere liman, kömür ambarı ile fener kuleleri inşa edilmesi, telgraf hattı çekilmesi ve tersane inşası gibi konular Osmanlıların bölgeye yönelik faaliyetleri arasında yer alacaktı.[148]

Çalışmamızın bu bölümünde Süveyş Kanalı'nın açılmasının Basra'daki Osmanlı denizcilik yapılanmasına etkisi üzerinde durulacaktır. Konu incelenirken sadece Basra Körfezi ile sınırlı kalınmayıp Arap Yarımadası ve Kızıldeniz sahillerindeki gelişmelere de konunun içeriği itibarıyla kısaca değinilecektir.

---

[147] Osmanlı Devleti'nde yerli ve yabancı ticari vapur işletmeleri için bkz. (Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 165-206; Ercüment Kuran, XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 159-163; İlhan Ekinci, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 9, Yıl: 2003, s. 53-78; Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", **OTAM**, S. 17, 2005, s. 1-17; İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. 21, S. 2, Ocak 2006, s. 35-76; İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", **Kebikeç**, Sayı: 21, Yıl: 2006, s. 73-96; Metin Ünver, Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egge) Vapur Kumpanyası, 1883-1911", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, S. 24, Bahar 2018, s. 175-210). Osmanlı Devleti sahillerine Rusya, Avusturya ve Fransa'nın bazı vapur kumpanyaları deniz nakliyatı için izin talep etmesi üzerine bunlara kurallar dâhilinde izin verilmişti. Avusturya'nın Llyod ve Fransa'nın Mesajeri Maritim kumpanyaları bunlar arasında yer alıyordu. Bu iki kumpanyanın Osmanlı sahillerindeki faaliyetlerine ilişkin yapılmış iki ayrı önemli çalışma için bkz. M. Emre Kılıçaslan, **Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Ondokuz Mayıs Ünv. SBE. Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 2013; Süleyman Uygun, **Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)**, Sakarya Üniversitesi SBE. Basılmamış Doktora Tezi, 2014. Bu tez kitap olarak da basılmıştır. Süleyman Uygun, **Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

[148] Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Birinci Dünya Harbi'ne kadar Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de takip ettiği denizcilik politikasına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, **XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri**, MSGSÜ. SBE., Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012.

Avrupalı büyük güçlerin donanma ve ticaret gemilerinin bu süreçteki faaliyetleri üzerinde durulacaktır.

A. Cidde - Basra Sahilleri Güzergâhında Denizcilik Stratejisinin Tespiti

Süveyş Kanalı'nın inşası sürecinde Bağdat valiliği görevinde bulunan Namık Paşa ve ardından Midhat Paşa, Kanal'ın açılmasından sonra Kızıldeniz'den Basra'ya olan sahil güzergâhında, yani Arap Yarımadası sahillerinde takip edilmesi gereken siyasete dair mütalaalarını Bâbıâli'ye bildirmişlerdi. Namık Paşa, Basra Körfezi'ndeki deniz gücünün kuvvetlendirilmesinin aynı zamanda Arap yarımadası sahillerinde bulunan çok sayıdaki Müslüman nüfusun Osmanlı tâbiiyetine dâhil edilerek durumlarına çeki düzen verilmesini temin edeceğini yazmıştı. Süveyş Kanalı açıldığında Arap yarımadası sahillerine gemi gönderilmesi kolaylaşacağından Kızıldeniz'de bir bahriye müfrezesi bulundurmak mümkün olacağını beyan eden Namık Paşa bu durumun büyük faydaları olacağını değerlendirmiş ve Basra Tersanesi'nin ıslahının önemine dikkat çekmişti.[149]

Kanal'ın açılmasından sonra Cidde'den Basra'ya kadar olan sahillerde takip edilecek deniz politikasının tespiti esnasında Basra Tersanesi'nin ıslahının önem arz ettiği bir kez daha ortaya çıktı. Kızıldeniz'e ve Basra'ya gönderilecek harp ve ticaret gemileri sayısındaki artış aynı zamanda bunların tamiratını da gerekli kılacağından tersanenin mükemmel hâle getirilmesinin zarureti aşikârdı.

Kızıldeniz'den Basra'ya kadar olan sahillerin muhafazası için hangi tedbirlerin alınması lazım geleceği hususlarında Babıâli'de ön çalışma yapılmış, Babil Vapuru Süvarisi Hüsnü Efendi ve Bahriye Kaymakamı Ahmed Bey gibi bölge hakkında malumat sahiplerinden ve dönemin Bağdat Valisi Midhat Paşa'dan konuya dair alınan raporlar değerlendirilmişti. Görüşü sorulan Basra'daki *Babil* vapuru Süvarisi Hüsnü Efendi, nöbetleşe sahilleri gezmek üzere Cidde limanında iki korvet,

[149] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Belge Nu: 1. Bağdat Valisi Mehmed Namık Paşa'dan Sadaret'e. 30 Kasım 1864.

Muha ve Kusayr limanlarında ise *Merih* ve *Utarit* gibi iki navi[150], Mevaribat ve Makalla limanlarında da iki adet gambot barınabileceği bilgisini verdi. Bu gemilerin seyri esnasında bir fırtınaya tesadüf olunursa Aden'in karşı tarafında ve Afrika kıtasında Zeyla'nın yanında bulunan bir yerde gayet güzel bir liman olup gemilerin oraya gidebilecekleri ve o limanda boş bir alan olup Mısır Hidivliği tarafından kısa rüre evvel buraya bir korvet gönderildiği de aynı yazıda ifade edildi.[151]

Cidde- Basra güzergâhındaki sahillerde takip edilmesi icap eden deniz politikasına ilişkin rapor sunan Bahriye Kaymakamı Ahmed Bey ise hazırladığı raporunda Kızıldeniz sahilleri için 8 ila 10 adet hafif bir filodan oluşan harp gemilerinin sahillerde dolaştırılması gerektiğini, sahillerin münasip mevkilerine kuleler inşa edilip bunlara sancak çekilmesinin önemli olduğuna vurgu yaptı. Gemiler için Cidde'de bir tersane açılması ve Kızıldeniz'den Basra'ya kadar sefer yapacak gemiler için güzergâh üzerindeki bazı yerlere kömür ambarları inşa edilmesi icap edeceği raporda yer almıştı. Basra Körfezi'ndeki sahillerde İngiltere, Fransa ve diğer devletlerin harp gemilerinin devamlı surette dolaştıklarına dikkat çeken Ahmed Bey, orada alınacak tedbirlere dair de görüş beyan etti. Şayet körfez emniyet altına alınır ve hafif bir filodan mürekkep gemiler bulundurularak Osmanlı Devleti bayrağı dalgalandırılırsa Arabistan Yarımadası'ndan Basra'ya kadar olan sahillerin ecnebi devletlerin rağbetinden muhafaza edileceğini beyan etti.[152]

Yukarıda içerikleri hakkında bilgi verilen üç ayrı rapora Bahriye Nezareti'nin görüşleri ilave olunarak Encümen-i Mahsus'ta mütalaa edildi. Ardından Sultan Abdülaziz'in onayına sunuldu ve konuya dair irade çıktı. Buna göre; Kızıldeniz'e gönderilecek olan gemilerin merkezi Cidde olacak ve bunlar Kızıldeniz, Hint Okyanusu sahilleri ve Basra Körfezi'nde dolaşacaklardı. Öncelikle beş geminin Kızıldeniz'e sevk edileceği, Basra Tersanesi ıslah edilerek oraya da 3-4 yeni gemi gönderileceği ifade edilmişti.[153]

---

[150] Navi, üç direkli ve yelkenli bir gemi türüdür.
[151] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 4. 18 Nisan 1870.
[152] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 5. Bahriye Kaymakamı Ahmed Bey'in 30 Nisan 1870 tarihli layihası.
[153] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 6. 1 Ağustos 1870 tarihli irade-i seniyye.

Fakat gönderileceği ifade edilen gemiler 1870'te Karadağ ve Bosna Hersek'te başlayan ve bütün Balkanları saran ayaklanmaların ortaya çıkardığı karışıklık sebebiyle geçici olarak Rumeli ve Cezayir-i Bahr-i Sefid sahillerinde görevlendirildiğinden bunların sevki mümkün olmadı. Yerine Akdeniz'de bulunan *Beyrut* ve *Sinop* korvetlerinin Kızıldeniz'e sevki kararlaştırıldı.[154]

Söz konusu iki korvetle birlikte gitmek üzere Bahr-i Ahmer Kumandanlığı görevine tayin edilen Miralay Ahmed Bey'e verilmek üzere hazırlanan talimatnâmeden Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz-Basra arasındaki sahillere yönelik siyasetine ilişkin bilgi sahibi olmak mümkün olmaktadır. Talimatnâmede Arap yarımadası, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu arasındaki sahillerin devamlı muhafazada bulundurulması, Basra Tersanesi'nin ıslahı gibi hususlarda adımlar atılması kararı gereği bu görevlendirmenin yapıldığı ifade edilmişti. Adı geçen sahillere daimi surette görev yapmak üzere harp gemileri gönderilmeye devam edileceği, öncelikli olarak da Habeş ve Yemen taraflarındaki bazı şeyhlerin ecnebilere yaptıkları toprak satışının önlenmesi icap ettiği açıklanmıştı.[155]

Talimatnamenin devamında Arap yarımadasındaki emir ve şeyhlerle Bâbıâli arasındaki kadim ve hususi bağların gevşediği, bu durumun o bölgelerin İstanbul'dan uzak olmasından kaynaklandığı tespiti yapılmıştı. Basra Tersanesi'ndeki deniz gücünün arzu edilen düzeyde güçlü olmaması sebebiyle o bölgeyle devletin bahrî münasebetlerinin bulunmaması bu olumsuzlukta rol oynayan önemli faktörlerden biriydi. Bunun telafisi için gönderilecek gemilere kumandan tayin edilen Miralay Ahmed Bey'in oraların ileri gelenleriyle görüşüp Padişah'ın hususî himayesini anlatması ve devlete karşı gönüllerini kazanmak üzere gayret göstermesi istenmişti. Basra Tersanesi'nin ıslahına çalışılması ve Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint sahillerinin gönderilen iki gemiyle mümkün olabildiğince muhafaza edilmesi hususu da talimatnamede yer almıştı.[156]

---

[154] BOA, **İ.MMS**. 39/1624. Belge Nu: 4. 28 Eylül 1870. Ayrıca bkz. **DMA, MKT**. 114/22. Kızıldeniz'e gönderilen Sinop ve Beyrut korvetleri, kısa süre sonra tamire muhtaç hâle geldiklerinden Süveyş'te havuza aldırılmaları söz konusu oldu. DMA, **MB.d.** 88/168. 1 Ocak 1872.
[155] BOA, **İ.DH**. 621/43194. Belge Nu: 2-3. 17 Ekim 1870.
[156] BOA, aynı vesika.

Basra Körfezi'ndeki asayişsizlik ile ecnebilerin çeşitli propagandalarına maruz kalan şeyhlerin devlete karşı olan tavırları Osmanlı Devleti'nin bölgede ele alacağı öncelikli konular arasındaydı. Gönderilen bahriye kumandanı gemilerin sadece sevk ve idaresi ile değil aynı zamanda bölgedeki yerel idarecilerle işbirliği yaparak ne gibi tedbirler alınması gerektiği hususlarında Bâbıâli'ye rapor göndermekle de sorumlu kılınmıştı. Hint sahillerinde ve Basra Körfezi'nde emrindeki gemilerle karakol vazifesi yapması emredilen Ahmed Bey'e kışın Basra'ya giderek orada faaliyet göstermesinin talep edilmesi ayrıca dikkat çeken bir hususstu. Gerçi uzun sahillere sahip olan Kızıldeniz için zaten yeterli gemi olmadığından oradaki gemilerin Basra Körfezi'ne gönderilmesinin mümkün olamayacağını sonraki gelişmeler göstermiştir.

B. Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği Döneminde (1869-1872) Deniz ve Nehir Taşımacılığının Geliştirilmesine Yönelik Çalışmalar

Daha Süveyş Kanalı inşa edilirken, Kanal açıldıktan sonra Cidde-Basra güzergâhında takip edilmesi icap eden politika hakkında rapor sunan Bağdat Valisi Midhat Paşa, bu süre zarfında bizzat Basra Tersanesi'ne giderek incelemelerde bulundu. Vilayetin nehir ve deniz ulaşımına ilişkin eksikliklerini araştırdı. Vaktiyle Kızıldeniz ile Hint Okyanusu sahillerinde ve körfezde seyreden Osmanlı gemileri için Basra'da bir tersane tesis edildiğini, fakat bunun zamanla harap bir hâl aldığını öğrenmişti. Birkaç yıl evvel İstanbul'dan gönderilen Bursa ve İzmir korvetlerinin gelmesiyle Basra'daki gemilerde istihdam edilmek üzere tertip edilen bahriye askerlerinin sayısı subaylarla beraber 840'a ulaşmıştı. Bunlar için yıllık 20 yük[157] kuruştan fazla masraf yapılıyordu. *İzmir* korveti üç sene önce Cidde'ye gidip orada kalmış, Basra'da bulunan *Bursa* korveti ise uzun müddet tamir görmediğinden istenilen mahalle sevk edilemez hâle gelmişti. Midhat Paşa yaptığı bu durum tespitinden sonra Basra Tersanesi'nde gerekli alet ve edevat ile havuz bulunmamasına dikkat çekti ve özetle şu tespitlerde bulundu:

[157] Yük, 100.000 akçelik hazine hesabı birimiydi. Yarısı 50.000 akçe keseydi. Necdet Sakaoğlu**, a.g.e**., s. 741.

> Basra Tersanesi'ne gelen bahriye subayları ekseriyetle Tersâne-i Âmire'den uzaklaştırılmak istenilenlerden oluştuğundan bunlar burada idareleri altındaki bahriye askerlerine iyi eğitim vermemektir. Neferler son derece intizamsız bir hâldedir. Gemiler tamire muhtaç olduklarından tersanenin ıslahı elzemdir. *Bursa* korvetinin haricinde mevcut olduğu söylenen gemiler Tuna Nehri'ndekilere benzer olup eski zamandan kalan duba ve mıstıkalar tarzındadır. İçlerinde Hocabey adlı Basra'da yapılmış büyük bir gemi varsa da bu gayet köhne bir hâldedir. Diğer gemiler de benzer bir vaziyette olup bir işe yaramamaktadır. Basra ile Süveyş arasındaki sahillere ve Basra Körfezi'ndeki mahallere işlemek üzere yeni tedarik edilen vapurların tamirat vesair ihtiyaçları için Basra Tersanesi'nin ıslahına teşebbüs edilmiştir. Nehir vapurlarının tamiri için Bağdat'taki eski fabrika işe yarayacak bir hâle konulmuştur. Fakat nehir vapurlarının Basra Tersanesi idaresinden ayrı bir hâlde tutulması ve özellikle tersane için yıllık dört beş bin kese akçe masraf yapılmasına rağmen bunlardan maddi ve manevi hiçbir şekilde istifade edilememesi üzüntü vericidir.[158]

Midhat Paşa, aynı raporunda İngilizlerin Hindistan'dan gelip Aden'i zabt ettiklerine (1839), Maskat'a el uzattıklarına ve Bahreyn'e müdahale ile daha içerilere yayılmak istediklerine, hele hiç münasebeti yokken Acemlerin bile Bahreyn'e hâkim olmaya kalkıştıklarına dikkat çekmişti. Bu durumun Osmanlı Devleti'nin bir zamandan beri oralarla bahrî münasebetlerini kesmesinden kaynaklandığı kanaatindeydi. Bölgedeki ahali devletin kudretini göremediğinden yabancılara meylediyordu. Osmanlı Devleti'nin güç ve kuvvetini görseler bu olumsuzluklar ortadan kalkacaktı. Kısa süre evvel ticaret için alınıp işletilen vapurların ve taşıdıkları Osmanlı bayrağının meydana getirdiği eserin ortada olduğunu ifade eden Midhat Paşa, *Bursa* ve *İzmir* korvetlerinin artık eskidiklerinden İstanbul'a aldırılmalarını talep etti. Bunların yerine üç dört adet vapur gönderilmesini istedi.

Paşa raporunun sonunda tersanenin de ıslahına dikkat çekti ve yapılması gerekenlere dair özetle şunları yazdı: *"Gönderilecek vapurların Kızıldeniz ve Arap Yarımadası sahilleriyle Basra Körfezi'nde dolaştırılmaları çok fayda sağlayacaktır. Yeni vapurların tedarikine müsaade edilirse bunlar gerektiğinde Kuveyt, Katif,*

[158] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 3. Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Sadaret'e gönderilen 31 Mart 1870 tarihli rapor. Belgenin sureti için bkz. **EK-9**.

Bahreyn ve Maskat sahillerine kadar gidip geleceklerinden masraflarını karşılayacaklardır."[159] Midhat Paşa'nın İstanbul'dan vapur gönderilmesine ilişkin talepleri sonrasında aşağıda da değinileceği üzere Bağdat Vilayeti hazinesinden masrafları karşılanarak yeni vapurlar tedarik edildi.

1. Bölgedeki Deniz ve Nehir Filosunun Güçlendirilmesi

Midhat Paşa, Musul ve Basra'nın da dâhil olduğu bugünkü Irak'a tekabül eden Bağdat vilayetine 1869 yılı Mart ayında vali ve aynı zamanda VI. Ordu-yı Hümayun müşiri olarak atanmıştı. Yaklaşık üç yıllık görev süresi esnasında daha evvel Tuna valiliğinde olduğu üzere bazı imar faaliyetlerinde bulundu ve ziraatın geliştirilmesi için gayret gösterdi.[160] Ayrıca üzerinden hayli zaman geçtiği hâlde o zamana kadar Bağdat Vilayetinde uygulama imkânı bulunamayan kur'a ile asker alma usulünü yürürlüğe koyarak icrasına başladı.[161]

Bağdat'tan sonra Basra'da kur'a ile asker alma uygulaması ise ilk defa 1873 senesinde uygulandı.[162] Alınan askerlerin bahriye sınıfında istihdamla Basra Tersanesi ve oradaki donanma gemilerinde görevlendirilmesi düşünülmüştü. Fakat bahriye askerlerinden yıllık 60-70 nefer terhis edilmesine karşılık bunların yerine adı geçen sancaktan ancak 6-7 asker verilebilmekteydi. Geri kalan ve ihtiyaç duyulan askerlerin Irak ve Hicaz Ordu-yı Hümayunu'ndan gönderilen neferlerle

---

[159] BOA, aynı vesika.

[160] Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği sırasında vilayetin ilk resmi gazetesinin Türkçe ve Arapça neşredilmesi, yeni sivil ve askeri okulların, hastanelerin açılması, Fırat ve Dicle nehirlerinin ıslah edilerek taşımacılık ve tarım arazilerinin sulanmasında kullanılması gibi diğer bazı hizmetleri de bulunmaktadır. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Gökhan Çetinsaya - Ş. Tufan Buzpınar, "Midhat Paşa", **DİA**, c. 30, İstanbul 2005, s. 8; Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**., s. 8-10; Ebubekir Ceylan, **a.g.e**., s. 77-84; Adem Korkmaz, **Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği**, İ.Ü. SBE., Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 25-52; Charles Issawi, **The Fertile Crescent 1800-1914: A Documentary Economic History**, Oxford University Pres, New York, 1988, s.116-120). Midhat Paşa hakkında son yapılan bir diğer çalışma için bkz. Adem Korkmaz, **Midhat Paşa'nın Hayatı, İdari ve Siyasi Faaliyetleri**, İ.Ü.SBE. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2016, s. 11-564; Mustafa Zihni, "Midhat Paşa ve Irak", **İkdam**, 18 Eylül 1908, numara: 5143, s. 1.

[161] Ali Haydar Midhat, **Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidemâtı, Menfâ Hayatı, (Tabsıra-i İbret),** c.I, s. 68-70.

[162] BOA, **A.MKT.MHM.** 468/33. 12 Kasım 1873.

tamamlanmasına gayret edildi. Ayrıca Basra'dan gönüllü kaydedilenlerden de asker takviyesi yoluna gidildi.[163]

Midhat Paşa'nın eyalet idaresindeki ıslahatçı yaklaşımı bahriye ile ilgili sahada da görüldü. Deniz ve nehir ticaretinin geliştirilmesi amacıyla modern deniz vasıtalarının teminine önem verdi. Vapur işletmeciliğini düzene koyduğu gibi Basra Körfezi yoluyla deniz ticaretinden de etkin olarak yararlanmak için girişimlerde bulundu. Aynı yıllarda İngiltere, Basra Körfezi'nde ticari alanda üstünlük kurmanın yollarını arıyordu. Hatta Aden'i ve Bahreyn'i siyasi nüfûzu altına almıştı.

Midhat Paşa, deniz ve nehirlerde vapur işletilmesinin Bağdat'ı siyasi ve ekonomik açıdan güçlendireceğine ve Süveyş Kanalı'nın açılacak olmasının iyi değerlendirilmesi durumunda bunun bölgede devlet nüfûzunun ortaya koyulmasına vesile olacağına vurgu yaptı. Zamanla Dicle Nehri'nde ticari nakliyat yapan vapur sayısını sekize çıkardı. Valilikçe *Babil*, *Necid* ve *Ninova* vapurları satın alınarak hem nehir hem denizde işletilmek üzere daha evvel tedarik edilen *Asur* vapuruyla birlikte bu dört vapurun üç ayda bir Süveyş Kanalı yoluyla İstanbul'a ve bir kere de İngiltere'ye gidip gelmek üzere seferleri tertip edildi. Vapurların ihtiyacı olan kömür için Aden, Maskat ve Bender Buşir'de ambarlar yapıldı. Aden'de daimi olarak sekiz bin tonilato kömür bulunduruldu. Denizde işletilen yük ve yolcu vapurlarının düzenli sefer yapmalarına özen gösterildi ve bunların idaresi için kurulan işletmeye İdare-i Umman-ı Osmanî adı verildi.[164]

---

[163] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 83. Basra sancağından kur'a usulüyle temin edilen asker sayısının az olma sebeplerinden biri de ismine kur'a isabet eden efradın bazılarının bedel-i nakdî ile askerlikten muaf olmalarından kaynaklanıyordu. Mesela 1873 yılında Basra'da çekilen kur'ada isimlerine kur'a isabet eden yedi nefer bedel-i nakdî ödeyerek askerlikten muaf olmuşlardı. (Bkz. DTA, **MKT.** 6038/78). Kur'a usulüyle Bağdat vilayetinden temin edilen askerler merkezi Bağdat'ta bulunan VI. Ordu Kumandalığı tarafından celp edilir ve askeri eğitime tabi tutulduktan sonra Ordu mıntıkası dâhilindeki askeri birliklerde görevlendirilirdi. Basra Tersanesi için Basra'dan yeterli sayıda asker tedarik edilememesi üzerine VI. Ordu askerlerinden buraya asker tefrik edilmesi yoluna gidildi. Fakat bu yeterli düzeyde icra edilemedi. 1893 yılı Kasım ayında Basra'dan istibdali icra edilen bahriye askerlerinin yerine VI. Ordu'dan mürettep 84 neferin gönderilmesi kararlaştırılmış, fakat aradan sekiz ay geçtiği halde asker gönderilmemişti. Yaşanan gecikmeden dolayı birçok sorunlar ortaya çıkmış, tersane binalarının muhafaza işleri zorlaşmıştı. Bu karmaşa sonraki yıllarda da devam etti. Zorunlu olarak askerlik hizmeti yapan bahriye askerlerinin hizmet süreleri ihtiyatlık süresi de dâhil olmak üzere sekiz yıldı. DTA, **MKT.** 6670/59. 20 Kasım 1893; DTA, MKT. 6692/7. 10 Temmuz 1894; DTA, **MKT.** 6692/19. 17 Temmuz 1894; DTA, MKT. 6740/101. 21 Ağustos 1894; DTA, **MKT.** 6850/ 41. 17 Ağustos 1896.

[164] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 87-91; İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 83-87; Ebubekir Ceylan, **a.g.e**., s. 192.

Midhat Paşa döneminde çoğunun masrafları valililiğin bütçesinden karşılanarak ticari amaçlı işletilmek üzere satın alınan deniz ve nehir vapurlarından bazıları gerektiğinde sahil muhafaza ve karakol gemisi olarak kullanıldı. *Babil*, *Asur*, *Necid* ve *Ninnova* adlı vapurlar İngiltere'den satın alınmıştı. *Telafer*, *Alus*, *Naus*, *Süreyya*, *Diyale*, *Meskene* vapurları ile *Hadba* ve *Şehba* kılavuz vapurları, Tarak vapuru, *Degara*, *Habur* ve *Mutemet* şilepleri nehirlerde kullanılmak üzere alınan diğer vapurlar arasındaydı. *Feyha* adlı bir vapur ise Basra nakibi tarafından bağışlanmıştı.[165]

Bu dönemde *Hocabey* korveti ile *İzmir* ve *Bursa* korvetleri de Basra Tersanesi emrinde görülmekle beraber bunlar tamire muhtaç bir hâle gelmişlerdi. *Bursa* korveti ile *Hocabey* korvetinin tamirleri yapılarak bir müddet daha bunlardan istifade edildi.[166] *İzmir* korveti 1871 yılı Ekim ayında bütün masrafları vilayet hazinesinden karşılanmak üzere Bombay'daki İngiliz tersanesine gönderildi. *Hocabey* korveti ise 1875 yılına gelindiğinde köhne bir hâl almıştı.[167]

Bölge için önem arz eden deniz ve nehir vasıtalarının Midhat Paşa döneminde nitelik ve nicelik olarak güçlendirilmesi ve vilayet gelirlerinden iki yüz yirmi bin kese akçenin seksen bin kesesi ordu masraflarına, bunun da on bin kesesinin Basra Tersanesi tahsisatına karşılık tutulması[168] deniz ve nehir ulaşımına verilen önemin bir tezahürüydü. 1871 yılı sonlarında yani Süveyş Kanalı'nın açılmasının üzerinden iki yıl geçtikten sonra Cidde'den Basra'ya kadar; Kızıldeniz, Asir, Necid, Yemen ve Arap Yarımadası ve Basra Körfezi sahillerine tertip olunan Osmanlı donanmasına mensup harp gemisi sayısının toplam 16 civarında olduğu tespit edilebilmektedir. Fakat bu tertibattan sadece sekiz gemi söz konusu havalide bulundurabildi. Bunlardan da ikisi tamire muhtaç bir hâldeydi.[169]

---

[165] Midhat Paşa'nın valiliği döneminde deniz ve nehir ticaretini geliştirmek amacıyla alınan vapurlarla ilgili ayrıntılı bilgi için bu çalışmanın Dördüncü Bölümüne bakınız.
[166] DTA, **MB.d**. 73/67. 30 Kasım 1869; DTA, **MB.d**. 78/285. 21 Aralık 1869.
[167] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 88-89, 121-122; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 50; DTA, **MB.d**. 79/37. 8 Ocak 1872; DTA, **MB.d**. 88/132. 6 Ocak 1871; DTA, **MKT**. 5969/53; DTA, **MKT**. 6048/118. 4 Mayıs 1875. Hocabey adlı yelkenli korvet su almakta olup artık kullanılamayacağı ve enkazından bir uskuna inşası şartıyla feshine 1875 yılında izin verilmişti. DTA, **MB.d**. 92/2. 8 Şubat 1875; DTA, **MKT**. 6069/32. 16 Şubat 1875.
[168] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 127.
[169] DMA, **MB.d**. 88/326. 25 Aralık 1871.

Midhat Paşa'nın bir diğer önemli girişimi Basra şehrinin Şattülarap Nehri kenarına taşınmasına yönelik faaliyette bulunmasıydı. Şattülarap Nehri'nin kollarından biri olan Aşar Nehri'nin nihayetinde bulunan Basra'nın havası oldukça kötüydü. Bundan dolayı buraya tayinle gelen devlet görevlileri bir an evvel başka bir yere veya İstanbul'a tayin için fırsat kolluyorlardı. Diğer taraftan ahalinin çoğu deniz ve nehir ticaretiyle uğraşmasına rağmen gemilerin demir atmaya elverişli limanları Şattülarap sahilindeydi. Tüccarın akşam sabah gidip gelmesi ve malların gemilerden çıkarılıp Aşar Nehri vasıtasıyla Basra'ya ve sonra tekrar oradan yine aynı nehir yoluyla gemilere nakledilmesi zor oluyordu. Bu konuya Namık Paşa Bağdat'ta valilik yaptığı dönemde (1861-1868) dikkat çekmiş ve Basra'nın tamamen terk edilerek Şattülarap Nehri'ne yakın bir yerde yeni bir şehir inşasını teklif etmişti. Teklif yerinde bulunmuş ve Sultan Abdülaziz tarafından da kabul görmüştü.[170]

Midhat Paşa'nın valiliği döneminde bu konunun tekrar gündeme geldiği ve Basra'nın Şattülarap sahilindeki Aşar Boğazı'na nakline başlandığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda önce orada bir hükûmet konağı inşa edildi.[171] Böylelikle Şattülarap iskelesine yakınlaşan Basra şehrinde ticari malların nakliyesi kolaylaştığından ekonomik yönden gelişme kaydedildi. Sonraki yıllarda Aşar Nehri'nin Şattülarap ile birleştiği mevkiler önemli bir ticaret merkezi hâline geldi.[172]

2. Ahsa Harekâtında Harp Gemilerinin Kullanımı

Bağdat Valisi Midhat Paşa vilayette başlattığı imar ve inşa faaliyetlerine devam ederken diğer taraftan Basra Körfezi'nin Arap yarımadası sahillerinde İngiliz nüfûzunun yayılmasından duyduğu rahatsızlığa ve bunun ileride ortaya çıkaracağı sorunlara ilişkin Babıâli'ye bilgi vermişti.[173] İngilizlerin bölgedeki faaliyetlerini önlemek için şeyh ve emirlerin Osmanlı tabiiyetine alınması gerektiği görüşünde olan Midhat Paşa bu amaçla bazı girişimlerde bulundu.

[170] BOA, **İ.MMS**. 23/1005. Lef. 2-3.
[171] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 100-101; Adem Korkmaz, **a.g.t**., 2005, s. 45.
[172] Hala Fattah, **The Politics of Regional Trade in Iraq, Arabia, and the Gulf 1745-1900**, State University of New York, Albany, 1997, s. 70-71; Adem Korkmaz, 2005, **a.g.t**., s. 47.
[173] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 3, 31 Mart 1870.

Basra'ya denizden 60 mil mesafedeki Necid kıtası sahilindeki Kuveyt kasabasını Basra'ya bağlamak istedi. Kuveyt ahalisi, küçük büyük iki binden fazla gemiye sahip olup Bahreyn ve Umman sularında inci çıkarmakla ve büyük gemileriyle Hindistan, Zengibar taraflarında ticaretle uğraşıyorlardı. Gemilerine kendilerine mahsus bir sancak çekmekle beraber yabancıların saldırılarından emin olamadıklarından sırf güvenli seyahat için bir kısmı Felemenk bir kısmı da İngiliz bandırası çekmeye mecbur kalmıştı. Bu usulün zamanla yerleşerek adım adım bir ecnebi himayesinin görülmesinin büyük mahzurları bulunduğundan Midhat Paşa, Kuveyt ahalisinin ileri gelenlerini toplayarak onlara nasihat ve uyarılarda bulundu. Vergi vermek taraftarı olmayan Kuveyt idarecilerine bu gibi yükümlülüklere tabi olmayacaklarına dair teminat vererek Kuveyt'in Basra'ya bağlanmasını sağladı. Böylece ahalinin gemilerindeki ecnebi bandıraları terk edilerek yerlerine Osmanlı sancağı çekildi.[174]

Midhat Paşa'nın gayretleri sonucu Kuveyt 1869 senesinde fiilî olarak Osmanlı idari teşkilatı altına alındı ve devletin nüfûzu gerçek bir hâkimiyete dönüştürüldü. Bunun temelinde çeşitli sebeplerden dolayı uzun süredir ihmal edilmiş olan Basra Körfezi'nde Kuveyt'ten Maskat'a kadar, hatta bütün Arap Yarımadası'nda devletin doğrudan nüfûzunun yeniden sağlanması yatmaktaydı. İngilizlerin Bahreyn üzerinde kurdukları nüfûzdan sonra sıranın Ahsa ve Katif sahillerine geldiği, bunun da Kuveyt'in işgaliyle neticeleneceği Midhat Paşa tarafından değerlendirilmekteydi.[175] Bu yüzden, Bağdat'a gelişinin üçüncü yılında Necid'e asker sevki ve Ahsa'nın Osmanlı idaresine alınması için harekete geçti.

Bölgedeki Maskat, Makalla, Umman, Hadramut ve Bahreyn Adası eskiden beri şeyhlerin idaresindeydi ve bunların bazıları Osmanlı Devleti tâbiiyetinde de bulunmuştu. Zamanla İngilizler himayelerini yerleştirdiklerinden görünürde idareler yine şeyhlerin elindeyse de İngilizlerin onlarla yaptıkları gizli himaye anlaşmaları (Trucial System)[176] nedeniyle, İngilizlerin onayı olmadıkça birşey yapamıyorlardı. O

[174] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 103-104.
[175] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 43.
[176] Günümüzde Birleşik Arap Emirlikleri adıyla bir araya gelmiş bulunan bölgenin önemli yerel güçleri olan şeyhlerin/emirlerin XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden XX. yüzyıl başlarına kadar İngilizlerle ilişkilerine ve yaptıkları himaye anlaşmalarına ilişkin bkz. Muhammed Morsy Abdullah, **The United Arab Emirates: A Modern History**, Croom Helm, London 1978, s. 23-39, 90-113.

sırada İngilizlerin desteğiyle Suud, Necid kıtasını ele geçirdi. Bölgede nüfuzunu yaymasından endişe ediliyordu. Böyle bir durumda Şattülarap'a kadar Necid sahillerinin elden çıkması söz konusu olacaktı. Midhat Paşa Bâbıâli'ye gönderdiği yazısında; İngilizlerin Basra'dan Maskat'a kadar olan bölgeyi himayelerinde bulundurmaları ve Fırat vadisinden Hindistan'a açılmasını arzu ettikleri yolu ele geçirmeleri dikkate alındığında, Osmanlı Devleti'nin çıkarları açısından ileride tehlikeli bir durum ortaya çıkacağına dikkat çekmişti.[177]

Bir kargaşa ortamının hüküm sürdüğü bölgenin durumu ile Suud'un o bölgeye saldırması hâlinde meydana gelecek karşıklığa müdahale için harekât hazırlıklarını başlatan Midhat Paşa, Osmanlı askerinin nerelere sevki icap edeceğini araştırdı. Bunun için 1870 yılı sonbaharında Bağdat vilayeti memurlarından birkaç kişiyi tüccar kılığında *Asur* vapuruna koyarak Katif, Bahreyn, Katar ve Maskat taraflarına gönderdi. Bunlar iki ay kadar Suud'un askerî gücüne, kalelerine ve sahillerde büyük gemi yanaşacak ve asker çıkarılacak mahallere dair malumat topladılar.[178]

Bu süre içinde Midhat Paşa Ahsa üzerine yapacağı harekât için Babıâli'den izin aldı. Harekâta yardımcı olmak üzere Tersâne-i Âmire'den *Lübnan* ile *İskenderiye* adlı korvetler gönderildi. Korvetlerle beraber gönderilen ve Basra Bahriye Kumandanlığı görevine 1871 yılı Haziran ayında atanan Miralay Arif Bey 15 Eylül'de iki korvetle birlikte Basra Körfezi'nde Buşir limanına gelmişti. Düzenlenecek askerî harekâtta Necid askerî fırkasının Bağdat'la tek bağlantısının denizden vapurlarla gerçekleştirilebileceği, bunun için eldeki iki ticaret vapurunun kâfi olamayacağını Midhat Paşa'nın Babıâli'ye bildirmesi üzerine bu iki harp vapuru gönderilmişti.[179] Korvetler ile birlikte VI. Orduya teslim edilmek üzere yeni sistemde

---

[177] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 104, 106-107.

[178] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 107-108; Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 43.

[179] DTA, **MB.d**. 88/219. 22 Haziran 1871; BOA, **İ.DH** . 635/44136. Belge Nu: 1,2,5. 16 Haziran 1871; TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 24. Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi, eserinde bu konuya kısaca değinmiş, Arif Bey'in kumandasında Basra'ya gönderilen iki korvetin körfezdeki deniz gücünün bir kat daha artırılmasına hizmet edeceğini yazmıştır. Bağdat vilayetinden Bâbıâli'ye gelen raporda Bağdat'a bağlı Necid kıtası dâhilinde ve Suud'un idaresi altında bulunan iki yüzden fazla kasabadan müteşekkil Ahsa'nın tekrar devlet idaresi altına alınması düşünüldüğü ifadeleri de Ahmed Lütfi Efendi tarafından kayda geçirilmiştir. **Vak'a-nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi**, c. XIII, Yayına Hazırlayan: Münir Aktepe, TTK Basımevi, Ankara 1990, s. 56.

birtakım toplar ile çok miktarda mühimmat da gönderilmişti.[180] Necid kıtası sahillerindeki kalelerin muhafazası ve askerlere denizden destek olması açısından bu gemilerin varlığı önem arz ediyordu.

Necid Kaymakamı Abdullah bin Faysal'ın, kardeşi Suud'un kuvvetlerinin dağıtılarak fesadın önlenmesi için Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi, Ahsa üzerine yapılacak askerî harekâtın meşru zeminini oluşturdu. Ahsa üzerine yapılacak seferin sonunda Katif, Ahsa ve Katar'a birer müdür tayin edilip, buralarda bir gemi ile birlikte bir tabur da asker bırakılması amaçlanıyordu. İngilizlerin bu harekâta karşı gemileriyle müdahalede bulunması ve kendilerine taraftar olan Arap gemilerine İngiliz bayrağı astırarak bir engelleme yapma endişesi vardı.[181]

Hindistan'daki İngiliz hükûmeti Türklerin bir harekâtta bulunacağına ilişkin 1871 yılının ilk aylarında istihbarat almıştı. Bağdat'taki İngiliz konsolosu böyle bir askerî hazırlığın söz konusu olmadığını bildirmekle birlikte İstanbul'daki İngiliz sefiri Osmanlı hükûmetinin Basra Körfezi'ne beş savaş gemisi göndermeyi planladığı bilgisini vermişti. Gemilerin ne amaçla gönderileceğine dair bir malumat alamadığını ama bunlardan ikisinin Kızıldeniz ile Yemen ve Basra sahilleri arasında karakol vazifesi yapacağına dair Babıâli'den bilgi aldığını da sefir bildirmişti.[182]

Bağdat konsolosu ise 1871 yılının Mart ayında Hindistan'daki İngiliz hükûmetine gönderdiği bir telgrafında İstanbul'dan gerek kara gerekse deniz yoluyla Bağdat'a askerî kuvvet gönderileceği ve bunların Necid üzerine yapılacak bir harekâtta kullanılacağı bilgisini verdi. Türklerin Katif ve Demmam'a kuvvet çıkaracağı, bunun için hâlihazırda bir korveti ile üç nakliye gemisi mevcut olduğu gibi başka birkaç gemi daha bulabileceklerini de konsolos yazısında ifade etmişti.[183]

Diğer taraftan harekât icra edilecek saha hakkında Osmanlı yetkililerince gerekli tetkikat yapılmıştı. Ahsa kıtasının Katif sahil kasabasında büyük gemi yanaşacak liman ve iskeleler yoksa da Re's-i Tennur iskelesine vapurlarla asker, mühimmat, erzak vesairenin gönderilmesinin kolay olacağı ve bölgenin asker çıkarmaya elverişli bulunduğu öğrenilmişti. 1871 yılı Nisan ayı ortalarında Ahsa

[180] **Basiret**, 4 Şaban 1288 / 19 Ekim 1871, numara: 498, s. 1
[181] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 44-45.
[182] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 1.
[183] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 1-2.

seferine katılmak üzere Bağdat'taki VI. Ordu'dan ilk kafile olarak bir fırka asker ve 12 top tertip edildi. Bunların ilk kafilesi 23 Nisan'da Basra'dan üç vapura bindirilerek Ferik Nafiz Paşa kumandasında Re's-i Tennur iskelesine, oradan da kara yoluyla Katif ve Ahsa taraflarına gönderildi. Bu harekat sırasında daha evvel Basra'ya ilhak edilen Kuveyt ahalisi erzak ve eşya taşımak üzere 80 adet büyük ve küçük deniz vasıtalarıyla ve çoğu da Kuveyt kaymakamı Abdullah Es-Sabah'ın bizzat idaresinde olarak harekatın sonuna kadar Osmanlı ordusuna yardımda bulundular.[184]

Asur vapuru ve Kuveyt'ten temin edilen çok sayıda botlarla 13 Mayıs'ta Re's-i Tennur'a ulaşan Türk birlikleri 25 Mayıs'ta önce Katif'e ardından da Demman'a doğru harekete geçtiler. Birlikler karaya çıkarılmadan evvel sahilde üç saat kadar bir çatışma yaşandı. 3 Haziran'da Katif kuşatıldı, iki gün sonra ise Demman ele geçirildi. Ardından Ahsa'ya ve oradan daha içeride bulunan Hofuf'a geçmek üzere hazırlık yapıldı.[185] Türk birliklerinin mevcuduna dair İngiliz kaynaklarının verdiği bilgiye göre bu sırada sahilde 300 civarında ufak tefek gemi ile 9 top bulunuyordu. 1500'ü Arap olmak üzere 3.000 civarında asker mevcuttu.[186] Sonraki günlerde harekâta destek amacıyla hazırlanan VI. Ordu birliklerine mensup askerler Basra Bahriye Kumandanı Arif Bey kumandasındaki *Lübnan* ve *İskenderiye* korvetleri ile *Babil*, *Ninnova* ve *Asur* vapurlarına bindirilerek 2 Kasım 1871'de Re's-i Tennur limanına hareket ettiler.[187]

Suud bin Faysal'ın bir süredir elinde tuttuğu bölgeler 5 Haziran 1871'de Osmanlı askerlerince ele geçirildi ve buralardaki kalelere bayrak çekildi. Harekât esnasında İngilizlerin Basra Körfezi Donanma Filosu Kumandanı Albay Pelly kumandasındaki üç harp gemisini Katif ve Bahreyn arasında gezdirdikleri görüldü.[188] Pelly kumandasındaki *H.M.S. Hugh Rose*, *Magpie* ve *Bullfinch* adlı üç İngiliz gambotu harekât sırasında Türklerin bilhassa Bahreyn'e ve Katif'e bir müdahale

[184] Harekatın ayrıntısına dair bkz. Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 109-110, 113-124. Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 48. TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 1-63. Necid'e sevk edilen askerî kuvvete dair Bağdat gazetesinde yer alan haber ile Necid Fırkası Kumandanı Nafiz Paşa'dan gelen tahriratın hülasası Takvim-i Vekayi'de neşredilmiştir. Bkz. **Takvim-i Vekayi**, 28 Rebiülahir 1288 [17 Temmuz 1871], sayı: 1382.
[185] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 51-52.
[186] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. s.52.
[187] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 44-46.
[188] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 52-54.

veya asker çıkarmasına mani olmak üzere oralarda gezdirildi. Bu gemilerin haricinde *H.M.S. Nimble* ve *Lynx* adlı İngiliz gemileri de Bahreyn önlerinde bulunduruldu.[189] Fakat bunlar Osmanlı gemilerine karşı bir engelleme yapmadılar.

Midhat Paşa Ahsa seferinin başında Bağdat'tan Necid'e gelişinde Bahreyn adasının ehemmiyetinden dolayı oraya gitmek istedi. Bindiği *Babil* vapurundan hariç *Lübnan* ve *İskenderiye* korvetlerini yanına aldıysa da hangi yöne giderse Albay Pelly'nin dört İngiliz korvetiyle takibine maruz kalması üzerine Bahreyn'e gitmekten vazgeçti. Fakat devlet gemilerinin ihtiyaç veya seyahat için istediği limanlara serbest olarak girmesine engel bulunmadığından bu iki korvetle Bahreyn'e gidip adayı incelemek üzere Basra Bahriye Kumandanı Arif Bey'i oraya gönderdi. İki korvetin Re's-i Tennur'dan hareket ettiğini haber alan Pelly, maiyetindeki dört harp gemisiyle Bahreyn önlerine gitti.[190]

Bu sırada Arif Bey iki korvetle 22 Kasım 1871'de Bahreyn limanına geldi.[191] Karaya çıkıp Bahreyn hâkimi Şeyh İsa ile görüştü. Bahreyn adası sularına Osmanlı sancaklı iki harp gemisinin gelmesi ahali üzerinde büyük tesir yaptı. Görüşmede Şeyh İsa, Osmanlı Devleti'ne bağlı olduğunu ifade etti.[192]

Ahsa ve civarı kontrol altına alınınca bu bölgeyi daha önce ele geçirmiş olan Suud bin Faysal ile bazı taraftarlarının Katar civarına kaçmaları üzerine bunların orada meydana getirmeleri muhtemel karışıklıkları önlemek için Katar hâkiminin talebi üzerine Midhat Paşa, *İskenderiye* korvetini ve *Asur* vapurunu Katar'a sevk etti. Ahsa, Katif ve Katar taraflarına düzenlenen askerî harekât başarıyla sonuçlandı ve harekât sonrasında 1872 yılının ilk aylarında Ahsa, Katif, Katar ve Necid bir merkez etrafında birleştirilip Necid (Ahsa) sancağı adı altında denetime alındı.[193] Necid ahalisinin bu harekattan memnuniyet duydukları ve artık topraklarında emniyet ve

---

[189] J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 725-727; TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 27, 35. Ahsa harekatına hazırlık amacıyla Bağdat'tan Basra'ya nehir vapurlarıyla asker nakli başladığı sırada Bağdat'taki İngiliz konsolosu Necid'e yapılacak bu harekata ilişkin resmi izahat istemişti. Aynı anda Bender Buşir'de bulunan İngiliz konsolosuna ve Basra Körfezi politaka memuruna Bahreyn önlerine bir harp gemisi gönderilmesini istemişti. Bkz. **Basiret**, 3 Rebiülahir 1288 / 22 Haziran 1871, numara: 396, s. 1.

[190] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 119-120. Midhat Paşa, harekat devam ederken Necid Fırkasında bulunan her bölüğe ayrı ayrı gönderdiği mektupta onları gösterdikleri cesaret ve başarıdan dolayı tebrik etti. Mektubun tam metni için bkz. **Basiret**, 9 Cemaziyelevvel 1288, 27 Temmuz 1871, numara: 427, s. 1-2.

[191] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 35.

[192] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 119-120.

[193] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 57-58.

asayişin tesis edilmesi yönünde ümitvar olduklarına ilişkin haberler Bağdat'tan İstanbul'a gönderilen bazı hususi mektuplarda ifade edilmişti.[194]

Harekât esnasında Bağdat'taki VI. Ordu karargâhından asker, malzeme ve mühimmat önce nehir yoluyla Basra'ya oradan da deniz vapurlarına aktarma suretiyle Necid taraflarına sevk edilmişti. Harekât stratejisine önemli lojistik destek sağlayan nehir ve deniz vapurlarının sevk ve koordinasyonunda Basra Bahriye Kumandanı Arif Bey'in etkin bir rol üstlenmesi ve harp gemilerinin etkili bir şekilde kullanılması harekâtın başarıyla neticelenmesine katkı yaptı. Ayrıca o havali sularında gemilerin harekâtta bulunarak Osmanlı sancağının göstermiş olmaları ahali üzerinde müspet tesirler bıraktı.

Ahsa harekâtını yakından takip eden İngilizler, körfez kıyalarında garnizonlar kurmak amacıyla Bağdat'tan Basra'ya ve oradan Ahsa taraflarına deniz yoluyla Osmanlı askerleri sevk edilirken teyakkuz durumuna geçmişlerdi. İngiltere bu aşamada körfezde bulunan Arap şeyhliklerinin içişlerine müdahale etmemekle birlikte küçük de olsa bir Türk donanmasının yeniden ortaya çıkmasından rahatsız oldu. Körfezi bir İngiliz gölü olarak gören İngiltere'nin Hindistan yönetimi, yerel Arap şeyhlerinin ya da İran'ın İngiltere'nin egemenliğine meydan okumak üzere kendi donanma güçlerine sahip olmaları için kışkırtılabileceklerinden kaygılandı.[195] Ahsa harekâtından sonraki günlerde İngilizlerin Bahreyn sultanıyla ve Kuveyt emiriyle görüşüp anlaşmalar yapması bu kaygıyı gidermeye yönelik faaliyetler arasındaydı.

[194] **Basiret**, 9 Cemaziyelevvel 1288, 27 Temmuz 1871, numara: 427, s. 3.
[194] TNA, **IOR**/L/PS/18/B99, s. 35.
[195] Peter Mansfield, **Ortadoğu Tarihi**, İngilizceden Çeviren: Ü.Hüsrev Yolsal, Say Yayınları, İstanbul 2012, s. 182.

C. Basra Bahriye Kumandanlarının Denizcilik Reformundaki Rolleri

Basra Körfezi'nin Necid sahillerinde Ahsa harekatıyla elde edilen kazanımların kaybedilmemesi ve devlet nüfuzunun güçlendirilmesinin adı geçen sahillerde güçlü bir donanma filosu bulundurmaktan geçtiği bilinmekteydi. Bu filonun görevi sahillerde karakol görevi yapmak, gelecek dış tehditlere karşı savunma amaçlı strateji geliştirmek olduğu kadar Ahsa harekatından sonra Necid kıtasına konuşlandırılan VI. Ordu bağlısı kara askerî gücüne mensup askerlerin güvenli bir şekilde denizden sevk ve tebdillerini sağlamaktı.

Deniz filosunun idaresi aynı zamanda Basra Tersanesi kumandanlığı vazifesini de deruhte eden Basra Bahriye Kumandanlarına aitti. Bu kumandanlar Bahriye Mektebi'nden mezun ve uzun süre gemi ve mevkilerde görev almış zabitlerin arasından Bahriye Nezareti tarafından seçilerek tayin edilmekteydi. Basra Körfezi ile Fırat ve Dicle nehirlerinde askerî önlemleri alarak güvenliği sağlamak ve ticari ulaşımı geliştirmek hedefiyle başlatılan ıslahatın devam ettirilmesi amacıyla gönderilen bahriye kumandanlarının, vesikalarda geçen ifadeyle *dirayetli ve muktedir* olmalarına dikkat edilmekteydi.

Ayrıca Bağdat ile mukaddes beldeler Mekke ve Medine'nin, hatta Anadolu'nun güvenliğini sağlamanın yolunun sınır vilayeti olan Basra'da asayişi ve güvenliği sağlamaktan geçtiği genel kabul gören bir görüş olduğundan gerek valilerin gerekse bahriye kumandanlarının seçiminde ayrı bir özen gösterilmekteydi.[196] Basra'da görev yapan komodorlar vilayette Basra valisinden sonra gelen idareci pozisyonunda oldukları gibi bazı zamanlar valilik görevine vekâleten baktıkları da olmuştur.

Çalışmamızın ilk bölümünde icraatları hakkında malumat verilen ve Basra Tersanesi'ne ilk gönderilen bahriye kumandanları arasında yer alan Pir Bey ile onun halefi Hüseyin Bey'in amiral rütbesine haiz olmaları aslında devletin meseleye

[196] Basra'ya gönderilen mülki idareciler arasında bahriye kökenli paşalar bulunması ayrıca dikkat çekmektedir. 1849 yılında Basra'ya mutasarrıfı olarak gönderilen Maşuk Paşa ve 1893 yılında vali olarak gönderilen Mahmud Hamdi Paşa ile 1899 senesinde vali olarak gönderilen Salih Hamdi Paşa bunlar arasında yer almaktadır.

atfettiği ehemmiyetin bir göstergesidir. 1855-1857 yılları arasında bahriye kumandanlığı görevi Basra'daki bahriye subaylarından Miralay Yusuf Bey, ardından da Binbaşı Ahmed Bey tarafından vekâleten idare edildi. Sonra İstanbul'dan Bahriye Kaymakamı Zühdü Bey kumandan olarak atandı.

1859 yılında gelindiğinde zaten altı yıldan beri Basra'da görevli olan Binbaşı Ahmed Bey, altı yıl sürdüreceği ve önemli işlere imza atacağı kumandanlık görevine tayin edildi. 1867-1871 yılları arasında ise bu görev bahriye subaylarınca vekâleten yürütüldü.

Çalışmamızın bu kısmında Süveyş Kanalı'nın açılmasından 1914 yılına kadar geçen sürede Basra bahriye kumandanı olarak görev yapan kumandanlar ve bunların faaliyetlerine kronolojik olarak değinilecektir. Harp gemilerinin faaliyetleri ile sahil muhafaza hizmetlerine ilişkin durumun tespitine ve analizine çalışılacaktır.

1. Arif Paşa Dönemi (1871-1872)

Bahriye Miralayı Arif Bey'in Basra Bahriye Kumandanlığına tayin edildiği ve emrine verilen dört adet harp gemisiyle birlikte Süveyş Kanalı yoluyla Basra'ya gideceği haberi 1871 yılının Temmuz ayında İstanbul'daki gazetelerde yer almıştı.[197] Fakat Bahriye Nezareti Basra'ya iki gemi gönderdi. Gazete haberlerinde yer alan dört gemiden diğer ikisinden birinin Yemen taraflarına, diğerinin de eğitim gemisi olarak Cebel-i Tarık taraflarına gönderileceği sonradan anlaşıldı.[198]

Arif Bey, Basra Tersanesi emrine gönderilmesi kararlaştırılan *Lübnan* ve *İskenderiye* korvetlerine kumandan tayin edildiği gibi Basra'ya geldiğinde de kumandanlık görevini devralacaktı. Kanal'ın açılmasıyla bölgeye gemi göndermenin kolaylaştığı ve Basra'dan Cidde'ye kadar olan sahillere deniz filosu tertibinin kararlaştırıldığı Babıâli'ce beyan edilerek şimdilik bunlardan ikisinin gönderildiği, diğerlerinin de peyderpey sevkinin düşünüldüğü açıklanmıştı.[199]

[197] **Basiret**, 6 Cemaziyelevvel 1288 / 24 Temmuz 1871, numara: 424, s. 1.
[198] **Basiret**, 9 Cemaziyelevvel 1288 / 27 Temmuz 1871, numara: 424, s. 3.
[199] DTA, **MB.d**. 88/293. 11 Ekim 1871.

Arif Bey Basra'da göreve başladığında Aşar'daki tersanenin yetersiz olduğunu gördü ve konuyu Vali Midhat Paşa ile müzakere etti. Onun da onay vermesiyle Kûtülfrengi adlı mahalde yeni bir tersanenin inşası kararlaştırıldı. *Babil, Ninnova, Asur* ve *Necid* vapurlarıyla İstanbul ile Basra arasında posta işletilmek üzere teşkil edilen Umman-ı Osmani İdaresi'nin yönetimi de uhdesine verilen Arif Bey, Ahsa harekâtı sebebiyle asker sevki ve denizden gerekli tedbirlerin alınması göreviyle iki ay kadar Necid ve Ahsa taraflarında bulundu. 1871 yılı Aralık ayı sonlarında Basra'ya döndü ve Kûtülfrengi Tersanesi'nin inşasını başlattı.[200] Fakat Basra şehir merkezinin Şattülarab'a nakliyle bu proje tamamlanamadı.

7 Haziran 1872'de mirliva rütbesine terfi eden Arif Bey, bir ara Basra Mutasarrıflığı görevini vekâleten yürüttü. O günlerde Şat Nehri hırsızları Basra limanında demirli bulunan İngiliz kumpanyasının *Keşmir* adlı vapurunu basıp kaptan ve tayfalarının çoğunu yaralamışlar, birini katletmişlerdi.[201] Şat nehrinin Manavi iskelesinden Basra'ya kadar olan mesafesinde yol kesen hırsızların çok olması buradaki ticareti sekteye uğrattığından emniyeti tesis için ilave tedbirler alındı.

Bağdat Valisi Midhat Paşa, 1872 yılının Eylül ayında Arif Paşa'yı Basra Körfezi ile nehirlerde işletilen ticari gemilerin ve Bağdat ile Basra'daki tersanelerin, kısaca vilayetteki denizcilik işlerinin tamamına nezaret etme vazifesini verdi ve bunun için Bağdat'ta çağırdı. Fakat Arif Paşa bu yeni görevinde pek fazla kalamadan 1872 yılı Aralık ayında Zırhlı Donanma-yı Hümayun Kumandanlığına atandı.[202]

Bağdat Valisi Midhat Paşa'nın 1872 yılı Mayıs ayında, ardından da Arif Paşa'nın görevlerinden ayrılmaları daha evvel planlanan denizcilik projelerinin gerçekleşmesine engel oldu. Nehir taşımacılığı sekteye uğradı.[203] Bu sırada Basra Bahriye Kumandanlığı görevine yaklaşık bir buçuk yıl Bahriye Kaymakamı Halid Bey vekâlet etti.[204]

---

[200] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 44-46.
[201] Yeniçeşmeli Hâfız Fâik Efendi, **a.g.e**., s. 51; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 51-52.
[202] DTA, **MB.d**. 93/132. 8 Eylül 1872; DTA, **MKT.** 148/9. 5 Ocak 1873; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 51-52.
[203] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 132; DTA, **MKT**. 6005/50. 6 Kasım 1873.
[204] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 52.

2. İzmirli Ahmed Paşa Dönemi (1872-1874)

İstanbul'dan Basra Bahriye Kumandanlığı görevine atanan İzmirli Miralay Ahmed Bey 1873 yılının Haziran ayında Basra'ya geldi. Yapacağı işlerde Bağdat valisine müracaat etmesi ve askerlerin eğitimlerine önem vermesi istendi. Aynı ayın sonlarında mirliva oldu.[205] Tersanenin gayrı muntazam bir halde bulunan muhasebe işlerini yoluna koymakla işe başlayan Ahmed Paşa, *Bursa* ve *Lübnan* korvetleriyle iki defa Hudeyde iskelesine asker sevk etti. 1.314 askerin adı geçen iki korvetle salimen sevk edilmiş olduğu bilgisi İstanbul'a bildirildiğinde bu faaliyet Sultan Abdülaziz tarafından takdir edildi.[206]

Ahmed Paşa 1874 yılının Mayıs ayında Basra'nın havasıyla imtizaç edemediği gerekçesiyle başka bir yere tayinini istedi. Hatta havanın rutubetinden dolayı dişlerinin dökülmekte olduğundan bahsetti. Bu talep önce olumlu karşılanmadıysa da bir süre sonra Ahmed Paşa görevinden alındı ve 27 Temmuz 1874'te Bahr-i Sefid Kumandanlığına atandı.[207] Basra'da başlatılan denizcilik ıslahatının uygulanmasında en büyük olumsuzlukların başında yer alan süreklilik arz etmeme, yani başlatılan bir işin devam ettirilmemesi sorunu yine tekrarlanmıştı. Buna sebep olan faktörlerin başında bölgenin kötü havası ve bundan dolayı gelen personelin kısa sürede başka yere tayin talebi geliyordu.

Diğer taraftan bu dönemde İstanbul'dan bir amiral riyasetinde gelen heyet marifetiyle Basra'daki donanma gemileri ile Umman-ı Osmani İdaresi vapurları teftişe tabi tutuldu. Teşkil edilen heyet yaz aylarında İstanbul'dan hareket ettirilerek Çanakkale Boğazı, Adalar Denizi, Akdeniz ve Süveyş Kanalı'ndan geçerek Kızıldeniz ve Basra'ya kadar gider, güzergâh üzerindeki donanma gemileri ile buralardaki bahriye idarelerini teftiş ederdi.

---

[205] DTA, **MKT** 6017/190. 1 Temmuz 1873; BOA, **A.MKT.MHM**. 450/76. 24 Mayıs 1873; BOA, **C.BH**. 9/432; DTA, **MB.d**. 74/127-128. 26 Nisan 1873.

[206] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 53-54; DTA, **MKT**. 5976/3. 11 Ekim 1873; BOA, **A.MKT.MHM**. 473/51. 14 Nisan 1873. Yine aynı yılın Mayıs ayında Necid askerî kuvvetinden dört tabur asker ile talebeler ve cephane ile mühimmatın *Lübnan*, *Sinop* ve *İskenderiye* vapurlarıyla Basra'ya nakli gerçekleştirildi. (Bkz. DTA, **MB.d**. 96/80. 14 Mayıs 1874; DTA, **MKT.** 6006/135. 16 Aralık 1873). 1873 yılı hac mevsiminde Basra'da bulunan Asur Vapuru ile hacıların Cidde'ye sevkine ilişkin de emir verilmişti. Bkz. DTA, **MKT**. 5976/190. 30 Kasım 1873.

[207] DTA, **MB.d**. 96/94. 28 Mayıs 1874; BOA, **İ.DH**. 688/47993. 12 Temmuz 1874; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 53-54.

Taşrada bulunan donanmanın teftişi uygulamasının ne zaman başlatıldığını tespit etmek mümkün olamasa da 1873 ve 1874 senelerinde bunun icra edildiği anlaşılmaktadır. Teftişe dair hazırlanan rapor Bahriye Nezareti'ne takdim edilir ve tespit edilen eksikliklerin tamamlanması için tebliğler yayımlanırdı. 1873 yılında taşradaki donanmanın teftişine Hüseyin Paşa görevlendirildi ve kendisine Muzaffer Korvet-i Hümayunu tahsis edildi. Verilen talimatnamede; Suda ve Basra'da inşasına başlanılan tersanelerin inşasının hangi safhada olduğunun tahkiki ve sahil muhafazasında görevli gemilerin süvarilerinin teftişi istenmişti.[208]

3. Miralay Halid Bey Dönemi (Temmuz 1874-Ekim 1878)

Yaklaşık bir yıl Basra Bahriye Kumandanı olarak görev yapan Ahmed Paşa'dan sonra bu göreve daha evvel vekâleten kumandanlık görevini ifa eden Miralay Halid Bey atandı. Bu dönemde Manavi'de bulunan bahriye kışlası yeniden inşa edildiği gibi tersane binasının çoğu mahalleri tamirat gördü.[209] 2 Şubat 1875 günü Basra Limanı'ndan takriben üç saat uzak mesafede bir mahalde bazı aşiretlerin asayişi ihlal ettiklerinin haber alınması üzerine Halid Bey, *İskenderun* korvetine gerekli sayıda asker bindirerek olay mahalline gitti. Kısa sürede asayişi tesis ederek iki gün sonra Basra'ya döndü. Beş seneye yakın Basra'da görev yapan Halid Bey'in ve ondan önce aynı makamda görev yapan Tonga Ahmed Bey'in bölgede bulunan aşiretler üzerinde nüfûzları vardı.[210]

Bölgedeki aşiret isyanlarının silah yerine adı geçen iki kumandanın söz ve nasihatleri ile bertaraf edilmiş olması bu nüfuzun bir tezahürüydü. Dört senesi kumandanlık olmak üzere altı seneden fazla Basra Tersanesi'nde görev yapan Halid Bey, 1878 yılı Ekim ayında İstanbul'a döndü. Yerine *Bursa* korveti süvarisi Polathaneli Bahriye Binbaşı Ali Bey vekâlet etti.[211]

---

[208] DTA, **MB.d**. 74/66. 28 Eylül 1873. 1874 yılının yazında bu göreve Ferik Rasim Paşa atandı. Akdeniz ve Kızıldeniz ile Basra Tersanesi'nde devlet gemilerinin teftişiyle görevlendirildiği kendisine tebliğ edildi. Bkz. DTA, **MKT**. 6001/174; DTA, **MKT**. 6004/88. 16 Kasım 1874; DTA, **MKT**. 6046/89; DTA, **MKT**. 190/118. 30 Aralık 1874.

[209] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 55-56; DTA, **MB.d**. 145/189.

[210] Yeniçeşmeli Hâfız Fâik Efendi, **a.g.e**., s. 51; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 54-55.

[211] DTA, **ŞUB.d**. 17/50; DTA, **MKT**. 6047/103. 5 Ocak 1876; BOA, **İ.DH**. 740/60530. 29 Ocak 1877; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 56-57.

4. Miralay Ahmed Bey Dönemi (Mart-Temmuz 1879)

23 Nisan 1879'da Basra Bahriye Kumandanlığı görevine tayin edilen Osmanpaşazâde Miralay Ahmed Bey *Arkadi* vapuruyla[212] İstanbul'dan hareket etti. 1 Haziran'da Basra'ya geldi. Tersanenin ıslahında ortaya çıkacak zorlukların üstesinden gelmek maksadıyla Basra Islahat-ı Bahriye Komisyonu adıyla bir daimi meclis teşkil etti. Bunun beş azası bahriye zabitlerinden, ikisi vilayet idare meclisinden seçildi.[213]

Basra Valisi[214] Abdullah Paşanın da hazır bulunduğu komisyon ilk toplantısında deniz haydutlarının saldırılarının ve esir ticaretinin önlenmesi üzerinde durdu. Bulunduğu mevkinin öneminden dolayı bütün Anadolu'nun ve özellikle Irak bölgesinin en önemli kapısı olan Fav Boğazı'na yeni bir istihkâm ve fener inşa edilmesi gerektiği kararlaştırıldı. 20 sene önce bir İngiliz kumpanyası tarafından boğazın 14 mil açığına konulan dört adet köhne şamandıranın yerine altı adet yeni şamandıra konulmasının uygun olacağı dile getirildi.[215]

1875 senesinden beri gündemde olan Fav Boğazı'nın ıslahı meselesinde şamandıraların İstanbul'dan gönderilmesine Babıâli'nin sıcak bakmaması ve yerinden tedarik edilmesini istemesi yüzünden bir gelişme kaydedilemedi. Devletin itibarına zarar vereceği endişesiyle İngilizlerin tekrar Fav boğazına şamandıra koymalarına da izin verilmemişti.[216]

---

[212] Yunan abluka yarıcı gemisi olan *Arkadion,* 1866'da başlayan *Girit Ablukası* sırasında Siklat Adalarının Siros açığında görev yaparken bölgeye sevk edilen Osmanlı harp gemisi *İzzeddin* tarafından 20 Ağustos 1867'de karaya oturtuldu. Daha sonra Osmanlılar tarafından yüzdürülerek *Arkadi* adıyla Osmanlı donanmasında görev yaptı. Üzerinde altı adet top bulunan Arkadi Vapuru, 767 ton kapasitesinde olup, 1867 yılında inşa edilmişti. Vapur, 1905 yılında hizmet dışı kaldı. (Bkz. Edward W. Very, **a.g.e**., s. 126. Bernd Langensiepen - Ahmet Güleryüz, **a.g.e**., s. 5, 204). Arkadi Vapuru'nun ele geçirilişine ilişkin detaylı bilgi için bkz. Bahri S. Noyan, "Arkadi Vapurunun Zaptı", **Hayat Tarih Mecmuası**, Yıl: 6, c. 1, S. 1, Sıra: 61, Şubat 1970, s. 20-24.

[213] DTA, **MKT**. 6133/8. 15 Nisan 1879; DTA, **MKT**. 6125/20. 17 Nisan 1879; BOA, **İ.DH**. 784/63743. 23 Nisan 1879.

[214] 1875 yılında Basra mutasarrıflığı vilayet statüsüne kavuşturulmuş ve aynı yılın Ağustos ayında vali ataması yapılmıştı. 1880 yılı Haziran ayında Basra, tekrar Bağdat valiliğine bağlandı. Basra'nın vilayet olarak idare edildiği beş yıllık süreçte Basra'daki bahriye ile ilgili hususlarda Basra valilerine müracaat edildi. DTA, **MKT.** 236/108.

[215] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 58-60.

[216] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 144-149. Fav Boğazı'na fener konulmasına ilişkin girişimler için bkz. DTA, **MKT**. 213/118., 233/44; DTA, **MB.d**. 92/124; DTA, **MB.d**. 145/154; BOA, **ŞD.** 2150/2. 7 Haziran 1876.

Komisyonunun ikinci toplantısı 26 Haziran 1879'da, son toplantısı ise bundan bir ay sonra yapıldı. Islahat kapsamında; havuzun kazılmasına başlanması kararlaştırıldı. Demirhane tamir edilerek şamandıraların hemen imaline başlandı. İlk etapta on bin kuruş masraf yapıldı.[217] Fakat Londra'dan alınacak istimbot, fener, şamandıralar ile Basra'dan satın alınması gereken eşyaların masraflarına karşılık gelecek olan para bulunamadı. Şamandıraların yerine tersanedeki eski su sarnıçlarının tamir edilerek şamandıra hâline getirilmesine, *Alus* vapurunun biraz tamirle fener gemisi olarak kullanılmasına, alınacak olan istimbotların yerine de iki cankurtaran sandalının geçici olarak kullanılması kararlaştırıldı. Bir şamandıra kısa sürede suya indirilerek Bahriye dairesi önüne demirlendi. Ardından ikinci şamandıranın imali tamamlandı.[218]

İki ay gibi kısa süre içerisinde denizciliğe olan malumat ve maharetiyle önemli işlere imza atan Ahmed Bey'in çalışmaları Vali Abdullah Paşa tarafından takdirle karşılandı. Üçüncü şamandıranın imaline başlanmışsa da Basra'ya gelişinin 54. günü, 25 Temmuz 1879'da Kumandan Ahmed Bey vefat ettiğinden tasavvur ettiği ıslahat devam ettirilemedi.[219]

---

[217] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 61-62; DTA, **ŞUB.d**. 43/72. 23 Haziran 1879; DTA, **ŞUB.d**. 49/51. 14 Ağustos 1879.

[218] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 62-63. 1880 senesinde Fav Boğazı'nda bulunan şamandıraların ikisi battığından vapurların gelip geçmesi tehlikeli bir hâl almıştı. Ahmed Bey'in daha evvel yaptırmış olduğu o iki şamandıra Boğaz'a konuldu. 1882 senesinde bu şamandıralar hâlen orada bulunuyordu. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 64.

[219] DTA, **ŞUB.d**. 40/39. Basra vilayetinin telgrafı. 2 Ağustos 1879. Ahmed Şekib mezkûr eserinde Ahmed Bey'in Basra'da kısa süren kumandanlığı döneminde tersanenin ıslahı için sebat ve gayretle yaptığı çalışmalara dair şunları yazmaktadır: *"Havanın vahametine ve güneş sıcaklığının tesirine ehemmiyet vermeyerek her sabah tersaneye gider ve akşama kadar orada şamandıraların imalinde ve maçuna rıhtımlarının inşası ile havuzun kazılmasında çalışan amelenin başında bulunurdu. "Sabah'tan akşama bu bölgede böyle çalışmaya devam etmek kendi hayatını kendi eliyle tehlikeye atmaktır" diye kendisine yapılan uyarılara, "Cenab-ı Hak milletin terekkiyâtı uğrunda hulûs-ı kalb ile çalışan kullarını melâikelerine kanat gerdirerek muhafaza eder" cevabını verirdi. 24 Temmuz 1879 günü havuzun kazılması bittiğinde yalnız hurma ağaçlarıyla altının döşenmesi kalmıştı. Maçuna rıhtımlarıyla her bir edevatı tamam olup yerine kaldırılması kalmış iki şamandıra suya indirilip üçüncü şamandıranın imaline başlanmıştı. Hem kısa süre zarfında bitirdiği şamandıraları hem de havuzu görmesi ve maçuna serenlerinin dikilmesinde hazır bulunması için davet hem de bazı şifahi maruzatta bulunmak için vefatından bir gün önce öğleden evvel vali paşa nezdine gitmişti. Tam zevalde avdet etmişti ki o aralık rahatsızlanmış, gelen doktor gerekli ilaçları verip gitmişti. Sonraki gün yani 25 Temmuz 1879'da vefat etti. Basra'da temmuz ayında tam öğle vakti velev ki yerli ahaliden olsun yarım saatlik bir yere gidip gelmek büyük fedakârlıklardan addolunur. Vefatından iki gün önce İngiliz harp gemisi ile konsoloshanesinin bandıraları mezistre edildiği kumandan tarafından görülmüş, sebebini öğrenmek için mahdumu Osman beyi konsolos nezdine göndermişti. Bu keyfiyetin İngiliz harp gemisinde güneşten etkilenen iki kişinin vefatından ileri geldiği öğrenilmişti. 1879 senesi temmuz ayının başından sonuna kadar yerli ve ecnebiden Basra'da 35 kişinin güneşten etkilenerek*

Ahmed Bey'in Basra Tersanesi'ndeki faaliyetleri İngiltere'nin Bağdat Konsolosu tarafından da bizzat tersaneye gidilerek görülmüş ve İstanbul'daki İngiliz sefaretine rapor edilmişti. Raporda, komodorun Basra'ya gelişinden beri tersanenin ıslahı, gemilerin tamiri, askerî disiplinin tesisi gibi hususlarda gösterdiği gayretten bahsedilmişti. Bu bilgilere ilave olarak tersanede birkaç geminin tamir edildiği, para bulunamadığından yeni gemi inşa edilemediği gibi satın da alınamadığı yazılmıştı. Ama bir havuz kazılarak birtakım setler inşa edildiği bildirilmişti. Konsolos, Ahmed Bey'in bahriye eğitimini İngiltere bahriyesinde tahsil ettiği ve altı sene süreyle de bahriye ataşeliği ile Osmanlı Devleti'nin Londra sefaretinde görev yaptığı, tersaneyi kalıcı bir tarzda yeniden ıslah ve tanzime muktedir olmakla birlikte yeterli imkânlara sahip bulunmadığını da beyan etmişti. [220]

Ahmed Bey'in deniz haydutlarının saldırılarının önlenmesi hususunda gösterdiği gayret de İngilizlerin gözünden kaçmamış ve bunun memnuniyet verici olduğunu ifade etmişlerdi. Vefat haberine üzüldüklerini Hariciye Nezareti'ne gönderdikleri bir yazıda ifade eden İngilizler, yerine gelecek kişinin de aynı şekilde çalışmasını umuyoruz temennisinde bulunmuşlardı.[221] Ahmed Bey'den sonra kumandanlık görevini bir süre vekâleten *Arkadi* vapuru süvarisi Üsküdarlı Hasan Kaptan yürüttü.[222]

5. Kaymakam Mehmed Bey Dönemi (1879 - 1882)

5 Eylül 1879'da Bahriye Kaymakamı Koskalı Mehmed Bey Basra Bahriye Kumandanlığı görevine atandı. 1879 yılının Aralık ayı ortalarında Basra'ya gelen Mehmed Bey, yeterli sayıda muhafaza gemisi olmadığından her üç beş günde bir nehir taşımacılığında bir vukuat meydana geldiğini ve bu durumdan hem ecnebilerin

---

vefat ettikleri karantina cetvellerinde görülmüştür." Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 64-66. Ahmed Bey vefatının ardından Manavi civarında büyük bir türbe içine gömülmüştür. **Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları**, s. 71. Rusların Sinop baskınında şehit olan Amiral Osman Paşa'nın oğlu olan Albay Ahmed Bey'in Mehmed Raşid ve Osman adlı iki oğlu Osmanlı bahriyesinde amiral rtübesine kadar yükseldi. Osman Paşa Japonya'ya gönderilen ve dönüş yolunda batan Ertuğrul Fırkateyni'nin komutanı olup kaza sırasında şehit olmuştu.

[220] BOA, **HR.TO**. 257/13. 2 Ekim 1879.

[221] BOA, **HR.TO**. 257/15. Lef 2-1, 2-2.

[222] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 67.

hem de ahalinin fazlaca şikâyetçi olduklarını gördü. Basra'dan Fav Boğazı'na kadar seyyar karakol olarak gezdirilmekte olan *Basra* vapuru ile iki sandala ilave olmak üzere bütün filikaların içleri silahla teçhiz edilerek sahil muhafazasında görevlendirdi. Umman-ı Osmani İdaresi'ne ait olup 1874'te Basra Tersanesi'ne terk edilen *Alus* vapuru havuza konulup tamiratını müteakip o da karakol hizmetinde kullanılmaya başlandı.[223]

5 Haziran 1880 tarihinde Basra vilayetinin mutasarrıflığa dönüştürülmesiyle münhal kalan İdare-i Umman Riyaseti de Mehmed Bey'in uhdesine verildi. 1880 yılı Mart ayı ile 1881 yılı Mayıs ayı arasındaki yaklaşık bir yıl içerisinde Şattülarap ve Katif sahillerinde hiçbir vukuat meydana gelmediği, düzenli olarak gezdirilen harp gemilerinin semeresinin görüldüğü ve deniz hırsızlarından eser kalmadığı hazırlanan bir raporda İstanbul'a bildirildi. Şubat 1882'de İstanbul'a dönen Mehmed Bey'in yerine *Zuhaf* korveti Süvarisi Rıfat kaptan vekâleten kumandan olarak atandı.[224]

6. Ali Rıza Paşa Dönemi (1882-1886)

Rıfat kaptanın 8 ay kadar devam eden vekâletinden sonra 1882 yılının Haziran ayında Langalı Miralay Ali Rıza Basra bahriye kumandanı olarak atandı. Eylül ayında görevine başladı. Bir sene sonra mirliva rütbesine terfi etti.[225]

Deniz ve nehir güvenliğinin sağlanmasına önem veren Ali Rıza Paşa, hazırladığı raporunda Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Basra Körfezi sahilleri ile Şattülarap'ın muhfazasının şimdi olduğu gibi gelecekte de önem arz edeceğini yazdı. Buraların yabancıların taarruzlarından muhafazası için gerekli vasıtaların tedarik edilmesinin önemine dikkat çekti. Şattülarap'ın muhafaza altında tutulmasının bir

---

[223] BOA, **İ.DH**. 790/64189. 5 Eylül 1879; DTA, **ŞUB.d**. 33/69. 25 Eylül 1879; DTA, **ŞUB.d**. 33/77. 27 Eylül 1879. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 69.

[224] BOA, **HR.SYS.** 1909/56. 1 Mayıs 1881. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 75-79; DTA, **MKT.** 6071/83. 26 Haziran 1880. Komodor Mehmed Bey raporunda son bir yılda Basra Körfezi'nde bir vukuat olmadığı ifade etmekle birlikte hemen sonrasında, 1881 yılı Eylül ayında VI. Ordu Kumandanlığından gelen bir telgrafta aşiretlere satılmak üzere Basra'ya deniz yoluyla silah ithal edilmekte olduğu haberi alınmıştı. Muhammara'ya geldiği tespit edilen üç bin eski şeşhaneli tüfekler ellişer yüzer olarak bazı tüccar tarafından sandıklar halinde satılmaya çalışıldığı hatta bunlardan bazılarının ele geçirildiği bildirilmişti. BOA, **Y.PRK.ASK**. 9/8. 24 Eylül 1881.

[225] DTA, **ŞUB.d**. 101/56. 12 Haziran 1882; DTA, **ŞUB.d**. 104/48. 28 Ağustos 1883; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 79.

deniz kuvvetinin mevcudiyetine, bunun da orada yeni bir tersanenin inşasına bağlı olduğunu beyan etti. Umman-ı Osmanî İdaresinin denizcilik eğitimi almış ve tecrübeli kişilerce yönetilmediğinden hazineye fayda sağlayamadığını, bu sebeple tüccar ve ahalinin İngiliz vapurlarına rağbet etmekte olduklarını bildirdi.[226]

Ali Rıza Paşa, Necid'den Maskat ve Maskat'tan Aden'e kadar olan sahillerde dolaştırılmak üzere üç korvet ile üç naviye, Şat Nehri'nin muhafazası için ise dört adet gambot ve iki adet kompozit gemiye ihtiyaç olduğunu bildirmişti. Şat Nehri'nin karşı sahilindeki araziye bir tersane ile 200 asker alacak kapasitede kışla, 100 yataklı hastane, hamam ve cami, memurların ikameti için bahriye dairesi ile 40 öğrenci alabilecek bahriye idadi mektebi binalarının[227] inşasını talep etti. Re's-i Tennur'dan Hürmüz Boğazı'na kadar olan sahillerde ahalinin on bin kayıktan fazla deniz vasıtalarıyla çıkardıkları ve Avrupa'ya ihraç ettikleri, yıllık bir milyon lira kıymetindeki inci ve sedeften yıllık vergi alınmasını da teklif etti. Söz konusu sahillerin milletlerarası hukuk gereği Osmanlı suları dâhilinde olduğunu hatırlattı. Ayrıca Basra ve Kuveyt ahalisinden maaşlı kılavuzlar istihdam edilmesini önerdi. Böylece körfezde ve nehirlerde gemilerden alınacak fener vergisinden hayli gelir elde edileceğini açıkladı. Son olarak Umman-ı Osmani İdaresi'nin merkezinin Basra'da olmasını önerdi. İdarenin başında denizciliğe vâkıf bir yönetim bulunursa nehir nakiyatının gelişeceğini ve mevcut gelirin bir misli daha artacağını bildirdi.[228]

Ali Rıza Paşa, Basra'nın haricinde Arap yarımadasında önem arz eden Necid ve Zufar kıtası için elzem olan ıslahatın icrasının oralara ulaşım sağlamaktan geçtiği görüşündeydi. Bu amaçla vapurlar tedarik edilmesi, bunların imal, ikmal ve tamirleri için ise Basra Tersanesi'nin güçlendirilmesi gerektiği açıktı.[229] Bu hususlar Bâbıâli

---

[226] DTA, **MKT.** 385/99. 5 Mart 1883.

[227] Paşa, raporuna Şattülarap'ın haritasını ve inşasına lüzum görülen askerî binaların proje ve krokilerini de ilave ederek İstanbul'a göndermişti. Bkz. **EK-22**.

[228] DTA, **ŞUB.d**. 88/23. 2 Mart 1884; BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 9. 6 Ocak 1884; BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 11.

[229] Ali Rıza Paşa'nın aynı raporunda bölgedeki İngiliz politikasına dair verdiği bilgiler de dikkat çekiciydi. Paşa'ya göre İngiltere medeniyet getireceğim bahanesiyle Basra sahilleri ahalisine yaptığı çeşitli teşebbüs ve vaatlerle onların Osmanlı Devleti'ne ve hilafete olan bağlarını zayıflatmaya çalışıyordu. Hindistan'da ve İngiltere'de *şark mektepleri* adıyla açtıkları hususi mekteplerde eğittikleri Müslüman ahalisinden çocukların fikirlerini zehirliyorlardı. İngiltere Hint filosu askeri mürettebatının bir kısmını Müslüman Zufar ahalisi oluşturuyordu. Ama bunların zamanla din değiştirerek Hıristiyanlığa geçtikleri bilgisini veren Ali Rıza Paşa bu yüzden Necid ve Zufar sahillerinde seyyar bir

tarafından muvafık görülerek onaylandı. Fakat ilk yılda verilmesi icap eden para Maliye'den alınamadı.[230] Projelerin gerçekleştirilememesinin asıl sebeplerinden birinin bunun için gerekli paranın merkezî hazineden alınamamasından kaynaklandığı bir kez daha ortaya çıktı. Bâbıâli, daha önce de tersane için ihtiyaç duyulan paranın merkezi bütçe yerine çoğu kere mahallî bütçeden, yani Bağdat vilayeti gelirlerinden karşılanmasını istemişti.

Osmanlı hükûmeti bu dönemde hazinenin içinde bulunduğu müzayakanın yanında dış politikada da zor günler geçiriyordu. 93 Harbi sonunda uğranılan yenilgiyle İmparatorluk dağılma noktasına gelmişti. Balkanlarda Osmanlı egemenliğinde bulunan topraklar kaybedilmiş ve devlet büyük bir göç dalgasına maruz kalmıştı. Doğu Rumeli sorunu, Doğu Anadolu'daki Rus işgali, Ermeni Meselesi, Kıbrıs'ın İngiltere tarafından işgali, Rusya'ya ağır harp tazminatı ödenmesi gibi meseleler Osmanlı Devleti'ni uğraştıran büyük sorunlar arasındaydı. Bunlara 1881'de Tunus'un Fransızlar, 1882'de Mısır'ın[231] İngilizler tarafından işgali de eklenmişti. Devlet 1875'te malî iflasını ilan etmiş, ağır borçların tasfiyesi amacıyla oluşturulan ve uluslararası alacaklılarının temsil edildiği Düyûn-ı Umûmiye, devletin en önemli gelirlerine el koyarak alacaklarını bizzat tahsile başlamıştı.[232] Böyle bir kargaşa ortamında Basra Tersanesi için talep edilen ödeneğin verilememiş olmasını anlaşılablilir bir mazaret olarak değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

Basra'da bahriye kumandanlığı görevinde bulunanlar arasında en faal olanlardan biri olan Ali Rıza Paşa, vilayetin idaresinde de vali ile birlikte önemli bir konumda buluyordu. İstanbul'a gönderdiği raporlarında yalnız bahriye ile ilgili değil

---

filo bulundurulması ve oralarca sözü geçen kişilerin de taltif edilerek ahalinin devlete olan meylini temin etmek icap ettiği görüşündeydi. BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 9. 6 Ocak 1884.

[230] 1882 senesinde Şura-yı Bahriye'de teşkil edilen komisyon tarafından Basra, Arap yarımadası ve Kızıldeniz sahilleri için alınması icap eden tedbirlere dair hususlar için bkz. BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 5. 29 Ocak 1882.

[231] Mısır'ın İngilizler tarafından işgali ve Osmanlı Devleti tarafından buna karşı verilen diplomasi savaşına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Süleyman Kızıltoprak, **Mısır'da İngiliz İşgali: Osmanlı'nın Diplomasi Savaşı (1882-1887)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010, s. 5-269.

[232] Doksanüç Harbi sonrası Osmanlı Devleti'nin genel durumuna ilişkin bkz. Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi,** c.1, (Ed. E. İhsanoğlu), IRCICA Yayınları, İstanbul, 1994, s. 66-135; Ali Fuat Türkgeldi, **Mesâil-i Mühimme-i Siyasiye**, c. II-III, 2. Baskı, Yayına Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal, TTK. Yayınları, Ankara 1987.

vilayetin diğer idari ve askerî sorunlarına da dikkat çekerek önerilerde bulunmuştu.[233]

Ali Rıza Paşa, Basra'da uzun süreden beri kullanılmakta olan *Nasrülaziz, Ceyran-ı Nehri* ve *Timsah-ı Nehri* adlı uskunaları yeniden inşa ettirmişti. Paşa, görev yaptığı dönemde körfezde İngiltere donanmasına ait harp gemilerinin faaliyetlerini yakından takip ederek İstanbul'a düzenli raporlar gönderdi. İran'ın denizcilik sahasında attığı adımları da izledi. 1885 yılında İran'ın Almanya'da yaptırdığı *Persapolis* adlı savaş gemisinin Muhammara'ye gelmesi üzerine gemiyle ilgili ayrıntılı bilgileri şifreli olarak İstanbul'a bildirdi.[234]

7. Miralay Emin Bey Dönemi ve Mahalli İdareciler Arasında Ortaya Çıkan Anlaşmazlıklar (1888-Aralık 1897)

Basra Bahriye Kumandanı Ali Rıza Paşa 1886 yılı sonlarında hastalığı sebebiyle İstanbul'a geldiğinden kumandanlığa Bahriye Kaymakamı Hasan Bey vekâlet etti. Hasan Bey inşası devam eden bahriye dairelerinin ikmali ve Umman-ı Osmani idaresi vapurlarının ıslahı hususunda gayret gösterdi.[235]

Bahriye Nezareti, 3 Ekim 1888'de Basra Bahriye Kumandanlığı görevine İşkodro Komodoru Miralay Emin Bey'i atadı. Emin Bey, 1893 yılı boyunca Basra valiliğine de vekâlet etti. Sonraki yıllarda Basra valileriyle, bilhassa Aralık 1893-Eylül 1896 tarihleri arasında Basra Valisi olarak görev yapan ve kendisi de bahriye kökenli olan Mahmud Hamdi Paşa ile Emin Bey arasında sorunlar yaşandı. Aralarındaki meseleler karşılıklı suçlamalar hâline dönüştü ve bunları İstanbul'a yazılı olarak bildirdiler.[236] Şikâyetlerden birinde Emin Bey, Necid kıtasındaki

---

[233] Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**., s. 67.

[234] İran'ın Almanya'dan aldığı gemi 210 kadem uzunluğunda, 34 kadem genişliğinde, 485 beygir gücünde, 6 toplu, 30 tayfa alabilir özellikte olup gemide ayrıca bir istimbot da mevcut olduğu ve bunun Karun nehrinde işletileceği bilgisi Ali Rıza Paşa tarafından bildirilmişti. İstimbot uskurlu olup, 50 kadem uzunluğunda, 14 kadem genişliğinde, 25 beygir gücündeydi. BOA, **DH.ŞFR**. 125/169. 25 Kasım 1885.

[235] BOA, **Y.MTV**. 26/43. 25 Nisan 1887; DTA, **ŞUB.d**. 165/237. 10 Ekim 1886; DTA, **ŞUB.d**. 210./53. 16 Aralık 1887; DTA, **MKT.** 6310/101. 20 Mayıs 1885.

[236] BOA, **Y.MTV**. 34/88. 4 Eylül 1888; DTA, **ŞUB.d**. 150/173. 3 Ekim 1888; BOA, **BEO**. 422/31600. 20 Haziran 1894; DTA, **MKT**. 6778/153. 24 Nisan 1895; DTA, **MKT.** 6739/34. 29 Mayıs 1894. Mahmud Hamdi Paşa, 1893 yılı aralık ayında başladığı valilik görevinden 1894 yılı yaz

askerlerin tebdili için gemileri vaktinde hazır etmediği ve sevk edilen askerleri Ahsa kıtasının iskelesi olan Uceyr yerine Re's-i Tennur'a çıkarmakla suçlanmıştı.[237]

Necid, Bahreyn ve Kuveyt sahillerinde devamlı ya da hiç olmazsa 15 günde bir defa harp gemisi gezdirilmesi icap ediyordu. Basra Valiliği, bilhassa kaçak silah ithalini engellemek için tedbir alınması lazım geldiği hâlde buna Basra Bahriye Kumandanlığınca gereken önem verilmediğini İstanbul'a bildirmişti. Bu iddialara karşı Emin Bey, sahillerin inzibatı amacıyla Kuveyt ile Necid sahillerinde devamlı karakol gemisi bulundurulduğunu, hatta *Müjderesan* vapurunun aralıksız 9 ay o sahillerde görevlendirildiğini, fakat valilikten para alınamadığından askerlerin erzakı tedarik edilemeyince vapurun 15 gün önce Basra'ya dönmeye mecbur kaldığı cevabını verdi.[238]

Yukarıdaki olayda da görüldüğü üzere komodor ile valinin birbirleri aleyhine suçlamaları bulunmakla birilikte bunların ne kadarının doğru veya ne kadarının gerçekdışı olduğunu tespit imkânı mevcut değildir. Zaten Bahriye Nezareti de bu şikâyetlerin valinin bahriye işlerine fazla müdahalesinden kaynaklandığı, fakat bunun tahkike muhtaç bir mesele olduğu tespitinde bulunmuştu.[239] Diğer taraftan VI. Ordu Kumandanlığı da Basra Komodorluğuna Katar'a bir korvet gönderilmesine ilişkin ve diğer yazılan başka taleplere cevap alınamadığı şikâyetiyle konuyu Seraskerlik

---

aylarında Basra'nın havasıyla imtizaç edemediğinden bahisle istifa etmek istemişse de Bâbıâli'ce bu talebi kabul edilmemiştir. Mahmud Hamdi Paşa bahriyeli olmasına rağmen kendisinin devletin bir sınır vilayeti olan Basra'ya vali olarak gönderilmesini yadırgamış ve bunun Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa ile aralarındaki soruna istinaden onun garazkârlığı neticesinde olduğunu beyan etmiştir. Ayrıca Basra'ya geldiğinden beri de Bahriye Nazırından gelen gizli emirlerle Basra bahriye kumandanının kendi aleyhinde faaliyette bulunarak muvaffakiyetine engel olduğu yorumunda bulunmuştur. Bkz. (BOA, **BEO**. 461/34567. Lef 3. 22 Ağustos 1894. BOA, **Y.A.HUS**. 309/34. 15 Eylül 1894). Bölgedeki İngilizlerle iyi bir diplomatik ilişki içinde olan Hamdi Paşa hakkında Basra'daki İngiliz konsolosluğunca hazırlanan raporlarda; vilayeti disiplin üzere iyi tarzda yönettiği, dürüst, güvenilir ve akıllı bir zat olduğu yazılmıştı. (Bkz. Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**., s. 180). Sultan II. Abdülhamid'in hacca giden özel hizmetkârlarından Seyid Salih de dönüş yolunda Basra'ya uğradığında tanıştığı Vali Hamdi Paşa'yı övmüş ve onu işleri hakkıyla yerine getiren çalışkan, sadık ve mütedeyyin bir zat olarak tavsif etmiştir. Bkz. Abdülhamit Kırmızı, **Abdülhamid'in Valileri: Osmanlı Vilayet İdaresi 1895-1908**, Klasik Yayınları, İstanbul 2007, s. 65.

[237] DTA, **MKT**. 6730/12. 14 Ocak 1895; DTA, **MKT.** 6730/25. 2 Şubat 1895.

[238] DTA, **MKT**. 6701/2. 9 Ağustos 1894; DTA, **MKT**. 6778/113. 22 Nisan 1895; DTA, **MKT**. 6952/103. 30 Eylül 1897.

[239] DTA, **MKT**. 6746/136. 6 Şubat 1895; BOA, **BEO**. 562/42145. 31 Mart 1895. Basra Vilayetinde Vali, komodor ve defterdar gibi mülki ve askerî idareciler arasında meydana gelen ihtilaf ve çekişmelere ilişkin farklı örnekler için bkz. Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**., s. 68-70.

makamına intikal ettirmesi üzerine Bahriye Nezareti, bu tür şikâyetlere sebebiyet verilmemesi için Emin Bey'e bir kez daha ihtarda bulunmuştur.[240]

1897 yılında Fırat Nehri'nde karışıklık çıkaran aşiretler üzerine bir gambot sevk edilmesine ilişkin verilen emri ifa etmediği gerekçesiyle Basra Valisince Bâbıâli'ye tekrar şikâyet gelmesi üzerine Emin Bey görevden alındı. Basra'da aşiret reisleri ve ahali üzerinde önemli bir nüfuzu bulunan, en uzun süre bahriye kumandanı olarak görev yapan ve bu sırada mirliva rütbesi de almış olan Emin Paşa'nın yerine Selanik Komodoru Bahriye Kaymakamı İsmail Bey tayin edildi. 1898 yılının ilk günlerinde Basra'da göreve başlayan ve Ağustos 1898'de vefat eden İsmail Bey yaklaşık 8 ay görev yaptı. Ondan sonra kumandanlık görevini orada görevli ve alaylı bir zabit olan Binbaşı Yakub Bey vekâleten yürüttü. 1899 yılı başlarında Yakub Bey Basra Bahriye Kumandanlığı görevine asaleten atandı.[241]

Başta valilik ve VI. Ordu Kumandanlığı olmak üzere hakkında birçok şikâyet yapılmasına rağmen Emin Bey'in 1897 yılı Ekim ayına kadar görevine devam ettirilmesi izaha muhtaç bir mesele olmakla birlikte bölgedeki İngiliz yetkililerince hazırlanan raporlarda Emin Bey'in Dicle üzerinde Umman-ı Osmani vapurlarını başarıyla idare ederek Lynch vapur kumpanyasına karşı sıkı bir rekabet oluşturduğuna dikkat çekilmiştir. Hatta Emin Bey'in bu faaliyetlerinin bölgedeki İngiliz ticari çıkarlarına zarar verdiği ifade edilmiştir. Fakat Emin Bey'in bölgede nehir ve deniz taşımacılığında yaptığı atılımlarla ülkesinin refahına hizmet ettiği, güvenilir ve ahali üzerinde önemli bir saygınlığı bulunduğu hususu da aynı İngiliz raporunda yer almıştır.[242]

8. Kaymakam Yakub Bey Dönemi (1899-1906)

Emin Bey'den iki yıl sonra Basra Bahriye Kumandanı olarak tayin edilen Yakub Bey hakkında da görev yaptığı dönem içerisinde bölgeden İstanbul'a çok sayıda şikâyet ulaştı. Umman-ı Osmani İdaresi gelirinin düştüğü, tersane idaresinin

[240] BOA, **BEO**. 771/57806. Lef 2. 26 Nisan 1896.
[241] BOA, **DH.ŞFR**. 215/3. 23 Eylül 1897; BOA, **Y.PRK.UM**. 40/16; DTA, **ŞUB**. 2415/23; DTA, **Umumi Evrak**, 79/7; BOA, **Y.PRK.AZJ**. 37/66. 1 Eylül 1898; DTA, **BN**. 192/4509. Belge Nu: 1. Basra Bahriye Komodorluğu'ndan Bahriye Nezareti'ne, 2 Nisan 1900; DTA, **BN**. 437/16893.
[242] TNA, **FO**. 195/2020. Nu: 105/16'dan naklen Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**., s. 181.

ve askerî disiplinin bozulduğu şikâyet konularından bazılarıydı. Emin Bey ise asker koğuşları ile Manavi'de bir ibtidaî mekteb ve köprü inşa ettirdiğini, tersanede bazı mahalleri, Umman-ı Osmanî İdaresi'ne ait dört vapuru ve iki dubayı tamir ettirdiğini, iskelede tüccar malları için de bir ambar inşa ettirdiğini İstanbul'a bildirerek kendisine yönelik eleştirilere cevap verdi.[243] Yapılan işlerin takdire şayan olduğunu değerlendiren Bahriye Nezareti, Yakub Bey'in miralay rütbesine terfiini onayladı. VI. Ordu Kumandanlığı'ndan daha evvel gönderilen iki ayrı yazıda da Yakub Bey'in fevkalade mesai ve gayretinden bahsedilmişti.[244]

1906 yılının Şubat ayında görevi başındayken vefat eden Yakub Bey'in yerine Bahriye Kaymakamı Sadık Bey kumandan olarak atandı.[245] Yaklaşık yedi yıl vazifede kalarak Basra'da uzun süre görev yapan kumandanlar arasına adını yazdıran Yakub Bey hakkında bölgeden İstanbul'a çok sayıda şikâyet mektubu gönderilmişti. Buna rağmen hakkında Bahriye Nezareti'nce bir işlem yapılmaması, hatta merkez tarafından korunması izaha muhtaç bir meseledir.

9. Kaymakam Sadık Bey Dönemi (1906 – 1908)

1907 senesinde Basra Tersanesi emrinde *Kilitbahir* korveti ile *Alus* vapuru mevcut olup *Alus* vapuru Eylül ayında karakol vazifesi yapmak üzere Ammare'ye hareket ettirilmişti. *Kilitbahir korveti* Fav'da karakol gemisi olarak görev yapıyordu. Bu sırada Basra bahriye komodorunun ve *Kilitbahir* korveti süvarisinin idaresizliklerine dair Basra'dan İstanbul'a şikâyet telgrafları gönderilmişti.[246]

Basra'da idarenin bozulduğuna ilişkin bir önceki kumandanlar hakkında vuku bulan şikâyetler yeni atanan Sadık Bey'in iki yıl süren görevi esnasında da devam etti. Basra Nizamiye Kumandanlığı, Seraskerliğe gönderdiği bir yazısında Basra Bahriye Kumandanlığından şikâyetçi oldu. Daha evvelden Şattülarab Nehri'nde vapurlar seyrüsefer ettiği esnada Basra'da bir tersane ve birkaç zabit ile 400'e yakın

[243] DTA, **ŞUB**. 2431/215. 9 Eylül 1901. Yakub Bey hakkındaki şikâyet mektupları için ayrıca bkz. DTA, **BN**. 192/4509; DTA, **BN**. 264/8009. Belge Nu: 1-10; DTA, **ŞUB.d**. 547/113. 21 Eylül 1903; DTA, MKT. 7028/ 50, 85.
[244] DTA, **ŞUB.d**. 587/221. 8 Ağustos 1905.
[245] DTA, **ŞUB.d**. 592/231. 22 Şubat 1906.
[246] DTA, **MKT.** 7486/207, 21 Eylül 1907; DTA, **MKT**. 7489/169-170. 22 Ocak 1908.

bahriye askeri ve bir de kaymakam rütbesinde bir komodor bulunmasına lüzum olmakla birilikte artık vapurların Hazine-i Hassa'ya devri sebebiyle oradaki bahriye askerlerinin hiçbir işleri kalmadığı yorumunda bulunmuştu. Bahriye askerlerinin bir iş yapmayıp başıbozuk bir hâlde dolaşmakta ve uygunsuz hareketler içerisinde oldukları, bu yüzden bunların İstanbul'a aldırılmaları veya nizamiye taburlarına dâhil edilmeleri nizamiye kumandanlığınca talep edilmişti. İlgili yazıda bunların kendi emrine verilmesi önerisi de mevcuttu.[247]

Bu eleştiriye cevap veren Komodor Sadık Bey, Basra'daki bahriye kuvvetinin devletin gücünü dost ve düşmana gösterdiğini, daha evvel olduğu gibi kendi zamanında da iki defa asi aşiretler üzerine iki vapurun sevk edilerek bütün sene görev yaptıklarını yazdı. Komodor, Basra Nizamiye Kumandanı ve 27. Redif Fırkası Kumandanı olarak 1906 yılında Basra'ya gelen Ferik İzzet Paşa'ya Hamidiye vapurlarının idaresinin de verildiğini hatırlatarak bu yüzden aralarında çıkan bazı anlaşmazlıklara değindi. İzzet Paşa'nın bahriye ile ilgili hususlarda resmi usulle bağdaşmayan talepleri olduğunu ve bunları yerine getirmeyince şikâyet oluştuğunu bildiren komodor özetle şu beyanda bulundu:

> *Kilitbahir* korvetinin Ümmülkasir'e sevk edilmesini istemesi üzerine İngiliz yanlısı politikalar takip eden Kuveyt'e pek yakın olan Ümmüllkasir'e korvet gönderilmesinin siyasi bir netice doğurması endişesiyle şifahi olan bu emri yazılı olarak talep ettim. Fakat bunu yapmadı. Basra'da dokuz tabur asâkir-i berriye mevcud iken bahriye askerlerinin şehir içinde devriye ve zabtiye gibi karakol görevi ifa etmesine dair paşanın taleplerine olumlu cevap verilmedi. Basra'daki Daire-i bahriyenin lağv edilmesine yönelik mütalaasını ise havsalama sığdıramıyorum. Gerçi Basra'da tersane vapurları bulunmasını Kuveyt, Muhammara gibi bazı yerlerdeki aşiretlerin ve İran ordusunun da istememekte oldukları her tarafça malumdur. Ama ecnebilerin düşünceleri ile İzzet Paşa'nın aynı düşüncede olması herhâlde maksadımı kendisine iyi anlatamadığımdandır.[248]

Bahriye Nezareti her ne kadar İzzet Paşa'nın şikâyetini dikkate almamış olsa da Basra Bahriye Kumandanı Sadık Bey'e gönderdiği ihtar yazısında bu tür

[247] DTA, **BN.** 585/23114. Seraskerlik'ten Bahriye Nezareti'ne. 2 Şubat 1907.
[248] DTA, **BN.** 93/1837. Belge Nu: 1. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezareti'ne. 2 Nisan 1907.

şikâyetlere mahal verici hareketlerden sakınılmasını istedi.[249] Fakat Sadık Bey'in de artık orada kalmasının uygun olmayacağını değerlendiren nezaret bu göreve vekâleten Basra'da bulunan İdare-i Nehriyye Müdür Muavini Kaymakam Sermed Bey'in bakmasını ve Sadık Bey'in İstanbul'a tayinini uygun gördü. Sonraki günlerde Basra Tersanesi ve oradaki gemilerdeki düzenin bozulmasına ve daha başka olumsuzluklara mahal bırakılmaması için Miralay Hafız Hüseyin Bey, rütbesi mirlivalığa yükseltilerek 3 Mart 1908'de Basra Komodorluğu'na tayin edildi.[250] Fakat Hafız Hüseyin Paşa Basra'ya gitmeden görevden azledilerek, yerine aynı yılın Eylül ayında Mirliva Hikmet Paşa tayin edildi.

10. Basra'da Sürgün Bir Kumandan: Miralay Hikmet Bey'in Basra Bahriye Kumandanlığı Dönemi (Kasım 1909-Ekim 1910)

Mirliva Hikmet Bey'in[251] Basra'ya bahriye kumandanı olarak atanmasına ilişkin 13 Eylül 1908 tarihli tezkerede Basra Körfezi sahillerinin ehemmiyetinin bir kat daha arttığı ifade edilmişti. Katif kasabasının bazı isyancı aşiretlerce denizden ve

[249] DTA, **BN**. 585/23114. Bahriye Nezareti'nden Basra Komodorluğuna. 5 Şubat 1907.
[250] DTA, **ŞUB.d.** 657/172. 3 Mart 1908; DTA, **MKT.** 7543/142. 16 Şubat 1908.
[251] 93 Harbi'nde Erzurum önlerinde şehit düşen Yüzbaşı Bekir Bey'in oğlu olan Mehmed Hikmet, 1863 senesinde İstanbul'da doğdu. Bahriye Mektebi'nden 27 Ağustos 1882'de mezun oldu. 1886 yılında Atina Sefareti emrine ataşenaval olarak atandı. 1890 yılının sonlarında II. Abdülhamid'in oğlu Şehzade Mehmed Burhaneddin Efendi'ye hocalık yapmakla görevlendirildi. 1896'da miralay rütbesine terfi etti. 1897 yılında açılan Bahriye Müze ve Kütüphane İdaresi'nin ilk müdürü oldu. Tersâne-i Âmire bünyesinde Bahriye Terzihanesi'nin açılmasına da öncülük etti. 20 Aralık 1899'da mirliva (tuğamiral) oldu. 31 Ocak 1907'de tesis edilen İdare-i Nehriye-i Merkeziye Şubesi Müdüriyetine tayin edildi. 1908 yılı Eylül ayında görev süresi iki yıl olmak üzere Basra Bahriye Kumandanlığına tayin edildi. Tasfiye-i Rüteb Kanunu gereğince 7 Ağustos 1909'da rütbesi miralaylığa düşürüldü. Bir yıl kadar Basra Bahriye Kumandanlığı görevinde bulunduktan sonra 2 Ocak 1911'de İzmir ve Cezayir-i Bahr-i Sefid Komodorluğu'na atandı. Bu görevi sırasında İzmir limanının müdafaasına yönelik yaptığı ikmâl çalışmaları ve Balkan Harbi'nde hastane gemisi olarak kullanılan ve Balkanlardan göçmenlerin nakli hususunda önemli görevler üstlenen Bahr-i Ahmer Vapuru'nun bakımı çalışmalarındaki gayreti takdirle karşılandı. 29 Ocak 1914'te emekliye ayrıldı. II. Abdülhamid döneminde uzun yıllar Bahriye Nazırlığı görevinde bulunan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın damadı olan Mehmed Hikmet Bey iyi derecede Fransızca, İngilizce ve Rumca biliyordu. Ne zaman vefat ettiği tespit edilememekle birlikte 1928 yılında hayatta olduğu ve *Yavuz-Havuz Davası* hakkında TBMM Tahkikat Encümeni'ne rapor sunduğu görülmektedir. Osmanlı bahriyesine dair telif ve tercüme bazı eserleri bulunmaktadır. BOA, **DH.SAİD.d.** 153/39; BOA, **BEO**. 2264/169791; BOA, **İ.HUS**. 112/1321; BOA, **İ.BH**. 8/1326; BOA, **ŞD.** 3063/41; BOA, **Y.PRK.ASK**. 226/103; DTA, **Künye Defteri** 1/15; Fahri Çoker, **Deniz Harp Okulumuz 1773**, Deniz Basımevi Md.lüğü, İstanbul 1977, s. 52; Mehmet Hikmet, **Sefâin-i Harbiye ve Ticâriye-i Osmâniye'nin Islahı Hakkında Lâyiha**, Sene 1308, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, T.Y. 4124.

karadan muhasara edildiği, dolayısıyla muktedir ve liyakat sahibi bir bahriye kumandanı atanması icap ettiği beyan edilmişti.[252]

Fakat Basra'ya yapılan atamalarda bir rütbe terfi ettirilmesi kuralı olmasına rağmen bunun uygulanmadığını gören Hikmet Paşa, bu tayinin kendisinin İstanbul'dan uzaklaştırılmak amaçlı olduğu fikriyle Basra'ya gitmedi. Görev mahalline gitmesine dair birkaç defa uyarılmasına rağmen hasta olduğunu beyan ederek rapor aldı. Bahriye Nezareti ise Hikmet Paşa'nın lisana aşina ve faal ümeradan olmasına binaen bu göreve atandığı, ayrıca siyaseten ve mevki olarak stratejik bir konumda olan Basra'nın denizden savunulmasının önem arz ettiği üzerinde durdu.[253]

Birkaç ay sonra İstanbul'dan Basra'ya gitmek üzere hareket eden Hikmet Paşa, Port Said limanına vardığında buradan Basra'ya gidecek vasıta olmamasını ve hastalığını gerekçe göstererek İstanbul'a döndü. Hikmet Paşa'nın, askerî emirleri yok hükmünde telakki ederek davranmasının Basra'da hızla icrası lazım gelen tedbirlerin alınmasını geciktirdiği, dolayısıyla bu hareketinin kanuni cezaya çarptırılmayı gerektirdiği kararına varıldı.[254]

Hikmet Paşa Basra'ya tayin edilmesini, II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki yıllarda hükûmette etkinliğini artıran İttihad ve Terakki Cemiyeti'nin Hamidiye Dönemi idarecilerine karşı yaptığı kıyıma kendisinin de maruz bırakılması olarak yorumlamıştı. Basra'ya gitmek istemeyip itiraz etmesi üzerine Divan-ı Harp'te yargılandı. 1909'da Tasfiye-i Rüteb Kanunu gereğince de rütbesi miralaya düşürüldü. Hikmet Bey, haksızlığa uğradığı gerekçesiyle Hareket Ordusu Kumandanı Mahmud Şevket Paşa'ya ve diğer bazı üst makamlara yaptığı başvurulardan bir sonuç alamadı. Basra'daki görevine gideceğini ifade etmesi üzerine 1909 yılının Ağustos ayı sonlarında tekrar Basra Bahriye Kumandanlığı görevine atandı.[255]

---

[252] BOA, **İ.BH**. 8/18. 13 Eylül 1908; DTA, **ŞUB.d**. 669/24. 14 Eylül 1908.
[253] DTA, **MKT**. 7543/185. 8 Kasım 1908.
[254] DTA, **ŞUB.d**. 676/47. 27 Aralık 1908; DTA, **ŞUB.d**. 739/6. 18 Mart 1909; DTA, **ŞUB.d**. 739/134. 22 Mart 1909; DTA, **ŞUB.d.** 731/102. 19 Mayıs 1909; DTA, **TRS**. 1653/39. 15 Mayıs 1909.
[255] DTA, **MKT**. 7385/19-20. 28 Ağustos 1909. Hikmet Paşa'nın Divan-ı Harp tahkikatına ilişkin bkz. BOA, **BEO.** 3556/266641; BOA, **BEO**. 3571/267760; BOA, **İ.BH.** 8/1327; DTA, **BN.** 382/13844.

1909 yılının Kasım ayı ile 1910 yılının Eylül ayı arasında Basra'da görev yaptığı anlaşılan Hikmet Bey, Basra'da en önemli eksikliğin elde yeterli sayıda gemi bulunmaması olduğuna dikkat çekti. Mevcut durum ve yapılması icap edenlere dair ayrıntılı raporlar yazdı. Fav'dan Kurna'ya kadar olan 95 millik mesafe ile Kurna'dan başlayarak Dicle ve Fırat nehirlerinin iki tarafının âsi aşiret mensuplarıyla dolu ve bu bölgelerde daimi olarak kargaşanın hâkim olduğunu bildirdi. Saldırıların çoğunun nehir kenarındaki kasabalara ve İdare-i Nehriye ile İngiliz vapurlarına karşı yapıldığını ifade eden Hikmet Bey, bunu önlemek için muhtelif küçük deniz vasıtalarından mürekkep kuvvetli bir filo teşkiline şiddetle ihtiyaç olduğunu beyan etti. Basra'da *Kilitbahir* korveti ile İdare-i Nehriye'den alınan köhne *Bağdat* vapurunun mevcut bulunduğunu ve üç adet gemiye daha ihtiyaç olduğunu İstanbul'a bildirdi.[256]

Bu isteklere Bahriye Nezareti, elde mevcut vapur bulunmadığından talep edilen gemilerin satın alma yoluyla tedarik edilmesi yönünde görüş belirtti. Hikmet Bey bir başka telgrafında ise Basra'da mevcut üç gemi ile Yemen'den gelmesi beklenen *Marmaris* gambotunun tamiri için Basra'da uygun havuz bulunmadığı, metruk Kûtülfrengi havuzunun ıslah edilmesinin elzem olduğu, Basra'da mart ayı ortasından itibaren hararetin[257] öğleden sonra çalışmaya mani teşkil ettiği gibi hususlara dikkat çekti. *Kilitbahir* korvetinin Fav önünde hem karakol hem de fener gemisi olarak görevlendirilmesine dair önerisi de uygun görülmüştü.[258]

Hikmet Bey'in nehir için ihtiyaç duyulan gemi tedarikine dair de önerileri oldu. Nehrin muhafazasız kalmasının doğru olmayacağı mütalaasında bulunan komodor, masrafları vilayet hazinesinden ödenmek üzere Basra, Muhammara, Bombay ve Karaçi limanlarında bulunan iki istimbotun satın alınması için izin

[256] DTA, **MKT**. 7578/183.
[257] 1899 senesi Temmuz ayında Basra'dan gönderilen ve İstanbul'da yayınlanmakta olan Malumat gazetesinde neşredilen bir mektupta, hararet-i şemsin 44 dereceyi geçtiği ve aşırı sıcaklardan dolayı muzdarip durumda olunduğu bilgisinin verildiği görülmektedir. **Malumat**, numara: 771, 4 Temmuz 1315 / 15 Temmuz 1899, s. 2.
[258] DTA, **MBN**. 2839. Basra Bahriye Kumandanı Hikmet Bey'den Bahriye Nezareti'ne. 23 Ocak 1910; DTA, **MKT**. 7578/306. Hikmet Bey'den Bahriye Nezareti'ne. 5 Ocak 1910; DTA, **MKT**. 7573/57-58. Hikmet Bey'den Bahriye Nezareti'ne. 5 Mart 1910.

istedi.[259] Sonraki gelişmelerden adı geçen yerlerden istimbot tedarik edilmediği görüldüğünden bu önerisinin kabul edilmediği anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan Basra Tersanesi'ndeki bahriye asker ve zabitlerinin istihkakı olan elbiseler 1898 senesinden itibaren Tersâne-i Âmire bünyesinde açılan terzihaneden gönderilmeye başlanmıştı. İstanbul'da görevliyken bu terzihanenin açılmasına öncülük eden Hikmet Bey, Basra Tersanesi bünyesinde de bir terzihane açmak üzere İstanbul'dan izin istedi. Basra'da askerî elbise imal edecek terzi bulunamadığından askerlerin elbiselerinin müteahhit vasıtasıyla Bağdat'ta diktirildiği, bunun yerine bir imalathane açılarak elbise ve kundura imal edilmesinin birçok açıdan daha münasip olacağı üzerinde durdu. Bahriye Nezareti bunların Basra'da imaline izin verdi.[260]

Bağdat vilayeti civarındaki kömür madeni ve petrol yataklarına ilişkin de mütalaada bulunan Hikmet Bey, Bağdat ve Basra vilayetlerinde vapurlar ve fabrikalarda yıllık 30.000 tondan fazla maden kömürü kullanıldığı, aydınlatma ve motorları tahrik için de fazla miktarda petrol sarf edildiği bilgisini verdi. Kömürün İngiltere'den, petrolün çoğunlukla Rusya'dan geldiğini ve bu yüzden yüz binlerce liranın memleket dışına çıktığını beyan eden Hikmet Bey, aslında Musul vilayetinde bulunan dört kömür madeni yatağından[261] nehir yoluyla Bağdat'a ve Basra'ya kömür naklinin kolay olduğuna dikkat çekti. Bu yataklardan ikisi Zaho kazasında, diğeri Dohuk kazasının Seki köyünde, sonuncusu ise içlerindeki en zengin yataklara sahip olup Zaho ile Cizre arasındaki Herbul köyündeydi. Hatta buradaki kömürün daha evvel İdare-i Nehriye ve Umman-ı Osmani vapurlarında ve tersane fabrikalarında kullanıldığı bilgisini veren Hikmet Bey raporunun son bölümünü bölge için fevkalade önem arz eden petrol yataklarına ayırmıştı:

> Buralarda Botan adını alan ve bölgenin ihyasına sebep olan mühim kaynağın bir kolu Van gölü civarında, diğer kolu oradan güneye doğru hemen Dicle'yle birleşen mevkilerdedir. Mendeli, Kala-i Şerafandel-Kabara, Tuzhurmatu, Baba Gurgur, Zaho,

[259] DTA, **MBN**. 661. Belge Nu: 1-2. Dâhiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne. 1 Mayıs 1910.
[260] DTA, **MKT**. 7008/52. 8 Eylül 1898; DTA, **MKT**. 7578/5- 6. 21 Aralık 1909; DTA, **MKT**. 7578/425. 22 Şubat 1910.
[261] Musul vilayetindeki kömür madeni yataklarına ilişkin bkz. Davut Hut, **Musul Vilayeti'nin İdarî, İktisadî ve Sosyal Yapısı (1864-1909)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2006, s. 282.

> Kil, Salahiye ve Siirt ile Van gölü arasında bulunur. Fırat vadisinde ise Hit, Ane, Elkaim ve Diyem cihetlerinde zift ve petrol kaynakları olduğu rivayet edilmektedir. Bağdat valiliği Bağdat şehri sahillerinde işlemek üzere İngiltere'ye petrol motorlu yolcu vapurları ısmarladı. Petrol kaynakları teknik bir heyet tarafından keşfolunsa ve yeni usule muvafık olarak işletilmeye başlansa memleket Batum ve Amerika gazlarından kurtulacaktır. Gayet mühim bir İngiliz şirketi İran'ın Ahvaz taraflarında keşfettiği bir petrol kaynağını şimdi iyi bir parayla Muhammara'nın güneyindeki Abadan adası sahiline demir borularla akıtmaktadır. Petrolün sâfisi lambalarda, motorlarda kullanıldığı gibi tortusu cüz'i tadilatla vapur ocaklarında, meskenlerde ve fabrikalarda yakıt yerine kullanılmaktadır. Bir taraftan da yukarıda adı geçen kömür madenlerinden şimdilik en münasibi işletilse vapurların ve Bağdat, Basra ve mücavir vilayetlerin ihtiyaçları temin edilir ve harice de fazla paranın gitmesi önlenir. Böylece birçok kişiye iş kapısı açılacağı gibi zaten pek az kalan ormanlar da büsbütün mahvolmaktan kurtarılmış olur.[262]

Hikmet Bey bir süre sonra Basra'dan İzmir'e tayin edildi. Yerine 1910 yılının Kasım ayında Mümtaz Bey vekâlet etti ve yaklaşık beş ay bu görevde kaldı.[263] Bir ara *Marmaris* gambotu süvarisi tarafından vekâleten idare edilen komodorluk görevine 14 Nisan 1913'te Fırkateyn Kaptanı (Yarbay) Mümtaz Bey atandı ve Hıdiviye Kumpanyasının *Osmaniye* adlı vapuruyla İstanbul'dan hareket etti. O sırada cereyan eden Balkan Harbi sebebiyle Pire limanında Yunanistan makamlarınca tutuklandı ve savaş esiri muamelesi gördü.[264]

Basra Tersanesi'nde idari boşluk oluşmaması için bir kumandan atanması gerekliliği üzerinde duran Bahriye Nezareti, Berlin eski ateşenavalı Korvet Kaptanı

---

[262] DTA, **MBN.** 666/277. Basra Bahriye Kumandanlığından Bağdat Vali ve Kumandanlığına. 25 Haziran 1910. Raporun devamında Baba Gurgur ve Kil membalarının haricindeki petrol gazı bulunan mahaller de ayrıntılı olarak anlatılmakla birlikte bu çalışmada sadece konumuzla ilgili kısım yukarıya alıntılanmıştır. Musul ve Kerkük'teki petrol bölgeleri ve bu petroller üzerindeki Alman-İngiliz ve Fransız rekabetine dair ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Davut Hut, **adı geçen doktora tezi**, s. 267-281; aynı müellif, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi (Ölkonflikte und die Bagdadban)", **Die Bagdadbahn**, (Ed.: M. Florian Hertsch-Mutlu Er), Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2016, s. 73-102.

[263] DTA, **ŞUB.d**. 743/74. 11 Mart 1914.

[264] BOA, **BEO**. 4163/312213. 14 Mayıs 1913; BOA, **BEO.** 4181/313534. 9 Haziran 1913; BOA, **A.MTZ (05).** 32-B/185. 11 Eylül 1913. Üsküdarlı Mustafa Mümtaz bin Rıza, Pire'de Yunan yetkililer tarafından esir alındıktan sonra bir gece Atina'da alıkonulduğu ve daha sonra tekrar Pire'ye nakledilerek oradaki bir adada tutulduğu bilgisini vermiştir. Tahliyesi için Yunanistan'daki Almanya Sefareti'ne müracaatta bulunduğunu fakat bir cevap alamadığını ifade eden Mümtaz Bey, Yunanlıların kendisini Osmanlı filosu kumandanı addederek ve *Hamidiye Fırkateyni*'ne talimat götürmekle itham ederek gözaltına aldıklarını yazmıştı. Bkz. DTA, **MBN.** Dosya Nu: 174. 9 Haziran 1913 tarihli Mümtaz Bey'den alınan mektup.

(Binbaşı) Cibalili Selahattin Bey'i tayin etti. 24 Mart 1914 tarihli tayin tezkeresinde dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından kaleme alındığı anlaşılan derkenarda "*Basra Komodorluğuna tayin ettiğim Selahattin Bey'e ahval ve istikbalde yapmak istediğimiz hususlar hakkında şifahî talimat verdim. Yakında iki yeni ve mükemmel gambot daha göndereceğime nazaran Basra Körfezi'nde hâkimiyet-i Osmaniye'nin .... başlayacağına eminim*."[265] ifadesini kullanması dikkat çekmektedir. Fakat Selahattin Bey aynı yılın Ekim ayında emeklilik dilekçesi verdi.[266] Hemen ardından bu göreve Korvet Kaptanı (Binbaşı) İsmail Bey atandı. O da 1915 yılının Ağustos ayında emekli oldu.[267]

30 Ağustos 1915'te Basra Komodorluğu görevine Korvet Kaptanı Kabartaylı Hamid bin İshak Efendi atandı.[268] Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla Basra'yı İngilizler işgal ettiğinden Bağdat'a giderek orada görevine devam eden Hamid Bey daha evvel Bahr-i Ahmer Komodorluğu görevinde bulunmuştu. 1918 yılının Haziran ayında Basra Komodoru unvanıyla İstanbul ile yazışma yaptığı görülen Hamid Bey'in bu sırada Halep'te bulunduğu anlaşılmaktadır.[269]

1850 yılından itibaren Basra'ya İstanbul'dan tayin edilmeye başlayan Basra bahriye kumandanları buradaki denizcilik işlerinden sorumlu en üst düzeydeki yetkiliydi. Kendi sorumluluk alanıyla ilgili mevzularda doğrudan Bahriye Nezareti ile yazışma yapıyordu. Basra'ya atanan bahriye kumandanlarının ehliyet-liyakat sahibi ve muktedir olmalarına dikkat edilirdi.

Fakat Basra'nın merkeze olan uzaklığı, havasının ve suyunun kötü olması (*vehamet-i âb ü hava*) gibi hususiyetlerinden dolayı Basra'ya tayini çıkanlardan bazılarının verdikleri mazeret dilekçeleriyle görev mahalline gitmekten imtina ettikleri görüldü. Basra'ya gidenlerden birkaçının ise daha görev süreleri dolmadığı hâlde bazı sağlık sorunlarını gerekçe göstererek başka yerlere tayin istekleri oldu. Bu gibi durumlarda oradaki zabitlerden biri Basra bahriye kumandanlığı görevini vekâleten deruhte etmişti. Tayin edilen kumandanlar arasında gayretli, sorumluluk

[265] DTA, **MBN**. 2224. Belge Nu: 1, 5-6. Bahriye İkinci Dairesinin 9 Mart 1914 tarihli yazısı; BOA, **İ.BH**. 12/65. 19 Mart 1914; BOA, **BEO**. 4270/320246. 24 Mart 1914.
[266] BOA, **BEO**. 4314/323521. 7 Ekim 1914.
[267] BOA, **İ.BH**. 13/35. 26 Ekim 1914; BOA, **BEO**. 4319/323920; BOA, **BEO**. 4372/327846.
[268] BOA, **İ.BH**. 14/14. 30 Ağustos 1915.
[269] DTA, **BN**. 669/26922.

sahibi ve inisiyatif alanlar olduğu gibi burayı bir sürgün mahalli olarak görüp görev süresinin dolmasını bekleyenlere de rastlanmıştı. Bu durumun orada başlatılmış olan ıslahata olumlu ve olumsuz etkileri olduğu muhakkaktır.

D. Basra'da Denizcilik Islahatında Karşılaşılan Temel Sorunlar

Osmanlı hükûmeti, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne ulaşımın kolaylaşacağını göz önünde bulundurarak deniz güvenliğini sağlamak ve kıyılarını muhafaza amacıyla Kızıldeniz'de sekiz, Basra Körfezi'nde ise beş harp gemisi bulundurma kararı almıştı. Fakat sahip olunan sahillerin oldukça uzun olması ve yeni gemi tedarikinde yaşanan sıkıntılar sebebiyle hedeflenen sayıda gemi tahsisi mümkün olmadı. Tersâne-i Âmire'de zaten yeterli sayıda gemi yoktu. Mevcut gemilerin takviyesi için ya yeni gemi inşa edilmesi veya Avrupa'dan satın alınması icap ediyordu. Bu ise hazinenin içinde bulunduğu mâli müzayakadan dolayı çoğu zaman mümkün olamadığından Basra Körfezi'nde planlanan denizcilik ıslahatı da istenildiği gibi gerçekleştirilemedi.

Denizden gelecek saldırılara mani olmak, ecnebi gemilerinin kaçak yollarla sahillere silah ve mühimmat çıkarmalarına fırsat vermemek, Basra'dan Necid kıtasına asker ve mühimmat sevki ile Necid'deki askerlerin değişim zamanı geldiğinde onları Basra'ya nakletmek Basra'daki Osmanlı harp filosunun temel görevleri arasındaydı. Bu görevleri ifa etmek üzere gerekli gemilerin tedariki ve bunların seyrüsefer için en önemli ihtiyacı olan kömür temini konuları Basra'da karşılaşılan temel sorunlar arasında yer aldı.

1. Harp ve Nakliye Gemilerine Olan İhtiyaç

Basra Tersanesi'nin ıslahı ilk gündeme geldiğinde mevcut yedi adet yelkenli eski gemiden dördünün tamir edildikten sonra Şattülarap'ta kullanılabileceği görülmüştü. Denizde seyre uygun gemi ise yoktu. Basra Tersanesi'nde 1853 yılında nakliye gemisi olarak inşa edilen *Hocabey* korvetiyle orada ticari deniz taşımacılığı başlatılmış, 1857 yılında Avrupa'dan satın alınan *Lütfiye* korveti buna ilave edilmişti. Harp gemisi ihtiyacını karşılamak maksadıyla İstanbul'dan yola çıkarılan *İzmir* ve *Bursa* korvetleri Cebel-i Tarik Boğazı'ndan geçerek ve Ümit Burnu'nu dolaşarak oldukça meşakkatli ve maceralı geçen bir seyirden sonra 1866 yılının sonlarında Basra'ya gelmişlerdi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından birkaç yıl sonra ise *İskenderiye* ve *Lübnan* korvetleri Basra'ya sevk edildi. Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Avrupa'dan satın alınan ve Umman-ı Osmanî idaresi altında seferlerine başlayan üç deniz vapuru da Basra'dan Bombay, Cidde, İstanbul güzergâhlarında deniz ticareti amacıyla seferlere başlatılmıştı.

1879 senesinde *İskenderiye* korveti tamir için İstanbul'a aldırıldı ve yerine *Arkadi* vapuru gönderildi. İki sene sonra Tersane-i Amire'den *Merih* korveti Basra'ya sevk edildi.[270] Basra'daki *Merih* ve *Zuhaf*[271] korvetlerine 1885'te *Akka* gambotu, 1889 yılının Haziran ayında ise *Müjderesan* ve *Sahir* vapurları ilave edilerek Basra'daki filo güçlendirildi.[272]

---

[270] DTA, **MKT**. 6137/24. 17 Haziran 1879; BOA, **Y.PRK.ASK.** 7/37. Üzerinde dokuz adet top bulunan *Merih* korveti, 609 ton kapasitesinde olup 1863 senesinde inşa edilmişti. 300-400 mevcutlu bir piyade taburunu alabilecek kapasitedeydi. BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 10; Edward W. Very, **a.g.e.**, s. 126.

[271] Üzerinde dokuz adet top bulunan *Zuhaf* korveti, 1862 yılında inşa edilmiş olup, 609 ton kapasiteye sahipti. Edward W. Very, **a.g.e.**, s. 126.

[272] BOA, **Y.PRK.ASK**. 54/56. 18 Nisan 1889. *Sahir* vapuru ile *Müjderesan* vapurunun Kamaran'dan Basra'ya kadar olan seyirlerine dair Müjderesan Vapuru İkinci Süvarisi Yüzbaşı Halil Kaptan'ın 14 Mayıs 1890 tarihli mektubu Bahriye Nezareti'nce yayımlanan Ceride-i Bahriye'de neşredildi. Mektupta gemilerin uğradıkları limanlarda erzak ve kömür ikmali, denizde çıkan fırtına sebebiyle yaşadıkları sıkıntılar, uğranılan limanlarda Müslüman ahali tarafından gösterilen teveccüh, Maskat İmamı tarafından karşılanışları, Basra Körfezi'ne girdikten sonra gördükleri İngiliz gemilerinin faaliyetlerine dair ayrıntılı malumat bulmak mümkündür. Bkz. **Ceride-i Bahriye**, yıl: 1306, ikinci sene, Nu: 30. 24 Temmuz 1306.

Osmanlı hükûmetinin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde daimi olarak bulundurduğu harp filosu gemilerinin harekât sahası Cidde-Basra güzergâhı, yani Arap yarımadası sahilleri olarak tespit edilmesine rağmen bu uygulanamadı. Bahriye Nezareti 3 Haziran 1881 tarihli bir mütalaasında konuya ilişkin olarak, Arap Yarımadası'nın ve özellikle Basra Körfezi'nin stratejik konumu gereği bir komodorun idaresindeki deniz filosunun üç kısma taksim edilmesini ve bunlara Cidde, Zufar ve Basra'nın merkez olarak seçilmesini önerdi. Cidde-Zufar güzergâhında bir filonun nöbetleşe dolaştırılması hâlinde Cidde'den Basra'ya kadar olan Arap Yarımadası sahillerinin muhafazası sağlanacaktı. Gemi tedarikine ilişkin de görüş beyan eden Nezaret, Tersane-i Âmire'de inşasına karar verilen dört adet gemiden ikisinin daha evvel inşasına başlanarak ıskarmozlarının hazırlandığını, ancak bahriye hazinesinin içinde bulunduğu mevcut müzayaka sebebiyle bunların inşalarına devam edilmesinin mümkün olamadığını bildirdi.[273]

1887 yılı sonlarında Basra Tersanesi emrinde *Merih* ve *Zuhaf* korvetleri mevcut olup bunlardan biri Katar'da diğeri Basra'da bulunuyordu. 1889 yılının Haziran ayında ise *Müjderesan* ve *Sahir* vapurları körfeze gönderilmişlerdi. Bunlardan biri o sırada Umman aşireti şeyhi Şeyh Zaid'in Katar kazasına karşı bir faaliyette bulunacağının haber alınması üzerine oraya sevk edilmişti.[274] Bu yıllarda iki veya en fazla üç Osmanlı harp gemisi körfezde bulundurulabildi. 1890 yılı başlarına gelindiğinde *Zuhaf* ve *Merih* korvetleri ile tamire muhtaç hâldeki *Akka* gambotu, *İstanköy*, *Müjderesan*, *Sahir* ve *Alus* adlı vapurlar Basra'daki deniz filosunu oluşturan gemilerdi. Fakat bunlar uzun körfez sahilleri için yeterli değildi. Zira Basra valiliği deniz haydutlarının artan faaliyetlerine karşı mevcut filonun yetersiz olduğu, Londra'dan gelen İngiliz vapurlarıyla Arap Yarımadası sahillerine silah sokulduğu; Katar'dan Maskat'a, oradan Aden civarlarına kadar olan sahillerin silah ithaline açık olduğundan İngiliz vapurlarına karşı tedbir alınmasının önemine birçok defa dikkat çekmişti.[275]

---

[273] DTA, **MKT.** 360/85. Bahriye Nezareti'nden Bâbıâli'ye. 3 Haziran 1881.
[274] BOA, **A.MKT.MHM.** 496/10. Lef 1-4. 12 Kasım 1887; BOA, **Y.MTV**. 30/35. 31 Ocak 1888; BOA, **Y.PRK**. 46/88. 5 Haziran 1888; BOA, **Y.PRK.ASK**. 56/3. 30 Haziran 1889. Basra Tersanesi emrinde bulunan harp gemilerine ilişkin ayrıca bkz. **EK-16**.
[275] DTA, **MKT.** 709/22. Bahriye Nezareti'nden Basra Bahriye Kumandanlığı'na. 17 Mayıs 1892. BOA, **DH.MKT**. 1950/3. 15 Mayıs 1892.

1891 senesinde Irak bölgesini teftişe giden heyetin hazırladığı raporda da Basra'da hâlen büyük küçük beş adet gemi bulunduğu ve ahşap gemi yerine saça tahvil edilmiş gemiler gönderilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştı. Ayrıca posta vapuruna ihtiyaç olduğu beyan edilmişti. Aynı dönemde harp gemilerinin noksanlarının tamamlanması, yenilerinin tedariki ve donanmanın mükemmel bir hâle getirilmesi için gerekli paranın tedarikinin Meclis-i Vükelâ tarafından bir karara bağlanması hususunda Sultan II. Abdülhamid tarafından Babıâli'ye emir verildi.[276] Ama yeni gemi inşasının veya Avrupa'dan satın alınmasının hemen neticelenebilecek bir faaliyet olmadığı dikkate alındığında Basra Körfezi sahillerinde uzun süre, hatta hiçbir zaman istenilen düzeyde harp gemisi bulundurulması mümkün olamadı.

Basra'da gemi sayısı az olduğundan Necid kıtasında konuşlandırılan askerlerle muhaberede ve malzeme naklinde sıkıntı yaşanıyordu. Necid'deki askerlerin tebdili veya hava değişimi çoğu zaman gecikiyordu. Bir keresinde Necid'deki 70 mevcutlu bir süvari müfrezesinden Basra'ya sevki icap eden hasta neferler için vapur bulunamadığından meydana gelen gecikme sebebiyle yedi asker vefat etmişti.[277]

1892 senesinde Katar taraflarında meydana gelen ve 118 Osmanlı askerinin şehit ve 55'nin de yaralanmasıyla sonuçlanan karışıklıklar esnasında *Merih* korveti ile *Müjderesan* vapuru harekata denizden destek vermişti. Karada cereyan eden çatışmalar sırasında asilere karşı her iki vapurdan ateş açılmış ve karadaki askerler bu iki vapurla tahliye edilmişti.[278]

---

[276] BOA, **İ.DH.** 1210/94759. 2 Ocak 1891; BOA, **İ.DH.** 1295-6/102437. 3 Ocak 1891. Sultan II. Abdülhamid dönemi Irak ve Basra Körfezi politikasına ilişkin genel bir değerlendirme için bkz. Gökhan Çetinsaya, "The Ottoman View of British Presence in Iraq and the Gulf: The Era of Abdulhamid II", **Middle Eastern Studies**, c. 39, Sayı 2, (2003), s. 194-203.

[277] BOA, **BEO**. 269/20133. 1 Eylül 1893. Benzer bir olay 1898 yılı Temmuz ayında Katar'a sevk edilmek üzere Bağdat'tan Basra'ya celp olunan fakat vapur bulunamadığından orada bekletilen askerlerde görülmüştü. Bunlardan bazıları Basra'nın kötü havası sebebiyle hastalıklara yakalandıkları gibi içlerinden ölenler de olmuştu. BOA, **İ.AS.** 25/52. Lef 2. 10 Temmuz 1898.

[278] Katar'da baş gösteren bu vahim olaya dair bkz. Zekeriya Kurşun, **Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, (Vehhabî Hareketi ve Suud Devleti'nin Ortaya Çıkışı**), TTK. Yayınları, Ankara 1998, s. 159-164. Konuya ilişkin tahkikatta bulunmak üzere bölgeye gönderilen Binbaşı Ahmed Muzaffer ve Binbaşı İsmail'in hazırladıkları rapor için bkz. BOA, **Y.EE.** 8/3.

Çıkan olayları yerinde araştırmak üzere görevlendirilen iki kurmay binbaşının 1893 senesinde hazırladıkları ayrıntılı raporda Basra ve civarındaki Osmanlı deniz gücü hakkında verilen malumat çalışma konumuza ışık tutması açısından önemlidir. İlgili raporda Basra donanmasının *Merih* korveti, *Müjderesan* ve *Sahir* vapurları ile Kurna'daki *Akka* gambotu ve Sûkuşşuyuh'ta karakol vazifesi ifa eden *Alus* vapurundan ibaret olduğu yazılmıştır. Raporda bu gemilerin teknik ve fiziki özelliklerine dair detaylı malumat verilmiştir. Ayrıca muhtelif mevkilerde üç kotra ve iki de küçük harap istimbot mevcuttu.[279] *Merih* korvetinin teknesinin köhne olduğu ve Basra'da bu büyüklükte gemilerin tamirine elverişli havuz ve tersane bulunmadığı da ayrı raporda yer almıştı.

Taşrada bulunan gemi sayısını artırmak ve mevcut harp gemilerine destek olması amacıyla 1894 senesinde alınan bir kararla Kızıldeniz ve Basra sahillerine İdare-i Mahsusa'dan iki nakliye vapuru tahsis edildi. Bu gemiler askerî nakliyat, posta işleri ve gerektiğinde silahla teçhiz edilerek sahillerin muhafazasında istihdam edildi. *Akka* gambotu ile *Müjderesan* vapuru bu amaçla bulunduruluyordu.[280]

Necid kıtasında vazifeli askerler merkezi Bağdat olan VI. Ordu Kumandanlığına tâbi olduklarından görev sürelerinin sonunda tekrar Bağdat'a dönmek mecburiyetinde kaldıkları gibi yerlerine Bağdat'tan yeni asker nakli de icap ediyordu. Bunun için önce Bağdat'tan Basra'ya nehir vapurlarıyla getirilen askerler buradan da denize elverişli vapurlara aktarma yapılarak Necid, Katar, Ahsa, Re's-i Tennur gibi mevkilere sevk ediliyordu.[281] Örneğin 1894 yılının Ocak ayında *Müjderesan* vapuru Basra'dan aldığı bir tabur civarında yeni tertip askerleri alarak bunların çoğunu Katif'e sevk etmiş, 30 askeri ise Katar'a çıkarmıştı.[282]

Necid sahillerinde isyancı aşiretlerin silahlanarak saldırılarını artırdıklarına ilişkin bölgeden gelen haberler üzerine Sadrazam Halil Rıfat Paşa, Basra Körfezi sahillerinde mütemadiyen dolaştırılmak üzere dört harp gemisine olan ihtiyaca dikkat çekti. Bir de posta vapuru gönderilmesi gerekiyordu. Katar ve Fav taraflarında

[279] BOA, **Y.EE**. 8/3-13.
[280] DTA, **ŞUB.d**. 348/10. 23 Ağustos 1894; DTA, **ŞUB**. 1895/1,2,3; DTA, **MKT**. 773/51; DTA, **ŞUB.d**. 334/269. 8 Kasım 1894; DTA, **ŞUB.d**. 363/16. 24 Kasım 1894.
[281] DTA, **BN.** 205/5290. Belge Nu: 1. Seraskerlik'ten Bahriye Nezaretine. 30 Temmuz 1896.
[282] **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1893-94**, s. 8.

asayişi temin bahanesiyle bir vakitten beri İngiliz harp gemilerinin dolaştığının haber alındığını Bahriye Nezareti'ne yazan Sadrazam, buna karşı gerekli önlemlerin alınmasını talep etti. Basra Körfezi sahillerinin tarassut altına alınarak ecnebi gemilerinin silah ve mühimmat ithalinin önlenmesi gerektiğinden Tersane-i Âmire mevcudundan, talep edilen miktarda geminin bir an evvel gönderilmesi konusunda gerekli gayretin gösterilmesini istedi.[283] Eğer bu gerçekleştirilirse sahillerin muhafazası ve İngiliz gemileri bandırasından başkasını görmeyen Arap kavimlerine karşı, devletin gücünün gösterilmesine vesile olacağına dair Dâhiliye Nezareti de görüş beyan etmişti.[284]

Yukarıdaki taleplere Bahriye Nezareti, Yemen ve Hicaz vilayetleri ile Basra, Necid vesair sahillerin öneminin göz ardı edilmediği açıklamasında bulundu. Tersane-i Âmire'de inşası devam eden korvet ve gambotlar için belirlenen tahsisattan şimdiye kadar hiçbir şey alınamamış olduğu hâlde yine de mesai sarf edildiği, fakat bahriyenin mevcut tahsisatıyla bunların tamamlanıp gönderilmesinin mümkün olamayacağı da ifade edildi.[285]

1899 yılının Mayıs ayı sonlarında Basra sahillerine çıkarılmak üzere bazı silah ve mühimmatın transit olarak İngiltere'den Port Said'e getirilip oradan aktarma yapılarak Basra taraflarına sevk edileceği ve yine Avrupa'dan bir başka vapurla 80 fıçı barutun yola çıkarıldığı haberi alınmıştı. Bunların Osmanlı sahillerine çıkarılmasını önlemek için gerekli tedbirleri almalarına dair Hicaz, Yemen ve Basra valilerine merkezden yazılar gönderildi. Gelen bu silah ve mühimmatın daha evvel Katif ve Basra sahillerine çıkarılıp içerilere sokulduğu, İbn-i Reşid'e ve Yemen'in batısındaki aşiretlere sevk edildiği haberleri alınmıştı. Basra Valiliği gibi Hicaz

[283] DTA, **MKT**. 6966/2. Sadrazam Halil Rıfat Paşa'dan Bahriye Nezareti'ne. 28 Ocak 1899.
[284] DTA, **MBN.** 803**.** Dâhiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne. 19 Mart 1899.
[285] DTA, **ŞUB.** 2415/29**.** 9 Ekim 1897; DTA, **MKT**. 7066/12. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e. 3 Nisan 1899. Bahriye hazinesinin fevkalade müzayaka içinde bulunduğundan tüccardan faizi karşılığında borç para alınması gibi yollara başvurulduğu da görülmektedir. 1896 senesinde mühim ve acil masraflara verilmek üzere beş bin liranın tedarikine lüzum görülmüş ve tüccardan Artin Aslanyan Efendi ile yapılan görüşmede yıllık yüzde yedi faizle beş bin lira borç para alınmasına karar verilmişti. Bkz**.** DTA, **ŞUB.d**. 405/16. 24 Kasım 1896.

valiliği de bu gibi sevkiyatı önlemek üzere vapur bulunmadığını, hatta Yemen'in bazı iskelelerinde alenen cephane ve silah satışı yapıldığını beyan etmişti.[286]

Basra'da denizcilik faaliyetleri hususundaki en büyük sıkıntılardan biri tersanede esaslı gemi tamiratı icra edilememesiydi. Zamanla tamire muhtaç bir hâle gelen gemiler uzun süre âtıl bir vaziyette kalıyordu. Mesela *Akka* gambotu ile *Alus* ve *Müjderesan* vapurlarının tamire ihtiyaçları olduğundan ve elde işe yarar başka gemi de bulunmadığından 1900 yılı başlarından itibaren Basra'daki idareciler İstanbul ile yeni gemi talebine ilişkin çok sayıda yazışma yaptılar. Bir ara karakol vazifesiyle görev yapan sadece *Zuhaf* korveti kaldı. Korvet Necid sahillerinde görevli bulunduğu esnada İranlı birine ait gemiden Katar sahillerine silah ve mühimmat sevk edildiğini tespit etti. El konulan 2.375 adet fişek ile beş adet kurşun külçesi Basra'ya gönderildi.[287]

Basra'dan yapılan gemi taleplerinin karşılanması amacıyla 1900 yılının ilk aylarında İstanbul'dan *Kilitbahir* korveti ile *Sayyad-ı Derya* gambotunun Basra'ya sevki kararlaştırıldı. Fakat bunların Süveyş Kanalı'ndan geçerken ödenecek kanal ücreti ve Basra'ya kadar sarf edilecek kömür bedeli Hazine'den alınamadığından kararın icrası tehir edildi.[288] Aynı masrafları için tahsisat alınamadığından Basra ve Kızıldeniz'den tamir için İstanbul'a alınacak gemiler de hareket ettirilemiyordu. Ancak 1900 yılının Temmuz ayında *Kilitbahir* korveti Basra'ya gönderilebildi. Böylece *Zuhaf* korveti ve *Alus* vapuruna bir gemi daha ilave edilmiş oldu. 1902'de ise İdare-i Mahsusa'ya ait *Adana* vapuru silahla teçhiz edilerek askeri nakliyat işlerinde kullanılmak üzere Basra'ya sevk edildi.[289]

---

[286] BOA, **BEO**. 1313/98470. 24 Mayıs 1899; DTA, **MBN.** 803. Belge Nu: 1-2. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne. 25 ve 28 Mayıs 1899; DTA, **MBN**. 803. Belge Nu: 3. Hicaz Valiliğinin 4 Haziran 1899 tarihli telgrafı. Kızıldeniz'de bilhassa Fransa'nın sömürgesi olan Cibuti ile İtalya'nın işgali altındaki Musavva ve Eritre silah kaçakçılığının yapıldığı merkezler arasındaydı. Kızıldeniz ve Yemen sahillerinde silah kaçakçılığı ve bunun önlenmesine yönelik olarak Osmanlı donanmasının rolüne dair ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, **a.g.t.**, s 108-115.

[287] DTA, **BN**. 192/4509. Belge Nu: 9. 27 Şubat 1900; DTA, **BN.** 280/8665. Belge Nu: 1. Basra Komodoru Yakub Bey tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 16 Şubat 1901 tarihli telgraf; BOA, **DH.ŞFR**. 247/69. 24 Mayıs 1900.

[288] DTA, **ŞUB.d**. 482/5. 7 Mayıs 1900; DTA, **ŞUB.d**. 490/134; DTA, **ŞUB.d**. 494/269. 13 Mayıs 1900; DTA, **ŞUB.d**. 493/66. 12 Temmuz 1900; DTA, **MKT**. 7102/21, 36. 50.

[289] DTA, **MKT.** 1310/108. 7 Temmuz 1900; DTA, **ŞUB.d**. 515/1. 4 Ekim 1902; DTA, **ŞUB.d**. 515/213. 5 Kasım 1902; DTA, **ŞUB.d**. 515/257. 6 Kasım 1902.

Kilitbahir korveti bir süre sonra Basra'dan Yemen'e gönderildiyse de Necid sahillerinde artan saldırıların önlenebilmesi için korvet geri istendi. Bahriye Nezareti korvetin bir müddet daha Yemen taraflarında bekletilerek güney rüzgârları geçtikten sonra sevkinin uygun olacağına dair görüş beyan etti. Ancak Mabeyn-i Hümayunu'ndan verilen cevapta bu mevsimde oralara pek çok vapurun gidip gelmekte olduğu ve nakliye vasıtası olmamasından dolayı tebdili icap eden askerlerin Necid taraflarında beklediği haberlerinin alındığını hatırlatarak gecikmenin doğru olamayacağı ifade edildi. Bunun üzerine Bahriye Nezareti korvetin hemen Basra'ya hareketine ilişkin emir verdi.[290] Bu olayda da görüldüğü üzere Bahriye Nezareti'nin bazı mütalaalarının Padişah tarafından uygun görülmediği anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan Osmanlı harp ve ticaret gemilerinin faaliyetlerinin İngiltere'nin Basra konsolosluğu tarafından yakından takip edildiği anlaşılmaktadır. Konsolos Albert Charles Wratislaw'ın 2 Ocak 1901 tarihli bir raporunda İstanbul'dan Basra'ya gelen *Hudeyde* adlı nakliye vapurunda 12 adet sahra topu getirdiğini, bunlardan sekizinin Basra'ya, ikisinin Ammare'ye, diğer ikisinin ise Müntefik'e gönderileceğini yazdığı görülmektedir. Konsolos, *Hudeyde* vapurunun gelmiş olmasının Türklerin Basra Körfezi'ndeki deniz gücüne destek olacağı yorumunda da bulunmuştu.[291] İdare-i Mahsusa'ya ait olan *Hudeyde* adlı ticaret vapuru Basra'ya gelişinden 45 gün sonra Arap garnizonundan 680 asker alarak Kızıldeniz tarafına hareket ettiği de yine konsolosun bir diğer raporunda görülmektedir.[292]

Basra'da kalan tek harp gemisi *Kilitbahir* korveti hurma mevsimi dolayısıyla 1904 yılının Eylül ayında Fav'da görevlendirildi. Deniz haydutlarının saldırılarını bahane ederek buralarda harp gemileri bulunduran İngilizler en küçük bir olayda müdahale için fırsat kolladıklarından buna mahal verilmemesi gerekiyordu. Diğer

---

[290] DTA, **BN**. 480/18964. 24 Mart 1902.

[291] TNA, **FO**. 195/2096-8. İngiltere'nin Basra Konsolosu Albert Charles Wratislaw'dan İstanbul'daki İngiliz Sefareti'ne. 2 Ocak 1901. (Bu belge ve tez çalışmamızda kullandığımız Foreign Office fonuna ait 195, 424 ve 602 kod numaralı belgeler Doç. Dr. Burcu Kurt'tan temin edilmiştir. Bu paylaşımı için sayın Burcu Kurt'a teşekkür ederim). Konsolos A.C. Wratislaw, Basra'daki görevinden evvel İstanbul, Selanik, Erzurum ve İzmir'de konsolos olarak görev yaptı. İran ve Girit'te İngiltere'nin diplomatik temsilcisi olarak vazife aldı. Görev yaptığı yerlerdeki anılarını daha sonra yayınlayan Wratislaw'ın eserinde en fazla yer verdiği bölümün Basra ile ilgili olması dikkat çekmektedir. A.C. Wratislaw, **A Consul in the East**, William Blackwood and Sons Edinburgh and London, 1924.

[292] TNA, **FO**. 195/2096-52. İngiltere'nin Basra Konsolosu A.C. Wratislaw'dan İstanbul'daki İngiliz Sefaretine. 18 Şubat 1901.

taraftan *Adana* vapurunun yerine gemi gönderilmediğinden Necid'e asker sevkiyatı yapılamadığı gibi muhabere de mümkün olamıyordu. Necid ile bağlantı sağlayacak bir telgraf hattı ve posta vapuru da yoktu. Bu yüzden biri nehir, diğeri denizde gezdirilmek üzere en az iki vapur istenmişti.[293] Basra'dan yapılan vapur talebine karşılık olmak üzere *Kozlu* vapuru 1905 yılının başlarında İstanbul'dan hareket ettirilmişse de vapur Hudeyde'ye vardığında o sırada Yemen'de yaşanan isyanlar[294] sebebiyle vapurun Yemen sahillerinde görevlendirilmesi uygun görülmüştü.

1905 yılına gelindiğinde mevcut harp gemisi sayısının az olmasından dolayı Basra ve Necid sahillerinde gözetleme yapacak gemi bulunamadı. Deniz haydutlarının saldırılarında artış olduğu gibi ecnebi vapurlarının oralara serbestçe gelip Arap yarımadasının her tarafına silah ve mühimmat ithal ettikleri tespit edildi. Basra'daki idareciler Basra Körfezi'ne harp gemisi gönderilmesine dair İstanbul'a telgraflar göndermeye devam ettiler. Bahriye Nezareti ise her defasında, yeni gemi inşası veya satın alımı için hazineden para alınamadığına dikkat çekti.[295]

---

[293] DTA, **MBN**. 485. Seraskerlik'ten Bahriye Nezaretine. 8 Mart 1902; DTA, **ŞUB.d.** 560/10. DTA, **ŞUB.d.** 721/19, 84; DTA, **MKT**. 7381/235, 327. 18 Nisan 1904; BOA, **Y.A.HUS**. 479/31. 2 Ekim 1904; BOA, **BEO**. 2092/156896.

[294] Yemen, Kızıldeniz sahillerinde stratejik bir konuma sahipti. XX. yüzyıl başlarında Yemen'deki isyanlarda artış oldu. Bölgede nüfuzu bulunan İmam Yahya 1904-1905 yıllarında, Seyit İdrisî ise 1909'da isyan hareketi başlattı. 1910 yılında ise bu sefer Seyit İdrisî ile İmam Yahya Osmanlı Devleti'ne karşı birlikte ayaklandılar. Yemen isyanını bastırmak için kara kuvvetlerinin yanı sıra bölgedeki deniz birliklerinin takviyesi için Kızıldeniz'e harp gemileri gönderdi. Bu gemiler isyanın bastırılması esnasında Yemen Kuva-yı Umumiye Kumandanlığı'nın emrinde görev yaptılar ve kara kuvvetlerine destek sağladılar. Bkz. Mehmet Korkmaz, **a.g.t.**, s. 173.

[295] Şura-yı Bahriye'ce hazırlanan raporda Osmanlı sahillerinde karakol hizmetiyle mükellef gemi sayısının 50 olduğu, bunlardan ikisinin tamir için Tersâne-i Âmire'de bulunduğu, yeni inşa ettirilen üç vapurun ise henüz makine ve kazanlarının olmadığı, kalan 45 vapurun sahillerde karakol görevi yaptığı açıklandı. Bu vapurlardan 11'inin zaruret gereği İdare-i Mahsusa'dan alındığı, bunların sahil muhafazasında kullanılmasının idare gelirlerinin düşmesine sebep olduğu gibi zaten hakkıyla karakol vazifesini de ifa edemedikleri beyan edildi. Yedi adet torpido istimbotun sahillerdeki 45 gemiye dâhil olup, aslında karakol hizmetine elverişli olmadıkları halde zaruret gereği oralara tayin edildikleri, bunların ihtiyaç olduğu anda aslî hizmetlerinde kullanılmak üzere hazır bulundukları ifade edildi. Sahillerde görevli vapurlardan 10'u ise 40-50 senelik olduğundan bir iki sene daha istihdam olunabilecekler, sonrasında ise tamir kabul etmez bir hâle geleceklerdi. Yani 45 vapurdan 28'i çıkarıldıktan sonra elde 17 vapur kalıyordu. Oysa sahiller için 75 karakol vapuruna ihtiyaç olmakla birlikte 60 vapur da yeterli olacaktı. Bu hesaba göre 43 adet daha yeni karakol vapuruna lüzum varsa da bunlar için Hazine'den para alınamıyordu. Böyle devam ederse zamanla eldekiler de kullanılamaz bir hâle gelecek ve sahiller inzibat ve karakol hizmetinden büsbütün mahrum kalacaklardı. O yüzden şimdilik sahillerdeki vapurlardan en eski olanların yerlerine gönderilmek üzere üçü Basra, üçü Kızıldeniz, dördü Akdeniz, ikisi Karadeniz'de karakol vazifesiyle mükellef bulunmak üzere 12 gambot Avrupa tersanelerine sipariş edilmeliydi. (Bkz. DTA, **ŞUB.d.** 587/228. 11 Eylül 1905; DTA, **MKT.** 7407/332. 9 Ekim 1905). Siparişi düşünülen 12 gambotlarla ilgili yazışmalar için ayrıca bkz.

Necid sahillerini Irak'ın ve Arap yarımadası'nın kilidi ve Hareymen-i Şerifeyn'in arka kapısı olarak tanımlayan Basra Valiliği, buraların iyi muhafaza edilememesinden dolayı Basra Körfezi'nin ecnebilerin nüfuzuna girmeye açık bir saha hâline geldiğine dikkat çekmişti. Bunun önüne geçmek ve Necid'e asker sevkiyatını kolaylaştırmak için iki torpido gemisi ile bir nakliye vapuruna ihtiyaç vardı. Dâhiliye Nezareti 13 Nisan 1905 tarihli bir tezkeresinde Basra'nın haricinde Yemen, Hicaz gibi diğer Osmanlı sahilleri için toplam 10 adet gemiye ihtiyaç olduğunu bildirmişti.[296] Basra Valiliği 1905 yılının sonlarında İstanbul'a gönderdiği bir yazısında, Basra sahillerinin muhafazası amacıyla bir tedbir alınamazsa ahalinin Avrupalılara müracaatlarının söz konusu olacağına, bunun ise devletin bölgedeki saygınlığına darbe vuracağına dikkat çekmişti. Yine aynı günlerde Necid ve Katif taraflarına asker sevki kararı alınsa da bunları nakledecek vapur bulunamadı.[297] Körfezde dolaştırılmak üzere harp gemisi gönderilmesine ilişkin uzun süreden beri devam eden yazışmalara rağmen bunun bir semeresi görülemedi.

1906 yılının Mart ayında Maskat İngiliz konsolosunun Umman'a bir seyahat yaparak bazı şeyhlerle görüştüğü haber alındığında bunun denizden o bölgelere silah ve mühimmat ithal etmeye yönelik olabileceğini değerlendiren Osmanlı hükûmeti bu tür faaliyetlerin önlenmesi ve girişi yapılan silahların da toplanması hususunda Basra valiliğine uyarıda bulundu. Valilik ise bahriye vasıtalarının azlığından bahsedip Basra'da bulunması elzem olan ve birkaç senedir talep edilen bir iki vapurun hâlâ gönderilmediğinden yakınarak aksi hâlde bu durumun bölgedeki siyasi sonucunun iyi olmayacağını beyan etti. [298]

Basra'dan Necid taraflarına asker sevkiyatı icap ettiğinde devlete ait nakliye gemisi bulunamazsa bu iş için tüccardan kiralama yöntemiyle gemi tutulmakla birlikte bu uygulama hem müşkül hem de masraflıydı. Hatta hac mevsiminde

---

DTA, **ŞUB.d**. 545/235. 8 Mart 1904; DTA, **ŞUB.d.** 593/172. 27 Mart 1905; DTA, **ŞUB.d**. 587/228. 11 Eylül 1905.

[296] BOA, **DH. TMIK.M**. 183/34. Lef 11, 15.

[297] DTA, **ŞUB.d.** 590/42; DTA, **ŞUB.d**. 590/84; DTA, **ŞUB.d**. 592/30; BOA, **BEO**. 2713/203475. 3 Aralık 1905; BOA, **BEO**; 2781/208506; BOA, Y.A.HUS. 496/99.

[298] DTA, **ŞUB.d**. 592/2. 24 Ocak 1906; DTA, **ŞUB.d.** 610/123; DTA, **ŞUB.d**. 658/92; BOA, **BEO**. 2818/211347.

Cidde'ye hacıları getiren İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlardan birinin Basra'ya gönderilerek geçici olarak asker naklinde kullanıldığı görüldü.[299]

Tüccardan kiralanmak suretiyle asker nakli esnasında bu tür gemilerin kaptanlarının dikkatsizliği sebebiyle yaptıkları kazalarda can kayıpları meydana geldi. 11 Mart 1906 tarihinde Necid sancağının iskelesi olan Uceyr'den hareket ettirilen XI. Nişancı Taburu askerlerini taşıyan tüccara ait dört gemiden üçü salimen Basra'ya geldiyse de 108 efradı taşıyan dördüncü gemi Uceyr ile Katif arasında fırtınaya tutuldu ve kayalara çarptı. Gemi parçalandı ve 13 nefer denizde boğuldu. Çok sayıda askerî mühimmat ve silah da zayi oldu. İşin vahim olan tarafı, askerleri iskeleden alıp denize açılmasının üzerinden 11 gün geçtiği halde bu gemiden haber alınamaması ve bu esnada gemiyi araştırmak üzere elde gönderilecek vapur bulunamamasıydı.[300] Asker nakli için devlete ait mükemmel teçhiz edilmiş ve iyi yetişmiş kaptanların nezaretinde sevk edilecek nakliye gemisi bulunmaması bu son olayda da görüldüğü üzere can ve mal kaybına sebep olmuştu.

Necid'de istihdam edilen sekiz tabur askerin tebdillerinde yaşanan sıkıntının bir benzeri erzak naklinde yaşandı. Necid'e erzak Basra'dan gönderilmekteydi. Nakliye vasıtalarının olması bu hususu tehire uğratıyor ve taburlardaki efrat müşkül durumda kalıyordu. Bilhassa Katar'daki askerlere erzak yetiştirilmesinde sıkıntı yaşanıyordu. 1906 yılının Mart ayında VI. Ordu Kumandanlığı Ahsa'da bulunan taburlar için acilen erzaka veya bu erzakı temin için gerekli olan paraya ihtiyaç olduğunu bildirmiş, aksi takdirde askerlerin açlıkla karşı karşıya gelecekleri uyarısında bulunarak üst makamların konuya dikkatini çekmişti. Daha evvel İdare-i Umman-ı Osmani vapurları ile erzak nakli yapılmakla birlikte idarenin Hazine-i Hassa Nezareti'ne devri ve yeni idarenin de sadece Basra-Bağdat hattında nehir taşımacılığı yapmak üzere faaliyet göstermesi Basra'dan Necid taraflarına olan deniz nakliyatını sekteye uğratmıştı. Bahriye Nezareti ise Basra'da iki adet harp gemisi

[299] BOA, **BEO**. 2762/207084. 13 Şubat 1906.
[300] BOA, **BEO**. 2789/209135; BOA, **BEO**. 2789/209137; BOA, **BEO**. 2781/208506. Lef 2, 4. Dâhiliye Nezareti'nden Sadaret'e. 28 Mart 1906, 14 Nisan 1906. Kaza esnasında 69 tüfek, 33 sandık cephane, 237 deste fişek, 75 kasatura, 16 sandık ecza-yı tıbbiye ile diğer bazı alet ve edevat zayi olmuştur.

bulunduğunu, nakliye için elde gönderilecek vapur bulunmadığından zaruret gereği erzakın oradaki harp gemilerinden biriyle sevki için tebligatta bulunmuştur.[301]

1906 yılının sonlarında Basra eşrafından Seyyid Talib el-Nakib[302] satın aldığı beş tonilato büyüklüğünde, 3-4 mil hızında ufak bir istimbotu Şattülarap sahillerinin inzibatı hizmetinde kullanılmak ve Basra'daki Osmanlı bahriye vasıtaları arasına katılmak üzere valiliğe bağışladı.[303] 1908 yılına gelindiğinde Basra Tersanesi emrinde sadece *Kilitbahir* korveti ile *Alus* vapuru mevcuttu. Aynı yılın Ağustos ayında Katif kasabasının bazı aşiretler tarafından karadan ve denizden muhasarası üzerine bu iki geminin oraya gönderilemeyeceği anlaşıldığından İstanbul'dan bir gambot istendi. Alınan cevapta o sırada Fransa'ya sipariş edilen iki tarassut gemisinin İstanbul'a geldiğinde Basra'ya gönderileceği beyan edildi.[304]

İstanbul'dan gönderilmeleri çeşitli nedenlerle tehir edilen bu dört gemi ancak 1911 senesinde Kızıldeniz'e gönderilebildi ve oradan ileriye yani Basra'ya gidemediler. Çünkü o sırada Yemen'de şiddetlenmiş olan isyanların bastırılmasında kullanılmak üzere yerel idarecilerin talebiyle bu gemiler Kızıldeniz'de görevlendirilmişlerdi.

Yemen'de Osmanlı Devleti'ne karşı uzun süredir devam eden isyanların benzeri Basra Körfezi sahillerinde görülmeye başlamıştı. Basra Körfezi'nin Arap

---

[301] BOA, **BEO.** 2789/ 209144. Lef 1-2. 25 Mart 1906; DTA, **BN.** 480/18910. Seraskerlik'ten Bahriye Nezareti'ne. 8 Nisan 1907.

[302] Basra eşrafından olan Seyyid Talib el-Nakib, II. Abdülhamid tarafından İstanbul'da zorunlu ikamete tâbi tutulmuş, II. Meşrutiyet'in ardından Basra'ya gitmesine izin verilmişti. II. Meşrutiyet dönemi Basra'sında en etkili isimlerden biri olup, Basra İttihad ve Terakki Kulübü kurucuları arasında yer almıştı. Aynı dönemde Basra mebusu olan Seyyid Talib, nakibüleşraflık unvanı ve sahip olduğu topraklar sebebiyle neredeyse tüm Basra eşrafı üzerinde tahakküm sahibiydi. Seyyid Talib bir süre sonra İttihad ve Terakki Fırkasına muhalif söylemler içine girdi. Fırkanın bölgedeki güç boşluğunu gidermek için uyguladığı merkeziyetçi politikalar ve bilhassa İngiltere ile yapılan anlaşmaları protesto amacıyla Seyyid Talib önderliğinde Basra'da oluşturulan Basra Islah Cemiyeti 1913 yılında bir bildiri yayınladı. Bildiride Osmanlı hükûmetine ve politikalarına sert eleştiriler yöneltmiş, adem-i merkeziyet talebinde bulunulmuş ve eğitim dilinin Arapaça olması istenmiştir. Aradan bir yıl geçtikten sonra İttihad ve Terakki Cemiyeti ile tekrar anlaşma yapan Seyyid Talib, bu defa Osmanlıcılığa vurgu yapan bir beyanname yayınlamıştır. Seyyid Talib ve onunla hareket edenlerin Basra vilayetindeki faaliyetlerinin, bağımsız bir devlet/emirlik kurma amacına matuf olduğu görülmektedir. Bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum**, s. 39, 105-106, 118, 134-136, 176-178, 184-190, 240-242.

[303] DTA, **MKT**. 7543/71. 20 Aralık 1906; DTA, **MKT.** 7558/152-153. 16 Kasım 1908; DTA, **ŞUB.d.** 739/185. 19 Mart 1909.

[304] DTA, **ŞUB.d**. 690/228. 27 Ağustos 1908; DTA, **ŞUB.d**. 683/327. 9 Kasım 1908; DTA, **ŞUB.d.** 684/145. 19 Kasım 1908; DTA, **MKT.** 7511/186, 201.

yarımadası sahillerinde ve Arap yarımadasının muhtelif yerlerindeki bu tür isyanları, II. Abdülhamid idaresinden sonra İttihatçı yönetime ve merkeziyetçi politikaya karşı oluşmaya başlayan tepkilerin bir sonucu olarak değerlendirmek mümkündür. Hayli zamandır isyan içerisinde olan bölgedeki bazı şeyh ve aşiretlerin 1909 yılının başlarında faaliyetlerine hız verdikleri görüldü.

Bu çerçevede olmak üzere Kuveyt Şeyhi Mübarek Es-Sabah'ın[305] İran'ın Muhammara hâkimi Şeyh Hazal Han ile birlikte Basra'ya gelip Seyyid Talib el-Nakib ile görüştüğü, Sadun Paşa'ya[306] cephane ve silah gönderildiği, İbn-i Suud'un da Necid taraflarında şekavetini artıracağı haberleri alınmıştı. Sahillere silah ithalatının durdurulması ve Osmanlı tebaasının muhafazası için VI. Ordu Kumandanlığı dört gambot ile askeri nakliyata elverişli bir vapur talebinde bulundu.[307]

Bahriye Nezareti'nin her defasında gönderileceğini vaat ettiği gemiler arasında isimlerini belirttiği gemileri çeşitli nedenlerle Basra'ya bir türlü sevk etmediğini daha sonraki gelişmeler gösterdi. Ancak 1910 yılının Ocak ayında Beyrut'ta bulunan *Marmaris* gambotu Basra'ya gönderilebildi. Bu konuya ayrıntılı olarak aşağıda değinilecek olup adı geçen gambot Basra'ya sevk edilen son harp gemisi olarak kayıtlara geçmiştir.

1905-1908 yılları arasında Basra'da harp gemisi olarak yalnızca *Kilitbahir* korveti ile *Alus* vapuru mevcuttu. Bu sırada İdare-i Hamidiye'ye ait küçük *Bağdat* vapuru bahriye bünyesine alınarak içine asker konuldu ve Kurna'ya gönderildi. Orada ahalinin vapuru sevinç gösterileriyle karşıladığı şu cümlelerle ifade edilmişti:

> *Bağdat* vapuru Kurna'ya vardığında ahali ellerinde Osmanlı bayrakları olduğu hâlde Şat nehrinin her iki sahilinde kendilerine mahsus ihtiram sözleriyle sevinç gösterileri düzenlediler. Vapurdan buna resmi selamlama yapılarak karşılık verildi ve Devlet-i

[305] 1896-1915 yılları arasında Kuveyt şeyhi olarak idareyi elinde bulunduruna ve modern Kuveyt'in kurucusu olarak kabul edilen Şeyh Mübarek el-Sabah ve Kuveyt'te Osmanlı idaresi hakkında bkz. B.J. Slot, **Mubarek Al-Sabah: Founder of Modern Kuwait 1896-1915**, Arabian Publishing, London 2003, s. 7-397; ayrıca bkz. Salwa Alghanem, **The Reign of Mubarek al-Sabah: Sheikh of Kuwait 1896-1915**, I.B. Tauris, Londra 1998;

[306] Bölgenin önemli aktörlerinden Seyyid Talib el-Nakib ile Sadun Paşa arasında da bir rekabet söz konusuydu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 296-298.

[307] DTA, **ŞUB.d**. 739/218. 4 Şubat 1909; DTA, **MKT**. 7607/148. 29 Mayıs 1909.

> Aliyye'nin yükselmesine dair belde müftüsü tarafından bir dua okundu. Ardından ahali ve Osmanlı askerleri tarafından "padişahım çok yaşa" duası eda edildi ve devlete itaatlerini bildiren reislere hil'at giydirildi.[308]

Basra'dan gelen gemi taleplerine uzun süre müspet cevap veremeyen Bahriye Nezareti 1909 yılı yaz aylarında İstanbul'dan *Peleng-i Derya* torpidogeçerinin Beyrut'ta bulunan *Marmaris* gambotunu beraberine alarak Basra'ya hareketini kararlaştırdı.[309] *Marmaris* gambotu daha evvel Basra'da görevlendirilmek üzere yola çıkarılmış, fakat Beyrut'a vardığında geminin seyre uygun olmadığı gerekçesiyle mürettebat gemiyi yola devam ettirmemişti. İstanbul'da konuya dair değerlendirmeler yapılırken Binbaşı Süleyman Nutki Bey'in gambotu Basra'ya götürmeye gönüllü olduğunu ifade etmesi üzerine Basra Komodorluğu görevi de uhdesine verilerek 1909 yılının Temmuz ayı sonlarında İstanbul'dan *Peleng-i Derya* torpidogeçeri ile Basra'ya gitmek üzere Beyrut'a hareket etti. Oradan *Peleng-i Derya* ve *Marmaris* gambotu ile Portsaid'e geçti.[310]

Gemiler Kamaran'a demir attıkları sırada Yemen ve Asir'de baş gösteren isyanlarının bastırılması amacıyla Yemen sahillerinde beş ay süreyle görev yaptılar. Yemen'de çıkan isyanlar sebebiyle Basra'ya sevki kararlaştırılan gemiler Yemen'de sahil muhafaza ve isyanların bastırılmasında görevlendirilmişlerdi.

Basra'dan gemi talebine ilişkin istekleri karşılamakta zorlanan Osmanlı hükûmeti, çözüm bulmak için çalışmalar yapmakla birlikte esaslı bir icraatta bulunamadı. Bu sırada Bahriye Nezareti'nin Osmanlı sahilleri için gemi ihtiyacına dair talebi değerlendirilerek toplam 24 adet gambotun satın alınması hükûmetçe gündeme alınmıştı. Bunlardan 8'inin Adriyatik sahili, 12'sinin ise Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra sahilleri için tahsisinin uygun olacağı mütalaa edilmişti. Gambotların Fransa'da inşası kararlaştırılmış ve birkaç fabrikadan teklif alınmıştı. Fakat bu girişim de bahriye bütçesine ilave tahsisat konulamadığından

---

[308] DTA, **BN**. 386 / 14047. Belge 1-2. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezareti'ne, 27 Mart 1909.

[309] DTA, **MKT**. 7569/76. 15 Haziran 1909.

[310] **Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları**, s. 142-147. Süleyman Nutki Bey'in her iki gemiyle Yemen'de kaldığı beş aylık süreçte oradaki faaliyetlere dair ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. DTA, **ŞUB.d**. 735/45. 9 Ekim 1909; DTA, **MKT**. 7578/215. 8 Aralık 1909; DTA, **BN.** 326/10679-12. 14 Aralık 1909; DTA, **MKT**. 7596/16. 13 Kasım 1909; BOA, **BEO**. 3465/259/830. 27 Aralık 1908.

gerçekleştirilemedi.[311] Hatta konuya dair Bahriye Nezareti'nin mükerrer müracaatlarından birine, o sırada İtalya ile 1911 yılında başlayan Trablusgarp Savaşı sebebiyle zor günler geçiren Osmanlı hükûmetinin verdiği cevap dikkat çekmektedir:

> Memleketin hayat-ı askeriye ve siyasiyesi üzerine pek mühim tesirâtı olan Boğazlar ile İzmir ve Selanik gibi Adalar Denizi'ndeki hususi ehemmiyeti olan limanlarımız dahi terakkiyât-ı hâzıra-i fenniyeye nazaran henüz tahkim edilmedikleri hâlde başka yerlerin tahkimine teşebbüs edilemeyeceği, buraların tahkimi için on milyon liradan fazla masraf gerektiği, gambotlardan ibaret bulunan bir filonun hiçbir kıymet-i harbiyesi olamayacağından bunun için mühim fedakarlığa lüzum olmadığı..[312]

Sadrazam Mehmed Said Paşa imzalı bu cevaptan da anlaşılacağı üzere Osmanlı hükûmeti İtalyanlarla Trablusgarp, Derne ve Bingazi'de savaşmakla birlikte düşmanın savaşı yayma amacıyla yaptığı taarruzlar neticesi Çanakkale Boğazı ile İzmir ve Selanik gibi limanlar da tehlike altına girmişti. Stratejik önemi bulunan mevkilerin dahi modern teknolojiyle henüz tahkim edilemediği, bunun için on milyon liradan fazla masraf gerektiği gerçeği ortadayken başka yerler için masraf yapılamayacağı Sadaret tarafından açıkça ifade edilmişti.

Basra'daki askerî ve mülkî erkân bölgede artan asayişsizlik, aşiret isyanları, deniz haydutlarının saldırıları ve körfezdeki İngiliz harp gemilerinin faaliyetleri karşısında elde yeterli sayıda harp gemisinin bulunmamasından dolayı uzun süredir çaresizlik içerisindeydi. Basra Valisi Süleyman Nazif,[313] Müntefik'te çıkan karışıklıklar dolayısıyla bölgede emniyetin bir kat daha önem kesbettiğini, bunun sağlanabilmesinin köhne iki istimbotla mümkün olamayacağını değerlendirerek Basra'ya tahsisli olup da Yemen'de tutulan iki geminin gönderilmesini talep etti.[314] Bunun üzerine *Marmaris* gambotu'nun Basra'ya hareket etmesinin Bahriye Nezareti'nce bildirilmesi üzerine gambot 27 Aralık 1909'da Hudeyde'den hareketle

---

[311] DTA, **MBN**. 2839. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne. 25 Ekim 1910.
[312] DTA, **MBN.** 1219/6-7. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne. 26 Kasım 1911.
[313] 19 Eylül 1909-7 Eylül 1910 tarihleri arasında Basra valiliği görevinde bulunmuş olan Süleyman Nazif Bey'in bu dönemdeki faaliyetlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 105-106; aynı yazar, "Irak'ta "Muktedir" ve "Müşteki" Bir İttihatçı: Süleyman Nazif Bey'in Basra Valiliği", **Akademik İncelemeler Dergisi**, Cilt 7, Sayı 2, Yıl: 2012, s. 155-179.
[314] DTA, **MKT.** 7578/101-102, 180. 3 Kasım 1909; BOA, **DH.MUİ.** 37-1/34. 23 Kasım 1909.

26 Ocak 1910'da Basra'ya ulaştı.[315] Vali, gambotun asayişin sağlanmasında önemli katkısı olacağını ve bunun muntazam bir orduya muadil olduğunu ifade etti. Daha evvel alınan karar gereği üç gambot ile bir nakliye gemisi gönderilmesi hususunda da gerekli adımların atılmasını istedi.[316]

Marmaris gambotunun sahillerde gezdirilmesinin oralardaki olumsuz durumu biraz olsun düzelteceği mütalaasında bulunan Basra Valiliği, 1910 yılının yaz aylarında Cebel-i Havran Dürzilerinin Kuveyt sahillerinden silah ve mühimmat ithal ettiklerinin haber alınması üzerine gambotu Necid sahillerine gönderdi. Daha evvel Bahriye Nezareti'nce Kuveyt'e harp gemisiyle gidilmemesine dair tebligat yapılmış olduğundan, gambotun Kuveyt ile Bahreyn'e uğratılıp uğratılmayacağı, uğratılması hâlinde nasıl hareket edileceği Bahriye Nezareti'ne soruldu. Alınan cevapta 1901 yılında Osmanlı hükûmeti ile İngiltere arasında yapılan antlaşma gereğince Kuveyt'e Osmanlı askerleri gönderilmemesi karşılığında oranın İngiltere tarafından işgal edilmeyeceğine dair taahhütte bulunulduğu bildirildi. Bahreyn adalarının kendi himayesinde olduğunu öteden beri iddia eden İngiltere'nin bu iddiasına Osmanlı Devleti'nce itirazda bulunulduysa da henüz konuya dair tam bir anlaşma sağlanamamıştı.[317] *Marmaris* gambotunun Necid sahillerine gönderildiğinde Kuveyt ve Bahreyn'e uğratılmamasına ilişkin verilen emir İngiltere ile bir siyasi krize mahal verilmemesine matuf bir hareket tarzıydı.

Bu sırada Osmanlı hükûmeti; ikisi nehir, ikisi deniz sahillerinin muhafazasına mahsus olmak üzere dört gambot ile askeri nakliyatta kullanılmak için iki adet vapurun Avrupa'ya siparişine karar verdi. İngiliz Thornycroft fabrikasına Basra için dört adet ahşap devriye motorbotu da sipariş edildi.[318] Motorbotlardan ikisi İngiltere'ye ait bir nakliye gemisiyle Basra'ya götürülürken o sırada devam eden İtalya-Osmanlı savaşı sebebiyle Kızıldeniz'de İtalyanlar tarafından engellendi.

---

[315] DTA, **MKT**. 7522/226-227. Yemen'den hareketle Basra'ya gelen *Marmaris* gambotunun güzergâh üzerinde uğradığı limanlarda ahali ve oraların ileri gelenlerince karşılanmasına dair gambotun süvarisi Süleyman Nutki Bey'in hatıralarında ayrıntılı malumat bulunmaktadır. (Bkz. **Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları**, s. 148-149). Basra'ya vardığında kendisinin yaş haddinden emekli edildiğine dair tebligat yapılması üzerine Süleyman Nutki Bey İstanbul'a dönmüştür.

[316] DTA, **MKT**. 7574/182, 184. 26 Ocak 1910.

[317] BOA, **DH.MUİ**. 65/52. 14 Şubat 1910; DTA, **BN**. 219/5707-1. Bahriye Tahrirat Kalemi müsvedde evrakı. 11 Ağustos 1910; DTA, **MBN**. 665/68,69,70.

[318] BOA, **MV**. 139/21. 10 Nisan 1910.

Motorbotlardan biri Hudeyde sahiline çıkarılmışsa da İtalyan savaş gemisinden açılan ateş sonucu batırıldı, diğerine de İtalyan kuvvetlerince el konuldu.[319] Basra Komodorluğu'nun talep ettiği diğer deniz vasıtalarının Basra'ya ulaştırılması da savaş sebebiyle mümkün olamadı.

Uzun süredir zaten tamire muhtaç bir hâlde bulunan *Kilitbahir* korvetinin 1911 yılının Mart ayında feshine onay verildiğinde Basra'da faal gemi olarak sadece *Marmaris* gambotu kaldı. O da Basra'ya gelmeden evvel Akdeniz ve Yemen sahillerinde hayli zaman devriye görevinde bulunduğundan yakında hareket edemeyecek bir hâle geleceği değerlendirilmekteydi. Basra Körfezi ile Fırat ve Dicle nehirlerinin durumu ise son derecede ehemmiyet arz ettiğinden bu hususun ihmalinin ileride tazmin edilemeyecek vahim sonuçlar doğurmaya elverişli olduğu ve acilen gemi takviyesi gerektiği hususuna Basra'daki idareciler bir kez daha dikkat çekmişti.[320]

Aynı günlerde Buşir Şehbenderliğinden gelen bir telgrafta da İngiltere'nin Basra Körfezi'nde takip etmekte olduğu istila siyasetine karşı Basra ile Necid sahilleri arasında Osmanlı bayrağının gösterilmesine hizmet etmek üzere bir vapur tahsisi istenmişti. Vapurun aynı zamanda posta muamelatında kullanılacağı ve böylece ahalinin Osmanlı Devleti'ne olan meylinin sağlanacağı yorumu da yapılmıştı.[321]

Elde mevcut iki eski gemi ve bir gambotla nehir ve deniz güvenliğini sağlamanın mümkün olamayacağı mütalaasında bulunan Basra Bahriye Komodoru Hikmet Bey, vasıta eksikliğinden doğacak olumsuzluklara karşı mesuliyet kabul etmeyeceğini bir telgrafla Bahriye Nezareti'ne bildirmişti. Avrupa'ya sipariş edilen gambotların 5-6 ay zarfında oraya gönderilmesinin umulduğu cevabını veren Nezaret, o zamana kadar eldeki mevcut vasıtalarla idare edilmesini istemişti.[322]

Basra'daki tek harp gemisi *Marmaris* gambotu 1911 yılı başlarında bir İngiliz vapuruyla çarpışarak hasar aldı. İngilizler gambotu Bombay'a götürülerek orada tamir etmek istediğinde, Basra Valisi Celal Bey buna itiraz etti. İngilizlerin

[319] Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, **a.g.t**., s. 124.
[320] BOA, **BEO**. 2406/180436. 9 Eylül 1911; DTA, **BN**. 326/10679. Belge Nu:1,6,7,8.
[321] BOA, **HR. SYS**. 14/20. Buşir Şehbenderi Nebil Ziya Bey'in 3 Mart 1911 tarihli telgrafı.
[322] BOA, **DH. MUİ**. 86-1/6. 14 Nisan 1910.

gambotun Basra'da bulunmasını istemediklerinden hem de Osmanlı Devleti'ni Hindistan'daki Müslümanların gözünde küçük düşürerek devleti bahriyesiz göstermek istediklerinden böyle bir yola başvurduklarını ve gambotun İstanbul'a gönderilerek orada tamirinin uygun olacağını yazdı. Bahriye Nezareti ise gambotun tamir için İstanbul'a alınmasının hem masrafa, hem de zaman kaybına sebep olacağına, bu süre zarfında Basra'ya yeni bir gemi gönderilemeyeceğinden oradaki sahillerin iyice muhafazasız kalacağına dikkat çekti.[323] Basra'dan tamir için İstanbul'a gönderilen gemilerin seyir esnasında başta yakıt olmak üzere birçok masrafı olmasının yanı sıra yolculuk süresinin normal hava koşullarında birkaç ay sürmesi zaman kaybına da sebep oluyordu.

Diğer taraftan Trablusgarp Harbi sırasında İtalyan donanması Kızıldeniz'de Osmanlı donanmasına karşı şiddetli bir baskı uygulamış ve altı Osmanlı gambotunu batırmıştı.[324] İtalyan saldırılarının devam ettiği günlerde bunun Basra'ya da sirayet edebileceğine dair istihbarat alınması üzerine elinde sadece *Marmaris* gambotu bulunan Basra Bahriye Kumandanlığı bazı ilave tedbirler alma yoluna gitti. Fakat İtalyanların harp gemileriyle Basra Körfezi'ne gelmelerinin Hindistan'ı sömürgeleri altında bulunduran İngilizlerin tepkisini çekeceği de bilindiğinden Basra'ya taarruzlarının imkân dâhilinde olmadığı da kumandanlıkça değerlendirilmişti.[325]

Bölgede oluşan şartlar çerçevesinde körfeze İngilizlerin haricinde bir devletin harp gemisinin gelemeyeceği, İngilizlerin buna izin vermeyeceği, bu sayede körfez sahillerindeki Osmanlı topraklarına başka devletlere ait bir harp gemisi tarafından zarar verilemeyeceği yorumu dikkat çekicidir. Körfezdeki mevcut durum ve şartlar göz önünde bulundurulduğunda bu yorumun doğru bir tespit olduğu görülmektedir.

Bölgedeki İngiliz otoritelerinin aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü yakından takip ettikleri, harp ve ticaret vapurlarının teknik özelliklerinden

---

[323] BOA, **BEO**. 3858/289334. 18 Şubat 1911. Aynı gambotun üzerine 1912 yılı başlarında bir İngiliz şilebi düştü ve gambot hasar gördü. Şilebin ait olduğu şirketten alınan tazminatla tamir edilmek üzere Bombay'a gönderilen gambot 3 Haziran 1913'te Basra'ya döndü. DTA, **BN**. 326/10679. Belge Nu: 19. 30 Ocak 1912; BOA, **BEO**. 4180/313475. 5 Mayıs 1913.

[324] Trablusgarp Harbi sırasında Kızıldeniz'de ortaya çıkan İtalya ile Osmanlı devletleri arasındaki çekişmeye dair ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, **a.g.t**., s. 116-146. Ayrıca bkz. aynı yazar, "Kızıldeniz'de Rekabet: 1911-1912 Trablusgarp Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Osmanlı-İtalyan Mücadelesi", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Şubat 2013, Sayı 21, s. 17-43.

[325] DTA, **MBN**. 703/116. 20 Mayıs 1912.

bunların yaptıkları seferlere kadar ayrıntılı raporlar düzenledikleri görülmektedir. Nitekim 12 Eylül 1911 tarihli olup Basra'daki İngiliz konsolosunca hazırlanan bir raporda Basra'daki genel duruma değinildikten sonra Osmanlı deniz gücüne ilişkin olarak *Marmaris* ile küçük bir vapurun hizmette olduğu, *Alus v*apurunun köhne bir hâle geldiğinden artık kullanılmadığı bilgisi verilmiştir. Silahlı vapur olarak *Fırat* ve *Rusafe* adlı vapurları bulunduğu, *Birinci* adlı vapurun suların yükseldiği dönemlerde Fırat'ta işletildiği, *İkinci* adlı vapurun Bağdat'ta bulunduğu raporda yer almıştır. *Kilitbahir* korveti köhne bir hâlde olduğundan fener gemisi olarak kullanıldığı, Osmanlı Devleti'nin Thorneycraft firmasına devriye görevinde kullanmak üzere sekiz adet silahlı motorbot siparişi verdiği bilgisi de konsolos tarafından rapor edilmiştir. *Bağdadi* adlı vapurun ise Bağdat-Basra arasında yük ve yolcu taşımacılığı yaptığı fakat çok yavaş hareket ettiğinden son yolculuğunun 13 gün sürdüğü aynı yazıda beyan edilmişti. Osmanlı deniz gücüne ait gemi sayısının az olmasından dolayı güvenliğin sağlanmakta zorlandığı yorumunda bulunan Basra'daki İngiliz konsolosu hurma mevsiminde Şattülarap'ta bir İngiliz gemisinin karakol hizmeti yapmak üzere gönderilmesinin uygun olacağı mütalaasında da bulunmuştu.[326]

Basra Körfezi sahillerindeki idarelerde karışıklıkların artması ve Ahsa ve Katif'in 1913 yılı Mayıs ayının ortalarında düşmesi, yani İbn-i Suud'un idaresine geçmesi üzerine Hofuf, Uceyr ve Katif'den dönüp de Bahreyn'de toplanan askerlerin vapurla Basra'ya iadeleri gündeme geldi. *Marmaris* gambotunun Bombay'da tamiri devam ettiğinden askerlerin Basra'ya nakli önemli bir sorundu. O sırada Kızıldeniz'de bulunan *Hamidiye* kruvazörünün Basra'ya sevk edilmesi gündeme geldiyse de bu karar icra edilmedi.[327]

Ahsa'da bulunan Miralay Abdülcabbar Bey ile 112. Alay askerleri ve bir miktar mühimmat, oradan İngiliz Hindistan vapuru *Baroda* ile Bahreyn'e nakledildiler. Suud kuvvetleri tarafından 5 Mayıs'ta kuşatılan Hofuf ve 15 Mayıs'ta

[326] TNA, **FO**. 424/229-13, 14. Basra İngiliz Konsolosu W.D.W. Matthews'ten İngiltere'nin İstanbul Sefiri G. Lowther'e, 12 Eylül 1911.
[327] TNA, **FO**. 424/238-342, 343. İngiltere'nin Basra Konsolosu Crow'dan İstanbul'daki İngiliz Sefiri G. Lowther'e, 18 Mayıs 1913.

kuşatılan Katif'ten sayıları 500-600 arasında olan Türk kuvvetleri ise *Jonhn O'Scott* adlı bir vapurla Bahreyn'e nakledildiler.[328]

Bombay'da tamir işlemleri biten *Marmaris* gambotunun 21 Haziran'da Basra'ya dönmesi[329] üzerine Yemen sahillerinde bulunan ve geçici görevle Basra'ya gönderilmesi söz konusu olan *Hamidiye* kruvazörünün gelmesine gerek kalmadı. Ama daimi surette Basra'da bulundurulmak üzere İstanbul'dan iki gambot gönderilmesi için talepte bulunuldu. Ahsa taraflarına bir gambotun görevlendirilerek oralarda tekrar hükûmet nüfuzu temin etmek ve Katif ile Uceyr mevkilerini geri almak fikri ön plana çıksa da bunların icrası mümkün olmadı. Aynı dönemde *Marmaris* gambotunun hem haberleşme hem de sevk olunacak nakliyatın icrası için Katar'da bulundurulacak taburların manevi gücünü muhafaza etmelerini sağlamak amacıyla ayda bir kere oraya gidip gelmesi Necid'deki kumandanlık tarafından da talep edilmişti.[330]

Birinci Dünya Harbi başladığında Basra'da sadece *Marmaris* gambotu mevcuttu. Osmanlı Hükûmeti'nin Almanya ve Avusturya ile ittifak yapmaya karar vermesiyle Basra Körfezi'ndeki İngiliz donanması Osmanlı Devleti için açık tehdit hâline geldi. Bu durum aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Arap vilayetlerinin denizden İngilizlerin saldırılarına açık hâle gelmesi anlamına geliyordu. 1914 yılı Kasım ayı başında Rusya Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilan edince İngiltere de hemen Kızıldeniz'in kuzeyi ve Basra Körfezi'ndeki Arap bölgelerinde bulunan Osmanlı mevzilerine iki kanattan saldırıya geçti. İngiltere; Mısır ve Hint Okyanusu'nda tesis ettiği gücü ile Kızıldeniz'e ve dolayısıyla Hicaz sahillerine hâkimdi. Osmanlı Devleti'nin bu yörede İngiltere'ye karşı koyabilecek güçte bir kara ordusu ve donanması yoktu.[331]

---

[328] TNA, **FO.** 424/238-343. İngiltere'nin Basra Konsolosu Crow'dan İstanbul'daki İngiliz Sefiri G. Lowther'e. 23 Mayıs 1913. Basra Konsolosunun bu raporda verdiği bilgiye göre Osmanlı Devleti'nin Ahsa garnizonunda 112. Alayın 2. ve 3. taburlarından oluşan yaklaşık 700 civarında asker bulunuyordu.

[329] TNA, **FO.** 424/238-356. İngiltere'nin İstanbul Sefiri G. Lowther'den İngiltere Hariciye Nazırı Edward Grey'e, 22 Haziran 1913.

[330] BOA, **BEO**. 4177/313217. 27 Mayıs 1913; BOA, **DH.EUM.EMN**. 47/8. 25 Aralık 1913. DTA, **MBN.** 726/474-475. Bahriye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne, 7 Ocak 1914; BOA, **BEO.** 4203/315204. 5 Ağustos 1913.

[331] Hasan Kayalı, **Jön Türkler ve Araplar Osmanlıcılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 209. Birinci Dünya Harbi sırasında

22 Kasım 1914'te İngilizler tarafından Basra işgal edildiğinden orada bulunan komodorluk idaresi 1915 yılı ortalarında Bağdat'ta bir binaya nakledildi. Basra Komodorluğuna ait eşya bir zâbitle İstanbul'a gönderildi.[332] Basra komodoru ve komodorluk maiyetindeki zabitanın harp devam ederken Fırat ve Dicle nehirlerinde İngiliz harp gemilerine karşı eldeki nehir filosuyla ve imkânlar dairesinde karşı koymak için mesai sarf ettiler.[333] Fakat üstün İngiliz harp gemileri karşısında etkin bir savunma yapma imkânı mevcut değildi.

2. Gemiler İçin Kömür Tedariki Meselesi

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz'de ve Basra Körfezi'nde daimi surette harp gemisi bulundurma kararı alan Osmanlı hükûmetinin söz konusu yerlere ihtiyaç duyulan sayıda gemi gönderememesine ve bu sorunun nedenlerine bir önceki bölümde değinilmişti. Benzer bir başka sorun gönderilen harp gemileri ile İstanbul'dan Hicaz ve Yemen eyaletlerine işletilen İdare-i Mahsusa gemilerinin hareketleri için gerekli olan yakıtın, yani kömürün temin ve tedarikinde yaşandı. Kömür bulunamadığından kimi zamanlar vapurların günlerce hareket edemedikleri, seyir esnasında kömürü biten bazı vapurların da günlerce bekledikleri görüldü.[334]

Bu zorluğu aşmak ve depolardan birinde kömür bittiğinde diğerinden temin etmek maksadıyla 1870 senesine doğru İstanbul'a uzak yerlerdeki birçok mevkiye kömür ambarları inşa edildi. Ambarlara kömür, 1865-1908 yılları arasında Bahriye Nezareti tarafından idare edilen Ereğli'deki kömür madeninden gemilerle sevk

---

İngiltere'nin Mısır'ı himayesine almasından savaş sonrasına kadar geçen sürece ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Süleyman Kızıltoprak, **Mehmet Ali Paşa'dan II. Abbas Hilmi Paşa'ya: Mısır'da Osmanlı'nın Son Yüzyılı**, TBBD Yayınları, İstanbul 2010, s. 309-345.

[332] DTA, **MBN**. 759. Bahriye Nezareti I. Daire VI. Şubeden II. Daireye. 14 Haziran 1915. DTA, **MBN**. 2224. Basra Komodoru Hamid Bey'den Bahriye Nezareti'ne. 5 Ağustos 1916.

[333] Birinci Dünya Harbi sırasında Dicle Nehri yoluyla Bağdat'a ilerlemek isteyen İngiliz güçleri ile Osmanlı kuvvetlerinin buna karşı direnişine ilişkin bkz. Sezai Dumlupınar, **a.g.t**., s. 209-273. Harp sırasındaki Osmanlı nehir filosu için bkz. Ayrıca bkz. Necati Ökse, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Irak-İran Cephesi 1914-1918**, 3.Cilt 2. Kısım, Gn.Kur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 2002, s. 28.

[334] DTA, **ŞUB.d**. 494/46. 16 Nisan 1900 tarihli ilam.

edildi.[335] İngiltere'den de vapurla Basra ve Kızıldeniz çevresindeki ambarlara kömür getiriliyordu. Yemen sahillerinde bulunan Osmanlı vapurları için 1872 senesinde kömür tedariki söz konusu olduğunda 180.000 kantar kömürün Londra'dan satın alınmasının daha uygun olacağı değerlendirilmişti.[336]

XX. yüzyıl başlarında Basra'ya giden bir Osmanlı harp veya ticaret gemisinin kömür ihtiyacı Port Said, Süveyş, Cidde, Hudeyde, Kunfude ile Feresan ve Kamaran adaları ile Aden'de inşa edilmiş olan kömür ambarlarından karşılanıyordu. Basra Körfezi'nde Maskat, Bender Buşir, Kurna ve Basra'da da Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmiş kömür ambarları mevcuttu.[337]

Kömür ihtiyacını karşılamak maksadıyla bölgedeki kaynakların değerlendirilmesi için de bazı girişimlerde bulunuldu. 1850 yılında Musul civarında bir kömür madeni yatağı tespit edildiği gibi Cidde ve Yemen taraflarında kömür madeni yatakları tespit edilmişti. Kifri kasabası civarında bir kömür madeni bulunmuş ve buradan alınan numuneler üzerinde yapılan tetkikler neticesi kömürün gayet iyi olduğu anlaşılmıştı. Bu madenin kazılarak çıkarılması için Bağdat ile Basra'da ve gerekirse yol üzerinde bir ambar inşa edilmesine dair 1853 senesinde talimat verilmişti. Aynı emir 1858 senesinde tekrarlanmış olmasına rağmen oradan kömür çıkarılmadığı sonraki gelişmelerden anlaşılmaktadır.[338] Bu sırada Dicle'de işletilmekte olan İngiliz Lynch kumpanyası vapurları odun takviyesiyle İngiltere'den getirtilen maden kömürüyle hareket ettirilmekteydi.

1872 senesinde ise Cizre ile Zaho arasında keşfedilip numune olarak Basra Tersanesi'ne gönderilen kömür vapur ocaklarında tecrübe edilmiş ve kömürün İngiliz kömürleri kalitesinde olduğu, bunlardan gaz dahi hasıl olduğu görülmüştü. Babıâli

---

[335] Ali İhsan Gencer, "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları", s. 19-24. Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, s. 196-197. Ereğli Maden-i Hümâyûnu'ndan 1872 senesinde Port Said ve Kızıldeniz çevresindeki kömür ambarlarına yapılan kömür sevkiyatı ile bu sevkiyatın usul ve esaslarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. DTA, **MB.d**. 93/39, 136, 141, 168, 180, 213, 254. Mehmet Korkmaz, **a.g.t**., s. 67-68.

[336] İngiltere'den satın alınmakta olan maden kömürü hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. DTA, **MB.d**. Defter Nu: 93, sayfa nu: 56, 69, 83, 112, 184, 187.

[337] Kızıldeniz-Basra güzergâhındaki kömür ambarlarının haricinde Osmanlı Devleti'nin belli başlı kömür ambarları şunlardı: Sinop, Kal'a-i Sultaniye, Midilli, Limni, İzmir, Selanik, Trablusgarp, Cezayir-i Bahr-i Sefid, İşkodra, Preveze, Suda, İzmir, Draç, Sisam, Trabzon, Sakız, Rodos, Bodrum, Çeşme, Marmaris, Kiremidlik, Karaağaç, İstanköy, Bingazi ve Beyrut'ta bulunmaktaydı. DTA, **Islahat**. 31/53. Mehmet Korkmaz, **a.g.t**., s. 68.

[338] BOA, **A.MKT.MHM**. 22/63. 28 Haziran 1850; BOA, **İ.DH**. 246/14981. Lef 1-4; DMA, **MB.d**. 107/139. 28 Nisan 1851; DTA, **MB.d**. 108/73-76; DTA, **MKT**. 5835/19. 11 Mart 1852.

keşfedilen bu kömürün Basra Tersanesi'nde bulunan vapurlarda, askerî mamulat yapan fabrikalarda kullanılmasını ve Avrupa'dan kömür ithalinden kurtulunması için gerekli adımların atılmasını istemişti.[339]

Sahillerde daimi suretle karakol vazifesiyle gemi dolaştırılması kömür tüketimini artırdığından Basra'da kömür tedariki önemli meselelerden biriydi. İngiltere'den Cardiff'ten tüccar vasıtasıyla gemilerle getirilen kömürün ücretinin bazen tahsisat yetersizliği gibi sebeplerle ödenemediğinden kömürsüz kalan gemilerin seferleri aksıyor ve hareketten sâkıt kalıyorlardı. 1882 yılında Cidde'den Necid sahillerine gönderilen *Arkadi* vapuru kömürsüzlükten dolayı altı aydan fazla orada kalmış, güç hâl ile Basra'ya getirilebilmişti.[340] 1913 yılının Haziran ayında Basra'da bulunan *Marmaris* gambotu için İngiltere donanmasından kömür tedarik edilmiş ve bunun karşılığında 13 İngiliz lirası civarında bir ödeme yapılmıştı.[341]

Uzak mahallerde görevlendirilen Osmanlı harp ve ticaret gemilerinin hareketleri için gerekli olan kömürün depolanması amacıyla ambarlar inşa edilmekle birlikte buralarda her zaman kâfi derecede kömür bulundurulmasının mümkün olamadığı görülmektedir. Böyle durumlarda gemilerin seyrüseferi aksadığından sahil muhafazasının ve deniz nakliyatının istenilen düzeyde etkinlik göstermesi söz konusu olamıyordu.

---

[339] BOA, **A.MKT.MHM.** 50/37. 2 Aralık 1873; BOA, **A.MKT.MHM**. 469/48.3 Aralık 1973. Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 52. Bu madenin keşfinde gayreti görülen Çarkçı Kolağalarından Hakkı Efendi'ye beşinci rütbeden bir kıt'a mecidî nişanı tevcih edilmiştir. Bkz. BOA, **A.MKT. MHM**. 443/39. 10 Aralık 1872.

[340] Ayrıntılı bilgi ve bu konuya dair emsal teşkil edecek olaylar için bkz. DTA, **MKT**. 6123/11. 22 Eylül 1879. DTA, **MKT**. 6021/71. 5 Ekim 1879. DTA, **ŞUB.d**. 63/19. 19 Kasım 1881. DTA, **MKT.** 6995/18. 2 Şubat 1899; DTA, **ŞUB.d**. 68/56. 4 Şubat 1882.

[341] BOA, **HR.SFR.3**. 704/47. Bahriye Nezareti'nden Londra Sefareti'ne, 26 Mayıs 1914.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BASRA TERSANESİ'NİN TEŞKİLATI ve GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ (1847 - 1914)

Osmanlılar 1517'de Mısır'ın fethiyle birlikte Memluklulardan intikal eden Kızıldeniz'deki Süveyş Tersanesi'nde inşa ettikleri gemilerle Kızıldeniz'den Hint Okyanusu'na açılmışlardı. 1525 yılında Cidde Limanı'nda çeşitli boyutlarda ejderhaya benzer 18 gemi mevcuttu ve bunlar Süveyş'te inşa edilmişlerdi. Gemilerle Müslümanlar için Hint Okyanusu'nda tehlike arz eden Portekiz donanmasına karşı deniz seferleri düzenlendi. Diu (1538), Hürmüz (1552) ve Bahreyn'e (1559) yapılan seferlerde Okyanus koşullarının Osmanlı deniz kuvvetlerine ağır geldiği görüldü ve seferler başarısızlıkla neticelendi. Sonraki yıllarda Hint Okyanusu ile iç denizlere Osmanlı merkezi hükûmetince planlanmış büyük ölçekli bir sefer yapılmadı. Yalnızca deniz trafiğini kontrol edebilmek, imparatorluk egemenliğindeki toprakları ve limanları koruyabilmek, güneydoğu Afrika'daki Malindi gibi yörelere çıkarma yapmak ve Açe'ye askerî-teknik malzeme ile topçu ustaları göndermek için sınırlı sayıda gemi gönderildi.[342]

Osmanlıların Hint Okyanusu'na yaptıkları seferlerde kullandıkları harp gemilerinin inşa edildiği Süveyş Tersanesi'nden sonra güneydeki diğer önemli tersane Basra'da bulunuyordu. Çalışmamızın bu bölümünde Basra'daki tersanenin Osmanlılar tarafından ne zaman faaliyete geçirildiği, ne tür gemiler inşa edildiği ve tersanenin tarihçesi üzerinde durulduktan sonra 1847 yılında alınan esaslı ıslahat kararının ardından icra edilen faaliyetlere değinilecektir. Tersanenin personel ve teknolojik kapasitesinin artırılmasına yönelik atılan adımlar, tersane içerisinde yerli ahaliden subay yetiştirilmesi amacıyla açılmak istenen bahriye mektebi gibi konular üzerinde durularak bölgedeki deniz üssünün etkinliği ortaya konulmaya çalışılacaktır.

[342] Salih Özbaran, "16. Yüzyılda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Gücü", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, s. 268-270.

A. Basra Tersanesinin Tarihçesi

Ahmed Şekib *Basra Körfezi Hakkında Malumat* adlı eserinde verdiği bilgiye göre Basra'daki ilk tersane Şattülarap'tan Basra şehrinin merkezine giden Aşar Nehri'nde bulunuyordu. Bir tabya ile bitişiğindeki bir ambardan ibaret olan bu tersanenin yaklaşık bir mil kadar güney yönünde bulunan Manavi Paşa Mahallesi'ndeki Hora adlı mahalde sonradan üç adet küçük havuz inşa edilmişti.[343] Gemilerin tamirleri havuzlarda icra edildikten sonra Aşar'daki tersanede donatılırdı.

1545 yılının sonlarında Basra'yı alarak yeni bir liman ve üs elde eden Osmanlıların buradaki tersaneyi ne zaman faaliyete geçirdikleri tam olarak tespit edilememekle birlikte bölgeyle ilgili önemli araştırmaları bulunan Salih Özbaran, 1550'de Basra'da gemi inşa faaliyetinin henüz başlamadığını ifade etmektedir.[344] 1563'te Basra Tersanesi'ni gezen Portekizli seyyah Simoa da Costa, tersanede yeni beş kadırganın[345] mevcut olduğu, ayrıca kalyon tipli gemiler ile küçük çapta gemiler bulunduğu bilgisini vermektedir. Kadırgalardan en büyüğünün 20 oturaklı, üç tanesinin 18 ve bir tanesinin 16 oturaklı olduğu ve gemi inşası için getirilen kerestenin pek dayanıklı olmadığı adı geçen seyyahın verdiği bilgiler arasındadır.[346] Seyyahın bahsettiği Küçük çaptaki gemilerin ise Birecik'te, kadırga türü büyük gemilerin ise Süveyş Tersanesi'nde inşa edildikten sonra Basra'ya gönderilmiş olması ihtimal dâhilindedir.

Ahmed Şekib, eserinde Basra'nın stratejik konumunu ve deniz ticareti açısından önemini takdir eden Kanunî Sultan Süleyman'ın, Anadolu ile Arap yarımadasının muhafaza altında bulundurulması amacıyla Basra Körfezi'nde kâfi

---

[343] Aşar Nehri'ndeki bu tersanenin XIX. yüzyılın sonlarında harabesinin mevcut olduğu Ahmed Şekib tarafından ifade edilmektedir. Bkz. Ahmed Şekib, a**.g.e.**, s. 4.

[344] Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", **İÜEFTD**, 25, İstanbul 1971, s. 60.

[345] Kürekli gemi türünün en meşhuru olan kadırgalar ince ve uzun gövdeli olduğu gibi aynı zamanda hızlı hareket kabiliyetine sahipti. Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan XVII. yüzyıl sonlarına kadar donanmadaki harp gemileri içinde en çok kullanılan ve vurucu gücü teşkil eden gemi türüdür. Boyları 42 metre, genişlikleri ise beş buçuk metre civarında inşa edilmekteydi. Genelde üç toplu olan kadırgalarda 300-350 civarında mürettebat bulunurdu. Kadırgalara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet Güleryüz, **a.g.e.,** s. 32-38. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire** s. 85-87; John F. Guilmartin, **Kalyonlar ve Kadırgalar**, (Çeviri: Ali Özdamar), Kitap Yayınevi, İstanbul 2010.

[346] Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", **İÜEFTD**, 25, İstanbul., s. 61.

miktarda bir donanma gücünün mevcudiyetine önem verdiğini vurgulamaktadır. Portekiz harp gemilerinin Hindistan ve Basra Körfezi sahillerine saldırılar başlattığında bunlara karşı koymak üzere Basra'da Osmanlı donanması bulunduğu bilgisini vermektedir. Bu gemilerin Süveyş'te inşa ve teçhiz edildikten sonra Basra Körfezi'ne gelmiş olabileceğini belirtmektedir.[347] İsmail Hakkı Uzunçarşılı da Basra'nın ele geçirilmesinden sonraki süreçte oraya gönderilen donanma gemilerinin Süveyş'te inşa edilmiş olduğu kanaatindedir.[348]

Bazı gemiler ise Birecik'teki tersanede inşa edilip hazır olarak nehir yoluyla Basra'ya gönderilmişti.[349] Birecik'te gemi inşasına dair belgelerden ilki 1552 yılına ait olup, Halep beylerbeyine gönderilen hükümle burada 300 gemi yapılması emredilmiştir. İnşa edilecek gemiler Fırat Nehri'nde yürüyen cinsten ve derya sandalı tipinde inşa edileceklerdi. Gemiler; on nefer kürekçi, on nefer cenkçi ile peksimet vesair levazımatı alabilecek büyüklükte ve nehrin çıkıntılı alanlarında gezebilecek nitelikte olacaklardı. İnşa edilecek 300 geminin sefer zamanına yetiştirilmesi ve öncelikle bir tanesinin hemen inşa edilerek masrafının İstanbul'a bildirilmesi istenmişti.[350]

1560 yılı başlarında ise Basra için Birecik'te 21 adet gemi inşa edilmesinin merkezden emredilmesi üzerine Tersâne-i Âmire'den mimarlar ile reis ve kaptanlar Birecik'e gönderilmişti. İnşa edilecek gemilerden sekizinin *kalyata* türü gemiler olması kararlaştırılmış ve bunlar için çevre illerden kereste temin edilmişti. Aynı

---

[347] Ahmed Şekib; **a.g.e.**, s. 2.

[348] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Ankara 1948, s. 400-403.

[349] Salih Özbaran, XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", **İÜEFTD**, 25, İstanbul 1971, s. 60. Osmanlılar XVI. asrın son yarısında Basra ve havalisini muhafaza etmek için Birecik'te küçük bir tersane kurarak burada gemiler inşa ettikleri gibi XVIII. asır ortalarına doğru yine burada Fırat Nehri için hafif bir filo vücuda getirmişlerdi. 1734 yılında Birecik Tersanesi'nde 60 adet nehir gemisi yaptırılması gündeme gelmişti. Bunlardan 20'si firkate, 40 tanesi ise daha küçük gemilerden olacaktı. (Bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 404-405). Birecik Tersanesi'nin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber XVI. asrın ilk yarısında faaliyetteydi. 1552'de bir sandal inşa edilen tersanede, 1571'de 250'si asker 150'si zahire gemisi olarak 400 gemi inşa edilmişti. XVII. ve XVIII. asırlarda da burada gemi inşası devam etti. Kereste çevre vilayetlerden temin edilmiş; mimar, marangoz gibi sanatkârlar ise İstanbul'dan gönderilmiştir. Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,** s. 21-22.

[350] Ali Yılmaz, **XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı**, İstanbul Üniversitesi SBE. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996, s. 168-169. Birecik'te gemi inşasına ilişkin faaliyetler için ayrıntılı bilgi için bkz. aynı çalışma s. 168-186; ayrıca bkz. aynı müellif "Birecik'te Gemi İnşası", **Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 6. Cilt, TTK. Yay., Ankara 2014, s. 101-118.

anda 400 de kürek yapılması emredilmişti.[351] Birecik'teki gemi inşasına yönelik bu etkinliğin çevre illerden kereste temininin kolay olmasından kaynaklandığı görülmektedir.

Kısa süre sonra alınan yeni bir kararla kerestenin Birecik'ten Fırat Nehri yoluyla Bağdat'a gönderilmesi ve oradan da Dicle Nehri vasıtasıyla Basra'ya nakledilerek öncelikle beş geminin inşa edilmesi emredildi. Kalan kerestenin ise iyi bir yerde muhafazası istendi.[352] 1565 yılının Ekim ayında Birecik'te inşası süren gemilerin içine asker konularak Basra'ya gönderileceği ve orada devlete başkaldıran asilerin tedip ve tenkilinde görev alarak devlet otoritesinin teminine hizmet edeceği ifade edilmişti.[353]

Basra Tersanesi'nde ise ilk gemi inşasının ne zaman gerçekleştirildiğini tam olarak tespit etmek mümkün olamasa da mevcut kaynaklara göre 1571 yılında burada çektiri gemi sınıfından beş kalyata[354] inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu tarihten iki yıl sonra 15 kadırganın tamiri gerçekleştirilmiştir. Kadırgaların bir ay zarfında tamir edilmeleri göz önünde bulundurulduğunda tersanede en azından 15 tersane gözünün mevcut olabileceği değerlendirilmektedir. İnşa olunacak gemiler için lüzumu olan kereste Birecik, Maraş, Behisni, Antep, Kahta vesair mahallerden Birecik'e getirilip oradan Fırat Nehri yoluyla Basra'ya gönderilmiştir.[355]

1585'te 112 alâtçının yani gemi inşa ustasının bulunduğu[356] Basra Tersanesi'nde gemi inşası ve teçhizatında kullanılan levazımat Diyarbakır, Bağdat ve Halep beylerbeyliklerinden temin edilmekteydi. İnşa edilen gemiler Basra'da dökülen çeşitli boyda toplarla teçhiz edilmişti. Basra'nın Osmanlılar tarafından ele geçirilmesinin üzerinden yaklaşık 25 yıl geçtikten sonra Basra Tersanesi'nde ilk defa

---

[351] **3 Numaralı Mühimme Defteri (966-968 / 1558-1560)** , Ankara 1993, s. 263, 286.
[352] **A.g.e.** s. 290, 393, 453.
[353] **5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565-1566)**, Ankara 1994, s. 150, 165.
[354] Galiotta/galliot veya kalite/kalita olarak da isimlendirilen kalyatalar 19-24 oturaklı, kürekli çektirilere verilen addır. Kadırgalarla beraber savaş hattına girseler de genelde keşif ve takip hizmetinde kullanılmıan kalyatalar, genel görünümleri nedeniyle kalyonlara benzerler. 42-48 zira' uzunluğunda olup baş tarafında topu ve harp zamanlarında 220 kadar mürettebatı bulunurdu. Ahmet Güleryüz, **a.g.e.,** s. 29; İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**., s. 84-85.
[355] İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,** s. 22-23.
[356] Salih Özbaran, "16. Yüzyılda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Gücü", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, s. 274.

gemiler inşa edilmeye başlandığı yukarıdaki bilgiler ışığında anlaşılmaktadır. Başta nitelikli insan gücü ile gemi inşa malzemelerinin temininde ve tedarikinde yaşanan sorunların bu gecikmeye sebep olması ihtimal dâhilindedir.

Sonraki tarihlerde de Fırat Nehri vasıtasıyla Basra'ya gemi inşa malzemeleri sevk edilip bu malzemeyle gemilerin inşası ve tamiri yapıldı. 15 Şubat 1709 tarihli bir vesikadan anlaşıldığına göre Basra Muhafızı Halil Paşa Basra'da çürümeye yüz tutan iki firkatenin[357] tamirinin önemine vurgu yaparak bunlar için kereste talep etmişti. Kerestenin Maraş, Behisni, Antep kazalarındaki dağlardan kesilerek beygir, katır veya öküzlerle Murat Nehri'ne, oradan sallarla Fırat Nehri'ne ve sonra Basra'ya nakli kararı alınmıştı.[358]

1663 senesinde Hindistan'dan Portekiz'e seyahat eden Papaz Manuel Godinho, Osmanlı yönetimi altındaki Basra'da sultanın egemenliğinin çok güçlü olmadığı, Basra paşalarının hep aynı seçkin Arap aileden olduğu ve baba öldüğünde yerini en büyük oğul aldığı, bu iş için usulen sultanın onayına başvurulduğu bilgisini vermektedir. Osmanlıların Basra Körfezi'nde pek güçlü olmadıkları, ancak Basra Tersanesi'nde yüz kayık ile üç dört kadırganın seferber edilebilir vaziyette olduğu aynı eserde ifade edilmektedir. [359]

XVIII. yüzyılın başlarında bölgedeki iç karışıklıklar ve Bağdat valilerinin eski nüfuzlarının zayıflaması sebebiyle sahiller layıkıyla korunamamış ve Basra Körfezi ile nehirlerde haydutların saldırıları artmıştı. Bilhassa Bağdat ve Basra çevresinde etkin olan Mani' eşkıyası 1693 senesinden itibaren üç yıl boyunca

---

[357] Kürekli büyük donanma gemileri arasında yer alan firkateler 10-17 oturaklı olup her küreği iki üç kişi çekerdi. Aynı zamanda ince donanma sınıfından oldukları için nehirlerde de kullanılmaktaydı. Süratli hareket ettiklerinden muhabere gemisi olarak da kullanılan firkatelere savaş zamanlarında 80, hatta 100 levent konulmaktaydı. Yelken döneminin ilerleyen yıllarında, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Avrupalılar bu gemi türünü geliştirip değiştirerek güvertelerine önceleri 20-25 top yerleştirdiler. Daha sonra bu sayı 40-60 arası değişti. Osmanlılar da Avrupalıların geliştirdikleri bu gemileri, sonraları olduğu gibi benimseyerek donanmada firkateyn sınıfı olarak kullandılar. İdris Bostan **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, s. 83-84; Ahmet Güleryüz, **a.g.e.**, s. 29.

[358] BOA, **C.BH**. 50/2377. 5 Zilhicce 1120/ 15 Şubat 1709.

[359] Salih Özbaran; **Portekizli Seyyahlar İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Mısır Yollarında**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 104.

sürdürdüğü isyan hareketinin bastırılması amacıyla 1696 senesi başlarında kara birlikleriyle beraber Fırat donanması da asilerin üzerine gönderildi.[360]

Bu süreçte vergiler toplanamadı, gümrüklere ise nerdeyse hiç mal uğramadı. Deniz haydutlarına karşı mücadele için ahali tarafından yeni bir donanma tertibi kararı alınması üzerine 1697 senesinde gemilerin inşa, teçhiz ve tamiratı gündeme geldi. Uzun süredir ihmal edilmiş olan tersanenin ıslahı için yeni birkaç bina inşa edildi. Basra'da 1699 senesinde Şat Kaptanlığı teşkil edilerek Fırat ve Dicle nehirleri ile Şattülarap'ta nehir donanmasının teşkili ve ıslahına yönelik adımlar atıldı. Bu kaptanlığın başına Tuna ince donanması kaptanı olarak görev yapan Aşçıoğlu Mehmed Paşa tayin edildi.[361]

Yine aynı dönemde Basra Tersanesi'nde istihdam edilmek üzere birkaç adet büyük gemi ile sığ sulara seyir etmek amacıyla çeşitli harp sandalları tedarik edildi. Gemilerin faaliyete geçirilmesiyle deniz haydutlarının saldırıları azaldı.[362] Bu dönemde Süveyş Tersanesi'nden tedarik edilen gemiler şunlardı: 16'şar topu olan *Musaffa*, *Fethullah* ve *Niyari* korvetleri, 6-10 toplu *Salihiye*, *Selamet*, Fethülhayr, *Feth-i Süleyman* ve *Bağdadi* brikleri. Bu gemilerden teşkil edilen deniz kuvveti Basra'da iki filoya ayrılmıştı. Korvetlerden mürekkep olan birinci filo Basra Körfezi ve Umman sahillerinde deniz haydutlarına karşı faaliyette bulunuyor; brikler ve uskunalar ise Şat nehrinde dolaştırılıyordu.[363]

Ayrıca Fırat ve Dicle ile büyük kanallarda *bizon* denilen kürekli kayıklara karakol görevi icra ettiriliyordu. Bu filolar XVIII. asırda da faaliyette bulundular. Basra Tersanesi'nin ıslah edilmesi ve birkaç da havuz inşasına yönelik icraat, Süveyş'ten gelen bu gemilerden teşekkül edilen filonun daima faal hâlde bulunmasını sağlamak amacına matuf olduğu anlaşılmaktadır.

Osmanlı merkezî otoritesinin tam tesis edilemeyip bölgenin Kölemenlerin idaresi altında yönetilmesi buradaki tersane ve gemilerin idaresini etkiledi. Tersane

---

[360] Selim Hilmi Özkan, "Şad Kaptanlığının Kuruluşu ve Basra'nın Stratejik Önemi", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, c.20, sayı 1,(Haziran 2018), s.5

[361] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 3. Şat Kaptanlığının faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Selim Hilmi Özkan, a.g.m., s. 5-13.

[362] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 3.

[363] Sait Talat, **a.g.e**., s. 174-175; Nejat Kosal, **a.g.e**., s. 11.

ve harp gemileri denizcilik eğitimi almamış ama tecrübeli (alaylı) kaptanlar tarafından idare edildi. "*Başıbozuk kaptanlar dönemi*" olarak adlandırılan bu süreçte tersane âtıl bir vaziyette kaldı, yeni gemi inşa edilmediği gibi mevcutların tamiratı yapılamadı.[364]

1764 tarihli bir vesikadan anlaşıldığına göre Basra Tersanesi'ndeki donanmayı hümayun gemilerinin durumu iyi değildi. Şattülarap Kapudanı Mustafa Paşa'nın idaresizliği yüzünden 20 adet firkatenin gerekli tamirleri icra edilemediğinden bunların sayısı dörde düşmüştü. Basra'daki idareciler bahriye işlerinin bozulduğunu ve neferlerin perişan vaziyette olduğunu bildirerek mevcut kapudanın azliyle yerine muktedir birinin atanmasını talep etmişlerdi.[365] Tersane için yeni bir kumandan tayini ile ilgili ne gibi bir tasarrufta bulunulduğu tespit edilemese de yukarıdaki talepten yaklaşık üç yıl sonra İstanbul'dan Basra Tersanesi'nde firkateler inşa etmek üzere dört nefer marangoz ile dört nefer kalafatçı gönderildi.[366]

Fakat tersanenin mevcut durumu iyileştirilemedi. Zira Basra ve civarında asayiş iyice bozulmuş, nehirlerde gezdirilecek donanma gemisi bulunmadığından vergiler tahsil edilememişti. Ticaret gemileri işleyemediğinden limanlardaki ahali de mağdurdu. Bağdat Valiliği *çektiri* şeklinde *kalyata* tabir edilen gemilerin inşa edilmesine dair izin talebinde bulunarak Basra hazinesinin gelirlerinin düşmemesi için bu gemilerin inşasını ve faaliyete geçirilmesini istedi. İzin verilmesi üzerine inşa edilecek gemilerin her birine ikişer adet top konulması uygun görüldü. Basra'da inşa edilecek gemiler için Tersane-i Amire'den altı marangoz, altı kalafatçı ve bunların

---

[364] Basra'daki tersanenin işlevsiz hâle gelmesi ve orada güçlü bir donanma bulundurulamaması hakkında Nejat Kosal eserinde şu yorumda bulunmaktadır: "*Basra, Hint sularında harekat için Kızıldeniz'e tercih edilmesi gereken bir yerdi. Kızıldeniz'den çıkan filomuz evvela Basra Körfezi'ne girmiş, buraya dayanıp hareket etmek istemiştir. Ancak tersanesizlik ve bu yüzden Basra'da filo idamesinin güçlüğü filolarımızı körfezde barınmaktan alıkoymuştur. Basra'da gemi inşa faaliyetinin gerçekleşememesinin en önemli sebebi kereste temininde yaşanan güçlüktü. Basra'da ve Mısır'da kereste için uygun ağaç mevcut değildi. İskenderiye ve Süveyş tersanelerine kereste Anadolu'dan denizyoluyla gönderiliyor ve Kızıldeniz'deki filolar bunlarla yapılıyordu. Fakat Basra'yı Doğu Anadolu'nun ormanlarına bağlayan yol çok uzundu. Tarihin hemen hiçbir devrinde bu körfezde göze batacak bir deniz kuvvetinin var olmamasının sebeplerinden biri ve belki de en önemlisi budur. Arap yarımadasının hemen hiçbir yeri bu ihtiyacı gideremiyordu. Buranın deniz tarihini incelerken tabiatın doğurduğu zorluk her zaman hatırda tutulmalıdır. Yoksa büyük imparatorluklar kurmaya kabiliyetli dehaların Basra Körfezi'nin Hint yolundaki önemini görmemelerine ve bundan faydalanmamalarına akla uygun başka hiçbir sebep yoktur*." Nejat Kosal, **a.g.e**., s. 11-12.

[365] BOA, **C.BH**. 1/7. 29 Haziran 1764.

[366] BOA, **C.BH**. 239/11076. 24 Mayıs 1767.

maiyetine verilen üç neferin önce Lazkiye limanına, oradan karayoluyla Halep'e daha sonra da çöl tarikiyle Basra'ya hareketleri kararlaştırıldı.[367]

XVIII. yüzyılın sonları ve XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren Basra ve civarında baş gösteren güvenlik sorunları esnasında tüccar gemilerine yapılan taarruzlar neticesinde bölgede ticaret geriledi. Aynı dönemde ortaya çıkan salgın hastalıklar sebebiyle de nüfus hayli azaldı. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Süveyş Kanalı'nın açılması, körfez ticaretinin yeni şartlar altında gelişmesi ve özellikle Bağdat'a gönderilen Namık, Reşid ve Midhat paşalar gibi güçlü ve reformcu valiler döneminde Basra ve civarında devlet nüfuzunun kuvvetlenmesiyle şehir yeniden gelişme imkânı buldu.

Ticari açıdan da ayrı bir öneme sahip olan Basra limanına 1840'larda senede 80 gemi geliyor ve bunlar 11.000 ton civarında mal getiriyordu. Buharlı gemilerin icadı deniz ticaretinin gelişmesinde şüphesiz en büyük etkenlerden biriydi. 1840'ların sonunda İngiltere Kızıldeniz'e, diğer Avrupa devletleri Karadeniz ve Akdeniz'e muntazam gemi seferleri başlatmışlardı.[368] Basra Tersanesi'nin idare şekli İstanbul'dan bahriye ümerasından Riyale-i Hümayun Pir Bey'in gönderildiği 1849 yılına kadar devam etti. Ondan sonra İstanbul'dan muayyen süreyle gönderilecek olan bahriyeli kumandalar İstanbul'daki usul üzere bir düzen kurmaya çalıştılar.

B. XIX. Yüzyılda Basra Tersanesi'nde Gemi İnşa Faaliyetleri

1850 yılında Pir Bey kumandasında Basra Tersanesi'ne İstanbul'dan gönderilen heyette gemi inşası konusunda uzman inşaiye sınıfından subaylar ile bir mimar ve 20 kadar Bahriye Esnaf Taburu'ndan marangoz, kalafat ve burgucu neferler tayin edilmişti.[369] Fakat tersanede gemi inşası için gerekli havuz, teçhizat, alet ve edevat ile kereste mevcut olmadığından gemi inşası uzun süre mümkün olmadı. Basra'da tamire muhtaç hâldeki gemiler Manavi'de Hora adlı mahalde tamir

[367] BOA, **C.BH**. 230/10714. 15 Mart 1780; BOA, **C.BH**. 251/11650. 1 Temmuz 1780.
[368] Donald Quataert; "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Ed. Halil İnalcık- Donald Quataert, c. 2, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004. s. 920-921.
[369] BOA, **A.MKT**. 13/3; BOA, **A.MKT**, 196/96. 13 Mayıs 1849; DTA, **MKT**. 5828/66. 28 Ağustos 1849.

edilmekteydi. Basra için vapur tedarik edildiğinde bunların tamirlerine mahsus havuz ile alet ve edevatın konulması için mağazalara ihtiyaç vardı. Bâbıâli, bunun icabına ileride bakılacağını ve şimdilik orada eskiden gemiler nasıl tamir ediliyorsa o şekilde devam edilmesini istedi.[370]

Aslında Basra'daki tersanenin iyi bir durumda olmadığı, Kumandan Pir Bey'in "*Tersane diye tabir edilen yer, hurmalık içinde terk edilmiş harap bir konaktan ibaret olup daha evvel Basra mutasarrıflığı görevinde bulunan birinin kendisine mahsus tanzim ettirdiği bir mahaldir. Şattülarap Nehri kıyılarında bir tersane inşa edilmelidir.*" ifadesinde de görülmektedir.[371] Tersanenin teknik donanım ve nitelikli personel eksikliği sebebiyle Pir Bey'in kumandanlığı döneminde (1851-1853) yeni gemi inşası hususunda bir gelişme kaydedilemedi. Ama Basra Tersanesi'nin Hora arkındaki eski havuzunda iki uskuna inşasına başlandı.[372] Bunlardan *Ceyran-ı Nehri* adı verilen uskunanın inşası kısa sürede tamamlandıysa da ikincisinin inşası daha uzun sürdü.

Bu sırada 1853 yılı başında Basra Mutasarrıfı İsmail Paşa'nın gayretiyle, metruk bir hâlde bulunan Manavi'deki havuzlardan biri temizlendi. Basra Tersanesi'ndeki donanma gemilerinin en büyüğü olup tamire muhtaç hâlde bulunan Niyari adlı gemi, Şattülarap Nehri'nde kullanılmak üzere bu havuza konularak tamire alındı. Diğer gemilerin de birer birer havuza alınarak tamirlerine başlanması kararlaştırıldı.[373] Fakat *Niyari* adlı geminin yapılan inceleme neticesinde tamamen harap bir vaziyette olduğu ortaya çıktı. Bunun tamiri için masraf yapmak yerine 27 arşın uzunluğunda, 80.000 kuruş masrafla yeni tarzda bir brik inşasının daha uygun olacağı değerlendirildi.[374] Alınan karar üzerine Hora arkındaki havuzlarda *Niyari* feshedilerek enkazıyla 1853 yılı içerisinde *Hocabey* adlı bir korvetin inşa ve ikmaline

---

[370] DTA, **MB.d**. 17/139. 28 Nisan 1851; BOA, **A.MKT.MVL.** 43/26. 6 Temmuz 1851.
[371] BOA, **MVL**. 247/59. Belge Nu: 7. Basra Tersanesi Başbuğu Pir Bey'den Kaptanpaşalık makamına. 17 Şubat 1852.
[372] Sait Talat, **a,g,e**,, s. 20, 175; BOA, **İ.DH**. 259/16019. 8 Eylül 1852.
[373] DTA, **MKT**. 5835/56. 25 Ekim 1852 tarihli Sadaret tezkeresi. Ayrıca bkz. DTA, **MB.d.** 25/53, 141; DTA, **MB.d.** 25/157. 15 Ocak 1853.
[374] DTA, **MB.d**. 25/354. 30 Haziran 1853. Mevcut askerlerden imtihana alınarak hak edenler arasından zabit atama yetkisi Basra bahriye kumandanlarının aitti. Seçilecek neferler oradaki subaylar tarafından gerekli eğitim verilerek yetiştirilirdi. Bu yüzden inşa olunacak brik için gerekli sayıda çavuş ve onbaşıların mevcut askerler arasından imtihanla atanmalarına karar verilmişti. DTA, **MB.d**. 25/354.

muvaffak olundu.[375] Bu korvet denize indirilmesini müteakip ticaret vapuru olarak Basra filosu bünyesinde seferlerine başlatıldı.

Hocabey korvetinin inşasından sonra Basra Tersanesi tezgâhında, Dicle Nehri'nde ve Şattülarap'ta işletilmek üzere bir duba inşa edildi. Nasrülaziz adı verilen duba 1863 yılı Ağustos ayında denize indirildi. Büyükçe ve oldukça sağlam inşa edilen duba, 61 yük 92 bin kuruş masrafla vücuda getirildi. Masrafının büyük kısmı *Hocabey* ve *Lütfiye* korvetleriyle Cidde iskelesine gönderilen zahirenin nakliyatından elde edilen gelirden karşılandı. Bir kısmı ise Basra emvalinden verildi. Dubanın makine ile edevatının Londra'dan satın alınması düşünülmüşken sonradan bundan vazgeçildi ve yelkenle kullanılması daha uygun görüldü.[376]

Basra Tersanesi'nde inşa edilen bir diğer gemi *Fülk-i Keşan* adlı dört toplu bir uskuna oldu. Bu gemi Bağdat Valisi Midhat Paşa'nın, nehir filosunda vazifeli olup da Bağdat bahriye kışlasında bulunan bahriye askerlerinin talimleri ve denizcilik tekniklerine vâkıf olmalarını sağlamak maksadıyla verdiği emir üzerine inşa edildi. Söz konusu uskuna, mükemmel bir tarzda teçhiz edilerek 2 Mayıs 1871'de Basra'dan Bağdat'a gönderildi.[377]

Basra Tersanesi'nde yeni ahşap gemi inşasının yanı sıra uzun süreden beri kullanılmakta olan gemilerin yeniden inşası da söz konusu oldu. Bunlar arasında bulunan ve zamanla köhneleşen *Nasrülaziz, Ceyran-ı Nehri* ve *Timsah-ı Nehri* adlı uskunalar Basra Bahriye Kumandanı Ali Rıza Paşa tarafından ahşap aksamı için bir harcama yapmadan sadece cüzi bir amele ücreti ödenerek çok kapsamlı bir tamirattan geçirilerek adeta yeniden inşa edildi.[378] 27 Temmuz 1885'te inşası tamamlanan

[375] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 18-19; Sait Talat, **a.g.e**., s. 175.
[376] DTA, **MB.d**. 62/8. 25 Ağustos 1863; BOA, **A.MKT.MHM**. 291/22. 28 Ocak 1864. Dubanın inşasında mimar olarak Bağdat'taki demir fabrikasında sözleşmeli olarak istihdam edilmekteyken Basra'ya celp edilen Belçikalı mühendis Senvis görev yaptı. Mühendisin daha sonra maaşının yetersizliğini bahane ederek görevinden ayrılacağını ifade etmesi üzerine tersanede kendisine şiddetle lüzum olduğu, maaşının 3.000 kuruşa çıkarılarak istihdamına devam ettirilmesinin tersane kumandanı tarafından İstanbul'a bildirilmesi üzerine bu teklif Bahriye Meclisi'nce uygun görüldü. DTA, **MB.d**. 57/173. 15 Ağustos 1863.
[377] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 43. Fülk-i Keşan uskunasının inşasıyla ilgili husus sadece Ahmed Şekib'in eserinde ve yukarıda açıklandığı üzere kısaca geçmektedir.
[378] BOA, **Y.MTV**. 18/25. 8 Haziran 1885.

Nasrülaziz uskunası 70 kadem uzunluğunda, 16 kadem genişliğindeydi. Uskunanın inşasında Bahriye Sanayi yüzbaşılarından Abdullah Efendi görev almıştı.[379]

C. Tersanenin Altyapısının ve Kadrolarının İyileştirilmesine Yönelik Çalışmalar

1859 senesinde bir tabya, çamurdan mamul bir mağaza ve bir nöbetçi kulübesinden ibaret olan Basra Tersanesi Bağdat Valisi Ömer Lütfi Paşa'nın bizzat ilgilenmesiyle genişletildi. Tersanenin bitişiğinde bulunan dört bin zıra' kadar uzunluğundaki vakıf arazisi ile bir mağaza sahibinden satın alınarak tersane mahalline dâhil edildi. Valinin teşvikiyle Basra ileri gelenlerinden Seyyid Mekkî Efendi tarafından bir miktar arazi de tersaneye bağışlandı. Tersane arazisinin alanı on bir bin zıra'a ulaştı ve bu arazi üzerine dört odalı bir kumandan dairesi, askerlerin ikamesi için bir koğuş, üç mühimmat mağazası, bir havuz, bir demirhane inşa edildi. Harabe haldeki tabya tamir edildiği gibi üzerine dört adet küçük top konularak bir sancak gönderi dikildi. Bu düzenlemelerden sonra tabya eskiye nispetle tersane denilecek bir hâle gelmişti.[380]

Tersanenin işleyişinin mükemmel hâle getirilmesi amacıyla bazı idari düzenlemeler de yapıldı. Tersâne-i Âmire'deki usul ve esaslar referans alınarak bir danışma ve karar alma organı olan İstanbul'daki Bahriye Meclisi gibi bir meclis 1859 yılı başlarında Basra Tersanesi bünyesinde teşkil edildi. Askerin silahlı ve silahsız talimlerine başlandı. Tersane ve donanma gemilerinde uyulacak kurallara dair talimat yayımlandı. Peyderpey gönüllü yazılanlar çoğaldığından tersane bünyesinde yeni bazı tabur ve bölükler oluşturuldu. Bir sanayi bölüğü teşkil edildi. Tersane ve kışlanın muhafazası için 20-30 neferden ibaret olan Tüfekendaz Bölüğünün mevcudu 120'ye çıkarıldı.[381]

Tersane bünyesinde bir şeşhaneci taburunun teşkili de gündeme geldi. Gemilerdeki bahriye askerleri eşkıya takibinde yeterince talimli olmadıklarından

[379] DTA, **ŞUB.d**. 136/135. 21 Ağustos 1885. Nasrülaziz Uskunası için bkz. **EK-23**.
[380] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 31-33; Sait Talat, **a.g.e**., 174-175.
[381] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, 23-31.

Bağdat'tan şeşhaneli askerler celp edilmekteydi. Fakat gelenlerin çoğu Basra'nın kötü havasıyla imtizaç edemediklerinden hastalanmaktaydı. Gerek Basra gerek Bağdat'dan gönüllü olarak gelip bu tabura kaydolunanların sayısı 600 nefere ulaştı.[382] 1862 senesinde ise tersanede bir musika takımı açıldı. Takımın tertip ve talimi için VI. Ordu Kumandanlığından IV. Piyade Alayı Musika Bölüğü Serçavuşu Hızır Ağa Basra'ya gönderildi.[383]

Basra'da kendir ve pamuğun çok olması ve amele yevmiyesinin makul seviyelerde bulunmasından dolayı Basra Tersanesi'nde bir tezgâh açılarak yelken bezi ve halat imal edilmesi Basra'daki idareciler tarafından gündeme getirildi. 1863 yılında bu durum İstanbul'a bildirilmiş ve böyle bir durumda yelken bezi ile halatların daha ucuza mâl edileceği ve hariçten satın alınmasından vazgeçileceği değerlendirilmişti.[384] Tersanenin genişlemesi 1867 senesinde bir ekmek fırını açılmasıyla sürdü. Manavi Sarayı'nın harem dairesi tamir ettirilerek orada dört değirmen inşa edildi. 1868 yılı Mart ayından itibaren fırında İstanbul usulü somun ekmeği pişirilmeye başlandıysa da yerli ahalinin bu ekmeği benimsememesi üzerine kısa süre sonra tekrar Irak bölgesine mahsus ekmek pişirilmeye başlandı.[385]

Bağdat Valisi Midhat Paşa, Basra'daki gemilerin tamire muhtaç olduğunu görmüş ve tersanenin modern teçhizatla ve nitelikli personelle ikmal edilmesinin önemine değinmişti. Nehirde meydana gelen gel-gitten dolayı gemiler için havuz yapılması pek kolay olduğu hâlde Basra'da modern bir havuz bulunmamasına dikkat çekmişti. Gemilerin bazı küçük tamirat işlerinin kamıştan yapılmış bir kulübe içinde köhne ve işe yaramaz aletlerle yapıldığını gören Midhat Paşa, bu durumu 1870 yılının Mart ayında İstanbul'a bildirmiş ve tersanenin ıslahı için merkezden destek talep etmişti. Bilhassa basit tarzda fabrika, kışla, havuz ve maçuna gibi şeylerin bir an evvel yapılmasının gerekli olduğunu beyan etmişti. Paşa Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra bölgeye gemi gönderilmesinin kolaylaştığını hatırlatmış ve

[382] DTA, **MKT**. 61/20. 5 Haziran 1864; DTA, **MB.d**. 65/16. 12 Ekim 1864.
[383] DTA, **MB.d**. 53/155. 9 Temmuz 1862; DTA, **MB.d**. 57/154. 20 Temmuz 1863; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 31.
[384] BOA, **İ.DH**. 512/34861. Lef:3. Sadaret'ten Kaptanpaşa'ya, 9 Temmuz 1863; DMA, **MB.d**. 57/143. 3 Temmuz 1863. DMA, **MB.d**. 57/159. 25 Temmuz 1863; DMA, **MB.d**. 40/43, DMA, **MB.d**. 44/84. 20 Ağustos 1863 tarihli irade-i seniyye sureti.
[385] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 40-43.

bunların Kızıldeniz ve Arap yarımadası sahilleriyle Basra Körfezi'nde dolaştırılmalarının birçok faydalar sağlayacağını ifade etmişti. Gönderilecek gemilerin sevk ve idare merkezinin Basra Tersanesi olmasını da istemişti.[386]

1. Kûtülfrengi'de Tersane ve Yeni Havuz İnşası

Midhat Paşa Babıâli ile yaptığı yazışmalarda Basra Tersanesi'nin ıslahına dikkat çekerek bir havuz ile fabrika inşa etmek istemiş ve inşa masraflarının vilayet gelirinden harcanmasını talep etmişse de buna izin verilmemişti.[387] Aynı günlerde daha evvel Basra'da görev yapan İnşaiyye Binbaşısı Mehmed Bey hazırladığı bir layihasında Basra Tersanesi'nde gemi inşa ve tamiratına elverecek surette fabrika ve imalat mahallerinin henüz inşasına başlanılamamasını Bağdat vilayetindeki karışıklıklara bağlamıştı.[388] Basra'daki harp gemilerinin tamir için İstanbul'a ve başka mahallere gönderilmek zorunda kalındığı, tersanenin bir an evvel ıslahı için Bağdat valiliğince gerekli icraata başlanılmasının gerekliliğine de layihada dikkat çekilmişti.

1871 yılı başlarında Basra Bahriye Kumandanlığına atanan Arif Bey, Aşar'daki Basra Tersanesi'ni incelediğinde burasının harabiyetini, özellikle de uygun bir mevkide bulunmadığını gördü. Basra'da mükemmel bir tersaneye şiddetle lüzum olduğu ve köklü denizcilik ıslahatının yapılmasının icap ettiği hususunda Bağdat Valisi Midhat Paşa'yı ikna etti. Bütün masrafları vilayet hazinesinden tesviye edilmek üzere Basra civarındaki Kûtülfrengi adlı mahalde yeni bir tersane ile Bağdat'ta bir bahriye kışlası inşası kararlaştırıldı. 1871 yılının Aralık ayında Basra Bahriye Kumandanı Arif Bey Kûtülfrengi adlı mahalde havuz kazdırmaya başladı.[389]

Kûtülfrengi'deki tersane nehirden ve karadan Basra'nın bir saat yukarısında, havası gayet iyi bir mahalde bulunuyordu. Şattülarap sahilinde 740 kadem uzunluğunda ve 530 kadem genişliğinde bir arazi üzerine bina edilmiş bir kışla,[390] bir

[386] BOA, **İ.MMS**. 39/1611. Belge Nu: 3. Bağdat Valisi Midhat Paşa'dan Sadaret'e, 31 Mart 1870.
[387] Adem Korkmaz, **a.g.t**., 2005, s. 60.
[388] DTA, **MKT**. 123/23. 22 Ağustos 1871.
[389] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 121-122; Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 44-46.
[390] Kışla; 93 kadem uzunluğunda, 69 kadem genişliğinde, 18 kadem yüksekliğinde dikdörtgen şeklinde ve kargir bir binaydı. Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 46.

büyük fabrika[391], birbirinden geçme iki havuz[392], bir maçuna ve bir kömürlük tersanenin müştemilatını oluşturuyordu.[393] Başında bir İngiliz mühendisin bulunduğu Lynch Kumpanyasının fabrika, havuz ve mağazaları ile ambarları da aynı civarda olup Makil adlı mevkide yer alıyordu.

Bahriye Kumandanı Arif Paşa'nın teklifi ve Midhat Paşa'nın onayıyla bütün inşaat masrafları Bağdat Vilayeti hazinesinden tesviye edilen Kûtülfrengi'deki tersane ve havuz, inşasından bir süre sonra Basra şehir merkezinin Şattülarab'a nakliyle metruk bir hâl aldı. 1880'li yılların başındaki durumuna dair Ahmed Şekib eserinde; "A*mele ve memurların işe nasıl gelip gidecekleri düşünülmeden bu tersanenin Basra'ya bir saat uzaklıktaki Kûtülfrengi gibi ıssız bir mahalde yapılmasına birçok itiraz olmuştu. Fakat ileride o bölgenin bir şehir hâline konulması düşünülmüş, tersanenin yanı sıra bir hastane, bir cami, bir mektep, bir hamam inşası kararı alınmıştı."*[394] bilgisini vermektedir. Birçok masrafla vücuda getirilmiş olan kışla, fabrika binaları ve havuzların sonradan kendi hâline terk edilmiş olduğu da aynı yazar tarafından ifade edilmektedir.

Gemilerin tamir ve inşası için gerekli olan havuza dair değerlendirmelerden bir diğer dikkat çekici husus 1912 yılında gündeme geldi. Bahriye Nezareti'nce hazırlanan ve donanmanın ıslahına yönelik önerilerin yer aldığı bir raporda Basra ve Kızıldeniz'de ahşap kaplı küçük sabih sac havuzun sipariş ve inşasının uygun olacağı değerlendirilmişti. 11.000 milden fazla sahillere sahip olan Osmanlı Devleti'nin uzak denizlerde bulunan gemilerinin havuza ihtiyacı olduğunda İstanbul'a kadar getirilmelerinin hem masraflı hem de zaman kaybına sebep olduğu da aynı raporda ifade edilmişti.[395] Fakat o yıllarda ve hemen sonrasında meydana gelen iç ve dış siyasi gelişmeler, savaşlar gibi sebeplerle bu teklifin icra safhasına geçirilmesi mümkün olamamıştır.

---

[391] Fabrika; kışlanın güneyinde 59 kadem uzunlukta, 57 kadem genişlikte ve 13 kadem yüksekte üç kısma ayrılmış kargir bir binaydı. 1880'li yılların başında burası, içinde alet ve makine bulunmayan boş bir bina hâline gelmişti. Bkz. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 46; **Basra Körfezi Rehberi**, s. 493.

[392] Havuzlardan birincisi fabrikanın güneyinde 220 kadem uzunluğunda, 45 kadem genişliğinde ve 12 kadem derinliğindeydi. İkincisi 220 kadem uzunluğunda, 78 kadem genişliğinde ve iki kadem derinliğindeydi. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 47.

[393] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 46.

[394] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 48-50.

[395] DTA, **MBN**. 319A/10. 7 Şubat 1912.

Basra'da Kûtülfrengi adlı mevkide İdare-i Nehriye'ye ait tersane ve fabrikanın 1914 yılında British India kumpanyasına devredileceği söylentilerinin çıkması üzerine Basra Komodoru Selahattin Bey bu devre itiraz etti. Basra'da bulunan *Marmaris* gambotu ile iki motorbotun tamiratı için sadece adı geçen tersanenin kullanıldığını hatta orasının dahi yetersiz kaldığını yazdı. Bu fabrikanın eskiden bahriyenin malı iken II. Abdülhamid döneminde Hazine-i Hassa'ya, sonradan da Maliye'ye geçmiş olduğunu ve son olarak maliye ile irtibatının kesilerek Bahriye'ye nakledildiğini hatırlattı. Fakat bahriye idaresine devir işleminin bir türlü gerçekleşmediğini, Basra'nın ehemmiyetine binaen burada ileride devletçe bulundurulacak harp gemilerinin küçük tamiratını temin hususunda büyük müşkülat çekileceğine vurgu yaptı. Bunun üzerine Bahriye Nezareti adı geçen tersanenin bir an evvel oradaki komodorluğa devrini istedi.[396] Fakat 1914 yılı sonbaharında Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla bu konudaki teşebbüsler yarım kalmış ve Basra'nın İngilizler tarafından işgaliyle tersane de düşman eline geçmiştir.

2. Basra Tersanesi'nin 1875 Yılındaki Genel Durumu

1874 yılında Basra Bahriye Kumandanı olarak göreve başlayan Miralay Halid Bey Şattülarap sahilinden 300 metre kadar içeride bulunan Manavi adlı mahalde bulunan bahriye kışlasını kargir olarak yeniden inşa ettirdiği gibi oradaki tersane binasının çoğu mahallerini tamir ettirdi.[397] Fakat hâlâ tersanede esaslı tamirat işleri icra edilemiyordu. 1871 senesinde *Bursa* korvetinin tamir için Bombay'a gönderilmesi ve Basra'ya geldikten kısa süre sonra kazan yataklarının tekrar onarımı icap edince Bombay'dan bir İngiliz kazan ustasının çağrılması,[398] birkaç yıl sonra *Lübnan* korvetinin Basra'dan tamir için Süveyş Tersanesi'ne gönderilmesi[399] gibi

[396] DTA, **MBN**. 425/291. 8 Mart 1914.
[397] Kışla binası 961 kadem olan arsa üzerine inşa edildi. Bina için yaklaşık iki yük kuruş sarf edilmiş, fakat ahaliden zengin olanların yaptıkları yardımlar bu masrafı kırk bin kuruşa indirmişti. Bina doğuya nazır ve tahtânî olarak İstanbul mimarisi usulü üzere inşa edilmiş üçü büyük olmak üzere beş odadan mürekkepti. Avlusu siyah mermerle döşeliydi. Mimari yönden Basra'da bulunan binaların neredeyse en mükemmeli denilebilecek bu kumandanlık binasının manzarası üç tarafına dikilen bir takım limon ve portakal fidanları ve çeşitli ağaçlarla güzelleştirilmişti. Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 55-56; DTA, **MB.d**. 145/189.
[398] DTA, **MKT**. 6046/89. 8 Kasım 1874.
[399] DTA, **MB.d**. 96/228. 12 Ocak 1875; DTA, **MKT**. 5998/60. 26 Kasım 1874; DTA, **MKT**. 6016/62. 22 Aralık 1874; Süleyman Nutku, **Bahriye Kur'a Neferi**, Ankara 2005, s. 56.

olaylarda görüleceği üzere Basra'daki tersanede hâlâ esaslı gemi tamiratı yapılamıyordu. Tamire muhtaç gemiler İstanbul'a, Bombay'a veya Süveyş'e gönderiliyordu.

Tersanenin durumunun iyi olmadığı Basra'ya gelen *Muhbir-i Sürur* firkateyninde bulunan mühendis Yeniçeşmeli Hafız Faik Efendi'nin ifadelerinde de görülmektedir. 23 Ocak 1875'te içerisinde İstanbul'daki Bahriye Mektebi'nde eğitim gören son sınıf öğrencilerini taşıyan *Muhbir-i Sürur* talim firkateyni[400] Basra limanına geldi. 25 gün Basra'da ikamet ettikten sonra Bombay yönüne hareket etti. Basra'da kalınan süre içerisinde karaya çıkan talebeler, Manavi Kışlası ile Aşar ve Kûtülfrengi tersanelerini gezme imkânı buldular. Firkateynde bulunan Hafız Faik Efendi'nin geminin seyrine ilişkin tutmuş olduğu notlar sayesinde seyir güzergâhı, karşılaşılan güçlükler ve uğranılan limanlar hakkında malumat edinilmektedir. Basra'ya dair gözlemlerin aktarıldığı kısımlar ise konumuza ışık tutmaktadır. Hafız Faik Efendi eserinde, Basra gibi mühim bir mevkiin her yönden imarının ve bunun için de buraya dirayetli idarecilerin gönderilmesinin icap ettiği konusunda gemidekilerin hemfikir olduğunu yazmıştır. Basra Osmanlı filosunun merkezi olan mahalde bir şamandıra dahi bulunmadığını, orada İngiliz kumpanyası şamandırasının rehberliğiyle ilerlediklerini, böyle küçük bir şeyde dahi İngilizlere minnettar olmaya mecburiyet hissetmenin şaşılacak hâl olduğunu ifade etmektedir.[401]

---

[400] Uygulamalı eğitimlerini önceleri Bahriye Mektebi önünde bulundurulan ve âtılhâle almış olan bir gemide gören öğrenciler, 1864 yılı ortalarında alınan bir kararla artık gemideki eğitimlerini Marmara Denizi'ne açılan bir gemide yapmaya başladılar. O yıl *Nüvid-i Fütuh briki* talim gemisi olarak tayin edildi. Böylece öğrenciler hocalarıyla birlikte gemide münavebe suretiyle eğitim görmeye başladı. (Bkz. **Takvim-i Vekayi**, 24 Mayıs 1280/5 Haziran 1864, Sayı: 751). Sonraki yıllarda mektepte eğitim gören son sınıf öğrencilerinin talimi için *Muhbir-i Sürur* adlı fırkateyn tahsis edildi. Önceleri Akdeniz'e kadar talim gemisiyle seyahatleri söz konusu olan mektep talebelerinin bir ara Kızıldeniz ve Basra'ya kadar gittikleri de oldu. *Muhbir-i Sürur* fırkateyni 1.477 tonajlı olup 1851 yılında inşa edilmişti ve üzerinde 22 adet top bulunuyordu. (Bkz. Edward W. Very, **a.g.e.**, s. 125). 10-12 mil süratindeki söz konusu fırkateyn Amerika Birleşik Devletlerinde inşa edildikten sonra Mısır Hıdivliğince satın alınarak Osmanlı Devleti'ne hediye edilmişti. Fevzi Kurtoğlu, Muhbir-i Sürur'un Hindistan Seferi", **Deniz Mektepleri Tarihçesi (1928-1939)**, Haz.: Komisyon, İkinci Kitap, Genelkurmay Başkanlığı IX. Deniz Şubesi Yayınları, Ankara 1941, s. 51. Bu makalede fırkateyndeki top sayısının altı olduğu ifade edilmektedir.

[401] Yeniçeşmeli Hâfız Fâik Efendi, **a.g.e**., s. 46. Hâfız Fâik Efendi, Bahriye Mektebi'ndeki dört yıllık idadi eğitiminin ardından 14 Ocak 1871'de harbiye sınıfına geçti. 19 Eylül 1875'te mülazım-ı evvel (üsteğmen) rütbesiyle Deniz Harp Okulu'ndan mezun oldu. İyi derecede İngilizce ve Fransızca biliyordu. (Bkz. Fahri Çoker, **Deniz Harp Okulumuz 1773,** 3. Baskı, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1984, s. 50; **Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları**, Haz. Nurcan Bal, İstanbul 2003, s. 11-21; **Bahriye Kur'a Neferi**, Haz. Emrullah Nutku, Ankara 2005, s. 23-71). *Muhbir-i Sürur* fırkateyninde o

Bölgenin önemi gereği son yıllarda yapılan askerî ve idari düzenlemelerle başta Bağdat ile diğer bazı yerlerde kışlalar inşa edilerek karada gerekli sayıda nizamiye askeri bulundurulduğu, buna ilave olarak harp gemisi gönderildiği, tersaneler inşa edildiği fakat yine de durumun pek iç açıcı olmadığı yorumu Faik Efendi tarafından ifade edilmiştir. O sırada Basra'da birkaç küçük nehir vapuru ile bir adet Necid adında büyük posta vapuru, harp gemisi olarak da birkaç korvet ile brikler mevcuttu. Basra'da tersanenin ıslahı için Tersane-i Âmire'den subaylar gönderilmesine rağmen şimdiye kadar burada iyi bir tersane vücuda getirilmemiş olmasına şaşırdığını ifade eden Faik Efendi şunları kaydetmektedir:

> Buradaki üç tersaneden birincisinin ne ismi ne de cismi var. İkincisinin ismi dahi olmayıp yalnız hasırdan mamul bir fabrika makamında kulübesi mevcuttur. Üçüncünün ise hem ismi hem de cismi mevcuttur. Bunlardan birincisi yani Şat Nehri'nden Basra'ya giden yol üzerinde bir küçük hurmalıktır. Buraya Manavi Tersanesi deniyor. İkincisi olan ve fabrika diye tabir edilen yer ise bir eski hasır kulübeden ibaret olup değil gemi tamir ve inşası, bir küçük filika dahi inşa edilemez. Arif Paşa'nın kumandanlığı döneminde donanmanın bulunduğu limandan tahminen bir saat uzaklıkta ve geniş bir alana sahip olan Kûtülfrengi denilen mahalde bir tersane inşasına başlanarak kargir olarak bir kışla, bir fabrika ve gemilerin tamiri için havuz inşa edilmiştir. Ancak Arif Paşa'dan sonra buradaki ıslahat devam ettirilememiştir. Havuz taş döşeli olmayıp adi topraktandır.[402]

1849 yılından itibaren Basra Tersanesi'nin ıslahı amacıyla başlatılan girişimde aradan çeyrek asır gibi uzun bir süre geçmesine rağmen çok fazla da ilerleme sağlanamadığı yukarıda ortaya konulan tespitlerden anlaşılmaktadır. 1879 yılının yaz aylarında Basra Tersanesi'nin ıslahına yönelik havuzun tekrar kazılması girişiminde bulunulmuşsa da sonuç alınamamıştı. Aynı dönemde Basra Tersanesi'nde Fav Boğazı'na konulmak üzere iki adet şamandıra imal edilmesi kayda geçen çalışmalar arasında yer almıştı.[403]

---

dönemde talebe olarak bulunan Süleyman Nutki Bey de bu seyahate dair izlenimlerini burada adı geçen son iki eserinde okuyucuya aktarmaktadır. Fakat Basra Tersanesi ve oradaki harp gemilerinin durumuyla ilgili bir değerlendirmede bulunmadığı da görülmektedir.

[402] Yeniçeşmeli Hâfız Fâik Efendi, **a.g.e.**, s. 49-51.

[403] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 62-63.

3. Yeni Bir Tersane Kompleksi İnşasına Dair Hazırlanan Proje (1884)

Basra'daki tersanenin istenilen tarzda ıslahının gerçekleştirilememiş olması yeni arayışları da beraberinde getirmiştir. 1882 yılının Eylül ayında Basra Bahriye Kumandanlığına atanan Miralay Ali Rıza Bey tersanenin Şattülarab'ın karşı sahilinde bulunan mirî araziye inşa edilmesini önererek bir kızak ile içerisinde dökümhane, demirhane bulunacak fabrika ve bir maçunaya ihtiyaç olduğunu bildirdi.[404] İnşa edilmesi teklif edilen kompleks içerisinde Mekteb-i İdadi-i Bahriye, bahriye dairesi, hastane, cami, bahriye kışlası ve hamam da bulunmaktaydı. Proje onaylanmakla birlikte hazineden para alınamadı. Havuza olan ihtiyaç 1894 yılında tekrar gündeme geldi ve 250 kadem uzunluğunda, 60 kadem genişliğinde ve 20 kadem derinliğinde tuğladan bir havuz inşası talebi[405] yine neticesiz kaldı.[406] Tersaneyle ilgili bir başka gelişme yol genişletme faaliyetleri esnasında havuzdan 10 metrelik mahallin yola terkinin istenmesi sırasında yaşandı. Orada sanayi kışlası ile zabit odaları ve mutfak gibi binalar da vardı. Bunların yıkılarak yol geçirilmesi tersane arsasını iki kısma ayıracaktı. Buna müsaade edilmeyeceği, mevcut eski yol ile idare edilmesinin zaruri olduğu kumandanlıkça mütalaa edilmişti.[407]

Tersanenin ıslahıyla ilgili dikkat çeken bir diğer husus yenilik amacıyla yapılan bazı girişimlerin o sırada görev yapan bahriye kumandanlarının gayretleriyle gerçekleştirilmeye çalışıldığı, bunların görev sürelerinin dolması sonrasında ıslahatın devam ettirilememesidir. Bu durum Basra Tersanesi'nin ıslahında görülen en büyük

---

[404] DTA, **ŞUB.d**. 88/23. 2 Mart 1884; BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 9. 6 Ocak 1884. Ali Rıza Bey tarafından layihaya ilave edilen Basra Tersanesi bünyesinde tesis ve inşasına lüzum görülen askerî binaların plan ve krokileri için bkz. **EK-22**.

[405] DTA, **MKT**. 6701/3. 12 Ağustos 1894.

[406] DTA, **ŞUB.d**. 334/47. 14 Ekim 1894; DTA, **ŞUB.d**. 241/126. 23 Ocak 1895; DTA, **ŞUB.d**. 338/334. 17 Ocak 1895; DTA, **ŞUB.d**. 241/206. 8 Kasım 1896. 1900 yılında ise Basra Tersanesi'nde bulunan Manavi Kışlasının üst katındaki zabit odaları ile mutfak yağmurun şiddetinden yıkıldığından tamiri icap etmişti. DTA, **ŞUB.d**. 482/226. 28 Mayıs 1900.

[407] DTA, **ŞUB.d**. 486/52. 29 Eylül 1900. Tersane arazisinden yol geçme hadisesinden birkaç yıl sonraki yazışmalardan anlaşıldığına göre Basra Tersanesi'nde gemi tamiratı için havuz yapmak üzere kazı çalışmalarına başlanmış fakat arazinin iki şahsa ait özel mülkiyet olduğunun ortaya çıkması üzerine havuz inşası durdurulmuştu. Bu arazi tüccardan Muhammed Emin el-Hac ve amcazâdesi Salih el-Hac'a ait olup tahminen bin liradan ziyade bir kıymetteydi. Fakat havuza tersanece çok ihtiyaç duyulmasından dolayı Basra valisinin adı geçen kişileri ikna etmesi üzerine havuz mahallini kendi rızalarıyla tersaneye teberru ettiler. DTA, **BN.** 264/8005. Basra Vali ve Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 15 Ekim 1902; DTA, **ŞUB.d**. 518/14. 31 Ocak 1903.

eksikliğin, yapılan veya yapılacak olan işlerin Basra bahriye kumandanı olarak görev yapan subayların inisiyatifine bağlı olması, yani kurumsal bir yaklaşımın geliştirilememesinden kaynaklandığını da göstermektedir.

D. Basra Tersanesi'nde Bahriye Mektebi Açılmasına ve Yerli Ahaliden Subay Yetiştirilmesine İlişkin Çalışmalar

Osmanlı hükûmeti tarafından ıslah edilmesine ilişkin çalışmalara başlanılmasına ve Irak bölgesinin denize açılan kısmında mühim ve büyük bir tersanesi olma kabiliyetine sahip olmasına rağmen Basra Tersanesi istenilen seviyeye getirilmedi. Tersanenin ıslah edilerek bölgenin nakliye işlerinin devletçe kolaylaştırılması ve deniz ticaretinin geliştirilerek Osmanlı sancağının dalgalandırılması öteden beri arzu edilmekle birlikte bu hususta bir gelişme olmadığı ve tersanenin hâlâ yok hükmünde bulunduğu ifadesi arşiv belgelerinde yer buluyordu.[408] Bunun sebeplerinden biri İstanbul'dan Basra'ya muayyen bir süre ile gönderilen bahriyeli subay ve askerlerden arzu edilen verimin alınamamasıydı.

Basra'ya gelen askeri personelin buradaki görev süreleri üç yıldı. Fakat bunun 8-9 ayı yolda geçiyordu. Basra'ya vardıklarında ise oranın kötü havasından dolayı hastalanıp birkaç ay istirahat ediyorlardı. Hava ile imtizaç edene kadar da görev süreleri sona erip İstanbul'a dönme gayretine düştüklerinden bunlardan beklenilen iş verimi elde edilememişti. Subaylardan bazılarının Basra'yı sürgün mahalli[409] olarak görüp iş yapmadıkları da biliniyordu.

---

[408] BOA, **İ.DH.** 512/34861. Lef 4. 17 Ağustos 1863.

[409] Başkent İstanbul'dan oldukça uzakta bulunan Basra, bahriyeli zabit ve efradın sürgün yeri olarak değerlendirilmektedir ki bu tespitin kısmen doğruluk payı vardır. Arşiv belgelerinde Basra'ya sürgün olarak gönderilen çok sayıda kişiye rastlanmaktadır. Bu tez çalışmasının ilk iki bölümünde kendilerine yer verilen Miralay Yusuf Bey ile Miralay Hikmet Bey buna birer örnektir. Aralık 1893-Eylül 1896 tarihleri arasında Basra Valisi olarak görev yapan ve bahriye kökenli olan Mahmud Hamdi Paşa da kendisinin bahriyeli olmasına rağmen devletin bir sınır vilayetine vali olarak atanmasını yadırgamıştı. Bu durumun Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın gadrine uğraması sebebiyle başına geldiği beyanında bulunmuştu. (Bkz. BOA, **BEO.** 461/34567, lef 3. 22 Ağustos 1894; BOA, **Y.A.HUS.** 309/34, 15 Eylül 1894). Bahriye Mektebi öğrencisi ve Ticaret Nazırı Suphi Paşa'nın oğlu İbrahim'in okulda bir üst sınıfa geçememesi üzerine önce nefer olarak gemilere tayin edilmesi fakat yine haylazlıktan vazgeçmemesi ve pederinin de şikayeti üzerine *ıslah-ı nefs* için Basra Tersanesi'ne gönderilmesi bu duruma diğer bir örnektir. (DTA, **MKT.** 423/147, 10 Aralık 1883). Basra Tersanesi'ne İstanbul'dan tayin edilen Brik Kâtibi Ahmed Tevfik Efendi'nin validesi ile kız

Bu hâl karşısında yerel idarecilerce bazı çözüm önerileri gündeme getirildi. Subayların muayyen bir süreyle değil daimi olarak orada görev yapmalarının sağlanması bunlardan biriydi. Bir diğer öneri yerli ahalinin çocuklarının bahriye subayı yetiştirilerek Basra'da istihdam edilmesiydi. Bunun gerçekleştirilebilmesi için Basra'daki tersanede bir fabrika açılması ve burada İstanbul'daki Tersane-i Âmire bünyesindeki Haddad Şakirdân Mektebi'nde yapıldığı üzere çocuklara çarkçılık eğitimi verilmesi icap edecekti. Ayrıca bir bahriye askerî idadi mektebi açılması gerekiyordu.

Bir ara subayların Basra'da üç sene görev yapma süresinin kaldırılarak arzu edenlerin daha uzun süre görev yapmalarına imkân tanınması hususu İstanbul'a bildirildi. Üç yılda bir münavebe suretiyle gönderilmekte olan subaylara harcırah olarak haylice akçe verildiği hesaba katıldığında bu teklifin uygulanması masrafı da ortadan kaldıracaktı.[410]

Yukarıda söz konusu edilen öneri Babıâli tarafından kabul gördü ve bir süre sonra uygulama safhasına geçildi. İstanbul'dan 1861 yılı başlarında Basra'ya tayin edilen çarkçı sınıfından zabitler daimi suretle orada görev yapmak üzere gönderildiler. Ayrıca bunlar Basra Tersanesi için ihtiyaç duyulan çarkçıları orada yetiştireceklerdi. Tersanedeki binalardan birine ocak, tezgâh vesair levazımat peyderpey tedarik edilerek bir tamirat fabrikası açılacaktı. Vapurların ufak tefek tamiratının icrası amacıyla zaten bir demirhanenin mevcut olduğu değerlendirilerek oranın tanzim edilip fabrika hâline konulması uygun görüldü. Basra ahalisinden demircilik sanatına aşina çocuklar orada eğitilecek ve çarkçılık eğitimlerini

---

kardeşinin yalnız kaldıklarını gerekçe göstererek görev yerine gitmemek üzere yaptığı talep değerlendirildiğinde bu tür başvuruların çokluğu dolayısıyla Kızıldeniz ve Basra gibi uzak mahallere gönderilecek memur bulunamadığı yorumu yapılmıştı. Bundan dolayı daha evvel uzak mahallere tayin edilmiş memurların yenisi tayin edilemediğinden tebdil edilemedikleri ve muayyen görev sürelerinden daha fazla oralarda kaldıkları, bu durumun da personel tayinlerinde ciddi rahatsızlıklara sebebiyet verdiği anlaşılmaktadır. (DTA, **Islahat**, 444/23, 25 Haziran 1897 tarihli ilam). Basra'da bulunup da görev süresi uzayan subayların İstanbul'da bulunan ailelerinin hükûmete dilekçe vererek maddi olarak zor durumda olduklarını ifade ettikleri de görülmektedir. Mesela Kolağası Mimar Feyzi Efendi'nin zevcesi, eşinin iki seneden fazla süredir Basra'da bulunduğunu, kendisinin hasta, çocuklarının da sersefil bir hâlde olduklarını ve ev kirasını ödeyecek kimseleri bulunmadığına dair bir arzuhal sunmuştu. (BOA, **A.MKT.NZD**. 42/61, 7 Eylül 1851). İstanbul'da ailesi bulunmakla birlikte Basra'da görev süreleri uzadığından orada evlenen veya Basra'ya bekâr olarak gidip de orada evlendiğinden İstanbul'a dönmeyen zabitlere de az da olsa rastlanılmaktadır. DTA, **MKT**. 5896/41, 23 Haziran 1867.

[410] DTA, **MB.d**. 52/21, 21 Ağustos 1860; DTA, **MB.d**. 57/143, 3 Temmuz 1863; DTA, **MB.d**. 40/43.

tamamlayanlar çarkçı subayı olarak atanacaklardı.[411] Fakat bu usulün, yani Basra'ya gelen subayların orada uzun süre kalmalarına ilişkin uygulamanın yerleştirilemediğini daha sonraki gelişmelerden anlamak mümkün olmaktadır.

Basra Tersanesi'nde iş verimliliğini artırmanın orada daimi olarak personel istihdam etmekten geçtiğini değerlendiren idareciler bunu iki yolla gerçekleştirmek istediler. Birincisi tersanede açılacak demirhane fabrikasında çarkçılık eğitimi vererek çarkçı subaylar yetiştirmek, ikincisi ise 20-25 öğrenci kapasiteli bir bahriye idadi mektebi açmaktı. Böylece tersanede yerli bahriye subaylarının istihdam edilmesi sağlanacak fakat tersane kumandanı yine İstanbul'dan gönderilecekti. Bu düşüncenin hayata geçirilmesi için hazırlıklara başlandı ve denizcilik bilimlerine ait kitaplar ile hendese aletleri İstanbul'dan Basra'ya gönderildi.[412]

Yerli ahaliden personel istihdam edilmesi için zaten çeşitli teşviklerde bulunuluyordu. 1863 senesinde tersanede görevli yerli ahaliden müstahdem 19 subayın rütbe terfisine hak kazandıklarından bahisle birer derece terfileri hususu İstanbul'a bildirilerek böyle bir taltifin yerli ahaliden subay yetiştirilmesi maksadına da hizmet edeceği ve bunun ahalinin askerlik mesleğine meyletmelerine katkı sağlayacağı beyan edilmişti.[413]

Söz konusu proje 1863 yılının Eylül ayında Osmanlı hükûmetince onaylandı. Basra Tersanesi'nde bulunan demirhanenin fabrika hâline konması amacıyla İstanbul'dan hususi memurlar gönderilmesi kabul gördü. Bu kararların bir an evvel uygulamaya geçirilmesi amacıyla Bağdat Valisi Namık Paşa, Basra Tersanesi'nde bir mektep ve fabrika açılmasının önemine temas ederek Basra'daki donanmanın

[411] DTA, **MB.d**. 52/118, 8 Şubat 1861.
[412] BOA, **İ.DH**. 512/34861, lef 3. 9 Temmuz 1863; DTA, **MB.d**. 57/143, 3 Temmuz 1863; DTA, **MB.d**. 57/159, 25 Temmuz 1863; DTA, **MB.d**. 40/43; DTA, **MB.d**. 44/84, 20 Ağustos 1863.
[413] Yerli olan efrattan bir yüzbaşının sol kolağalığa, beş mülazımın yüzbaşı ve yedi sertopun da mülazım rütbelerine atanması Bahriye Meclisi'nce tensip olunmuştur. (Bkz. DTA, **MB.d**. 57/148, 12 Temmuz 1863). Aynı vesikadan anlaşıldığı kadarıyla Basra Tersanesi'ne İstanbul'dan gönderilip de oradaki görev sürelerini tamamlayan bazı subaylar terk-i münavebe ederek orada daimi surette kalmaya razı olduklarına dair dilekçe verdiler. Fakat İstanbul'daki aileleri bunu duyduklarında itiraz dilekçeleri vererek böyle bir uygulamaya rıza göstermediklerini ifade etmeleri üzerine Basra'daki subayların yerlerine İstanbul'dan subaylar gönderilmiştir.

güçlendirilmesinin hem körfez hem de Kızıldeniz sahilleri için ne kadar önemli olduğuna dair mütalaada bulunmuştu.[414]

Basra Tersanesi bünyesinde yeni bir fabrika ile bir mektep inşasına ihtiyaç olmakla birlikte burada havanın kötü olması sebebiyle istihdam edilecek talebenin hastalıklara maruz kalacağı, bu durumun da fabrikanın verimli çalışmasına engel olacağı endişesi mevcuttu. Namık Paşa bu mahzurun ortadan kaldırılması maksadıyla daha evvel İstanbul'dan gönderilmesini talep ettiği korvetlerden birinin mektep gemisi olarak kullanılmasını teklif etti. Böylece öğrencilerin gemide ikamet ederek hem teorik hem de uygulamalı eğitim alabileceklerini bildirmişti.[415] Sonraki günlerde bu korvetler gelmekle birlikte aslî işlerinde kullanıldığından talim gemisi olarak görev yapmaları mümkün olamamıştır.

Basra Tersanesi bünyesinde bahriye mektebi açılması gündeme geldiğinde İstanbul'da Meclis-i Bahriye tarafından bir nizamname hazırlanmıştı. Buna göre; mektebe her sene 20 öğrenci alınacak olup bunların sağlıklı olmasına dikkat edilecek, 11 yaşından küçükler ile 15 yaşından büyükler alınmayacaktı. Öğrencilerin mahalle mektebinde Kur'an-ı kerim, tecvid ve ilmihal derslerini almış olup, okumayı ve yazmayı iyi bilmeleri şarttı. Bunlar her eğitim döneminin sonunda yapılacak imtihanlarda başarı gösterdikleri takdirde beşinci sene sonunda, İstanbul'daki Bahriye Mektebi'nde icra edildiği gibi donanma gemilerine mühendis efendi unvanıyla tayin edileceklerdi. Kendilerine maaş verilecek, ikinci senenin sonunda imtihana tâbi tutularak mülazım olarak atanacaklardı. Sabahtan öğleye kadar ders işlenecek, öğle yemeği yenildikten ve öğle namazı cemaatle eda edildikten sonra ikindi vaktine kadar dersler devam edecekti. İkindiden sonra ayak talimi icra edilecek, akşam namazından sonra gündüz okunan dersler bir buçuk saat mütalaa edilecekti. Ramazan ayında dersler tatil edilecek, öğleden sonra camide vaaz ve akaide dair meseleler dinletilecekti.[416]

---

[414] BOA, **BEO**. 426/76, lef 1; BOA, **A.MKT.MHM**. 275/33, 2 Eylül 1863; BOA, **A.MKT.MHM**. 283/82, 14 Kasım 1863; BOA, **İ. DH**. 533/36943, lef 1. 30 Kasım 1864.

[415] BOA, **İ. DH**. 533/36943. Lef 3. 30 Kasım 1864. Bağdat Valisi Namık Paşa tarafından dikkat çekilen bu hususlar padişaha arz edilmiş ve icrasına dair irade-i seniyye alınmıştır: BOA, **İ.DH**. 533/36943. Lef 5. 8 Ocak 1865.

[416] DTA, **MB.d**. 40/50, 4 Ekim 1863.

Basra Tersanesi bünyesinde açılacak olan bahriye mektebine muallim olarak Bahriye Yüzbaşı Nuri Efendi tayin edildi ve 1863 yılının sonlarında İstanbul'dan Basra'ya gönderildi. Okutulacak derslere ilişkin kitap, risale vesair levazımat hareketinden evvel kendisine verildi. Fakat Nuri Efendi Musul'a vardığında orada vefat etti. Yerine Basra'da görevli bulunan Sol Kolağası Galatalı Halid Kaptan açılacak mektebe hoca olarak atandı.[417] Fakat açılması düşünülen bahriye mektebinin faaliyete geçirilmesi mümkün olmadı. Gerekli mekân, tahsisat ve personel takviyesi gibi hususlarda merkezden destek alınamamış olmasının bunda etkili olduğu düşünülmektedir.

Diğer taraftan Basra Bahriye Kumandanı Binbaşı Ahmed Bey'in vefatı üzerine 1867 yılı başlarına kadar yaklaşık dokuz ay kumandanlık görevine vekâlet eden Halid Kaptan, daha evvel Hudeyde'den getirilip Basra'da bahriye askerleri arasına dâhil edilen 28 yetim neferin talimleri için 1866 senesinde bir mektep açtı. Bir muallimle başlanılan tedrisatta öğrencilerin kısa süre zarfında Kuran-ı Kerim okumada ve ilmihal derslerinde başarılı oldukları görüldü. İlk mektep niteliğindeki bu okulda okuma yazma öğrenen öğrenciler daha sonra denizcilik eğitimine tabi tutuldular. Bir yıl sonra öğrencilerin eğitim seviyesi daha ileriye taşınmak istendi ve mektebi, bahriye idadi mektebi seviyesine getirmenin yolları arandı. Öğrencilerin ileride zabit olarak yetişmesi maksadıyla hesap, coğrafya ve hendese gibi bazı teknik dersler gösterildi. Bu dersleri okutabilecek maharette olan *Bursa* korveti cerrahı Mustafa Efendi mektebe müdür tayin edildi.[418]

1866 senesinde açılan ve mevcut imkânlarla gayet iyi bir eğitim veren bu mektep aradan üç yıl geçtikten sonra Basra Bahriye Kumandanlığı vekâletine nezaret eden Binbaşı Eşref Bey tarafından anlaşılamayan bir sebeple kapatıldı. Mektepte eğitimine devam eden öğrenciler gemilere dağıtıldı. Kitaplar ise bir sandığa doldurarak tersane ambarına kaldırıldı.[419] Oysa aynı günlerde İstanbul'da Bahriye

[417] DTA, **MB.d**. 63/86, 1 Aralık 1863; DTA, **MKT**. 5879/81. 22 Aralık 1863; DTA, **ŞUB.** 64/49.
[418] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 36, 41.
[419] 1879 senesinde Basra Bahriye Kumandanı Osmanpaşazade Ahmed Bey tarafından tersane ambarının kontrolü sırasında coğrafya, navigasyon ve çarkçılığa ait 30-40 cilt kadar kitap ve bir takım hendese aletleri bir köhne sandıktan çıkarılıp kumandan ikametgâhında tanzim edilen kütüphaneye nakledilmiştir. Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 43.

Meclisi'nde yapılan müzakereler esnasında Girit ve Varna gibi devletin farklı yerlerinde bahriye mektepleri açılması gündeme gelmişti.[420]

Basra'da bir bahriye idadi mektebi açılmasına ilişkin konu 1882 senesinde tekrar gündeme getirildi. Basra Bahriye Kumandanı, bir bahriye mektebi açılmasının uygun olacağını, ahalinin çoğunun emlak ve servet sahibi kimseler olduğunu ve bunların ticaretle iştigal ettikleri gibi çocuklarının da kabiliyetli ve denizciliğe meraklı oldukları üzerinde durdu. Mektebin açılmasına bir basamak oluşturmak maksadıyla 20 kadar çocuğa bahriye kışlasında matematik ve dinî ilimlere dair dersler verildiği, eğer mektep açılırsa ahalinin göçebelikten kurtarılarak medenî bir yaşam tarzına kavuşmasına ve devlete olan bağlılıklarının artmasına vesile olacağı da aynı mütalaada değerlendirildi. Osmanlı hükûmeti, mektep açmanın masraflı bir iş olduğu ve hazinenin buna müsait olmadığı cevabını verse de[421] konuya ilişkin Bahriye Nezareti'nden görüş istedi. Mektebin tesisi ile tersanenin tanziminin tahminen otuz bin lira masrafa mâl olacağı anlaşıldı. Dört sınıftan ibaret 40 öğrencinin bulunacağı mektebin açılmasıyla oradaki gemilere her sene 10 zabit yetiştirilebileceği, mektepten mezun olan öğrencilerin İstanbul'a gönderilerek dört sene Bahriye Mektebi'nin harbiye sınıflarında eğitimlerini tamamlayarak mülazım rütbesiyle Basra'daki gemilere tayini nezaretçe uygun görüldü. Mektebin açılması Sultan II. Abdülhamid'in irade-i seniyyesi ile de onaylandı.[422]

Fakat sonraki gelişmeler bahriye idadi mektebinin açılmadığını göstermektedir. Mektebin açılmasına ilişkin görüşmeler devam ederken Bahriye Miralayı ve Padişah Yaveri Osman Bey 1888 tarihli mütalaasında mektebin tesisi hâlinde oraya hoca gönderilmesinde müşkülatla karşılaşılacağına dikkat çekti.

[420] DTA, **MB.d**. 93/51. 23 Mayıs 1872.
[421] BOA, **Y.A.RES.** 27/19, lef 5. 29 Ocak 1882; DTA, **ŞUB.d.** 104/139, 18 Ağustos 1883; DTA, **MKT.** 398/71.
[422] DTA, **ŞUB.d**. 131/42. 14 Mart 1885. Ayrıca bkz. DTA, **MKT.** 515/73, 26 Temmuz 1887. Aslında sadece Basra için değil genel olarak Osmanlı bahriyesi için denizcilik eğitimi almış personel konusunda sıkıntı vardı. Alman müşavir Starcke Paşa Osmanlı donanmasının ve Bahriye Mektebi'nin ıslahına ilişkin hazırladığı 1886 tarihli raporunun bir maddesinde bu duruma dikkat çekmiş ve uzun sahilleri bulunan devletin farklı yerlerde bahriye mektepleri açmasının önemine değinmişti. Bahriye Mektebi'nin her sene verdiği mezun sayısının az olduğu, mesela 1884'te 10, 1885'te 21, 1886 senesinde 10 olmak üzere üç yılda toplam 41 zabitin donanmaya katıldığını ifade ederek bu sayının artırılması amacıyla farklı yerlerde bahriye rüşdiye mektepleri açılmasını önermişti. Trabzon, Sinop, Girit, Sakız, Midilli, İzmir, Selanik, Beyrut, Dedeağaç, Trablusgarp'ın yanı sıra Basra'da Bahriye Nezareti'ne bağlı mektepler açılmasının fayda sağlayacağı raporda beyan edilmişti. BOA, **Y.PRK.ASK**. 36/99. 17 Kasım 1886.

Bağdat Askerî İdadisi'nden her sene 25-30 talebenin Harbiye Mektebi'ne gelmekte olduğunu, dolayısıyla adı geçen idadi mektebine 5-10 talebenin Bağdat ve Basra ahalisinin çocuklarından alınmasını, bunların daha sonra İstanbul'daki Bahriye Mektebi'ne gönderilmesinin uygun olacağını ifade etti.[423] Bahriye Nezareti de Basra'da tesisi kararlaştırılan idadi mektebinin inşasının bir hayli zamana ve masrafa muhtaç olduğu mütalaasıyla mektebin tesis ve inşasından vazgeçilmesinin uygun olacağını bildirmişti.

Bu mütalaalardan sonra Basra'da bahriye idadi mektebi açılıncaya kadar Basra ahalisi çocuklarının bahriye eğitimi almak için Bağdat'taki berriye (kara) askerî idadisine kabulü hükûmetçe onaylandı.[424] Bağdat Askerî İdadisi'nden Mekteb-i Fünun-ı Harbiye için bile yeterli sayıda öğrenci alınamadığı göz önünde bulundurularak bahriye için icap eden talebe Basra ahalisinden alınacaktı. Ancak Basra'da askeri rüşdiye olmadığından Bağdat Rüşdiye'sine devam etmek üzere şimdilik on çocuğun Bağdat Askerî Rüşdiye Mektebi'ne gönderilmesi münasip görüldü.[425]

Bahriye namına eğitilecek çocukların önce Bağdat'taki Askerî Rüşdiye Mektebi'ne ardından Bağdat Askeri İdadisi'ne sonra da İstanbul'a Bahriye Mektebi'ne gönderilerek subay olmalarını sağlamak amacıyla geliştirilen proje, öğrencilerin peyderpey mektebe gelmeleriyle hayata geçirildi. Bu uygulamaya zamanla rağbet arttı ve her sene alınması kararlaştırılan öğrenci sayısının on olarak belirlenmesine rağmen bazen bu sayının üzerinde başvuru yapıldı. Fakat tespit edilen sayısının üzerinde öğrenci alınmadı.[426] Bu uygulama, 1895 yılından itibaren

---

[423] DTA, **ŞUB.d**. 205/3, 12 Eylül 1888; DTA, **ŞUB.d**. 234/154; DTA, **ŞUB.d**. 237/152.

[424] DTA, **MKT**. 55/39, 8 Eylül 1888; DTA, **MKT**. 550/35; DTA, **MUH**. 978/65, 17 Eylül 1889.

[425] DTA, **ŞUB.d**. 215/10; DTA, **ŞUB.d**. 230/46, 3 Temmuz 1889; DTA, **MKT**. 589/65. 21 Şubat 1890. DTA, **Umumi Evrak**. 44/ 62,63. Konu Basra Valiliğine tebliğ edilerek on çocuğun geceleri Bağdat'ta berriye idadi mektebinde yatılı kalmak üzere gündüzleri oradaki askeri rüşdiye mektebine devam ettirilmesinin ve öğrencilerin kendi rızalarıyla Bağdat'a gönderilmesinin mümkün olup olmadığının bildirilmesi istendi. Aradan birkaç yıl geçmesine rağmen Basra'dan bu hususta bir malumat alınamaması üzerine Bahriye Nezareti, Basra Bahriye Kumandanlığına gönderdiği bir tekit yazısında konuya dair gerekli adımların atılmasını istedi. DTA, **MKT**. 567/60. 20 Aralık 1888; DTA, **ŞUB.d**. 170/123. 12 Ekim 1889; DTA, **MKT**. 592/56, 23 Ekim 1889; DTA, **MKT**. 6523/157, 6 Haziran 1891.

[426] DTA, **ŞUB.d**. 302/3, 13 Haziran 1892. Bahriye namına yetiştirilen öğrencilere kara askerî eğitimi verilen rüşdiye ve idadilerden farklı olarak İngilizce dil eğitimi verilmesi icap ettiğinden Bağdat'taki okula bahriyeli bir İngilizce muallimi tayin edildi. Öğrenci sayısının her yıl artmasıyla bu iş için bir muallimin kâfi gelemeyeceği ortaya çıktı. Fakat başka muallim de bulunamadı. 1891 senesinde

Trablusgarp ile Kızıldeniz sahillerindeki ahalinin çocukları için de hayata geçirildi.[427]

Bağdat Askerî İdadi Mektebi'nde bahriye namına eğitimini tamamlayarak Bahriye Mektebi'ne kaydolmak üzere 1906 yılında İstanbul'a gelen öğrenci sayısı dörttü. Bunlardan sadece biri üç sene süren Bahriye Harp Mektebi'ndeki eğitimini tamamlayabildi. Diğer üçü çeşitli sebeplerle (sağlık sorunları ve derslerdeki başarısızlıkları vs.) mezun olamadılar. 1893-1909 yılları arasında yani 16 yıllık süreçte memleketi Bağdat ve Basra olan toplam 22 kişi Bahriye Mektebi'nden mezun oldu.[428] Tamamı güverte sınıfı teğmen rütbesiyle mezun olan bu kişiler hemen Basra'ya gönderilmeyip bir iki sene İstanbul'daki harp gemilerinde görev yaptıktan sonra Basra'daki tersane emrine tayin edildiler. Fakat istisnai olarak bunlardan birkaçının Basra'ya gidip bir süre sonra İstanbul'a döndüğü veya Balkan Harbi ve sonrasında meydana gelen Birinci Dünya Savaşı gibi sebeplerle hiç Basra'ya gitmedikleri anlaşılmaktadır.[429]

1910 yılında bu sefer Bağdat'ta bir bahriye mektebi açılmasına dair bir talep üzerine Bahriye Nezareti bu tasavvurun faydadan çok zarara sebep olacağını zira İstanbul'daki Bahriye Mektebi idadi sınıflarının tedricen lağvıyla harbiye sınıfına imtihanla talebe kabulüne karar verilmiş olduğunu bildirdi. Bağdat ahalisinden arzu edenlerin buraya kabul edilebileceklerini, zaten Bahriye Mektebi mevcudunun ihtiyaca göre fazla bulunduğundan böyle bir mektep açılmasına onay verilmeyeceğini beyan etmişti.[430]

Bahriye Yüzbaşı Hafız Kadri, 1908 senesinde ise Bahriye Yüzbaşı Osman Nuri Bağdat'taki mektepte İngilizce muallimi olarak görev yaptılar. DTA, **ŞUB.d.** 279/228, 8 Ekim 1891; DTA, **ŞUB.d.** 664/23, 6 Temmuz 1908; DTA, **MKT**. 681/147A, 13 Ekim 1891.

[427] DTA, **ŞUB**. 2365/29, 17 Nisan 1895. DTA, **ŞUB.d**. 390/109. 25 Nisan 1895. Söz konusu uygulamanın yürürlüğe girmesinden sonraki yıllarda Bahriye Mektebi'nden mezun olanların memleketlerine bakılarak bir inceleme yapıldığında uygulamaya Kızıldeniz'de Yemen ve Cidde tarafları ile Basra ve Bağdat ahalisinin pek rağbet etmedikleri anlaşılmaktadır. Trablusgarp taraflarından olup da Bahriye Mektebi'nden mezun olan öğrenci sayısının yukarıda söz konusu edilen yerlere nispetle daha fazla olduğu görülmektedir. Fahri Çoker, **a.g.e.**, s. 77, 88, 94, 99-100, 102-103, 105.

[428] DTA, **MKT**. 7408/85. 31 Ocak 1906; Fahri Çoker, **a.g.e**., s. s. 77, 88, 99-100, 102-103, 105.

[429] Bağdat ve Basra ahalisi çocuklarından olup da Bahriye Mektebi'nde eğitim görenlere ilişkin hazırlanan çizelge için bkz. **EK-18**.

[430] DTA, **MBN**. 673/46. Tahrirat Kalemi evrakı. 6 Haziran 1910.

Mahallinden bahriye subayı yetiştirilmesine yönelik uygulamanın askeri kâtipler için de tatbiki gündeme geldi. Zira bunlar sıcak iklime sahip yerlere gönderildiklerinde oranın havasıyla imtizaç edemediklerinden çeşitli hastalıklara maruz kalıyorlar ve çoğu zaman da görev yerlerine gitmekten imtina ediyorlardı.[431] Bu mesele, oranın ahalisinden olup da daha evvel askerlik mesleğine girenlerin kâtip olarak ataması yapılarak çözüme kavuşturuldu. Mesela Basra Rüşdiye Mektebi'nden mezun, 1895 senesinde askerlik görevine başlayan ve yazışma usullerine aşina olan Bölük Emini Basralı Şebib bin Celib, brik kâtipliğine terfi ettirilerek tersanede istihdam edildi.[432] İstanbul'dan gelecek olan askerî kâtiplerin harcırah gibi birçok masrafları da göz önünde bulundurulduğunda mahallinden kâtip tayini bahriye hazinesine de tasarruf sağladı.

Sonuç olarak Basra Tersanesi ile oradaki donanma gemilerinde daimi olarak yerli ahaliden subay istihdam edilmesine yönelik olarak başlatılan çalışmalar kapsamında öncelikle Basra'da bir bahriye mektebi açılması gündeme geldi. Fakat bunun masraflı bir iş olacağı görüldüğünden bölge ahalisinden bu mesleğe hevesli olanların İstanbul'a gönderilerek buradaki Bahriye Mektebi'nde eğitim aldıktan sonra Basra'ya gönderilmesi uygun görüldü.

E. Basra Bahriye Hastanesi

Basra Tersanesi ile ilgili olarak üzerinde durulması gereken önemli birimlerden biri de tersane bünyesindeki hastanedir. Hastanenin açılışı Pir Bey'in 1850 senesinde İstanbul'dan Basra'ya geldiği yıl gerçekleşti. Basra'daki Manavi Sarayı'nın harem dairesi tanzim edilerek bir revir hâline getirildi. Daha sonra burası genişletilip bahriye hastanesi adını aldı. Pir Bey'in refakatinde gelen Cerrah Galib Efendi tarafından hasta kabulüne başlandı. 1851 senesinde hastane, Manavi Sarayı'ndan kaldırılıp Basra şehrinde havaca daha ferah bir mahalle nakledildi. Bir cerrahtan ibaret olan mevcuduna bir tabip ile bir eczacı ilave edildi.[433] Basra Tersanesi'nde zamanla efrat sayısı 400 civarına ulaştığından hastanedeki sağlık

[431] DTA, **Islahat**,144/23. 25 Haziran 1897.
[432] DTA, **Islahat**, 237/64. 29 Mayıs 1905.
[433] Ahmed Şekib, **a.g.e.**, s. 16-19.

çalışanı sayısı kâfi gelmedi ve İstanbul'dan personel talep edildi. Hastanede çalışan sağlık personeli sayısının hiçbir zaman arzu edilen düzeye getirilmemesi önemli sorunlarından birini teşkil etti.[434] Tabip Binbaşı Hüsnü Efendi'nin 1866 yılında bahriye hastanesinde göreve başladıktan sonraki bir buçuk yıl içerisinde yaklaşık 800 hastaya baktığından bahsetmesi yıllık hasta sayısına dair bir kanaat oluşturmaktadır.[435]

1875 yılına gelindiğinde Basra Bahriye Hastanesi, 25 yatak alabilecek seviyede kiralık bir binada faaliyet gösteriyordu. Bu sırada Basra ve civarındaki VI. Ordu'ya bağlı birliklerdeki hasta askerlerin muayene için, Bağdat'ta bulunan VI. Ordu askerî hastanesine gönderilmesi yerine Basra'daki bu hastaneye sevki gündeme geldi. Hastanede bulunan bir tabibe nizamiye sınıfı askerî bir tabip ilave edildi ve hastane berriye (kara ordusu) idaresine devredildi.[436]

1876 yılında hastane binası Basra'da Aşar kanalının girişinde bulunan eski hükûmet konağına nakledildi. Bir tabip, bir eczacı[437] ve 15 hademenin görev yaptığı 50 yataklı hastane; bahriye, nizamiye ve zaptiye neferlerinin yanı sıra ahaliye de hizmet veriliyordu.[438] Zamanla hastanenin kapasitesinin çok sayıda kişiye hizmet

---

[434] DTA, **MB.d**. 20/184, 222. 13 Ağustos 1852; DTA, **MB.d**. 28/63. 27 Aralık 1853; DTA, **MB.d**. 52/115, 189, 215. 4 Şubat 1861; DTA, **MB.d**. 57/37. 10 Eylül 1862. 1864-1866 yılları arasında Basra tersanesinde Tabib Aşisnek Efendi görev yaptı. Aynı yıllarda Basra tersanesinde eczacı olarak Ovakim Efendi vazifeliydi. (DTA, **MB.d**. 64/163; DTA, **ŞUB.d**. 178/99). 1872 senesinde ise dört cerraha ihtiyaç olduğu bildirildi fakat Tersane-i Amire'de açıkta cerrah olmadığından bunlar Seraskerlik kadrosundan temin edildi. (DTA, **MKT**. 5991/6. 19 Mart 1872). 1884 senesinde Basra hastanesinde tabip olarak sadece Tabip Dimitri Efendi bulunuyordu. Aynı yıl hastane ile Basra'da bulunan harp gemilerinde istihdam edilmek üzere altı nefer cerrah ile bir eczacı tayin edildi. DTA, **ŞUB.d**. 112/55. 20 Eylül 1884.

[435] BOA, **A.MKT.MHM**. 380/5; BOA, **A.MKT.MHM**. 426/38; BOA, **BEO. AYD.d**. 851/20.

[436] DTA, **MB.d**. 92/84. 26 Mayıs 1875; DTA, **MB.d**. 92/137. 31 Ağustos 1875; DTA, **MUH**. 653/45. 31 Ağustos 1875; DTA, **ŞUB.d**. 41/1. 15 Temmuz 1879.

[437] Hastanenin kadrosunda sonraki yıllarda yeni düzenlemeler yapıldı. Buna göre kaymakam rütbesinde bir başhekim, yüzbaşı rütbesinde ikinci tabib, yüzbaşı rütbesinde hastane müdürü, bir sivil cerrah, sivil olmak üzere birer baş eczacı ve eczacı ile korvet kâtibi rütbesinde bir kâtip hastanenin kadrosunu oluşturuyordu. (Bkz. Cengiz Eroğlu-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, **Osmanlı Vilayet Salnâmelerinde Basra**, Ankara 2005, s. 153). Fakat bu kadronun her zaman tamamlanamadığı, hastanenin çoğu zaman eksik kadroyla çalıştığı anlaşılmaktadır. Bilhassa hekim ve eczacı temininde sıkıntı yaşanmaktaydı. Hastane kadrosuna bir örnek oluşturması açısından 1891 yılına bakıldığında şu isimler mevcuttu: Sertabib Kaymakam Asitaneli Mehmed bin Asım, İkinci Tabib Kol-ı Evvel Üsküdarlı Süleyman, hastane müdürü Kol-ı sâni Beşiktaşlı Mehmed, imam Bağdatlı Hüseyin bin Said, Kâtib Manavili Mehmed Talib, baş eczacı Çerkeşli Raşid, baş eczacı Hasköylü İlya Nesim, eczacı Asitaneli Antuvan. 1891 yılında hastanenin tabib ve eczacı kadrosunun tam olduğu görülmektedir. **Bahriye Salnâmesi**, Def'a 1, Sene 1308, s. 69.

[438] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 103; Şerafeddin bin Arif, **Basra Şehri Hakkında Topografya-yı Tıbbî**, Mahmud Bey Matbaası, Dersaadet 1309, s. 25.

vermeye elverişli olmadığı görüldüğünden Şattülarap sahilinde havadar bir mevki olan Aşar Nehri'nin karşısında Basra'nın Tenume adlı mahallinde gayet muntazam yeni bir askerî hastane binası inşa edilerek 1888 yılının Mart ayında resmi açılışı yapıldı.[439]

1899 yılında zuhur eden kolera salgınında Basra Bahriye Hastanesi'ne yatırılan koleralı kara, deniz, jandarma askerleri ile ahalinin tedavisinde hastane önemli işlev gördü. Bu sırada hastanede bulunan bir tabip ile bir eczacının hastaların tedavisinde yeterli gelmediği görüldüğünden İstanbul'dan iki tabip ile bir eczası istendiyse de sadece bir tabip gönderilebildi.[440]

1910 yılı Basra Bahriye Merkez Hastanesi verilerine göre Basra'da humma-yı maraziyye ve emrâz-ı efrenciye en fazla görülen hastalıkların başında geliyordu. Humma-yı habise vesaire gibi tehlikeli hastalıklar da malarya hâlinde mevcuttu.[441] Basra Bahriye Hastanesi'nde muayene edilip de ileri derecede tedaviye ihtiyaç gösteren hasta neferler Bağdat'taki VI. Ordu Kumandanlığı hastanesine sevk ediliyordu. Basra Bahriye hastanesinin haricinde Basra'da görevli harp gemilerinde de cerrah ve tabipler istihdam edilmekte olup bunlar gemilerdeki bahriye zabit ve neferlerinin muayene ve tedavisinde önemli görevler üstlenmekteydi.

Basra'da görev yapan sağlık memurlarının görev süresi bahriye zabit ve neferleri gibi önceleri üç yıldı. Sonraki yıllarda bu görev süresi iki yıla indirildi.[442] Hastalardan ölenlerin yıkanması ve kefelenmesi işlerine nezaret etmek üzere hastane bünyesinde Hanefi mezhebinden olmak kaydıyla bir de imam istihdam edilmekteydi.[443] Hastanenin ilaç ihtiyacı Bahriye Nezareti'ne yazılı olarak bildirilir ve bunlar tedarik edildikten sonra Basra'ya gidecek bir vapurla gönderilirdi.

Basra'daki tersanenin ıslahı ilk gündeme geldiğinde orasının İstanbul'daki Tersane-i Amire'deki sistem üzere modernleştirilmesi düşünülmüş ve bunun için

[439] DTA, **ŞUB.d**. 218/197. 22 Mart 1888; DTA, **MKT**. 6415/178. 9 Nisan 1888. 1884 yılında Basra Bahriye Kumandanı tersane bünyesinde 100 yataklı bir hastane tesis edilmesinin önemine vurgu yaptıysa da o dönem gerekli tahsisat alınamamıştı. BOA, **Y.A.RES.** 27/19. Lef 9. 6 Ocak 1884.
[440] DTA, **ŞUB.d**. 227/52; DTA, **BN**. 655/26275, Heyet'i Sıhhiye'nin 9 Kasım 1899 tarihli mazbatası. DTA, **MKT**. 6892/136, 28 Kasım 1899.
[441] DTA, **MBN**. 677/380, 381.
[442] BOA, **İ.DH**. 781/63504, 16 Şubat 1879.
[443] DTA, **MKT**. 7008/92. 3 Ocak 1899; DTA, **BN**. 655/26279, Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezareti'ne, 24 Ağustos 1899.

çalışmalara başlanmıştı. Basra Tersanesi bünyesinde açılan hastane de bu kapsamda olup oradaki subay ve askerlerin sağlık hizmetlerinin görülmesinde önemli bir işlev gördü. Basra'da gureba hastanesi[444] inşa edilene kadar Basra ahalisi de bu hastaneden istifade etti.

Sonraki yıllarda ihmal edilen hastane 1908 yılı sonlarında harap bir hâl aldı. VI. Ordu'ya bağlı nizamiye askerlerinin de bu hastaneye yatırılmasıyla harabiyeti bir kat daha arttı. Eczanesinde ilaç bulunmadığı, ameliyat koğuşlarında tıbbi alet ve edevat olmadığı ve hastanenin ihtiyaca uygun surette ıslah edilmesi gerektiği hususları yerel idareciler tarafından İstanbul'a bildirildi.[445] Devir yılı tam tespit edilememekle birlikte 1912 yılında Basra Bahriye Hastanesi *cihet-i askeriyeye* yani VI. Ordu'ya bağlı olarak faaliyet gösteriyordu. Bahriye efradının tedavisi için hastanede Basra Komodorluğu emrindeki bir tabibin bulundurulması uygun görülmüştü.[446]

F. Basra Bahriye Kumandanlığı Personeli

Donanma gemilerinde ve tersanedeki uzman personelle birlikte yıllara göre sayısı değişse de Basra Tersanesi'nde ortalama 220-240 kişinin istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Ulaşılabilen kuvve cetvelleri ışığında yıllara göre Basra Tersanesi'nde istihdam edilen bu personelin ait oldukları sınıflar ile bunların sayısı aşağıda görülmektedir:

---

[444] 1900 yılı Basra Salnâmesine göre Basra Gureba Hastanesi'nde bir tabib, bir tımarcı, bir hastane müdürü, bir aşıcı nefer ile iki nefer de hademe bulunuyordu. **Basra Vilayeti Salnâmesi**, Def'a 4, sene 1318, s. 234.

[445] DTA, **BN**. 437/16893. 14 Aralık 1908. Tenume'deki hastanenin bir arşiv belgesinde 40 yataklı olduğu ifade edilmektedir. DTA, **MKT**. 7069/95. 16 Ekim 1899. Başka bir kaynakta ise 70 yataklı olduğu ve Birinci Dünya Harbi dönemindeki savaş ortamında 250 yataklı hâle getirildiği ifadesi mevcuttur. Zuhal Özaydın, "Türkiye Toprakları Dışında Kalan Osmanlı Sağlık Kurumları", **Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu**, 2 Haziran 2007. İstanbul 2008. s. 184.

[446] DTA, **MBN**. 304/345. Bahriye Nezareti Tahrirat Kalemi'nin 30 Haziran 1912 tarihli yazısı; J.G. Lorimer, **Gazetteer of the Persian Gulf**, **Oman and Central Arabia**, c. 2, Calcutta: Superintendent Goverment Printing, India, 1915, s. 273.

Yıllar	Liva Paşa	Sınıf- Harb Ümerâ ve zabitân	Sınıf- ı Harb Eimme ve küttâb	Sınıf-ı Harb Küçük zabitân ve efrad	Sıhhiye ümerâ ve zabitanı	Sanayi ve İnşaiye sınıfı Ümera ve zabitanı	Sanayi ve inşaiye sınıfı Küçük zabitan ve neferat	Çarkçı Sınıfı Ümera ve zabitan	Çarkçı Sınıfı Ateşçi ve kömürciyan	Toplam
1883[447]	1	23	9	171	1	2	19	5	7	238
1884[448]	1	26	9	182	2	2	19	5	6	252
1885[449]	1	33	9	184	-	2	20	3	5	257
1889[450]	-	30	10	237	2	5	29	14	9	336
1890[451]	-	24	12	221	1	5	31	10	10	314
1892[452]	-	27	12	155	-	5	19	3	3	224
1893[453]	-	22	12	183	3	3	23	4	4	254
1894[454]	-	19	14	165	3	2	22	4	4	233
1895[455]	1	17	12	186	4	3	30	4	2	259
1896[456]	1	17	12	187	4	3	32	4	2	262
1898[457]	-	18	11	140	2	3	59	5	1	239
1900[458]	-	17	8	130	2	3	35	4	4	203
1901[459]	-	15	7	157	2	2	27	7	5	222
1902[460]	-	14	8	74	2	-	36	7	-	141
1903[461]	-	12	8	127	1	2	44	7	1	202

[447] BOA, **Y.MTV**. 13/55. 25 Aralık 1883.
[448] BOA, **Y.MTV**. 14/17. 23 Mart 1884.
[449] BOA, **Y.MTV**. 19/4. 6 Ağustos 1885.
[450] BOA, **Y.MTV**. 38/96. 25 Nisan 1889.
[451] BOA, **Y.MTV**. 47/41. Aralık 1890.
[452] BOA, **Y.MTV**. 69/60. 13 Ekim 1892.
[453] BOA, **Y.MTV**. 81/153. Ağustos 1893.
[454] BOA, **Y.MTV**. 102/113. Ağustos 1894.
[455] BOA, **Y.MTV**. 131/146. Kasım 1891.
[456] BOA, **Y.MTV**. 140/23. 12 Nisan 1896.
[457] BOA, **Y.MTV**. 178/64. 13 Haziran 1898.
[458] BOA, **Y.MTV**. 208/126. Kasım 1900.
[459] BOA, **Y.MTV**. 220/11. Ağustos 1901.
[460] BOA, **Y.MTV**. 232/56. Temmuz 1902.
[461] BOA, **Y.MTV**. 238/74. Ocak 1903. Basra Tersanesi ile orada görevli donanma gemilerinde istihdam edilen ümera, zabitan ve sivil memurların sınıf ve unvanlarına dair istatistik için ayrıca bkz. Cengiz Eroğlu-Murat Babuçoğlu-Orhan Özdil, **a.g.e.**, s. 152-156. Basra salnâmeleri ile bahriye salnâmelerinde Basra Tersanesi ile gemilerde görevli ümerâ, zabitan ve efradın isim ve unvanları ayrıntılı olarak yer almaktadır. Örneğin 1891 yılında görevli personel için bkz. **Basra Vilayeti Salnâmesi**, Def'a 1, Basra Vilayeti Matbaası, Sene 1308, s. 65-71. 1900 yılı Basra Tersanesi ve donanma-yı hümâyûn gemilerinde görevli ümera, zabitan ve neferata dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Basra Vilayeti Salnâmesi**, Def'a 4, Sene 1318, s. 254-258.

Midhat Paşa'nın valiliği dönemine tekabül eden 1871 senesinde Basra Tersanesi bünyesindeki personel mevcudunun 800 kişi civarında olduğu anlaşılmaktadır.[462] Avrupa'dan çok sayıda satın alınan nakliye vapurları sebebiyle bu dönemde gemilerde istihdam edilen personel sayısı artmıştı. Yine aynı dönemde Bağdat Tersanesi'nin aktif olarak kullanıldığı ve burada da bir hayli bahriyeli personel istihdam edildiği bilinmektedir.

1847 yılında Babıâli tarafından ıslahat kararı alındıktan sonra Basra Tersanesi'ne gönderilen ilk iki kumandanın mirliva rütbesinde olmaları, sonradan genel olarak miralay rütbesinde bir kumandanın görev yapması ve bunlardan dördünün görevleri esnasında mirliva rütbesine terfi ettirilerek oradaki bahriyelilere bir paşanın kumanda etmesi Basra Tersanesi'nde teşebbüs edilen ıslahata verilen önemin göstergesiydi.

Yukarıdaki tabloda *sınıf-ı harp ümera ve zabitan* başlığı altında görülen, yani İstanbul'dan gönderilen Bahriye Mektebi mezunu subaylar, idareci kadroyu oluştururken; küçük zabitan yani astsubaylar ile kâtipler, imamlar ve efrat sınıfını teşkil edenler genellikle Basra ve Bağdat vilayetleri ahalisinden oluşuyordu. Bu durum, aynı zamanda tersanenin bir iş kapısı olarak bölgeye sosyo-ekonomik açıdan katkı yaptığının da bir göstergesiydi.

1886 yılının Mart ayına ilişkin Basra Tersanesi üzerine hazırlanan bir istatistik cetveli tersanenin teşkilatı, idari yapısı ve istihdam edilen personele ilişkin detaylı bilgiler vermesi açısından önem arz etmektedir. Bu cetvelden anlaşıldığına göre tersanede Birinci Bölük, İkinci Bölük, Perakende Bölüğü, Basra Tophane Takımı, Musika Takımı, Bağdat Kışla Takımı bulunuyordu. Ayrıca beş adet gemi (*Alus* vapuru, *Nasr-ı Aziz* uskunası, *Şubar* uskunası, *Ceyran-i Nehri* uskunası ve *Timsah-ı Nehri* uskunası) vardı. Bütün bu teşkilatlanma içerisinde yaklaşık 358 personel istihdam edilmekteydi. Başlarında kumandan olarak mirliva rütbesinde bir subay bulunuyordu. Yaklaşık 30 subay ile 10 astsubayın haricindekiler çavuş, onbaşı ve nefer statüsündeydi.[463]

---

[462] Ebubekir Ceylan, **a.g.e**., s. 197.

[463] DTA, **MBN**. Klasör Nu: 217. Basra Tersanesi 1302 Senesi Yoklama Defteri, s. 1-45. Söz konusu defterde Basra Tersanesi ile Basra'daki gemilerde görevli tüm personelin muvazzah künyeleri

Basra Tersanesi'ne alanında uzman meslek sahibi personel istihdamı icap ettiğinde bunun için Bahriye Nezareti'nin onayı alınırdı. Mesela Umman-ı Osmani İdaresi'nin ahşap sanayi modelciliğinde istihdam edilen Necim bin Abdullah ustanın askerî sınıfa kabulünü içeren bir dilekçe vermesi üzerine, uhdesine sanayi yüzbaşılığı rütbesi tevcih edilmiş ve Basra Tersanesi'ne tayini uygun görülmüştü.[464] Basra Tersanesi Kışlası mürettebatından Bağdatlı Reşid bin Mahmud tezkere bırakarak bahriye personeli olarak görev almak istemesi üzerine bu talebi İstanbul Bahriye Nezareti'nce de uygun görülerek brik kâtibi olarak Basra Tersanesi'ne tayini icra edildi.[465]

Bilhassa tersane ile hastanede ve harp gemilerinde istihdam edilecek imamların seçimi sırasında son derece titiz davranıldığı gözlemlenmektedir. 1891 senesinde boş bulunan Basra Tersanesi sınıf-ı rabi' imametliği için Basra'daki gazeteye ilan verilmesi sonucu bu kadroya Bağdatlı Hafız Abdülkadir Efendi müracaat etmiştir. İmamın tayinine ilişkin İstanbul ile yapılan yazışmalarda söz konusu kişinin Hanefi mezhebinden olup olmadığının tahkiki istenmiştir.[466] Eğer Hanefi mezhebinden ise bu konuda hazırlanan ve İstanbul'dan gönderilen imtihan sorularına doğru cevap verdiği takdirde istihdamı uygun görülmüştür. İmam, günde beş vakit namaz kıldırmanın haricinde tersanedeki bahriye askerlerinin akaid-i diniyece pek cahil oldukları Basra Bahriye Kumandanlığı tarafından bildirildiğinden askerlere akaid-i diniyyeyi öğretmekle de mükellefti.[467]

Merkezden en uzak yerlerden olduğundan Tersane-i Âmire'den nitelikli personel gönderilmesinde yaşanan sorunlar sebebiyle Basra Tersanesi'nin ıslahının geciktiği anlaşılmaktadır. Bunun için yerli ahaliden personel istihdamına ağırlık verilmek zorunda kalınmış, tersanenin yanı sıra bazı liman reisliklerinde Arap diline de hâkim olduklarından Basra ve Bağdat ahalisinden memurlar istihdam edilmiştir.

---

mevcuttur. Daniel Panzac, II. Abdülhamid döneminde Basra Tersanesi'nde 40 kişinin çalıştığını yazmıştır. (Bkz. Daniel Panzac, **Osmanlı Donanması (1572-1923)**, Çev.: A. Maden-S. Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 391). Fakat gerçek rakamın bu olmadığı ve tersane mevcudunun bu sayının çok daha üzerinde bulunduğunu yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Osmanlı arşiv vesikalarından tespit etmek mümkün olmaktadır.

[464] DTA, **ŞUB.d.** 234/87. 19 Ocak 1890.

[465] DTA, **BN**. 655/26276. Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 3 Kasım 1899.

[466] DTA, **ŞUB**. 1887/50-51. Şura-yı Bahriye Nizam Dairesi mazbatası, 25 Ağustos 1891.

[467] DTA, **ŞUB**. 1887/48-52-53. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezareti'ne, 5 Mayıs 1891 ve 20 Eylül 1891.

Osmanlı Devleti'nin stratejik olarak önemli gördüğü sahillerde teşkil ettiği diğer komodorluklarda olduğu gibi Basra'daki komodorluk, yani bahriye kumandanlığı da sahil muhafaza ve limanlar olmak üzere iki temel teşkilat üzerine bina edilmişti. Buna ilave olarak Basra'da tersane mevcuttu. Nehirler ile Basra Körfezi'ndeki birkaç noktada liman reisi bulunduran Basra Komodorluğu, diğer komodorluklara nazaran aşağıda detaylarına değinileceği üzere geniş bir liman teşkilatlanmasına sahipti.

G. Basra Merkez Liman Dairesi

Basra Limanı, Bağdat'ta çıkan hadiselerden yararlanarak Basra'da güçlü bir hanedanlık kuran ve Sultan I. Ahmed'den Köprülüler'in sadaret devirlerine kadar süren dönemde hüküm süren Efrasyab adlı yerliler döneminde Avrupa ticaretine açılmıştı. Buraya sırasıyla Portekizliler, Hollandalılar, İngilizler ve Fransızlar gelerek ticari faaliyette bulundular. Hıristiyanlara ve bilhassa Avrupalı tüccarlara geniş müsaadeler verilmesi dolayısıyla Basra'nın ticari ehemmiyeti artmıştır. Her sene Hollandalı, İngiliz ve Hint tüccarları buraya çok miktarda mal getirmişlerdir. Bu malları muhafaza edecek antrepolar ve hanlar inşa edilmişti. Diğer taraftan XVIII. asırda İstanbul, İzmir, Halep, Şam ve Mısır gibi İmparatorluğun büyük şehirlerinden buraya birçok tüccar gelmiş ve Avrupalı tüccarlar ile alışveriş yapmışlardır. Bunlardan bir kısmı da mallarını, çok güç ve masraflı olmakla beraber Dicle'den nakletmişlerdir.[468]

Irak bölgesinin dışa açılımının sağlandığı Dicle ve Fırat nehirleri boyundaki bazı mahallerde ve iki nehrin birleşip Basra Körfezi'ne aktığı Şattülarap kıyılarında Osmanlı Devleti tarafından liman daireleri teşkil edilmişti. Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti tarafından işletilen ve buralara gelen ticari gemilerden belli miktarda liman rüsumu alınan birkaç liman dairesi mevcuttu. XX. yüzyıl başlarına gelindiğinde Basra Komodorluğu sahil muhafaza, limanlar ve tersane olmak üzere üç ana birim üzerinden faaliyetlerini sürdürüyordu. Deniz yoluyla Basra limanında yapılan ticaret ile Basra gümrüğünde icra edilen ticari faaliyetler bu çalışmanın

[468] Besim Darkot- M. Tayyib Gökbilgin, a.g.m., s. 323, 325.

kapsamı dışında olduğundan burada ayrıntılarına girilmeyecektir.[469] Bölgedeki limanların askerî ve güvenlik konsepti açısından önemine ve bu kapsamdaki faaliyetlere genel olarak değinilecektir.

Bahriye Meclisi'nin 29 Aralık 1857 tarihli bir kaydından anlaşıldığına göre o dönemde nizam gereği liman reisleri emekli bahriye zabitlerinden atanıyordu. Basra Tersanesi'nin önündeki Aşar adlı mahalde yer alan, bölgenin en eski ve ticaret hacmi en büyük limanlarından olan Basra'da liman işlerini icra etmek üzere *mîr-i bahr* unvanıyla Basra mutasarrıflığınca atanan bir liman reisi görev yapmaktaydı.[470]

Bahriye işlerinin ıslahı ve bir nizam altına alınması amacıyla 1867'de Bahriye Nezareti'nin teşkilini müteakip limanların idaresiyle ilgili yeni düzenlemeler yapıldı. Nezarete bağlı Liman Dairesi Riyaseti devlete ait bütün limanların muamelatından sorumlu kılındı. Daha sonra bu sorumluluk, nezarete bağlı bir diğer daire olan Dersaadet Liman Dairesi'ne geçti. Merkezdeki bu teşkilatlanma sonrasında taşradaki liman reisliklerine muayyen süreyle görev yapmak üzere muvazzaf bahriye subayları atandı. Basra iskelesinde artan ticari faaliyetler göz önüne alınarak devletin diğer iskelelerinde geçerli olan palamar ve liman vergisinin uygulanmasına zaten 1867 yılı başlarında başlanmıştı.[471]

1873 yılında bütün liman reislerine tebliğ edilen bir tamimde Osmanlı Devleti limanları muamelatının intizam dairesine alınması ve ticaret gemileri işlemlerinin sorunsuz yürütülmesi için uyulması gereken hususlara dikkat çekildi. Nizam gereği beş tonilatoluk yani 250 kilelik Osmanlı Devleti ticaret gemileriyle bundan yukarı büyüklükte olanlardan yeni tarife gereğince resm (vergi) alınması istendi. 250 kilelikten 1.000 kileliğe kadar olan küçük gemilerden taşra limanlarında liman reisleri marifetiyle vergi alınması hususunda tebligat yapıldı.[472]

Basra Körfezi'nden okyanusun her tarafına işleyen Osmanlı sancaklı hayli ticaret gemisi vardı. Bunların seyir ve hareketlerinin inzibat altına alınmasının

[469] Basra limanındaki ticari faaliyetlere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Davut Hut, adı geçen yüksek lisans tezi, s. 27-121; aynı müellif, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 3, İstanbul 2000, s. 115-140.
[470] DTA, **MB.d**. 47/92. 29 Aralık 1857; DTA, **MB.d**. 50/9. 16 Ağustos 1859.
[471] DTA, **MKT.** 5895/69. 22 Ocak 1867.
[472] DTA, **MKT**. 6008/48. 29 Aralık 1873.

gerekliliği üzerinde duran Osmanlı hükûmeti gemi kaptanlarının ellerinde Osmanlı Devleti'ne ait vesika olmamasını uygun görmedi. Çözüm amacıyla Arapça'ya aşina olan Basra Tersanesi'nde görevli Kalyon Kâtibi Ahmed Efendi aylık 500 kuruş maaşla Basra liman reisi olarak atandı. Böylece işlerin düzenli hâle geleceği, bunun da ticareti artıracağı değerlendirildi.[473]

Dicle ve Fırat nehirlerinde teşkil edilen limanlar Basra Merkez Liman Dairesine bağlı bir şube olarak faaliyet gösterdi. Basra'ya liman reisi atanmasının üzerinden 10 yıl geçtikten sonra 1883'te Basra'da modern bir liman dairesinin inşası gündeme geldi ve Babıâli tarafından inşaata onay verildi.[474]

Osmanlı hükûmetince sahili olan her kasabada bir liman dairesi inşa edilmesine ilişkin 1899 senesinde alınan karar üzerine Bağdat-Basra güzergâhındaki bazı kasabalarda liman reislikleri tesis edilmeye başlandı. Bağdat'tan Fav'a ve Kurna'dan Fırat Nehri üzerinde Nasıriye'ye kadar olan sahiller boyunca 11 mevkide liman reisliği tesisi kararlaştırıldı. Kuveyt, Fav, Uceyr, Ebulhasib, Kurna, Ammare, Kûtülammare, Bağdat, Medine, Şukussuyuh ve Nasıriye'de liman daireleri açıldı.[475] Böylece liman varidatının artırılması, hem de o sahillerin imrenilen bir hâle getirilmesi umuluyordu.

Basra Merkez Liman Dairesi'ne bağlı olarak teşkil edilen altı liman reisliğinin (Bağdat, Ammare, Kurna, Nasıriye, Ebulhasib, Fav) ilk faaliyetlerine ilişkin altı aylık (Ekim 1899- Mart 1900) rapor incelendiğinde gelirlerin 1889 senesi öncesine nispetle dört misli arttığı görülmektedir.[476] Basra Liman Reisliğinin 1907 tarihli bir raporunda da Şattülarap, Dicle ve Fırat nehirlerinde seyrüsefain muamelatının teşkil edilen limanlarla bir düzene konulması sonucu varidatın arttığı ifade edilmişti.[477]

---

[473] DTA, **MKT**. 173/139. 24 Haziran 1873; DTA, **MKT**. 5997/29. 24 Haziran 1873.
[474] BOA, **İ.DH**. 896/71277. 6 Eylül 1883; DTA, **ŞUB.d**. 104/169. 24 Ağustos 1883; DTA, **MKT**. 6021/131. 10 Eylül 1883.
[475] DTA, **ŞUB.d**. 465/4. 15 Temmuz 1899; DTA, **ŞUB.d**. 465/146. 1 Ağustos 1899; DTA, **MBN**. 803. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne, 26 Ekim 1899; DTA, **ŞUB.d**. 477/37. 15 Aralık 1900; DTA, **MKT**. 6892/121. 29 Haziran 1899; DTA, **MKT**. 7434/83. 15 Ocak 1906.
[476] DTA, **ŞUB.d**. 493/44. 8 Temmuz 1900; DTA, **ŞUB.d**. 334/177. 28 Ekim 1894.
[477] DTA, **BN**. 656/26285. Basra Liman Reisi Binbaşı Ali Kabuli'den Dersaadet Liman Riyasetine, 27 Aralık 1907.

Basra Merkez Liman Dairesi'ne bağlı liman reisliklerinden olup da hakkında malumat elde edilebilenlere kısaca değinmek, bölgedeki liman işlerine dair fikir vermesi açısından faydalı olacaktır. Basra Körfezi'nin önemli ticari güzergâhlarından olan Katif'e 1896 senesinde bir liman dairesi inşası gündeme geldi ve bir yıl sonra orada bir liman dairesi faaliyete geçti.[478] Fırat Nehri üzerindeki önemli kasabalardan Nasıriye'de liman reisliğinin ne zaman teşkil edildiği tespit edilememekle birlikte 1899 senesinde bir liman reisi görev yapıyordu. Oraya bir liman dairesinin inşası ise 1901 yılı yaz aylarında gündeme geldi.[479] Basra'nın 74 km kuzey batısında yer alan Kurna kasabasında 1899 senesinde bir liman reisi görev yapıyordu. Kurna'da liman dairesi inşası 1900 yılı Aralık ayında gündeme geldi ve her yerde yapılmakta olduğu gibi Kurna'da dahi devlet arazisi üzerine 1903 senesinde bir liman dairesi inşa edildi.[480]

Kûtülammare'de bir liman reisi atanmış olmasına rağmen personelin ikamet edeceği bir bina olmadığı 1902 yılına ait bir kayıttan anlaşılmaktadır.[481] Bağdat vilayeti dâhilindeki Şenafiye liman reisliğiyle ilgili rastlanılabilen tek kayıt ise 3 Eylül 1902 tarihli olup oradaki liman reisinin değiştirilmesine dairdir.[482]

Şattülarap Nehri'nin Basra Körfezi'ne döküldüğü önemli bir mevkide bulunan Fav kasabasında bir liman dairesi inşası için hazırlıklar 1901 yılından itibaren başlamış ve 1904 yılı Haziran ayında liman dairesinin inşası için ilk adım atılmıştır.[483] Şattülarap kenarında, Fav ile Basra arasında ve gemi trafiğinin yoğun olduğu bir mevkide bulunan Ebulhasib nahiyesinin limanı, ticari açıdan önem arz eden yerlerden biri olup 1900 senesinde oraya bir liman dairesi inşa edildi. Bu mevki hurma mevsiminde denizden gelen 400 tonilatoluk İngiliz bandıralı büyük yelken gemileri vasıtasıyla ve daha başka yollarla silah ithalinin yapıldığı bir mahal olarak da ün salmıştı.[484]

---

[478] DTA, **ŞUB.d**. 400/94. 21 Nisan 1896; DTA, **MKT**. 6893/77. 23 Aralık 1897.
[479] DTA, **MKT**. 7207/26. 17 Ağustos 1901; DTA, **MKT**. 7162/226-227. 25 Haziran 1901.
[480] DTA, **MKT**. 7059/ 62. 14 Şubat 1900; DTA, **ŞUB.d**. 491/16. 19 Aralık 1900; DTA, **MKT**. 7125/126; DTA, **MKT**. 7324/26. 28 Mayıs 1903.
[481] DTA, **ŞUB.d**. 524/91. 7 Haziran 1902; DTA, **ŞUB.d**. 533/5. 13 Temmuz 1902.
[482] DTA, **ŞUB.d**. 512/102. 3 Eylül 1902.
[483] DTA, **MKT**. 7207/75. 4 Kasım 1901; DTA, **MKT**. 7257/135. 26 Ocak 1903; DTA, **MKT**. 7327/31. 30 Haziran 1904.
[484] DTA, **MBN**. 729/494. Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 5 Eylül 1910.

Fırat Nehri'nin Basra'ya yakın bölgesinde bulunan Medine nahiyesi iskelesinde bir liman dairesi inşası 1901 senesinde gündeme geldi ve aynı yılın eylül ayında binanın resmi açılışı gerçekleştirildi.[485] Fırat Nehri üzerinde ve Medine ile Nasıriye arasında bulunan Sûkuşşuyuh'ta liman dairesinin açılışı ise 1901 yılı Ekim ayında gerçekleştirildi.[486]

En önemli limanlardan biri olan Bağdat'ta ise Dicle Nehri sahilinde eskiden beri liman dairesi bulunmakla birlikte modern anlamda bir daire inşası 1901 yılında gündeme geldi. Liman dairesinin Bağdat Bahriye kışlası ile demirhanenin önündeki bahçeye inşası planlanmıştı. Bir hayli masraf yapılarak mükemmel surette inşa edilen liman dairesi binası 1903 yılı başında açıldı.[487] Nasıriye'nin kuzeyinde Fırat Nehri üzerinde bulunan Semave'de 1900 yılı Aralık ayında kiralanan bir bina liman dairesi olarak faaliyete başladı.[488]

Osmanlı hükûmeti, Basra Körfezi'nde önemli mevkide bulunan Kuveyt'in ehemmiyetinin siyasî olarak bir kat daha arttığı mütalaasıyla 1899 yılında bir liman reisliği tesis etme kararı aldı. Liman dairesinin teşkili ve idaresi hakkında Basra vilayetine tebligatta bulunulması üzerine valilik Basra'dan Kuveyt'e bir liman reisi gönderdi. Fakat Kuveyt Emiri Mübarek Es-Sabah buna onay vermeyince oraya Kuveyt ahalisinden birinin liman reisi olarak atanması gündeme geldi.[489] Basra Körfezi'nde bir diğer önemli mevki olan Katar'da liman reisliği 1885 senesinde teşkil olundu. Katar kazası limanına gelen Avrupalı gemilerin ve yolcuların muayeneleri ile liman muamelatına ilişkin hususlara bakmak üzere Basra Tersanesi'nde müstahdem bahriye zabitlerinden biri buraya tayin edildi.[490]

Liman dairelerinin çoğunun hemen hemen aynı tarihlerde açılması 1899 senesinde Osmanlı hükûmetinin sahili olan her kasabada bir liman dairesi inşası

---

[485] DTA, **MKT**. 7226/302-304. 1912 yılı mayıs ayında Hindiye ve Şamiye liman reislikleriyle beraber Medine Liman Reisliği de lağv edilmiştir. DTA, **MBN**. 442. Bahriye Tahrirat Kalemi, 17 Temmuz 1913.
[486] DTA, **MBN**. 759. Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 26 Ekim 1901.
[487] DTA, **MBN**. Dosya Nu: 485. Seraskerlik'ten Bahriye Nezareti'ne, 28 Eylül 1901; DTA, **ŞUB.d**. 333/1463. 18 Şubat 1903; DTA, **ŞUB.d**. 574/101. 18 Ağustos 1904.
[488] DTA, **BN**. 236/6517. Belge Nu: 1,2. Semave Liman Riyaseti'nden Bahriye Nezareti'ne, 24 Aralık 1902; DTA, **MKT**. 7304/2. 19 Mart 1903.
[489] DTA, **MKT**. 7072/107. 22 Ağustos 1899; DTA, **ŞUB.d**. 458/50. 6 Eylül 1899; DTA, **ŞUB**. 2455/132.
[490] DTA, **MKT**. 6316/57. 22 Aralık 1885; DTA, **ŞUB.d**. 263/53. 11 Eylül 1890.

kararı almasıyla ilgiliydi. Bu kararın tebliğinin üzerinden iki yıl geçtikten sonra Basra Körfezi, Dicle ve Fırat nehirleri ile Şattülarap sahilinde toplam 20 adet liman dairesi vücuda getirilmişti.[491]

Yukarıda teşkilleri hakkında bilgi verilen liman daireleri bulundukları mevkilere göre şöyleydi: Dicle Nehri üzerinde bulunanlar (kuzeyden güneye doğru): Samarra, Bağdat, Kûtülammare, Ammare, Şatratülammare. Fırat Nehri üzerinde bulunanlar (kuzeyden güneye doğru): Hille, Divaniye, Museyyeb, Hindiye, Kûfe, Şenafiye, Şamiye, Semave, Şatra, Nasıriye, Sûkuşşuyuh, Medine. Şattülarap'ta bulunanlar (kuzeyden güneye doğru): Kurna, Basra, Ebulhasib, Fav. Basra Körfezi'nde bulunanlar: Uceyr, Katar ve Kuveyt.

Basra, Fav, Kurna, Amâre ve Uceyr gibi merkezi liman reislikleri hariç olmak üzere Sûkuşşuyuh, Ebulhasib, Kufe, Şatra ve Semave liman reislikleri Dâhiliye Nezareti'nin lüzumuna gerek kalmadığına dair tebliği üzerine 1910 yılı Ağustos ayında lağv edildiler. Basra Komodorluğunun Ebulhasib limanının ibkasına dair talebi ise uygun görüldü.[492]

Osmanlı hükûmeti, 1912 yılında aldığı bir kararla İstanbul ve taşrada bulunan liman idarelerini Bahriye Nezareti'nden alarak Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne bağladı. Ticaretin gelişmesinin gerekliliği buna gerekçe gösterildi. Bahriye Nezareti ise askerî açıdan bazı sebeplerle liman idarelerinin kendisinde bulunmasının lüzumuna dikkat çekince, alınan kararın sadece ticari limanlara şâmil olduğu askerî limanları kapsamadığı cevabı verildi. Aradan iki yıl geçtikten sonra, yani 1914 senesinde limanların idaresi tekrar Bahriye Nezareti'ne verildi.[493]

İdari ve mali işleri Basra Bahriye Kumandanlığı tarafından koordine edilen liman reisliklerinde, geçen gemilerden resmi vergilerin tahsili ve diğer liman işlemlerinin icrası için yerli ahaliden çok sayıda personel istihdam edilmekteydi. Bu

---

[491] DTA, **MKT**. 7187/3. 17 Mart 1901. Şattülarap, Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki liman dairelerinin coğrafi konumlarına ilişkin çizilmiş bir kroki için bkz. **EK-24.**

[492] BOA, **DH.MUİ**. Bahriye Nezareti'nden Dâhiliye Nezaretine, 3 Eylül 1910; DTA, **MBN.** 729/486-494. 1910-1913 yıllarına ait Bahriye Nezareti ile Dâhiliye Nezareti arasında cereyan eden yazışma evrakı. Hille ve Divaniye liman dairelerinin Bağdat valiliğince 1901 yılı başlarında faaliyetlerine son verildiği anlaşılmaktadır: DTA, **MKT**. 7162/105. 6 Şubat 1901.

[493] DTA, **MBN**. 662. Belge Nu: 1, 2, 5; DTA**, BN**. 438/16948. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne, 13 Temmuz 1912.

durum göz önüne alındığında liman reislikleri, hem bölge ekonomisi hem de bölge insanlarına iş kapısı olması açısından önemli bir sosyo-ekonomik işlev gördü. Limanlara uğrayan vapurlardan liman reislikleri aracılığıyla Osmanlı hükûmetince tespit edilen miktarda çeşitli vergilar tahsil edilirdi.

1856 yılına ait bir kayıtta birçok yük gemisinin, bölgede çok eskiden beri *galibiye* adlı resmî bir rüsum ödedikleri de görülmektedir. Dicle Nehri üzerinde yerleşik bulunan Zübeyr, Şammar Toka, Benî Lam ve Müntefik aşiretlerinin bulunduğu mahallerden ticari vapurlar geçerken aşiretlerce *tesyariye* adıyla geminin büyüklüğüne göre bir vergi de alınıyordu. Bu vergiyi gemilerin emniyetini sağlama bahanesiyle 500-600 seneden beri tahsil ediyorlardı. Bu iki verginin haricinde su boyundaki urban eşkıyasınca uzun yıllardan beri alınan ve kendi aralarında *have* diye tabir olunan bir vergi daha vardı. Bağdat - Basra güzergâhında İngiliz Lynch Kumpanyası iki vapur işletmeye başlayınca *tesyariye* ve *have* diye tabir edilen ve aşiretlerce tahsil olunan vergileri ödemek istemedi. 1856 yılında bunların kaldırılması için Osmanlı hükûmetine başvurdu. Bağdat Valisi Reşid Paşa, Osmanlı hazinesinin önemli bir varidatı olan bu rüsumların yeni ihdas edilmeyip eskiden beri alındığını, Dicle Nehri'nin Devlet-i Aliyye'nin mülkünden geçtiğini ve Osmanlı tebaası tüccarın dahi bunları verdiğini beyan etti. Bağdat'tan Basra'ya bir geminin 8 ila 12 gün arasında vardığı göz önünde bulundurulduğunda bu uzun mesafenin muhafazası için en az altı yedi bin asker ikame etmek gerekiyordu. Bu görevi aşiretlerin ifa ettiği mütalaasında bulunan vali, şimdilik onlar tarafından tahsil edilen vergilere müdahale edilmemesini istemişti.[494]

Osmanlı limanlarına uğrayan İran ticaret gemilerinden de liman resmi alınmasına teşebbüs olunması üzerine İran tarafından buna itiraz edilmişti. İran sancağı altında seyrüsefer eden gemilerle liman içerisinde nakliyatla meşgul olan ufak kayıklara Devlet-i Aliyye tüccar gemileri ve kayıkları hakkında cari olan nizamın uygulanacağı ve bunlara liman talimatı ahkâmına göre tezkere verilerek tarife gereği rüsum alınmasının icap edeceği İstanbul'dan bildirilmiştir. Bunun Osmanlı Devleti ile İran arasında akd olunan antlaşma hükümleri gereği ve 12 Kasım

[494] BOA, **HR.MKT**. 177/72. Lef 1, 9, 13. Bağdat Valisi Reşid Paşa'dan Babıâli'ye, 11 Haziran 1856.

1873 tarihinde liman riyasetine gönderilen talimatın ikinci maddesine müstenit olduğu beyan olunmuştu.[495]

1900 senesinde her vapur için aylık ikişer bin kuruş liman vergisi alınırdı. Nehirlerde seyrüsefer etmek hakkını haiz olan İngiliz Lynch kumpanyası vapurları ve Umman-ı Osmani vapurları da bu meblağı ödemekle yükümlüydüler. Umman vapurlarının liman rüsumundan muaf tutulmaları talep edilmişse de İdare-i Mahsusa vapurlarının bile bazı liman vergileriyle mükellef tutuldukları hatırlatılarak bu talep uygun görülmemişti.[496]

Yukarıda bahsi geçen vergilere ilave olarak Dicle ve Fırat nehirlerinde seyrüsefer eden yelken gemileri tayfalarına nizama aykırı olarak Düyûn-ı Umumiye memurları tarafından esnaf tezkeresi verilmekte olması ayrı bir şikâyet konusuydu. Basra Bahriye Kumandanlığı konuyu 1895 senesinde Bahriye Nezareti'ne bildirmiş ve nezaret, gemi ve kayıkların reis ve tayfalarına Düyûn-ı Umumiye İdaresi tarafından esnaf ve benzeri tezkere verilmesinin muvafık olmadığı cevabını vermişse de uygulama devam etmişti. Osmanlı hükûmeti 1901 yılı Ağustos ayında Düyun-ı Umumiye ve rüsumat memurlarınca gemi sahiplerinden hiçbir şekilde vergi alınmamasına, vaktiyle gemi sahiplerinden alınmakta olup Düyun-ı Umumiye ile Hazine-i celileye ait bulunan esnafiye ve galye vergisinin kaldırılmasına dair yeni karar aldı.[497]

Böylelikle Düyûn-ı Umumiye, rüsumat ve belediye idarelerince gemilerden tahsil edilmekte olan vergilerin kaldırılması ve kimi limanlarda mürûr ve şehriye tezkerelerinden başka hâlâ zorla bazı tezkereler verilmesinin önüne geçilmesi amaçlanmıştı. Aksi takdirde liman nizamı gereği alınması icap eden muayyen vergilerin tahsil edilemediği görülmüştü.[498] Hatta Basra Düyûn-ı Umumiye

---

[495] DTA, **ŞUB.d**. 225/120. 22 Temmuz 1889. Hariciye Nezareti de konuya dair mütalaasında taşra liman reislerinin Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin 1 Aralık 1874 tarihli mazbatasıyla tasdik kılınarak yürürlüğe giren talimatın 13. maddesine göre hareket etmelerinin icap edeceği, bu maddede işlek ve yol üzerindeki limanlarda beş tonilatodan büyük olarak yalnız liman içinde posta vapurlarına yük ve eşya nakline mahsus olan ecnebi tebaalı mavna ve kayıklarından birinci sınıfa mahsus olan aylık 15 kuruş liman rüsumunun alınacağının yazılı olduğu hatırlatılmıştır. DTA, **ŞUB.d**. 229/63, 14 Kasım 1889.

[496] DTA, **ŞUB.d**. 482/293, 6 Mayıs 1900; DTA, **MKT**. 7162/221-223, 25 Mart 1901.

[497] DTA, **ŞUB.d**. 380/161, 1 Aralık 1895; DTA, **MKT**. 7207/70, 7 Kasım 1901.

[498] DTA, **MKT**. 7162/56, 10 Mart 1901; DTA, **MKT**. 7150/126, 8 Temmuz 1900; DTA, **MKT**. 7102/91, 7 Şubat 1901; DTA, **MKT**. 7162/109, 3 Mart 1901.

memurları tarafından ticaret gemileri tayfalarına zorla verilen esnaf tezkeresini almayanların gemilerinin yelken, kürek vesair levazımına el konularak seferden men edilmekte olduğu haberleri dahi alınmıştı.[499]

Bu arada Osmanlı ve İngiltere devletleri arasındaki antlaşmalara aykırı bulunan ve her iki devletin de zararına olduğu görüşünde olan İngiltere'nin vergi talebi Babıâli'ye intikal edince Osmanlı hükûmeti bu vergilerin ne zaman ihdas edildiğini ve lağv edilmesinin ne gibi sonuçlar doğuracağı üzerinde araştırma yaptırdı.[500] Sonraki yıllarda vergilerin kaldırılmasına yönelik bir adım atılmadığı, nehir gemilerinden birçok verginin alınmaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Ammare eski liman reisi Kalyon Kâtibi Celal Efendi 1908 yılında Bahriye Nezareti'ne takdim ettiği bir raporunda, nehir üzerinde işleyen gemilerden farklı adlarla alınmakta olan vergilerin nizama aykırı olarak alındığını ve bunun nehir ticaretinin ilerlemesine engel teşkil ettiğini beyan etti.[501] Bu vergilerden bıkan tüccarın resmi olarak ödemek zorunda oldukları liman rüsumunu da vermek istemediklerine dikkat çekerek, buna dair bir adım atılmaması ve limanların kötü idaresi yüzünden yıllık gelirin neredeyse iki mislinin zayi olduğu da aynı raporda ifade edilmişti.

Bölgede ticaretin canlanması, kasabaların daha mamur hale getirilmesi ve alınacak liman vergisiyle hazineye gelir elde etmek gibi gayelerle liman daireleri teşkil eden Osmanlı hükûmeti vergilerin tahsiline son derece önem vermiştir. Bazı vergilerin ödenmesine karşı çıkan İngiltere ve İran'ın bu itirazlarına karşı gerekli diplomatik mücadelenin verildiği ve uluslararası anlaşmalardan doğan hakların savunulduğu da görülmektedir.

[499] DTA, **MKT**. 6986/2. 6 Mart 1899; DTA, **MKT**. 7162/103. 16 Mart 1901.
[500] BOA, **HR.MKT**. 177/72.
[501] DTA, **BN**. 437/16893. Bahriye Divan-ı Harb-i Daimi Başkâtibi Süleymaniyeli Celal Efendi'nin 14 Aralık 1908 tarihli lâyihası.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BASRA'DA OSMANLI TİCARİ DENİZ TAŞIMACILIĞI ve BASRA-BAĞDAT HATTINDA VAPUR İŞLETİLMESİ (1857-1914)

Basra'da deniz ulaşımı ve deniz güvenliği kadar nehir ulaşımı da önemli bir yer tutuyordu. Nehir taşımacılığının güvenli şekilde sağlanması ve nehir boylarında meskun aşiretlerin devletin kontrolü altında tutulması maksadıyla vapurlar bulundurulması Bağdat ve Basra vilayetlerinin sorumluluğu altındaydı. Türkiye topraklarından doğup Suriye ve Irak topraklarından geçen Fırat, yine Türkiye topraklarından doğup Irak topraklarından geçtikten sonra Kurna'da Fırat ile birleşen Dicle Nehri, buradan itibaren Şattülarap nehrini meydana getirip Basra Körfezi'ne dökülüyordu. Bölge halkı bu nehirlerden tarımsal sulamada yararlandığı gibi modern ve hızlı kara taşıma araçlarının devreye girmesine kadar da nehir taşımacılığı alanında istifade ettiler.

Osmanlı Devleti'nin klasik çağında nehir donanmaları (*ince donanma*), çoğunlukla askerî gaye için nakliye amaçlı kullanılırdı.[502] Nehirlerde gemiyle ticari

[502] Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Derleyen: Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 105-106. Bazı nehirlerde ise nehrin özel şartları gereği büyük ebatlı deniz vasıtaları yerine küçük ve ilkel araçlarla ulaşım sağlanmaya çalışıyordu. Dicle Nehri'nin Bağdat'ın yukarı kesimleri dar ve engebeli yapısı sebebiyle XIX. yüzyılın sonlarında dahi *kelek* adı verilen ve şişirilmiş keçi tulumu üzerine yerleştirilen birbirine bağlı ağaçlardan ibaret, insan ve eşyâ taşımaya mahsus sallarla nehir ulaşımı sağlanıyordu. Nehirlerde nakliye işlerinde de kullanılan, teknesi çok ince tahtadan yapılıp üzeri ziftlenmiş, dört köşe, yelkenli ince bir donanma gemisi olarak tanımlanan *şahtur* da Fırat ve Dicle nehirlerinde XX. yüzyıl başlarında dahi kullanılan bir diğer deniz vasıtasıydı. Fırat Nehri üzerinde *terade*, *mehile*, *meşhuf* ve *belem* adı verilen basit yöntemlerle inşa edilmiş bir tür kayık çeşidi olan su yolu araçlarıyla da ulaşım sağlanmaktaydı. (Bkz. Âli Bey, **Dicle'de Kelek ile Bir Yolculuk: Seyahat Jurnali,** Haz.: Cahit Kayra, İstanbul 2003, s. 40; İsmail Hakkı Babanzade, **Irak Mektupları: Beyrut'tan Kuveyt'e**, Haz.: Murat Çulcu, İstanbul 2002, s. 129; Charles Issawi, **a.g.e.**, s. 240-242). Belem bilhassa Basra'da yolcu nakliyatında kullanılmakta olup uzun ve dar, kürek yerine merdî denilen gönderlerle hareket ettirilen kayıklardı. Bunların haricinde *Bagile* adlı yelkenli gemiler Basra Körfezi ile Hindistan, Kızıldeniz ve Afrika sahilleri arasında icra edilen ticari nakliyatta önemli yer tutuyordu. Bunların cesameti 100 ila 400 tonilato olup kaba bir surette donatılmış gayet büyük bir grandi direği ve bu direğe açılmış bir Latin yelkeni bulunurdu. Bir de mizanelerine açılan küçük bir Latin yelkeni mevcuttu. Bu yelkenli gemilerin idaresi için çok sayıda mürettebat istihdam edilirdi. Lodos rüzgârının olduğu zamanlarda denize açılamazlardı. Bahreyn'e ait olan ve *Dina* adı verilen bir bagilenin 1860 yılında yapılan inceleme sırasında 104 kadem uzunluğunda, 8 kadem genişliğinde olduğu görülmüştü. (Bkz. **Basra Körfezi Rehberi**, s. 48, 491).

ve askerî nakliyat hizmetleri, XIX. yüzyılda buhar makinesinin kara ve deniz vasıtalarında kullanılmaya başlamasıyla yeni bir boyut kazandı. Bu durum başta Avrupa olmak üzere bütün dünyada önemli ticari gelişmeleri de beraberinde getirdi. Nehirler için daha evvel geliştirilmiş olan kelek, sal, kayık gibi ilkel vasıtalar yerlerini büyük ölçüde, yüksek kapasiteli ve daha az maliyetli buharlı nehir vapurlarına bıraktı. Osmanlı Devleti'nde en önemli nehir taşımacılığını yapıldığı mecralar Tuna Nehri ile Dicle ve Fırat nehirleriydi.

Tez çalışma konumuz esas itibarıyla XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Basra Körfezi'ndeki Osmanlı harp gemilerinin faaliyetleri ile Basra Tersanesi'ni ele almakla birlikte Fırat ve Dicle nehirlerinde buharlı gemilerin devreye girmesiyle icra edilen ticari nakliyatın da çalışma kapsamına alınması icap etmiştir. Zira burada işletilen vapurların satın alınmalarından tamirlerine ve işletilmelerine kadar olan süreçteki mumamelat Basra Bahriye Kumandanlığının sorumluluğu altındaydı. Diğer taraftan ticari nehir taşımacılığının Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar olan alanda askerî ve sosyo-ekonomik bir etkisi de bulunmaktaydı.

Basra-Bağdat hattında Dicle Nehri'nde vapur kullanımı Bağdat Valiliğinin idaresinde *İdare-i Nehriye* adıyla faaliyetlerine başladı. Daha sonraları yine valilik tarafından satın alınan vapurlarla Umman-ı Osmani İdaresi adıyla yeni bir teşkilatlanmaya gidildi ve Bağdat-Basra ve Basra'dan da aktarma suretiyle İstanbul'a kadar olan güzergâhta ticari taşımacılık yapıldı. Nehir nakliyatından sorumlu idareler daimi surette Basra'daki Bahriye Kumandanlığıyla işbirliği içinde oldular. Hatta Umman-ı Osmani idaresinin kötü yönetilmesi sebebiyle işletmenin yönetimi bazı dönemlerde Basra Bahriye Kumandanlığı emrine verildi.

Osmanlı Devleti döneminde Dicle ve Fırat nehirlerindeki nakliyata ve bilhassa İngilizlerin buharlı gemi işletmeye başlamalarıyla ortaya çıkan rekabete dair yapılmış bazı çalışmalar mevcuttur.[503] Bunların çoğunda konu, nehirlerdeki bir

---

Basra ve civarında ayrıca bagileye benzer tarzda *bot* ve *şüvey'î* tabir edilen tüccar kayıkları da kullanılmaktaydı. Bunlar Şattülarap ve Basra Körfezi sularından Hint Okyanusu sularına kadar açılabildikleri gibi Dicle ve Fırat nehirlerinde Basra'dan Bağdat'a kadar gidip gelebiliyorlardı. Mehmed Huşîd [Paşa], **Seyâhatnâme-i Hudûd**, s. 7.

[503] Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat ve vapur işletmeciliğine ilişkin çalışmalardan bazıları şunlardır: Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, a.g.m., s. 77-102. Fahrettin Tızlak, *"İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)*", **Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim**

Osmanlı-İngiliz çekişmesi olarak ele alınmış ve işin daha ziyade siyasi yönüne vurgu yapılmıştır. Çalışmamızın bu bölümünde konuyla ilgili daha evvel yapılan yayınlardan istifade edilmekle birlikte tekrara düşmemek için Fırat ve Dicle nehirlerinde Osmanlı Devleti'nin vapur işletme faaliyetleri Basra Bahriye Kumandanlığı ile Bahriye Nezareti arasında karşılıklı yapılan yazışmalar ışığında ele alınacaktır. Konunun siyasi yönü, İngilizlerle meydana gelen rekabetin bölge ticaretine etkisi ile işin güvenlik ve askerî boyutunun üzerinde durulacaktır.

Osmanlıların XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Basra Tersanesi'nin ıslahına ilişkin çabalarının bir ayağını nehir taşımacılığının geliştirilmesi oluşturdu. Bu tarihten evvel, yani buharlı gemiler işletilmeden önceki dönemlerde Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat, nehir gemileri ve keleklerle nehirlerin her iki yönüne ilkel vasıtalarla yapılıyordu. Fırat Nehri'nde Birecik'ten Basra'ya kadar mal nakliyatı yapıldığı gibi Anadolu'nun Hint-Basra ticaretiyle bağlantısı da sağlanıyordu. Hindistan taraflarından Şattülarap vasıtasıyla Basra'ya kadar gelen gemiler mallarını buradan nehir vasıtalarına aktarırlardı. Basra'dan Birecik'e nakledilen emtia oradan deve kervanlarıyla Halep, İskenderun, Trablusşam gibi mahallere sevk ediliyordu. XV. yüzyılın ikinci yarısında hayli canlı bir ticari faaliyete sahip olan bu nehir yolundan Osmanlı ve Avrupalı tacirler tarafından büyük çapta istifade edildi. Nehir nakliyatında kullanılan gemiler Fırat Nehri üzerindeki nakliyatın başlangıç noktası olan Birecik iskelesinde inşa ve tamir edilmekteydi. Bu tersanenin XVI. asır başlarında faaliyette olduğu bilinmektedir.[504]

1800'lü yılların başından itibaren Avrupa'da kullanılmaya başlayan buharlı gemilerin deniz ulaşımının yanı sıra nehir taşımacılığında da önemli etkileri görüldü.

Fakültesi Dergisi, S. 6, Samsun 1991, s. 293-301; Nejat Göyünç, *"Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat"*, **Belleten**, LXV/243 Ağustos 2001, s. 657-664; İlhan Ekinci, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayıncılık, Ankara 2007; Burcu Kurt, **Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2009.

[504] XV. yüzyıl ila XVIII. arasında Fırat ve Dicle nehirlerinde gemilerle ticarî, askerî ve zahire nakliyatı ve bunlar için kullanılan gemi cinsleri ile Fırat Nehri üzerindeki Birecik iskelesinde gemi inşası, kullanılan malzemeler ve bunların temin edildiği yerler ile istihdam edilen teknik elemanlara dair bkz. Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, a.g.m., s. 77-102. Birecik Tersanesi'nde gemi inşa faaliyetlerine dair bkz. Ali Yılmaz, "Birecik'te Gemi İnşası", **Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 6. Cilt, TTK. Yay., Ankara 2014, s. 101-118; aynı yazar, **XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı**, İstanbul Üniversitesi SBE. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996, s. 168-186.

Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletilmesine ilişkin ilk teşebbüsler İngilizler tarafından gerçekleştirilecek, ilk denemelerde nehrin fiziki koşulları sebebiyle bazı başarısızlıklar görülse de zamanla Dicle Nehri'nde Bağdat-Basra güzergâhında düzenli vapur seferleri başlatılacaktı.

A. İngiliz Lynch Şirketi ve Bağdat- Basra Hattında İlk Nehir Vapurları

Hindistan'a Ümitburnu yoluyla İngiltere'den gönderilecek bir geminin yolculuğu neredeyse sekiz ay sürüyor ve gemiler yolda tehlikelere maruz kalıyordu. İngiliz tacirleri Doğu ticaretinden istifade maksadıyla Hindistan'a en kısa zamanda varacak yol arayışlarına bir çözüm olarak Fırat Nehri'nde vapur işletmek istediler. Bu amaçla Frances Rawdon Chesney 1830 yılı Haziran ayından itibaren bir yıl boyunca, Fırat Nehri yoluyla Basra Körfezi'ni inceledi ve Fırat Nehri üzerinde buharlı gemi işletilebileceğini gördü. Konuya dair hazırladığı raporunu Londra'daki İngiliz makamlarına gönderdi.[505] İngiltere hükûmetinden aldığı onayla çalışmalarını sürdüren Chesney, İskenderun Limanı'ndan iki buharlı gemiyi parçalar hâlinde deve sırtında Birecik'e nakletti. 1834'te bunları orada monte etti. Bir yıl sonra gemileri işletmek üzere Babıâli'den izin de aldı. Fırat ve Dicle adlı gemilerin deneme seferlerini başlattı. Fırat Nehri üzerinde seyre başlayan gemi Ane'nin kuzeyinde battı. Dicle Nehri'nde keşif seyahatı yapan geminin kaptanı H.B. Lynch ise araştırmalarını bitirdikten sonra Dicle üzerinde Bağdat-Basra arasında nakliyat yapılacağını gördü.[506]

Aslında Fırat ve Dicle üzerinde vapur işletmek için ilk girişim James Taylor tarafından 1830 senesinde yapılmıştı. Bir yıl sonra Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın

---

[505] Francis Rawdon Chesney'in Fırat Nehri üzerinde vapur işletmek üzere yaptığı çalışmaya dair hazırladığı rapor için bkz. Zaki Saleh, **Britain and Iraq**, Books & Boks, London, 1995, s. 103-106; J.B. Kelly, **a.g.e.**, s. 266-280. Dicle ve Fırat nehrilerinde vapur işletilmesine yönelik çalışmalarını Chesney, *Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris* (London, 1850*)* ve *Narrative of the Euphrates Expedition* (London 1868) *adlı eserlerinde* ayrıntılı olarak okuyucuya anlatmaktadır. Bkz. J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 284.

[506] Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, a.g.m., s. 100-102; Yaşar Yücel, "Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları", **Uluslararası Midhat Paşa Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar**, TTK, Ankara 1986, s. 175-176; Zaki Saleh, **a.g.e.,** s. 104-105; BOA, **HAT**. 829/37503. 25 Ekim 1834; BOA, **HAT**. 1264/48951. 10 Haziran 1836.

Arap Yarımada'sına başlattığı ve hatta Basra Körfezi sahillerine kadar ulaşan askerî seferleri sonucu meydana gelen kargaşa dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin bölgedeki otoritesi zayıflamıştı. Bu zafiyetten faydalanarak Bağdat valiliğinden Dicle'de vapur işletmek için izin de alan Taylor, projesini hayata geçirmek amacıyla faaliyete geçmişse de bedeviler tarafından kendisine yapılan bir saldırı sonucu öldürülünce projesi gerçekleşmedi.[507]

İngiliz Lynch Kumpanyası deneme seferlerinin başarılı olması üzerine 1841'de Babıâli'den ikinci bir ruhsat talebinde bulundu. Bu talep ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik bir hizmet görüldüğünden müspet cevap verilerek ruhsat yenilendi. Hindistan'dan Basra'ya mal getiren İngiliz gemilerindeki emtia orada boşaltılıp kayıklara yüklendikten sonra Bağdat'a nakledildi. Zamanla İngilizler daha evvel alınan ruhsatın içeriğinin genişletilmesini istediler. Böyle bir izin verilmesinin diğer devletlerin aynı talepte bulunmalarına ve Osmanlı nehirlerinde ecnebi gemileri işletilmesinin genel bir kaideye dönüşeceği kaygısında olan Bâbıâli, Şattülarap'ta Osmanlı Devleti tarafından işletilmek üzere vapurlar yaptırılmakta olduğu bilgisini vererek ruhsatın genişletilmesine sıcak bakmadı.[508] Fakat İngilizlerin taleplerinde vazgeçmeyip ısrar etmeleri üzerine Dicle Nehri'nde Bağdat-Basra hattında karşılıklı sadece iki vapur işletilmesine Osmanlı Devleti'nce izin verildi.[509]

Lynch Kumpanyası yaptığı düzenli vapur seferleriyle bölge tüccarının rağbetini kazandı ve aldığı yükün artmasıyla kâr elde etmeye başladı. Mevcut iki vapura yenilerini ilave etme taleplerine Bağdat'taki Osmanlı idarecileri buna izin

[507] İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 24; J. G. Lorimer, **a.g.e**., c. 1, s. 228.

[508] BOA, **C.HR**. 161/8042. 16 Eylül 1841; BOA, **İ.HR**. 89/4381. 24 Şubat 1852; DTA, **MKT**. 5874/91. 25 Mayıs 1862. İngilizlere Fırat Nehri'nde vapur işletme ruhsatı verilmesinden sonra Londra'da imal edilip ecza hâlinde İskenderun Limanı'na oradan da Halep üzerinden Birecik'e nakledilecek iki buharlı geminin geçişine Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa tarafından itiraz edilmişti. Vali İngilizlere verilen gemi işletme izninin sakıncaları üzerinde durarak İngilizlerin Basra ve Bağdat'tan Birecik'e işletecekleri vapurlarla Hindistan'dan getirilecekleri mektupları Birecik'ten İskenderun ve Beyrut iskelelerinde bulunacak İngiliz vapurlarına aktararak süratle Londra'ya ulaştıracaklarına dikkat çekmişti. Bu izin dolayısıyla İngilizlerin Fırat Nehri diyerek Suriye iskelesinden Asi Nehri'ne girebilecekleri üzerinde durmuş ve böyle bir durumun son derece mahzurlu olacağını beyan etmişti. BOA, **HAT**. 1171/46332. 28 Nisan 1835; BOA, **HAT** . 635 / 31308. 14 Ekim 1835.

[509] Fırat ve Dicle'de ticari vapur işletilmesine yönelik İngilizlerin Osmanlı hükûmeti nezdindeki başvurularına dair ayrıntılı bilgi için bkz. J. G. Lorimer, **a.g.e.**, c. 1, s. 226-227.

verilmemesi hususunda İstanbul'a mütalaa sundular. Zira bölgede İngiliz etkisinin Arap aşiretleri üzerinde zamanla zararlı bir hâl alacağı endişesindeydiler.[510]

Lynch Kumpanyasının yük ve yolcu nakliyatının artmasını gerekçe göstererek iki vapura bir tane daha ilave etmek için Osmanlı hükûmetine yaptığı başvuru sonraki yıllarda birkaç kez tekrarlansa da olumlu cevap verilmedi. İngiltere hükûmetince de desteklenen Lynch kumpanyasının mevcut iki vapurun arkasına mavna bağlamak üzere Babıâli'ye yaptığı talep de kabul edilmedi.[511]

Dicle Nehri üzerinde Lynch şirketinin iki vapurla yaptığı nakliyatla bölgede İngiliz nüfuzu yayılmaya başladığı gibi aynı şirket 1840 yılında Bağdat'ta açtığı bir ticari ofisle Hindistan ile Bağdat arasında mal alım satımında aracı bir kurum olarak faaliyet göstermeye başladı.[512] Lynch kardeşler tarafından 1859 senesinde *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company* adıyla kurulan Fırat ve Dicle Vapur Şirketi[513] İran'dan 1888 senesinde aldığı izinle Basra'ya çok yakın olan Karun Nehri'nde Muhammara'dan Ahvaz'a kadar vapur işletme imtiyazı aldı. Blosse Lynch adlı vapuruyla deneme seferleri yaptı ve nehrin vapur ulaşımına uygun olduğu görülerek sonraki günlerde düzenli vapur seferleri tertip edildi.[514] 1890 yılında Karun Nehri'nde bu vapurlarla ticari malların yanında 2.000 yolcu taşındı.[515] Burada da ticari nakliyat faaliyetinde bulunarak hem Osmanlı hem de İran sularında nehir taşımacılığı sahasında uzun yıllar boyunca etkinlik gösterdi.

1893 yılında Lynch şirketinin Mecidiye ve Halife adlı vapurları Bağdat ile Basra arasında işlemekteydi. Bunlar 600 yolcu ve 300 ton malzeme alma kapasitesine sahiptiler. Vapurlar iskelelerde fazla durmadıkları gibi hızlı hareket

---

[510] J. G. Lorimer, **a.g.e.**, c. 1, s. 242.
[511] DTA, **MBN**. 267/481. Hariciye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne, 9 Haziran 1898; Zaki Saleh, **a.g.e.,** s. 132-133.
[512] Lynch Kumpanyasının Dicle ve Fırat nehirleirnde yaptığı vapur işletmeciliğine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Zaki Saleh, **a.g.e.,** s. 108-111, 131-133.
[513] Stuart A Cohen, **British Policy in Mesopotamia 1903-1914**, Oxford: Middle East Centre, London 1976, s. 8.
[514] İran hükûmetinin böyle bir karar alma sebebi ticaretin ve ziraatın geliştirilerek ekonomik fayda sağlama amacıyla olduğu bölgedeki İngiliz makamlarınca rapor edilmişti. **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1888-89**, s. 18, 29. **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1889-90**, s. 29.
[515] George N. Curzon, **Persia and Persian Question**, c. 2, Frank Cass & Co.Ltd., London 1966, s. 386.

kabiliyetine de sahip olduklarından nehir sularının fazla olduğu zamanlarda Bağdat'tan Basra'ya iki gün üç gecede, Basra'dan Bağdat'a ise dört gün üç gecede gidiyorlardı. Nehir sularının azaldığı zamanlarda bu süre bir, birbuçuk gün uzuyordu.[516] Lynch şirketinin işletmekte olduğu vapurlardan birinin adının *Halife*, diğerinin ise *Mecidiye* olması ayrıca dikkat çekmektedir.

Lynch Kumpanyası'nın Basra'da İngilizler tarafından Makil diye adlandırılan Kûtülfrengi'deki nehir kenarında nehir vapurlarının tamirlerine mahsus ve kendi malı olan ufak bir tersane ile toprak havuzu bulunmaktaydı.[517] Burada şamandraya bağlı hâlde iki bacalı ve gayet muntazam bir nehir vapuru yedekte bekletiliyordu. Ayrıca Lynch şirketinin Basra ve Muhammara arasında ve Karun Nehri'nde işleyen Malamir adlı yeni ve hızlı hareket kabiliyeti olan diğer bir vapuru daha mevcuttu.[518]

Mezopotamya bölgesi için stratejik faaliyetler olarak da görülebilecek olan bu ticari amaçlı nehir vapuru işletmesinin İngilizlere ticari kazanç sağlamanın yanı sıra bölgedeki siyasi nüfuzlarının yayılmasına katkı yaptığını sonraki yıllardaki gelişmeler göstermektedir. Hatta Birinci Dünya Harbi başladığında Basra'yı işgal eden İngilizler Lynch kumpanyasının buradaki tersanesini kendi nehir filolarının denetimi altına almışlar ve savaş sırasında gemilerin tamiratını burada icra etmişlerdi.

B. Osmanlı Devleti'nin Dicle Nehri'nde Vapur İşletmesi: İdare-i Nehriye

Lynch Kumpanyası'nın nehir taşımacılığından kâr sağlamasının yanı sıra bölge ahalisi üzerinde nüfuz elde ettiğinin görülmesi Osmanlı yerel otoritelerince yakından müşahede edilmişti. Devlet tarafından nehirlerde vapur işletilmesi hususunu gündeme getiren yerel idareciler bunun gerçekleştirilmesi hâlinde ekonomik faydasının görüleceği mütaalasında bulundular. Ayrıca bu durumda

[516] BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 9-10.
[517] **Basra Körfezi Rehberi**, s. 50, 492-493. Nehir vapurları Makil'deki havuza sular çoğalınca (med zamanı) girerdi. Sular çekilince (cezir zamanı) havuzun ağzı çamurla dolar ve kapanırdı. Havuzun uzunluğu 280 kadem olup 9 kadem su çeken gemiler havuza girebilirdi. Aynı eser, s. 493.
[518] BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 10.

asayişin temini ve vergilerin zamanında tahsilinde kolaylık sağlanacaktı. Daha da önemlisi İngilizlerin nehirlerdeki faaliyetleri kısıtlanacaktı. Esasında Bağdat Eyaleti ulaşım ve taşıma güçlüğü nedeniye kapalı bir ekonomi yapısına sahipti. Ürün fazla olduğu dönemlerde ihraç edilemediğinden çürüyor, bazen de kuraklıktan ve kıtlıktan ötürü mal ithali icap ediyordu. Bu sebeple ulaşım araçlarının modernleştirilmesi ve Fırat ve Dicle nehirlerinin ıslah edilerek nehir ulaşımının geliştirilmesi bölgedeki en önemli ıslahat ve yatırımlar arasında yer alıyordu. Basra'daki Müslüman tacirlerin talepleri de nehirlerde ticari nakliyat hususunda Osmanlı hükûmetini teşebbüse geçmeye zorladı.

Kara ve demiryolu ulaşımının henüz gelişmediği XIX. yüzyılda Bağdat'ın dünyaya açılan iki önemli kapısı vardı ve ikisi de nehir yoluyla mümkün olabiliyordu. Güneyden Basra'ya ve oradan Basra Körfezi yoluyla Okyanus'a açılım sağlanabiliyordu. Diğer önemli bir güzergâh ise Fırat Nehri ile Birecik'e ve oradan da kervanlarla Akdeniz'e açılım yapılabiliyordu. Bu ulaşım sıkıntısını aşmak için çeşitli çalışmalar yapıldı. Bağdat valilerinden bazıları vilayet bütçesinden ayırdıkları parayla Avrupa'dan vapurlar satın alıp bunları parça hâlinde Basra'ya getirterek oradaki tersanede monte ettikten sonra işlettiler. Başta Midhat Paşa olmak üzere ondan önce Bağdat valiliği yapan Mehmed Reşid Paşa (1852-1857) ve Namık Paşa (1861-1868) nehir taşımacılığı üzerinde önemle durdular. Nehirler için uygun vapur temin etmek maksadıyla sermayesinin yarısını devlet, diğer yarısını da Bağdat ileri gelenlerinden toplanması yoluyla bir nehir filosu kurulması çalışmaları Mehmed Reşid Paşa'nın valiliği döneminde başlatıldı.[519]

Bu dönemde nehirlerde işletilmek üzere Belçika tersanelerinde *Bağdat* ve *Basra* adlı vapurlar inşa ettirildi. Bunların tamiri için Bağdat'ta bir fabrika kuruldu. Reşid Paşa'nın vefatıyla işler biraz yavaşlasa da Namık Paşa'nın ikinci kez Bağdat valiliğine atanmasıyla çalışmalar yeniden ivme kazandı.[520]

[519] İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 76-78.
[520] Yaşar Yücel**,** a.g.m., s. 176.

1. Avrupa'dan Vapur Satın Alımı

Bağdat Valisi Mehmed Reşid Paşa, Kırım Harbi'nden hemen sonra harp sebebiyle Bağdat ahalisinden toplanan iki bin kese iane akçesinin, savaş da sona erdiğinden İstanbul'a gönderilmek yerine, vapur satın alımında kullanılması için Babıâli'den izin aldı. İki bin kese meblağın kâfi olmaması hâlinde Bağdat Vilayeti hazinesinden bin kese daha göndereceğini ifade etti. Vapurların inşa masrafı için Paris sefirine iki yüz bin kuruşu peşinen gönderdi. Vapurların inşasına nezaret edip bunları bir nakliye gemisine yükleyerek parçalar (ecza) hâlinde Basra'ya getirmek üzere Bağdat Valiliğinde görev yapan Erkân-ı Harp Kaymakamı Mesud Bey'i de Paris'e gönderdi.[521] Vapurların bir an evvel tedariki için bütün detayların vali tarafından düşünüldüğü, çıkabilecek muhtemel sorunların aşılması için çözüm önerilerinin her bir ayrıntısına kadar Babıâli'ye gönderilen yazıda beyan edildiği görülmektedir.

Sipariş edilen vapurların inşası 1857 yılının ilk aylarında tamamlandı. Vapurlardan birine *Bağdat*, diğerine *Basra* adı verildi. İki vapurun parçaları, Mesud Bey'in nezaretinde satın alınan nakliye gemisine yüklenerek Basra'ya getirildi.[522] Vapurlarla birlikte Belçikalı bazı uzman ve ameleler de Basra'ya getirildiler ve vapurların parçalarını monte ettiler. Bu uzmanlar daha sonra Bağdat'ta nehir vapurlarının tamirine mahsus olarak inşa edilen tersanede bir süre istihdam edildiler.[523]

Mesud Bey'in nezaretinde Basra'da önce *Bağdat* adlı vapurun parçaları monte edilmişti. Bağdat – Basra hattında Dicle Nehri'nde işletilmeye hazır hâle getirilen vapurun nehre indirilmesi sırasında devlet töreni yapıldı. Törene katılanlar arasında bulunan Bağdat Karantina Müdürü Esseyyid Mustafa Efendi İstanbul'a gönderdiği 27 Nisan 1859 tarihli yazısında şu bilgileri verdi:

> Bağdat'tan Basra'ya işlemek üzere bir süre evvel eski Bağdat Valisi merhum Mehmed Reşid Paşa'nın Belçika cânibine sipariş ve orada imal olunan iki vapur eczâ

[521] BOA, **İ.MLV**. 357/15658. Lef 5, 6.
[522] BOA, **İ.MLV**. 357/15658. Lef 12, 17; BOA, **A.MKT.MVL**. 81/15; BOA, **İ.DH**. 366/24232; BOA, **İ.DH**. 366/24232. Lef 5; DTA, **MB.d**. 47/19. 27 Eylül 1857; BOA, **A.AMD**. 82/33; BOA, **A.MKT.MVL**. 92/99. 3 Aralık 1857; BOA, **HR.TO**. 72/17.
[523] BOA, **HR.MKT**. 224/39. 20 Ocak 1858; BOA, **HR.MKT**. 226/94. 9 Şubat 1858.

halinde bundan altı ay evvel Basra Limanı'na getirilmişti. Bunlardan *Bağdat* adlı vapurun Basra Limanı'nda terkip ve tertibinin tamamlanması üzerine Basra kaymakamı paşa ile meclis azaları ve askerî erkân hâzır oldukları hâlde vapur törenle Dicle Nehri'ne indirildi. Basra'dan hareket eden *Bağdat* vapuru 11 Ramazan 1275'te [14 Nisan 1859] Bağdat'a ulaştı.[524]

Bu ifadeden iki vapurun 1858 yılının Kasım ayı başlarında Basra'ya getirildiği anlaşılmaktadır. *Basra* vapurunun monte edilmesi, ustaların yaz mevsiminde Bağdat'a gitmesi ve içlerinden birkaçının vefatı gibi sebeplerden gecikti. Bu vapurun terkibi için ilk çivi, Mesud Bey'in nezaretinde 11 Ocak 1860 tarihinde çakıldı ve yaklaşık üç ayda tamamlandı. *Bağdat* vapurunun nehre indirilmesinden bir yıl sonra, yani 1860 yılının Nisan ayında nehre indirildi.[525]

Her iki vapurun düzenli olarak Bağdat'tan Basra'ya işletilmesinin birçok faydalarının olduğu kısa sürede görüldü. Vapurların satın alım işlemleri Paris Sefareti aracılığıyla yapıldığından bunların Fransa'dan, hatta bazı metinlerde İngiltere'den alındığına dair yorumlar mevcutsa da Belçika tersanelerinde inşa edildikleri arşiv belgeleriyle sabittir.[526]

Dicle Nehri üzerinde Basra-Bağdat arasında işletilen iki vapurun zamanla ihtiyacı karşılayamaması üzerine bölgedeki idareciler yeni vapur alınması talebinde bulundular. 1864 yılı sonlarında Basra Bahriye Kumandanlığı, üç küçük nehir vapuruna ihtiyaç olduğunu, alınacak vapurların kış aylarında Basra - Bağdat arasında yük ve yolcu, hac mevsiminde de hacıların Bağdat'tan Basra'ya naklinde kullanılacağını bildirdi. Basra'ya götürülen hacılar oradan deniz vapurlarına

[524] BOA, **İ.DH**. 433/28675. 27 Nisan 1859.
[525] BOA, **İ.DH**. 454/30090. Lef 1-2; BOA, **A.MKT. MHM**. 182/34. 3 Mayıs 1860. Basra Vapuru'nun nehirde işletilmeye başlandığı bilgisinin İstanbul'a bildirilmesi üzerine bu haberin Takvim-i Vekayi ve Ceride-i Havadis'te neşredilmesi uygun görüldü. (Bkz. BOA, **İ.DH**. 458/30427; BOA, **A.MKT.MHM**. 188/62). Vapurların inşası ve terkibinde görevlendirilen Erkân-ı Harp Kaymakam Mesud Bey Beşinci Rütbeden bir kıt'a Mecidî Nişanı ile taltif edildi. **(**DTA, **MKT**. 5856/19; BOA, **A.MKT.MHM**. 97/100; BOA, **A.DVN**. 119/82). Vapurların ve bunlar için gerekli alet ve edevatın Fransa ve Belçika'dan satın alınması sırasında yardımı görülen Fransa Bahriye Nezareti İnşaiye Dairesi Müdürü Mösyö Mors'a da Dördüncü Rütbeden bir kıt'a Nişân-ı Âlî verilmesi için Paris Sefareti'nce Babıâli'ye teklifte bulunuldu. BOA, **HR.MKT**. 256/68. 17 Eylül 1858.
[526] BOA, **İ.HR**. 153/8104; BOA, **A.MKT.MVL**. 92/99; BOA, **HR.TO**. 71/76; BOA, **HR.MKT**. 154/44; BOA, **HR.MKT**. 256/68.

aktarılarak Cidde'ye taşınacaktı. Böylece vapurlar kendi masraflarını karşılayacaklar hem de Cidde, Yemen, Hindistan ve Cava sahillerinde sancak gösterilmiş olacaktı.[527]

Namık Paşa'nın iki adet vapur inşasına ilişkin talebi 1864 yılının sonlarında onaylanması üzerine bunların bir an evvel temini maksadıyla masrafları için gerekli olan beş bin kese akçe vilayet hazinesinden Babıâli'ye gönderildi. Vapurların Belçika'da yaptırılmaları düşünüldü. Zira oradaki fabrikalarda inşa edilen vapurların sağlamlık açısından İngiltere imalatından biraz aşağı olmasına rağmen İngiltere ve Fransa'daki fabrikalardan daha uygun fiyatla inşası söz konusuydu. Rusya, Avusturya ve İspanya devletlerinin nehirlerde kullandıkları dubalar da Belçika'da inşa ettiriliyordu.[528]

Avrupa'ya siparişi kararlaştırılan bu vapurlar da yine Belçika tersanelerinde inşa ettirildi. Vapurların parça hâlinde bir nakliye gemisine yüklenerek 1868 senesinde Basra Tersanesi'ne götürüldüğü ve bunlara *Musul*, *Rusafe* ve *Fırat* isimleri verildiği ifade edilmektedir. Daha evvel *Basra* ve *Bağdat* vapurlarının Paris Sefareti aracılığıyla Belçika'da inşa ettirilmesi örneğinde olduğu üzere bu defa da Londra Sefareti aracılığıyla vapurların yine Belçika'daki Cokrill fabrikasına ait tersanelerde inşa ettirildiği anlaşılmaktadır.[529]

---

[527] BOA, **İ.DH**. 533/36943. Lef-1. Namık Paşa'dan Sadaret'e, 30 Kasım 1864. Namık Paşa'nın bu talebine Kaptanpaşalık makamı önce itiraz etti. O nehirlerde hâlen iki geminin mevcut olduğunu, fakat Basra'dan Süveyş'e kadar olan sahillere hiçbir vapur işlemediğine dikkat çekildi. Talep edilen iki nehir vapurunun yerine gerektiğinde top, mühimmat ve asker naklinde kullanılmak üzere iki korvetin alınmasının daha uygun olacağı bildirildi. Fakat Namık Paşa, iki nehir vapurunun talep edilme sebebinin bölgedeki inzibatın sağlanmasına ve vergi gelirlerinin artırılmasına yönelik bir teşebbüs olduğuna dikkat çekti. Öncelikle bu iki vapurun alımının uygun olacağını ve denizde kullanılmak üzere korvet inşası meselesine daha sonra bakılmasının münasip olacağını bildirdi. Bkz. BOA, **İ.DH**. 530/36724. Lef 1-3.

[528] DTA, **MB.d**. 65/72. 14 Nisan 1865; DTA, **MB.d**. 65/75. 21 Nisan 1865; DTA, **MB.d**. 65/18. 26 Ekim 1864; DTA, **MKT**. 63/106. 28 Mayıs 1865; DTA, **MKT**. 63/170. 16 Ağustos 1865; BOA, **A.MKT.MHM**. 351/7. 15 Mart 1866. Alınacak vapurların teknik özellikleri valilik tarafından tespit edilerek İstanbul'a bildirildi. Vapurlardan birinin 150 kadem uzunluğunda, 19 kadem genişliğinde, 70 beygir kuvvetinde, demir olarak Belçika'da Cokrill fabrikasında ve her bir levazımıyla Havar iskelesinde teslim olunmak üzere 150 bin Frank masrafla inşası uygun görülmüştü. Diğer vapurun ise 120 kadem uzunluğunda, 15 kadem genişliğinde, 35 beygir kuvvetinde olarak 70 bin Frank'a satın alınmasına karar verildi. Bu hususta kendisine yüzde dört komisyon verilmek üzere Bağdat'ta mukim Fransız vatandaşı bir tacirle sözleşme imzalanacağına dair izin de talep edilmişti. Bkz. BOA, **İ.DH**. 530/36724. Lef 1.

[529] Sait Talat, **a.g.e**., s. 175; BOA, **HR.SFR.3**. 129/35. 4 Eylül 1867; BOA, **HR.SFR.3** 132/13. 25. Kasım 1867. Lorimer de eserinde bu üç vapurun Namık Paşa tarafından Belçika'nın Anvers limanındaki bir tersanede 1866 yılında inşasına başlandığı bilgisini vermektedir. (Bkz. J.G. Lorimer, **a.g.e**., c. 1, s. 1448). 50 beygir gücünde olan Fırat ve Rusafe vapurları 100 ton ağırlığında yük

Önceleri iki vapur siparişi söz konusuyken bu sayı sonradan üçe çıkarılmıştır. Ayrıca Bağdat vilayetinde bulunan baruthane için bir adet su makinesi ile Dicle'de işletilmekte olan Bağdat ve Basra vapurlarının eskiyen kazanları ile güverte tahtaları da adı geçen fabrikadan temin edilmiş ve malzemeler üç vapurun eczasıyla birlikte 21 Eylül 1867'de İngiltere bayraklı bir nakliye gemisine yüklenerek Basra'ya götürülmüştür. Vapurların inşasına nezaret etmek üzere Bağdat vilayeti Tahrirat Kalemi Başkâtibi Yahya Nüzhet ile VI. Ordu Sertabibi Miralay Ömer Fevzi beyler Cokrill fabrikasına gönderilmişlerdi.[530]

Basra'ya parçalar hâlinde getirilen üç vapurdan *Musul* ve *Fırat*'ın monte işlemleri Basra'daki tersanede yapıldıktan sonra 1869 yılı sonlarında Dicle Nehri'nde işletilmeye başlandı. *Rusafe* adlı vapurun monte işlemleri biraz daha geç yapılmakla birlikte o da 1870 yılının Ocak ayında nehre indirilmişti. Böylelikle İdare-i Nehriye vapurları beşe çıkmış olup Dicle'de Basra-Bağdat güzergâhında işlemekte olan alınan bu son üç vapurun haricinde *Basra* adlı vapur Fırat Nehri'nde, *Bağdat* adlı nehir vapuru ise Dicle Nehri'nin yukarı taraflarında keşif ve tathir faaliyetinde bulunmaktaydı.[531]

Diğer taraftan Avrupa'ya gemi siparişi verilmesi sürecinde Nil Nehri'nde işletilmek üzere Mısır hükümeti tarafından daha evvel inşa edilmiş olan birkaç vapurun satılacağı haber alınmıştı. Bunları incelemek üzere Mısır'a Bağdat'tan bir heyet gönderildi. Gemilerin alınmasının uygun olacağı rapor edildiyse de bunların bir nakliye gemisiyle Ümit Burnu'ndan dolaştırılmaları zarureti olduğundan alımdan vazgeçilmişti.[532]

---

taşıma kapasitesine sahip iken 80 beygir gücünde olan Musul Vapuru 190 ton yük taşıma kapasitesine sahipti. Bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 212.

[530] BOA, **HR.SFR.3**. 129/28-29, 40. Vali Namık Paşa tarafından yapılan bu görevlendirmenin adı geçen iki kişinin yabancı dil bilmeleriyle ilgili olduğu tahmin edilmektedir. Bu durum aslında sefaretlerde henüz ataşenavallik kurumunun tesis edilmemesiyle de ilgilidir. Zira denizcilik alanında görevli askeri personel olarak görev yapan ve Osmanlı bahriyesinin ihtiyacı olan gemi, silah vb. araç ve gereçlerin alımına nezaret eden ataşenavallar sefaretlere 1873 yılından itibaren atanmaya başlanmıştı. Osmanlı Devleti'nde ataşenavallık kurumuna ilişkin detaylı bilgi için bkz. Aydın Çakmak-Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Devleti'nde Bir Modernleşme Uygulaması Olarak Ataşenavallik", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 66 (2017/2), İstanbul 2017, s. 77-106.

[531] **Zevra**, Sayı: 30. 30 Kanun-ı Evvel 1285 (11 Ocak 1870).

[532] DTA, **MB.d**. 65/142. 4 Ekim 1865; DTA, **MKT.** 5891/77. 9 Ekim 1865; DTA, **MB.d**. 65/153. 1 Kasım 1865. DTA, **MB.d**. 65/185-186. 8 Ocak 1866.

2. Bağdat İdare-i Nehriye Tersanesi

Bağdat ile Basra arasında işletilmek üzere Reşid Paşa'nın valiliği döneminde Belçika'dan 1857 senesinde satın alınan *Bağdat* ve *Basra* adlı nehir vapurlarıyla birlikte vapurlar için birtakım alet ve edevat da alınmıştı. Vapurlar Basra'da Belçikalı usta ve ameleler tarafından monte edildikten sonra, bu alet ve edevat Vali Reşid Paşa tarafından 1856 yılında Bağdat'ta inşa edilen binaya nakledildi. Burada nehir vapurlarının bakım ve tamirine mahsus olmak bir tersane ve fabrika açıldı. 1867 yılında satın alınan üç vapuru monte etmek üzere gelen Belçikalı demir ve marangoz usta ve ameleleri de Basra'da işleri bitince Bağdat'a geçtiler. Oradaki tersane ve fabrikada bir süre istihdam edildiler.[533]

Başlangıçta oldukça faydalı işler gören tersane muhtemelen 1858-1861 yılları arasında, fazla masraf yapıyor diye kapatılarak yalnızca vapur tamiratı olduğunda açılmaya başlandı ve zamanla metruk bir hâl aldı.[534] Bu metruk durumdan ancak 1861 yılında valilik görevinde bulunan (Ocak-Ağustos) Ahmed Tevfik Paşa'nın tersane bünyesinde bir fabrika mahalli yaptırarak işletmeye başlamasıyla kurtulmak mümkün oldu. Bir sonraki vali Namık Paşa ise fabrikaya bir dökümhane ilave ederek Bağdat'taki tersaneyi genişletti. Metruk bir hâlde bulunan tersaneyi ıslah ve ihya etmek üzere vilayetin Nafia Reisi Mesud Bey'i görevlendirdi. Kısa sürede işler hâle getirilen tersanede vapurların tamir edilmeye başladı. O sırada Avrupa'dan satın alınan vapurlarla Dicle Nehri'nde Basra-Bağdat güzergâhında beş vapur işliyordu. Vapur tamirinin yanı sıra VI. Ordu deposunda bulunan çok sayıda kaval tüfeğinin şeşhaneli sistemine tahvil edilmesi de tersanedeki ustalar tarafından yapıldı. Namık Paşa bir mütalaasında fabrikanın aslında Basra'da inşasının daha münasip olacağını, fakat oranın havasının kötü olmasından dolayı talebelerin eğitiminin zorluğunun göz önüne alınması gerektiği yorumunda bulunmuştu.[535]

Nehir vapurlarının bir çatı altında işletilmesini sağlamak amacıyla teşkil edilen ve Bağdat valiliğinin yönetiminde bulunan İdare-i Nehriye'ye ait Bağdat

---

[533] BOA, **HR.MKT**. 224/39. 20 Ocak 1858; BOA, **HR.MKT**. 226/94. 9 Şubat 1858; BOA, **İ.DH**. 533/36943. Lef 3. Bağdat Valisi Mehmed Namık Paşa'dan Kapudan-ı Derya'ya, 30 Kasım 1864, DTA, **BN**. 239/6743. Lef 1-2. **Zevra**, Sayı: 18. 30 Eylül 1285 (12 Ekim 1869).
[534] Adem Korkmaz, **a.g.t.**, 2005, s. 61.
[535] BOA, **İ.DH**. 533/36943. Lef 3; **Zevra**, Sayı: 18. 30 Eylül 1285 (12 Ekim 1869).

Tersanesi'nin adının bazı kaynaklarda *İdare-i Nehriye Tersane ve Fabrikası* olarak geçtiği görülmektedir.[536] Tersane içerisinde fabrika, dökümhane, marangozhane, ambar ve memur odaları vardı. Tersane binasının kuzeyinde bahriye kışlası, batısında ve güneyinde yol, doğusunda ise Dicle Nehri bulunuyordu. Bağdat'taki bu tersane kışlası Namık Paşa'nın zamanında satın alınan üç vapura ilave olarak, Midhat Paşa'nın valiliği döneminde de Avrupa'dan çok sayıda vapur satın alınması üzerine âtıl vaziyetten kurtarılarak tekrar faal bir hâle getirilmişti.[537]

Midhat Paşa'nın Avrupa'dan parçalar hâlinde satın aldığı nehir vapurlarının monte işi Basra Tersanesi'nin yanı sıra Bağdat Tersanesi'nde yapıldı. Bunlardan iki vapur ile iki şilebin montajı Kolağası Mehmed Efendi'nin nezaretinde yerli amelelerle birlikte 1870 yılının Ekim ayı başlarında tamamlandı. İki hafta önce de *Alus* vapuru Bağdat Tersanesi'nde monte edilerek törenle suya indirilmişti.[538]

Zevra Gazetesi'nin verdiği bilgiye göre Avrupa'dan getirtilen vapur, Basra Tersanesi'nde ecnebi ameleler tarafından daha uzun sürede inşa edilirken, Bağdat'taki tersanenin ve bilhassa da zamanla âtıl hâle gelmiş olan fabrikanın ıslah edilmesiyle 4-5 ay zarfında yeni gelen dört vapurun terkibi yerli amelelerle kısa sürede yapılmıştı. Vapurlar sahile paralel olarak inşa edilen tezgâha konulmuş ve inşasının bitiminde de ilk defa uygulanan yandan indirme yöntemiyle nehre indirilmişti. Gemilerin genellikle sahile uzunlamasına inşa edilen tezgâhlara konulduğu ve inşası tamamlandığında önce başının suya indirildiği fakat bu sırada kıçı henüz karada iken başının akıntıya kapılarak kazalar meydana geldiği,[539] bu yüzden yandan indirme yönteminin daha faydalı olduğu yorumu da yapılmıştı. Bu yöntemin yalnız Tuna Nehri üzerinde bulunan tersane ve tezgâhlarda Avrupalılar tarafından uygulandığı henüz İngiltere ve İstanbul gibi tersanelerde dahi

---

[536] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 41.

[537] Ali Fahrî, "Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi", **Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye**, Birinci Sene, 10 Temmuz 1331, Bahriye Matbaası, İstanbul, s. 158-159.

[538] **Zevra**, Sayı: 85, 29 Eylül 1286 (11 Ekim 1870). Zevra Gazatesi'nin verdiği bilgiye göre 32 beygir gücünde ve 92 tonilato yük taşıma kapasitesine sahip olan Alus Vapuru'nun uzunluğu 92 kadem, genişliği ise 15 kademdi.

[539] Osmanlı Devleti tersanelerinde gemi indirme yöntemlerine ve törenlerine ilişkin bkz. Tuncay Zorlu, "Osmanlı Teknoloji Tarihinden Bir Kesit: Gemi İndirme Yöntemleri", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, IX/1-2 (2007-2008), s. 89-99; aynı yazar, ""Ottoman Ship Launching Ceremonies: A Practice between Symbols and Rites", **International Review of Turkology** (IRT), Vol. I, no. 1 (Winter 2008), s. 55-63.

uygulanamadığı ve birçok faydasının bulunduğu bilgisi de aynı gazetenin ilgili sayfasında yer almıştı.[540]

Bağdat Tersanesi bünyesinde bulunan fabrika ve dökümhânenin Midhat Paşa tarafından ıslah edilmesiyle tersane tam bir sanayi merkezi hâline getirilmişti. Vapurların tamirinin yanı sıra inşa edilmekte olan devlet binaları için ihtiyaç duyulan demirden malzemeler de imal ediliyordu. İki ay zarfında dökümhanede 510 kıyye pirinç ve 4.434 kıyye demir dökümü yapılmıştı. İstenilen kalıba konularak elde edilen malzemelerle İdare-i Nehriye vapurları için ihtiyaç duyulan araç ve gereçlerin teminine çalışılmış ve Londra'daki tersane ve fabrikalara muhtaç kalmamak için çalışmalar yapılmıştı. Böylece vapurlar için ihtiyaç duyulan bir parçanın Avrupa'ya siparişi ve gelmesine kadar geçen sürede kısaltılmış ve nakliyattan elde edilen gelirdeki kayıpların önüne geçilmişti. Uzun süreden beri nehir nakliyatında kullanılan ve artık bozulma derecesine gelmiş bulunan Bağdat ve Basra vapurlarının makineleri de adeta yeni yapılmış derecesinde Bağdat Tersanesi'nde tamir ve tecdid edilmişti.[541]

Midhat Paşa'nın valiliği döneminde Bağdat'ta bir sanayi mektebi açıldığında mektepteki bazı sanayi dallarının alet ve edevatı eksik olduğundan demircilik ve marangozluk sınıfına ayrılan öğrencilerin Bağdat'taki bu tersane fabrikasında eğitim görmelerine karar verilmişti.[542] Bağdat'taki bahriye kışlası, Basra'nın kötü havasından dolayı daha evvel Basra'daki bahriye subayları tarafından bir ara mevsimlik olarak, yani sıcak yaz günlerinde hava değişimini sağlamak amacıyla kullanılmıştı.[543]

---

[540] **Zevra**, Sayı: 85, 29 Eylül 1286 (11 Ekim 1870). 1 Kasım 1870 tarihinde ise yine Avrupa'dan parçalar hâlinde getirilerek Bağdat Tersanesi'nde inşası tamamlanan ve Alus ile fiziki ve teknik olarak benzer özelliklere sahip olan Naus adlı vapur nehre indirilmişti. 21 pâre top atışının yapıldığı törene başta Bağdat Valisi Midhat Paşa olmak üzere askerî ve mülki erkân ile ahali katılmıştı. Ayrıca vapurun inşasında görev alan 300'e yakın yerli amele de törende yer almıştı. Bu vapurun nehre indirilmesinde de Alus Vapuru gibi yandan indirme yöntemi uygulanmıştı. Bkz. **Zevra**, Sayı: 92, 25 Teşrin-i Evvel 1286 (6 Kasım 1870).

[541] **Zevra**, Sayı: 85, 29 Eylül 1286 (11 Ekim 1870); **Zevra**, Sayı: 94, 31 Teşrin-i evvel 1286 (12 Kasım 1870).

[542] Ali Haydar Midhat, **a.g.e.,** s. 87-89; **Zevra**, Sayı: 4, 24 Haziran 1285 (6 Temmuz 1869). Bağdat'ta Midhat Paşa tarafından açılan sanayi mektebiyle ilgili ayrıca bkz. Mustafa Zihni, "Midhat Paşa ve Irak", **İkdam**, 18 Eylül 1908, numara: 5143, s. 1.

[543] DTA, **BN**. 437/16893. 14 Aralık 1908.

Bağdat Bahriye Kışlası 1871 tarihinde Dicle Nehri kenarında 28 metre uzunluğunda ve 25 metre genişliğinde üst katında bir kumandan dairesi, alt katında ise zabitlere mahsus bir ve askerlere mahsus üç koğuşu olan bir binaydı. Kışlada kolağası rütbesinde bir kumandan idaresinde 200 kadar sanayi neferi ve 100 neferden fazla da bahriye askeri mevcuttu. Sanayi neferleri Ummân-ı Osmânî ve İdare-i Nehriye vapurlarına mahsus fabrikada çalışırdı.[544]

Yukarıda bahsi geçen faaliyetler Bağdat'ın denizcilik sahasında önemli atılımlar yapılmak amacıyla kullanılan bir mahal olarak işlev gördüğüne işaret etmektedir. Her ne kadar sonradan, önce birleştirilmiş sonra da Basra'ya nakledilmiş olsalar da İdare-i Nehriye'nin ve İdare-i Umman-ı Osmanî'nin Bağdat'ta teşkil edilerek idare merkezinin orada bulunması Bağdat'ı nehir taşımacılığının önemli üslerinden biri yapmıştı.

Bağdat Valiliğinin yönetiminde bulunan Umman-ı Osmani vapurları idaresi 1885 yılı Haziran ayında Basra Tersanesi emrine verilince vapurlar ve Bağdat Tersanesi'ndeki alet ve edevat Basra'ya nakedildi. Bağdat Valisi Takiyiddin Paşa, devlete fayda değil zarar getireceğini savunarak bu uygulamaya karşı çıkmış ve Bağdat'taki İdare-i Umman vapurlarının tamirine mahsus olan ve bu devir sırasında Basra'ya nakledilen fabrikanın aslında yaklaşık 30 sene evvel Bağdat valiliği tarafından teşkil edildiğini yazmıştı. Fabrika ahalinin verdiği nakdi yardımla meydana getirilmiş, tedricen geliştirilmiş, bölgenin sanayice gelişmesine de hayli katkı yapmıştı. Fabrikanın Umman idaresi malıymış gibi içindeki malzemenin söktürülüp Basra'ya taşıtılmasının ve geriye âtıl bir bina bırakılmasının yanlış bir karar olduğu vali tarafından beyan edilmişti.[545]

Ahmed Şekib ise bahsi geçen eserinde Umman-ı Osmanî İdaresi'nin Basra Valiliğinin emrine veriliş tarihini 1880 yılı Ocak ayı olarak belirtmekte ve bu tarihten sonra Bağdat'taki bahriye kışlasının alt katındaki iki koğuşunda sadece bir acente, bir muhasebeci ve birkaç kâtip kaldığını yazmaktadır. Vali ve ordu kumandanının

[544] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 43, 104-105.
[545] BOA, **A.MKT.MHM**. 487/512. 26 Ekim 1885.

filikalarında görev yapan 25 kadar bahriye efradı da kışlada bırakılmıştı. Kışlanın bazı koğuşları ise Rüşdiye Mektebi'ne tahsis edilmişti.[546]

İdare-i Umman-ı Osmanî vapurlarının Basra-Bağdat arasında karşılıklı seferleri zamanla düzene girdi, fakat Bağdat'a gönderilen vapurların makinelerinde ortaya çıkan arızanın tamiri için orada bir tersaneye ihtiyaç olduğu anlaşıldı. Bunun için Bağdat'ta bir tezgâh, demirci ocağı vesair levazımat bırakılmadığından arızalanan bir vapur diğer vapurla Basra'ya götürülüyor, tamirinden sonra yine bir başka vapurla Bağdat'a gönderiliyordu. Bu ise hayli masrafa ve vakit kaybına sebep oluyordu. Basra Tersanesi Kumandanlığı Umman-ı Osmani vapurları için Bağdat'ta bir tamir fabrikası ile kömür ambarı bulunmasının önemli olduğundan bahisle evvelce idare namına inşa edilip de VI. Ordu Kumandanlığına tahsisli eski fabrika ile diğer binaların Umman-ı Osmani idaresine iadesi talebinde bulundu.[547] Fakat bu konuda bir gelişme kaydedilmedi.

C. Nehir Nakliyatından Ticari Deniz Taşımacılığına: Umman-ı Osmanî Şirketi

1. Kuruluşu ve Gelişmesi

Namık Paşa, 1861 yılında ikinci defa atandığı Bağdat valiliği görevinde yaklaşık yedi yıl kaldı ve bu süre içinde nehir ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi hususunda çaba gösterdi. Valiliği döneminin sonlarında (Mayıs 1868) Babıâli tarafından Avrupa'ya siparişi onaylanan üç vapur (*Musul*, *Rusafe* ve *Fırat*) kendinden sonraki dönemde Basra'daki filoya dâhil edilerek vapur filosu genişletildi. Yine onun döneminde İdare-i Umman-ı Osmani Şirketi kurularak icra edilen seferlerle şirket, İngiliz Lynch şirketine rakip hâle getirildi.[548]

İdare-i Umman-ı Osmani vapur şirketi Namık Paşa'nın valiliği döneminde kurulmakla birlikte bunun Midhat Paşa'nın valiliği döneminde (1869-1871) faaliyete

[546] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 105, 115-116.
[547] DTA, **ŞUB.d**. 369/233. 31 Ekim 1895; DTA, **ŞUB.d**. 389/150. 4 Mart 1896; DTA, **ŞUB.d**. 399/124. 6 Haziran 1896.
[548] Ebubekir Ceylan, a.g.m**.**, s. 80-83; Yaşar Yücel, a.g.m., s. 177.

geçtiğine ilişkin ifadeler de bazı kaynaklarda bulunmaktadır. Sait Talat eserinde, *"Süveyş Kanalı'nın açılması ve deniz yolunun kara yoluna nazaran daha da kısalması üzerine Basra ile İstanbul arasında muntazam seferler yapmak ve icabında Basra-Bombay ve Basra-Londra hatlarını da açmak üzere 1870'te Umman-ı Osmanî idaresi kuruldu.*" ifadesini herhangi bir kaynağa atıfta bulunmadan belirtmektedir. Bu konunun açıklığa kavuşturulmasında yardımcı olabilecek bir arşiv belgesi, idarenin Namık Paşa'nın valiliği döneminde teşkil edildiğine dair ipuçları vermektedir. Bağdat'taki idare acentasının bulunduğu binanın arsasıyla ilgili 1894 senesinde çıkan bir ihtilaf üzerine cereyan eden yazışmada "İdare-i Umman-ı Osmani'nin Bağdat'ta kâin acentehanesi 31 *sene önce Namık Paşa'nın Bağdat valiliği zamanında* vapurların yolcu ve hamule çıkarıp almasına suhulet için Dicle Nehri'nin içinde rıhtım inşasıyla hâsıl olan arazi-i emiriyye…"[549] ibaresi kullanılmıştır. Belgedeki bu ifadenin 1863 yılına tekabül ettiği göz önünde bulundurulduğunda Umman-ı Osmani İdaresi'nin Namık Paşa'nın valiliği döneminde teşkil edildiği sonucuna varılmaktadır. Bu kanaati kuvvetlendiren bir diğer belge ise 22 Mart 1903 tarihli olup Basra Bahriye Kumandanlığının Umman-ı Osmani İdaresi kaptanlarıyla ilgili bir mütalaasında kullandığı "…bundan *36 sene mukaddem teşkil olunup* elyevm Bağdat ile Basra arasında işlemekte bulunan İdare-i Umman-ı Osmani vapurlarının kapudanları bir takım yelken sefaininden yetişme makulesinden olduğu…"[550] ifadesindeki 36 sene evvel tabiri 1867 yılına tekabül etmektedir. Her iki tarih de Namık Paşa'nın valiliği dönemine rastlamaktadır. Bu bilgi ve belgeler ışığında Umman-ı Osmani idaresinin Namık Paşa tarafından teşkil edildiği, Midhat Paşa tarafından ise geliştirildiği sonucu çıkmaktadır.

1869 yılının Mart ayında Bağdat'a vali olarak atanan Midhat Paşa, daha evvel Tuna valiliği yaptığı dönemde orada nehir ulaşımının geliştirilmesi için gösterdiği gayreti Bağdat valiliği döneminde Fırat ve Dicle nehirlerinde ulaşımın geliştirilmesi hususunda da gösterdi. Bağdat merkez olmak üzere Arap yarımadasının denetim altına alınmasının Bağdat'ın siyasi ve ekonomik açıdan güçlendirilmesiyle mümkün olacağı düşüncesinde olan vali, bunun için deniz ve nehir ticaretinin geliştirilmesine

[549] DTA, **ŞUB.d**. 341/133. 26 Temmuz 1894.
[550] DTA, **Komodorluk Evrakı**. 21/79. Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 22 Mart 1903.

önem verdi. Basra'dan Süveyş Kanalı'na kadar olan bölgede İngiliz, Hollanda (Felemenk), Fransız bayraklı gemiler görülebilirken aynı bölgede Osmanlı bayrağı dalgalandıran bir geminin bulunmayışı üzüntü vericiydi. Oralardaki bazı sahilleri Osmanlı topraklarına dâhil etmek için büyük bir deniz filosu kurulmalıydı. [551]

Aynı yıllarda Basra'da derme çatma kayıklarla Basra'dan Necid'e her yıl sevk edilen tonlarca cephane ve erzak ile her türlü askeri araç, gereç satın almak için ödenen paranın yarısı kadar nakliye taşıtı kirası ödenmekteydi. Buna rağmen bazen yükün yarısı batıyor ve devlet büyük zarara uğruyordu. Kurulacak modern filo hacca gidenlerden de gelir elde edilecek ve Necid'e giden askeri ihtiyaçların taşınması daha güvenli olacaktı.

Midhat Paşa, Süveyş Kanalı'nın açılacak olmasının iyi değerlendirilmesi durumunda bunun bölgede devlet nüfûzunun ortaya konulmasına vesile olacağı ve böylece siyasi açıdan üstünlük sağlanacağı kanaatindeydi. Dicle Nehri'nde iki vapur işleten İngilizlerin Lynch kumpanyasıyla rekabet etmek üzere kendisinden önceki Vali Namık Paşa'nın Avrupa'dan aldığı iki vapurun pek çok faydaları görülmüştü. Midhat Paşa Dicle'de işletilen vapurların sayısını sekize çıkardı. Bunları işletmek üzere *İdare-i Nehriye* adlı bir işletme kurdu. Bağdat'ta daha evvel yapılmış fakat âtılvaziyette bırakılmış olan fabrika ikmal edilerek vapurların tamirlerine tahsis edildi. *Babil, Necid* ve *Ninova* vapurlarının satın alınarak hem nehir hem denizde işletilmek üzere daha evvel tedarik edilen Asur vapuruyla birlikte bunların üç ayda bir Süveyş Kanal'ı yoluyla İstanbul'a ve bir kere de İngiltere'ye gidip gelmek üzere seferleri tertip edildi. Vapurların ihtiyacı olan ve İngiltere'den getirtilen kömürü depolamak için Aden, Maskat ve Bender Buşir'de ambarlar inşa edildi. Denizde işletilen yük ve yolcu vapurlarının idaresi için kurulan işletmeye İdare-i Umman-ı Osmanî adı verildiği, nehir vapurlarının aylık bin liraya kadar gelir getirmeye başladığı Midhat Paşa'nın hatıralarında nakledilmektedir.[552]

---

[551] Yaşar Yücel, a.g.m., s. 177-178.

[552] Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 87-89. Midhat Paşa'nın Basra'dan İstanbul'a vapur işletmeye başladığı dönemde İngiltere ve Fransa da Basra ile Avrupa ülkeleri arasında vapur işletmek üzere harekete geçtiler. Her iki ülkenin bu teşebbüsünün Osmanlı vapurlarıyla rekabet etmek maksadına matuf olduğu Avrupa basınında yer aldı. **Basiret**, 16 Cemaziyelahir 1288 / 2 Eylül 1871, numara: 458, s. 3.

Irak topraklarına farklı çıkış yolu bulmak amacıyla Halep üzerinden Akdeniz'e ulaşmak için Fırat Nehri'nde ulaşımın kolaylaştırılması çareleri de arandı. Nehrin ıslahı için Avrupa'dan iki küçük tarak vapuru satın alındı. Fakat fiziki şartları sebebiyle Fırat Nehri'nin tam ıslahı mümkün olamadı. Dicle'de işlemekte olan Basra adlı küçük vapur deneme amacıyla Fırat'ta sefer yapmak üzere Kurna'dan dolaştırılarak Fırat'a konuldu ve Hit'e kadar gitti. Fakat Fırat'ta işleyecek vapurların süratinin 12 milden fazla olması ve az su çekmesi gerekiyordu. Tecrübe etmek amacıyla dört çarklı bir vapur sipariş edildi. Bu vapurun inşası uzadı ve Midhat Paşa'nın valilik görevinden ayrılmasından sonra Basra'ya getirildi. *Meskene* adı verilen vapur[553], Bağdat ile Meskene arasında işletildi.[554]

Nehir ve deniz filosunu oluşturan bütün gemileri İdare-i Umman-ı Osmanî çatısı altında toplayarak yabancı şirketlerle rekabet eder hâle getiren Midhat Paşa, bu şirket sayesinde Bağdat ekonomisinin dışa açılmasını sağladı. Bölge ekonomisinde canlanma görüldü. İdare-i Nehriye vapurlarının bakım ve tamiri için daha evvel Bağdat'ta teşkil edilen, fakat zamanla âtılbir hâle gelmiş olan gemi tamir fabrikaları yeniden faaliyete geçirildi. Avrupa'ya sipariş verilip de ecza halinde getirilen vapurların montesi buralarda yapıldı.[555]

Böylece İngilizlerle daha kolay mücadele etmek isteyen Midhat Paşa, Fırat ve Dicle nehir yataklarının keşfi faaliyetini başlatmak için Avrupa'dan bazı modern aletler, kepçeler ve arabalar aldı. Fakat Fırat Nehri'ni Süveyş Kanalı'na bir alternatif hâline getirmeye yönelik bu teşebbüslerden bir netice alınamadı.

Avrupa'dan Bağdat Valiliğince satın alınan deniz vapurları *Babil*,[556] *Asur*, *Necid* ve *Ninova* idi. 1868'de denize indirilen ve 1870 yılı başlarında Londra'dan

---

553 50 beygir gücünde olan *Meskene* vapuru 1871 senesinde Tiryeste'de inşa edilmişti. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 212.

554 DTA, **MKT**. 149/38. 21 Aralık 1872; Ali Haydar Midhat**, a.g.e.,** s. 89-91; **Zevra**, Sayı: 3. 17 Haziran 1285 (29 Haziran 1869).

555 Yaşar Yücel, a.g.m., s. 179-180.

556 *Babil* vapuru, 11 mil hızına, 1.800 ton yük taşıma kapasitesine, 300 kadem uzunluğa, 35 kadem genişliğe, 25 kadem derinliğe, 450 beygir gücüne sahipti. 280 yolcu alabiliyordu. Alet edevat,ve bazı malzemeleriyle beraber 39.877 küsur liraya mâl oldu. (BOA, **İ.DH**. 609/42472. Belge Nu: 2-3; Charles Issawi, **a.g.e**., s.117; **Zevra**, Sayı: 10. 5 Ağustos 1285). *Babil* vapuru Basra'ya geldikten kısa bir süre sonra Midhat Paşa Basra'ya yaptığı bir seyahatinde gidip vapuru görmüş ve bu büyük vapurun İstanbul'a işleyen kumpanya vapurlarının hepsinden daha müzeyyen olduğunu ifade ederek memnuniyetini beyan etmiştir. Bkz. BOA, **İ.DH**. 609/42472. Belge Nu: 3. 2 Mart 1870.

satın alınan *Babil* nakliye vapurunun Cidde'ye ve oradan Süveyş'e ayda bir kere seferleri başlatıldı.[557] Midhat Paşa'nın bu teşebbüsüne İstanbul'daki bazı gazeteler geniş yer verdiler. 6 Mayıs 1870 tarihli *Basiret*, bu icraatın devlet tarafından takdirle karşılandığını ve artık Osmanlı vapurlarının ecnebi kumpanya vapurlarıyla rekabet edebilir hâle geldiğini yazdı. Rekabetin devam ettirilebilmesi için ya mevcut Osmanlı vapur kumpanyalarının yeniden hisseler açıp ticari faaliyetlerini genişletmeleri veya yeni bir vapur kumpanyası teşkili icap edeceği haberde yer aldı. Seferlerin devam etmesi hâlinde kısa süre içerisinde Basra Körfezi, Umman Denizi ve Kızıldeniz'de ticaretin tevsi edeceği ve bunun da Umman-ı Osmani vapurlarıyla gerçekleşeceği yorumu yapıldı. Arap yarımadası sahillerindeki ahali Müslüman olduklarından ay ve yıldız ile müzeyyen Osmanlı sancaklı posta vapurlarını ecnebi vapurlarına tercih edeceklerine haberde yer verilmişti.[558]

Basra'dan Süveyş'e kadar işletilen vapurlar sonraki aylarda Basra'dan hareketle Fav, Buşir, Bender Abbas, Maskat, Aden, Hudeyde, Cidde, Süveyş ve Port Said iskelelerine uğratılarak oradan doğruca İstanbul'a gönderildi. Vapur Basra'dan hareket etmeden bir hafta evvel Bağdat'ta yayımlanan Zevra gazetesinde vapurla seyahat etmek isteyen yolcuların veya eşya nakledeceklerin Bağdat'ta Nafia idaresine veya diğer iskelelerdeki idarelere müracaat ederek işlemlerini yaptırmalarına yönelik ilan yer almaktaydı.[559] Vapur, Midhat Paşa'nın Necid harekâtı esnasında asker naklinde kullanıldı ve ardından 1872 senesinde Tersane-i Amire'de *Ninnova* vapuru ile birlikte tamir gördü. Basra'ya gelen vapur, posta ve yolcu taşımacılığına pek müsait olmadığı ve ambarlarının geniş bulunmadığı gerekçesiyle İdare-i Aziziye'ye verildi.[560]

---

[557] BOA, **İ.DH**. 609/42472 Belge: 3 ve 4. 9 Nisan 1870. *Babil* vapurunun güzergâhı üzerinde uğradığı limanlar ve ücret tarifesine dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Zevra**, Sayı: 31-32. 6 Kanun-ı sâni 1285 (18 Ocak 1870) ve 13 Kanun-ı sâni 1285 (25 Ocak 1870); **Salnâme-i Bahrî**, Birinci Def'a, Sene 1307, Matbaa-i Bahriye, s. 263.

[558] **Basiret**, 4 Safer 1287/24 Nisan 1286 [6 Mayıs 1870], Numro: 70.Gazetedeki haberde Osmanlı vapurlarında beş vakit ezan okunması ve güvertede cemaatle namaz kılınmasının Müslüman ahalinin ecnebi vapurları yerine Osmanlı vapurlarını tercihte etkili olacağı yorumunda bulunulduğu da görülmektedir.

[559] **Zevra**, Sayı: 91. 20 Teşrin-i evvel 1286 (1 Kasım 1870).

[560] DTA, **MB.d**. 79/120. 17 Mayıs 1873. Londra Sefareti aracılığıyla İngiltere'deki fabrikalardan alınması düşünülen vapurların fiyat çizelgesi için bkz. DTA, **MB.d**. 109/53. 19 Aralık 1873.

Asur vapuru Basra Körfezi'ndeki iskeleler arasında işlemek ve suların çokluğunda Bağdat'a kadar işletilmek üzere Londra'dan satın alınan bir diğer vapurdu. Vapur, Bağdat'tan Hudeyde'ye her yıl sevk edilmekte olan zahirenin naklinde de görevlendirildi.[561]

Basra'dan deniz yoluyla Katif'e büyük gemiler gönderilmesi tehlikeli olduğundan ve az su çeker *Asur* vapuru da bu iş için kâfi olmadığından mühimmat nakli için genellikle hariçten vapur kiralanıyordu. Bu yüzden az su çeker bir vapur satın alınması icap etti ve 1868 senesinde İngiltere'de inşa edilen, 200 kadem uzunluğunda, 30 kadem genişliğinde, 150 beygir kuvvetinde bir vapur 8.800 İngiliz lirası karşılığında satın alındı. Umman-ı Osmanî idaresi vapurları arasına dâhil edilen bu vapura *Necid* adı verildi ve bedeli Ahsa'nın 1871 yılı gelirinden ödendi.[562]

Nakliye amacıyla ticarete tahsis edilen deniz vapurları *Babil, Asur* ve *Necid* vapurlarına Londra'dan satın alınan *Ninova* adlı bir vapur daha ilave edildi. Bu vapur; 225 kadem uzunluğunda, 30 kadem genişliğinde, 110 beygir kuvvetinde ve 1041 tonilato yük kapasitesine sahipti. Umman-ı Osmani İdaresi vapurları arasına dâhil edilen *Babil, Necid* ve *Ninova* vapurları hem nehirde hem denizde işletilmek üzere daha evvel tedarik edilen *Asur* vapuruyla birlikte üç ayda bir Süveyş Kanal'ı yoluyla İstanbul'a ve bir kere de İngiltere'ye gidip gelmek üzere seferleri tertip edildi. Bunlar ayda bin lira gelir getiriyorlardı.[563]

Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde masrafları vilayet hazinesinden karşılanarak satın alınan nehir vapurları ise *Telafer, Alus, Naus* ile *Tarak* adlı vapurlardı. Vapurların ortak özelliği Londra'dan ecza hâlinde alınarak Bağdat'a getirilmeleri ve orada monte edilmeleriydi. *Süreyya* adlı bir vapur Belçika'dan, *Diyale* adlı bir vapur ise Hindistan taraflarından satın alındı. *Degara* adlı bir şilep de aynı dönemde temin edildi. Habur şilebi ise Londra'dan satın alındı. Aynı özeliklere

---

[561] *Asur* vapuru 120 beygir kuvvetinde, 214 kadem uzunluğundaydı. DTA, **MKT**. 5976/142, 160. 11 Aralık 1873; BOA, **İ.DH**. 609/42472 Belge: 3-4.

[562] BOA, **İ.DH**. 644/44780. 31 Aralık 1871; DTA, **MB.d.** 88/353. 15 Ocak 1872. *Necid* vapuru 1873 yılında tamire muhtaç hâle geldiğinden İstanbul'a gönderilerek havuza konuldu. DTA, **MB.d**. 104/172. 14 Ekim 1873. 1880 senesi başlarında artık iyice âtılhâle gelmiş olan *Necid* vapuru'nun Tersane-i Amire'ye terki kararlaştırıldı.

[563] Adem Korkmaz, **a.g.t**., 2005, s. 65. Umman-ı Osmanî İdaresi vapurlarından olan *Babil, Ninnova* ve *Asur*'un Basra Körfezi sahillerinden Süveyş ve oradan İstanbul'a ve İngiltere'ye seferleri sırasında uğradıkları limanlar ve bunların sefer tertibatına dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Zevra**, Sayı: 67. 28 Temmuz 1286 (9 Ağustos 1870).

sahip olan Mutemed adlı şilep de Londra'dan ecza hâlinde satın alındı ve Bağdat'ta montesi yapıldı. Fırat ve Dicle nehirlerinde vapurların işlemesine mani olan engellerin keşfinde kullanılmak üzere Londra'dan *Hadba* ve *Şehba* adı verilen iki de küçük kılavuz vapuru tedarik edildi. Bunların haricinde *Feyha* adlı bir vapur Basra Nakibi Seyyid Abdurrahman tarafından İdare-i Nehriye'ye bağışlanmıştı.[564]

Namık Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde teşkil edilen ve birkaç yıl sonra Midhat Paşa Paşa'nın valiliği döneminde satın alınan ve yukarıda özellikleri açıklanan vapurlarla İdare-i Umman-ı Osmani filosu güçlendirilmiş oldu. *Babil, Ninova, Necid* ve *Asur* adlı vapurların Basra-İstanbul arasındaki karşılıklı seferleri iki sene düzenli olarak devam etti. Fakat sonrasında gelişen bazı olaylar sebebiyle ve bilhassa da iyi idare edilemediğinden adı geçen idare birtakım sorunlarla karşı karşıya kaldı.[565]

2. Umman-ı Osmanî Şirketi İdaresinin Bozulması ve Vapurların Basra Bahriye Kumandanlığına Devri

Görev süreleri dolduğundan Midhat Paşa'nın Bağdat valiliğinden, Umman-ı Osmani idaresinin başında bulunan Basra Tersanesi Kumandanı Arif Paşa'nın da Basra'dan ayrılmasından sonra 1872'de Umman-ı Osmani İdaresi ile İdare-i Nehriye birleştirildi. İdare-i Nehriye Bağdat valisinin riyaseti altında olduğundan Bağdat Nafia Dairesi tarafından idare ediliyordu. Bu dairede deniz ticareti sahasında ihtisas sahibi personel mevcut olmadığından bir açık deniz işletmesi olan Umman-ı Osmani'nin faaliyetlerinin sürdürülmesi mümkün olamadı ve ertesi sene seferler iptal edildi. *Babil* ve *Ninnova* vapurları satıldı, *Necid* vapuru birkaç sene sonra Tersane-i Amire'ye gönderildi. *Asur* vapuru çürümeye terk edildi. Kötü yönetim sebebiyle idare bozulmuş ve iflas etmişti.[566]

---

[564] Vapurların teknik özellikleri ve satın alım fiyatlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Adem Korkmaz, **a.g.t**., 2005, s. 68-69.
[565] Midhat Paşa'nın teşkil etmiş olduğu ticaret filosunun kendisinden sonra gelen idareciler tarafından ihmal edildiğine ilişkin bir yorum için bkz. Mustafa Zihni, "Midhat Paşa ve Irak", **İkdam**, 18 Eylül 1908, numara: 5143, s. 1.
[566] Ayrıntılı bilgi için bkz. Sait Talat, **a.g.e.,** s. 177.

Umman-ı Osmani İdaresinin görünürde kötü yönetim sebebiyle bozulduğu bir gerçek ise de bunda etkili olan faktörlerden biri Basra Körfezi'nde artan İngiliz nüfuzuydu. İngilizler Umman-ı Osmani vapurlarına karşı kendi ticaret vapurlarını daha sık sefer yaptırdılar. Tüccarın rağbetini çekmek için yeni ve kapasitesi fazla vapurlar istihdam ettiler.[567]

Aşağıda ayrıntılarına değinileceği üzere 1885 senesinde Umman-ı Osmani İdaresi Basra Bahriye Kumandanlığı idaresine verilmesine rağmen idarenin ıslahı mümkün olmadı. Bazı zabitlere usulsüz olarak maaş verildiği, kimi vapur kaptanlarının ahalinin tepkisini çekecek davranışlar içerisinde olduğu, idarenin bazı acentalarının rüşvet ve para kaçırma gibi yolsuzlukları ortaya çıkmıştı. Nakliyat sırasında mal kaybına sebep olunması ve bundan dolayı açılan tazminat davalarının yıllarca sürmesi gibi olumsuzluklar da idare hakkında ahalide kötü bir imaj oluşmasına sebep olmuştu.[568]

Bağdat valiliği 1879 senesinde nehir filosunu satarak veya devrederek seferden çekilmeye karar verdiyse de alıcı çıkmadı. Basra Valisi Abdullah Paşa, idarenin bu hâle gelmesinin memurların iş bilmemezliğinden kaynaklandığı ve vapurların idaresinin tersaneye verilmesi hâlinde önemli gelir elde edileceği kanaatindeydi.[569] Ayrıca Dicle ve Fırat sularına asker ve mühimmat sevkinde de idare vapurlarından yararlanılıyordu.

Nehir vapurlarının idaresinin ıslahı için çözüm yolları ararken ecnebi şirketlerinin Dicle'de vapur işletmek için talepte bulundukları görüldü. 1876 yılında bir Felemenk şirketi Dicle'de Bağdat - Basra hattında vapur işletmek istediğini Babıâli'ye bildirdi.[570] İran da Muhammara ile Bağdat arasında posta görevinde kullanmak için küçük bir vapur işletmek üzere başvuruda bulundu. Babıâli, Bağdat-Basra arasında zaten Umman-ı Osmani vapurlarının işletildiği gerekçesiyle ve bazı muzır kitap, evrak, silah ve cephanenin kolayca bu vapurla sahillere çıkarılabileceği

[567] İlhan Ekinci, **a.g.e.**, s. 34, 87-89
[568] Umman-ı Osmani İdaresi hakkında şikayet konusu olan hususlara dair daha fazla tafsilat için bkz. DTA, **ŞUB.d**. 194/205. 6 Mart 1888; DTA, **ŞUB.d**. 180/33. 7 Kasım 1887; DTA, **ŞUB.d**. 180/43. 12 Kasım 1887; DTA, **ŞUB.d**. 478/26. 13 Haziran 1900.
[569] DTA, **ŞUB.d**. 41/39. 2 Ağustos 1879; DTA, **ŞUB.d**. 33/52. 21 Eylül 1879.
[570] BOA, **HR.TO**. 364/10. 3 Temmuz 1876.

endişesiyle İran'ın talebine olumsuz yanıt verdi. Böyle bir izin verilmesi durumunda bu diğer devletlere de örnek teşkil edecekti.[571]

Basra Bahriye Kumandanı Miralay Rıza Bey'in 1883 tarihli bir yazısında, idare vapurlarının bahriyeye aşina kişilerce yönetilmemesinden dolayı hakkıyla hazineye gelir elde edilemediği ve kötü idare sebebiyle tüccarın İngiliz vapurlarına rağbet gösterdiğinden bahsetmesi idaredeki sorunların devam ettiğini gösteriyordu.[572] Diğer taraftan Bağdat valisince Lynch vapurlarının Bağdat-Basra arasında işlemesine izin verilmemesi Lynch şirketine resmi olarak bildirilmişti. Fakat şirket tarafından bu tebligat dikkate alınmadı. Gerekçe olarak Osmanlı Devleti'nden daha önce alınan imtiyaza vurgu yapıldı ve şirkete ait iki vapur seferlerine devam etti.[573]

1883 yılının yaz aylarında resmi görevle Basra taraflarına giden Taiz mutasarrıfı da harp gemileri ile İdare-i Nehriye vapurlarının durumlarının iyi olmadığını, bunlardan bazılarının kömür ve yağ bulunamadıklarından vaktinde hareket etmediğini görmüştü. Osmanlı vapurlarının düzenli olarak işletilememesine karşı İngiliz vapurlarının muntazam surette sefer yaptıklarını, hatta Basra taraflarına memuriyete giden Osmanlı memurları ile nizamiye askerlerinin naklinin mecburen İngiliz vapurlarıyla yapıldığı da mutasarrıf tarafından beyan edilmişti.[574]

Umman-ı Osmani İdaresi vapurları deniz ticareti amacıyla işletilmekle birlikte bazı olağanüstü durumlarda karakol hizmetinde kullanılarak nehir ve deniz güvenliğinin sağlanması amacıyla görevlendirildiler. Müntefik ve Ammare taraflarındaki isyanların teskininde ve Dicle Nehri sahillerinde bazı aşiretlerin isyanlarını bastırmada İdare-i Umman-ı Osmani vapurlarıyla asker nakli gerçekleştirildi. İsyancılar üzerine gönderilirken vapurlara top yerleştirildi.[575]

Aynı vapurlar gerektiği zamanlarda askerî nakliyat için de kullanıldı. Fakat 1885 yılına gelindiğinde idareye ait yedi vapurun üçü harap, dördü ise iyice köhne hâle geldiğinden İngiliz Lynch kumpanyası vapurlarına muhtaç hâle gelineceği

[571] BOA, **MV**. 10/99. 22 Temmuz 1886.
[572] DTA, **MKT**. 385/99. 5 Mart 1883.
[573] DTA, **MBN**. 118. Bahriye Nezareti'nden Babıâli'ye, 4 Temmuz 1883.
[574] DTA, **ŞUB.d**. 102/25. 28 Ocak 1884.
[575] DTA, **MKT**. 364/24. 28 Aralık 1880; BOA, **Y.MTV**. 128/71. Lef 2. 12 Eylül 1895; DTA, **ŞUB.d**. 369/129. 26 Ekim 1895; DTA, **ŞUB**. 374/70. 20 Ocak 1896.

endişesi vardı. Basra'daki askerî ve mülkî idareciler hem askeri nakliyatı kolaylaştıracağı hem de yük ve yolcu taşınmasının bir düzene gireceği mütalaasıyla Umman-ı Osmani vapurları idaresinin Basra Bahriye Kumandanlığına verilmesine ilişkin taleplerine Babıâli aynı yılın Şubat ayında olumlu yanıt verdi.[576] Umman-ı Osmani vapurlarının başka bir şirkete satılmasından vazgeçildi ve devir işlemleri 1885 yılı Mart ayında gerçekleştirildi. Basra'da inşasına başlanılan fabrika binaları tamamlanmış olduğundan daha evvel Umman idaresinden devrolunan alet ve edevat ile tezgâhlar bu fabrikalara verildi. Bir dökümhane ve demirhane binası da hizmete açıldı.[577]

Bu sırada Lynch kumpanyasının Bağdat ile Basra arasında dubalarını daimi surette işletmek üzere yaptığı izin talebine Babıâli olumlu cevap vermedi. Umman-ı Osmani vapurlarının iyileştirilmesine yönelik adımlar atılması yönünde politika geliştirileceği beyan edildi.[578]

Lynch kumpanyasının talebinde ısrarcı olması üzerine Sadaret, Umman-ı Osmani İdaresi tarafından beş vapur işletildiği, bunların idaresinin Basra Tersanesi Kumandanlığına verildiği ve idarenin istenilen düzeye çıkarıldığını beyan etti. Başka bir ülkeye nehirde nakliyat imtiyazı verilmesine gerek olmadığı, aksi durumun memleketin servetinin onların tekeline verilmesine sebep olacağına dikkat çekildi. İmtiyaz verilmesi durumunda o ülkenin ahali arasında nüfuz kazanarak ve çeşitli hilelere başvurarak halkı kendi tarafına çekmek gibi bir takım zararları olacağına ilişkin husus aynı mütalaada açıklanmıştı.[579] Sadrazam Kâmil Paşa imzalı bu tezkerede her ne kadar Umman-ı Osmani vapurlarının durumunun iyi olduğu ve bu yüzden imtiyaz verilmediği ifade edilse de aslında vapurların köhne oldukları malumdu. *Fırat, Musul, Asur ve Telafer* adlı vapurlar esaslı bir tamire muhtaçtı. Basra Bahriye Kumandanlığının yazışmalarında doğrudan ifade edilmese de

[576] DTA, **MKT**. 6021/66. 5 Şubat 1885; DTA, **BN**. 202/5075. Belge Nu: 4; DTA, **MKT**. 7480/81. 2 Şubat 1885; DTA, **ŞUB.d**. 290/263. 11 Nisan 1891; **DTA**, MKT. 7438/21.
[577] BOA, **A.MKT. NZD**. 323/82. Belge Nu: 2. 29 Kasım 1885.
[578] DTA, **ŞUB.d**. 150/91, 92. 26 Şubat 1887.
[579] DTA, **ŞUB.d**. 168/32. 1 Mart 1887; DTA, **ŞUB.d**. 168/33. 1 Mart 1887.

Umman-ı Osmani vapurları için *enkaz devralındığı* anlamına gelecek beyanlarda bulunulmuştu.[580]

Bahriye Nezareti de Lynch Kumpanyası'nın vapur sayısını artırmaya yönelik talebininin, sahillerden serbestçe kaçak silah ithal etmeye yönelik bir teşebbüs olduğu değerlendirmesinde bulunmuştu. Umman-ı Osmani idaresinin Lynch şirketiyle rekabet edebilmesi için iki adet vapurun satın alınması üzerinde duruldu.[581] Bu sırada ahaliden bazı müteşebbisler Bağdat-Basra arasında vapur işletmek üzere talepte bulundu. İşlemekte olan vapurların ticari malları nakle kâfi olmadığı cihetle Dicle nehrinde duba ile birlikte üç vapur işletilmesi için ruhsat isteyen Bağdatlı Paçacızade Abdurrahman Efendi'ye Dicle Nehri'nde vapur işletilmesinin Umman-ı Osmani İdaresine rekabet oluşturacağından izin verilmedi.[582]

İdare vapurlarının bahriyeye ilhakından sonra varidatta kısmen iyileşmeler olsa da arzu edilen başarı sağlanamadı. 1891-1892 yılı gelirlerinde nispeten artış görüldü. 1893 senesinde Dicle üzerindeki aşiretler arasında çıkan karışıklıklara müdahale için *Rusafe* vapurunun beş buçuk ay askeri hizmette kullanılması sebebiyle o yılın idare gelirlerinde düşüş görüldü.[583]

Umman-ı Osmani idaresi 1899 senesinde *Rusafe, Fırat, Bağdat* ve *Musul* vapurlarıyla nehir taşımacılığına devam ettiği ve buradan gelir sağladığı gibi dubalarla yaptığı nakliyat ve Umman-ı Osmani fabrikalarında yaptığı imalattan da gelir elde ettiği görüldü. Bu fabrikalardan elde edilen gelir kalemini satılan bakır

[580] DTA, **MKT**. 6354/44. 3 Mayıs 1887; DTA, **MKT**. 532/14. 16 Kasım 1887; DTA, **ŞUB.d**. 170/125. 18 Aralık 1889; DTA, **ŞUB.d**. 170/125; DTA, **ŞUB.d**. 253/59. 17 Şubat 1891. Bu sırada Ummanı Osmani İdaresi tarafından posta suretiyle Basra'dan Uceyr, Katif ve Katar'a vapur işlettirilmesinin mümkün olup olmadığının Babıâli tarafından sorulması üzerine idare vapurlarının nehirlere mahsus, küçük ebatta ve sudan yukarı üç kadem irtifaları olduğundan bunların denize çıkarılarak hareket ettirilmelerinin mümkün olamayacağı cevabı verilmişti. Zaten devralınan vapurlardan *Telafer*, *Meskene*, *Basra*, *Asur*, *Diyale* ve *Tarak* ile *Berka* ve *Şehba* istimbotları köhne bir hâldeydi. Bunların feshi 1895 yılı sonlarında onaylandı. *Musul* ve *Fırat* vapurları bir süre havuza alınmış ve tamirlerini müteakip sefere devam ettirilmişti. *Timsah-ı Nehrî* uskunası da tamire muhtaç haldeydi. DTA, **ŞUB.d**. 252/142. 6 Haziran 1890; DTA, **ŞUB.d**. 380/476. 4 Aralık 1895; DTA, **ŞUB.d**. 1899/25-26. 3 Ocak 1896; DTA, **ŞUB.d**. 396/3, 49. 22 Aralık 1896; DTA, **BN**. 192/4509.
[581] BOA, **BEO**. 1282/96096. DTA, **MKT**. 6893/11. 3 Mayıs 1897.
[582] DTA, **MKT**. 6893/15. Bahriye Nezareti'nden Basra Komodorluğuna. 18 Mayıs 1897.
[583] DTA, **ŞUB.d**. 279/59. 15 Eylül 1891; DTA, **ŞUB.d**. 297/110. 21 Ağustos 1892.

çiviler ile dışarıya yapılan imalat işleri oluşturuyordu. Ayrıca aktarma merkezlerinde bazı yabancı şirketlerin yaptıkları faaliyetten de gelir sağlanmıştı.[584]

Nehir vapurları suların fazla olduğu zamanlarda Bağdat'tan Basra'ya üç günde, Basra'dan Bağdat'a ise altı günde gidiyorlardı. Nehir sularının az olduğu zamanlarda bu süre bir buçuk, iki gün uzuyordu. Vapurların yanlarına duba bağlanmakta ve dubalara hacimlerine göre 100, 150 ton yük ve 40-50 yolcu alınmaktaydı.[585]

Diğer taraftan Basra'da ticari mal nakli talebinin artması ve Umman-ı Osmani İdaresi vapurlarının bu talebi karşılayamaması üzerine masrafları idare hasılatından verilmek kaydıyla yeni vapurlar yaptırılması 1897 senesinde gündeme geldi.[586] Basra Komodoru Miralay İsmail Hakkı Bey de eğer yeni vapur ile dört duba temin edilmezse önemli bir ticari getirisi olan Şat nehrinin bütünüyle İngilizlerin hizmetine sunulmuş olacağını, bunun aynı zamanda mahallî asayişi bozacağına dikkat çekti. İdare için yeni vapurlar tedarik edilmediği takdirde birkaç seneye kadar Lynch kumpanyası vapurlarının bölgedeki etkisinin artacağı muhakkaktı. Bölgeye silah ithal ederek asayişi ihlale çalışan İngiltere'nin bu durumda Basra'ya, oradan da Lynch kumpanyası vapurlarına aktararak Bağdat'a sevk edeceği ticari eşya arasına koyacağı silahları kolayca istediği mahalle çıkaracağı malumdu. Bu endişelerini dile getiren Komodor İsmail Hakkı Bey, Osmanlı askerinin bir taraftan bir tarafa sevki icap ettiğinde bunun Osmanlı vapurlarıyla yapılmasının öneminde de vurgu yapmıştı.[587]

Bu talep üzerine Umman-ı Osmani İdaresi hasılatından karşılık gösterilerek münasip bir istikraz akdiyle iki vapur ile üç şilebin Londra'dan satın alınması Babıâli tarafından onaylandı. Fakat bunların masrafları için Hazine'den yeterli destek alınamayacağının anlaşılması üzerine İstanbul'daki Osmanlı Bankası'ndan 35.000 Lira borç para alındı. Aradan bir süre geçtikten sonra Sultan II. Abdülhamid, bankadan borç para almak yerine bunun hazine tarafından karşılanmasına ve

[584] 1899 yılı Ekim ayı Umman-ı Osmani idaresinin gelir ve giderlerine ilişkin tutulan ayrıntılı muhasebe cetveli için bkz. DTA, **BN**. 595/23461.
[585] BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 9.
[586] DTA, **MKT**. 6952/33. 11 Ekim 1897; DTA, **MKT**. 7028/77. Bahriye Nezareti'nden Mabeyn-i Hümayun Başkitâbeti'ne. 22 Şubat 1900.
[587] DTA, **Umumi Evrak**, 79/7. Basra Komodoru İsmail Hakkı'dan Bahriye Nezareti'ne. 21 Mart 1898.

bankayla yapılan istikrazın feshine dair emir verdi.[588] Ancak gerekli paranın hazineden karşılanamaması üzerine Londra'dan satın alınması düşünülen deniz vasıtalarının alımı gerçekleşmedi.

Diğer taraftan devlet dairelerinde tekaüt sandıkları tesis edilmeye başlanmasıyla, Umman-ı Osmani İdaresi'nde çalışanlar için de bir tekaüt sandığı teşkiline 1891 yılında onay verildi.[589] Bunun yanı sıra idare vapurları kaptanlarının çoğu yelken gemilerden yetişme kişiler olduğundan bunların diplomalı kaptanlardan atanması komodorluk tarafından gündeme getirildi. Basra ahalisinden olup da Bahriye Mektebi mezunlarından birinin her vapura kaptan olarak tayinleri istendi. Fakat yerliden zabit sayısının zaten üç dört kişiden ibaret olduğu, bunların da yalnızca orada bulunan harp gemilerinde istihdamlarının nizam gereği olduğu cevabı verilerek bu teklif kabul görmedi.[590]

3. Umman-ı Osmanî İdaresi Vapurlarının Hazine-i Hassa'ya Devri

Sultan II. Abdülhamid tahta çıktığında Fırat ve Dicle'deki ulaşım sorunlarına dair çok sayıda şikâyetle karşılaştı. Bir taraftan Umman-ı Osmani'nin ıslahı istenirken, diğer taraftan satılması önerilmişti. İngiliz Lynch kumpanyası ise mevcut imtiyazını genişletme çabasındaydı. Yerli ve yabancı girişimcilerin nehirler üzerinde vapur işletmek üzere yaptıkları izin başvurularında da artış vardı. II. Abdülhamid kontrol edebilme ve merkezileştirme isteğiyle Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletme imtiyazını 1886 senesinde Hazine-i Hassa'ya verdi. Merkezinde Hazine-i Hassa'nın olacağı, yerel sermayedarların katılacağı, güçlü bir Osmanlı şirketi kurulması amacıyla şirketleşme çalışmaları başlatıldı. Fakat bu girişimlerden başarı sağlanamaması üzerine Sultan Abdülhamid, 1894'te Fırat ve Dicle'de bir vapur

[588] DTA, **Umumi Evrak**, 79/5. 12 Eylül 1898. Mukaveleyi bankanın genel müdürü Hamilton ile Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa imzalamış olup antlaşma gereğince avansın senelik faizi yüzde yedi olarak tespit edilmişti. (Bkz. DTA, **ŞUB.d**. 246/129. 9 Ağustos 1898; DTA, **ŞUB.d**. 332/162. 12 Eylül 1898; DTA, **ŞUB.d**. 452/4. 19 Eylül 1898).

[589] DTA, **ŞUB.d**. 253/1. 3 Mart 1891; DTA, **ŞUB.d**. 274/52. 13 Temmuz 1891; DTA, **ŞUB.d**. 170/210. 26 Mayıs 1892; DTA, **MKT**. 6582/130. 9 Ekim 1892.

[590] DTA, **Komodorluk Evrakı**, 21/79. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezaretine, 22 Mart 1903.

şirketi kurulması işini Bahriye Nezareti'nin de yardım etmesi kaydıyla Hazine-i Hassa'ya verdi.[591]

Hazine-i Hassa bu imtiyazını kullanma konusunda yavaş davranarak 1898 yılına kadar araştırmalarda bulundu. Umman-ı Osmani'nin devralınması, idare merkezinin Bağdat'tan Basra'ya nakli ve ihtiyaca göre yeni vapurlar imal ettirilmesi hususunda alınan kararlar uygulanmaya başladı. Önce Umman-ı Osmani vapurlarının Hazine-i Hassa'ya devri gerçekleştirildi ve 1904 senesinde Hamidiye Vapur İdaresi teşkil edildi. Umman-ı Osmani idaresine ait vapurlar Hazine-i Hassa'ya belirlenen bedel karşılığı satıldılar. İdareye ait Basra'daki idarehane binası,[592] ile Handak Nehri[593] dâhilinde vapur tamirine mahsus havuz ve tersane ile binalar da Hazine-i Hassa'ya devredildi.[594]

İdare vapurlarının Hazine-i Hassa'ya devri sürecinde Basra'da ve Bağdat'ta idareye ait olup da Hazine-i Hassa'ya devredilen gayrı menkullerle ilgili bilgiler bir deftere kaydolunarak İstanbul'a gönderildi.[595] Bağdat'ta bulunup da Hazine-i Hassa'ya devredilen gayrı menkuller arasında 1856 yılında Reşid Paşa'nın Bağdat valiliği esnasında inşa edilen Umman-ı Osmani idaresine ait Bağdat'taki fabrika ile Namık Paşa'nın valiliği döneminde masrafları Hazine'den ödenerek Dicle Nehri kenarına 1868'de inşa edilen Umman-ı Osmani Bağdat idarehanesi de vardı. Basra Tersanesi, Kûtülfrengi'deki havuz ve Karşıyakadaki hastahane de takdir edilen fiyat üzerinden Hazine-i Hassa'ya devredildi. Fakat devir esnasında Basra idarehanesi ile Basra'daki havuzun Basra Tersanesi Kumandanlığına ait olduğu anlaşıldı.[596]

---

[591] İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 362-364.

[592] Bu idarehane tahminen 1872 yılında inşa edildi. 1903 senesinde ise dört tarafında çökmeler olduğundan harap bir vaziyet aldı: DTA, **ŞUB.d**. 515/110. 21 Ekim 1902.

[593] Handak Nehri Basra'daki İngiliz konsolosluğunun yaklaşık bir kilometre yukarısında bulunuyordu. Kuzey girişinde İngiliz Asfar şirketine ait araziler mevcuttu. J.G. Lorimer, **a.g.e.**, c. 2, s. 273.

[594] İlhan Ekinci; **a.g.e**., s. 364-365; DTA, **ŞUB.d**. 539/71. 26 Aralık 1903; DTA, **MBN**. 452. Basra Bahriye Kumandanı Miralay Yakup Bey'den Bahriye Nezareti'ne, 14 Şubat 1903.

[595] DTA, **BN**. 239/6743. Lef 1. "İdare-i Umman-ı Osmani'nin Basra ve Bağdat Vilayetleri Dâhilinde ve Mülhakatında Bulunan Emlâkının Hudud-ı Erbaa ve Mesaha-i Sathiyelerinin Sûret-i Tefriklerini Mübeyyin Defter", 10 Mart 1904. Ayrıca bkz. DTA, **BN**. 239/6743. Lef 2. 12 Mart 1904.

[596] Kûtülfrengi'deki havuz ise Bahriye Nezareti namına kayıtlıydı, yani Basra Tersanesi'nin arazi ve müştemilatı Umman-ı Osmani idaresine ait değildi. Basra Tersanesi arazisi dâhilinde Umman-ı Osmani'nin fabrikası varsa da arsa Tersane-i Amire'nin malıydı. Bkz. DTA, **ŞUB.d**. 628/122. 28 Temmuz 1906.

Hazine Hassa'ya devredilen vapurların idaresi artık bahriyenin vazifesi haricinde olmakla birlikte bunların güverte, makine ve inşaiye inspektörlüklerine bahriye subayı tayininin talep edilmesi üzerine üç bahriye subayı İstanbul'dan Basra'ya gönderildi.[597] Bu sırada İstanbul'da Emlak-ı Hümayun'a bağlı bir şube olarak İdare-i Nehriye-i Merkeziye Şubesi Müdüriyeti teşkil edildi. Bu kurumun Dicle ve Fırat nehirlerinde işletilmekte olan Hamidiye vapurlarının düzene sokulması, mahallî ihtiyaçlara kifayet edecek dereceye getirilmesine yönelik çalışmalar yapmak olduğu açıklanmıştı.[598]

Diğer taraftan Bağdat ile Basra arasında işletilmek ve Hazine-i Hassa vapurlarına ilave edilmek üzere İngiltere'nin Glasgow şehrindeki Ritz Graham Kumpanyasına 1904 senesinde iki adet nehir vapuru siparişi verildi. Bunlar parçalar hâlinde Basra'ya getirilerek tersanedeki subay ve ameleler tarafından monte edildi. Hamidiye ve Burhaniye adı verilen vapurlar 1905 senesinde seferlerine başladı.[599]

Fakat vapurların düzenli olarak işletilmesinde muvaffak olunamadı. Bağdat'a gitmek üzere Basra'dan hareketi icap eden *Burhaniye vapuru* hareket edememesinden dolayı postanın tamamı İngiliz postanesine verildiği gibi *Burhaniye* vapurunun yolcu ve ticari eşyasını da İngiltere kumpanyasının bir vapuru alarak Bağdat'a hareket etti. Bir hafta sonra aynı durum tekrar etti. Vapur seferlerinin aksama sebebinin yeni alınmış olan *Hamidiye* ve *Burhaniye* vapurlarının bazı noksanlarının ikmalinden ve yapılması icap eden deneme seferlerinden kaynaklandığı bildirildi.[600] Adı geçen iki vapurun gayet seri oldukları, mülga Umman-ı Osmani idaresinden devr alınan vapurlardan *Bağdadi* vapurunun[601]

[597] DTA, **MKT**. 7324/20. 11 Mayıs 1903; DTA, **MKT**. 7499/55. 8 Temmuz 1907.
[598] Söz konusu idarenin müdürlüğüne yaverân-ı hazret-i şehriyâriden Mirliva Hikmet Paşa, muavinliğine üç bahriye subayı ile daha evvel Şirket-i Hayriye idaresinde bulunan Ömer Efendi tayin edilmişti. DTA, **ŞUB.d**. 624/5. 6 Şubat 1907.
[599] DTA, **MKT**. 7604/50. 21 Haziran 1903; DTA, **MKT**. 7292/2. 16 Temmuz 1903; DTA, **BN**. 45/772. Belge Nu: 7. 2 Mayıs 1903; DTA, **ŞUB.d**. 546/10. 30 Mayıs 1903; DTA, **ŞUB.d**. 552/67. 20 Haziran 1903; DTA, **MKT**. 7277/11. 7 Haziran 1903.
[600] BOA, **BEO**. 2552/191348. 17 Nisan 1905; BOA, **BEO**. 2559/191920. 26 Nisan 1905; BOA, **BEO**. 2585/193834. 25 Mayıs 1905.
[601] 30 ton yük taşıma kapasitesine sahip olan Bağdadi Vapuru 1859 senesinde inşa edilmiş olup 40 beygir gücündeydi. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 212.

tamirde, diğer üçünün ise makinelerinin eski ve gayet yavaş hareket ettikleri bilgisi de verilmişti.[602]

Nehir nakliyatında Lynch kumpanyasının etkisinin azaltılıp Hamidiye vapurlarının daha faal olmasını sağlamak için arayış da devam ediyordu. Bunun için Hamidiye vapurlarının sayısının artırılması, seferlerin muntazam hâle getirilmesi, devlet memurlarıyla Osmanlı tüccarının Lynch vapurları yerine Hamidiye vapurlarını tercih etmeleri gibi konular üzerinde Bağdat valiliğince çalışmalar yapılıyordu. Bağdat İngiliz konsolosluğuna İngiliz vapurlarıyla Hindistan'dan aletler ve mühimmat gönderilmesine de dikkat çekilmişti. Zira Lynch Kumpanyasının iki vapuruyla konsolosluğa ait bir maiyet vapuru Basra'ya gelen Avrupa ve Hint kumpanyalarıyla irtibat kurarak aktarma mallar arasına aldıkları silah ve mühimmatı Dicle boyundaki aşiretlere ucuz fiyatla satıyorlardı.[603] Ahalinin elinde çok miktarda İngiliz silahı bulunmasının, aşiretlerin hükûmete isyan etmesinin ve Ammare aşiretlerinin birbirleriyle çatışmalarının ithal edilen silahlardan kaynaklandığı anlaşılmaktaydı.

Lynch kumpanyası vapurlarının İngiltere konsoloshanesi önünde durarak oraya posta ve malzeme çıkarıp daha sonra Rüsumat İdaresi önüne gelmeleri de dikkat çeken bir hususdu. Bu ihraç esnasında vapurların konsoloshane önüne posta vesaire eşyayı vermek bahanesiyle silah, mühimmat ve muzır evrak ihraç etmesi

[602] *Hamidiye* ve *Burhaniye* adlı nehir vapurlarının seri olduklarına ilişkin beyanda bulunulmaktaysa da aradan bir yıl geçtikten sonra bu vapurların seyir süratlerinin eksik olduğu ve bunun mukavele şartlarına aykırı bulunduğu gerekçesiyle satın alınan şirketten tazminat talebinde bulunulmuştu. BOA, **HR.SFR.3**. 564/59. 16 Mayıs 1906.

[603] BOA, **BEO**. 2540/190429. Lef 2. 12 Şubat 1905. Bağdat Valisi Abdülvahap Paşa İngilizlerin Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerine de temas ederek hâlihazırda Kuveyt ehemmiyeti haiz bir yer değilken İngilizlerin oraya el atmasının Hindistan'a karşı her türlü taarruzu önlemek maksadına yönelik olduğunu ve yine aynı maksatla Basra'yı ve Irak topraklarını da Süveyş, Babülmendeb, Basra Körfezi, Afganistan gibi egemenlikleri altına almak istediğini yazmıştı. İngilizlerin bunun için Arap yarımadasında aşiretler yoluyla karışıklıklar çıkardıkları gibi Irak topraklarında sözde ziraatın ıslahını tetkik için çizimler yaptıklarına ve bölgeyi İngiliz sermayesiyle doldurmanın yollarını aradıklarına, bunun için gizlice mühendis ve memurlar göndermekten geri durmadıklarına dikkat çekmişti. Vali, öncelikle Şattülarap'ın anahtarı hükmündeki Fav Boğazı'nda istihkâm inşası ile oranın İngiliz gemilerine kapatılmasını teklif etmişti. İngilizlerin tepkisi çekmemek için bunun korsan saldırılarının önlenmesine yönelik bir faaliyet olduğu izlenimi verilmesi gerektiğini de aynı raporunun devamında beyan etmişti.

mümkündü. Bu mahzurun ortadan kaldırılması amacıyla Lynch vapurlarının doğrudan Bağdat Rüsumat idaresi önüne gelmelerini temin için çalışma başlatıldı.[604]

Bağdat valisinin Lynch vapurlarının Basra'dan Bağdat'a nakletmek üzere mal almalarına meydan verilmeyip bunların Hamidiye vapurlarıyla naklinin yollarının aranmasına dair önerisi bir süre uygulandı. Yolcu ve yük taşımacılığında Hamidiye vapurlarına rağbet oldu. Lynch kumpanyası vapurlarının adeta boş olarak gidip gelmelerinden dolayı bir iki seneyi geçmeksizin o kumpanya vapurlarının kendiliklerinden iflas edecekleri umuluyordu.[605] Fakat bu yorumun isabetsiz olduğunu sonraki gelişmelerden anlamak mümkündür.

Hamidiye İdaresi vapurlarının sayısının artırılmasına yönelik girişimde bulunularak 1907 senesinde Belçika'ya sipariş verilen iki vapurun inşaları tamamlarak 1908 senesinde Basra'ya getirildiler.[606] Fakat Avrupa'dan gerek daha evvel satın alınan *Hamidiye, Burhaniye* gerekse yeni alınan *Bağdat* ve *Basra* adlı iki vapurun nehirde sefere pek de elverişli olmadıkları görüldü. Umman-ı Osmani idaresinden devralınan *Musul, Fırat* ve *Rusafe* vapurları da oldukça eski vapurlar olup bir süre kullanılmışlarsa da onların da iyi bir tamirata ihtiyacı vardı. Bu yüzden seferlerin aksaması Lynch Kumpanayası'nın işine yarayacak ve tüccar mallarını İngiliz vapurlarına vermeye bir nevi zorunlu kalacaktı.

Umman-ı Osmani İdaresi vapurlarının yönetiminin Basra Bahriye Kumandalığından alınıp Hazine-i Hassa'ya devredilmesine Basra valiliği ve Basra Bahriye Kumandanlığı karşı çıkmakla birlikte alınan bu karar karşısında pek de bir şey yapamadılar. 1909 senesi başlarında Hıtta-i Irakiyye Heyet-i Islahiye Riyaseti tarafından hazırlanan bir raporda Bağdat-Basra hattında işletilen vapurların bir

[604] BOA, **BEO**. 2658/199340. Lef 3, 18 Mayıs 1905.
[605] BOA, **BEO.** 2556/191656. Hazine-i Hassa Nezareti'nden Sadaret'e, 19 Nisan 1905.
[606] BOA, **BEO**. 3301/247527. lef 1. 25 Nisan 1908. Belçika'dan alınan Bağdat ve Basra vapurlarının inşalarına İdare-i Nehriye-i Merkeziye Şubesi Müdürü Mirliva Hikmet Paşa nezaret etmişti. Vapurlarla birlikte Basra ve Bağdat'taki tersane için alet ve edavat siparişi de verilmişti. BOA, **Y.MTV**. 306/140. 23 Şubat 1908. Bağdat ve Basra vapurlarının cesametleri sebebiyle nehir sularının fazla olduğu zamanlarda Basra'da âtılvaziyette kaldıkları görüldüğünden bunların kısmen tadil edilerek Necid sahilleri iskelelerine haftada bir kere işletilmesinin hem askeri nakliyat hem de inzibatın sağlanması açısından faydalı olacağı hususunun mahalli idarecilerce gündeme getirildiği de görülmektedir. BOA, **DH.MKT**. 2643/53. Lef 2. 18 Ekim 1908.

kısmının eskiyerek işe yaramayacak hâle geldiğine dikkat çekilmiş ve zamlı taşıma ücretinin nehir nakliyatını olumsuz etkilediği ifade edilmişti.[607]

Basra'daki nehir taşımacılığıyla ilgili rapor sunan bir diğer kişi eski Ammare Liman Reisi Celal Efendi de Umman-ı Osmani vapurları idaresinin Basra Tersanesi emrine verilmesi gerektiği hususunda görüş beyan etmişti. Hazine-i Hassa'ya devir kararının isabetsiz olduğunu ve Basra Komodorluğu'nun alaydan yetişme Yakup Ağa'ya verilmesinden sonraki dönemde idare vapurlarının kötü yönetimi sonucu tüccarın idareye karşı güveninin kaybolduğuna dikkat çekti. Tersane, havuzlar ve fabrikaların Umman-ı Osmani vapurlarıyla beraber Hazine-i Hassa'ya devrinin oradaki deniz gücünü zayıflattığı, Manavi civarındaki ufak bir kışla ile komodorluk kasrından ibaret kalan bahriye birliğinin "Basra Tersanesi" olarak adlandırılmasının manasız bir lafız hâline geldiği ifadesi de Celal Efendi'nin tarafından beyan edildi.[608] Gerek Hıtta-i Irakiyye Heyet-i Islahiye Riyaseti ve gerekse eski Ammare Liman Reisi Celal Efendi'nin tespitlerinin yerinde olduğu zamanla görülecekti.

Aslında II. Abdülhamid Hazine-i Hassa'ya kurdurduğu Hamidiye Vapur İdaresi'yle yıllardır orada nehir taşımacılığı yapan İngiliz Lynch kumpanyasını ortadan kaldırmayı ya da en azından onun temsil ettiği İngiliz ticari nüfuzunu kırmayı hedeflemişti. 1905-1908 yılları arasında Lynch kumpanyasına karşı sürdürülen rekabette arzu edilen başarı elde edilemedi. Hamidiye Vapur İdaresi'nin, Umman-ı Osmani idaresinin üzerine inşa edilmesi, bu idareden devir alınan vapurların eski olmaları gibi unsurlar düzenli sefer yapılmasına engel oldu.[609] Lynch şirketi vapurlarının ise seferlerini aksatmadan ve düzenli olarak devam ettirmesi, uluslararası güçlü bağlantılarının bulunması ve bölgede artan İngiliz nufûzu gibi unsurlar Hamidiye Vapur İdaresi'nin rekabetini zorlaştırmıştı.

Bölgede zamanla artan İngiliz etkisi nehir taşımacılığında Osmanlı direncini kırmış, rekabet, yerini karşılıklı anlaşma çabalarına bırakmıştır. II. Abdülhamid idaresinin son yıllarında başlayan anlaşma gayretleri, onun tahttan indirilmesinden sonra hızlandı. 11 Temmuz 1909'da Osmanlı hükûmetince alınan karar gereği Fırat

[607] BOA, **BEO**. 3221/241531. Sadaret'ten Hazine-i Hassa Nezareti'ne, 1 Ocak 1908.
[608] DTA, **BN**. 437/16893. Bahriye Divan-ı Harb-i Başkâtibi Süleymaniyeli Celal Efendi'nin 14 Aralık 1908 tarihli lâyihası.
[609] İlhan Ekinci, **a.g.e**., 364-365

ve Dicle'deki vapur işletme imtiyazı Maliye hazinesine, vapurların idaresi de İdare-i Nehriye adıyla tekrar Bahriye Nezareti'ne devredildi.[610] Bahriye Nezareti, Basra'da idaresi altında bulunan tersane, havuz ve fabrikalarla ve İstanbul'dan gönderdiği bahriye subaylarıyla orada bir düzen kurmuştu ve nehirlerde vapur işletilmesinin kendi idaresinde bulunmasını daha evvel birkaç kez ifade etmişti.[611]

4. II. Meşrutiyet'ten Sonra İdare-i Nehriye Vapurları ile Lynch Vapur Şirketinin Birleştirilmesine Yönelik Girişimler

Dicle Nehri'nde taşımacılık konusunda istikrarlı bir yönetim sergileyemeyen Osmanlı hükûmeti, Umman-ı Osmani vapurlarını Hazine-i Hassa'ya devredip Hamidiye Vapur Şirketi adı altında işletmekte de sorunlarla karşılaştı. Bu süreçte Bahriye Nezareti, nehir vapurlarının idaresinin tekrar kendisine verilmesi için talepte bulundu. Lynch kumpanyası ise devir sürecinde nehir nakliyatını tamamen kendi vapurlarına tahsis etmenin yollarını aradı ve imtiyazını genişletmek için birkaç defa müracaatta bulundu.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İngilizlerin de baskısıyla nehirlerde taşımacılık imtiyazı yeniden Osmanlı hükûmetinin gündemine geldi. İdare-i Nehriye ile Lynch kumpanyasının birleştirilip bir Osmanlı-İngiliz anonim şirketi kurulmasına ilişkin tasarının Meclis-i Mebusan'da görüşülmesi esnasında mecliste ve basında şiddetli tartışmalar yaşandı.[612] Bölge mebusları, hatta İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin muhalif kesimi tasarıya tepki gösterdi. İstanbul'da bu tartışmalar yaşanırken Bağdat ve Basra ileri gelenleri ve onların desteğiyle ahalinin tasarıya karşı geniş katılımlı

[610] BOA, **İ.BH**. 8/52. 4 Temmuz 1909; BOA, **BEO**. 3596/269646. 6 Temmuz 1909; DTA, **MBN**. 690. Belge Nu: 1. Bahriye Mektubi Kalemi Evrakı. 10 Ekim 1909.

[611] Fırat ve Dicle'de nehir vapurları işletmesi 1885 senesinde Bağdat valiliğinden alınarak Basra Bahriye Kumandanlığına verildiğinde idare vapurları bahriye hazinesine yıllık bir milyon sekiz yüz bin kuruş kadar hasılat sağlamıştı. Buna rağmen vapur işletme imtiyazı 1904 yılında el değiştirerek Hazine-i Hassa bünyesindeki Hamidiye Vapurları İdaresi'ne verildi. Devir işinin siyasi ve ticari birçok zararı olacağını değerlendiren Bahriye Nezareti, 1907 yılında vapurların idaresinin tekrar kendisine verilmesini istedi. Bu talebe o zaman olumlu cevap verilmemişti. DTA, **BN**. 202/5075. Belge Nu: 4. Bahriye Nezareti'nden Mabeyn-i Hümayuna, 1 Temmuz 1907.

[612] Meclis-i Mebusan'daki tartışmalar İkdam gazetesinde "Kabine Şimdilik Yerinde, Lynch Meselesi Bir Mesele-i Hukukiyeye Müncer Oldu" başlığıyla ilk sayfada ve ilk haber olarak geniş yer bulmuştu. Bkz. **İkdam**, 29 Zilkade 1327 (12 Aralık 1909), numara: 5471, s. 1.

gösterileri oldu. "*Lynch İmtiyazı Meselesi*" olarak adlandırılan bu ihtilaf Hüseyin Hilmi Paşa hükûmetinin düşmesinin de görünürdeki sebeplerinden biri oldu.[613]

Hükûmetin tasarısına sadece halk değil yerel idareciler de tepki gösterdi. Vali Süleyman Nazif Bey bu uygulamanın ileride devletin zararına olacağını, Hindistan'ı İngiliz idaresine hazırlamış olan sebebin orada bir ticaret kumpanyası teşkiliyle başladığını hatırlattı. Lynch kumpanyasının da Irak'ın geleceğinde aynı rolü oynayacağına dikkat çekti. Osmanlı Devleti'nin ticari teşebbüslerde şahıslar kadar başarılı olamayacağı tecrübeyle sabit olduğundan Şirket-i Hayriye gibi bu bölge için nehir nakliyatını icra etmek üzere Basra tüccarının bir şirket kurmasına izin verilmesini istedi.[614]

Babıâli ise kararın Irak mebuslarından bazılarının itirazda bulunmasına rağmen Meclis-i Mebusan'da çoğunluğun oylarıyla ortaya çıktığı cevabını verdi. 75 sene önce İngiltere hükûmetine verilmiş olan vapur işletme hakkının yapılacak birleşme işlemiyle ilga edileceği, vapurların Osmanlı sancağı altında ve Osmanlı kanunlarına tabi olarak işletileceği ve kurulacak şirketin idare meclisinin yarısının Osmanlı, diğer yarısının ise ecnebi azadan oluşacağı da beyan edilmişti.[615]

Vapur idarelerinin birleştirilmesine yönelik Lynch kumpanyasının teklifinin devletin menfaatlerine uygun olduğunu savunan Osmanlı hükûmeti, gelen tepkiler karşısında, birleşme tasarısının aslında daha evvel gündeme geldiğini açıkladı. Lynch kumpanyasının 31 Mart hadisesinden önce, o zaman tahtta bulunan Sultan Abdülhamid'e müracaat ederek Dicle'deki Hazine-i Hassa'ya ait vapurlara mukabil 125.000 liralık hisse senedi vermek şartıyla idarelerin birleşmesini teklif ettiğini bildirdi. Bunun sonucunda bu yeni anlaşmanın yapıldığını ve ardından Hazine-i Hassa'ya ait gayrı menkullerin Maliye hazinesine devredildiği bilgisi verildi. Böylece Lynch vapurlarının Irak topraklarında ecnebi bayrağıyla ve sınırsız bir süreyle

[613] Dicle, Fırat ve Şattülarap nehirlerinde ulaşım imtiyazının İngiltere'ye verilmesine yönelik tasarılar ve bu imtiyaza karşı Bağdat ve Basra'dan yükselen mahalli protesto ve tepkilerin mahiyetine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)**, s. 13-52. Ayrıca bkz. İlhan Ekinci, **a.g.e.**, s. 309-359.
[614] BOA, **BEO**. 3678/275793. Lef 3, Süleyman Nazif Bey'in 15 Aralık 1909 tarihli telgrafı.
[615] BOA, **BEO**. 3678/275793. Lef 1. Sadaret'ten Basra Vilayetine, 19 Aralık 1909.

işlemesinden doğan mahzurların ortadan kaldırılacağı yorumu da Sadaret'in açıklamasında yer buldu. [616]

İdare-i Nehriye ile Lynch Şirketi'nin birleştirilmesi tasarısı görüşülürken Basra Komodoru Miralay Hikmet Bey, Umman-ı Osmani adı altında esasen bahriyenin malı olan vapur ve dubalar ile idarehaneler ve Kûtülfrengi'deki tersanenin Hazine-i Hassa tarafından cüzi bir meblağ karşılığında daha evvel yapılmış olan devrin yanlışlığına dikkat çekti. Göreve başladıktan sonra tersane ve havuzu geri aldığını, hatta havuzu genişletmeye başladığını ifade eden komodor, son alınan kararla nehir idaresinin yeni bir şirkete devrinde bahriyenin talebi olan meblağın ödenmesini istedi. Özellikle havuz mahalli, tersane arsası, fabrika ve bir liman dairesi olarak kullanılabilecek Basra'daki İdare-i Nehriye merkezi binasının bahriyeye bırakılmasının lüzumu üzerinde durdu.[617]

Komodor Hikmet Bey'in yukarıda açıklanan talepleri, gemiler için başka tersane ve havuz olmadığı göz önüne alındığında önem arz ediyordu. Bahriye Nezareti, komodorun üzerinde durduğu bu hususları dikkate değer bularak konuyu incelemeye aldı.[618]

Gelen tepkiler üzerine 1910 yılının Ocak ayı ortalarında kabinenin istifa etmesiyle bölgedeki hareketlilik yatışmaya başladı. Tasarı geri alındı. Birleşme tasarısından önce de gündeme gelen mahalli tüccarın nehirlerde vapur işletmek üzere ruhsat talepleri, tasarının gündemden düşmesinden sonra arttı. Fakat diğer taraftan Lynch Kumpanyası da girişimlerine devam etti. 1913 yılında yapılan bir dizi Osmanlı-İngiliz anlaşmasında birleşme tasarısı tekrar yer aldı.[619]

İttihat ve Terakki içerisindeki muhalifler, İngiliz sermayesinin nehirlerde tek başına egemen olma çabalarına 1909'da engel olmuşlardı. Fakat Bâbıâli, 1913'te İngilizlerle başlayan görüşmelerde 1909 şartlarından çok daha ağırına razı oldu.[620]

---

[616] BOA, **BEO**. 3685/276328. Sadaret'ten Basra Vilayetine, 1 Ocak 1910.
[617] DTA, **MKT.** 7596/133. 1 Ocak 1910.
[618] BOA, **BEO**. 3679/275863. Sadaret'tten Maliye Nezareti'ne, 6 Aralık 1909.
[619] Burcu Kurt, **Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)**, s. 41, 51-52.
[620] Antlaşmaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci; **a.g.e.**, s. 342-358. İngilizlerle Dicle ve Fırat nehirlerinde vapur işletmek konusunda Londra'da yapılan görüşmelere Hakkı Paşa katılmış ve 27 Temmuz 1913 tarihinde antlaşmaya ilişkin taslak metin hazırlanarak kurulacak ortak bir vapur

Ancak Birinci Dünya Harbi'nin çıkması bu antlaşmaların uygulanmasını mümkün kılmadı.

Lynch şirketi ile İdare-i Nehriye'nin birleştirilerek Dicle'de vapur işletilmesine ilişkin tasarı Osmanlı hükûmetinin önüne ilk geldiğinde oluşan tepkiler üzerine geri çekilse de birkaç yıl sonra İngilizlerin ısrarlı tutumları neticesi tekrar gündeme gelmişti. Fakat bu sırada İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1913 Babıâli baskınıyla güçlü bir şekilde iktidara gelmesi 1909'da yaşanan tepkilerin tekrarına meydan vermedi. Yine aynı süreç içerisinde sınırlı sayıda da olsa yerel tüccara nehirlerde vapur işletme izni verilmiş olması tepkilerin azalmasında bir diğer bir etkendi. Bu süreçte dikkat çeken bir husus ise aşağıda ayrıntılarına değinileceği üzere Londra Sefiri Tevfik Paşa ile eski Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'nın her iki idarenin birleşmesi yönünde mütalaada bulunmuş olmalarıydı.

1912 yılında Lynch Şirketi, Bağdat-Basra arasında üç vapur daha işletmek üzere Babıâli'ye müracaatta bulunduğunda Londra Sefiri Tevfik Paşa buna izin verilirse diğer devletlerin de benzer talepleri olacağına ve Fırat ve Dicle nehirlerinin uluslararası bir nehir haline gelebileceğine dikkat çekti. Ayrıca şimendifer, vapur ve diğer vasıtalarla yapılan ticari nakliyat fiyatları arasında büyük farklar olduğundan Lynch'e üç vapur izni verildiğinde Osmanlı sermayesiyle inşa edilip işletilecek olan Bağdat-Basra demiryolu hattı[621] üzerinde rekabet ortaya çıkacağı üzerinde durdu. Bu

---

şirketinin esaslarına ilişkin maddeler tespit edilmişti. 33 madde ile bazı eklerden oluşan taslak metin için bkz. TNA, **FO**. 424/238. Sayfa: 381-388.

[621] Osmanlı Devleti 1903 yılında Almanya ile imzaladığı Bağdat Demiryolu İmtiyazı Anlaşması (madde 9 ve 23) ile demiryolu kumpanyasına Dicle Nehri üzerinde Bağdat-Basra güzergâhında gemiyle taşımacılık hakkı da vermişti. Ayrıca Bağdat-Basra arasında inşa edilmesi düşünülen demiryoluyla gemiyle beş gün süren yolculuk bir güne düşecekti. Lynch şirketi bu projenin hayata geçmesi durumunda Dicle üzerinde uzun yıllardan beri sürdürdüğü nehir taşımacılığı faaliyetinin zarara uğrayacağı endişesindeydi. Projeyi önlemek için İngiltere hükûmetinden destek alan Lynch kumpanyası bölgede önemli bir ticari getirisinin yanı sıra İngiliz nüfuzunun yayılmasına vesile olan vapur işletmeciliğini her pahasına sürdürmek için ellerindeki bütün imkânları kullanarak demiryolu projesini engellemek için faaliyet yürütmüşlerdi. Konu aynı zamanda İngiltere, Fransa ve Almanya arasında da önemli bir rekabet unsuru olarak uzun süre gündemi meşgul etti. (Bkz. Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev.: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1972, s. 206-233. Bağdat demiryolu inşasına ilişkin süreçte İngiltere ile Almanya arasında yaşanan rekabete dair bkz. Stuart A Cohen, **a.g.e**., s. 35-145. Bağdat demiryolu projesine ilişkin diplomatik metinler için bkz. **British Documents on the Origins of the War 1808-1914,** ed.: G. P. Gooch-Harold Temperley, Vol. X, Part II, Johnson Reprint Company, London 1938, s. 1-312). Bağdat demiryolu projrsine ilişkin yapılmış bir diğer kapsamlı çalışma için bkz. Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s. 95-488.

mahzurlardan dolayı Lynch Kumpanyası ile Osmanlı Nehir İdaresi Şirketi'nin birleştirilmesi veya maddi fedakarlıkta bulunularak diğerinden bir ve birkaç misli fazla bir meblağ teklifiyle Lynch kumpanyasının mevcut imtiyazının satın alınması Tevfik Paşa tarafından teklif edildi.[622]

Uluslararası rekabet ve anlaşmazlıkların arttığı bölgede 1912 yılında deniz ve nehir ulaşımının genel görünümü şöyleydi: Maliye Nezaretine bağlı İdare-i Nehriye'nin *Bağdat*, *Basra*, *Burhaniye*, *Hamidiye, Fırat, Bağdadi* ve *Rusafe* adlarında yolcu vapurları Dicle Nehri'nde Bağdat-Basra hattında işletiliyordu. Basra-Katif-Bahreyn-Uceyr-Katar arasında ise özel müteşebbislere ait iki vapur sefer yapıyordu. Aynı şekilde Fırat Nehri'nde de iki vapur işletiliyordu. Lynch şirketinin ise *Halife*[623], *Mecidiye*[624] ve *Jurnal* adlı vapurları Dicle'de işlemekte, *Blosse Lynch*[625] adlı vapuru yedekte tutulmaktaydı.[626]

Bir İngiliz şirketinin sekiz adet büyük vapuru Basra-Londra-Amerika arasında işletilmekte, bir diğer İngiliz şirketinin iki büyük vapuru Londra-Basra arasında seferlerine devam etmekteydi. Gray Mackenzie, Setrik adlı şirketler ise Avrupa ile Basra arasında ulaşımı sağlıyordu. İngiliz tebaasından birine ait olan Hüseyni adlı İran şirketi Bombay-Basra arasında ve hac mevsiminde de Cidde'ye seferler yapıyordu. British India, Basra-Bombay arasında yedi adet vapuruyla yolcu ve posta taşımaktaydı. Rusya'nın ise *Fırat* ve *Dicle* adlı iki vapuru yılda üç defa Basra'ya gelmekteydi.[627]

---

[622] BOA, **A.DVN.MKL**. 55/8. Lef 1. Londra Sefiri Tevfik Paşa'dan gelen 31 Temmuz 1912 tarihli ve 812 numaralı tahrirat.

[623] 100 beygir gücünde ve 550 ton yük taşıma kapasiteli *Halife* vapuru 1880 senesinde inşa edilmişti. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 212.

[624] 1883 yılında inşa edilen ve 100 beygir gücünde olan *Mecidiye* vapurunun uzunluğu 65,5 metre, genişliği ise 10,6 metre idi. 373 ton yük taşıma kapasitesine sahipti. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 191, 212.

[625] 283 ton yük taşıma kapasitesine sahip *Blosse Lynch* adlı vapurun uzunluğu 68,5 metre, genişliği ise 8,8 metre idi. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 191.

[626] İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 341. Lynch Şirketi'nin 1911 yılı yaz aylarında Kütülfrengi'de terkip ettiği bir istimbota kömür yüklü bir duba bağlayarak Basra'dan Bağdat'a işletmek istemesi üzerine bunun kurallara aykırı olduğu gerekçe gösterilerek Basra Liman riyasetince uyarıldı. Fakat şirketin bu ihtarı dikkate almaması üzerine Basra Valiliği, Dicle ve Fırat nehirlerinin Osmanlı Devleti'nin hükümranlığında olduğu ve hiçbir devletin izin almadan bu nehirlerde seyrüsefer hakkı olmadığı ihtarında bulundu. Genel kurallara aykırı bu harekete son verilmesi ve Osmanlı hükûmeti müsaade etmedikçe istimbotun hareket ettirilmesinin katiyen mümkün olamayacağı valilikçe beyan edilmiştir. TNA, **FO**. 602/53. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosuna, 1 Ağustos 1911.

[627] İlhan Ekinci, **a.g.e**., s. 341.

XX. yüzyıl başlarında Basra Körfezi bağlantılı deniz nakliyatında, Rusya'nın ve Avrupalı kumpanyaların etkinliği artmakla birlikte üstünlük yine İngiliz kumpanyalarındaydı. *British India Steam Navigation Company* ve Bombay and *Persian Gulf Steam Navigation Company* adlı İngiliz vapur şirketlerinin teşkil edilmesinden sonra, İngiltere ile Basra Körfezi limanları ve Hindistan arasında doğrudan sefer yapmak üzere 1887'de *Persian Gulf Steam Navigation Company* adlı şirket faaliyete geçmişti. O yıllarda *Meunier et Cie* adlı Fransız şirketi Marsilya ile Basra Körfezi limanları arasında sefer yapıyordu. 1890 yılından sonra ise İngiliz *Gray, Dawes and Co., Anglo-Arabian and Persian Co., Clan Line, British and Colonial Steam Navigation Co.* Ve Fransız *Messageries Maritimes* gibi Avrupalı şirketler Basra Körfezi'nde ticari taşımacılık faaliyetinde bulunuyorlardı.[628]

Hindistan'ı sömürgeleri altında bulunduran İngilizlerin Bombay-Basra ve Karaçi-Basra arasında düzenli posta vapur seferleri ticari açıdan büyük önem arz ettiğinden Basra-Bombay arasında haftada bir, Karaçi-Basra arasında ise 15 günde bir posta vapuru işletiyorlardı. Bu vapurlardan ilki Bombay-Karaçi-Bender Abbas-Lince-Bahreyn-Buşir ve Fav'a uğradıktan sonra Basra'ya giderdi. Karaçi-Basra arasında sefer yapan posta vapuru ise gidiş ve dönüş istikametlerinde Kavadir, Maskat ve Çaşak'a uğrardı.[629]

İngiliz ve Fransız şirketlerinin yanı sıra 1901'de kurulan *Russian Steamship and Navigation Company*, 1906'da körfez seferlerine başlayan *Hamburg-America Line* ve 1897'de körfeze sefer başlatan *Austrian Lloyd* şirketleri de körfezdeki deniz nakliyatında yerlerini almışlardı. Bu şirketlerinin tamamının Basra'da, bir kısmının da Bağdat'ta acentaları vardı.[630] Ulaşım araçlarının gelişmesiyle XIX. yüzyılın ikinci yarısında Basra Körfezi uluslararası bir rekabet ve gerilim alanına dönüştü. Almanya

[628] Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 128-129.
[629] **Basra Körfezi Rehberi**, s. 47.
[630] Davut Hut**,** , "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, s. 129.

İmparatorluğu güçlenene kadar bölgede İngiltere'nin ticari ve askerî üstünlüğü söz konusuydu.[631]

XX. Basra Körfezi'nde çok sayıda şirketin ticari deniz taşımacılığı yapması İngiliz şirketlerinin körfezdeki tekelini kırmakla beraber bölgedeki uluslararası rekabeti de artırmıştı. XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti bölgede sadece Dicle Nehri'nde ticari amaçlı vapur işletmekteyken, Basra Körfezi'nden denize açılarak işlettiği veya İstanbul'dan Basra'ya kadar gelen yük ve yolcu gemisi mevcut değildi. Basra'ya İstanbul'dan gelecek olan eşya ve malzemeler çoğu kere Rusya'dan gelen vapurlara verilerek Basra'ya sevk edilmiştir.

D. Fırat ve Dicle Nehirlerinde Asayiş Sorunu

Irak coğrafyasındaki önemli meselelerden biri kaçak yollarla sahillere çıkarılan silah ve mühimmatla bazı aşiretlerin silahlanıp devlete isyan etmeleriydi. Bu aşiretler toprak meselesi vesair sebeplerden kendi aralarında uzun süreli çatışmalara girerek asayişi ihlal ettikleri gibi deniz ve nehir güvenliğini tehdit eden korsanvari saldırılarda da bulunuyorlardı. Bilhassa hurma ticaretinin yoğun olduğu aylarda Şattülarap'tan geçiş yapan gemi sayısında artış olması deniz haydutlarının eylemlerini de had safhaya çıkarıyordu.

Emniyeti tesis için Fav Boğazı'ndan Kurna'ya kadar olan mevkide iki gemi seyyar karakol vazifesiyle gezdirilir, beş gemi ise Fav Boğazı, Ebulhasib, Kirdelan, Dimici ve Kurna'da görevlendirilirdi. Basra'daki bahriye kuvvetleri her ne kadar teyakkuz hâlinde olsalar da mevcut gemiler uzun sahiller için yetersizdi. Deniz haydutlarının ecnebi gemilerinin yanı sıra Osmanlı gemilerine yaptıkları saldırıların bazen önlemenediği de oldu. Saldırılarda can ve mal kaybı yaşanması Osmanlı hükûmetini uğraştıran meseleler arasındaydı. Bu gibi durumlarda nehir boylarında asayişin temini için karadan emniyet tedbirlerinin alınması gerektiği üzerinde de duruldu.

[631] Basra limanı ve körfezi sahillerinde uluslararası ticari rekabete ilişkin detaylı bilgi için bkz. İlber Ortaylı, "19. Yüzyılda Bir Mezopotamya Limanı: Basra", **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 2000, s. 173-182.

93 Harbi'nin İmparatorluk genelinde oluşturduğu otorite bozukluğu ve güvensizlik hâli nedeniyle Basra vilayeti ve çevresindeki bölgelerde de bazı itaatsizlik olayları ortaya çıktı. Bilhassa Dicle Nehri'nde meydana gelen ve nehir ulaşımını doğrudan etkileyen saldırılar 1878-1880 yılları arasında iyice arttı. Bu durum bazı Arap aşiretlerinin Osmanlı Devleti'ne karşı isyan içinde olmalarından kaynaklanıyordu. Bunlar arasında bulunan ve Dicle Nehri boyunda meskun olan Şammar aşireti[632], Benî Lam aşireti ve Albu Muhammed aşireti mensuplarının isyanları sırasında gerek İngiliz gerekse Osmanlı bayraklı vapurların seferleri iptal edildi. İsyanlar sebebiyle ziraat ve ticaret büyük zarar gördü.[633]

Saldırılar sonucu yaşanan ölüm vakalarından biri 9 Temmuz 1880'de meydana geldi. Dicle Nehri'nde Basra'dan Bağdat yönüne giden Halife adlı İngiliz gemisi, Ammare taraflarında saldırıya maruz kalması sonucu vapur yağmalandı, iki yerli mürettebat öldü, vapurda bulunan Avrupalı bir subay ağır yaralandı. Olaydan sonra bütün Umman-ı Osmani vapurları Dicle ve Şattülarap'ın muhafazasında görevlendirildi. Fakat bu defa tüccar mallarının nakliyatı aksadı. Hatta tüccardan bazıları zarara uğradıkları gerekçesiyle dava açtı, çoğu mallarını İngiliz vapurlarına verdi. Umman İdaresi zarara uğradı. Olayı bölgede Osmanlı Devleti'nin iktidarsızlığına bağlayan İngiltere, İstanbul'daki sefareti aracılığıyla konuya ilişkin Babıâli'den açıklama istedi. Osmanlı mahalli idarecileri ise Basra'daki bahriye kuvvetinin bu işin üstesinden gelebilecek güçte olmadığını ve bunun için birkaç istimbota ihtiyaç olduğunu beyan etmişlerdi.[634]

Bu ve benzeri korsanvari hareketler engellenemezse İngiltere'nin resmi ve fiilî bir müdahalesinden, bunun da siyasi bir krize sebebiyet vermesinden Osmanlı hükûmeti endişe ediliyordu. Olası bir İngiliz müdahalesinin bir sonraki adımının

---

[632] Bölgenin en önemli aşiretlerin biri olan Şammar aşireti üyelerinin bölgeye seyahat eden yabancıların ilgisini çektiği görülmektedir. Bunlardan biri olan İngiliz seyyah Lady Anne Blunt'un bölgeye düzenlediği gezi sırasındaki gözlemleri için bkz. Lady Anne Blunt, **Bedouin Tribes of the Euphrates**, c. 1, Frank Cass & Co.Ltd., London 1968, s. 238-239, 242-243.

[633] J. G. Lorimer, **a.g.e.,** c. 1, s. 276. Müntefik tarflarındaki Albu Muhammed ile Benî Lam aşiretlerini devlete meylettirmek üzere Namık Paşa bazı girişimlerde bulunmuşsa da kesin bir netice alamamıştı. Hala Fattah, **a.g.e**., s. 131-137. 1880 yılı ve sonrasında adı geçen aşiretlerin çıkardıkları isyanlara dair ayrıntılı bilgi için bkz. Gökhan Çetinsaya, **a.g.e**, s. 92-97. 93 Harbi'nden sonra oluşan otorite boşluğundan istifade ederek bölgenin önemli şehirlerinden olan Musul ve civarındaki bazı aşiretlerinin ayaklanmalarına ilişkin ayrıca bkz. Davut Hut, **adı geçen doktora tezi**, s. 48-51.

[634] DTA, **ŞUB.d**. 48/41. 22 Şubat 1881; Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 75-76; J. G. Lorimer, **a.g.e**., c.1, s. 276, 1532.

sahillerin istilasına sebep olabileceği yorumunda bulunan Osmanlı hükûmeti, bu tür olayların tekrarına mahal verilmemesi hususunda yerel idarecileri uyardı. Dicle Nehri boyunda beş farklı yere karakol binası inşası kararlaştırıldı ve bazı mevkilere uskunalar tahsis edilerek hem karadan hem nehirden alınan güvenlik tedbirleri artırıldı.[635]

İngilizlere göre Şattülarap'ta sık meydana gelmekte olan haydutların saldırılarını engellemekle yükümlü olan Osmanlı Devleti ile İran Devleti yükümlülüklerini yerine getirmek yerine olaylardan birbirbirlerini sorumlu tutuyorlardı. 1895 yılında meydana gelen çok sayıdaki saldırıda Arap, İran ve Hindistan gemilerindeki mürettebattan ölenler ve yaralanlar olduğu gibi maddi kayıplar da söz konusuydu. Bunlar arasında en fazla ölüm olayının yaşandığı saldırı Harripassa adlı İngiliz bayraklı Hindistan gemisine yapılmış ve beş kişi ölmüştü. İngiliz makamları, Türk ve İranlı yetkililerin saldırganların yakalanması konusunda bir sonuç alamadığını beyan etmişlerdi.[636]

1896 yılında ise Şattülarap'ta deniz haydutlarının saldırılarının önlenmesi maksadıyla Türk ve İranlı yetkililerin son derece gayret gösterdiği İngiliz siyasi memurunun raporunda ifade edilmişti. Buşir ve Muhammara'daki İngiliz konsolosluklarındaki yetkililerinin de buna destek vermesiyle saldırıların azaldığına da dikkat çekilmişti. İngiltere'nin *Lapwing* adlı harp gemisi bu dönemde karakol olarak Şattülarap'ta gezdirildiği gibi, güvenliğin sağlanması amacıyla geceleyin de nehirde bir gemi devriye gezdirilmeye başlanmıştı.[637]

1897 yılının Mayıs ayında Şattülarap Nehri'nde deniz haydutlarının üç ayrı saldırısı oldu. Kuveyt'e ait bir bota hücum eden saldırganlar bir personeli öldürdükleri gibi para ve değerli eşyaları çalmışlardı. 1897 yılının Eylül ayında ise *Lawrence* adlı İngiliz harp gemisi Şattülarap'ta deniz haydutlarıyla mücadele

[635] DTA, **ŞUB.d**. 76/50. 7 Nisan 1881; DTA, **MKT**. 346/62. 23 Nisan 1881; DTA, **ŞUB.d**. 56/5. 14 Ekim 1880; BOA, **İ.DH**. 871/69639. Lef 5, 9, 11, 13, 15.
[636] **Administration Report on the Persian Gulf Political Residency and Maskat Political Agency for 1895-96**, s. 9.
[637] **Administration Report on the Persian Gulf Political Residency and Maskat Political Agency for 1896-97**, s. 17

amacıyla dolaştırıldı. Yakalanan bazı korsanlar İran'a teslim edildi. Bunlara altı hafta hapis cezası verilmiş ve gemilerine de el konulmuştu.[638]

Basra Valiliğinin 1891 yılında verdiği rakamlara göre Dicle Nehri boyunda meskûn Ammare'deki aşiretlerde 1.000-1.500 civarında Martini tüfeği vardı. Konu İstanbul'a bildirildiğinde Sultan Abdülhamid, bu tüfeklerin nereden ve nasıl temin edildiğine dair malumat istediği gibi bunların toplanmasına yönelik adımlar atılmasını tebliğ etti.[639]

Silahlanan aşiretler aynı zamanda kendi aralarında da çatışarak bölgede asayişi ihlal ediyorlardı. Bu çatışmalardan en büyüğü 1904 yılı Haziran ayında yaşandı. Ammare'deki Albu Muhammed ile Benî Lam aşiretleri arasında çıkan çatışmada Gazban mevkiinde tespit edilen ölü sayısı her iki taraftan yaklaşık bin kişiydi. 500-600 hayvan da telef olmuştu. Çatışmaları teskin için *Fırat* vapuruyla Ammare'den olay yerine üç bölük asker nakledildi. Takviye kuvvet olarak Bağdat'ta bulunan VI. Ordu birliklerinden *Rusafe* vapuruyla üç bölük asker Ammare'ye gönderildi. Ammare mutasarrıfı, çatışma başladığında hemen iki tabur asker ile Basra'da bulunan *Alus* vapurunu istediğini fakat bunların vaktinde gelmemesi üzerine çatışmaların şiddetlendiğini billdirmişti. Kuvvetin geç gelme sebebi asker nakli için oradaki yegâne vasıta olan vapurların köhne ve gayet yavaş hareket etmesiydi. Basra'dan *Alus* vapuruna bindirilen askerler vapurun yavaş hareketi sebebiyle Ammare'ye geç intikal etmişlerdi.[640]

İngiltere'nin Basra Konsolosu J. H. Mohanan, Ammare ve civarında çıkan karışıklıkların çok ciddi boyutlara ulaştığını, aşiret mensuplarından çok sayıda ölü ve yaralı bulunduğunu fakat buna rağmen Türk birliklerinin olay mahalline gelmediğini ifade etmektedir. Bağdat'tan gönderilen 300 askerin silahsız olduğu iddiasında bulunan konsolos, bunların yarısının çatışmakta olan asiler tarafından kuşatıldığını, .

[638] **Administration Report on the Persian Gulf Political Residency and Maskat Political Agency for 1897-98**, s. 13
[639] BOA, **Y.PRK.BŞK**. 24/8. 8 Kasım 1891.
[640] BOA, **DH.TMIK.M**. 179/6. 25 Haziran 1904.

Müntefik tarafından Sadun Paşa'nın olaylara müdahele etmesi üzerine vali ile birlikte binlerce askerin olay mahallinden ayrıldığını raporunda yazmıştı.[641]

1906 yılının Mayıs ve Haziran aylarında Dicle Nehri'nde Ammare ile Kurna arasında Lynch şirketinin önce *Halife*, ardında da *Mecidiye* adlı vapurları aşiretlerin saldırısına maruz kaldı.[642] Şirket yetkilileri nehirlerde geçiş güvenliğini sağlamakla yükümlü olan Osmanlı yetkililerinin gerekli önlemleri almamalarını gerekçe göstererek İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna müracaat edip bu konuda yardım talebinde bulundular. Kendilerinin İngiltere hükûmeti koruması altında olduklarını ve Dicle'de işlettikleri Halife adlı vapurlarının İngiliz postalarını taşıdığını beyan ettiler. İngiltere'nin Osmanlı Devleti nezdinde bu konuda girişimde bulunulması istendi ve aksi takdirde İngiliz postalarını taşımayacaklarını beyan ettiler.[643]

Nehirden geçmekte olan vapurlara yapılan saldırıların suların yükseldiği aylar olan Nisan-Mayıs aylarında arttığı görüldüğünden 1907 yılında bu amaçla *Alus* vapuruyla Kurna'ya asker sevk edildi ve bunlar saldırıların yoğun olarak gerçekleştiği Ammare ile Basra arasında iki ayrı noktaya yerleştirildi. Bu sırada nehir yolu güvenliğinin tam olarak sağlanmasını temin için yaklaşık bir hafta kadar vapur seferleri durduruldu.[644]

Çıkan olayları bastırmak amacıyla mevcut gemilerin tamiri veya yeni vapurlar gönderilmesi tekrar gündeme gelse de bu konuda bir gelişme kaydedilemedi. Bağdat-Basra hattında işleyen vapurlara gerçekleştirilen bir diğer saldırı 3 Nisan 1908 gecesi meydana geldi. Lynch kumpanyasının vapuruna eşkıya tarafından yapılan saldırıda iki kadın öldü, üç kişi yaralandı.[645] Aynı yılın Aralık ayında Fav taraflarında İngiliz bayraklı bir gemiye hücum eden İranlı deniz haydutları 160 zembil hurmayı çalarak İran tarafına kaçtılar.[646]

---

641 TNA, **FO.** 195/2164. Belge Nu: 1. İngiltere'nin Basra Konsolosu J.H. Monahan'ın 4 Temmuz 1904 tarihli raporu.
642 TNA, **FO**. 602/22. İngiltere'nin Basra Konsolosluğundan Bağdat Valiliğine, 19 Temmuz 1906.
643 TNA, **FO**. 602/22. Lynch şirketinden İngiltere'nin Basra Konsolosu F.E. Crow'a. 2 Haziran 1906.
644 TNA, **FO**. 602/22. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna, 8 Mayıs 1907; TNA, **FO**. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna, 12 Mayıs 1907.
645 BOA, **HR.HMŞ.İŞO.** 194/53. 14 Nisan 1908; DTA, **MKT.** 7522/175-176. 26 Mayıs 1908.
646 TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 290. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna. 13 Aralık 1908.

1909 yılının Ocak ayında ise Semave civarında ticaret gemilerine saldıran haydutlar *Alus* vapurundan atılan toplarla dağıtıldı. Bu vapurun yerine bir süre sonra İdare-i Hamidiye'ye ait *Küçük Bağdat* vapuru gönderildiyse de vapur Ammare yakınlarında isyancıların taarruzuna maruz kaldı. Vapuru kurtarmak için süvariliğini Yüzbaşı Abdülhadi Efendi'nin yaptığı *Alus* vapuru olay mahalline sevk edildi. *Kilitbahir* korvetine ve Osmanlı sancağı çekilen *Kazımiye* vapuruna kara ve deniz askerleri tertip edilerek asiler üzerine gönderildi. Çatışmalarda aşiret mensuplarından hayli ölenler olduğu gibi nizamiye birliklerinden birçok subay ve asker de şehit oldu.[647]

Yerel idareciler, Ammare kazasındaki bu karışıklıkların Benî Lam ve Albu Muhammed aşiretlerinin vermekle yükümlü oldukları mirî vergileri ödemekten imtina ederek mahalli hükûmeti zorda bırakmak amaçlı olduğunu beyan etmişlerdi.[648] İngilizler de Dicle Nehri'nde işlettikleri Lynch vapurlarının emniyetle seyri için gerekli önlemler alınmazsa konsoloshanedeki İngiliz askerlerini nakliye vapurlarına bindirerek güvenliği sağlamaya yönelik tedbir almayı gündeme getirdiler. Ayrıca seri ateşli toplarla teçhiz edilmiş olan konsoloshane maiyetindeki vapuru da kumpanya vapurlarını muhafazaya memur edeceklerini bildirdiler. Böyle bir teşebbüse asla müsaade edilmeyeceği, zira bir saldırı vukuunda İngilizlerin saldırganlara mukabele etmesinin devlet ile aşiretler arasındaki ilişkileri olumsuz etkileyeceği Babıâli tarafından beyan edildi. Dicle Nehri'nde emniyetin sağlanarak gelirlerin düşmemesine ilişkin tedbirlerin alınması için Basra valiliğine tebligat yapıldı.[649]

---

[647] DTA, **MKT**. 7607/154-155. 15 Nisan 1909; DTA, **ŞUB**. 667/108. 18 Ocak 1909; DTA, **MKT**. 7532/158-159. 9 Şubat 1909; DTA, **MKT**. 7607/156-157. 24-25 Mart 1909. Harekât esnasında Abdülhadi Efendi'nin verilen bazı emirleri yerine getirmediği ahali tarafından bir mektupla İstanbul'a bildirildi. Asileri top ateşi altına alınması emri verildiği hâlde kendisinin bu emri ifadan imtina ettiği iddia edildi. Şehit ve yaralı sayısının fazla olmasının bundan kaynaklandığı, vapurun muharebe mevkiine girmeyip geri çekilmesinden dolayı diğer vapurların da geri dönmek zorunda kaldıkları, süvarinin böyle hareket etme sebebinin o aşiretlerden almış olduğu akçeden kaynaklandığı yazıldı. Ayrıca Abdülhadi Efendi'nin Şia mezhebinden olup isyancı aşiretlerin diyanetleriyle muttasıf olduğu, zâhiren mahallî hükümetle, bâtınen ise aşiretlerle müttefik olduğu gönderilen mektupta iddia edilerek görevden alınması talep edilmişti. (Bkz. DTA, **MKT**. 7558/146; DTA, **MKT**. 7558/146. 3 Mayıs 1905). Söz konusu şikâyet mektubuna ne gibi bir işlem yapıldığı tespit edilememekle birlikte Yüzbaşı Abdülhadi Efendi görevine devam etmiştir.

[648] BOA, **BEO**. 3294/247007 Lef 2. 16 Nisan 1908.

[649] BOA, **BEO**. 3293/246925. Lef 2. 15 Nisan 1908.

Yine aynı günlerde Dicle Nehri'nde nakliyat yapan İngiliz ve Osmanlı gemilerinin uğradıkları saldırların bir benzeri Basra'dan Bağdat'a gitmekte olan ve Alman Berg Putmann Şirketine ait 1.500 sandık petrol gazı taşıyan Abbas isimli yelkenli bir gemiye yapıldı. Gemi Ammare civarında Gazban aşireti mensuplarınca yağmalandı ve 1664 Mecidiye kıymetindeki 833 sandık petrol gasp edildi.[650] Almanya Devleti de tıpkı İngiltere gibi bu ve benzeri saldırılar sonucunda Osmanlı Devleti'ne müteaddit defalar notalar vererek şikayette bulunmuştu.

6 Haziran 1908'de *Blosse Lynch* adlı nehir vapuru'na Ammare'de Dicle Nehri üzerinde bazı aşiret mensuplarınca saldırı oldu. Şirket yetkilileri İngiltere Dış İşleri Bakanlığı'na yaptıkları müracaatta bu ve benzeri saldırların sona erdirilmesinin en etkili yaptırımının zararlarının karşılanması için Osmanlı hükûmetine baskı yapmak olacağını yazdılar.[651]

Olayla ilgili şirket yetkililerin verdiği malumata göre Ammare'deki Osmanlı yerel idarecileri ile oranın ileri gelen aşiretleri arasında yaşanan arazi meseleleri ve tahsili icap eden vergiler sebebiyle sorunlar yaşanıyordu. Albu Muhammed aşiretinden Şeyh Hatem gibi Şeyh Gazban ile Şeyh Sayhud da zaman zaman devlete karşı tavır alıyorlar ve çıkardıkları olaylar sırasında nehir ulaşımını kesiyorlardı. Bir ara İngiliz nehir vapurları *Blosse Lynch* ve *Halife*'nin Ammare civarında geçişleri esnasında *Alus* vapuru bunların güvenliğini sağlamak üzere bölgeye gönderilmişti.[652]

1909 senesinde nehir vapurlarına birkaç saldırı oldu ve bunların en ağırı 24 Mart 1909'da yaşandı. *Bağdat* adlı Osmanlı vapuru, Ammare'de saldırganların yoğun ateşine maruz kaldı. Geminin dış yüzeyi önemli yara aldı. Vapurdan saldırganlara ateşle karşılık verilse de üç gemi personeli öldü, yedisi de yaralandı. Bu olay üzerine Lynch Kumpanyası *Mecidiye* vapurunun seferlerini bir süre erteleme kararı aldı.[653]

---

[650] Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 250.
[651] TNA, **FO**. 424/216-1,2. Fırat ve Dicle Buharlı Gemi İşletmesi Şirketi'nden İngiltere Dış İşleri Bakanlığına, 1 Temmuz 1908.
[652] TNA, **FO**. 424/216-2. Basra'daki Lynch Şirketi'nden Londra'daki şirket merkezine gönderilen malumat, 6 Haziran 1908.
[653] TNA, **FO**. 602/53. İngiltere'nin Basra Konsolosluğunun 27 Mart 1909 tarihli raporu. Halife Vapuru'na yapılan saldırı ve sonrasında konuyla ilgili icra edilen tahkikata dair ayrıntılı bilgi için bkz.

Vapurlarının bir saldırıya maruz kalmasının önlenmesi, ticaretin zarar görmemesi ve Osmanlı hükûmetine vuku bulacak şikâyete mahal verilmemesi için Lynch kumpanyası vapurlarının geçisişi sırasında Dicle Nehri'nde güvenliği sağlamak üzere *Alus* ve *Bağdat* vapurlarının eşlik etmesi kararı alınmıştı. Fakat bu iki vapurun teknik olarak iyi vaziyette olmayıp kumpanya vapurlarından daha yavaş hareket etmesi uygulamada beklenen faydayı sağlamadı. 27 Mart 1909'da *Alus* vapuru arızalandığından nehirde göreve çıkamamış olsa da Lynch kumpanyasının *Mecidiye* adlı vapuru saldırıların yoğun olduğu Ammare'den bir saldırıya maruz kalmadan geçmişti.[654]

Dicle Nehri'nde gerçekleştirilen ağır saldırılardan bir diğeri 3 Nisan 1909 tarihinde meydana geldi. Saldırı sonucu 12 kişi öldü, 30 kişi de yaralandı. *Basra, Hamidiye, Burhaniye* ve *Halife* adlı vapurlar Kemit yakınlarında uğradıkları bu saldırıdan nizamiye askerlerinin yardımıyla Ammare'ye ulaşabildiler. Saldırının ertesi günü bölgeye Hamidiye Kumpanyasına ait *Bağdat, Basra* ve *Alus* vapurları ile birlikte 400 kişilik askerî kuvvet sevk edildi. Mayıs ayı başlarında asayişin temin edilmesiyle Dicle Nehri üzerindeki ulaşım normale dönse de nehir vapurlarına yönelik saldırılar devam etti. Askerî operasyonlardan bir sonuç alınamayacağını gören Osmanlı hükûmetinin meseleyi aşiret ileri gelenleriyle görüşerek halletmek için çareler aradı.[655]

İngiltere ise Şattülarap ve civarında bilhassa da Ebulhasib mevkiinde yelkenli ticaret gemilerine yapılan saldırıların çoğunlukla hurma mevsiminde gerçekleştiği gerekçesiyle Şattülarab'a bir harp gemisi gönderme kararı aldı. İngiliz bayraklı Hindistan gemilerine yapılan saldırılar neticesinde can ve mal kaybının meydana gelmesi, Osmanlı Devleti'nin bu saldırları önleyecek harp gemisi bulundurmaması buna gerekçe gösterildi. Osmanlı Devleti önlemekte zorlandığı saldırıları azaltmak maksadıyla bir iki yıl önce Fav ile Basra arasındaki nehir boyunda tespit edilen sekiz

---

TNA, **FO**. 424/219-72. İngiltere'nin Basra Konsolosluğundan İstanbul'daki İngiliz Sefaretine, 26 Mart 1909.

[654] TNA, **FO**. 602/53. Lynch Kumpanyası'ndan İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna, 27 Mart 1909. TNA, **FO**. 602/53. İngiltere'nin Basra Konsolosluğunun 27 Mart 1909 tarihli raporu.

[655] Basra'da bir asayiş sorunu olan aşiretler ile devletin ilişkisine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 247-317.

mevkide karakolhaneler açma kararı almış ve bunu İngilizlere de bildirmişti. Fakat bu konuda bir gelişme olmadı.[656]

Buna rağmen Bağdat Valiliği *Bağdadî* vapuru ile *Seyyaretüşat* adlı istimbotun karakol vazifesiyle Basra-Fav arasında vazife ifa edeceğini, asayişi bozacak bir durumun mevcut olmadığını ve dolayısıyla bir İngiliz harp gemisinin Şattülarab'a gönderilmesine ihtiyaç kalmadığını konsolosa bildirmişti.[657]

Diğer taraftan aynı dönemde İngilizler Dicle üzerinde Basra-Bağdat hattının haricinde Bağdat'ın yukarısında, bazı kanallar ile Hindiye Barajı'nda ve Fırat Nehri'nde vapur işletilip işletilemeyeceğine dair araştırma yaptılar. Fakat öncelikle nehir boyunda güvenliğin sağlanması, aksi takdirde vapurların saldırıya uğrayacağı değerlendirilerek bu girişimden vaz geçtiler. Ayrıca bunun için Bağdat valisi aracılığıyla Osmanlı hükûmetinden izin alınması gerektiği fakat o sırada başkent İstanbul'da meydana gelen karışıklıklar (31 Mart hadisesi) sebebiyle bunun mümkün olamayacağı da yine İngilizlerin değerlendirmeler arasında yer almıştı.[658]

1911 yılının Mart ayında da Müntefik taraflarında Sadun Paşa taraftarları ile bazı aşiretler arasında meydana gelen ihtilafların çatışma hâlini alması üzerine İdare-i Nehriyeye ait *Küçük Bağdadi* ve *Fırat* adlı vapurlar Müntefik taraflarına gönderilmiştir.[659] Nehir vapurlarına saldırı olasılığının olduğu veya buna ilişkin alınan ihbarlar sonrası Lynch Şirketi yetkilileri uyarılarak dikkatli olmaları ve muhafaza amacıyla personel bulundurmaları isteniyordu. Örneğin 1911 yılının Ağustos ayı başlarında İran toprağında bulunan Abdülkerim El-Sayhud'un Hüveyze'den toplamış olduğu bir miktar eşkıya ile Üzeyr civarına geldiği ve bunların

---

[656] TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 350-351. İngiltere'nin Basra Konsolosundan Basra Valiliğine, 29 Eylül 1909.

[657] TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 352. Bağdat Valisi Muharrem Bey'den İngiltere'nin Basra Konsolosuna. 14 Ekim 1909. Şattülarap'ta 1880 ila 1904 yılları arasında korsanlar tarafından ticari geyapılan saldırılar neticesinde ölüm ve yaralanma ile neticelenen olaylara dair İngiliz yetkililerince tutulan istatiksel veriler içeren tablo için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C236, s. 268-270.

[658] TNA, **FO**. 424/219-24, 25. İngiltere'nin İstanbul Sefiri G. Lowther'den İngiltere Hariciye Nazırı Edward Grey'e, 13 Nisan 1909.

[659] Ömer Osman Umar, "Basra ile Müntefik'te Aşiretlerin Mücadelesi ve Sadun Paşa", **Orta-Doğu Araştırmaları Dergisi**, c. II, Sayı 1, (2004), s. 12-13.

dağıtılmasına kadar Ammare civarından gemiler geçerken dikkatli olunması hususunda İngiltere'nin Basra Konsolosuna Basra valiliğince yazısı gönderilmişti. [660]

Dicle ve Fırat nehirleri boyunda bulunan aşiretlerin toprak meseleleri ve benzeri sebeplerle kendi aralarındaki çatışmaları, mükellef oldukları vergileri vermemek amacıyla devlete karşı yaptıkları baş kaldırılar sebebiyle nehir güvenliği de ihlale uğramıştır. Nehirlerden geçen vapurlara doğrudan saldrılar söz konusu olmuş, can ve mal kayıpları yaşanmıştır.

Haydut saldırıları sonrası ortaya çıkan kargaşa ve kaos ortamı bölgede Osmanlı Devleti'nin otoritesine zarar verdiği gibi nüfuzunun ve iktidarının tartışılmasına da sebep olmuştur. Nehirlerdeki İngiliz ve Alman gemilerine vuku bulan saldırlar sonrası bu devletlerin notalar vererek şikâyette bulunmaları Osmanlı Devleti'ni uluslararası arenada zor durumda bırakmıştır. Saldırılar sebebiyle yaşanan ticari ve ekonomik kayıplar ise konunun bir başka boyutunu oluşturmuştur.

E. İstanbul'dan Basra Körfezi Sahillerine Düzenli Posta Vapuru Tahsisi

Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde Basra'dan Yemen, Hicaz ve İstanbul'a kadar üç ayda bir de olsa valilik emrinde bulunan İdare-i Umman-ı Osmani vapurları deniz ticareti amacıyla seferler yapmıştı. Gemilerin köhne hâle gelmeleri, yerine yenilerinin alınamaması gibi sebeplerle seferler mecburen durdu. Bölgede ticaretle uğraşan Müslüman tacirlerin nakliye gemileri işletilmesine dair talepleri oldu. İstanbul'dan Yemen'e kadar gelip giden İdare-i Mahsusa vapurlarının Hadramut'un Zufar nahiyesine kadar sefer yapması istendi.[661] Hicaz sahillerinden Basra'ya gidip gelen Osmanlı harp ve ticaret gemileri sayısı zaten oldukça az olduğundan bunların Hadramut sahillerine sonradan çok nadir de olsa uğratıldığı görüldü.

[660] TNA, **FO**. 602/53. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna, 4 Ağustos 1911.
[661] DTA, **MKT**. 6071/152. 10 Temmuz 1876.

İstanbul'dan Basra'ya düzenli posta vapuru işlettirilmesi meselesi 1881 senesinde Osmanlı hükûmetinin gündemine bir kez daha geldi.[662] Ancak mevcut posta vapurlarının azlığı ve Basra'ya kadar gönderilmek üzere elde vapur bulunulamaması bu maksadın gerçekleşmesini engelledi. O sırada bölge ileri gelenlerinin Basra-Bağdat, Basra-Yemen, Basra-Bombay, Cidde-Bombay, hatta Basra-İstanbul güzergâhında Osmanlı Devleti'nce posta vapurları işletilmesine ilişkin zaman zaman talepleri oldu.[663] Aynı dönemde Basra sahillerine Avusturya Devleti'ne mensup Lloyd Vapur Kumpanyası vapurlarıyla efrat, erzak ve askeri eşya sevki gündeme geldi. İstanbul'dan Basra'ya, Basra'dan Cidde'ye, Hudeyde'den Basra'ya ve Basra'dan adı geçen son iki mevkie sevk edilecek eşyayı belirlediği fiyatlar dâhilinde vapurlarla taşımak isteğinde bulunan kumpanya, eğer antlaşma gerçekleşirse her altı haftada bir kere de İstanbul'dan Basra'ya posta işletecekti.[664]

1882 senesinde yapılan bu teklif karşısında Babıâli öncelikle İdare-i Mahsusa tarafından Basra'ya posta vapuru işletilmesinin söz konusu olup olmadığının araştırılmasını istedi. Alınan cevapta Basra'ya posta vapuru tahsis edilemeyeceği beyan edildi.[665] Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Basra'da yapmak istediği ticari taşımacılık başvurusuna ise ne cevap verildiği tespit edilememekle beraber, kumpanyanın Osmanlı iskeleleri arasındaki posta hatları listesinde Basra'nın bulunmamasından hareketle kumpanyanın bu teklifinin kabul görmediği anlaşılmaktadır.

İdare-i Mahsusa vapurları İstanbul'dan Basra'ya kadar olmasa da 1888 yılında İstanbul'dan Yemen'in Hudeyde iskelesine kadar posta hizmetinde kullanılıyordu. Daha ileriye, yani Arap yarımadası sahilleri ile Basra Körfezi sahillerine kadar posta icra ettirilmesi için de bir arayış söz konusuydu. Bunun için elli bin lira masrafla dört adet posta vapurunun satın alınmasına karar verildi. Bu

---

662 DTA, **MKT**. 364/55. Bahriye Nezareti'nden Babıâli'ye, 27 Aralık 1881.
663 BOA, **Y.PRK.SRN.** 1/92; BOA, **Y.PRK.TNF.** 5/38.
664 DTA, **ŞUB.d**. 99/28. 5 Eylül 1882. XIX. yüzyıl Osmanlı vapur nakliyatında önemli bir yeri olup Doğu limanlarıyla Avusturya arasında vapur seferleri düzenleyen Lloyd Vapur Kumpanyası 1836 yılında Avusturya'da kuruldu. 1837-1914 yılları arasında Osmanlı limanlarıyla yabancı limanlar arasında ve Osmanlı'nın kendi limanları arasındaki seferlerini sürdüren bu kumpanyanın faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. M. Emre Kılıçaslan, **Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Ondokuz Mayıs Ünv. SBE. Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.
665 DTA, **ŞUB.d.** 99/28. 5 Eylül 1882.

paranın hazineden ödenmesi hususunda Padişah iradesi çıktı.[666] Fakat hazineden tahsisat alınamadı ve aradan iki yıl geçtikten sonra konu tekrar gündeme geldi. Bahriye Nezareti konuya dair mütalaasında alınması icap eden vapurlar için para sorununa dikkat çekti ve idarenin parasal sorunları üzerinde durdu. Bir hayli borç varken yeniden borçla para tedariki de mümkün değildi. Bu yüzden Bahriye Nezareti satın alınacak vapurların parasının Basra vilayeti gelirlerinden karşılanması uygun olacağı değerlendirmesinde bulunmuştu.[667] Bu mütalaa üzerine Umman-ı Osmani idaresinden posta vapurları tahsisi yapılıp yapılamayacağı araştırıldı ve idarenin vapurlarının teknik olarak denizlerde sefere uygun olmadıkları cevabı alındı.[668]

Bağdat'a gönderilen teftiş heyetince hazırlanan raporun bir maddesinde de Basra Tersanesi civarında bulunan devlet gemilerinin yeterli sayıda olmadığı ve bunlara ilave edilmek üzere yeni birkaç vapurun Basra'ya gönderilmesi istenmişti. İdare-i Mahsusa vapurlarının İstanbul'dan Basra'ya kadar yük ve yolcu taşımacılığı yapmasının gereğine de aynı raporda dikkat çekilmişti.[669]

Osmanlı Devleti'nce Arap Yarımadası sahillerine posta vapuru işletilmesi aynı zamanda oralarda İngilizlerin icra etmekte oldukları faaliyetlere karşı da bir rekabet oluşturacaktı. Cidde'den Basra'ya kadar olan sahillerdeki Osmanlı Devleti tebaası ahaliyle irtibat kurmayı sağlayacak Osmanlı deniz vasıtaları mevcut değildi. İngilizler ise aynı sahillerde posta vapurları işlettikleri gibi Hindistan deniz filosundan bazı gambotlarını da gezdiriyorlardı.

Osmanlı Devleti tarafından posta vapuru tahsis edilememekle beraber, İstanbul'dan Basra'ya gitmek ve iki mesafe arasında bulunan Arap yarımadasındaki bazı sahillere uğrayıp posta görevi yapmak üzere 1892 senesinde İdare-i Mahsusa'nın *Saadet* vapurunun gönderilmesi kararlaştırıldı.[670] Bölgeyi bilen

---

[666] DTA, **ŞUB.d**. 196/4. 2 Haziran 1888; DTA, **ŞUB.d**. 150/162-163. 1 Temmuz 1888; DTA, **ŞUB.d**. 170/41. 22 Temmuz 1888.

[667] DTA, **ŞUB.d**. 227/19. 5 Mart 1890. Bahriye Nezareti aynı mütalaaının devamında Basra'da bulunan harp gemileriyle ilgili olarak da orada tamire muhtaç hâldeki gemilerin birer birer tamir edildiğini, hâlen Girit'te bulunan *Beyrut* korvetinin kısa süre içinde Basra'ya gönderileceğini, böylece Basra'daki filonun mükemmel hâle geleceğinden de bahsetmişti. Fakat nezaretin bu ifadelerinin icra safhasına geçmediği, Beyrut korvetinin Basra'ya sevk edilmediği bilinmektedir.

[668] DTA, **ŞUB**. 252/142. 6 Haziran 1890.

[669] DTA, **BN**. 135/3087. Belge Nu: 2, 4. Mabeyn-i Hümayun Başkitâbeti'nden Bahriye Nezareti'ne, 28 Aralık 1890.

[670] DTA, **MKT**. 685/23. Bahriye Nezareti'nden Seraskerlik makamına, 4 Şubat 1892.

Kolağası Hayri Kaptan müfettiş sıfatıyla vapurda görevlendirildi. Kendisine verilen talimatnamede güzergâhındaki sahillerde bulunan ahalinin ileri gelenleriyle irtibat kurması istendi. Bu görevlendirmenin yapılmasından yaklaşık on yıl önce de Hayri Kaptan Basra'da görev yapmıştı. O sırada ikinci süvari olarak görev yaptığı *Arkadi* vapuru 1882 yılı başlarında VII. Ordu Kumandanlığına atanan İzzet Paşa'nın maiyetine verilerek Yemen'e hareket etmişti. Seyahat esnasında vapur Maskat ile Hadramut arasında bulunan Masirah Adası'na uğradığında ada ahalisi vapuru karşılamış ve talepleri üzerine vapurda bulunan İzzet Paşa tarafından verilen Osmanlı sancağı adaya çekilmişti. O tarihten sonra başka bir Osmanlı gemisinin uğramadığı bu adaya İstanbul'dan görevlendirilen *Saadet* vapurunun uğraması istendi. Suriye sahillerinde bulunan yeni tertip askerleri aldıktan sonra onları Basra'ya götürecek olan vapur seyahat esnasında fırtına bahanesiyle vapur Masirah Adası'na ve Maskat'a da uğrayacaktı. Bu husus II. Abdülhamid tarafından da uygun bulunmuş ve konuya dair irade-i seniyye sâdır olmuştu.[671]

Basra'ya posta vapuru olarak gidip gelmek üzere tayin edilen *Saadet* vapuru Akdeniz, Kızıldeniz güzergâhındaki iskelelerden sonra gerek fırtına bahanesiyle gerekse yük ve yolcu almak üzere Makalla, Mirbat, Maskat sahilleri ve adalarına uğrayacaktı. Kolağası Hayri Kaptan'a verilen talimatnamede yer alan hususlar arasında iskelelere uğrandığında kaptanın oraların şeyh ve ileri gelenleriyle görüşmelerde bulunması ve İstanbul'dan padişah adına gönderilen hediyeleri onlara dağıtması da vardı. Böylece bölge ahalisinin devlete olan meyillerinin kuvvetlendirilmesi düşünülüyordu. Kaptanın bu görevi icra ederken ecnebilerin dikkatini celp edecek ve siyaseten mahzura sebep olacak hareketlerden sakınması istendi.[672] Aynı talimatnamede bundan sonra Basra hattına düzenli olarak posta vapurları gönderileceğinden bahsedilerek tespit edilecek sahil, ada vesair uğranılacak mahallerden nerelere kimlerin acente tayini ve hangi iskelelere liman reisleri atanması lazım geleceğinin kaptan tarafından araştırılması talep edildi.

---

[671] DTA, **ŞUB.d**. 58/23. 23 Ocak 1882; DTA, **ŞUB.d**. 101/59. 12 Haziran 1882; DTA, **MKT**. 685/23. 4 Şubat 1892. Saadet Vapuru'yla birlikte padişahın bir ihsanı olarak Osmanlı Devleti'ne sadakatleri bilinen Yemen meşayihine hilatler ile altın ve gümüş saatler gönderildiğine ilişkin malumat dönemin Tarik gazetesinde de yer almıştı. Bkz. BOA, **Y.PRK.UM**. 24/22. 29 Mart 1892.
[672] DTA, **ŞUB.d**. 246/67. 1 Mart 1892.

İstanbul'dan Basra'ya kadar olan bu görevlendirme, sadece eşya veya asker nakline mahsus olmayıp bu vesileyle güzergâh üzerinde uğranılacak iskelelerde Müslüman ahalinin ileri gelenleriyle de görüşülecek ve onlara padişah adına gönderilen hediyeler verilecekti. Aynı zamanda oralardaki idareler ile ahalinin durumuna dair haber alma aracı olarak da bu faaliyetten yarar sağlanacaktı. Bundan sonra Basra'ya düzenli olarak posta vapurları gönderileceğinden bahsedilmesi ise dikkat çeken bir diğer hususdu.

Öte yandan daha evvel Kızıldeniz'e düzenli posta vapurları işlettirildiği sırada Yemen ve Hicaz'a tayin edilen subay ve memurların bu vapurlarla Hudeyde ve Cidde gibi iskelelere gittikleri hâlde bir müddetten beri idarenin postaları durdurulduğundan memurlar mecburen ecnebi vapurlarına biniyorlardı. Bu vapurlar Süveyş ve Port Said gibi mahallerde aktarma yaptıklarından bir sonraki vapur gelene kadar beklemek vakit kaybettiriyordu. Bundan dolayı 1893 yılının Ekim ayında Sadaret, Yemen ve Basra taraflarına gitmek üzere idarenin vapur seferleri başlatmasını istedi.[673] Merkezi Süveyş olmak üzere Cidde, Basra ve Bombay taraflarına vapur işletilmesi için gerekli adımların atılmasına dair bir irade-i seniyye de sâdır oldu. Bahriye Nezareti ise vapur işletilebilmesi için en az üç adet vapura ihtiyaç olduğunu bildirmişti.[674]

Diğer taraftan Hintli Müslümanlardan olup Bağdat ve Arabistan yarımadası limanları ile Karaçi arasında ithalat ve ihracat yaparak deniz ticaretiyle geçimlerini sağlayan tacirler 1889 senesinde Babıâli'ye gönderdikleri bir mektupta işlerini geliştirmek için vapur seferleri yapılmasını talep ettiler. Böylece Hudeyde ve Yemen kahvesi ile İstanbul'un pamuk, yün, cam ve çanak ürünleri Basra, Bağdat ve Hindistan taraflarına sevk edilebilecekti. Şimdilik bir veya iki Osmanlı vapuru Karaçi-Basra-Yemen hattında işletilebilecek olursa ticari açıdan çok fayda sağlayacağı mektupta beyan edilmişti.[675]

---

[673] BOA, **BEO**. 298/22306. Sadaret'ten Bahriye Nezaretine, 22 Ekim 1893.
[674] DTA, **MKT**. 874/45. 6 Ekim 1894. Sonraki yılarda da bölge için vapur talepleri oldu. Basra Komodorluğu'nun körfezde bazı iskelelere sefer yapmak üzere iki posta vapuru gönderilmesi talebine o sahillere daha evvel vapur işlettirildiği fakat varidatın masrafları karşılamadığı cevabı Bahriye Nezareti'nce verildi. Sonraki yıllarda benzer bir talep Necid Mutasarrıflığınca yapıldı. Bkz. DTA, **MKT.** 7069/36. 5 Haziran 1899; DTA, **MKT.** 7511/212. 24 Kasım 1908.
[675] BOA, **HR.TO**. 343/119.

Medineli bir tüccar olan Abdülkerim adlı bir şahıs da Babıâli'ye gönderdiği bir mektubunda Yemen'den Basra'ya kadar olan İdare-i Mahsusa vapurları tahsis edilmesini istemişti. Bu talebe Bahriye Nezareti, elde yeterli sayıda vapur olmadığı cevabını verdi.[676] Yemen'den Basra'ya deniz ticareti için vapur işlettirilmesinin bir kâr sağlamayacağı gibi vapurların masraflarını dahi çıkarmasının söz konusu olamayacağı yorumu da aynı cevap metninde yer bulmuştu.

Basra'daki deniz ticaretiyle meşgul Müslüman tacirlerden de yukarıdaki talebe benzer birçok müracaat vuku bulmuştu. Basra Körfezi'nde ve Hint Okyanusu'nda sefer yapmak, Necid sahillerine posta vazifesini muntazam ifa etmek ve askerî nakliyata yardımcı olmak maksadıyla *Ticaret-i Osmaniye* adıyla bir vapur şirketi kurulması hususundaki müracaat bunlardan biriydi. Şirketin kurulması ve şimdilik iki vapurun tedarik edilmesi hususundaki talep Babıâli'de müzakere edilmiş, bunun maddi ve manevi faydalarının yanı sıra siyasi olarak da yarar sağlayacağı değerlendirilmişti. Ayrıca vapurların her sene Necid ile İran'dan gelen ve Basra üzerinden Irak'taki Şiilerce kutsal mekânlara ziyaret yapanların naklini de sağlayacağı ve böylece önemli bir gelir elde edileceği yorumu yapılmıştı.[677] Böyle bir şirketin kurulduğuna dair bir bilgiye rastlanılmadığı göz önünde bulundurulacak olursa bölge ileri gelenlerince yapılan talebin bir teklif olarak kaldığı anlaşılmaktadır.

Basra ile Cidde arasında düzenli olarak İdare-i Mahsusa'ca vapur işletilemediğinden buradaki deniz ticareti 1908 yılında ecnebi vapurlarının tekelindeydi. Müslüman tacirler Osmanlı vapurları kullanmak yerine diğer ticaret vapurlarını kullanmak zorunda kalmalarından duydukları rahatsızlığı birkaç defa İstanbul'a bildirmişlerdi.[678]

İstanbul-Basra güzergâhında düzenli vapur işletme hususunda Bahriye Nezareti'nin başarılı olamadığı görülmüştü. Aynı nezaretin 28 Haziran 1910 tarihli bir yazısında, Ticaret ve Nafia Nezareti bünyesinde teşkili gündeme gelen Milli Seyr-i Sefain Şirketi'nin adı geçen güzergâhta vapur işletmesinin önemine dair mütalaada bulunması ise dikkat çekicidir. Mütalaada yıllık 2,5 milyon liralık ihracatı bulunan ve

[676] BOA, **BEO**. 2097/15203. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e, 3 Ağustos 1903.
[677] BOA, **BEO**. 2544/190765. 5 Nisan 1905; BOA, **BEO**. 2569/192643. 4 Mayıs 1905.
[678] DTA, **MKT**. 7529/217-218. 5 Eylül 1908.

ileride dünyanın ikinci bir zahire ambarı olmak kabiliyetine sahip Irak bölgesinin yegâne iskelesi olması cihetiyle Basra'nın siyasi ve ticari ehemmiyetinden bahsedilmişti.[679]

Basra Körfezi'nde deniz taşımacılığı alanında faaliyet göstermek isteyen girişimcilere Osmanlı Devleti tarafından nadir de olsa izin verilmiştir. Bombay'daki Osmanlı Devleti tebaası bazı Arap tüccarın Bombay-Basra arasında vapur işletmek amacıyla kurdukları El-Merâkib-ül Arabiyyetü'l Mahdûde adlı şirket bunlardan biriydi. Bu şirket vapurlarıyla ilgili 1911 senesinde yaşanan bir olay Basra Körfezi'ndeki deniz taşımacılığına dair bir kanaat oluşturması açısından önemlidir. Şirket, Basra Körfezi'nin güvenli olmadığı gerekçesiyle ve deniz haydutlarının saldırılarına maruz kalmamak adına vapurlarına İngiliz bayrağı çekmişti. Buna Osmanlı makamlarınca tepki gösterildi ve körfezde güvenliğin sağlanamadığı mazeretinin gerçeği yansıtmadığı ifade edildi. Konu araştırıldığında şirketin hissedarlarından bazılarının İngiliz vatandaşı olduğu, vapurlara İngiliz bayrağı asılmasının asıl amacının Osmanlı ticaret gemilerinden alınan çeşitli vergilerin ecnebi gemilerden alınanlardan fazla olmasından kaynaklandığı ortaya çıktı. Ayrıca Osmanlı sancağı çekmeleri hâlinde devlet, icabında askerî sevkiyat ve sair işlerde vapurları kullanabilirdi. Buna rağmen Osmanlı hükûmetinin yerel idarecilere gönderdiği tebligatla bu suretle de olsa yapılmakta olan ticari taşımacılığa engel olunmamasını tebliğ etmesi dikkat çekicidir.[680]

Kısaca ifade etmek gerekirse Basra Körfezi'nde İngiliz ticaret gemilerine bir rekabet oluşturmak amacıyla Osmanlı Devleti tarafından deniz ticareti maksadıyla gemi işletmek için birçok teşebbüste bulunulduğu görülmekle birlikte bu daimi ve düzenli olarak icra edilemedi. Bu durum körfez sahillerindeki ahali ve tüccarın mecburen İngiliz ve diğer devletlerin ticari vapurlarını tercih etmelerine sebep oldu. İngilizlerin bu durumu bölgedeki nüfuzlarını yayma ve genişletme aracı olarak kullandıklarını da gelişen ve yukarıda ayrıntısına yer verilen olaylardan anlaşılmaktadır.

---

[679] DTA, **MBN**. 677/379. Bahriye Tahrirat Kalemi, 28 Haziran 1910.

[680] Merkezi Bombay'da bulunan El-Merakib-ül Arabiyeyyetü'l Mahdude vapur şirketinin kurucuları ve faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. DTA, **MBN**. Dosya Nu: 442. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezareti'ne, 7 Ağustos 1911.

BEŞİNCİ BÖLÜM

BASRA KÖRFEZİNDE OSMANLI – İNGİLİZ DENİZ REKABETİ (1847 – 1914)

Basra Körfezi'ni sömürgesi altında bulundurduğu Hindistan'ın deniz sınırının bir parçası olarak değerlendiren İngiltere, XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren buradaki siyasi ve ticari nüfuzunu artırmak için bölgedeki idarelerle çeşitli görüşmeler yapmıştı. Bahreyn'i yöneten Halife hanedanın iç anlaşmazlıklarından yararlanarak 1861'de müdahalede bulunmuş, Bahreyn emiriyle yaptığı anlaşma neticesinde de bazı ticari kolaylıklar elde etmişti. 1892'de ise bir anlaşmayla Bahreyn'i iç işlerinde serbest, dış politika ve güvenlik konularında kendisine bağlı hâle getirmişti. 1899'da Kuveyt ile de benzer bir anlaşma yapmıştı.[681] Bölgedeki idarelerden sadece Katar Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı'ya bağlı kaldı.

Osmanlı Devleti, körfezdeki idarelere merkezden vali göndermek yerine, Kuveyt ve Katar örneklerinde olduğu gibi bölge halkı içinden kaymakamlar tayin etti. Bunları idari olarak Bağdat vilayetine tabi kılmıştı. Bağdat'ın 1749'dan sonra Osmanlı Devleti'ne bağlı Kölemenlerin idaresine geçmesiyle klasik dönemde kurulan bu hâkimiyet sarsıntıya uğradı. Körfezdeki mahallî güçler Bağdat'taki Kölemen valilere tabi olarak yönetilmekle birlikte zamanla Basra ve Müntefik bölgeleri senelik belirli bir bedel karşılığında Müntefik şeyhlerine, Ammare bölgesi Benî Lâm ve Albu Muhammed aşiretlerine verilirken; Necid, Ahsa ve Katar'daki geleneksel yapı muhafaza edilmişti. Bu durum Vehhabî hareketinin ortaya çıkıp Ahsa, Katar ve Bahreyn'e hükmetmeye başladığı 1799 yılına kadar sürdü. 1830'larda Osmanlı Devleti Bağdat'taki Kölemen valilerin idaresine son verip, bölgeye

[681] Bu arada İngilizler 1839'da stratejik bir konumda bulunan Aden'i işgal ettiler. Buna ilave olarak 1869'da Fransızlar tarafından açılan Süveyş Kanalı'ndan Mısır'ın payına düşen hisseleri 1875'te satın aldılar. Böylelikle bölgede Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi arasında önemli bir su yolu üzerinde etki kurmayı başardılar. Tayyar Arı, **a.g.e.**, s. 102.

doğrudan valiler tayin etmeye başladı.[682] Bu yeni durum Osmanlı idaresinde başlayan merkeziyetçilik odaklı yaklaşımının ve bölgedeki istikrarsızlıklara çözüm arayışının bir sonucuydu.

Osmanlı hükûmetinin Basra Körfezi'nde denizcilik alanında ıslahat fikrinin ön plana çıktığı 1847 yılında bölgedeki durum özetle şöyleydi: Eskiden körfezde Osmanlı Devleti'ne ait topraklardan olan Bahreyn ve Maskat civarında sonraları bağımsız idareler kurulmuş; Katif, Hufuf, Ahsa, Müberrez ve Katar kasabaları önceleri Basra valileri tarafından idare olunurken bunlardan bazıları bir zamandan beri Vehhabilerin idaresine geçmişti. Suudi hanedanlığının Kuveyt, Bahreyn, Katar ve Umman taraflarına nüfuzunu yaymış olmasından oradaki şeyhler de rahatsızdı. İngilizler ise Bahreyn, Maskat ve hatta Kuveyt'i kendilerine meylettirme gayretindeydiler.[683]

Doğu Hindistan Kumpanyası vasıtasıyla Basra Körfezi ve çevresinde uzun yıllardan beri ticari bir hâkimiyet kuran İngiltere, bu nüfuzunu siyasi alana taşımak gayesiyle hareket ediyordu. Kumpanyaya ait olup Hindistan'dan Basra Körfezi'ne giriş yapan ilk vapur *I.N.S. Hugh Lindsay* 1838 senesinde bir görevle önce Umman'ı ziyaret etmiş, sonra da körfeze açılmıştı. 1841 yılında ise İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memuru ile İngiliz Hindistan donanması kumandanı eşliğinde İngiliz Hindistan filosundan bazı gemiler Basra Körfezi'ne istasyon görevi yapmak üzere geldiler.[684]

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren körfez ile Şattülarap, Fırat ve Dicle nehirlerinde her geçen gün artan İngiliz nüfuzu sonrası ortaya çıkan bölgedeki devletlerarası çekişme, Osmanlı hükûmetini meşgul eden konuların başında yer aldı. Körfezin batı yakası sahillerindeki idarelerde İngiliz faaliyetlerini bir egemenlik ihlâli olarak değerlendiren Osmanlı Devleti, buna karşı hâl çareleri aradı.

Körfezde İngilizlere meyleden idareler üzerinde devlet otoritesinin yeniden tesisi amacıyla, 1871 yılındaki Ahsa harekâtında da görüleceği üzere askerî müdahalede bulunuldu. Düzenli vergi vermek koşuluyla idareciler atandı. Söz konusu yerlerde daimi olarak askerî kara gücü bulundurulması kararlaştırıldığı gibi

[682] Zekeriya Kurşun, **Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti,** s. 56-59; aynı yazar, **Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi,** s. 27-28.
[683] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı İngiliz Çekişmesi,** s. 31.
[684] J. G. Lorimer, **a.g.e.**, c. 1, s. 232-233.

sahilden gelebilecek saldırılara karşı harp gemilerinin düzenli olarak karakol vazifesi yapması gündeme geldi.

Sahillerde Osmanlı sancağı taşıyan harp gemileriyle emniyet ve asayişin tesisinin yanı sıra oralarda meskûn bulunan tebaanın devlete olan bağlılıklarının sağlamlaştırılması umulmaktaydı. Daha da önemlisi XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngilizlerin Basra Körfezi'nde artırmakta oldukları donanma gücüne karşı bir rekabet oluşturulması söz konusu olacaktı. Zaten Basra Tersanesi'nin ıslahına yönelik girişimin amaçlarından biri de körfezdeki harp gemisi sayısının çoğaltılarak İngilizlere karşı savunma amaçlı bir strateji oluşturmaktı.

Bu stratejinin uygulamaya geçirilmesiyle Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında farklı konularda ihtilaf alanları ortaya çıktı. Sınır komşusu olması sebebiyle İran[685] ile de bazı sorunlar ortaya çıkmakla birlikte denizde asıl çekişme bölgede her geçen gün gücünü artıran İngiltere ile oldu. Bu çekişme alanları nelerdi? Sorunların çözümünde nasıl bir yol takip edildi? İngilizlerin güçlü harp ve ticaret gemilerine karşı Osmanlı Devleti nasıl bir deniz stratejisi geliştirdi? Bu ve benzeri soruların cevaplarına bu bölümde değinilmeye çalışılacaktır.

[685] İran'ın Basra Körfezi'nde en az üç gemiden müteşekkil bir harp filosu bulundurma kararı alması 1865 yılına rastlamakla birlikte bu kararın icra safhasına geçirilmesi çok daha sonraları oldu. XX. yüzyıl başlarına kadar İran'ın körfezde önemli bir deniz gücü bulunduramadığı, bunun sebebinin denizcilik sahasında başta tersane ve gemi inşa tezgâhları bulunmamasına bağlı olduğu düşünülmektedir. Avrupa'dan harp vapuru satın alınmasındaki gecikme ise İran hazinesinin içinde bulunduğu mâli sorunlarla bağlantılıydı. İran ancak 1885 senesinde Basra Körfezi'nde iki vapur istihdam etmeye başladı. Almanya'da inşa ettirilen bu gemilerden 600 ton kapasiteli, 450 beygir gücünde *Persapolis* adı verilen sactan imal edilmiş buharlı gemi pervaneli ve üç direkliydi. Dört adet 7,5 cm'lik Krupp topu mevcuttu. 30 beygir gücünde olan ve *Susa* adı verilen diğer gemi ise küçük ebatta olup Karun Nehri'nde işletilmeye başlanmıştı. (Bkz. J.G. Lorimer, **a.g.e**., c.1, s. 294; George N. Curzon, **a.g.e.**, s. 394). Denizcilik sahasındaki bu girişimin Nâsıreddin Şah'ın 1873 ve 1878 yılında Avrupa ülkelerine yaptığı seyahatten sonra kara ordusunun ıslahına yönelik teşebbüslere ve Avrupa'dan eğitici subaylar getirmesine ilişkin girişimin bir parçası olduğu görülmektedir. Aynı seyahatlerden sonra Avrupa ülkelerinden silah ithali de söz konusu olmuştur. (Bkz. J.F. Standish, "British Maritime Policy in the Persian Gulf", **Middle Eastern Studies**, c. 3, Sayı 4, Temmuz 1967, s. 343. Soner İşimtekin, "Nâsıreddin Şah Kâçâr'ın Avrupa Seyahatleri ve İran Üzerindeki Sonuçları", **Nüsha: Şarkiyat Araştırmaları Dergisi**, Yıl 10, Sayı 31, 2010/II, s. 181). 1903 yılına gelindiğinde ise İran'ın *Muzafferi* adlı bir devlet gemisi daha Basra Körfezi'nde faaliyet gösteriyordu.

A. Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti İle İngiltere Arasında Ortaya Çıkan Sorunlar

Basra Körfezi'nde Osmanlı hâkimiyetinin sürdürüldüğü sahillerde kara sularıyla ilgili hususların tam olarak tespit edilememiş olmasından dolayı ortaya çıkan ve İngiltere ile diplomatik krizlere sebep olan birçok olay vuku buldu. Sahillere kaçak yollarla silah ithali ve bunun sonucunda silahlanan aşiretlerin çıkardıkları kargaşa ve yine deniz haydutlarının saldırıları da körfezde Osmanlı-İngiliz gerilimine sebep olan olaylar arasında yer aldı. Bilhassa Fav Boğazı'nda Osmanlı Devleti tarafından istihkâm inşa edilmesine karşı İngiltere'nin gösterdiği direnç de bölgedeki diplomatik savaşın unsurları arasında önemli bir yer tuttu.

Özellikle, Osmanlı Devleti'nin Katar'daki varlığını Bahreyn için bir tehdit kabul eden İngiltere, bölgede kendi ticari menfaatlerini zedeleyen korsanlığın engellenmesi bahanesiyle sürekli yeni problemler çıkarma peşinde oldu. İngiltere, bölge politikalarında Bahreyn şeyhine dayandığı gibi Osmanlı Devleti de bir taraftan Kuveyt şeyhine, diğer taraftan da Katar şeyhine dayanarak bölgedeki varlığını sağlam temellere oturtmaya çalıştı. Bu hareket tarzına ilave olarak körfezde takip edilen askerî ve siyasi politikalar sonucunda Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne kadar bölgede etkili olabildiği gibi körfezde tutunabilmesi de mümkün oldu.[686]

İngiltere ile Basra Körfezi'nde karşı karşıya gelinen meselelerin her birine çalışmamızın bu kısmında değinilecek olup, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu malî sıkıntılara rağmen, Basra vilayetini ve vilayetin sahil kesimindeki topraklarını korumak amacıyla elinden gelen bütün tedbirleri almak için bir gayret içinde olduğu görülmektedir. Başta İngiltere olmak üzere diğer devletlerin körfezde Osmanlı Devleti'nin nüfuz alanlarına müdahalesi diplomatik, siyasi ve askerî tedbirlerle önlenmeye çalışılmıştır.

[686] Zekeriya Kurşun, "Basra Körfezinde Osmanlı-İngiliz Çekişmeleri ve Necid Sahillerinin Güvenliği Sorunu", **Yedinci Askerî Tarih Semineri Bildirileri**, I, Genkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 2000, s. 90

1. Köle Ticaretinin Önlenmesi

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Bağdat ve Basra'da merkezi idareyi tesis eden Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'nde İngilizlerle karşı karşıya geldiği meselelerden birisi gemilerle icra edilen zenci köle ticaretiydi. İngiltere'nin bu ticaretin önlenmesine yönelik talepleri ve meseleyi bir baskı aracı olarak kullanması Osmanlı Devleti'ni bölgede tedbir almaya yönlendiren etkenlerin başında yer aldı. Hatta Basra Tersanesi'nin ve burada bulunan gemilerin iyileştirilmesine dair başlatılan ıslahatın temel hedeflerinden biri, bu çalışmanın birinci bölümünde de açıklandığı üzere İngilizlerin körfezde köle ticaretini önlemek amacıyla Osmanlı sancaklı gemilerde arama yapmasına itiraz sebebiyle ortaya çıkmıştı.

XIX. yüzyıl başlarına kadar bütün dünyada serbest olan köle ticareti Osmanlılarda belli kurallar içinde yapılırdı. Sadece Müslümanlar tarafından yapılmasına izin verilen köle ticaretinin en önemli merkezleri başta İstanbul olmak üzere Asya'da Bağdat, Şam, Erzurum, Konya, Medine, Halep, Afrika'da Kahire, Avrupa'da ise Belgrat ve Sofya idi. Bu ticarette özellikle Afrikalı köleler başta geliyordu.[687] Afrika'dan alınan kölelerin ticareti Müslüman gemicilerin faal rol oynadığı deniz yolu ve kara yoluyla yapılmaktaydı. Öteden beri Kızıldeniz ticaret yolunda çeşitli değerli mallar yanında zenci köle ticareti de yapılırdı. Bu esirlerin kaynağı ise Sudan ve Habeşistan'dı. Putperest Habeş kabilelerinden toplanan zenci köleler Hindistan, Mısır ve Arabistan taraflarına sevk edilirdi. Kuzey Afrika devletleriyle İran, Anadolu, Arap yarımadası ve Asya'daki diğer İslam devletlerinin köle ihtiyacı da Habeşistan'dan sağlanırdı.[688]

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Batı'da köleliğin kaldırılmasına yönelik çalışmalara başlanmasında; insan hakları alanındaki gelişmeler, hukukta barış fikrinin yerleşmesi ve sanayi devrimi etkili oldu. Fransa'da 1789 devriminden sonra, İngiltere de ise 1807'de yasaklanan köleliğin Avrupa'dan tamamen tasfiyesi XIX. yüzyıl sonlarına kadar sürdü. Osmanlı Devleti'nde köleliğin yasaklanması yolundaki ilk teşebbüs 1847 yılında İstanbul'da köle pazarının kapatılmasıyla başladı. Bunu 1857'de Hicaz bölgesi hariç, zenci köle ticaretinin yasaklanması izledi ve Sultan

[687] Nihat Engin, "Osmanlılar'da Kölelik", **DİA**, c. 26, s. 247.
[688] Cengiz Orhonlu, **a.g.e**., s. 100-101.

Abdülmecid; Mısır, Trablusgarp ve Bağdat valilerine gönderdiği emirle zenci köle ticaretini kesin olarak yasakladı. Bu işi yapanların cezalandırılacağı tebliğ edildi. Osmanlı Devleti 1890'da zenci esirlerin ticaretini yasaklayan Brüksel Sözleşmesi'ni imzaladı. Bu sözleşme 4 Nisan 1892'de yürürlüğe girdi ve Osmanlı hâkimiyeti altındaki sahillerde deniz yoluyla yapılan köle ticaretinin önlenmesine yönelik gerekli tedbirlerin alınması amacıyla vilayetlere ve harp gemileri kumandanlarına gerekli tebligat yapıldı.[689]

İngiltere, sömürgelerindeki kölelik düzeninin yıkılmasından sonra köleliğin ve bilhassa da köle ticaretinin dünya çapında sona erdirilmesi için bir seferberliğe girişti. Osmanlı İmparatorluğu'na ilişkin İngiliz politikası, İngiliz deniz kuvvetlerine köle ticaretinin önlenmesi için arama ve el koyma hakkı veren ikili bir anlaşma sağlamaktı. Bu amaçla Osmanlıları köle ticaretine karşı önlemler almaya sevk eden birçok İngiliz girişimi oldu. Hatta Osmanlı yönetiminin köle ticaretine karşı önlemlerin çoğunu İngiliz diplomatik girişimlerinin bir sonucu olarak aldı. 1847'de Basra Körfezi bölgesinde, 1854'te Gürcistan ve Çerkezistan kıyı şeridinde, 1855'te Girit ve Yanya'da, 1857'de ise genel olarak köle ticaretinin yasaklanması ve 1880'de İngiliz-Osmanlı köle ticareti anlaşmasının imzalanması bunlar arasındaydı. İngilizler 1889'da siyah köle ticaretine karşı bir kanunun çıkmasında da etkili oldular. Osmanlıların kendi girişimleri neticesinde aldıkları önlemler de söz konusudur ki 1846'da İstanbul esir pazarının kapatılması ve 1909'da beyaz köle ticaretinin kaldırılması bunlara örnektir.[690]

İngilizlerin Basra Körfezi'nde köle ticaretinin önlenmesindeki öncelikleri Hindistan'a köle ithaline son verilmesini sağlamaktı. Bu amaçla 1841'de körfezdeki şeyhlerle görüşmeler yaptılarsa da Osmanlıların işbirliğine ihtiyaç duymaları üzerine 1846 senesinde Osmanlı Devleti buna dâhil oldu.[691]

1846 yılının Aralık ayında Sultan Abdülmecid ile İngiltere ve İrlanda Birleşik Krallığı Kraliçesi arasında Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti arazisi olan

[689] Nihat Engin, a.g.m., 245-247; BOA, **DH.MKT**. 2063/11. 14 Temmuz 1893.
[690] Y. Hakan Erdem, **Osmanlıda Köleliğin Sonu 1800-1909**, (Çev. B. Tırnakçı), Kitapyayınevi, İstanbul 2004, s. 91.
[691] Y. Hakan Erdem, **a.g.e**., s. 129. İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki şeyhlerle köle ticaretinin önlenmesine yönelik yaptığı anlaşmalara dair genel değerlendirme için bkz. Arnold Talbot Wilson, **a.g.e**., s. 215-220.

limanlarda esir nakli ve ithali hususunun yasaklanmasına dair bir muahede metni hazırlandı. Dört maddeden ibaret bu anlaşmanın birinci maddesine göre Osmanlı Sultanı, Basra Körfezi limanlarına esir nakli ve ithalini önleyeceğini taahhüt ediyordu. İkinci maddede esir ticaretiyle meşgul olup ister Osmanlı Devleti'ne ait, ister Osmanlı Devleti tebaasına ait olan gemilerden olsun bu gemilere el konulması ve müsadere edilmesi hususunda İngiltere Devleti ve Doğu Hindistan Kumpanyası gemilerine Osmanlı Devleti'nce izin veriliyordu. Üçüncü maddede meşru ticaret amacıyla kullanılan Osmanlı gemilerinin tevkif ve müsaderelerinde zuhur edecek hasılatın Osmanlı Devleti'ne verilmesi ve teslimi kararlaştırıldı. Bu mukavelenin 1 Ocak 1847 tarihinden itibaren uygulamaya başlanacağı belirtilmişti.[692]

İngilizlerin Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti'ni köle ticaretini önlemeye yönelik işin içine dâhil etmelerinin sebebi daha evvel körfezdeki aşiret ve şeyhlerle yaptıkları işbirliğinden istedikleri neticeyi alamamalarıydı. Maskat İmamı ile iki defa muahede imzalanmasına ve bölgedeki diğer birçok aşiretle de benzer görüşmeler yapılmasına rağmen köle ticaretini önlemede başarı sağlanamamıştı. Bu yüzden İngiltere, kendi ifadesiyle *dost ve kadim bir müttefik* olarak gördüğü Osmanlı sultanının bu hususstaki yardımına ihtiyaç duymuştu. Osmanlı sultanının böyle bir anlaşma içinde yer almasının bütün Avrupa'da takdirde karşılandığı da aynı metinde belirtilmişti.[693] Basra Körfezi'nin batı sahillerinde Osmanlı nüfuzu ve buralarda birçok Osmanlı iskelesi bulunması bölgedeki köle ticaretini önlemede İngiltere'yi Osmanlı Devlet ile işbirliği yapmaya zorlamıştı.

Köle ticaretinin önlenmesine önem verdiğini Osmanlı hükûmetine bildiren İngiltere, çok sayıda devletle bu konuda muahedeler imzaladığını ve çok masraf yaparak Afrika sahillerinde 25-30 seneden beri hususi donanmalar bulundurduğunu açıklamıştı. Osmanlı Devleti'nin bu konuda adımlar atacağından emin olduğunu beyan etmişti. Fakat yukarıda açıklanan antlaşma maddeleri arasında yer alan Basra Körfezi'nde Osmanlı donanması veya tebaasına ait gemilerin İngiliz devletine ait gemilerce aranmasına ilişkin maddeye Meclis-i Vükela'da itiraz edildi. Aramanın

[692] İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında Basra Körfezi'nde köle ticaretinin önlenmesine yönelik 1846 yılına ait muahede için bkz. BOA, **İ.MSM**. 29/82. Lef 1.
[693] Afrika esirlerinin yasaklanmasına dair Lord Palmerston tarafından Devlet-i Aliyye İngiltere Sefirine gönderilen müzekkerenin tercümesi. Bkz. BOA, **İ.MSM**. 29/82. Lef 2.

İngiltere Devleti gemilerine bırakılmayıp, Osmanlı donanmasından tayin edilecek birkaç gemi tarafından yapılmasının uygun olacağı kararı alındı. Köle ticaretinin önlenmesine yönelik İngiltere ile ortak hareket edilmesinin politik açıdan birçok faydası bulunacağı, bunun İngiltere devleti ve milleti kamuoyunda memnuniyetle karşılanacağı ve mevcut ilişkileri geliştireceği açıklandı. Sadaret'in arz tezkeresiyle sunulan hususlar Padişah tarafından da uygun görüldü.[694]

Osmanlı Devleti idarecileri Osmanlı bayrağı taşıyan gemilerin İngiliz gemilerince aranmasını doğru bulmamışlar, bunun yerine körfezde kendi gemilerinin bulundurularak köle ticareti yaptığından şüphelenilen gemilerin bunlar tarafından teftişi yönünde karar almışlardı. Körfezde harp gemisi bulundurularak aynı zamanda ahalinin devlete olan güveninin temin ve teyit edileceği de değerlendirilmişti. Fakat körfezde bu işi icra edecek bir gemi olmadığı gibi oradaki tersane de uzun süredir ihmal edildiğinden kısa sürede gemi inşa edilerek gezdirme imkânı yoktu. İstanbul'dan Basra Körfezi'ne gemi gönderilmesinin ise bir hayli meşakkatli olduğu sonraki yıllarda daha iyi anlaşıldı.

Basra Körfezi'nde köle ticaretini önlemeye yönelik İngiltere'nin işbirliği teklifi kabul edildikten sonra 1847 yılının Ocak ayında Bağdat valisine gönderilen bir fermanda, körfezde Osmanlı sancağı taşıyan gemilerle yapılan köle ticaretinin yasaklandığı bildirildi. Köle ticareti yapan gemilere limanlardaki subaylarca el konulması, gemi kaptanlarının ve yasağa uymayanların cezalandırılmaları istendi. Daha evvel Meclis-i Vükela'da itiraz edilen İngiliz donanmasına arama ve el koyma hakkı verilmesinin ancak yerel düzeyde ve tamamıyla körfez bölgesiyle sınırlı olduğu açıklandı. Basra Körfezi, Osmanlı Devleti'nin köle ticaretinde İstanbul, Anadolu, Rumeli ve Akdeniz'deki belli başlı pazarları için önemli bir arz kaynağı değildi. Köle ticaretinin önlenmesine yönelik iki devlet arasında cereyan eden buradaki işbirliği 27 Mayıs 1847 tarihli İngiltere büyükelçiliğinden alınan bir mektupta yer aldı. Köle ticaretinin önlenmesinde Britanya Donanması'na yardım etmek üzere körfeze giden Osmanlı savaş gemilerinin, bir İngiliz limanına

[694] BOA, **İ.MSM**. 29/82. Lef 3. 11 Aralık 1846 tarihli irade-i seniyye.

uğramaları halinde memnuniyetle karşılanacakları Babıâli'ye bildirildi.[695] İngiltere Hariciye Nazırı Lord Palmerston Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'nde köle ticaretini önlemeye yönelik işbirliğinden ve aynı zamanda İstanbul'daki esir pazarının kaldırılmasından duyduğu memnuniyeti bildirdi.[696]

Bağdat'taki İngiliz Konsolosu A. Kemball tarafından hazırlanan 1847 yılının Nisan ayına ait bir rapor Basra ve civarında meydana gelen köle ticaretine dair önemli bilgiler vermektedir. Köle ticaretini önlemek üzere Kuveyt ve Basra limanlarında bir bot dahi bulunmadığı bilgisini veren konsolos, Habeş, Sudan ve Mısır'ın kuzeyinden yılda ortalama 2.000 ila 3.000 kölenin 50-100 civarında deniz vasıtasıyla Şattülarab'a sokulduğunu beyan etmişti. Bu kölelerden bir kısmının Bağdat ve Basra'ya yarısından fazlasının ise Müntefik taraflarına, oradan da Mezopotamya'nın kuzeyi ile Suriye'ye sevk edildiğini bildirdi. Raporun devamında Basra'daki Osmanlı mutasarrıfının nehir yoluyla yapılan köle ticaretini önleyici tedbirler almadığına yer verilmişti.[697]

Bu sırada İngiltere'nin Hindistan'daki donanma gücünden altı geminin köle ticaretini önlemek üzere devriye gezdirilmesi kararlaştırıldı. Bunlardan ikisi Aden körfezi taraflarında, ikisi Basra Körfezi'nde gezdirilecekti. Diğer iki gemiden biri tersane gemisi olarak kullanılacak biri ise yedekte bekletilecekti. Köle ticaretini önlemek amacıyla Osmanlı Devleti tarafından Basra Körfezi'nde bir geminin görevlendirilmesi İngiltere ile yapılan anlaşma gereği olmasına rağmen hâlihazırda gemi mevcut değildi.[698]

1847 yılının Ağustos ayında Sadaret tarafından Bağdat valisine verilen diğer bir emirde Osmanlı tebaasından olup da zenci esir ticareti yapanların körfez ve civarına getirecekleri esirlere el konulup İngiltere harp gemilerine bindirilerek

---

[695] Y. Hakan Erdem, **a.g.e**., s. 129-130. Basra Körfezi'nde köle ticaretinin önlenmesine yönelik İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki teati edilen yazışmalar "Basra Körfezi'nde Köle Ticaretinin Bastırılması" alt başlıkları bulunan iki ayrı çalışmada ayrıntılı olarak ele alınmıştır. (Bkz. Ehud R. Toledano, **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, Çev. Y. Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 80-90; J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 576-637). Zenci köle ticaretinin Osmanlı gemileriyle yapılmasının men edilmesine ilişkin Bağdat valisine gönderilen hüküm için bkz. BOA, **C.İKTS**. 6/254. 10 Selh 1263 (1-10 Ocak 1847) tarihli hüküm; BOA, **İ.MSM**. 29/823. 22 Ocak 1847.

[696] BOA, **İ.MSM**. 29/827. 23 Nisan 1847.

[697] İngiltere'nin Bağdat Konsolosu A. Kemball'in 28 Nisan 1847 tarihli raporu. Bkz. Charles Issawi, **a.g.e.**, s. 192-193.

[698] J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 590-591.

mahalline iadesi istendi. Bunlardan Basra taraflarında kalmak arzusunda olanlara müdahale edilmemesi bildirildi. Bağdat Valisi, yasağın iyi surette uygulanması için Bağdat'taki İngiltere konsolos vekiliyle görüşmelerde bulundu.[699] Babıâli körfezde yasağın uygulanması ve bunun için İngiltere ile işbirliği içinde hareket edilmesi maksadıyla bölgedeki idarecilere zaman zaman talimatlar göndererek bu işe verdiği ehemmiyeti ortaya koymaktaydı.

Kızıldeniz, Trablusgarp ve Basra Körfezi sahillerinde gemilerle köle ticareti yapıldığı göz önüne alındığında bunun önlenmesi hususunda oralarda daimi surette görevli harp gemilerinin süvarilerine büyük görev düşüyordu. Bahriye komodorluklarına tayin edilen kumandanlara verilen talimatnâmelerde görevlerinden birinin zenci köle ticaretinin önlenmesine yönelik tedbirler almak olduğu hatırlatıldı ve bu konuda teyakkuz hâlinde olunması istendi. Basra Bahriye Kumandanlığı görevine atanan kumandanlara verilen talimatlarda bu konuya değinilmekte ve bilhassa İngilizlerin şikayetine mahal verilmemesi istenmekteydi.

1856 yılında Babıâli tarafından Mısır, Trablus ve Bağdat taraflarına yapılan tebligatta üsera-yı zenciye (zenci esirler) ticaretinin tamamen men edilmesine karar verildiği, artık Akdeniz sahillerine ve hiçbir tarafa zenci esirler salıverilmeyeceği bildirilmişti. Şayet hariçten esirler getirilirse bunları i'tak (azat etme) hususunda esircilere zor kullanılması ve esirlerin münasip mahallere yerleştirilerek maişetlerinin sağlanması istendi. Bu tebliğin uygulanması maksadıyla Kaptanpaşalık makamı Basra Tersanesi Kumandanı Binbaşı Ahmed Bey'e emri aynen tebliğ etti. Basra'da bulunan donanma gemilerinin arzu edilen bir seviyeye çıkarılarak gerekli mahallerde dolaştırılması istendi.[700]

Köle ticaretinin en fazla yapıldığı yerlerin başında günümüzde Birleşik Arap Emirlikleri adıyla bir araya gelmiş bulunan ve o dönemde bazı şeyhlerin idaresindeki mahallerde vuku buluyordu. Denize kıyısı bulunan Şarika, Ümmül Kuveyn, Acman taraflarında köle ticaretinin önüne geçilemediği ve şeyhlerin önleyici tedbir almak üzere verdikleri sözleri yerine getirmediklerinin görülmesi üzerine 1856 yılında

[699] BOA, **A.MKT**. 92/33. Bağdat Valisi Mehmed Necib'ten Babıâli'ye, 6 Ağustos 1847.
[700] DTA, **MKT.** 31/91. Basra Tersânesi'nde Bulunan Binbaşı Ahmed Bey'e gönderilen talimat, 8 Mart 1856.

İngiltere bunlarla yeni bir anlaşma yaptı. Şeyhlerin idaresi altındaki yerlerde ele geçirilen kölelerin İngiliz otoritelerine teslimi kararı alındı.[701]

İngiltere'ye ait harp gemileri Basra Körfezi'nde zenci esir ticareti yaptığından şüphelendiği gemilerde aramalara başlamıştı. 1856 yılı sonlarında bir İngiliz harp gemisi tarafından Osmanlı sancaklı olup içerisinde esirlerin bulunduğu bir tüccar gemisine el konuldu ve gemi Bağdat valisine teslim edildi. Bu olayı Osmanlı Hariciye Nezareti'ne bildiren İngiltere'nin İstanbul elçisi, konuyla ilgili hukuki sürecin başlatılmasını ve geminin seferden men edilmesini talep etti. Elçilik Basra Körfezi'nde İran'ın kabul ettiği gibi Osmanlı Devleti gemilerinin, İngiltere Devleti'ne ait gemilerce aranmasına izin verilmesini bu vesileyle tekrarladı.[702] Bu konunun daha evvel de gündeme getirildiği, fakat Osmanlı hükûmetinden olumsuz cevap alındığı elçiliğin bu yazısından anlaşılmaktadır. Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti'nin seri hareket kabiliyetine sahip harp ve tarassut gemisi bulunmaması İngilizlerin bu ve benzeri baskılarını artırmalarına sebep olmuştu.

Basra Bahriye Kumandanlığı, elinde yeterli sayıda harp gemisi bulunmadığından *Lütfiye* ve *Hocabey* gibi ticari yük taşımacılığı hizmetinde kullandığı korvetleri, gerektiğinde toplarla teçhiz ederek karakol hizmetinde, asker sevkıyatında ve zenci köle ticaretinin önlenmesi gibi görevlerde kullandı. 1858 senesinde *Hocabey* korveti, *Şubar* adlı uskunayla birlikte bu amaçla Necid sahillerinde gezdirildi. Verilen talimatta, korvetin ikamet merkezinin Bahreyn Limanı olduğu bildirildi. O bölgeye yakın olan Katif vesair limanlara gidilerek ahaliyle iyi ilişkiler tesis edilmesi istendi.[703] Köle ticaretini önlemek amacıyla gönderilen iki geminin bu iş için uzun süreli olarak oralarda görev yapması kararı verilmişse de bunların ancak 15 gün kadar görev yaptıkları anlaşılmaktadır.

İngiliz harp gemilerinin köle ticaretini önlemek maksadıyla bazı zamanlarda Osmanlı bayrağı taşıyan gemileri durdurup arama yapması ikili ilişkilerde sorunlara yol açtı. 1866 yılında bir İngiliz harp gemisinin, Yemen ile Basra arasında yük taşımacılığı yapan *Lütfiye* korvetini Re'sül-hadde mevkiinde araması buna örnek

[701] TNA, **IOR**/R/15/1/729, s. 58.
[702] BOA, **HR.TO**. 224/46. 6 Aralık 1856.
[703] Ahmed Şekib, **a.g.e**, s. 35-36, 95-96.

teşkil etmektedir. O sırada korvette Yemen ahalisinden olup da gönüllü olarak askere yazılan ve Basra'ya götürülen 60 bahriye askerinin bulunması ve bunların üzerinde asker elbisesi olmaması İngilizlerin kuşkulanmasına sebep olmuştu. Konu İstanbul'a bildirildiğinde Babıâli buna tepki göstermiş ve devlete ait bir geminin böyle bir suçla zan altında bırakılmasının doğru olmadığı, bu gibi hoş olmayan hareketlerin tekrarına mahal verilmemesi gerektiğini İngiltere'ye bildirmiştir.[704] Bu olayların önüne geçmek ve gemilerde istihdam edilen zenci neferlerin köle ticareti bahanesiyle sorgulanmalarına mâni olmak için bahriyeli zenci tayfaların sayıları, eşkâli ve hangi görevlerde istihdam edildikleri 1890 senesinden itibaren tayfa tezkerelerine kaydedilmeye başlanmıştı.[705]

Köle ticaretiyle mücadele edilerek İngilizlerin olur olmaz şikâyet ve müdahalelerine fırsat verilmemesi için gayret gösterilse de birçok şikâyet vuku buldu. Basra Valiliği bu şikâyetlerden bazılarının gerçeği yansıtmadığı kanaatindeydi. Mesela 1895 yılının Ocak ayında İngiltere'nin Basra konsolosu vekilinin, Basra'da alenen zenci esirler satılmakta olduğuna dair şikâyetlerinin aslı olmadığı valilikçe ifade edilmişti.[706] Bağdat'taki İngiliz konsolosluğu ise Afrika kıtasından birtakım esirlerin Şattülarap yoluyla nakledildiği ihbarında bulunmuştu. Konsolos, Basra'daki Osmanlı idarecilerinin esir ticaretini önleme konusundaki kayıtsızlıklarına dikkat çekmişti.[707]

1881 yılında Basra Körfezi'ndeki İngiliz filosu kumandanı, Yemen ve Hudeyde taraflarındaki korsanlığın önlenmesinde ve zenci köle taşıyan gemilerin takibinde Osmanlıların yetersiz kaldığını ifade ederek bu gemilerin kendilerince takibi için izin istedi. Babıâli, bu tür şikâyetlerin oralarda yeterli sayıda harp gemisi bulunmamasından kaynaklandığını kabul etti. Gerekli tedbirlerin alınması için

[704] DTA, **MB.d**. 67/51. 8 Eylül 1866; BOA, **HR.SFR 3.** 116/21 Lef 2. 7 Eylül 1866. *Lütfiye* korveti muvazzaf mürettebatından Safer Ağa, İngilizlerin yaptıkları aramaya dair gözlemlerini ayrıntılı bir raporda kaleme aldı. Bağdat valiliğinin konuya dair tahriratıyla beraber rapor da İstanbul'a gönderilmişti. Bu rapor için bkz. BOA, **HR.SYS**. 106/15. Lef 2-3.
[705] DTA, **ŞUB.d**. 227/74. 17 Şubat 1890.
[706] BOA, **BEO**. 545/40481. Sadaret'ten Basra Valiliğine, 3 Ocak 1895.
[707] BOA, **HR.TO**. 246/5. 13 Mayıs 1871.

ilgilileri uyardı.[708] Bu olaydan birkaç ay sonra Yemen sahillerinde görev yapmak üzere önce *Arkadi* vapuru, sonra da *Akka* gambotu bölgeye sevk edildi.

Basra'da zenci esir ticaretinin devam ettiği ve yerel idarecilerin bunlara müsamaha gösterdiğine ilişkin İngilizlerin şikâyetleri sonraki yıllarda devam etti. 1894 senesinde Basra'da alenen esir ticareti yapıldığına dair şikâyet karşısında Basra valiliği, gerekli tüm önlemlerin alınmış olduğunu bildirdi. Bunun üzerine İngiltere'nin Basra konsolosluğu, kimlerin bu işle iştigal ettiğini bildirilen bir rapor gönderdi. Esir ticareti yapıldığından valiliğin haberdar edilmesine rağmen bir işlem yapmadığı rapora ilave edilmişti. Valilik iddiaları tekrar yalanladığı gibi İngiltere'nin Basra konsolosluğu çalışanlarının zenci esir ve cariyeleri konsolosluk binasına alarak onlarla eğlendikleri cevabını verdi.[709] Körfezde köle ticaretini önlemek amacıyla İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yapılan iş birliğinin bu ve benzeri iddialar sebebiyle sıkıntılara sebep olduğu, iki ülke arasında diplomatik krizlere yol açtığı görülmektedir.

İngilizlerin esir ticaretini önlemek bahanesiyle Basra Körfezi sahillerindeki ahaliye çeşitli baskılar yaptıkları, hatta onlardan para aldıklarına ilişkin haberler Osmanlı Devleti'nce rahatsızlık duyulan konular arasındaydı. 1896 yılında Umman sahillerinde gezdirilen iki İngiliz vapurunun kaptanlarının oranın ileri gelenlerinden Şeyh Zayid'i tazyik ettikleri ve o sahillerde doğup büyüyen ve ebeveynleri de bulunan 12 nefer zenciye esir muamelesi yaparak onları zorla aldıkları, üstelik nakdi ceza olarak şeyhten dört bin rupiye aldıkları anlaşılmıştı. Şeyh Zayid ise devamlı maruz kaldığı bu durumdan kurtulmak için Maskat şeyhinin aracılığıyla Fransa Devleti tabiiyetine girmişti. Fransa'nın Maskat konsolosu Şeyh Zayid'e bandıra vererek onu İngilizlerin taarruzundan korumak için Umman sahillerinde Fransız vapurları bulundurmayı taahhüt etmişti.[710] Köle ticaretini önlemek bahanesiyle

[708] DTA, **MKT**. 393/18. 16 Ekim 1881.
[709] BOA, **DH.MKT**. 226/38. Lef 1-16; BOA, **HR.İD**. 2087/48, 52, 55.
[710] DTA, **MKT**. 1032/85. Bahriye Nezareti'nden Babıâli'ye, 18 Haziran 1896. Basra Körfezi çevresinde Fransa'nın etki alanı İngiltere ve Rusya'ya göre daha sınırlı olmakla birlikte körfez de dâhil olmak üzere Batı'dan Doğu'ya işlettiği posta ticari vapurlarla bölge ticaretinde etkinliği söz konusuydu. Bunlar arasında French Company de Steamers de İ'Oust Mesnie&Co. Adlı şirket 1882 yılından itibaren Fransa'dan Basra Körfezi'ne kadar düzenli seferlerine başlamıştı. 1896 yılında ise Messageries Maritime Company Bombay'dan Basra Körfezi'ndeki limanlara vapurlarıyla ticari taşımacılık yapmaya başlamıştı. Ayrıntılı bilgi için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 13-18.

İngilizlerin bölgenin ileri gelenlerine yaptığı baskının Osmanlı Devleti'nin nüfuzunu tartışmaya açtığı ve yine aynı bahaneyle bölgede kendi hegemonyasını tesis etmek gayesinde olduğu bu ve benzeri olaylarda görülmüştü.

Körfezde Osmanlı sancaklı gemilerde köle ticaretini yakın takibe alan İngiltere'nin bu konuyu bahane ederek harp gemileriyle gerektiğinde fiili müdahalede bulunduğu yahut diplomatik yoldan Osmanlı hükûmetine baskı yaptığına dair çok sayıda olay mevcuttur. İki devlet arasında Afrika'dan yapılan köle ticaretini önlemeye yönelik 25 Ocak 1880 tarihinde yapılan antlaşma ile 1889 yılında imzalanan ve Osmanlı Devleti'nin de taraf olduğu Brüksel Anlaşması[711] gereğince Osmanlı hükûmeti kendine düşen sorumlulukları yerine getirmek üzere birtakım tedbirler almıştı. Bunların uygulanmasına yönelik tebliğler yayımlandığı gibi zaten bu antlaşmadan önce de Osmanlı Devleti zenci köle ticaretinin önlenmesi için taşradaki idarecilere çeşitli defalar tebligatta bulunmuştu.

Köle ticaretini önleme faaliyetleri kapsamında her yıl sonunda; o yıl içinde ele geçirilen ve hürriyetine iade edilen köle miktarı, iskân edildikleri yerler, bunları naklederken ele geçirilen deniz vasıtalarının türü ve miktarı gibi istatiksel veriler valiliklerden talep edilmekteydi. Hicaz, Trablusgarp, Yemen, Basra vilayetleriyle Bingazi mutasarrıflığından gönderilen raporlar, Dâhiliye Nezareti'nden Hariciye Nezareti'ne intikal ettirilir ve konuya ilişkin bir istatistik oluşturulurdu.[712]

Basra Körfezi'ndeki Osmanlı harp gemilerinin ıslahına yönelik yürütülen faaliyetler kapsamında İstanbul'dan atanan kumandanlara verilen emirlerde köle ticaretinin önlenmesi için gayret gösterilmesi hususuna özel bir vurgu yapıldı. Alınan bütün tedbirlere rağmen diğer önemli sahil merkezlerinde olduğu gibi Basra Körfezi sahillerinde gemilerle icra edilen zenci köle ticareti kısmen de olsa devam etti.

Körfez sahillerinin oldukça uzun olması, yeterli sayıda harp gemisi istihdam edilememesi gibi hususlar bu başarısızlıkta etkili oldu. Zenci köle ticaretinin önlenmesine ilişkin İngiltere ile karşılıklı mutabakat sağlanmış olsa da Osmanlı Devleti'nin nitelikli ve yeterli sayıda gemi bulundurmayarak gerekli tedbirleri

[711] Afrika'dan yapılan köleliği önlemeye yönelik her iki antlaşmaya dair ayrıntılı bilgi için bkz. Gülnihal Bozkurt, "Köle Ticaretinin Sona Erdirilmesi Konusunda Osmanlı Devletinin Taraf Olduğu İki Devletlerarası Anlaşma", **OTAM**, Sayı 1, 1990, s. 45-77.
[712] BOA, **DH.MKT**. 2161/64. 19 Ocak 1899.

almadığı ve üzerine düşeni yapmadığı hususu İngiltere tarafından pek çok kez dile getirildi. Bu tür olayları önlemek maksadıyla gerekirse müdahalede bulunacağı tehdidinde bulunması, hatta bazen müdahalede bulunması bölgedeki ikili ilişkilerin seyrini olumsuz etkileyen faktörler arasında yer aldı.

İngiltere köle ticaretini önlemek maksadıyla İran ile 2 Mart 1882'de yaptığı anlaşmada İran bayraklı olup da körfezde veya İran sahillerinde köle ticareti yaptığından şüphelenilen gemilerde arama yapma yetkisi aldı. Bu konuda iki devlet arasında karşılıklı işbirliği yapılması üzerinde mutabık kalındı.[713] Alınan kararların uygulanmasıyla İran kıyılarında köle ticaretinde nispeten azalma oldu. İran ile Arap sahilleri arasındaki köle ticareti trafiği de eskiye oranla iyice azaldığı bölgedeki İngiliz memurları tarafından hazırlanan raporlarda yer bulmuştu. Fakat aynı raporlarda bu konuda İngiltere tarafından gösterilen gayretin İran tarafından gösterilmemesine dikkat çekilmişti. Bu yüzden Belucistan sahillerinde köle ticaretinin önüne tam olarak geçilemediği beyan edilmiştir.[714]

1887 yılının Nisan-Haziran aylarında köle ticaretini önlemek maksadıyla İngilizlerin beş harp gemisi (*Reinder, Worldlark, Kingfisher* ve *Sphinx*) Afrika kıyılarında gezdirildi. *Bahar Operasyonu* olarak adlandırılan bu görev esnasında yaklaşık 200 kadar *dhow* olarak tabir edilen Arap yelkenlisi ile karşılaşılmış ve bunlardan sadece bir tanesinde köle taşındığı görülmüştü. *Wordlark* tarafından 16 Haziran 1886'da yapılan aramada bu yelkenlide 21 köle olduğu tespit edilmiş ve gemiye el konulmuştur.[715]

İngiliz gemilerinin de köle ticaretini önlemede başarılı olamadığı ifadesi İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memuru Albay E.C. Ross tarafından hazırlanan 1887 yılına ait bir raporda beyan edilmesi dikkat çekicidir. Köle ticaretini önlemek için gemilerin çaba sarf etmesine rağmen Afrika'dan Umman taraflarına küçük deniz vasıtalarıyla getirilen kölelerin karaya çıkmasının tamamen önüne geçilemediği

---

[713] İran ile İngiltere arasında Basra Körfezi'nde köle ticaretinin önlenmesine yönelik görüşmeler sonunda yapılan anlaşma ve bunun neticelerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 135-138.

[714] **A.g.e.**, s. 136.

[715] **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1886-87**, 1887, s. 10-11.

açıklanmıştı. Bu başarısızlığın sebebi olarak büyük gemilerle sığlık alanlara yanaşılamaması ve köle taşıyan üçük yelkenlilerinin takibinin zor olduğu beyan edilmişti.[716]

İngiliz raporlarından anlaşıldığına göre 22 Mayıs 1887 tarihinde *Kingfisher* adlı İngiliz vapuru Maskat taraflarında bir Arap yelkenlisinde yaptığı aramada gemide beş köle bulunması üzerine gemiye el koydu. 1889-1890 yılı İngiliz raporlarına göre denizde köle ticareti yapan gemiye rastlanmadıysa da değişik yerlerde 51 köle ele geçirildi. 1889 yılının Ekim ayında Bahreyn'e dönen hacılardan bazılarının beraberinde köle getirdiklerinin görülmüştü. Deniz ve kara yoluyla gelen bu kölelerden sekizi erkek, yedisi ise kadındı. Bunlar *Lawrance* adlı İngiliz harp gemisinde toplandı ve Buşir'e götürülerek orada azat edildiler.[717]

1890 yılı İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memurunun raporuna yansıyan bilgiye göre Aden'den Karaçi'ye giden Fransız bayraklı bir posta vapurunun Maskat'ta yapılan aramasında içinde 25 köle bulunmuştu. Bunların sorumlusu olduğu düşünülen altı Arap, Maskat Sultanı tarafından verilen emir üzerine tutuklanmıştı.[718]

1852-1858 ve 1883-1905 yılları arasında İngiliz devlet gemileri tarafından Umman, Maskat, Bahreyn ve Kuveyt sahillerinde arama yapılan gemilerde ele geçirilen köle sayısı ile bunlara yapılan işleme dair hazırlanan raporlarda Maskat, Buşir, Lince ve Bahreyn taraflarında ele geçirilen köle sayısının fazla olduğuna dikkat çekilmişti.[719]

XIX. yüzyıl başlarından itibaren İngiliz donanmasının temel görevlerinden biri hâline gelen köle ticaretini önleme vazifesi sebebiyle kraliyet donanmasından birçok gemi bunun için görevlendirilmişti. Afrika kıtası sahillerinden Akdeniz ile Basra Körfezi'ne deniz yoluyla sevk edilen zenci köleleri taşıyan gemileri kontrol görevi yapan İngiliz devlet gemileri Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nun yanı

[716] **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1887-88**, 1888, s. 14.
[717] **a.g.e.** s. 21. **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1889-90,** 1890, s. 26.
[718] **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1890-91**, 1891, s. 10.
[719] TNA, **IOR**/L/PS/20/C246, s. 50-52, 98-100.

sıra Güney ve Kuzey Amerika suları gibi çok geniş bir sahada görev yaptılar. Güney ve Kuzey Amerika sularındaki görev grubunda Fransız, Portekiz ve Amerika Birleşik Devletleri'nin harp gemileri İngiliz harp gemilerine destekte bulundular.[720]

2. Hâkimiyet Alanı Kaynaklı Sorunlar

Osmanlı Devleti ile İngiltere'nin Basra Körfezi'nde karşı karşıya geldiği bir diğer mesele körfezdeki karasuları sınırlarının tespit edilememiş olmasından kaynaklı olarak yaşanıyordu. Bu mesele yüzünden kimi zaman İran ile de sorunlar çıkıyordu. Irak üzerindeki Osmanlı-İran çekişmesinin yoğunlaştığı 1587-1620 ve 1736-1747 tarihlerinde körfezin batı sahilleri Arap yarımadasından olması hasebiyle Osmanlı Devleti'ne, doğu sahilleri ise İran toprağı kabul edildiğinden oraların da İran'a ait olduğu benimsenmişti. Osmanlılar körfezdeki bütün adaları kendi toprağı kabul etmekle birlikte, körfezin batı yakasına yakın olanlar Osmanlı Devleti'nin, doğu yakasına yakın olanlar ise İran'ın fiilî hâkimiyeti altındaydı.[721]

Osmanlı belgelerinde bölgenin tanımlaması yapılırken; Re's-i Tennur'dan Hürmüz Boğazı'na kadar olan ada ve adacıklar dâhil bütün yerler, -Avrupa devletlerinin de kabul ettiği deniz hukukuna göre- Osmanlı suları olduğu beyan edilmektedir. Osmanlı Devleti sürekli Bahreyn'in kendisine ait olduğunu iddia etmekte ve haritalarda Katar'la beraber Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde gösterse de İngiliz yanlısı haritalarda Katar Osmanlı sınırları içinde çizilirken, Bahreyn'in Osmanlı sınırları dışında çizilmesine özen gösterilmişti.[722]

Körfez çevresinde Osmanlı Devleti'nin kara hududuna ilişkin ihtilafların yanı sıra uluslararası hukuka göre tespit edilmiş karasuları, yani kıyı devletine ait deniz hâkimiyeti alanları tespiti yapılmadığından ecnebi gemilerine yapılan müdahaleler birtakım sorunlara yol açıyordu. XIX. yüzyıl ortalarında Basra'da merkezi idareyi tesis ederek bölgeyle yakından ilgilenen Osmanlı Devleti deniz ve nehir güvenliğinin sağlanmasının yanı sıra, sahillere kaçak yollarla mal ve silah ithalini engellemek amacıyla Basra'ya gelen gemileri yakından takip ediyordu. Hindistan ve Avrupa

[720] Clarck G. Reynolds**, Navies in History**, Annapolis: Naval Institute Press, 1998, s. 110.
[721] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi,** s. 27.
[722] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 6,8.

yönünden Basra taraflarına gelen gemiler arasında İngiliz bayraklı olanlar sayıca fazlaydı.

Yabancı gemilerin Basra limanında yapılan kontroller sırasında bazen sorunlarla karşılaşıldı. Örneğin 1847 yılının Kasım ayında Basra'ya gelen İngiliz bayraklı ve içinde ticari mallar bulunan bir büyük tüccar kayığına el konulması diplomatik krize yol açtı. Basra Kaymakamı Hurşid Ağa tarafından kayığın reisine İngiltere bayrağı yerine Osmanlı bayrağı açmasının istenmesi ve reisin bunu kabul etmeyip İngiltere'nin Basra'daki konsolos vekilince bir emir verilmedikçe bayrağı indirmeyeceğini söylemesi üzerine Basra kaymakamı kayığa el koydu. Mürettebatı da gözaltına aldı. İngiltere'nin Bağdat konsolosu, izn-i sefine evrakı bulunan kayıkla ilgili takınılan bu tavrın yerinde olmadığını ve bunun kabul edilemez olduğunu yazdı. Kayığın hareketine daha sonra izin verilmiş olsa da konsolos yazısını, "*Kayığa el konulduğu esnada Basra'da bir İngiliz harp gemisi bulunmuş olsaydı iki devlet arasında üzüntü verici olayların ortaya çıkması kaçınılmazdı.*" ifadesiyle sonlandırmıştı.[723]

İngiliz bayraklı gemiye Basra'da yapılan bu muameleyi büyük bir sorun ve kabul edilemez bir davranış olarak değerlendiren İngiltere'nin Bağdat Konsolosu Henry Rawlinson konunun Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'ya ve oradan da Padişah'a kadar gitmesini sağladı. Kendisine İstanbul'dan verilen cevapta Hurşit Ağa'nın bu hareketinin tasvip edilmediği ve üzüntü verici olduğu beyan edilerek konuya dair tahkikat başlatıldığı açıklandı.[724]

İngiltere Devleti ile Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getiren bu olayda da görüldüğü üzere, yetkililerce yapılan birtakım uygulamalar iki devlet arasında diplomatik krizin yanı sıra askerî müdahalelere de zemin hazırladı. 1849 yılı Mart ayında 200 Hint askeri taşıyan İngiliz firkateynin Basra'ya yakın Kûtülfrengi'deki bir ambara malzeme çıkarması başka bir sorun oluşturdu. 30-40 sene evvel Basra'da

---

[723] BOA, **HR.TO**. 211/15. Lef. 5. 17 Kasım 1847. Bağdat Valiliği, Bağdat İngiltere Konsolosluğundan gelen bu şikâyet yazısını aynen İstanbul'a göndermişti.

[724] TNA, **FO**. 602/33. Bağdat Valisi Necib Paşa'dan Bağdat Konsolosu Rawlinson'a. 21 Kasım 1847. (Bu vesikada belge sıra numarası mevcut olmayıp 26 ila 27 numaralı belgeler arasında yer almaktadır). 1843-1849 yılları arasında Bağdat konsolosu olarak görev yapan Rawlinson'un faaliyetlerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Nurcan Yurdakul, **Basra ve Bağdat'ta İngiliz Konsoloslukları (1798-1856)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2014, s. 203-224.

görevli İngiliz konsolos vekiline ait bahçenin içinde küçük bir ambar olarak inşa edilen bu bina zamanla genişletilmişti. Lynch şirketi burasını hem ambar hem vapurların bir aktarma merkezi olarak kullanıyordu. Osmanlı hükûmeti, ambara silah ve mühimmat konulmaması için tedbir alınması, hatta ambarın kaldırılmasının çaresine bakılması hususunda Basra mutasarrıflığına tebligatta bulundu.[725]

Gemilerin oraya çıkardıkları ya da oradan yükledikleri eşya ve çeşitli emtianın çoğundan gümrük vergisi alınamaması da devlet hazinesinin zararına sebep oluyordu. Basra'ya gelip giden İngiliz gemilerinin kontrol edilmesi ve bunların gümrük vergisine tabi tutulması için Bağdat'taki İngiliz konsolosuyla konunun müzakere edilerek bir hâl çaresine bakılması istenmişti.[726]

Basra Limanı'nda Osmanlı - İngiliz çekişmesine yol açan diğer bir mesele Bağdat vilayetinden harice hayvan ihracı yasağı sebebiyle yaşanıyordu. Körfezde karakol vazifesi yapan Osmanlı harp gemisine verilen emirlerden biri bu yasağın uygulanması kapsamında gerekli kontrolleri yapmaktı. Muhammara, Basra ve Fav'dan hayvan, bilhassa da at ihracının men edilmesi için alınan tedbirler gereğince 1883 yılı sonlarında Fav'da bir İngiliz vapuruna girilerek hayvan taşıyıp taşımadığına dair arama yapılması İngilizleri rahatsız etti. Uygulamanın devletler hukukuna ve antlaşmalara aykırı olduğu gerekçesiyle İngiltere'nin İstanbul Sefareti, Osmanlı Hariciye Nezareti'ne bir protesto yazısı göndererek tekrarına mahal verilmemesini istedi. Konu, Şura-yı Bahriye'de müzakere edildiğinde hayvan ihracı girişiminde önce usulen mahalli konsolosa haber verilmesi, sonra oradaki harp gemisi tarafından arama yapılmasının uygun olacağına karar verildi.[727] Basra'dan hayvan ihracı meselesinde en fazla at ihracı hususunda İngilizlerle karşı karşıya

[725] BOA, **İ.HR**. 59/2804. 26 Mart 1849; BOA, **A.MKT**. 209/7. 26 Haziran 1849; BOA, **A.AMD**. 12/6. 15 Kasım 1849; BOA, **İ.HR**. 63/3068. Lef 1. 14 Mart 1850.
[726] BOA, **İ.HR**. 69/3354. Lef 1, 2. 22 Eylül 1850 ve 19 Ekim 1850.
[727] DTA, **MKT**. 418/71. Bahriye Nezareti'nden Bâbıâli'ye, 30 Nisan 1883; BOA, **HR.TO**. 261/28. 20 Kasım 1883; DTA, **MB.d**. 89/6. 13 Aralık 1883. Sonraki yıllarda İngiltere; Kızıldeniz, Suriye ve Basra Körfezi sahillerinden nakletmek istediği deve, koyun, ot ve sebze gibi şeyler için önceden Babıâli'den izin talebinde bulundu. 1885 senesinde adı geçen sahillerden üç bin deve nakli için İstanbul'daki sefareti aracığıyla izin talebinde bulunması buna bir örmek teşkil etmektedir. BOA, **HR.TO**. 262/12. 25 Şubat 1885.

gelindiği, buna ilişkin İngiliz taleplerinin geri çevrilmesinden dolayı sorunlar yaşandığı görülmektedir.[728]

Başta Basra Limanı olmak üzere körfezde çeşitli konularda karşı karşıya gelen İngiltere ve Osmanlı Devleti aralarındaki çekişmeye rağmen Rusya tehlikesine karşı birlikte hareket etme yönünde eğilimler söz konusu oldu. 1850 yılında İran'ın Rusya'nın da teşvikiyle bazı askerî hazırlıklar yaptığının haber alınması üzerine İngiltere, eğer Osmanlı Devleti izin verirse İran sahillerine asker sevk edebileceğini Babıâli'ye bildirdi.[729]

İngilizlerin körfezdeki nüfuzu 1857 senesinde İran ile yaptıkları savaşta üstün gelmelerinden sonra daha da arttı. Savaş esnasında sekiz harp gemisini Basra Körfezi'ne sevk eden İngilizler, Muhammara'daki tabya ve istihkâmları bombalayarak Karun Nehri'ne girdiler. Savaş sonrasında İngiltere'nin İran topraklarını işgal etmesini kendi çıkarlarına aykırı bulan Rusya ve Fransa'nın yaptıkları arabuluculuk teklifi kabul gördü ve 1857 yılında Paris Antlaşması imzalandı.[730] İran'ın Afganistan'ı bağımsız bir devlet olarak tanıyıp içişlerine karışmaması ve İngiltere'nin işgal ettiği İran topraklarından çekilmesi antlaşma maddeleri arasında yer aldı.

Osmanlı hudutlarına yakın mahallerde cereyan eden İngiltere ile İran arasındaki bu savaş sırasında teyakkuz hâlinde olan Osmanlı Devleti, savaşın kendi topraklarına sıçramasını önlemek için sınırlarını tahkim etti.[731] Nehir güvenliğine halel gelmemesi için Şattülarab'ta büyük bir kotra[732] gezdirildi. Savaşın körfezde ve

---

[728] Basra'dan at ihraç etmek isteyen İngilizlerle Osmanlı Devleti arasında yaşanan sorunlara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Hala Fattah, **a.g.e**., s. 159-184.

[729] BOA, **A.MKT.MHM**. 25/1. 6 Kasım 1850. İran'ın bu hazırlıklarına karşı Osmanlı Devleti bazı tedbirlere başvurdu. Eski Süleymaniye Kaymakamı Abdullah Paşa'nın İran taraflarını iyi bildiği ve daha evvel o bölgede hizmetleri olduğundan İran'ın muhtemel bir askeri harekâtına karşı koymak amacıyla görevlendirilmesinin faydalı olacağı değerlendirildi. Valilik tarafından daha evvel talep edilen cephanenin gönderilmesi için de girişimde bulunuldu. BOA, **A.AMD**. 49/18. Lef 1, 4 Ekim 1852 tarihli Sadaret tezkeresi.

[730] 1856-1857 İngiliz-İran Savaşı'na ilişkin detaylı bilgi için bkz. J.F. Standish, "The Persian War of 1856-1857", **Middle Eastern Studies**, c. 3, Sayı 1, (1966), s. 18-45. Ayrıca bkz. Yılmaz Karadeniz, **İran Tarihi (1700-1925)**, Selenge Yayınları, İstanbul 2012, s. 395-399.

[731] BOA, **A.MKT.UM**. 260/29. Irak Valisi ve VI. Ordu Kumandanı Mehmet Reşid Paşa'dan Babıâli'ye, 11 Kasım 1856.

[732] Kotra (Cutter): Koter olarak da isimlendirilen narin yapılı ve uzunluğuna nispeten genişliği daha fazla olan, sahillerin muhafazasında görevlendirilen ufak deniz vasıtalarıdır. Teknesine nispeten yelkenleri ziyadedir. Süleyman Nutki, **Kamûs-ı Bahrî**, s. 316.

Şattülarap'ta cereyan eden safhaları Basra'daki Osmanlı makamlarınca yakından takip edildi. İran ile İngiltere arasında cereyan eden muharebeye dair İstanbul'a mufassal raporlar gönderen Basra Tersanesi Kumandanlığı görevini vekâleten yürüten Binbaşı Ahmed Bey'in bu faaliyeti Osmanlı hükûmetince takdirle karşılanmıştır.[733]

Savaşta İngiltere'nin Hindistan donanmasına ait harp gemilerinin savaşın sonucu üzerinde önemli etkisi oldu. Bölgede önemli bir yerel güç olmakla birlikte deniz harp kuvvetine sahip olmayan İran, İngilizlerin modern harp gemileri karşısında mağlubiyeti kaçınılmaz olduğu gibi çok miktarda can ve mal kaybı da yaşadı.[734]

1893 yılında körfezde İngilizlerin daimi surette dolaştırdıkları ve Buşir İngiliz konsolosunun maiyetinde bulunan iki vapurları vardı. Dört Armstrong topu, iki mitralyözü ve birkaç roket ve torpido kovanları ile teçhiz edilmiş olan Lawrence ve Sfenks isimli bu vapurlara ilave olarak konsolos her ne zaman ihtiyaç duyarsa Bombay'dan silahla teçhiz edilmiş bir iki vapur daha gönderiliyordu. Bu vapurlar körfezdeki önemli noktalarda gezdiriliyordu.[735]

Zamanla Basra Körfezi sahillerinde etki alanlarını genişleten İngilizler ile Osmanlı Devleti arasındaki çekişme en fazla Necid sahilleri olarak da adlandırılan ve

---

[733] BOA, **A.MKT.UM**. 275/80. Basra Bahriye Kumandanı Binbaşı Ahmed Bey tarafından gönderilen raporlarda 27 Mart 1857. İran ile İngiltere arasında 24 ve 26 Mart 1857 günlerinde cereyan eden harekâttaki İngilizlerin deniz gücüne dair de bilgi verilmişti. 25 Mart gecesi bir filikayla Muhammara civarına giden Osmanlı memurları yaptıkları keşifte, her birinde 2 ila 16 top bulunan 14 vapur, 6 yelkenli harp gemisi, 17 korvet ve brik ticaret gemisi gördüler. Büyük ve küçük 50 civarında geminin daha Muhammara'ya gelerek taarruza katılacakları da öğrenilmişti. Geceleyin İngilizler, üzerinde bir miktar asker ile iki top ve bir humbara bulunan bir dubayı Karun Boğazı'nın karşısındaki ada yakınlarına getirdiler. Ertesi sabah güneşin doğmasına yakın bir vakitte dubadan İran istihkâmlarına ateş açıldı. Diğer İngiliz harp gemileri de toplarıyla bu ateşe destek verdi. Sonra asıl taarruzlarına başlayan İngilizler üç büyük harp vapuruyla Şat Nehri'nin Karun Boğazı tarafındaki iki tabyayı tahrip ettiler. Bu sırada diğer harp gemileri de saldırıya geçtiler. İran askerlerinden ölenler oldu. İran ordugâhının yedi sekiz cephaneliği imha edildi. Muhammara kalesinin burçları da top ve humbara ateşiyle iki buçuk saatte yıkıldı. İngiliz vapurları Karun Nehri'ne girdi ve karaya toplar çıkarıldı. **(**DTA, **MKT**. 5854/87. 20 Haziran 1857). İngiliz kaynaklarında İran üzerine yapılacak harekâta katılmak üzere İngiltere'nin Hindistan Donanması Kumandanı Amiral Sir Henry Leke kumandası altında Bombay'dan Basra'ya hareket eden gemi sayısının 45 olduğu bilgisi verilmektedir. J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 472.

[734] İngiltere ile İran arasında cereyan eden savaşta başta İngiliz harp gemilerinin faaliyetleri olmak üzere savaşın safhaları ve her iki tarafın kayıplarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Charles Rathbone Low, **History of the Indıan Navy (1613-1863)**, Richard Bentley and Son, London, 1877, s. 335-374; J.B. Kelly, **a.g.e**., s. 452-499.

[735] BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 9.

kuzeyden güneye doğru sıralandığında Kuveyt, Bahreyn ve Katar'ı da içine alan sahada cereyan edecekti. Bilhassa İngiliz yanlısı bir siyaset izleyen Bahreyn Şeyhinin idaresi altında bulunan Bahreyn adası ve çevresindeki sahillerde Osmanlı-İngiliz harp gemileri birçok defa karşı karşıya geldi.

a. Kuveyt – Bahreyn ve Katar Sahillerinde Yaşanan Sorunlar

İngilizler ile siyasi çekişme yaşanmasına sebep olan olaylar Basra Körfezi'nin Arap Yarımadası sahillerinde ortaya çıkıyordu. Kuzeyden güneye doğru sıralandığında Kuveyt, Katif, Bahreyn ve Katar sahillerinde İngiliz harp gemilerinin köle ticaretini önleme, kaçakçılık ve haydutların saldırılarına karşı mücadele gibi bahanelerle gezdirilmesi Osmanlı Devleti'nce tepkiyle karşılanmaktaydı. Bu sahillerin kendi hâkimiyeti altında olduğu ve İngiliz harp gemilerinin dolaşmasının uluslararası deniz hukuku anlaşmalarına aykırı olduğu Osmanlı Devleti tarafından birçok kez tekrarlanmıştı.

Basra'ya 130 deniz mili uzaklığında ve Osmanlı Devleti'nin onayladığı bir şeyh tarafından yönetilen Kuveyt; Şattülarap'a yakın bir yerde, korunaklı limanıyla önemli ve stratejik bir konumdaydı. Osmanlı idarecileri, 1889 yılından itibaren İngiliz etkisi görülmeye başlayan Kuveyt'te, İngilizlerin himaye kurması durumunda Irak ve Arap Yarımadası'nın tamamen tehdit altına gireceği endişesindeydiler. Fakat o tarihte şeyhliği ele geçiren Mübarek Es-Sabah'ın izlediği İngiliz yanlısı politikaların Kuveyt'i Osmanlı Devleti'nden uzaklaştırdığı da biliniyordu.[736]

Şeyh Mübarek ile 1899'da yaptığı bir anlaşma sonrası Kuveyt'i kontrolü altına alan İngiltere, bununla yetinmeyerek Umman, Abu Dabi, Bahreyn, hatta Katar'la da sözleşmeler yaparak Arabistan yarımadasında faaliyet alanını genişletmişti.[737] Osmanlı Devleti, 1899 yılının Eylül ayında Kuveyt'e az sayıda askerden oluşan bir birlik gönderdi. Hem bölgedeki gelişmeleri kontrol etmek hem de Katif'ten Fav'a bir telgraf hattı çekmek için Mübarek'le görüşüldüyse de bir netice alınamadı. İngilizlerin Kuveyt şeyhi ile yaptıkları sözleşmeden sonra bölgede

[736] Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, **Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi: Filistin-Basra Körfezi-Kızıldeniz-Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler**, İstanbul 2015., s. 30.
[737] Sezai Dumlupınar, **a.g.t.**, s. 44-45.

Osmanlı ile İngiltere *Kuveyt Meselesi* olarak adlandırılan sorunla devamlı karşı karşıya geldi.

1901 yılının Eylül ayında Kuveyt'e bir harp gemisiyle tekrar asker gönderme teşebbüsünde bulunan Osmanlı Devleti, İngiltere'nin engellemesi sebebiyle bunu gerçekleştiremedi. Bu sırada İngilizler Karaçi'den hemen iki harp gemisini Kuveyt'e sevk ettiler. Bu sırada Basra Körfezi'nde *Perseus*, *Marathon, Sphinx* ve *Assaye* olmak üzere dört İngiliz harp gemisi bulunuyordu. Ayrıca biri kruvazör olmak üzere iki harp gemisini daha bölgeye gönderme kararı aldılar. Türklerin bu teşebbüsü İngiliz basınında, Kuveyt'in Türkler tarafından kuşatılması olarak değerlendirmiş ve körfezde Türk-İngiliz gerginliği başlığı altında geniş yer bulmuştu. Fakat buna asla izin verilmeyeceği, bölgedeki İngiliz donanmasının teyakkuzda olduğu da aynı haberlerde yer almıştı.[738]

Türk harp gemisi geri çekilmekle birlikte, İngiltere'nin Basra Konsolosu A.C. Wratislaw, Almanya'nın veya Rusya'nın desteğiyle Türklerin tekrar Kuveyt limanına bir çıkarma yapabilcekleri ihtimalinden bahsetmesi dikkat çekmektedir. Basra'da Edhem Paşa Kumandasında çok sayıda askerin bulunmasının da İngilizleri tedirgin ettiği anlaşılmaktadır.[739]

İngiltere, 28 Şubat 1904 tarihinde Kuveyt şeyhi ile bir anlaşma daha yaparak Basra Körfezi'ndeki iletişim kontrolünü sağladı. Kuveyt'te bir postane inşa etme yetkisi alan İngiltere, kendisinden başka Osmanlı Devleti de dâhil olmak üzere hiçbir devletin postane açmasına izin verilmeyeceği maddesini anlaşmaya koydu. Bu anlaşmayla Osmanlı Devleti'ni yabancı devlet statüsünde sayan İngiltere, Kuveyt ile Osmanlı Devleti'nin ilişkisini tamamen koparmanın yollarını aradı. Buna gereken karşılığın verilememesi Kuveyt'in Osmanlı Devleti'nden kopuşunu hızlandırdı.[740]

İngiltere'nin bölgede nüfuzunu yaymak için başvurduğu yöntemlerden biri de harp gemileriyle ahaliyi baskı altına almaktı. İngiltere'nin Basra Körfezi deniz filosu

---

[738] **The St. Louis Republic**, 29 September 1901, s. 1; **New-York Daily Tribune**, 29 September 1901, s. 4; **Northern Miner**, 30 September 1901, s. 4; **Daily Telegraph**, 1 October 1901, s. 2. Basra Körfezi'nde bulunan dört İngiliz harp gemisinin teknik özelliklerine ve mevcut silahlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Register**, 1 October 1901, s. 5.
[739] **Register**, 3 October 1901; **Register**, 11 July 1902, s. 5.
[740] Sezai Dumlupınar, **a.g.t.**, s. 47-48.

kumandanının Kuveyt ile Bahreyn ahalisinin gemilerine İngiltere bandırası çektirmek üzere yaptığı baskılar buna bir örnektir. Ancak İngiltere bandırası çekerlerse gemilerini serbestçe gezdirebileceklerini ve himaye olunacaklarını ahaliye tebliğ eden kumandanın bu tehdidine şeyhlerin çoğu olumsuz cevap vermişti. Bandıra çekmeyi kabul etmeyen gemi sahiplerine Bombay'a gittiklerinde gümrük vergisi ve benzeri bazı konularda zorluk çıkarıldı. Basra Mutasarrıflığı bunun önlenmesi maksadıyla İstanbul'da Osmanlı ticaret gemilerinde kullanılan sancaklardan gönderilmesini talep etti. Birkaç harp gemisinin sahillerde gezdirilmesinin ahalinin himayesine katkı yapacağı Babıâli'ye bildirildi. Bombay'daki ticari muamelelerin usulünce idaresi için oraya bir şehbender atanmasının faydalı olacağı da mutasarrıflık tarafından ifade edilmişti. [741]

Osmanlı hükûmeti, ahaliden bazılarının gemilerine İngiliz bandırası çekmelerini bölgenin şimdiye kadar istenilen tarzda idare altında bulundurulmamasına bağladı. Bölgede başlatılan ıslahatla artık onların devletin himayesini görerek İngilizlere meyletmeyeceklerini değerlendirdi. İngiliz bandırasını kabul etmeyen gemi sahiplerinin ticari açıdan zor durumda kalmamaları için Basra Körfezi'nde işleyen gemilere çekilmek üzere İstanbul'dan sancak gönderildi.[742]

İngilizlerin Kuveyt'te nüfuz elde etmek üzere çeşitli yollara tevessül etmelerini onların bölgedeki yayılmacı politikalarına bağlayan Bağdat Valisi Reşid Paşa, İngiltere'nin Bağdat konsolosuyla yaptığı bir görüşmede Kuveyt'in Osmanlı toprağı olduğunu hatırlatmıştı. Ahalinin gemilerine Osmanlı sancağı çektiklerini, şeyhine Basra hazinesi emvalinden maaş olarak yılda elli bin kuruş miktarı hurma verildiğini söylemişti. Valiye göre geçimlerini 200-300 kadar küçük ve büyük ticari gemilerinden sağlayan halk Osmanlı Devleti'ne bağlıydı. İngilizlerin İran ile 1857 yılında yaptıkları savaşta bölgeye çok sayıda asker, mühimmat ve gemi sevk etmişken Kuveyt gibi yerleri şimdiden zapt etmek istedikleri istihbaratı da alınmış ve bu bilgi valilikçe İstanbul'a bildirilmişti. Valiye göre İngilizler, Arap yarımadası ile İran'ın okyanus tarafındaki sahillerini tamamen Hindistan'a ilhak için çalışıyorlardı. Basra Körfezi'ndeki Arap yarımadası sahillerinin tamamıyla Osmanlı Devleti'nin

[741] DTA, **MB.d**. 17/85. 26 Kasım 1850; BOA, **İ.MVL**. 183/5500. Lef 2.
[742] BOA, **İ.MVL**. 183/5500. Lef 5, 30 Ekim 1850.

hâkimiyetinde olduğunu hatırlatan vali, bu sahillerinin korunmasının önem arz ettiğine vurgu yapmıştı.[743]

Diğer taraftan 1901 yılının Ağustos ayından itibaren üç ay süreyle Fav Boğazı'nda görevlendirilen *Zuhaf* korvetinin süvarisi hazırladığı raporda Fav'da bulunan İngiliz telgrafhanesindeki memurların zararlı faaliyetler içinde olduğunu yazmıştı. Fav'daki Osmanlı telgraf dairesinin birkaç misli büyüklükte bir alanda faaliyet gösteren ve içinde beş İngiliz memurun görev yaptığı telgrafhane arazisi çeşitli bahanelerle genişletilmek isteniyordu. İngiliz memurlarının bulundukları yerden nahiye müdüründen izinsiz ayrılmamaları gerektiği halde muhbirlik amacıyla ayrıldıkları, Kuveyt ile Acem sahillerine ve Buşir'e gittikleri de raporda yer almıştı.[744]

Aynı yıl içinde *Zuhaf* korveti, Kuveyt üzerindeki nüfuzun fiilî bir mahiyet kazanmasına yönelik olarak içindeki birkaç tabur askerle Fav'dan Kuveyt'e gönderildiğinde *Marathon* ve *Lawrance* adlı İngiliz harp gemileriyle karşılaştı. Bir olaya sebebiyet vermemek için oradan uzaklaşan korvet, birkaç ay sonra tekrar Kuveyt'e gittiğinde İngiliz harp gemisi kumandanının Kuveyt'e Osmanlı askeri çıkarılması hâlinde Kuveyt'te İngiltere himayesinin resmen ilan edileceği ve korvete ateş açılacağı tehdidiyle karşılaştı. Konu Hariciye Nezareti'nce İstanbul'daki İngiltere sefiriyle görüşüldü ve yapılan anlaşma gereğince Kuveyt'te statükonun muhafazası kararına varıldı. Sadrazam Said Paşa hatıratında bu hususa dair İngiltere hükûmetinin Kuveyt arazisi üzerinde doğrudan doğruya ve dolayısıyla bir himaye kurmak arzu etmediğini beyan etmesine karşılık Osmanlı hükûmetinin de Kuveyt'e asker çıkarmamayı taahhüt ettiği bilgisini vermektedir.[745]

Kuveyt üzerindeki nüfuzlarını her geçen gün artıran İngilizler zamanla oradaki sahillerde daimi suretle bir veya iki harp gemisi bulundurdular. Hatta

[743] BOA, **A.MKT.UM**. 254/32. Mehmet Reşid Paşa'dan Babıâli'ye, 20 Ocak 1857.
[744] DTA, **BN**. 656/26286. Basra Bahriye Kumandanlığı'ndan Bahriye Nezareti'ne, 22 Ekim 1901.
[745] **Said Paşa'nın Hatıratı**, 2. Cilt, s. 336-337. *Zuhaf* korveti Süvarisi Yüzbaşı Ahmed, Kuveyt'e gittiğinde maruz kaldığı muameleyi ayrıntılı olarak Basra Bahriye Kumandanlığına yazdığı raporda beyan etti. İngiliz gemileri süvarileri tarafından tehdit edildiğini, Kuveyt Şeyhi Mübarek'in kendisiyle görüşmek istemediğini, şeyhin İngiliz yanlısı bir tavır içinde olduğuna dair malumat raporunda yer alıyordu. Bkz. DTA, **BN**. 603/23974. *Zuhaf* korvetinin asker çıkarmak üzere 24 Ağustos 1901 tarihinde Kuveyt'e hareketi bölgedeki İngiliz harp gemileri süvarileri tarafından yakından takip edilmiş ve yaşanan gelişmeler üst makamlara ayrıntılı olarak rapor edilmiştir. Bkz. Robin Bidwell, **The Affairs of Kuwait, (1896-1905)**, 1. cilt, 3. Bölüm, London 1971, s. 120-121.

Kuveyt'e devamlı bir ticaret vapuru uğratmak ve bu amaçla bir acente teşkil etmek istediler.[746] 1902 yılının Ocak ayında Kuveyt limanında *Pomone*, *Sphinx* ve *Redbreast* olmak üzere üç İngiliz harp gemisi bulunuyordu.[747]

Kuveyt önlerinde bulundurdukları harp gemilerinden *Sphinx*'in 1904 yılı Haziran ayında Kuveyt'in kuzeyinde ve Basra'ya 12 saat mesafede bulunan Ümmükasr karakolunun doğu taraflarında bulunan Hor Abdullah mevkiinde harekâtta bulunması üzerine Basra valiliği konsolostan malumat istedi. Gemiden karaya istimbotla adam çıkarılarak bazı keşif faaliyetlerinde bulunulduğunun haber alındığı, oradaki karakoldan buna cevap verilmesi durumunda istenmeyen olayların yaşanabileceği ve tekrarına mahal verilmemesi uyarısı yapıldı. Konsolos ise verdiği cevabında geminin manevra amacıyla oraya gittiği ve karaya asker çıkarılmasının söz konusu olmadığını ifade etmişti.[748]

Osmanlı Devleti'nin resmi görüşü Kuveyt'in Basra vilayetine bağlı bir kaza ve Şeyh Mübarek'in de orada bir kaymakam olduğu yönündeydi. İngiltere ise Kuveyt'in müstakil olmasından yana tavır almış ve bu yüzden iki devlet arasındaki ihtilaf devam etmişti. İngilizlerin Kuveyt Şeyhi Mübarek'i İbnürreşid'den ve diğer muhaliflerinden korumak bahanesiyle birkaç harp gemisini oraya göndererek karaya top ve asker çıkarmak teşebbüsüne Osmanlı Hükûmeti karşı çıkmıştı. İngilizler ise Kuveyt'e daimi surette görev yapmak üzere bir memur tayin etmişlerdi. Osmanlı hükûmeti, Kuveyt'te nüfuz genişletilmesine imkân olmadığını, fakat İngiltere'nin de resmi himaye tesis etmemesi için dikkat edilmesi gerektiği görüşündeydi. Necid kıtasının Osmanlı Devleti'ne katılmasından sonra İngiltere'nin buna karşı saldırgan bir tutum içerisinde bulunmamasına karşılık olarak İngiltere ile ilişkilerin bozulmaması taraftarı bir siyaset takip edilmişti. Umman ve Necid sahillerindeki şeyhlerle 4 Mayıs 1853 tarihli deniz sulhu antlaşmasını imzalayan İngiltere, bölgedeki her türlü ihtilafın hallinin kendisine ait olduğu maddesini koyarak şeyhleri himayesine almıştı. Bu anlaşmaya dayanarak 1896 senesinde Katar'a bağlı

[746] BOA, **DH.ŞFR**. 232/143. 232/143. 11 Mart 1899; BOA, **BEO**. 2473/185414. 30 Aralık 1904.
[747] Robin Bidwell, **a.g.e**., s. 6.
[748] TNA, **FO**. 195/2164. Belge Nu: 70, 77. Basra Valiliğinden İngiltere'nin Basra Konsolosluğuna. 12 Haziran 1904 ve Konsolosluktan gelen 15 Temmuz 1904 tarihli cevap. Belgenin sureti için bkz. **EK-10**.

Zubara'da toplanan urbanı dağıtmak amacıyla topçu ateşi açmıştı. Osmanlı Devleti'nce tayin edilen müdürleri geri aldırmıştı.[749]

İngilizlerle birçok sorun yaşanan Kuveyt üzerindeki tartışmalar sonraki günlerde de devam etti. Yapılan anlaşmaya rağmen 1901 yılının Aralık ayında Kuveyt önünde bulunan İngiliz harp gemisi kumandanının Kuveyt'te şeyhin bayrağını indirtip yerine İngiliz bayrağı çekmesi ve sahile toplar çıkarması yeni bir soruna yol açtı. Harp gemisi süvarisinin İbn-i Reşid tarafından Kuveyt'e bir taarruz teşebbüsünde bulunması ihtimali üzerine savunma amaçlı sahile toplar çıkardığı öğrenildi. İstanbul'daki İngiliz sefiri ile yapılan görüşmeler sonucu toplar İngiliz harp gemisine nakledildi ve Kuveyt'te indirilen bayrak tekrar direğe çekildi.[750]

Basra Bahriye Kumandanı Miralay Hikmet Bey, 11 Ağustos 1910 tarihli bir raporunda Kuveyt şeyhinin İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memuru Yüzbaşı Shakespeare'nin nüfuzu altında olduğunu, hatta ondan müsaade almadıkça hariçten kimseyle görüşmediğini bildirmişti. İngiltere'nin bölgede Osmanlı Devleti'ne karşı şimdilik statükonun muhafazası politikasını takip ettiği, fakat ileride, mesela Bağdat demiryolunun Basra'ya indirileceği zamanlarda devam ettirdiği hafif himayeyi İngiltere'nin takviye edeceğini yazdı. İngiltere'nin Kuveyt üzerindeki himayeyi vesile ederek Fav'a kadar olan araziyi işgal etme ihtimali olduğu ve bu kapsamda Zübeyr kasabası civarındaki mühim mevkiler ile Bubyan adası ve Safvan'ın işgal edilecek araziler arasında olduğunu da bildirmişti. Bubyan adasında 5, Fav'da ise 18 Osmanlı askeri mevcuttu. Safvan ile Ümmülkasır'da şimdiden birer karakolhane inşa edilerek kâfi miktarda jandarma askeri konulması, Bubyan adasındaki asker sayısının artırılmasının münasip olacağı Basra Bahriye Kumandanının raporunda yer aldı. Raporda dile getirilen hususlar önemine binaen Harbiye Nezareti'ne, oradan da gerekli tedbirlerin alınması için VI. Ordu Kumandanlığına gönderildi.[751]

İngiltere'nin Kuveyt şeyhi üzerindeki nüfuzuna dair bölgedeki Osmanlı idarecilerinin yaptıkları tespitlerin doğruluğu Birinci Dünya Harbi başında teyit edildi. İngilizler Mübarek Es-Sabah ile yaptıkları görüşmede şeyhin ve aşiretinin

[749] BOA, **BEO**. 2569/192674. Lef 2. Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e, 15 Mayıs 1905.
[750] **Said Paşa'nın Hatırâtı**, 2. Cilt, Sabah Matbaası, Dersaadet 1328, s. 316-317.
[751] DTA, **BN**. 220/5864. Belge Nu: 1. Basra Bahriye Kumandanı Hikmet Bey'den Bahriye Nezaretine, 11 Ağustos 1910.

kendi taraflarında yer almalarını talep ettiler. Kuveyt şeyhi Şattülarap girişindeki adalarda yer alan Türk askerî gücünün oradan uzaklaştırılmasını ve Safvan, Ümmi Kasır ve Bubyan'a yapılacak olası saldırılara karşı koruma istedi. Ayrıca İngiltere Devleti koruması altında bağımsızlık talebinde bulundu. İsteklerinin olumlu karşılanması üzerine aşiretinin ve gemilerinin savaş sırasında İngilizlerin emrinde olduğunu beyan etti.[752]

Bu taahhüde rağmen Kuveyt şeyhi bir süre daha Osmanlı Devleti ile olan diyalogunu devam ettirdi. Savaşın gidişatına göre hareket etme politikasını takip etti. 28 Kasım 1915'te Şeyh Mübarek'in vefat etmesi üzerine yerine geçen oğlu Şeyh Cabir ise tamamen İngiltere yanlısı bir politika takip etti.[753]

Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz çekişmesinin yaşandığı önemli mevkilerden biri Kuveyt'in güneyinde bulunan ve deniz üssü olarak kullanılmaya son derece elverişli olan Bahreyn adasıydı. Bahreyn şeyhleri Osmanlı Devleti'nin bölgeye girmesiyle ona tabi olmuşlar, fakat İngilizlerin körfeze gelmeleri ve Bahreyn şeyhleriyle görüşmeye başlamalarıyla Bahreyn'in statüsü tartışılmaya başlanmıştı.[754] Osmanlı Devleti'nin Bahreyn'de asker bulundurmaması ve yeterli sayıda harp gemisi istihdam edememesi İngilizlere karşı Bahreyn üzerinde direnç göstermesini zorlaştıran bir unsurdu.

Bahreyn, körfezin batı yakasına açılmak için stratejik bir mevkide bulunduğundan tarih boyunca bu bölgede deniz gücü bulunduran devletlerin ilk yöneldikleri yerdi. İngiltere de körfezin batı kıyılarına hâkim olma stratejisini, iyi ilişkiler kurduğu Bahreyn üzerinden gerçekleştirme yolunu seçti.[755]

1868 senesinde Bahreyn şeyhini tazyik ederek ondan para talep eden İngilizler şeyhin buna yanaşmaması üzerine dört harp gemisini Bahreyn'e gönderme

---

[752] **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 75.

[753] Bahreyn Şeyhi Şeyh Mübarek el-Sabah'ın vefatından sonra yerine geçen oğlu Şeyh Cabir'in Birinci Dünya Harbi döneminde izlediği politikaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Sezai Dumlupınar, **a.g.t.**, s. 182-186. Ayrıca bkz. **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 75-76.

[754] İngiltere'nin Bahreyn üzerindeki nüfuzu ve Bahreyn ile ilişkilerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 61-66.

[755] Sezai Dumlupınar, **a.g.t.**, s. 27-28.

tehdidinde bulundular. Şeyh İngilizlerle görüşme yolunu seçerek istenilen parayı verdi. Basra Kaymakamı bu durumu, Arap yarımadasındaki Osmanlı Devleti topraklarındaki ahalinin, eski idarecilerin ihmalleri sebebiyle unutulmaya terk edilmesine ve İngilizlerin de bundan istifadesine bağladı. İngilizlerin Hindistan'a sahip olmaları yetmezmiş gibi şimdi de Arap yarımadasına göz dikmelerine esefle bakmaktan başka elden bir şey gelmemesinin üzüntü verici olduğu mütalaada yer aldı.[756]

İngilizlerin Bahreyn sahillerini adım adım idarelerine aldıkları görülmekle birlikte Bahreyn şeyhinin, Kuveyt şeyhi gibi İngiliz taraftarı olmasından ve İngiliz harp gemilerinin adanın etrafında dolaşmasından dolayı Osmanlı Devleti'nin buraya bir müdahalesi söz konusu olmadı. İngilizlerle bir sorun çıkmasını istemeyen; Necid, Ahsa ve Bahreyn'de hükûmet idaresi tam tesis edilemediğinden oralardaki ahalinin şeyhler tarafından yönlendirildiğini gören Babıâli, Bahreyn'de siyasi nüfuz elde etme arayışını da bırakmadı.[757]

Bahreyn'i kendi toprakları olarak gördü ve imparatorluğun son yıllarında bile İngilizlere karşı Bahreyn'de Osmanlı hâkimiyetinin hukuki varlığını savundu. Bahreyn'in içişlerinde özerk, ama siyaseten Osmanlı Devleti'ne bağlı olduğunu vurguladı.[758] İngilizlerle bir sorun yaşanmaması için Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından 1871'de gerçekleştirilen Ahsa Seferi esnasında Bahreyn'in hedef alınmadığı ve sefer yapılacak sahanın dışında tutulduğu da görülmektedir.

1905 senesinde Bahreyn'de meydana gelen bazı olayların İngiliz harp gemilerinin müdahalesiyle sonuçlanması Osmanlı-İngiltere ilişkilerinde yeni gerginliklerin yaşanmasına sebep oldu. Şubat ayında Bahreyn İngiltere konsolosunun bir tüccar tarafından darp edilmesinden dolayı İngiliz donanması Bahreyn Şeyhi İsa El-Halife'nin sarayı başta olmak üzere birçok mevkiyi top atışlarıyla tahrip etti. Şeyh İsa Kuveyt'e, Mübarek Es-Sabah'ın yanına kaçtı.[759]

Bahse konu olaydan birkaç ay önce Bahreyn'de yaşanan bir kavgadan dolayı İngilizlerin adaya harp gemileriyle yine bir müdahalesi söz konusu olmuştu. Bu

[756] BOA, **A.MKT.MHM**. 425/19. Lef. 1, Basra Kaymakamlığının 18 Eylül 1868 tarihli tahriratı.
[757] BOA, **DH.MKT**. 1613/19. 6 Nisan 1889.
[758] Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, **a.g.e.**, s. 34-35.
[759] BOA, **DH.ŞFR**. 340/116. Basra Valiliğinden Dâhiliye Nezareti'ne, 14 Şubat 1905.

olaydan hemen sonra Bahreyn'deki bir Alman vatandaşının amelesinin Bahreyn şeyhlerinden biri tarafından darp edilmesi üzerine Buşir İngiliz konsolosunun yönlendirmesiyle üç İngiliz harp vapuru Bahreyn'e geldi ve bunlardan karaya asker çıkarıldı. Ahali İngilizlerin bu hareketlerinden fevkalade ürkmüştü.[760]

Olaylar sırasında İngilizlerin Mename tarafında karakol binası inşasına teşebbüs etmelerine Osmanlı Devleti'ne ait topraklarda böyle bir hareketin devletler hukukunca kabul edilemeyeceği Babıâli tarafından beyan edildi.[761] Bu karmaşa esnasında İngiliz harp gemileri ile İran gemilerinin faaliyetlerinde artış olması üzerine daima teyakkuz hâlinde bulunulması İstanbul tarafından tebliğ edildi. İngiliz konsoloslarıyla münasebeti olan bazı kimselere para verilip hafiye olarak kullanılmasıyla her türlü girişimden haber alınması hususunda İstanbul'dan Basra valiliğine emir verildi.[762]

Bahreyn Şeyhi ile İngiltere arasında 1861'de yapılan himaye anlaşmasına Babıâli tepki göstermişse de İngiltere Bahreyn'in müstakil bir idareye ait olduğu cevabını vermiş ve adanın merkezinde daima bir memur ile limanda bir harp gemisi bulundurmaya başlamışlardı. Hatta İdare-i Umman-ı Osmani vapurlarından *Asur*, Bahreyn'e gelişinde oradaki İngiliz harp gemisinin müdahalesine maruz kalmış, Osmanlı Devleti İngiltere'nin bu faaliyetlerini kabul edilebilir bulmamakla birlikte pek de bir şey yapamamıştı.[763]

Diğer taraftan Kuveyt ile Bahreyn arasında, Basra vilayetine bağlı bir mutasarrıf tarafından yönetilen Katif kasabasında bedevilerin çıkardıkları isyan ve kargaşanın Osmanlı kuvvetlerince bastırılmasında güçlük çekiliyordu. Bu durumu gören İngilizler Bahreyn tüccarının zarar görmesini bahane ederek buraya müdahale etmek için fırsat aradılar. 1908 yılının Ağustos ayında Katif kasabasında çıkan ayaklanmada İngilizlerin *Lapwing* adlı harp gemisi Katif'e gelmiş ve yaptığı gözlemler neticesinde isyancıların birçok kişinin ölümüne sebep olduğunu ve kasabaya zarar verdiğini görmüştü. Türklerin isyanı bastırmakta zorlandıkları ve

[760] BOA, **BEO**. 2602/195143. Lef 8, Basra Valisi Muhlis Paşa'nın 15 Mart 1905 tarihli telgrafı. İngilizlerin müdahalesine sebep olan olayın ayrıntısına dair bkz. DTA, **BN**. 655/26278. Uceyr Liman Reisliğinin 1 Nisan 1905 tarihli raporu.
[761] BOA, **BEO**. 2528/188808. Sadaret'ten Hariciye Nezaretine, 2 Mart 1905 tarihli
[762] BOA, **DH.TMIK.M**. 292/63. Dahiliye Nezaretinden Basra Valiliğine, 20 Şubat 1905.
[763] BOA, **BEO**. 2569/192674. Lef 2. Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e. 5 Mayıs 1905.

olaylar sebebiyle Bahreyn'deki tüccarın Katif ile yaptığı ticaretin zarar gördüğünü değerlendiren bölgedeki İngiliz makamları İngiliz hükûmetinden olaylara müdahale için izin istemişlerdi.[764]

Birkaç gün içinde Basra'dan bir tabur Osmanlı askerinin Katif'e gönderileceğini haber alan İngilizler, Türklerin olayları önlemesi ve bir yardım talebi olmaması durumunda herhangi bir müdahalede bulunmama kararı aldılar.[765] Bağdat'taki VI. Ordu Kumandanlığından Katif'e yeni kuvvetler sevk edildi ve 200 asker Basra'dan *Kilitbahir* korveti ile Katif'e gönderildi. Birkaç gün içinde 400 kişilik bir kuvvetin de Katif'e gönderileceği bilgisi alınmıştı. Buna rağmen İngiliz harp gemileri Katif sahillerinde bulundurulmaya devam etmişti.[766]

Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz çekişme alanları arasında önemli mevkilerden biri de Umman ile Bahreyn arasında yer alan Katar sahilleriydi. 1871 yılında gerçekleştirilen Ahsa Harekâtı sırasında İngilizlerle bir problem yaşanmaması için Bahreyn askerî seferin dışında tutulmakla birlikte, Katar Osmanlı Devleti hâkimiyetinde bir kaza olarak teşkilatlandırılmıştı.

Katar'ın merkezi durumunda olan el-Bida ve çevresindeki Osmanlı hâkimiyetine İngilizler ses çıkarmamakla birlikte, 1890'lı yıllardan itibaren Almanların körfez politikalarıyla ilgilenmeye başlamalarıyla ortaya farklı bir durum çıktı. Almanların inşa edeceği Bağdat demiryolu projesinin gündeme gelmesinden sonra İngilizler bölgedeki Osmanlı hâkimiyetini yeniden tartışmaya açtılar. Aynı dönemde Osmanlı Devleti'nin Katar'daki Zubara ve Udeyd bölgelerini birer nahiye olarak teşkilatlandırıp, müdürler tayin etmeye çalışması ilişkileri yeniden gerginleştirmişti. Osmanlı Devleti'nin bu faaliyetlerini Bahreyn'deki varlıklarına

[764] TNA, **FO**. 424/216-95. İngiliz Hindistan Hükûmetinden Viscount Morley'e, 13 Ağustos 1908. Belgenin sureti için bkz. **EK-11.**
[765] TNA, **FO**. 424/216-204. Viscount Morley'den İngiliz Hindistan Hükûmeti'ne, 18 Ağustos 1908 ve Sir G. Lowther'den Sir Edward Grey'e, 18 Ağustos 1908.
[766] TNA, **FO**. 424/216-205. İngiliz Hindistan Hükûmeti'nden Viscount Morley'e, 19 Ağustos 1908. TNA, **FO**. 424/216-108, 109. İngiliz Donanma Komutanlığından İngiliz Dış İşleri Bakanlığına, 22 Ağustos 1908.

karşı bir tehdit olarak değerlendiren İngilizler bu tarihten sonra sürekli çekişme alanları icat etmekten geri durmadılar.[767]

Gerek Katar gerekse Kuveyt ve Bahreyn sahillerinde İngilizler bulundurdukları zırhlı savaş gemileriyle adı geçen yerlerdeki şeyhler üzerinde kurdukları baskı ile önemli bir nüfuz elde etmişlerdi. Basra Körfezi sahillerinde devamlı surette bayrak gösteren ve sayıları altı civarında olduğu tespit edilen İngiliz harp gemilerine karşılık Osmanlı Devleti'nin çoğu zaman bir veya en fazla iki harp gemisini Basra Körfezi sahillerinde dolaştırılmaktaydı.

b. Necid Sahillerinin Güvenliği ve Bölgeden Gelen Talepler

Basra ile Necid sahillerinde meskûn aşiret reisleri ile Basra'daki Osmanlı idarecilerinden zaman zaman İstanbul'a gönderilen raporlar bölgenin sosyal, ekonomik ve askerî açıdan durumunun tespitinde önemlidir. Necid kıtası ileri gelenleri İngilizlerin Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altındaki şeyhlerle münasebetlerine dikkat çekiyorlar ve devletin buralara önem vermesinin üzerinde duruyorlardı. İngilizlerin siyasi nüfuzlarını yaymak amaçlı faaliyetlerine mukabil, Osmanlı Devleti'nin aynı yerlerde bir varlık gösterememesinin bir sebebinin de o sahillerde harp gemisi bulunduramaması olduğu gönderilen raporlarda ifade edilmekteydi. Hatta Necid sancağının idare merkezine tayin edilen memurlar ile askerler dahi Basra'dan oraya gitmek için İngiliz vapurlarını kullanıyorlardı.[768]

Eylül 1887-Nisan 1888 tarihleri arasında Basra valisi olarak görev yapan Nafiz Paşa Necid sahillerine gittikten sonra hazırladığı raporunda, bölgede İngiliz nüfuzunu sınırlandırmanın tahsis edilecek iki yeni harp gemisi ve iki nakliye gemisi tahsisine bağlı olduğunu ifade etmişti. İngiliz harp ve ticaret gemilerine karşı Osmanlı gemisi bulunmadığı gibi Umman, Maskat ve Bahreyn gibi noktalarda

[767] Zekeriya Kurşun, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi**, s. 193. Bağdat demiryolu projesine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Edward Mead Earle, **a.g.e**., s. 20-374. Bağdat demiryolu projesine ilişkin diplomatik metinler için bkz. **British Documents on the Origins of the War 1808-1914,** ed.: G. P. Gooch-Harold Temperley, Vol. X, Part II, Johnson Reprint Company, London 1938, s. 1-312.

[768] BOA, **Y.PRK.UM**. 5/100. 26 Mayıs 1883.

şehbender de mevcut değildi. İngilizlerin ise sahillerdeki bütün mevkilerde resmi sıfata sahip hususi memurları olduğu gibi körfezde gezdirdikleri harp gemileri sayesinde ahaliyle münasebet kurarak onları nüfuzları altına alıyorlardı. Aşiretlerle kurdukları bu ilişkilerle istedikleri mahallerden sahillere silah ve mühimmat çıkarıyorlardı. Körfezde deniz haydutlarının saldırılarının arttığına ilişkin çıkan haberleri İngilizlerin maksatlı yaparak bir müdahale için zemin oluşturmak istedikleri üzerinde duran Nafiz Paşa, İngilizlerin Katar Emiri Casim'e yaptıkları baskılara karşı bir yardımda bulunulamadığı bilgisini vermişti.[769]

Seyahat esnasında Katif kasabasına uğrayan Nafiz Paşa, Katif limanının düşman taarruzlarından korunması için kalelerin tamirlerinin ve içlerine bir miktar asker konulmasının gerektiğini ilgililere tebliğ etti. Katif'ten sonra Katar kazasına geçen vali, kaza kaymakamı Casim El-Sani ile görüşmesinde Katar sahillerinin güvenliği için beraberinde getirdiği bir istimbotu Katar limanında karakol vazifesiyle dolaşması için orada bıraktı. Bir istimbotun daha Katif limanı için tertibi kararlaştırıldı.[770]

Nafiz Paşa'nın bölgedeki ziyaretleri Basra İngiliz konsolosluğunca yakından takip edildi. Bu sırada Katif kazasına altı İngiliz harp gemisi sevk edilmesi ve bunlardan ikisinin Bahreyn limanına gelmesi üzerine vali, Bahreyn'e gitmekten vazgeçti. İngilizlerin Bahreyn'i kendilerine mâl etmeye kalkışmalarının orasının Basra Körfezi'ndeki öneminden, bilhassa bir gelir kapısı olarak sedef, inci, hurma hasılatından iyi gelir elde etmelerinden kaynaklanıyordu. Bahreyn'de çıkarılan inciden önemli gelir sağlayan İngilizler, çok sayıda devlet gemileri dolaştırarak bunları her hafta sahillere uğratıyorlar ve Basra limanına yük ve yolcu naklediyorlardı. Nafiz Paşa, o sahillerde hiçbir Osmanlı vapuru bulunmasının üzüntü verici olduğu beyanını gönderdiği raporunda beyan etmişti.[771]

---

[769] BOA, **A.MKT.MHM**. 496/10. Lef 1-4. Basra Valiliğinden Sadaret'e gönderilen 12 Kasım 1887 ve 4 Aralık 1887 tarihli tahrirat. Basra Valisi Nafiz Paşa tarafından gönderilen bu raporlarda Katar, Bahreyn ve Necid taraflarındaki idari ve siyasi gelişmelere dair de ayrıntılı malumat verilmekle beraber, çalışma konumuzu doğrudan ilgilendiren meseleler olmadığından burada onlara temas edilmemiştir.

[770] BOA, **Y.MTV**. 31/31. Lef 1. Basra Valisi Mehmed Nafiz Paşa'dan Mabeyn-i Hümayuna, 11 Mart 1888.

[771] BOA, **Y.MTV**. 31/31. Lef 2. Basra Valisi Mehmed Nafiz Paşa'dan Mabeyn-i Hümayuna, 11 Mart 1888.

1889 senesinde Basra'dan İstanbul'a gönderilen Ali Bey imzalı bir raporda ise bölgedeki İngiliz yayılmacılığına dikkat çekilmekteydi. Ali Bey, Maskat'ı kendi himayelerine almak isteyen İngilizlerin oradaki aile içi karışıklıkları bahane ederek Maskat limanına iki korvet göndermelerini eleştirilmişti. Osmanlı Devleti yanlısı olan Maskat imamı İngiliz himayesini kabul etmeyeceğini açıklamasına rağmen İngilizler, oradaki Hintli Banyan ailesini muhafaza etmek bahanesiyle bir korveti Maskat önlerinde tutuyordu. Bölge ticaretini kendi menfaatlerine yönlendirmek gayesinde olan İngilizler en son Karun Nehri'nde vapur işletmek için İran'dan imtiyaz almışlardı. Aden'den sonra Umman sahillerinde de bazı yerleri zapt etmek istedikleri de biliniyordu. Ali Bey raporunda, bu hususlara değindikten sonra İngilizlerin aşiretler arasındaki iç karışıklıkları bastırmak bahanesiyle bazı sahillere asker çıkarmaya kalkıştıklarına dikkat çekti. Çözüm önerisi olarak; Kuveyt limanı ile Bahreyn sahillerinin takviye edilmesi, Fav Boğazı'ndan Şattülarab'a düşman gemilerinin geçirilmemesi, Fav'da inşa edilmiş olan istihkâmların yeterli olmayıp gerekirse oraya torpil konulması veya bir iki köhne geminin batırılarak giriş çıkışın kontrollünün yapılması istenmişti.[772]

Basra Körfezi'ne İngilizlerin haricinde Amerika, Rusya, Fransa ve Almanya'nın devletlerinin harp gemileri de gelmekle birlikte bunlar geçici süre buralarda bulunduktan sonra yollarına devam etmekteydi.[773] Örneğin 1879 yılının Aralık ayında Basra Körfezi'ne gelen bir Amerikan harp vapuru üç hafta kadar orada ikamet ettikten sonra ayrılmıştı. 1885 yılı sonlarında körfezde görülen bir Fransız harp gemisi ise Madagaskar'daki Fransız askerlerini tebdil için oraya gelmişti.[774] Aynı yılın Aralık ayında Bahreyn boğazında demirleyen bir İngiliz harp gemisinin

[772] BOA, **Y.EE**. 9/3. 20 Ocak 1889.

[773] 1895-1905 yılları arasında Umman körfezi ve Basra Körfezi'ne gelen Fransız, Alman ve Rus harp gemilerinin geliş tarihleri ve uğradıkları limanlara dair hazırlanan bir çizelge için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 2021.

[774] BOA, **Y.A.HUS**. 162/149. 10 Aralık 1879; BOA, **Y.A.HUS**. 186/107. 30 Aralık 1885. Fransa'nın Basra Körfezi'nde İngiltere ile rekabete yönelik bazı girişimleri olmakla birlikte bunu ileri düzeye taşımamıştı. Körfeze gelip giden gemileri için Umman körfezi sahilinde bir mevkiyi kiralayarak kömür deposu ve erzak ambarı inşa etmek isteyen Fransa, bu arzusunu 1899 senesinde Maskat imamına iletmişti. İngiltere'nin de daha evvel böyle bir mevki istemiş olduğu göz önüne alındığında bunun körfez girişinde bir nüfuzu mücadelesine yol açacağı Osmanlı makamlarınca değerlendirilmişti. BOA, **Y.A.HUS**. 393/66. Lef. 6 Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e, 18 Şubat 1899.

deniz ölçümleri yaparak harita çıkardığı ve Şattülarab'ın iki yanına alametler bağladığı haberi alınmıştı.[775]

Bölgede görev yapan bahriye subaylarının hazırladıkları raporlarda ise İngilizlerin körfezde yayılmalarına dikkat çekilmişti. 1895 senesinde Necid sahillerinde görev yapan, binbaşı rütbesindeki *Zuhaf* korveti süvarisi bir raporunda, İngilizlerin körfezde Necid sahillerine kayıklarla silah ve mühimmat sevk ettiklerini, silahlanan aşiretlerin olaylar çıkardıklarını bildirmişti. Bu olayları ve zenci esir ticaretini önlenme bahanesiyle İngilizlerin körfezde harp gemileri gezdirdiklerini, bununla da kalmayıp müdahalelerini haklı çıkarmak maksadıyla yaptıklarının yasal ve Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki antlaşma gereği olduğu beyanında bulunuyorlardı. Türklerin bu gibi olaylara müdahale edecek bir harp gemisi bulunmadığı şayiasını da yayıyorlardı. Aşiretleri kendilerine meylettirme siyaseti izleyen İngiltere, Basra Körfezi'nde *siyasi memuru* unvanıyla Buşir'de ofisi bulunan albay rütbesinde bir İngiliz subayı istihdam etmekteydi. Bu bilgileri raporunda beyan eden *Zuhaf* korveti süvarisi, körfezde muhtelif mevkilere giderek aşiret reislerine, İngilizlerin sözlerine kanmamalarını, Necid sahillerinin Osmanlı Devleti'nin hükümranlığında bulunduğunu, başka bir devletin müdahaleye hakkı olmadığını söylemişti.[776]

Zuhaf korveti Süvarisi, deniz haydutlarının saldırılarının önlenmesi için Re's-i Tennur ile Katar limanı merkez kabul edilerek aradaki sahillerde karakol vazifesiyle harp gemileri dolaştırılması görüşündeydi. Necid sahillerinin sığlığından istifade ile kayıklarla kaçak yollarla silah ve mühimmat çıkaran deniz vasıtalarını takip eden harp gemileriyle zor olduğundan bu gibi mevkilere jandarma askerinin ikame edilmesi de uygun olacaktı. Basra'ya gelen posta vapurlarının Şattülarap için kılavuz almak için zorunlu olarak Buşir'e uğrayıp oradan Acem kılavuzlar aldıkları,

---

[775] BOA, **DH.ŞFR**. 147/23. 13 Aralık 1885. 1890 yılı Aralık ayında da bir İngiliz harp gemisinin Kurna ve İran sahili taraflarında ölçümler yaparak harita çalışması yaptığı haberleri alınmıştı. **(**BOA, **DH. ŞFR**. 147/27. 14 Aralık 1890; BOA, **DH.ŞFR**. 147/43. 21 Aralık 1890). 1901-1903 yılları arasında R.I. M.S. *İnvestigator* adlı İngiliz gemisi, Bahreyn suları ile Buşir ve Kuveyt limanları civarında ve Hor Abdullah taraflarında deniz ölçümleri yapmıştı. Bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 91-92.

[776] DTA, **BN**. 94/1936. 20 Haziran 1904. Basra'da *Zuhaf* korvetinde görev yapmasının üzerinden yedi yıl geçtikten sonra yazılan bu raporun sonunda, raporu kaleme alan binbaşının mührü bulunmakla birlikte isminin tespiti mümkün olamamıştır.

bunun yerine Basra ahalisinden kılavuz alınmasının daha doğru olacağı da raporda yer almıştı.[777] Körfezdeki denizcilik faaliyetlerine dair malumat verilen bu raporda da görüldüğü üzere İngilizlerin baskıları karşısında ahalinin yapacak bir şeyleri olmadığı anlaşılıyordu. 1897 yılı yaz aylarında Şattülarap üzerinde İngiliz harp gemilerinin her zamankinden fazla seyrüsefer yaptıkları ve sayıları artan bu gemilerin Fav'daki istihkâm inşaatının yakınlarında dolaştırılarak nümayişler yaptıkları haber alındı. İsyan halindeki köylülerle irtibat kuran İngilizlerin onlara silah dağıtarak ayaklandırmaya teşvik ettikleri görülmekle birlikte VI. Ordu Kumandanlığı, gerekli vasıtalar olmadığından Osmanlı kara kuvvetinin bunlara müdahalede bulunamadığını bildirdi.[778]

İngilizler korsanlığı bahane edip Şattülarab'ta bir iki harp gemisi bulundurdukları gibi Fav, Katif ve Necid iskelelerindeki gemileri için inci çıkarmak üzere oralarda bulunduğu beyanında bulunmuşlardı. Fakat bu gemilerin bazı sahillere çıkarak keşifte bulundukları Osmanlı memurlarınca tespit edilmişti.[779]

Körfezde her geçen gün artan İngiliz hareketliliği ve Irak topraklarında çıkan ayaklanmalar karşısında Dâhiliye Nezareti, Basra Valiliğinin taleplerini göz önüne alarak Sadaret'e bir rapor sundu. Bahreyn, Kuveyt, Müntefik ile Ammare taraflarındaki karışıklık ve aşiretler arasındaki savaşlara dışarıdan müdahaleler vuku bulduğundan sahillerin muhafaza altında bulundurulması gerektiği raporda yer aldı. Kuveyt şeyhinin İngilizlere meylettiği ve onlardan temin ettiği silahları makul bir fiyatla ahaliye sattığının bilinmesine rağmen elde yeterli sayıda gemi olmadığından silah kaçakçılığıyla etkin mücadele edilemediği de ifade edilmişti. Katar'da Osmanlı Devleti'nin hükümranlığını kuvvetlendirmek için iyi bir haber ağına sahip olunması icap edeceğinden orada hafiyeler bulundurmanın önemli olduğu raporda dikkat çeken bir diğer hususdu. Basra'daki İngiliz ve Rus konsoloslarının kendi ticari menfaatleri için Osmanlı ticaretini ortadan kaldırmaya yönelik hareketlerinin görüldüğü, buna karşı Basra'daki Müslüman tacirlerin hükûmetçe desteklenmesi ve bunlardan

[777] DTA, **BN**. 94/1936. 20 Haziran 1904.
[778] BOA, **Y.PRK.ASK**. 128/123. Lef 2. 6 Temmuz 1897.
[779] BOA, **BEO**; 2696/202134. 28 Ekim 1905; BOA, **BEO**. 2706/203017. 16 Kasım 1905; BOA, **BEO**. 2729/204602. 27 Aralık 1905.

mürekkep bir Osmanlı şirketi kurulması da Basra valiliğince İstanbul'a bildirilmişti.[780]

Necid taraflarında baş gösteren aşiretler arasındaki çatışmaların en şiddetlisi 1901 yılının Nisan ayında meydana gedi. Çatışmalarda toplam beş bin kişinin öldüğü tespit edildi. Bu olayların Batı ve bilhassa İngiliz gazetelerinde yer alması Osmanlı Devleti'nin sorumluluğu altındaki topraklarda asayişi sağlayamayadığı yorumlarına neden olmuştu.[781]

Bölgeden merkeze gelen taleplerin ortaya konulmaya çalışıldığı çalışmamızın bu kısmında son olarak eski Ammare Liman Reisi Kalyon Kâtibi Celal Efendi'nin Bahriye Nezareti'ne takdim ettiği 14 Aralık 1908 tarihli raporundan da bahsetmek gerekir. Basra limanının uluslararası önemi üzerinde durulan raporda Almanya, İtalya, Fransa ve Rusya devletlerinin vapur kumpanyaları tarafından acenteler açılmasına dikkat çekildi. Basra'da ve Şattülarab'ta ticareti geliştirmek ve diğer devletlerin, bilhassa da İngilizlerin nüfuz alanı oluşturmasına izin vermemek için Osmanlı Devleti tarafından teşebbüste bulunulması gerektiği üzerinde duruldu. Bölge ahalisinin çoğunun Şiî olması ve Şiiliğin her geçen gün yayılmasını bir sorun olarak gören Celal Efendi, birçok memurun rüşvet almasının ve yolsuzluklarının ise halkın hükûmete karşı müspet yaklaşımını zorlaştırdığı görüşündeydi. [782]

Celal Efendi bölgede Osmanlı Devleti'nin hukuki tasarrufunun hâlâ tam tespit edilememesine karşı İngilizlerin nüfuzlarını artırmalarının gelecekte bölgenin tamamen işgaliyle sonuçlanacağı ve bunun devleti müşkül vaziyette bırakacağına vurgu yaptı. Harp ve ticaret gemileri bulundurmanın nüfuz tesis etmeninin araçlarından biri ve önemli bir güç unsuru olduğunu yazan Celal Efendi, diğer Ordu kumandanlıklarına göre askerî kabiliyeti ileri düzeyde olmayan VI. Ordu ile isyancı aşiretler üzerine harekât icra edilebilmesinin imkânsızlığına da değindi. Yani bölgede devletin askerî yönden güçlü olduğunu söylemek mümkün değildi. İngilizler yıllar

[780] BOA, **BEO**. 2569/192672. Lef 2. Dâhiliye Nezareti'nden Sadaret'e, 5 Haziran 1905.
[781] **Advertiser**, 15 April 1901, s. 5; **Chronicle**, 20 April 1901, s. 12.
[782] DTA, **BN**. 437/16893. Bahriye Divan-ı Harb-i Daimi Başkâtibi Süleymaniyeli Celal Efendi'nin 14 Aralık 1908 tarihli lâyihası. Celal Efendi'nin lâyihasının içeriği Bahriye Nezareti'nce dikkat çekici bulundu. Gerekli tedbirlerin alınmasına yönelik çalışma yapılması amacıyla bir nezaret bünyesinde bir komisyon kurulması kararı alındı. DTA, **BN.** 437/16893 Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Riyaseti'nin 3 Şubat 1909 tarihli mütalaası.

evvel Bağdat'ta nehir kenarında gayet muhteşem bir konsoloshane inşa ettikleri gibi buranın asayişini sağlamak bahanesiyle ufak bir harp vapuru[783] da göndermişlerdi. Bahreyn adalarını ve Katif'i zapt etmek, Kuveyt ve Katar üzerinde hâkimiyet kurmak isteyen İngilizler, Basra merkezli olarak o sularda daimi surette birçok karakol gemileri dolaştırıyorlardı. Bu tespitlerden sonra Celal Efendi İngilizlerin bedevilere Hindistan'dan kaçak yollarla getirdikleri silahları dağıtarak bölgede sürekli bir çatışma zemini oluşturmalarının göz ardı edilmemesi gerektiği üzerinde durdu. Silahlar özellikle Kuveyt'e, oradan da Basra taraflarına ithal ediliyordu. Basra'dan içerilere silahların taşınmasında İngiliz Lynch kumpanyası vapurlarının rolü vardı. Celal Efendi İngilizlerin ücretsiz ilaç ve dini kitaplar dağıtan kurumlar ve çeşitli isimlerde okullar açarak halkı Osmanlı Devleti'ne karşı tahrikten geri durmadığı tespitinde de bulunmuştu.[784]

İngilizler Basra'da Lynch kumpanyası vapurlarının tamirlerini yapmak için özel bir izinle kendilerine verilen havuz ve fabrika mahallini genişleterek bir tersane hâline getirmişlerdi. İran hududunda bulunan Karun Nehri'nde işleyen römorköre bağlanmak üzere gayet mükemmel, 300 tonluk bir dubayı bu tersanede imal etmişlerdi ve günden güne o tersanenin noksanlarını ikmalle meşgul oluyorlardı. Bu tespitlerine ilave olarak körfezde karakol hizmeti yapan harp gemisi sayısının son yıllarda iyice azalması hususuna dikkat çeken Celal Efendi, *Kilitbahir* korveti ile tamire muhtaç hâldeki *Alus* vapurundan başka Basra'da harp gemisi bulunmadığını yazdı. Yaklaşık on yıldır Necid sahilleri şöyle dursun, Şattülarap Nehri'nde dahi seyrüsefer yapılamamasının üzüntü verici olduğu, güçlü bir donanma bulundurulmadığından Kuveyt ve Katar'da Osmanlı nüfuzunun günden güne azaldığı Celal Efendi tarafından ifade edildi. Az su çeker ve seri ateşli topları bulunan en az dört gambot veya korvetin körfezde daimi surette dolaştırılması gerekiyordu. Celal

[783] Konsolosluk maiyet vapuru olarak kullanılan bu geminin Basra'ya geliş ve gidişleri Osmanlı makamlarınca yakından takip edildi. Mesela konsolos da içinde olduğu halde 8 Aralık 1903'te Basra limanına geldiği ve bir süre sonra Muhammara'ye hareket ettiği bilgisi komodorluk tarafından rapor edilmişti. Aynı vapurun tamir edilmek üzere Bombay'a gönderilecek silahlarının naklinin Bağdat'tan Basra'ya kadar nehir yoluyla yapılması için İngiltere'nin Bağdat konsolosluğu Bâbıâli'den izin talebinde bulunduğu da görülmektedir. DTA, **MKT.** 7279./316-317. 11 Aralık 1903; DTA, **MBN.** 803. Sadaret'ten Bahriye Nezaretine, 19 Şubat 1900.

[784] DTA, **BN**. 437/16893. Celal Efendi'nin 14 Aralık 1908 tarihli lâyihası.

Efendi elde vapur bulunmadığından Necid'e asker sevkinin imkânsız hâle geldiğini, bu durumun asayişle ilgili olaylara müdahaleyi zorlaştırdığını da beyan etmişti.[785]

Bu raporunun üzerinden kısa süre geçtikten sonra yaşanan bazı olaylar Celal Efendi'nin endişelerinde haklı olduğunu gösterdi. 1909 yılı Mayıs ayında Necid Mutasarrıflığına bağlı Hufuf'da Osmanlı askerî erzak kafilesi Uceyr iskelesinden hareket ettikten sonra eşkıyanın saldırısına uğradı. Çoğunluğu El-Menacir Aşireti'ne mensup bir grup eşkıya ile çıkan çatışmada Binbaşı Osman Efendi ile iki mülazım ve 29 asker şehit oldu. 12 nefer yaralandı. Çok sayıda silah, mühimmat, erzak ve eşya eşkıya tarafından gasp edildi. Çatışmada 60'a yakın eşkıya öldürüldü.[786]

VI. Ordu Kumandanlığı ise son siyasi hadiselerden istifadeyle Katar Kaymakamı Casim Es-Sani ve Bahreyn İngiliz konsolosunun kışkırtmaları ve Bahreyn ile Katar'ın bir araya gelerek Osmanlı Devleti'ne karşı başlattıkları bir kalkışma hareketi olarak meseleye bakılması lazım geldiği yorumunda bulundu. Daha vahim hadiselerin meydana gelme ihtimaline karşı gerekli tedbirlerin alınmasının önemine dikkat çekti. Bağdat Vali Muavini Mümtaz Bey de aynı fikirde olup ilave olarak Casim Es-Sani'nin bu tahrikinin kendisine verilen yıllık aidatın hükümetçe kesilmesiyle ilişkilendirdi. İngiliz konsolosunun bu kışkırtmayı destekleme sebebi olarak ise İbn-i Reşid'in hücumuna maruz olan İbn-i Suud'a bu şekilde bir destek olmak istemesinden kaynaklandığı yorumunu yaptı.[787] Bu tür olayların önüne geçmek için Katar sahillerinin gambotlarla tarassut ve muhafazası icap edeceğinden iki gambot ile bir nakliye vapuru talep edildi. Ayrıca en az 300 mevcutlu bir hecinsüvar jandarma taburunun teşkili istendi.[788]

Denizde etkili karakol hizmeti yapamayan Osmanlı Devleti karada da nizamiye askerleri sayısının yetersiz olmasından kaynaklanan sebeplerle İngilizlerin bazı mevkileri işgal girişimlerine karşı koyamadı. Necid sancağı dâhilinde bulunan Uceyr körfezinin hâkim noktasında, önemli bir mevkide bulunan Zahmiye adası 1904 yılında İngilizlerin işgaline maruz kaldı. Uceyr'deki mevki kumandanlığı tarafından bu işgale karşı konuldu ve oradaki kuleye İngilizlerin bayrak çekmelerine

[785] DTA, aynı vesika.
[786] BOA, **BEO**. 3586/268914. Lef 2, 4, 9. 16; BOA, **DH.MUİ**. 4-2/26. Lef 2-2, 2-3. 3 Temmuz 1909.
[787] BOA, **DH.MUİ**. 4-2/26. Lef 2-2, 2-3. 3 Temmuz 1909.
[788] BOA, **BEO**. 3586/268914-lef 2, 4, 9. 16.

izin verilmedi. Askerî nakliyat için önem arz eden Zahmiye Adası, körfezin yegâne müdafaa noktasıydı. Eğer bir başkasının eline geçecek olursa oradan yapılacak ufak bir taarruzun Necid kıtasının giriş ve çıkış noktası olan Uceyr'in savunmasını zora sokacağı askerî makamlarca tespit edilmişti.[789]

O sıralarda körfezde İngilizlerin altı harp gemisi dolaştığı Basra vilayetinden haber alınmıştı.[790] Bu sayının 16'ya çıkacağı istihbaratı da bu bilgiye ilave edilmişti. Körfezdeki son gelişmelerin Osmanlı Devleti'nin bölgedeki varlığını tehdit edici hareketler olduğuna dikkat çeken Basra'daki yerel idareciler İstanbul'dan bir kez daha harp vapuru talebinde bulunmuşlardı.[791]

Basra ve civarı ile Necid sahillerinde meskûn aşiret ileri gelenlerinden ve Basra'daki askerî ve mülki idarecilerden İstanbul'a gönderilen raporlarda İngilizlerin bölgede her geçen gün artan nüfuzuna dikkat çekilmişti. Çok sayıdaki harp ve ticaret gemileriyle aşiretler ve ahali üzerinde nüfuz tesis eden İngilizlere karşı Osmanlı Devleti'nin de aynı şekilde karşılık vermesi gerektiği raporlarda dile getirildi. Ancak bunlar bir teklif olarak kaldı ve icra safhasına geçirilemedi.

c. İnci Çıkarma Sahaları ve Ticari Rekabet

Basra Körfezi'ndeki nüfuz alanlarıyla ilgili olarak İngilizlerle karşı karşıya gelinen bir diğer mesele de bölge için önemli bir gelir kaynağı olan inci ticaretiydi. Petrolün keşfine kadar olan süreçte yani XX. yüzyılın başlarına kadar inci ticareti körfezde öne çıkan bir gelir kaynağıydı. Çıkarılan inciler bir nevi yerel ticaret gemisi olan ve Arapların *Batil* ve *Bekaras* diye adlandırdıkları küçük gemilerle Bahreyn ve Umman sahillerinden Sokotra'ya ve Afrika'nın Poyraz sahiline nakledilirdi. Yelkenle gayet seri hareket edebilen ve 110 ila 120 tonilato cesametinde olan bu gemilerin armaları *Bagile* adlı yerel gemiler gibi donatılmıştı. Gemiler kış mevsiminin girmesiyle körfeze dönerlerdi. Tespit edilen rakamlara göre 1760

[789] BOA, **DH.MKT**. Lef 1,3, 4. 16 Mayıs 1909.
[790] **Sabah**, 1 Haziran 1910, Numro: 7447, s. 3.
[791] BOA, **BEO**. 3783/283684. Sadaret'ten Hariciye Nezareti'ne, 24 Temmuz 1910; BOA, **BEO**. 3797/284727. Lef 3. Basra Bahriye Kumandanlığından Bahriye Nezaretine, 22 Ağustos 1910.

senesinde adı geçen yerlere inci taşıyan gemi sayısı 30 civarındaydı. Bunlardan 12'si Bahreyn'e aitti. İncinin yanı sıra sedeften de önemli bir gelir elde edilmekteydi.[792]

İngilizler Basra Körfezi'ndeki siyasetleri gereği, yaklaşık bir asırdır Bahreyn ve Korsan Sahilleri olarak adlandırılan Umman ve Maskat sahillerindeki şeyhlerle yaptıkları ikili anlaşmalarda inci ticareti de önemli bir yer tuttu. Bu konudaki ilk anlaşma 1835 yılında imzalanmış, 1853 senesinde yenilenmişti.[793] Dışarıdan yabancı inci avcılarının girmemesi ve korumaları altında bulunan inci avcılarına bir zarar gelmemesi için denizden koruma sağlayan İngiliz harp gemileri bu hareketleriyle aynı zamanda bölgedeki nüfuzlarını kuvvetlendirmiş oluyorlardı. Ayrıca toplanan incilerin Hindistan'a sevkinde de İngilizler tarafından gerekli kolaylık sağlanmaktaydı.

İngilizler Basra Körfezi'nde sadece Osmanlı ve İran'ın değil kendilerinin de inci çıkarma hakları olduğu görüşündeydiler. İran ile Osmanlı devletlerinin körfezde inci çıkarılmasına dair tekel (inhisar) suretinde bir imtiyaz vereceği haber alındığında İngilizler buna karşı çıktılar. Hatta bir baskı unsuru oluşturmak maksadıyla Bahreyn, Kuveyt ve Necid sahillerine 1900 yılından itibaren daha sık İngiliz harp ve ticaret gemileri göndermeye başladılar. Basra Körfezi'nde inci çıkarılması hususunda kendilerinden habersiz başkalarına imtiyaz verilmesine ilişkin itirazlarını Babıâli'ye bildirdiler.[794]

İngilizler, Necid sahillerinde her sene çıkardıkları ve ticari olarak iyi kazanç sağlayan önemli miktardaki inciyi kendi himayelerindeki Bahreyn'e gönderiyorlardı. Bu işle meşgul olan 600-700 kadar deniz vasıtası vardı ve çıkarılan inciden hiçbir vergi alınmadığından Osmanlı hazinesine bir fayda sağlamıyordu. Basra Valiliği inci çıkaran deniz vasıtalarının her birinden yıllık beşer Osmanlı lirası vergi alınmasını, aksi takdirde izin verilmemesini istedi. Vergi ödemeyen gemilerden iki kat vergi alınması usulünün yürürlüğe konması hâlinde hazineye mühim bir gelir sağlanmış olacağını beyan etti. Bu teklifin icra edilebilmesi için daha evvel istenilen karakol

[792] **Basra Körfezi Rehberi**, s. 43-44, 48.
[793] İngilizlerin Basra Körfezi'ndeki inci ticaretine ilişkin politikasına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 96-101.
[794] BOA, **BEO**. 1500/112445. Lef 1-3. 5 Haziran 1900. Kuveyt sahillerinde yapılan inci ticaretine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. H.R.P. Dickson, **The Arab of the Desert: A Glimpse Into Badawin Life in Kuwait and Sau'di Arabia**, George Allen&Unwin Ltd., London 1972, s. 484-492.

vapurlarının oraya gönderilmesinin ve ticari deniz taşımacılığında kullanılmak üzere de Necid sahillerine iki vapur tahsis edilmesinin önemine valilik aynı mütalaasında dikkat çekti.[795]

Basra Körfezi'nden çıkarılan inciden vergi alınarak hazineye gelir sağlanmasına ilişkin bölge idarecilerinden gelen taleplere rağmen Osmanlı hükûmetinin bu hususta bir yaptırım uygulaması söz konusu olmadı. Bunda İngilizlerle yeni bir sorun yaşamamak için böyle bir yol izlenmiş olabileceği ihtimali öne çıkmaktadır.

d. Osmanlı Devleti'nin Fav Boğazı'nda İstihkâm İnşasına Karşı İngiliz Müdahalesi

Irak bölgesinin dünyaya açılan bir kapısı niteliğinde ve Şattülarab'tan Basra Körfezi'ne çıkılan stratejik bir noktada bulunan Fav Boğazı, Osmanlı–İngiliz çekişmesinin yaşandığı bir diğer mevkiydi. Boğaz, Irak'taki nehirleri kullanan gemiler için Basra Körfezi'ne çıkış kapısı olduğu gibi Basra Körfezi'nden Basra, Bağdat, Musul, Doğu ve Güneydoğu Anadolu, hatta İran'ın iç bölgelerine Şattülarap, Dicle, Fırat ve Karun nehirleriyle ulaşım ve erişimin sağlandığı bir başlangıç noktasıydı.

Osmanlı hükûmeti, Fav Boğazı'ndan giriş yapan gemilerin denetimini sağlamak ve körfez ile Şattülarab'ta artan İngiliz nüfuzuna karşı koymak amacıyla 1886 yılında boğazda istihkâm inşası kararı aldı. İnşa olunacak Fav istihkâmları biri büyük, ikisi küçük olmak üzere[796] toplam üç istihkâmdan oluşacaktı. İnşaata 13 Mayıs 1886'da başlandıysa da İngilizler başından itibaren buna muhalefet etti. 1890 yılı Mart ayında çalışmalara bir süre ara verildi. 1892 yılında tekrar inşaata devam edildi. İngiltere'nin itirazını sürdürmesi üzerine 1 Aralık 1893 tarihinde çalışmalar tamamen durduruldu.[797]

---

[795] BOA, **DH.MKT**. 2648/58. Lef 1-2. 19 Ekim 1908.

[796] İnşa olunacak istihkâmın fiziki özelliklerine ve masrafına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 7-8.

[797] Mustafa Yılmaz, **Fav Yarımadası Üzerinde Osmanlı-İngiliz Çekişmeleri (1886-1915)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006. s. 54-

Osmanlı hükûmeti İngilizlerin tepkisini çekmemek amacıyla istihkâmların İran'a karşı inşa edildiğini resmi olarak açıklamakla birlikte, İngiltere bunun İngiliz tüccar gemilerine karşı nehirlerde tehdit oluşturmaya yönelik bir faaliyet olduğunu iddia etti. İngiltere, istihkâmlara müdahalesinin daha evvel Rusya ve İngiltere aracılığıyla Osmanlı ve İran devletleri arasında akdedilen Erzurum Antlaşmasına[798] istinaden olduğunu beyan etmişti.[799]

İstihkâmların inşasını engellemek amacıyla siyasi ve askerî gücünü kullanan İngiltere'nin tavrı körfezdeki Osmanlı – İngiliz çekişmesini had safhaya ulaştırdı. Diplomatik yoldan muhalefetin yanı sıra gerekirse askerî güç kullanarak fiili müdahale tehdidinde bulunan İngiltere, harp gemilerini bir baskı aracı olarak istihkâm inşaatının sürdüğü sahada sıkça gezdirdi.[800] 10 Mart 1890 tarihinde istihkâm inşaatı önüne gelen üç İngiliz harp gemisi kumandanının ertesi gün Fav istihkâmlarına girmek istemeleri üzerine Osmanlı askeri havaya ateş açtı. Geri dönmek zorunda kalan İngilizler kendilerine ateş açıldığı iddiasında bulundular.[801]

Sonraki günlerde İngiltere'nin Basra konsolosu ile körfezdeki İngiliz harp gemileri kumandanı Basra valisine gelerek Fav'daki istihkâmları görmek istediklerini ve bunun İngiltere devletinin talebi olduğunu resmi olarak beyan ettiler. Osmanlı hükûmeti bunda bir sakınca olmayacağı mütalaasında bulunuldu. Osmanlı hudutlarının muhafazası için İran'a karşı yapılmakta olan bu istihkâmların İngilizlerin aleyhine bir teşebbüs olmadığının münasip surette onlara bildirilmesine dair padişah iradesi çıktı.[802]

---

55. Söz konusu çalışma sonradan yeni bilgi ve belgeler ilave edilerek yayınlanmıştır. Bkz. Mustafa Yılmaz, **Çatışma-Diplomasi ve İşgal: Fav Yarımadası'nda Osmanlı-İngiliz Çekişmesi (1886-1915)**, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.

[798] Osmanlı Devleti ile İran arasında birincisi 1823'te, ikincisi ise 1847'de olmak üzere iki Erzurum Antlaşması mevcuttur. II. Erzurum Antlaşması Osmanlı-İran sınırlarının tespiti amacıyla yaklaşık dört yıl sürmüş olup, İngiliz ve Rus temsilciler de gözlemci olarak bu görüşmeleri izlemişlerdir. Her iki antlaşmanın tam metni için bkz. Abdolvahid Soofizadeh, "I. ve II. Erzurum Antlaşmalarının Siyasi Açıdan Değerlendirilmesi", **Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi**, (2013), c. 32, S. 54, s.183-194.

[799] BOA, **İ.DH**. 1091/85588. 6 Ağustos 1888; BOA, **Y.A.HUS**. 215/60. 6 Ağustos 1888; BOA, **İ.DH**. 1091/85603. 6 Ağustos 1888; J.G. Lorimer, **a.g.e**., c. 1, s. 291.

[800] BOA, **İ.DH**. 1073/84219. 28 Mart 1888; BOA, **Y.A.HUS**. 212/37. 29 Mart 1888.

[801] Mustafa Yılmaz, **a.g.t**., s. 70-74.

[802] BOA, **İ.DH**. 1176/91940. 22 Mart 1890.

23 Mart'ta Fav önünde bulunan İngiliz harp gemileri kumandanları, bir tercüman ve bir kısım askerle istihkâma girdiler ve yarım saat incelemede bulunduktan sonra ayrıldılar. Sonraki gün Fav'da bulundurdukları üç harp gemisinden biri oradan ayrıldı. 25 Mart'ta diğer iki gemideki askerler Fav Boğazı civarında 5-6 saat kadar tüfekle nişan talimi yaptılar. Ertesi gün bu iki gemi de Fav'dan körfeze doğru hareket etti.[803]

İstihkâmların inşasına sadece İngiltere değil Kuveyt şeyhi ile İran da farklı sebeplerle karşı çıkmışlardı. Kuveyt şeyhi istihkâmların kendi arazisi üzerine inşası durumunda zarara uğrayacağından dolayı, İran ise bu inşaatın Erzurum Antlaşması hükümlerine aykırı olduğunu öne sürerek itirazda bulunmuştu. İngiltere ile İran'ın Osmanlı Devleti'ne karşı aynı tarafta yer aldığı bu olayda Erzurum Antlaşması'nın diğer bir arabulucu devleti olan Rusya da meseleye dâhil oldu. Rusya istihkâmlar meselesinde İran'ı İngiltere'den ayırarak kendi tarafına çekme teşebbüsünde başarılı oldu ve İran Fav istihkâmlarına dair itirazlarını geri çekti.[804]

Osmanlı Devleti'nce inşasına başlanılan Fav istihkâmları bölgedeki uluslararası rekabeti kızıştırdı. İngiltere'ye karşı Osmanlı Devleti, Rusya ve İran aynı tarafta yer aldı. Fakat İngiltere'nin istihkâmlara gösterdiği aşırı muhalefete de karşı konulamadı ve inşaat mecburen yarım bırakıldı.

3. Basra Körfezi'nde Silah Kaçakçılığıyla Mücadele

Basra Körfezi'ndeki sahillere kaçak yollarla sokulan silah ve mühimmat XIX. yüzyılın son çeyreği ile XX. yüzyılın başlarında bölgede Osmanlı-İngiliz çekişmesinde önemli bir mesele olarak ortaya çıktı. Avrupa'dan getirilerek Osmanlı sahillerine ve oradan da iç kesimlere gizlice satılan silahlarla donanan aşiretlerin

[803] Mustafa Yılmaz, **a.g.t.**, s.76. İstihkâm inşaatına karşı İngilizlerin bölgeye sevk ettikleri harp gemileri haricinde, mukabil hareket olarak daha evvel inşa ettikleri ve istihkâma 7 km. mesafede bulunan İngiliz telgrafhanesi arazisini genişletme amacıyla orada çalışma başlattılar. Bu inşaatın bir tahkimat inşası aşamasına geldiğini gören Osmanlı idarecilerinin müdahalesi İngilizlerle bölgede yeni bir sorun çıkardı. Tahkimat için İngilizlerin Bender Buşir'den taş getirmelerine Basra valiliğince engel olundu. Buna itiraz eden İngiltere, Osmanlı hükûmetine muhtıra verdi. Bu süreçte İngilizlerin telgrafhane çevresindeki arazilerin mülkiyetini ele geçirme ve mevcut araziye yeni eklemeler yaparak tasarrufları altındaki yerleri genişletme çabaları da oldu. Mustafa Yılmaz, **a.g.t.**, 61-73.

[804] Mustafa Yılmaz, **a.g.t.**, s. 57-58.

kendi aralarındaki çatışmaları ve devlete isyan niteliğindeki hareketleri bölgede asayişin sağlanmasını zorlaştırdı.

Kaçak silah ithalini bölgedeki hâkimiyetini tehdit edici en önemli meselelerden biri olarak gören Osmanlı hükûmeti, Basra'daki idarecileri karadan ve denizden gerekli tedbirleri almaları hususunda devamlı surette uyardı. Alınacak önlemlerin başında harp gemilerinin sahillerde düzenli olarak gezdirilmesi geliyordu. Bilhassa Katif, Necid, Katar, Kuveyt, Bahreyn, Umman ve Uceyr iskeleleri silah kaçakçılığının en fazla yapıldığı yerlerdi. İran sahillerine de kaçak yollarla silah ithalatı yapılıyor ve bu silahların bir kısmı oradan Basra vilayetindeki aşiretlere sevk ediliyordu.

Fav Boğazı'ndan giren ve yelkenli kayıklarla taşınan silahlar Basra valiliğince yapılan kontrollerde ele geçirilip zapt edilmekteyse de ecnebi kumpanya vapurlarının fırsat buldukça Muhammara civarına çıkardıkları silahlara bir şey yapılamıyordu. İran sahillerine ve bilhassa Buşir ile Bahreyn'de aleni surette satılmakta olan silahlar kayıklarla Basra vilayetinin muhtelif sahillerinden içerilere sokulmaktaydı. Elde yeterli sayıda vapur bulunmaması uzun sahillerin denetimini güçleştirdiğinden bazı mühim yerlere askerî kışla ve karakol tesisi de gündeme gelmişti.[805]

Diğer taraftan, Basra Körfezi'nin nihayetinde yer alan ve İran ile Osmanlı Devleti'nin ortak hududunun bulunduğu yer olan Muhammara'da Tower adlı bir İngiliz fabrikasında silah imal edilmesi ve buradan urban ve aşiretlere satılması da ayrı bir sorundu. Hicaz Valiliği 1882 senesinde hazırladığı bir raporunda bu hususa dikkat çekmişti. Valilik, Arap Yarımadası'na kaçak yollarla silah girişinin Basra Körfezi üzerinden cereyan etmesinin önlenmesi için denizden gerekli önlemlerin alınması gerektiği uyarısında da bulunmuştu.[806] Silah ithalinin en fazla yapıldığı bir diğer mahal Katif taraflarıydı. Burada 1880 senesinde karakol vazifesiyle *Arkadi* vapuru görev yapıyordu. O sene Katif limanında İngiliz bandıralı bir gemiden ahaliye satılmak üzere bir takım silahlar bulunduğunun haber alınması üzerine

[805] BOA, **Y.EE**. 8/3. Lef 10.
[806] BOA, **Y.PRK.UM**. 5/53. Lef 2. Hicaz Vali ve Kumandanlığının 10 Aralık 1882 tarihli yazısı.

yapılan aramada 95 adet süngülü şişhaneli tüfek ele geçirildi. Bunlara el konularak Basra'ya götürüldü.[807]

1888 yılı mayıs ayı ortalarında ise British India kumpanyası vapurlarından birinin Zübeyr, Kuveyt, Katif vesaire mahallere nakletmek üzere Zengibar'dan getirdiği 70 sandık Martini tüfeği ile mühimmatı Bombay gümrüğünde beklettiği haber alındı. Bunların *bagile* adı verilen Arap yelkenlileriyle Basra sahillerine nakledildiği bilindiğinden gerekli tedbirlerin hemen alınması hususunda bölgedeki Osmanlı makamları Babıâli tarafından uyarıldı.[808]

Katar'dan Maskat'a ve oradan Aden'e kadar olan sahillerin açık olması ecnebi gemilerinin silah ithalini kolaylaştırıcı bir etkendi. Bilhassa İngiliz karakol ve ticaret vapurlarının buralardan gizli olarak silah ithal ettikleri tespit edilmişti. Bu ithalatın önüne geçmek için yerel idareciler gemi ihtiyacına birçok defalar dikkat çektiler. Sahillere çıkarılmakta olan silah ve mühimmata engel olabilmek için elde vasıta olmadığından gerekli bütün tedbirlerin alınamadığı da bir gerçekti.[809] Bir ara karadan nizamiye askerleriyle tedbir alma yoluna başvuruldu. Bu maksatla 1902 senesinde VI. Ordu Kumandanlığınca Necid'deki askerî fırkaya bir tabur nizamiye askeri ile bir süvari bölüğü ilave edildi. Denizden önlem alınması maksadıyla eğer harp vapuru tahsisi mümkün değilse İdare-i Mahsusa'dan tahsis edilecek iki vapura top konularak Necid sahillerinde gezdirilmesi de gündeme geldi.[810]

Bilhassa Irak-ı Arap olarak adlandırılan bölgeye çok sayıda silah sokulduğu haberlerinin gelmesi üzerine 30 Kasım 1891 tarihli padişah emriyle bu silahların toplanması VI. Ordu Kumandanlığına tebliğ edildi. Ordu Kumandanı Müşir Recep Paşa, silah ithalinin önlenebilmesi için denizden tedbir alınmasının gerekliliğine dikkat çekti. Irak-ı Arap kısmında İbn-i Reşid, Saduniler, Sadunilerin taraftarı olan Benî Esed Şeyhi İbn-i Hayyun devlete karşı isyan için silahlanıyordu. Ammare ve Müntefik sancaklarında idare tam sağlanamadığından öncelikle bu iki sancağın idaresini ele almak gerekiyordu. Adı geçen sancaklardaki şeyhler daha ziyade kendi

[807] Ahmed Şekib, **a.g.e**., s. 77.
[808] BOA, **Y.A.HUS**. 214/16. Lef 3. Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e, 16 Mayıs 1888.
[809] DTA, **MKT**. 709/22. Bahriye Nezareti'nden Basra Bahriye Kumandanlığı'na, 17 Mayıs 1892; BOA, **BEO**. 248/18563. Necid Mutasarrıflığı'nın 1 Mayıs 1893 tarihli yazısı; DTA, **MKT**. 6701/2. Bahriye Nezareti'nden Basra Bahriye Kumandanlığı'na, 2 Ağustos 1894.
[810] DTA, **MBN**. 485. Seraskerlik'ten Bahriye Nezareti'ne, 8 Mart 1902.

aralarındaki arazi meseleleri ve benzeri anlaşmazlıklardan dolayı birbirlerini vurup intikam almak amacıyla silah temin ediyorlardı. Silahlar İran ve Hindistan sahillerinden gelen İngiliz ve İran kumpanya vapurlarıyla ithal edilmekte, buna kumpanyaların Basra'daki acenteleri tarafından kolaylık gösterilmekteydi. Recep Paşa bu bilgileri verdikten sonra Kuveyt ve Katar'dan silah girişine etkili şekilde mani olunabilmesi için o sahillerde az su çeker ve her yere yanaşır vapurlar gezdirilmesinin elzem olduğunu beyan etmişti.[811]

Bu talep üzerine Sultan II. Abdülhamid, Bahriye Nezareti'ne gönderdiği emirde aynı konu hakkında daha önce birkaç defa emir verildiğini hatırlatarak bir an evvel ihtiyaca cevap verilmesi için harekete geçilmesi talimatını verdi. Gerek o taraflarda gerekse diğer sahillerde gezdirilmek üzere bir iki vapurun bir an evvel tedarik edilmesini veya Avrupa'dan hazırlarının satın alınması için acil bir çare düşünülmesini istedi.[812]

Diğer taraftan 1895 senesinde İngilizlerin Şattülarap ve Fav sahillerine harp gemileri yanaştırarak ateşli talimler yapmalarının yanı sıra kabilelerle muhaberede bulunarak onlara silah sattıkları malumatı geldi.[813] 1893 yılı sonlarında ise Hindistan'dan bir İngiliz vapuruyla Basra'ya dört adet makineli top getirileceğinin haber alınması üzerine, Bağdat konsolosluğu haberi doğrulamış ve topların konsolosluğa ait maiyet vapurunun eski toplarının yerine konulmak üzere getirileceği bilgisini vermişti. Bu malumatın alınması üzerine içindeki top ve cephanenin herhangi bir mahalle çıkarılmaması için nehir boyunca maiyet vapurunun takip edilmesi amacıyla Basra'daki Osmanlı harp gemilerinden biri görevlendirilmişti.[814]

---

[811] DTA, **BN**. 328/10951. Belge Nu: 1. VI. Ordu Kumandanı Müşiri Recep Paşa'dan Mabeyn-i Hümayun Başkitâbetine gönderilen telgraf, 16 Aralık 1891.
[812] DTA, **BN**. 328/10951. Belge Nu: 2. Yıldız Saray-ı Hümayun-ı Başkitâbet Dairesi'nden Bahriye Nezareti'ne, 21 Aralık 1891.
[813] DTA, **MKT.** 6905/5; DTA, **MKT**. 6949/66. 14 Kasım 1897.
[814] BOA, **BEO.** 297/22237. Lef 1-2. 19 Ekim 1893; BOA, **BEO**. 320/23976. Lef 2. 1 Aralık 1893. 1897 yılının Ekim ayında yine bir İngiliz vapurunun silah ve mühimmat dolu sandıklarla Aden ve Basra taraflarına gitmek üzere hareket ettiğinin haber alınması üzerine Yemen ve Basra valilileri gerekli tedbirleri almaları hususunda uyarıldılar. (BOA, **BEO**. 693/51944. 19 Ekim 1897). 29 Ağustos 1903 tarihinde Marsilya'dan hareket eden Afganistan isimli İngiliz vapurunun sandıklar içindeki çok sayıda silah ve mühimmatı Port Said ile Maskat ve Basra'ya çıkarmak üzere hareket ettiğinin Paris Sefareti'nce bildirilmesi üzerine geminin uğrayacağı limanlardaki yetkililere gerekli önlemleri alma ihtarında bulunuldu. Afganistan adlı vapurdaki silah ve mühimmat miktarının markalarına kadar tespit

1901 yılının Şubat ayında Katar sahilinde görülen ve hiçbir sancağı olmayan bir gemiden şüphelenilmesi üzerine *Zuhaf* korveti mürettebatınca yapılan aramada 251 adet Martini tüfeği ile 2.375 deste fişek olduğu ortaya çıkarıldı ve bunlara el konuldu.[815] Silah ticareti yaptığı gerekçesiyle Osmanlı makamlarınca durdurularak gemilerde arama yapılması kimi zaman diplomatik sorunlara da yol açtı. 1895 yılının yaz aylarında Fav'dan Basra'ya gelmekte olan İngiliz bandıralı iki Hint gemisinden birinin silah arama bahanesiyle bir Osmanlı harp gemisi tarafından durdurularak aranması, diğerine de İran'dan gelen bir korsan gemisi tarafından taarruzda bulunulması Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında sorun çıkardı. İngiltere'nin Basra konsolosluğu İngiliz gemisinin kurallar gereği önce konsolosa haber verilip daha sonra aranması icap ederken usulsüz bir aramaya tabi tutulduğunu iddia etti. Basra Valiliği ise gemilerin Fav boğazından giriş yaptıktan sonra aranmalarının usul gereği olduğunu bildirdi. İran eşkıyasının saldırısına maruz kalan gemideki iki mürettebat ölmüştü. İngiltere bu olaylar üzerine Babıâli'ye nota verdi. Bölgedeki idarecileri bu tür olayların yaşanmaması için uyaran Babıâli, aramaların usulüne göre ve şikâyete mahal verilmeden devam ettirilmesini istedi.[816]

İngilizlerin Basra Körfezi sahillerine yaptıkları silah ithaline Bağdat Valisi Abdülvahhap Paşa da dikkat çekmişti. 4 Mart 1905 tarihli bir mütalaasında silah ve mühimmatın İngilizler tarafından bilhassa Muhammara ve Kuveyt'e ihraç edildiğini yazmıştı. Valinin verdiği bilgiye göre Basra, Bağdat, Musul vilayetlerindeki aşiretlerin yüzde altmışı silahlanmıştı. Aşiretlerin çoğunun göçebe ve nüfus sayımına tabi olmayan takımından oldukları, bu aşiretler ile Aneze ve Şammar aşiretlerinin ellerindeki silahların toplanmasının kolay olmayacağına da dikkat çekilmişti. Silah ithalinin önlenmesi amacıyla hudut kaymakamlıkları ile jandarma kumandanlıklarına ihtar gönderildiği fakat asıl ithalatın Kuveyt ve Basra'ya olmasından dolayı Basra valiliğine gerekli uyarıların yapılmasının icap ettiği de valinin aynı mütalaasında yer bulmuştu.[817]

---

edilerek İstanbul'a bildirildiği görülmektedir. BOA, **BEO**. 2171/1627665. Sadaret'in 17 Eylül 1903 tarihli yazısı.

[815] BOA, **BEO**. 1625/121869. 3 Mart 1901.

[816] BOA, **BEO**. 700/52478. 2 Ağustos 1895; BOA, **BEO**. 741/55564. 8 Şubat 1896; BOA, **BEO**. 744/56494. 22 Mart 1896; BOA, **BEO**. 766/57439. 29 Mart 1896.

[817] BOA, **BEO**. 2505/187822. Bağdat Valiliği'nin 4 Mart 1905 tarihli telgrafı.

Basra Valiliği ise sahillerin gözetlenmesi icap ettiğini, hızlı seyir kabiliyetine sahip iki karakol gemisi ile bir nakliye gemisine ve iki istimbota ihtiyaç olduğunu bildirdi. İnzibatın temini için jandarma kuvvetinin de güçlendirilmesi gerekiyordu. 14 Kasım 1904'te Basra valisi olarak göreve başlayan Muhlis Paşa, görevinin altıncı ayında hazırladığı raporunda Necid sahilleri ile Katar ve Müntefik cihetlerinde mühim bir vukuat olmadığını beyan etti. Necid sahillerinin tamamen açık olduğu, elde vapur olmadığından buraların düzenli tarassut edilemediği, ecnebi gemilerinin her tarafa serbestçe silah ve cephane çıkardığı hususlarına değindi. Kuveyt hâkimi Mübarek Es-Sabah'ın Osmanlı Devleti'ne itaati olmayıp İngilizlerle dirsek temasını artırmakta olduğu, ecnebi vapurları vasıtasıyla silah celp ettiği ve bunları aşiretlere ucuz fiyatla sattığına da aynı raporda dikkat çekilmişti.[818]

Silah kaçakçılığının yapıldığı önemli mevkilerden olan Kuveyt'e sık gelen ecnebi vapurlarının sahillere bilhassa Mavzer ve Martini marka silahları ithal ettikleri ve bu silahları cüzi fiyatlarla aşiretlere sattıkları biliniyordu. Silahlanan aşiretlerin çıkardıkları isyanlar sebebiyle vergiler de düzenli olarak tahsil edilemiyordu. 1905 yılına ait mirî verginin bir kısmı bu yüzden tahsil edilememişti.[819]

Basra'da silah kaçakçılığında artış olduğu 1909 yılında bölgedeki idareciler tarafından da teyit edildi. Silahların büyük kısmı Müntefik aşiretleri reislerinin yardımlarıyla Basra, Bağdat, Zor, Musul taraflarına sevk ediliyordu.[820] VI. Ordu Kumandanlığı da konuya dikkat çekti ve genellikle Fransız ve İngiliz menşeli olan bu silahların girişinin durdurulması için harp gemileri vasıtasıyla sahillerin daima teftişini istedi.[821]

İran toprakları üzerinden yapılan silah ithaline Osmanlı Devleti'nin bir müdahalesi söz konusu olamasa da silahların kaçak yollarla Basra vilayetine sokulmasına çare bulmak amacıyla İran ile işbirliği de düşünüldü. Osmanlı Devleti'nin Tahran'daki sefiri, Bender Buşir'den İngiliz vapurlarının İran sahillerine ihraç ettiği silahların Osmanlı topraklarına girmesini önlemek için oradaki iskeleye

[818] BOA, **BEO**. 2602/195143. Lef 6. Basra Valisi Muhlis Paşa'dan Dâhiliye Nezareti'ne, 14 Kasım 1904.
[819] BOA, **DH.TMIK.M**. 231/73. Dahiliye Nezareti'nden Sadaret'e, 16 Ekim 1906.
[820] BOA, **DH.MUİ**. 4-2/26, Lef 2-2, 2-3. 5 Temmuz 1909.
[821] BOA, **Y.PRK.ASK**. 11/2. 9 Şubat 1882.

bir hafiye tayin edilmesini önerdi. Böylece oraya uğradıktan sonra Fav'a gelmek üzere hareket eden silah taşıyan vapurlar telgrafla[822] haber verilecek ve Fav'da bunların zaptı mümkün olabilecekti. Birkaç gemiye bu şekilde muamelede bulunursa artık tüccarın o havaliye silah ithaline cesaret edemeyeceği değerlendirilmişti.[823]

Öte yandan Fransızların sömürgesi altında bulundurdukları Afrika kıtasındaki bazı yerlerden Afrika ve Arap yarımadası sahillerine kaçak yollarla silah çıkardıkları da görüldü. Bunlardan biri 10 Aralık 1910 günü yaşandı. İçinde Mcanzy marka tüfekler bulunan Fransız bandıralı yelken gemisi yükünü boşaltmak üzere Katar sahiline yanaştığı sırada bir İngiliz gemisinin oraya gelmesi üzerine yükünü çıkaramadan hareket etti. Necid Kumandanlığı tarassut vapurlarının bulunmamasından dolayı Osmanlı sahillerinin muhafazasında zorluk yaşandığını ve bu gibi silahların sevkıyat ve ihracatının önlenmesinin vapurların gelmesine bağlı olduğunu yazdı.[824]

Alman gemileri tarafından da körfezdeki sahillere silah ithali söz konusuydu. 1914 yılının Mart ayında körfeze doğru Anvers'ten hareket edip Süveyş Kanalı'nı geçmek üzere olduğu haber alınan bir Alman gemisinde çok sayıda silah ve 800'den fazla humbara olduğu haber alındı. Bunların Yemen ve Basra sahillerine çıkarılmasına engel olunması için adı geçen valilikler uyarıldı.[825]

Bu arada 1893 senesinde Hindistan'daki İngiliz askerlerinin yeni silahlarla donatılmasına karar veren İngilizlerin eski silahları elden çıkarmak üzere bunları Muhammara ve Bender Buşir taraflarına götürecekleri haber alınmıştı. Söz konusu silahların Basra taraflarına geçişinin önlenmesi için bölgedeki şehbenderlere gerekli uyarılar yapıldı. Konu İran hükümetine de iletildi. İthal edilen bu silahların bir kısmının oradan Ermenilerin meskûn bulunduğu Urmiye taraflarına sevk edildiği anlaşıldı. Zaten silahlanmaya meyilleri olan Ermenilerin silah ithali yapmalarının Osmanlı Devleti'nin zararına olduğu kadar İran'ın asayişine de halel getirecek bir meseleydi. Bu yüzden İran'la görüşülerek bunun önlenmesi için çareler aranması

[822] Basra Körfezi'nde Fav Boğazı'ndan Bender Buşir'e kadar denizin altında döşenen telgraf kablolarıyla muhabere imkânı bulunmaktaydı. **Basra Körfezi Rehberi**, s .47.
[823] BOA, **Y.PRK.EŞA**. 18/63. Tahran Sefareti'nin 25 Eylül 1893 tarihli yazısı; BOA, **BEO**. 667/50024. Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne, 12 Ağustos 1895; BOA, **BEO**. 679/50894.
[824] BOA, **DH.SYS**. 25/3. Lef 1. Dâhiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne, 16 Şubat 1911.
[825] BOA, **A.MKT.MHM**. 734/26. Sadaret'ten Dâhiliye Nezareti'ne, 5 Mart 1914.

lazım geleceği Osmanlı hükûmetince mütalaa edildi.[826] Silah kaçakçılığının önlenmesine yönelik İran ile işbirliği de dâhil olmak üzere çeşitli girişimlerde bulunulmuşsa da bunda bir başarı sağlanamamıştı.

Diğer taraftan İngiltere hükûmeti Basra Körfezi'nde kaçak yollarla sahillere silah ithal edilmesine karşı olduğunu resmi olarak beyan etmişti. Fakat Osmanlı memurlarının hazırlayıp merkeze gönderdikleri raporlarda Arap sahillerine çıkarılan silahları taşıyan gemilerin çoğunun İngiliz bandırası taşıdıkları ve bunların İngiliz harp gemilerince aranmadığına ilişkin çok sayıda ifadeye rastlandığı yukarıdaki bölümde açıklanmıştı. İngiliz resmi belge ve yayınlarında aynı konuya dair hangi tespit ve yorumlarda bulunulduğuna ise burada değinilmeye çalışılacaktır.

1883-1884 yılları arasında körfez sahillerine kaçak yollarla silah ve mühimmat ithalatında son derece artış olması bazı büyük politik sorunları da beraberinde getirdi. Hindistan'daki İngiliz hükûmeti bu soruna çözüm bulmak, silah trafiğinin yoğun olduğu Afganistan'daki çatışmaları durdurmak ve Hindistan sahillerine silah girişini önlemek önceliğindeydi. Diğer taraftan 1881 senesinde İran Şahı kendi topraklarına silah girişini yasaklamıştı. Buna rağmen Muhammara'da Fransız silah tacirlerinin faaliyetleri devam ediyordu.[827]

Basra Körfezi'nde tek etkili güç İngiltere olmakla birlikte bilhassa Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Fransa'nın da bölgede kısmen siyasi ve ticari etkisi hissedilmekteydi.[828] Arabistan topraklarında zirai sulama işleri ile ilgili projeler

---

[826] BOA, **BEO**. 182/13635; BOA, **BEO**. 284/21296. Lef 1-5. 27 Şubat 1893.

[827] J.G. Lorimer, **a.g.e**., c. 1, s. 285.

[828] Basra Körfezi'nde tek etkili devletin İngiltere olduğu Fransa'nın Bağdat'taki konsolosu tarafından da ifade edilmişti. Fransa'nın ticaret ve ziraat nazırlarına hitaben kaleme aldığı yazısında İngilizlerin en kalitesiz malları bile çok fahiş fiyatla Basra Körfezi sahillerinde satmakta olduğuna vurgu yapan konsolos, bunun sebebini rekabet edecek başka bir ülke olmamasına bağlamıştı. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla vapurla yolculuk süresi kısaldığından körfezde ticaret yapmanın kolaylaştığını yazan konsolos, ticareti yalnız İngilizlere bırakmamak için körfezde münasip bir mahallin satın alınması önerisinde bulundu. Marsilya'dan Basra Körfezi'ne kadar ya yeni bir vapur kumpanyası teşkili veya eski Fransız kumpanyalarından birinin körfezde acente açarak Fransız ticaretinin ileri seviyelerine çıkarılmasını önerdi. Yavaş davranılması durumunda Avrupa devletlerinin Basra Körfezi'ne vapurlar işletecekleri öngörüsünde bulunan konsolos, Bağdat Valisi Midhat Paşa'nın Basra'dan Süveyş'e kadar birçok posta vapurları işletmek üzere hazırlıklar yaptığı bilgisini de verdi. Türk gemilerinin Avrupa gemileriyle rekabet edemeyeceğinden Paşa'nın bu girişiminin pek fayda sağlamayacağı değerlendirmesinde bulundu. Hatta Midhat Paşa'nın Mesajeri Imperial kumpanyasının Basra'ya posta vapurları işletmesi arzusunda olduğunu kendisine ifade ettiği hususunu konsolos yazısında beyan etti. İngiliz ticaret gemilerinin faaliyetleri hakkında bilgi veren konsolos, Bombay'dan her iki ayda bir kere bir İngiliz posta vapurunun kalkıp Mesket, Bender Abbas ve Bender Buşir limanlarına uğradığını da

geliştiren Fransız mühendislerin faaliyetleri son yıllarda ön plana çıkmıştı. Yine 1883-84 yıllarında Fransız mühendislerce Şiraz ile Buşir arasında bir demiryolu inşasına ilişkin bazı çalışmalar olmuştu. 1881 senesinden itibaren bir Fransız vapuru Marsilya-Basra arasında ticari taşımacılık yapmaya başlamıştı. Fakat İngilizleri rahatsız eden husus Muhammara'da Fransız tacirler tarafından yapılmakta olan silah ve mühimmat ticaretiydi.[829]

Basra Körfezi'nde kaçak yollarla silah ticaretinin yapıldığı yerlerin başında Muhammara, Buşir ve Maskat tarafları gelmekteydi.[830] İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memuru Yarbay M.J. Meade, 1897 senesinde yazdığı bir raporunda körfezde en önemli ve en fazla vakit alan işin kaçak silah ticaretiyle mücadele etmek olduğunu beyan etmişti. Bu ticaretin son yıllarda iyice arttığı, çok sayıda silah ve mühimmatın Maskat ve Basra Körfezi limanlarına getirilerek oralardan Arap Yarımadası'na, Türk yönetimindeki bölgelere ve İran topraklarına çıkarıldığından bahsetmişti. İran taraflarında silahlanan bazı aşiretlerin Hindistan'daki İngiliz hükûmeti aleyhine faaliyetleri olduğundan bunların ileride İngiltere için tehlike arz edeceği öngörüsünde bulunan Meade, İran hükûmetinin her ne kadar silah girişini yasaklasa da bir yaptırımda bulunamadığını bildirmişti. Kısa süre önce Buşir'de çok sayıda silah ve mühimmat ele geçirildiği gibi Anglo-Arabian ve Basra Körfezi Buharlı Gemi Kumpanyası'nın *Belucistan* adlı vapuru Maskat'ta durdurulup *Lapwing* adlı İngiliz harp gemisi tarafından arandığında Buşir'e götürülmek üzere çok sayıda silah ve mühimmat ele geçirilmişti. *Lapwing*, Maskat Sultanı ile yapılan anlaşma sebebiyle Maskat sahillerinde karakol vazifesi icra ediyordu.[831]

Basra Körfezi'nde silah kaçakçılığının önlenmesine yönelik olarak İngiltere 1908 yılında tekrar körfezde kıyısı olan ülkelerle bir işbirliği mutabakatı imzaladı. Silah kaçakçılığı illegal ticaret olarak tanımlandı ve buna yönelik sert tedbirler

---

yazmıştır. **Basiret**, 4 Safer 1287/24 Nisan 1286 [6 Mayıs 1870], Numro: 70. *Fransa Devleti'nin Bağdat'ta Mukim Konsolosunun Fransa'nın Ticaret ve Ziraat Nazırlarına "Basra Körfezi Ticareti" Unvanıyla Tahrir Eylediği Mektubun Tercümesi.*

[829] J.G. Lorimer, **a.g.e**., c. 1, s. 283.

[830] Arnold Talbot Wilson**, a.g.e**., s. 270-271.

[831] **Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1897-98**, s. 13.

alınması benimsendi.[832] Bu tarihten sonra silah ticaretinde bir azalma olduğu görülse de tamamen önlenmesi mümkün olmadı.

Londra'da yayın yapan gazetelerde de İngiltere'nin Basra Körfezi'nde silah kaçakçılığını önlemeye yönelik faaliyetlerine sıkça temas ediliyordu. 28 Aralık 1910 tarihli *Times* gazetesinde yayımlanan "*Basra Körfezi'nde Silah Kaçakçılığı*"[833] başlıklı bir makalede İngiltere'nin Basra Körfezi politikası ve körfezdeki idarelerle ilişkilerine yer verilmişti. Dubai'de karaya çıkarılan bir miktar silahlı İngiliz bahriye askerleri ile bir Arap müfrezesi arasında çatışma vuku bulduğu, dört İngiliz neferinin öldüğü, dokuzunun yaralandığı açıklanmıştı. Araplardan 40'a yakın ölü ve yaralı vardı. Makalede çatışmanın İngiltere'nin körfezde silah kaçakçılığını önlemeye yönelik gayretinin bir tezahürü olarak bahsedilmişti. İngiltere'nin körfezdeki şeyhlerle 1820'de akdettiği antlaşmaların ahkâmının zamanla genişletildiği, şeyhlerin 1853'te denizden birbirlerine karşı sulhu koruyacaklarına ve aralarında ihtilaf çıktığında İngiltere'ye müracaat edeceklerine dair taahhütte bulundukları hatırlatılmıştı. 1892 senesinde ise şeyhler kendilerine ait arazileri başka bir devlete bırakmayacaklarını vaat etmişlerdi. Makalede bu durum, İngiltere'nin körfezdeki en önemli başarılarından biri olarak nitelendirilmiş ve İngiltere'nin işin başlarında birçok kan döktüğü kabul edilmekle birlikte korsan yuvalarının nispeten azalmasının memnuniyet verici olduğu yorumu yapılmıştı.[834]

İngiltere'nin esir ticaretini önlediği, denizdeki çatışmalara mani olduğu, karadan aşiretler arasındaki çatışmalara fırsat vermediğinin açıklandığı makalenin devamında konumuzu yakından ilgilendiren şu yorumlara yer verilmişti:

> Hindistan İngiliz filosundaki kruvazör, gambot ve diğer silahlı vapurların Basra Körfezi'nde sıkça devriye gezdirilmesiyle büyük miktarda silah ve mühimmat ele geçirildi. Fakat İngiltere donanması bu sahilleri uzun süre ve kesintisiz gözetim altında bulunduramayacağından donanmanın oradan ayrılmasını müteakip silah kaçakçılığı tekrar baş gösterecektir. Dubai sahillerinde kaçakçılık önlense bile Maskat limanı bir silah deposu gibi işlev gördüğü müddetçe bu ticaret ortadan

[832] **Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928**, s. 151.
[833] BOA, **HR.TO**. 541/32. Lef 1-1 ila 1-12.
[834] BOA, aynı vesikalar.

kalkmayacaktır. Fransa 1862 tarihinde yaptığı bir muahedeyle Maskat'ta bazı ticari haklara sahiptir. Son zamanlarda Maskat'ta silah ticareti Fransa'nın himayesiyle artmıştır. Şimdiye kadar iki defa toplanmış olan *Beynelmilel Silahlar Konferansı* bir neticeye varamadan dağılmıştır. Raporlara göre 1908 senesinden 1909 senesine kadar olan sürede karaya ihraç edilen 85.820 adet tüfekten 43.280 adedini Belçika tüfekleri, 25.600 adedini İngiliz Martini tüfekleri oluşturuyor. 1907-1908 seneleri zarfında ihraç edilen tüfekler daha fazladır. Geçenlerde Londra'da icra edilen bir muhakeme esnasında İngiliz tüfeklerinin Maskat'a geldiği ortaya çıktı. İngiliz tüfekleri Maskat'tan Hindistan hududuna sevk edilerek orada isyancıların eline geçmekte ve İngiliz askerlerine karşı kullanılmaktadır. Bu gibi silahların vahşi kabileler tarafından İngilizlere karşı kullanılmayacağı hakkında teminat alınmaksızın Times Nehri'nden vapurlara yüklenmesi mümkün olduktan sonra körfezde daimi surette gözetim yapılması ne fayda sağlayabilir? İngiltere hükûmeti yalnız Arabistan denizlerinde değil, İngiliz limanlarında da bu konuda her türlü tedbire başvurmalı ve sonra Fransa hükümetiyle konuya ilişkin bir müzakereye girişmelidir.[835]

Times gazetesinin yukarıda özeti verilen 28 Aralık 1910 tarihli nüshasındaki makaleye benzer bir yazı gazetenin aynı tarihli nüshasında "*Basra Körfezi'nde Silah Kaçakçılığı ve Fransa'nın Vaziyeti*" başlığıyla yer aldı. Gazetenin Paris muhabiri tarafından kaleme alınan bu makalede Kızıldeniz sahilinde bir Fransız müstemlekesi olan Cibuti'de icra edilen silah ticaretinin Basra Körfezi'ndeki silah kaçakçılığına etkisinin bulunduğunun herkesçe bilindiği ifade edilmişti. Brüksel'de bir süre evvel toplanan konferansta Afrika kıtası sahillerinde silah ticaretinin kısıtlanması gündeme gelmişti. Fakat silah ticaretiyle uğraşan Fransız tacirlerinin menfaatleri ile Cibuti limanındaki Fransız ticari menfaatleri dolayısıyla bu konferanstan bir netice alınamadığı makalede belirtilmişti. Silah ticareti tamamen sonlandırılacak olursa Habeşistan'ın iskelesi ve Habeşistan demiryolu hattının son noktası olması hasebiyle büyük ehemmiyeti olan Cibuti limanının mühim varidattan mahrum kalacağı endişesi Fransızların Afrika'da silah ticaretinin kısıtlanmasına ilişkin bir karara yanaşmalarına mani olmuştu.[836]

[835] BOA, aynı vesikalar.
[836] BOA, **HR.TO.** 541/33. Lef 1. *Times* gazetesinin 28 Aralık 1910 tarihli nüshasında yer alan "*Basra Körfezi'nde Esliha Kaçakçılığı ve Fransa'nın Vaziyeti*" başlıklı makalenin tercümesi.

Yukarıda özeti verilen her iki yazıda İngilizlerin Basra Körfezi'nde kaçak silah ticaretine karşı oldukları, hatta bununla mücadele ettikleri, fakat bazı sebeplerden başarı sağlayamadıkları beyan edilmektedir. Fransa'nın müstemlekesi altında bulundurduğu Cibuti limanını bir silah dağıtım merkezi gibi kullandığı ve oradan Basra Körfezi sahillerine bu silahları kaçak yollarla göndererek ticari kazanç elde ettiği yorumu ise dikkat çekmektedir.

İngiliz basınında silah kaçakçılığının sorumlusu olarak Fransa devletinin suçlanmasını her iki devletin kendi aralarındaki siyasi, ticari ve askeri rekabetin bir göstergesi olarak yorumlamak mümkündür. Zira Osmanlı arşiv belgelerinde Fransızların yanı sıra İngiltere, Almanya ve Rusya bayraklı gemilerle Basra Körfezi sahillerine kaçak yollarla silah çıkarıldığına dair çok sayıda vakadan bahsedilmesi adı geçen devletlerin bu işi ticari bir kazanç olarak gizliden destekleri kanaatini oluşturmaktadır. Brüksel'de toplanan konferansta bir araya gelen büyük devletlerin Afrika sahillerine silah ithalini önlemeye yönelik bir karara varamadan dağılmaları da bu görüşü desteklemektedir.

Silah ve mühimmat kaçakçılığı İngiltere'nin Avam Kamarası'ndaki bir oturumda da gündeme geldi ve Basra Körfezi'ne ithal edilen silahlara engel olunması için son beş senede İngiliz hükümetince ne kadar para sarf edildiği konuşuldu. Kaçak silah ithalinin önlenmesi amacıyla İran'la işbirliği içinde olunduğu, İngiliz gemilerinin İran'ın karasularında zabıta hizmeti yapacağı, icap etmedikçe karaya asker çıkarılmayacağı kararı alındığı İngiliz hariciye nazırı tarafından açıklandı. Bir İngiliz mebusun 1909-1910 senesi zarfında Maskat'a ithal edilen silah ve mühimmatın miktarı hakkındaki sorusu üzerine bu miktarın malum olmadığı, körfezde vuku bulan silah kaçakçılığının önlemenin İngiltere donanmasının asli vazifelerinden olduğu, Hindistan hükûmetinin de donanmasıyla yıllık yüz bin İngiliz lirası tahsisat ayırdığı bilgisi aynı oturumda paylaşıldı.[837]

Bombay'da İngilizler tarafından yayımlanan *Times Of India* gazetesinin 1 Mayıs 1911 tarihli nüshasında "*Niçin Bağdat Demiryolu Hattına Yardım Ediliyor?*" başlıklı makalede ise Basra Körfezi'ndeki İngiliz siyasetine ilişkin mesajlar

[837] BOA, **BEO**. 3890/291731. Lef 3, 5. Hariciye Nezareti'nin 17 Haziran 1911 ve Londra Sefareti'nin 8 Mart 1911 tarihli tahriratı.

paylaşılmıştı. Makalede, Osmanlı hükümetinin Basra'da hüküm sürmeye devam ettiği müddetçe Bahreyn ile Kuveyt'i kendi toprakları olarak görmekten asla geri durmayacağı, buralardaki şeyhler şimdilik her ne kadar İngiliz nüfuzu altındaysalar da Arapların genel tutumları göz önünde bulundurulduğunda onlara güvenilemeyeceğine dikkat çekilmişti. Bu yüzden İngiltere'nin her an teyakkuzda olması için Muhammara ile Bender Abbas'ı bir hareket üssü haline getirmesi gerektiği de aynı makalede yer bulmuştu.[838]

İngilizler kamuoyuna körfezden sahillere kaçak yollarla çıkarılmakta olan silah ve mühimmatı önlemenin yollarının arandığı ve başarılı da olunduğu izlenimi vermek için basını etkin olarak kullanma yolunu seçmişlerdi. Oysa İngiltere'den Hindistan taraflarına getirilen ve oradan da kaçak yollarla körfez sahillerine çıkarılan, hatta Basra'dan içerilere sokulan silahların İngiliz bandıralı gemilerle yapıldığı bölgedeki Osmanlı makamlarınca tespit edilmişti. Bunu ispat edecek çok sayıda vaka, yukarıda da açıklandığı üzere ayrıntılı olarak İstanbul'a gönderilen raporlarda beyan edilmişti.

4. Basra Körfezi'nde Deniz Haydutlarının Saldırıları

Deniz haydutlarının herhangi bir ayırım yapmaksızın Basra Körfezi'nde ve gemi trafiğinin yoğun olduğu Şattülarap Nehri'nde gelip geçen gemilere yaptıkları taarruzlar Osmanlı Devleti ile İngiltere'yi karşı karşıya getiren önemli meselelerden biriydi. Haydutların gemilere yaptıkları taarruzlar sonucunda ölüm, yaralanma ve mal gaspı gibi olaylar meydana geliyordu.

Saldırıların derecesine göre bu şikâyetler kimi zaman İngiltere'nin nota vermesine yol açmakta ve bu yüzden ikili siyasi ilişkiler olumsuz etkilenmekteydi. Böyle durumlarda Babıâli'nin Bağdat veya Basra valilerine gerekli önlemi almaları hususunda yaptığı ihtarlara genelde elde yeterli sayıda harp gemisi bulunmadığından deniz ve nehirlerde karakol hizmetlerinin yeterince icra edilemediği cevabı alınmaktaydı.

[838] BOA, **BEO**. 3890/291731. Lef 6. Bombay Başşehbender vekilinden gelen 5 Haziran 1911 tarihli tahrirat.

Deniz haydutlarının saldırılarıyla ilgili birçok vaka olmakla birlikte bunlar içinde ölümle neticelenen ağır saldırılar da oldu. 13 Haziran 1872 tarihinde 32 kişiden oluşan bir haydut çetesinin kayıklarla İngiliz kumpanyası vapurlarından *Keşmir* vapuruna saldırması neticesi geminin ateşçisi katledilmiş, 13 yolcu da yaralanmıştı. Yolcuların paralarını ve eşyalarını gasp ettikten sonra firar eden haydutlardan bazıları sonradan derdest edilmiş ve haklarında icra edilen muhakeme neticesinde sekizinin idamına karar verilmişti. İdam kararları Sultan Abdülaziz tarafından 5 Eylül 1873'te onaylanmıştı.[839] Devletin korsanlık faaliyetlerine karışanları idam da dahil olmak üzere en ağır cezalara çarptırarak bu işin üstesinden gelmek istediği anlaşılmakla beraber bu tür saldırıları engelleyemediği de bir gerçekti.

1878 yılı sonlarında Katif sahilinde haydutların faaliyetlerini artırmalarından dolayı orada emniyetin sağlanamadığını bahane ederek müdahalede bulunacağına dair İngiltere'nin şikâyeti oldu. Bunun üzerine Basra'daki *Bursa* korvetine VI. Ordu Kumandanlığından gerekli sayıda asker bindirilerek deniz haydutlarına müdahale kararı alındı. Sahillerde emniyetin kalıcı olarak tesisinin Katif ve Katar'da nöbetleşe harp gemisi gezdirilmesiyle mümkün olacağı değerlendirildi. Bu sırada bir İngiliz harp gemisi deniz hırsızlıklarının arttığını bahane ederek haydutlara müdahalede bulundu. Haydutların kayıkları İngilizlerce zapt edildi. İngiliz harp gemisinin müdahale bulunmasına Osmanlı Devleti tepki gösterdi.[840]

Deniz haydutlarının saldırılarının devam etmesi üzerine İngiltere'nin Bağdat konsolosluğunca hazırlanan 5 Ağustos 1879 tarihli bir takrirde Basra Körfezi'nde haydutların serbestçe hareketlerine devam ettikleri ifade edildi. Son bir senede meydana gelen 15 farklı saldırı olayına ait bir vukuat çizelgesi de hazırlanarak takrire ek yapılmıştı. Basra Konsolosluğu'ndan gelen yazıda Osmanlı Devleti açıkça deniz haydutlarının saldırılarını önlememekle suçlandı. Bunun önceki yıllarda İngiliz memurlarınca önlendiği, fakat Osmanlı Devleti'nin Ahsa Seferi'nden sonra Arabistan sahillerinin bir kısmını tasarrufuna aldığından beri İngiltere'nin oralara

[839] BOA, **İ.DA**. 12/441. 5 Eylül 1873 tarihli irade-i seniyye.
[840] BOA, **HR.SYS**. 82/33. 15 Ekim 1878; DTA, **MKT**. 267/61. 29 Ocak 1879; BOA, **HR.SYS**. 1909/44. Bağdat Valiliğinin 21 Kasım 1878 tarihli yazısı; DTA, **ŞUB.d**. 43/5. 15 Haziran 1879; DTA, **MKT**. 295/64. 30 Ağustos 1879; DTA, **MKT**. 314/8. 14 Kasım 1879.

müdahale etmediği beyan edildi. Osmanlı-Rus Savaşı münasebetiyle Türklerin Ahsa'daki askerlerinin bir miktarını çektiklerinden oradaki nüfuzlarının zayıfladığı, bundan istifade eden Arapların isyan hareketleri içine girdiği tespiti de yapıldı. Arap isyancıların Katar'ı muhasara etmeleri üzerine bir İngiliz harp gemisinin 1878 yılının Ekim ayında olaya müdahale ederek muhasarayı kaldırdığı beyan edildi. O esnada körfezde bulunan üç Türk gemisinden ikisine asker bindirilerek Katar'a gönderildiği ve karada asayişin sağlandığı bilgisi konsolosluktan gelen yazıda yer bulmuştu.[841]

İstanbul'daki İngiltere Sefareti, Basra Konsolosluğundan gelen yukarıdaki yazıya kendi mütalaasını da ekleyerek Osmanlı Hariciye Nezareti'ne gönderdi. İngiltere'nin hiçbir maddi fedakârlıktan kaçınmayıp senelerce uğraşarak körfezde korsanlığı önlemeye muvaffak olduğu, fakat son zamanlarda bunun tekrar ortaya çıktığı üzerinde duruldu. İngiliz ticaretinin zarar görmeye başladığına dikkat çekilerek böyle devam edecek olursa İngiltere'nin gemilerini ve tebaasını himaye için gerekli tedbirleri almaya mecbur kalacağı yazıda beyan edildi.[842]

İngiltere'nin ticari açıdan zarara uğrayacağı endişesiyle korsanlık hususunda son derece hassas olduğu ve Osmanlı Devleti'ne buna ilişkin farklı zamanlarda birçok nota verdiği görüldü. Sahillerin muhafazasında güçlük çekilmesinin çeşitli nedenleri vardı. Bunların başında elde yeterli sayıda harp gemisi mevcut olmamasının yanı sıra gezdirilmekte olan vapurların kömür ve bazı levazımlarının noksan olmasıydı.[843]

1880 yılında deniz haydutlarının saldırılarının önlenmesi amacıyla karakol görevi yapmak üzere *Zuhaf* korveti Basra'ya gönderilmiş bir yıl sonra buna *Merih* korveti ilave edilmişti.[844] Aynı yıl İngiltere, Basra Körfezi'nde Osmanlı Devleti sularına girecek korsan gemilerinin faaliyetlerini önlemek maksadıyla kendi gemilerinin takip faaliyetinde bulunmasına izin istemişti. Osmanlı Hariciye Nezareti karadan ve denizden cereyan eden korsanlığın ortadan kaldırılmasını kolaylaştırmak

[841] BOA, **HR.TO**. 257/15. Lef 2-3, 2-4. 1878 yılı Ağustos ayından 1879 yılı Ağustos ayına kadar cereyan eden korsanlık vakalarına ilişkin hazırlanan rapor için ayrıca bkz. BOA, **HR.TO**. 257/15. Lef 2-6, 2-7.
[842] BOA, **HR.TO**. 257/15. Lef 2-1, 2-2.
[843] Vapurların kömür ve levazım noksanlarına dair talepler için bkz. DTA, **MKT**. 6021/71. 5 Ekim 1879; DTA, **MKT**. 6143/21. 7 Ekim 1879.
[844] DTA, **MKT**. 315/54. Bahriye Nezareti'nden Babıâli'ye, 1 Ocak 1880; DTA, **MUH**. 653/158. 18 Nisan 1880; DTA, **MKT**. 323/37. 26 Ekim 1880; DTA, DTA, **MUH**. 653/163. 31 Ocak 1881.

için iki devletin ortak hareket etmesinin olağan bir şey olduğunu, ancak bunun sınırdaş devletlerarasında câri olduğunu, İngiliz gemilerinin bu amaçla hareket etmesinin mahzurlu olacağına ilişkin görüş beyan etti. Körfezdeki korsanlığın önlenmesi için ihtiyaç duyulan gemilerin tedarikine ilişkin çalışmaların devam ettiği, fakat malî sıkıntı sebebiyle bir icraatta bulunulamadığı aynı mütalaada yer aldı.[845]

Deniz haydutlarının faaliyetlerini artırdıklarından bahisle İngilizlerin 1882 yılı başlarında yeni bir şikâyette bulunması üzerine gerekli tedbirleri almaları hususunda bölgedeki idareciler bir kez daha uyarılarak aksi hâlde bir ecnebi müdahalesine yol açacağına dikkat çekildi. Böyle bir hâlin devleti zorda bırakacağı malum olduğundan Basra'ya gönderilmesi daha evvel kararlaştırılmış olan iki gambotun bir an evvel hazırlıklarının tamamlanmasına dair emir verildi.[846]

Basra Körfezi sahillerinde bilhassa da Katif taraflarında deniz haydutları tarafından 1887 senesinde adam öldürme ve mal gaspı gibi olayların artması üzerine gemi talebinde bulunmasını müteakip Bahriye Nezareti, bunun için orada kâfi miktarda gemi bulunduğu yorumunda bulundu. Oysa Basra Körfezi sahillerinde görevlendirilmesi icap eden gemi sayısı altı olmasına rağmen 1888 yılı başlarında *Merih* korveti ile artık köhne bir hâle gelmiş olan *Zuhaf* korvetinden başka bir gemi mevcut değildi.[847]

Katif sahillerindeki saldırılarda Benî Hacir aşireti mensuplarının önemli bir rolü vardı. Bölgedeki İngiliz temsilcilerinin 1891 yılında hazırladıkları raporlarda bu hususa dikkat çekilerek adı geçen aşiretten birçok silahlı kişinin çeşitli liman ve iskelelerdeki saldırılarından bahsedilmişti. Osmanlı hâkimiyeti altındaki topraklarda yaşayan bu aşiret üyelerine devletçe etkin bir müdahalede bulunulmadığı ifade edilerek Osmanlı yönetimi eleştirilmişti. Ayrıca raporda Türklerin deniz haydutlarına karşı mücadelede bir başarı sağlayamadıkları dile getirilmiş ve bilhassa Katif taraflarında artan saldırılara dikkat çekilmişti.[848]

---

[845] DTA, **ŞUB.d.** 42/13. 15 Temmuz 1880; ayrıca bkz. DTA, **MKT**. 333/3. 14 Ağustos 1880.
[846] DTA, **ŞUB.d**. 68/56. 4 Şubat 1882.
[847] DTA, **MKT**. 6372/28. 18 Ekim 1887; DTA, **MKT**. 6382/2. 12 Kasım 1887; DTA, **ŞUB.d.** 77/13. 15 Kasım 1887; DTA, **ŞUB.d.** 210/16. 21 Ocak 1888.
[848] **Administration Report on the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1891-92**, s. 7.

Adı geçen aşiret mensuplarının bilhassa inci çıkarma mevsiminde Bahreyn sahillerinde saldırı ve yağmalama olaylarına karışarak Bahreynlilere ait gemilere saldırması üzerine Katif'ten Bahreyn'e 20 Osmanlı askeri gönderildi. Bölgedeki İngiliz yetkililer, Türk idarecilerini saldırıları önlemek üzere denizden gerekli tedbirleri almadıklarını iddia etmişlerdi. Bahreyn ile Katif arasındaki sahillerin muhafazasının Türklerin sorumluluğunda olmakla birlikte oralarda daimi surette karakol vazifesi yapacak gemi bulundurulmaması ve korsanların gereken cezaya çarptırılmaması İngilizlerin eleştiri getirdiği hususlar arasındaydı.[849]

İngiltere'nin Hindistan üzerinden Basra Körfezi sahillerindeki limanlar arasında yoğun bir ticari ilişkisi vardı. Körfezde güvenliği sağlamak gerekçesiyle daimi surette bulundurdukları harp gemileri haricinde birkaç ticaret vapuru körfezdeki liman şehirleri arasında düzenl olarak işletiliyordu. Bu durum vapurlarla bayrak gösterek ahaliyi kendilerine meylettirme çabasının bir tezahürüydü. Yine bu kapsamda İngilizlerin deniz haydutlarına karşı koymak ve İngiliz Lynch vapurlarını korumak bahanesiyle Bağdat konsolosluğuna ait vapura Hint askerleri ikame etme talepleri Osmanlı hükûmetince kabul edilmedi. İngilizlerin bu hareketlere tevessül etmelerini önlemek için gerekli tedbirlerin alınması hususunda yerel idareciler uyarıldı.[850]

Katar Şeyhi Câsim'in Osmanlı Devleti taraftarı politikaları olduğunu gören İngilizlerin çeşitli bahanelerle ona zarar vermenin yollarını aradıkları da bölgeden gelen raporlarda yer bulmuştu.[851] Nitekim Babıâli'nin İngilizlerin asayişsizlik olaylarını bahane ederek müdahalede bulunacağına dair endişesinde haklı olduğu 1895 yılında iki İngiliz harp gemisinin Katar'ın Zubara limanını topa tutmasıyla anlaşıldı. Korsanlık yaptıkları ve asayişi ihlal ettikleri gerekçesiyle Zubara limanındaki ahaliye ait gemilere topçu ateşi açıldı. Haneler tahrip edildi. Bu gibi

---

[849] **Administration Report on the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1892-93**, s. 2. Benî Hacir kabilesi mensuplarının, 93 Harbi'nin yarattığı İmparatorluk genelindeki otoritesizlik ortamı içerisinde olmak üzere, 1878 senesinde Ahsa ve Katar sularında yaptıkları korsan saldırılar üzerine İngilizler bu saldırıları Hasa'da Türk yönetimine karşı başlatılan Arap isyanının bir parçası olarak değerlendirmişlerdi. Kendilerinin bunlara karşı bir müdahalelerinin söz konusu olamayacağını, zira Ahsa sularının Osmanlı yönetimi altında bulunduğu yorumunda bulunmuşlardı. Ama Katif taraflarında İngiliz harp gemileri tarafından ele geçirilen bazı korsanları bölgedeki Türk yetkililerine teslim de etmişlerdi. J. G. Lorimer, **a.g.e.**, c 1, s. 278.

[850] BOA, **Y.PRK.BŞK**. 26/4. 3 Mayıs 1892.

[851] DTA, **ŞUB.d**. 194/16. 27 Şubat 1888; DTA, **ŞUB.d**. 225/143. 27 Temmuz 1889.

saldırılara bir daha mahal verilmemesi amacıyla VI. Ordu'nun askerî harekat ve sevkıyatında kullanılmak ve o sahillerde mütemadiyen dolaştırılmak üzere bir vapur tahsisi gündeme geldi.[852]

Kızıldeniz'de bulunan *Sayyad-ı Derya* gambotunun Basra'ya hareketi uygun görüldü. Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa da konuya dair Padişaha cevaben yazdığı tezkeresinde, Basra'da birkaç harp gemisi mevcut olmakla beraber oralardaki harp gemileri sayısının artırılmasının fayda sağlayacağını beyan etti. Basra'da gemi yönünden her şeyin mükemmel olduğu bilgisini veren nazır, *Sayyad-ı Derya*'nın Zubara'ya hemen hareket ettirileceğini beyan etti.[853]

Bahriye nazırının "*Basra'da gemilerce her şeyin mükemmel olup hiçbir ihtiyaç olmadığı"* ifadesinin gerçeği ne kadar yansıttığı ise tartışmalıdır. Zira Basra'daki valinin ve bahriye kumandanının devamlı surette gemiye olan talepten bahsetmeleri, orada köhne bir hâle gelmiş olan gemilerin tamiratının icra edilememesi gibi hususlar göz önüne alındığında nazırın bu ifadesinin pek de gerçeğe uygun olmadığı aşikârdır.

Asayişin ihlali durumlarında Basra'daki idarecilerin hemen vapur göndererek müdahalede bulundukları olaylar da vardı. 1894 yılı yazında Katar kaymakam muavini ile hareminin katledildiğinin haber alınması üzerine Basra'dan bir vapur hemen Katar'a gönderildi. 1895 yılında ise Müntefik taraflarında Benî Esed aşiretlerinden bazılarının memurlara hücum ederek öldürme ve yaralama olaylarına sebebiyet verdikleri, telgraf hatlarını tahrip ettikleri, silahlanarak ahalinin yolunu kestikleri haberleri alındı. Bu olayların teskini için Müntefik taraflarına bir vapur görevlendirildi.[854] İngiltere'nin Buşir'deki konsolosu da 10 Eylül 1900 tarihli bir raporunda Bahreyn, Katif ve Re's-i Tennur taraflarında korsanlara karşı Türk otoritelerince sıkı bir takibat yapıldığını ve korsanlarca verilen zararın tazmini için gayret gösterildiğini yazmıştı.[855]

---

[852] DTA, **BN**. 246/7032. Belge Nu: 1. Yıldız Sarayı Başkitâbet Dairesinin 10 Ekim 1895 tarihli yazısı.
[853] DTA, **ŞUB**. 1899/3. İrade-i seniyye sureti. 16 Ekim 1895.
[854] DTA, **MKT**. 842/43. 3 Haziran 1894; DTA, **ŞUB.d**. 370/178. 24 Haziran 1895 tarihli Sadaret tezkeresi.
[855] TNA, **FO**. 195/2074-311. 10 Eylül 1900.

Deniz haydutlarının Osmanlı tebaasından olmalarının yanı sıra İran tebaasından bazı eşkıyanın da bu olaylara karıştıkları görülüyordu. 21 Ekim 1901'de Fav'ın İran hududu tarafından Basra'ya gelmekte olan ticari gemilere saldıran İranlı bir grup eşkıya, İngiliz bandıralı Fethülhayr adlı gemiyi yağmaladı. Gemi tayfasından bir kişi öldürüldü, bir kişi yaralandı. Olay mahalline *Zuhaf* korveti sevk edildi. Yaklaşık bir ay sonra İran eşkıyası bu sefer Kuveyt'e ait olup Uceyr'den gelen 30 tonluk bir gemiye hücum ederek gemiyi yağmaladı.[856]

Bu gelişmeler üzerine Basra Valiliğince faillerin yakalanması için girişimlerde bulunulduysa da saldırganların İran tarafına kaçmaları sebebiyle bir gelişme kaydedilemedi.[857] Bu gelişmelerden kısa süre sonra İngiltere deniz hırsızlarının saldırılarına mani olmak gerekçesiyle Basra Körfezi'nde bulunan *Lapwing* ardında da *Redbreast* adlı harp gemilerini Şattülarap ile Fav taraflarına gönderdi. Bu gemilerin Osmanlı makamlarınca yürütülen güvenlik tedbirlerine yardımcı olacağı ve müşterek hareket edeceği bilgisi İngiltere'nin Basra Konsolosunca valiliğe bildirildi.[858]

Yukarıda açıklanan gelişmelere rağmen bölgedeki Osmanlı idarecilerinden gelen raporlarda korsanlığın devam ettiği iddiasının İngilizlerin kendi uydurmaları olduğuna ilişkin gelen malumat dikkat çekmektedir. Raporlarda bölgede çıkan karışıklıklarda İngilizlerin etkisine dikkat çekilmesi ise yine üzerinde durulması gereken bir konudur. Buna örnek olarak Fav karşısındaki İran topraklarındaki bir mevkide büyük bir eşkıya çetesinin saldırısı gün ve saat olarak belirtildi. İngiliz gemilerinden birinden geceleyin iki el silah atılmasından kısa süre sonra toplanmış bulunan İran eşkıyası o sırada geçmekte olan bir gemiye hücum etti. Bir kişiyi katl ve birkaç kişiyi de yaralayan saldırganlar daha sonra malları yağma ederek firar ettiler. Bu esnada aynı İngiliz harp gemisi olay mahalline gidip havaya silah sıkarak

---

[856] DTA, **MBN**. 759. *Zuhaf* korveti süvarisinin 22 Ekim 1901-6 Kasım 1901 tarihleri arasındaki raporları. Fethülhayr adlı gemiye yapılan saldırı sonrası İran tarafında kaçan saldırganların yakalanması ve ortaya çıkan zararın tazminine yönelik Basra Valiliği ve İngiltere'nin Basra konsolosluğu ile Muhammara konsolos vekilliği arasında teati edilen yazışmalar için ayrıca bkz. TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 13, 27-28, 44-49, 56-58, 86, 90, 92-94, 127

[857] İran tarafında kaçan saldırganların yakalanması ve ortaya çıkan zararın tazminine yönelik Basra Valiliği ile İngiltere'nin Basra konsolosluğu ve Muhammara konsolos vekilliği arasında teati edilen yazışmalar için bkz. TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 13, 27-28, 44-49, 56-58.

[858] TNA, **FO**. 602/14. Belge Nu: 79-81. 17 Eylül 1902 tarihli Basra Valiliğinin yazısı ve buna cevaben İngiltere'nin Basra Konsolosluğundan gelen 18 ve 20 Eylül 1902 tarihli yazılar.

korsanlık yapıldığı ihtarında bulundu. Olay her ne kadar İran sularında vuku bulsa da İngilizler bunu körfezde deniz haydutlarının saldırılarının devam ettiği ve Türklerin de bunu önleyemediği bir vaka olarak gösterdiler. Bu bilgileri veren Basra Komodorluğu, vapurun eşkıya çeteleriyle bir münasebeti olduğu ve vapurdan boş yere silah atılmasının da eşkıyaya verilen bir işaret olacağını raporunda açıklamıştı. İngiliz harp gemilerinin korsanlık bahanesiyle devamlı Basra limanında gezdirilmesi ve yukarıda açıklanan hadiselere karışmalarının korsanlığın ortaya çıkmasına İngilizlerin sebebiyet verdiği yorumunda bulunulan komodorluk, İngiliz harp gemilerinin Basra vilayeti sahillerinde dolaşmaları önlenebilirse korsanlığa dair bir şikayet vuku bulmayacağı görüşündeydi.[859]

Körfezdeki deniz haydutlarının saldırılarındaki artış, diğer büyük devletlere göre bölge ile daha geç bir tarihte ilgilenmeye başlayan Almanya'nın da dikkatini çekti.[860] Almanya'ya göre İngilizler bu bahaneyle Osmanlı Devleti'ni tazyik edip sözde korsanlara müdahale yolları arıyordu ama asıl amaç İngiliz nüfuz alanının genişletilmesiydi. Almanya, Bağdat Demiryolu ile ilgili son imtiyazın verildiği 1902 yılında Babıâli'ye gönderdiği bir mesajda, hem İngiltere'nin müdahalelerine meydan vermemek hem de korsanlıktan doğan emniyetsizliği bertaraf etmenin gerekliliğine dikkat çekti. Bunun için körfeze küçük bir harp gemisi gönderilmesinin uygun olacağı tavsiyesinde bulundu.[861]

Sonraki yıllarda deniz haydutlarının saldırılarının devam ettiğine dair alınan haberler bu olayların önünün alınamadığının bir göstergesiydi. 30 Şubat 1904 tarihinde hurma yüklü bir gemi Şattülarap Nehri'nde deniz haydutlarının taarruzuna maruz kaldı. Gemi tayfasından iki kişi katledildi, iki kişi yaralandı. Bu olaydan birkaç ay evvel de Hindistan vatandaşına ait bir gemi Basra'da haydutların saldırısına uğradı. Bu iki olay Basra'daki İngiliz konsolosluğu tarafından İstanbul'daki sefarete

[859] DTA, **MKT**. 7271/34-35. Sadrazam Said Paşa'dan Bahriye Nezareti'ne gönderilen 23 Kasım 1902 tarihli tezkere ve Basra Komodorluğunun 30 Kasım 1902 tarihli telgrafı.
[860] Almanya 1894'te Bağdat'ta, 1897'de ise Buşir'de konsolosluk açmıştı. Basra Körfezi ve çevresinde Almanya'nın faaliyetlerine ilişkin özet bilgi için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 18-21.
[861] BOA, **Y.PRK.EŞA**. 40/90. 20 Ağustos 1902.

bildirildi. Gerekli önlemlerin alınması istenerek, aksi takdirde İngiltere'nin Hindistan vatandaşlarını korumaya hakkı olduğu ifade edildi.[862]

Bir diğer saldırı 28 Şubat 1906 tarihinde Lynch kumpanyasının Kûtülfrengi'de bulunan fabrikasına yapıldı.[863] Saldırıda fabrikada bulunan bir İngiliz mühendis ile yerli ahaliden bir yardımcı personel öldü. Bir personel de ağır yaralandı. Olayın faillerinin yakalanmasını isteyen İngiltere, Basra'da asayişin iyice ihlale uğradığı iddiasıyla İstanbul'daki elçilik vasıtasıyla Bâbıâli'ye şikâyette bulundu.[864]

Basra Körfezi'nde artan deniz hırsızlığı olaylarını bahane eden İngiltere'nin Basra filosu kumandanlığı 1907 yılında dört adet İngiliz harp gemisini karakol vazifesi yapmak üzere daimi surette nöbetleşe dolaştırmaya başladı. Bu gemilerin su ve benzeri ihtiyaçlarını temin için Osmanlı limanlarına uğradığında karaya gemilerden asker çıkmasına mani olunması için liman reisleri uyarıldı. 1 Eylül 1907'de Re's-i Tennur limanına gelen bir İngiliz harp gemisinin kaptanı ile iki mürettebatı bir sandalla karaya çıkmak istemişse de liman reisi tarafından buna izin verilmedi.[865]

Basra limanında haydutların, 1911 yılının Ocak ayında İngiliz tebaasına ait olup ticari işletmecilik yapan bazı dükkânlara saldırıp yağmalama faaliyetinde bulunmaları, İngilizlerin bir kez daha tepkisini çekti. Batı basınında yer alan haberlerde Türklerin Basra Körfezi'nde asayişi sağlayamadıkları, devamlı bir kargaşanın hâkim olduğuna ilişkin haberler tekrar yer aldı.[866]

Özetle kaçak yollarla silah temin körfezdeki deniz haydutlarının saldırıları meselesi Osmanlı Devleti ile İngiltere'nin bölgede karşı karşıya kaldığı en önemli çatışma alanlarından biri oldu. Haydutların saldırıları sonucu İngiliz bandıralı gemilerde meydana gelen ölüm ve yaralanma vakalarına ilaveten malların yağmalanması gibi hadiseler üzerine İngiltere Babıâli'ye çok sayıda nota verdi.

---

[862] BOA, **BEO**. 2310/173199.
[863] BOA, **BEO**. 2770/207724. 28 Şubat 1906; BOA, **BEO**. 2868/215036. 10 Temmuz 1906; BOA, **BEO**. 3131/233322. 22 Temmuz 1906; BOA, **BEO**. 3112/233366. 24 Temmuz 1906.
[864] Saldırının ayrıntısına dair bkz. **Daily Telegraph**, 19 May 1906, s. 10; **Herald**, 16 May 1906, s. 4; **Maitland Daily Mercury**, 26 May 1906, s. 7.
[865] BOA, **BEO**. 3137/235237/ Lef 2. 1 Eylül 1907; BOA, **BEO**. 3143/235712. Lef 2. 9 Eylül 1907.
[866] **Advertiser,** 9 January 1911, s. 9.

Osmanlı Devleti karakol hizmetinde kullanmak üzere körfezde yeterli sayıda ve nitelikte gemi bulundurmakta zorlandı. Tersane-i Amire'de, oraya gönderilecek harp gemisi mevcut değildi. Hazinenin içinde bulunduğu mali müzayaka sebebiyle Tersane-i Âmire'de ve Avrupa'daki tersanelerde yeni gemi inşa ettirmek mümkün olmadı. Daimi surette görev yapmak üzere Basra'ya gönderilen gemilerin zamanla tamirleri icap ettiği hâlde Basra Tersanesi'nin bunun için gerekli alet ve edevat ile teknolojik imkânlara sahip olmaması oradaki gemilerin etkin olarak kullanımına mani oldu.

B. Sadrazam Said Paşa'nın Basra Körfezi'ndeki Rekabete İlişkin Görüşü

Sultan II. Abdülhamid döneminin önde gelen devlet adamlarından Sadrazam Said Paşa'nın[867] gerek hatıratında gerekse Padişah'a takdim ettiği bazı arizalarında Basra Körfezi'ndeki Osmanlı-İngiliz rekabetine ilişkin değerlendirmelerde bulunduğu görülmektedir. 30 Aralık 1881 tarihli arizasında bölgedeki aşiretler arasındaki rekabetten İngilizlerin istifade ettikleri, şeyhlerin idaresindeki hükûmetlerin devletin himayesine alınması gerekirken her nasılsa bunların devlete meyillerinin sağlanması için gayret gösterilmediğine dikkat çekmiştir. Eskiden beri Arap Yarımadası taraflarının siyasi ehemmiyetinin takdir edilmediği, sahillerde gemiler gezdirilerek gözetim altında tutulması icap ettiği hâlde bunun icra edilemediği beyanında bulunmuştur. Denizden tedbir alınması için Bahriye Nezaretine çeşitli defalar tebligat yapılmasına rağmen bir sonuç alınamadığı ve İstanbul'dan gönderilecek mülki ve askerî memurların bölgenin sosyal dokusuyla uyum sağlayabilecek nitelikte olmalarının icap ettiği hususları da Said Paşa'nın raporunda yer almıştı.[868]

Cidde'den Basra'ya kadar gemiler gezdirilmesi ve İstanbul'dan Hudeyde'ye, oradan da Basra'ya kadar posta vapurları işletilmesine dair bölgenin ileri

[867] Said Paşa'nın hayatıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Zekeriya Kurşun, **Küçük Mehmed Said Paşa (Siyasi Hayatı, İcraatı ve Fikirleri)**, 1838-1914, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1991; aynı yazar, "Said Paşa", **DİA**, c. 35, İstanbul 2008, s. 576-578.

[868] BOA, **Y.PRK.A**. 3/31. Lef 2. Said Paşa'nın 30 Aralık 1881 tarihli tezkeresi.

gelenlerinden Seyit Fazıl Paşa'nın bir talebi üzerine Said Paşa buna müspet cevap verilmesi hususunda görüş beyan etti. Posta vapurlarına bazen seyyah sıfatıyla memurlar konulup ahalinin devlete meylini sağlamak için çalışılması gerektiğine ve masraflarını karşılamasa bile bu uğurda devletçe bir dereceye kadar fedakârlık gösterilmesinin icap edeceğini ifade etti. İstanbul'dan Basra'ya kadar haftada bir posta vapuru gönderilmesinin önemli olduğuna, Basra - Hudeyde hattında daima 3-4 karakol gemisi bulundurulmasının, Arap yarımadasının karşı sahili olan Somali sahillerinin dahi gözetim altında tutulmasının faydalı olacağı beyanı aynı mütalaada yer aldı.[869] Fakat bu mütalaaya rağmen icraat noktasında bir ilerleme sağlanamadığını sonraki gelişmeler ortaya koymaktadır.

Körfezdeki deniz haydutlarının saldırılarını bahane eden İngiltere'nin bu hususta birçok defa Osmanlı hükûmetine şikâyette bulunarak Babıâli'yi baskı altına alması Sadrazam Said Paşa'nın hatıralarında uzunca bir bölüm oluşturmaktadır. Necid sahillerinde tam nüfuz tesis edilemediğinden oraların eşkıyanın idaresinde kaldığını yazan Said Paşa, bu hâlin devamının Irak'taki Osmanlı hâkimiyetine zarar vereceği görüşündeydi. İngiliz şikâyetlerinin devam etmesi üzerine bir hayli tahsisatı olan Basra Tersanesi'ndeki deniz gücünün ne iş yaptığını ve orada ne kadar harp gemisi bulunduğunu Bahriye Nezareti'ne soran Said Paşa'ya, *Alus* ve *Zuhaf* adlı iki vapurun bulunduğu ifade edilmişti. Dört vapurun daha Basra Tersanesi emrine gönderileceği, bunların da oradaki filoya dâhil edilmesiyle sahillerin muhafazasının sağlanacağı nezaretçe açıklanmıştı. Gönderilmesi kararlaştırılan dört geminin kömür, yağ vesair levazım masrafları için gerekli 30.000 liranın Bahriye Nezareti tahsisatına ilavesi için Maliye Nezaretine emir veren Said Paşa, paranın verilmemesi durumunda gemilerin gönderilmesinde gecikme yaşanacağının daha önceki tecrübelerle sabit olduğu yorumunda bulunmaktadır. Buna rağmen gemilerin hâlâ gitmediği, bu yüzden Necid kıtasının kara ve deniz gücü unsurlarından yoksun bulunduğu Paşa tarafından beyan edilmektedir.[870]

---

[869] BOA, **Y.PRK.A**. 3/31. Lef 1. Said Paşa'nın 9 Safer 1299 [31 Aralık 1881] tarihli tezkeresi.

[870] **Said Paşa'nın Hatıratı**, 2. Cilt, s. 314-315. Said Paşa'nın hatıratında bahsi geçen bu konunun sadrazam iken Bahriye Nezareti'ne gönderdiği tezkerelerde dile getirdiği görülmektedir. 18 Aralık 1901 tarihli bir tezkeresinde esliha, cephane ve yasaklanmış malzemelerin sahillerden karaya çıkarılmasına mani olmak için Necid sahillerine Basra vilayetinin vapur gönderilmesi talebinde bulunduğu, bu talebin birkaç defa tekrarlanmasına üzerine Babıâli'den onay verildiği ve konuya

Said Paşa'nın, bir özeleştiri niteliğindeki değerlendirmelerine bakıldığında Osmanlı Devleti'nin bölgeyle yakından ilgilenememesi sonucu oluşan otorite boşluğundan İngilizlerin yararlandığı ve bölgeye nüfuz etmek için bütün yollara başvurdukları görülmektedir. Basra Körfezi sahillerinde nüfuz tesis etmenin yolunun oralarda daimi surette harp ve ticaret gemileri gezdirmekten geçtiği tespitinde bulunan Said Paşa, bunun için çeşitli defalar Bahriye Nezareti'ne emirler verilmesine rağmen bir gelişme olmadığını ifade ederek nezareti suçlaması ise ayrıca dikkat çekmektedir.

II. Abdülhamid dönemi sadrazamlarından Ferid Paşa[871] da Kıbrıs'ı, Sudan'ı, Aden'i Osmanlı Devleti'nden koparan İngiltere'nin yine Osmanlı Devleti'ne ait Kızıldeniz sahilindeki Musavva'yı İtalya'ya hediye ettiğini, Akabe anlaşmazlığı[872] sebebiyle Sina yarımadasını aldığını beyan etmektedir. Basra Körfezi'ndeki İngiliz faaliyetlerine de değinen Paşa, İngilizlerin Padişah tarafından tayin edilen

---

ilişkin Padişah iradesi çıktığı hatırlatılmıştır. Buna rağmen Bahriye Nezareti'nce gösterilen bazı gerekçelerle vapurların gönderilmemiş olmasının ileride telafisi mümkün olmayan zararlara yol açacağına Said Paşa dikkat çekmiştir. Adı geçen sahillerin teftiş ve tarassudunun önemli olduğu ve ihmale gelmeyeceği ihtarında bulunan Sadrazam, vapurların bir an evvel hazırlanarak gönderilmesini Bahriye Nezareti'ne ihtar etmiştir. Nezaret ise gönderilecek vapurların masrafları için elde para olmadığından bahsetmekte ve bunu bir mazeret olarak göstermekteydi. (DTA, **BN**. 656/26284. Sadrazam Said Paşa'dan Bahriye Nezareti'ne, 18 Aralık 1901). 1902 yılının ilk üç ayında da bu konuya ilişkin yazışmaların Sadaret ile Dâhiliye ve Bahriye nezaretleri arasında devam ettiği görülmektedir. (DTA, **BN**. 656/26284. 25 Şubat 1902 tarihli Sadrazam Said Paşa'dan Bahriye Nezareti'ne ve 5 Mart 1902 tarihli Dâhiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen tezkereler).

[871] Ferid Paşa ile ilgili yapılmış kapsamlı bir araştırma için bkz. Abdülhamit Kırmızı, **Avlonyalı Ferid Paşa: Bir Ömür Devlet**, Klasik Yayınları, İstanbul 2014, s. 7-513.

[872] Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında, 1906 yılında Sina'nın doğu sınırının belirlenmesi sırasında, tarih kaynaklarında "Mısır-Sina Anlaşmazlığı" olarak da geçen "Akabe Meselesi" Osmanlı Devleti'nin buraya verdiği öneme iyi bir örnektir. Devlet, Akabe'ye hâkim olunduğunda daha önce Maan'a kadar gelen Hicaz Demiryolu'nun Akabe'ye uzantısının sağlanacağını ve Sina-Süveyş-Mısır hattı Hicaz bağlantısına sahip olunacağını değerlendiriyordu. İngiltere ise Ortadoğu'daki çıkarları gereği bölgeden Osmanlı askerlerinin çekilmesini istiyordu. Akabe'ye İngiliz askeri çıkarabilirse Hicaz Vilayeti yoluyla Yemen, Vadi-ül Uraba yoluyla Kudüs ve Filistin İngiliz kontrolüne girecekti. İngilizler bu amaçla Taba'ya asker çıkarmak istediler. Fakat, Osmanlılar daha erken davranarak 1906 yılının Ocak ayında Taba'yı zaptettiler. İki devlet arasında çekişmeye sebep olan bu olay, İngiltere'nin sert bir ültimatom vererek askerî operasyon başlatma kararı alması üzerine Osmanlı askerlerinin Taba'dan çekilmesiyle sonuçlandı. Fakat İngilizler Taba'yı işgal edemediler. Aylarca süren sınır belirleme çalışmaları neticesinde Bâbıâli, Akabe'den başlayan sınır çizgisinin Akdeniz'de El-Ariş'te sonuçlanmasına çalışırken, Sina'daki yeni sınır, Akabe'den Refah'a uzanan bir çizgiyle belirlendi. Sonuçta bütün bu mücadeleyi başından itibaren bizzat sürdüren Sultan II. Abdülhamid, ortaya koyduğu politikayla Akabe körfezinin en stratejik yeri olan Akabe Limanı'nın ve kalenin Osmanlılarda kalmasını sağladı. Taba ise Mısır'ın kontrolü altında olan bölgeye dâhil edildi. Akabe körfezinin jeopolitik önemi Birinci Dünya Savaşı'nda ve Arap-İsrail çatışmasında da kendisini gösterdi. A. Halûk Dursun, **Akabe Meselesi 1906 (Ortadoğu'da Osmanlı-İngiliz Rekabeti'ne Bir Örnek)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1994, s. 92-93.

Kaymakam Mübarek Es-Sabah ile siyasi bir anlaşma yaparak Osmanlı İmparatorluğunun önemli bir toprak parçasını kontrolüne aldığına dikkat çekmişti. İngilizlerin Maskat sultanı ile anlaşarak haklarımızı ihlal ettiği, böylece hayat damarlarımızdan biri olan körfezden Osmanlı Devleti'ni tedricen geri iterek buradaki deniz ticaretini İngilizlerin ele geçirdiği hususu da Ferid Paşa tarafından dikkat çekilen konular arasında yer almıştır.[873]

Osmanlı devletinin en üst makamında idarecilik yapan her iki sadrazamın yukarıdaki tespitleri önemli olmakla birlikte körfez için devlet tarafından icrası lazım gelen politikanın uygulanmasında zorluklarla karşılaşıldığı da malumdu. Devletin içinde bulunduğu mali durumun iyi olmamasına ilave olarak içeride ve dışarıda Osmanlı Devleti aleyhine gelişen siyasi olaylar körfeze gösterilmesi gereken ilginin istenilen seviyede tutulamadığı da bir gerçektir.

C. Londra Şehbender Vekili Halil Hâlid Bey'in Körfezdeki Rekabete Dair Raporu

Basra Körfezi'ndeki Osmanlı–İngiliz çekişmesine dair gayet ayrıntılı bilgiler içeren bir diğer rapor da Londra Şehbender Vekili Halil Hâlid Bey[874] tarafından kaleme alınarak Padişah'a takdim edilmiştir. 5 Mart 1898 tarihli olup *Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi Hakkında Bir Lâyiha* başlığını taşıyan raporda ecnebilerin, bilhassa da İngilizlerin ve Rusların körfeze ilişkin emelleri üzerinde durulmuştur. Basra'nın ekonomik ve nüfus açısından gelişmeye elverişli olduğu, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altında olan Basra Körfezi sahillerine yapılacak yatırımın Osmanlı nüfuzunun yayılmasına büyük hizmet edeceğine vurgu yapılmıştır. Son derece verimli topraklara sahip Irak vilayetinden hazineye Mısır'dan

[873] Abdülhamit Kırmızı, **a.g.e**., s. 395.
[874] Halil Hâlid Bey'in hayatı ve şahsiyeti için bkz. Mustafa Uzun, "Halil Hâlid Bey", **DİA**, c. 15, İstanbul 1997, s. 313-316. Ayrıca bkz. Kurtuluş Öztürk, **Cambridge'de Bir Tük Eğitimci (Halil Hâlid Bey: 1869-1931)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 10-187.

gelen vergi kadar gelir gelmesi gerektiği hâlde bunun mümkün olmadığına dikkat çekilmiştir.[875]

İngiltere'nin bölgedeki girişimlerini istila etmeden önce Hindistan'da yaptıklarına benzeten Halil Hâlid Bey, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin devamını değil zevalini arzu ettiği görüşündeydi. Hilafet nüfuzunun Müslümanlar arasında yayılmasını kendi istikbali açısından zararlı gören İngiltere, Osmanlı hanedanının haysiyetine zarar verecek neşriyat yapmayı ve devleti kötülemek için her türlü yalan haber uydurmayı vazifeden sayıyordu. İngiliz işgali altındaki Müslüman nüfus 70 milyondan fazlaydı. Zayıf İslam beldelerini işgale devam eden İngilizlere engel olabilecek tek bir İslam devleti olarak Müslümanlar Osmanlı Devleti'ni görüyorlardı. Fakat Osmanlının siyasi olarak bir şey yapmaya gücünün yetmeyeceğine emin olan İngilizlerin Kızıldeniz gibi Basra Körfezi'ni de tamamıyla kontrolleri altına almak istiyorlardı. Rusların İran veya Irak üzerinden Basra Körfezi'ne inmek istedikleri biliniyordu. Buna karşı İngiltere'nin erken davranıp Arabistan sahilinde ve körfezin diğer yerlerinde kuvvet artırması muhtemeldi. Bu tespitlerde bulunan Halil Hâlid Bey, İngiltere ile rekabet edebilmek için aşiretlerle iyi ilişkiler geliştirilmesi, ahalinin ticaret yapmaya devletçe teşvik edilmesi ve İngiltere'nin bölgedeki Osmanlı memurlarının en ufak bir yolsuzluğunu dünyaya yaymalarına fırsat vermemek için memurların iyi seçilmesinin önemine değindi.[876]

Halil Halid Bey raporunda, körfezde güvenliğin kendileri tarafından sağlandığını dünyaya yayan İngilizlerin korsanlık vakaları karşısında Osmanlı Devleti'ni suçlamalarının ve Basra'daki Osmanlı gemilerinin kifayetsizliği hakkında yaptıkları istihzaların üzüntü verici olduğunu yazmaktadır. Bu eleştirileri gidermek için hafif ve güçlü bir deniz filosu bulundurulması hatta filonun talim için Hint sularına hareket ettirilmesini önermektedir. Bu durumda İngilizlere karşı Müslümanların muhabbetinin kazanılacağı ve deniz haydutlarının saldırılarında da azalma olacağı görüşünde olan Halil Halid Bey, ticari fayda sağlamak hem de İngiliz Lynch Vapur şirketiyle rekabet edilebilmek için bir nehir donanması teşkili üzerinde

[875] BOA, **Y.EE**. 8/7. 5 Mart 1898.
[876] BOA, aynı vesika.

de durmuştur. Bu işin idaresinin daha evvel bu konuda başarısız olan Bahriye Nezareti yerine Hazine-i Hassa'ya verilmesini önermiştir.[877]

Halil Halid Bey, son olarak nehir donanmasının ticaret ve ziraatın gelişmesine katkı sağlayacağı gibi rüsumata ve askerî nakliyata da önemli hizmet edeceği tespitinde bulunmuş ve İran'la anlaşılabilirse Karun Nehri'ne kadar çıkılabileceğini ifade etmiştir. Oralarda İslam bayrağının dostane dalgalanmasının İranlı mutaassıpların süregelen mezhep düşmanlıklarının azalmasına ve Müslümanlar arasında muhabbete vesile olacağı da aynı raporda ifade etmişti.[878]

İngilizlerin körfezdeki siyasetlerine ilişkin Halil Hâlid Bey'in tespitleri ve bölgede bir rekabet oluşturabilmesi için atılması gereken adımlara dair önerileri son derece gerçekçi ve önemlidir. Basra'da nehir taşımacılığında Bahriye Nezareti'nin başarısız olduğuna ilişkin yorumunun da isabetli bir yaklaşım olduğunu gelişen olaylar göstermektedir.

C. İngiltere'nin Hindistan Valisi Lord Curzon'un 1903'teki Basra Körfezi Seyahatinin Bölgeye Etkisi

İngiltere'nin Hindistan Valisi Lord Curzon[879] 1903 yılı Kasım ayının ortalarında beraberine İran'daki İngiliz sefirini de alarak 5-6 harp gemisi ve birkaç da ticaret gemisiyle körfez seyahatine çıktı. Seyahat esnasında körfezdeki Arap şeyhleriyle tek tek görüşülerek münasebetlerin geliştirilmesi ve bölgedeki İngiliz nüfuzunun pekiştirilerek siyasi ve ekonomik çıkarların üst seviyeye taşınması hedeflendi.[880] Bu maksada ilave olarak son yıllarda Rus harp gemilerinden bazılarının körfezi ziyaret etmesi ve yine Rusların doğrudan Odessa ile Basra Körfezi

[877] BOA, aynı vesika.
[878] BOA, aynı vesika.
[879] 1898-1905 yılları arasında İngiltere'nin Hindistan valisi olarak görev yapan Lord Curzon (George Nathaniel Curzon) İngiltere'ye döndükten sonra önemli siyasi görevler üstlenmiş ve Birinci Dünya Savaşı'ndan sonraki süreçte (1919-1924) Dışişleri Bakanı olarak görev yapmıştır. Lord Curzon hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Harold Nicolson, **Curzon: The Last Phase 1919-1925**, Constable&Company Ltd., London 1937.
[880] TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 50.

arasında posta vapurları işletme kararı almaları da İngilizleri rahatsız etmişti.[881] *The Russian Steam Navigation Company* adlı Rus şirketinin Odessa ile Basra Körfezi arasında düzenli vapur seferleri düzenlemek üzere Moskova hükûmetine yaptığı başvuru kabuş edilmiş ve destek almıştı. Şirketin bu teşebbüsü ile Basra'da ve Buşir'de sergi açması ve körfezde bir antrepo teşkil edecek olması Londra'da gazetelerde "Basra Körfezi'nde Rus Yayılması" başlığıyla yer bulmuştu.[882]

Rusya, Basra Körfezi'nde İngiltere'den sonra ticari olarak öne çıkan ikinci devlet hâline gelmişti. Bilhassa İran ile yaptığı ticaret odaklı görüşme ve anlaşmalar bölgede Rus etkisini öne çıkarmıştı.[883] Lord Curzon'un seyahati hem Rusya'ya hem de körfezde etkinliklerini artırmaya çalışan diğer Avrupalı büyük devletlere bir mesaj vermeyi amaçlıyordu.

Bombay'daki Osmanlı Şehbenderi, şimdiye kadar görülmemiş bir nümayiş olarak nitelendirdiği bu seyahatin 22 gün süreceğini bildirmişti. Seyahat esnasında Lord Curzon'un körfezdeki aşiret liderleriyle görüşeceği ve gizli anlaşmalar yapacağı da haber alınmıştı.[884]

16 Kasım'da Karaçi'ye gelen vali aynı gün İngiliz donanma gemileri *H.M.S Hyacinth*, *Fox*, *Pomone* ve *Argonaut* da beraberinde olduğu hâlde *R.I.M. Hardinge*

---

[881] Rusya'nın o yıllarda Basra Körfezi'nde daha etkin olmak için bir çaba içinde olduğu İngiltere'nin Basra Körfezi siyasi memurunun raporlarında açıkça yer almıştı. Buna göre Ruslar 1900 yılında çok sayıda kişiyi seyyah adı altında İran'ın güneyi ile Basra Körfezi'ndeki bazı limanlara göndererek araştırma yaptırmışlardı. Bilhassa da bölgedeki ticari faaliyetler hakkında bilgi toplamışlardı. 1900 yılının Mart ayında Rusya'nın Karniloff adlı ticaret gemisi körfeze gelmiş ve Buşir, Basra başta olmak üzere bazı limanlara uğrayarak gazyağı, parça kumaş ile diğer emtia satın almıştı. İsfehan'dan gelen Rus konsolos da vapura gelerek yerel tüccarla irtibat kurmuş ve yakında Rusya Bankası'nın Buşir'de bir şubesinin açılacağını beyan etmişti. Ayrıca bundan sonra haftada bir gün bir Rus ticaret vapurunun körfeze geleceği ifade edilmişti. İngiltere siyasi memuru bu durumu Rusya'nın körfezde tutunmaya ve yerleşmeye niyetli olduğunun bir göstergesi olarak değerlendirmişti. (**Report on the Administration of the Persian Gulf Political Residency and Muscat Political Agency for 1900-1901**, s. 4). Aynı Vapur 1901 yılının Nisan ayında Basra Körfezi'ne geldiğinde İngiliz *Sphinx* adlı harp vapuru tarafından gizlice takip edilmişti. Bu takipte Korniloff'un Maskat'a ve Bender Abbas'a uğradığı görülmüştü. (TNA, **FO**. 195/2096. 12 Nisan 1901). Muhammara'da konsolosluğu bulunan, 1880 yılında ise Bağdat'ta konsolosluk açarak Irak ve Basra Körfezi ile yakından ilgilenmeye başlayan ve bölgede etkisini artırma gayretinde olan Rusya ile İngiltere arasında cereyan eden rekabete dair ayrıntılı bilgi için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 1-13. Lord Curzon'un Rusya'nın Basra Körfezi'ne nüfuz etmeye yönelik politikalarına dikkat çektiği raporu için bkz. TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 40-45. Basra Körfezi'nde İngiltere-Rusya çekişmesine dair genel bir değerlendire için ayrıca bkz. Briton Cooper Busch, **a.g.e**., s. 114-133.

[882] **Evening Journal**, 14 Agust 1903, s. 1.

[883] A. T. Mahan, **Resrespect and Prospect: Studies in International Relations Naval and Political**, Little, Brown and Company, Boston 1902, s. 222, 228.

[884] BOA, **DH.MKT**. 776/28; BOA, **İ.HUS.** 112/93. Lef 5-7. 14 Ekim 1903.

adlı gemiyle 18 Kasım'da Maskat'a vardı. Heyette bulunan Hindistan İngiliz Donanma Kumandanı Amiral G. Atkinson Willes seyahat sırasında limanlar, kömür ambarları, telgraf istasyonları ve körfezdeki diğer sorunlarla ilgili bilgi toplayacaktı. Heyete Maskat'ta İngiltere'nin Tahran Sefiri Sir Arthur Hardinge de katıldı.[885]

Lord Curzon Maskat şeyhi ile yaptığı görüşmede yaptığı nutukta İngiltere'nin körfezde güvenliği sağlama konusunda önemli görevler üstlendiğini, bütün ülkelerin gemilerinin bir sorunla karşılaşmadan geçiş yaptığını ifade etti. Körfezdeki şeyhlerin bağımsız hareket etmelerine İngiltere'nin karşı bir tavrı olmadığı gibi başta ticari olmak üzere ilişkilerin geliştirilmesine taraftar olduklarını açıkladı.[886]

Maskat'tan hareketle 22 Kasım'da İran'ın önemli limanlarından olan Bender Abbas'a geçen ve burada İran'ın yerel idarecilerince karşılanan Curzon ve heyeti ticari ilişkiler ve sahil savunması üzerine görüşmelerde bulundu. Ayrıca Kişm ve Hürmüz adaları ziyaret edildi.[887] Bender Abbas'tan Lince'ye ve oradan da Bahreyn'e geçen Lord Curzon ve beraberindekiler Bahreyn limanında iki gün kaldılar ve Bahreyn Şeyhi ile ayrıntısına dair pek malumat bulunmayan görüşmeler yaptılar. 28 Kasım'da Kuveyt'e geçen Lord Curzon burada da iki gün kaldı. Kuveyt Şeyhi Mübarek'in bu ziyaretten pek memnun kaldığı öğrenilmişti.[888] Görüşmeler sırasında Şeyh Mübarek Es-Sabah'a dört adet altın saat, dört tüfek, bir altın kılıç hediye edildiği gibi aylık beş bin rupiye tahsis edileceği vaadinde bulunulduğu da haber alınmıştı.[889]

Lord Curzon beraberindeki deniz filosu ile Kuveyt'ten hareketle 2 Aralık sabahı Buşir'e geldi. Körfez güzergâhında yaptığı seyahatin son durağı olan Buşir'de yerel idareciler tarafından iyi karşılanan Lord Curzon burada İngiliz ticaretinin daha da geliştirilmesi için neler yapılması gerektiği hususunda bazı görüşmelerde bulundu. Muhammara Şeyhi ile de bu ziyaret kapsamında görüşülmesi düşünülmüşse de bunun İran ile olan ilişkilere zarar verebileceği değerlendirilerek bundan vazgeçilmiş

[885] TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 50-52.
[886] Arnold Talbot Wilson, **a.g.e**., s. 192.
[887] TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 50-52.
[888] TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 52.
[889] BOA, **DH.MKT**. 776/28; BOA, **İ.HUS**. 112/93. Lef 5-7. 14 Ekim 1903.

ve Şeyh ile Lord Curzon arasında karşılıklı mektuplaşma ile iyi niyet izhar edilmiştir.[890]

Buşir ziyaretinden sonra 7 Aralık'ta Karaçi'ye dönen Lord Curzon ve beraberindekilerin bu seyahati Londra'da yayımlanan gazetelerde geniş yer buldu. Seyahatten maksadın Hindistan'da himaye politikasını sürdüren İngilizlerin körfezdeki kabile ve aşiretleri unutmadıklarını göstermek ve onlarla daha evvel karşılıklı yapılan taahhütleri yenilemek olduğu yazılmıştı. Gazetelerin yazdığına göre ziyaret edilen şeyhler İngiltere'den başka devletle muahede etmemeleri ve başkasına toprak vermemeleri gibi hususlarda Lord Curzon tarafından uyarılmıştı. Bunlara riayet ettikleri takdirde kendilerine hiçbir devlet tarafından zarar verilmeyeceği vaat edilmişti. Lord Curzon, körfezde İngiltere hükûmetinin üstünlüğü elinde tuttuğunu beyan ederek aşiretlerin kendi aralarında çıkacak ihtilafların çözümünde İngiliz memurlarına müracaat etmesini tavsiye etmişti. İngiltere'nin sair devletlere rekabet eden ticari faaliyetleri sayesinde körfezde elde ettiği üstünlüğe vurgu yapan valinin, körfezde ticaretin arttığını, çevredeki hükûmetlerin bilhassa da İran hükümetinin dostluğunu Hint hükümetine gösterdiğini beyan ettiği Londra'daki gazetelerin sayfalarında yer almıştı.[891]

Valinin seyahatinin başarılı geçtiği ve İngiltere-İran arasındaki dostluk münasebetlerinin memnuniyet verici olduğu, Bahreyn şeyhinin valiyi iyi surette karşıladığı haberleri Londra'daki gazetelerde yer aldı. Bahreyn'den Kuveyt limanına giden Lord Curzon, orada Şeyh Mübarek'le görüştü. Londra'daki Osmanlı sefareti bu seyahatle körfezdeki kabilelerin İngiltere'nin kuvvetini gördüklerini, bir asırdan fazla bir zamandan beri mazhar oldukları İngiliz himayesinin devam edeceğine dair teminat aldıklarını bildirdi. Valinin verdiği beyanların ve İngiliz kruvazörlerinin nümayişlerinin büyük bir tesir bıraktığı, seyahatin o havalide İngiltere'nin nüfuzunu kuvvetlendirdiği yorumu da yapılmıştı.[892]

---

[890] TNA, **IOR**/L/PS/20/C247, s. 54-55.
[891] BOA, **Y.A.HUS**. 463/59. Londra Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gelen 27 Kasım 1903 tarihli ve 616 numaralı tahriratın tercümesi.
[892] BOA, **Y.A.HUS**. 464/11. Lef 3-4 Londra sefaretinden gelen 4 Aralık 1903 tarihli tahriratın tercümesi.

İngiltere'nin Hindistan Valisinin yaptığı bu seyahatin Basra Körfezi'ndeki İngiliz nüfuzunu tahkime yönelik olduğu kadar o sırada körfezdeki faaliyetlerini artıran Rusya'ya karşı da bir cevap niteliği taşıdığı açıktı. Seyahatin başarılı geçmesi İngiltere'nin bölgede İngiliz nüfuzunu pekiştirdiği görülmekle beraber Rusya'nın körfezdeki faaliyetlerini de artırma yönünde çalışmaları gözden kaçmadı.

Gelişmeleri yakından taip eden Osmanlı hükûmeti 1911 yılında İngiltere ile Rusya arasında körfez üzerine görüşmeler yapıldığı haberlerini aldı. İngiltere'nin İran'ın bazı kısımlara askeri kuvvetler gönderdiği, Rusya'nın İran'a daha evvel sevk ettiği kuvvetlerini takviye ettiği öğrenildi. İngiltere Hindistan'dan körfeze bir miktar asker gönderilmiş olmasını ticari menfaatlerini gözetmek ve ticari yolların muhafazası maksadına yönelik olduğunu bildirmişti. İran'ın kuzeyinde Rusya'nın, güneyinde İngiltere'nin askeri işgalinin söz konusu olduğu bir ortamda bu açıklama Osmanlı hükûmetince pek inandırıcı bulunmadı. Osmanlı hükûmetine göre Rusya ve İngiltere bu hususta müttefik olarak hareket ediyor görülmekle birlikte Rusların işgal sahalarını gittikçe genişletmeleri İngiltere'de hoş karşılanmamıştı. Osmanlı Devleti'nin körfezde İran ile müşterek malikiyet hakkı olduğunu göz önünde bulundurarak Rusya ile İngiltere arasındaki ihtilafın gelecekte ne gibi tesirleri olacağının Bâbıâli'de müzakere edildiği görülmektedir.[893]

[893] BOA, **BEO**. 3981/298522. Lef 2, 3. Hariciye'den Sadaret'e, 24 Aralık 1911. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Rusya için Şark meselesinin merkezi artık İstanbul değil Basra Körfezi olmuştu. İstanbul ve Boğazlar hâlâ ehemmiyetini muhafaza ediyor olsa da Arap yarımadası, Avrupa ile Asya'nın birleştiği mevkide bulunduğundan Basra Körfezi ve hatta Hint Okyanusu sahillerine kadar uzanmak Rusya için daha önemli bir hâle gelmişti. 1901 yılında Buşir'de konsolosluk açan Rusya, iki yıl sonra bu konsolosluk maiyetinde bulunmak üzere bir Rus harp gemisi göndermişti. Bu girişim Basra Körfezi'nde Rus nüfuzunun takviyesi yolunda atılmış önemli bir adımdı. Aynı yerdeki İngiliz konsolosluğunun emrinde de daima bir zırhlı harp gemisi ile bir vapur mevcuttu. Bu gemiler körfezdeki bütün limanları dolaşmakta, Şattülarab'a girmekte ve İngiliz bayrağını sahillerde dalgalandırmaktaydı. Rusların da benzer duygularla hareket ettikleri görülüyordu. Rusya, Basra Körfezi sahilleriyle ticari münasebetlerini artırmak maksadıyla merkezi Hocabey'de olan bir deniz ticaret şirketinin birkaç sene önce Hocabey - Basra Körfezi' arasındaki güzergâh üzerinde yolcu ve emtia nakli hizmetine iki gemi tahsis edilmesini desteklediği gibi aynı şirketin bu güzergaha iki yeni gemi ilave etme kararı aldığı duyulmuştu. Bu bilgileri veren Osmanlı Devleti Petersburg Sefareti, Basra havalisinde diğer mallar yanında Rusya'nın en fazla pamuk mensucatına rağbet edildiğini de bildirmişti. BOA, **DH.SYS**. 1369/53. Lef 1. 22 Şubat 1900; BOA, **Y.A.HUS**. 463/57. Petersburg Sefaretinden Hariciye Nezareti'ne, 7 Kasım 1903; BOA, **Y.A.HUS.** 463/93. Petersburg Sefaretinden Hariciye Nezareti'ne, 11 Kasım 1903.

G. Basra Körfezi'ndeki Uluslararası Rekabette Tarafların Stratejik Görüş ve Argümanları

XX. yüzyıl başlarına gelindiğinde çok eskiden beri Basra Körfezi'nde en etkili güç olan ve körfez sahillerindeki idareler üzerinde önemli nüfuzu bulunan İngilizlere karşı başta Rusya olmak üzere Fransa ve Almanya'nın rekabeti söz konusuydu. Bilhassa Almanya, Osmanlı Devleti ile yaptığı demiryolu anlaşmalarıyla Kuveyt'e kadar uzanmıştı. Bu rekabet karşısında İngiliz devlet adamlarının beyanları körfezin İngiliz çıkarları bakımından önemini yansıtmaktadır. Dönemin İngiliz Hariciye Nazırı Lord Lansdowne, Lordlar kamarasındaki bir konuşmasında "*Hiçbir yabancı kuvvetin Basra Körfezi'nde yer edinmesine izin veremeyiz. Gerekirse buna silahla karşı koyarız*." derken, İngiliz siyasetçi Lord Curzon, "*Herhangi bir yabancının Basra Körfezi'nde bir yer edinmesine razı gelecek herhangi bir İngiliz temsilcisini vatanına ihanet suçuyla suçlamaktan çekinmem*." açıklamasında bulunmuştu.[894]

Dünyaca ünlü Amerikalı deniz strateji uzmanı Captan Mahan ise "*İster resmi bir düzenleme sonucu olsun, ister hâlen siyasi ve askerî kontrolün ardında yatan yerel ticari çıkarların ihmali yüzünden olsun, Basra Körfezi'nde tanınacak imtiyazlar Büyük Britianya'nın Uzak Doğu'da denizdeki egemenliğini, Hindistan'daki siyasi konumunu ve her iki yerdeki ticari çıkarlarını ve Avrasya ile olan imparatorluk bağlarını tehlikeye düşürecektir*."[895] değerlendirmesinde bulunmuştu.

XIX. yüzyılda Basra Körfezi'nde İngilizlerin tek hâkim güç olduğu ve bu gücün doğrudan Osmanlı Devleti'ni hedef aldığı görülmektedir. Bölgede Osmanlıya bağlı Müslüman ahaliyi devletten uzaklaştırmak ve kendi hâkimiyetlerini yerleştirme

[894] Archibald Dunn, "Basra Körfezi'ndeki İngiliz Çıkarları", Çeviren: Zekeriya Kurşun, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı 3, (2000), s. 302
[895] Archibald Dunn, a.g.m., s. 302.

çabası İngilizlerde çok bariz şekilde görülmekteydi. Bunu yaparken aşiretleri ve şeyhleri tehdit etmekten ve onlara göz dağı vermekten de geri durmamışlardı.[896]

Bu durum Osmanlı Devleti'nin Basra bölgesi üzerindeki nüfuzunun kaybına sebep olduğu gibi bölgedeki hâkimiyeti tartışılır hâle gelmiştir. Osmanlı Devleti bu durumu diplomatik sahada verdiği mücadele ile telafi etme yollarını aramış, bölgedeki varlığını sürdürmek için olağanüstü bir mücadele vermiştir.[897]

Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'nde İngiltere ile siyasi mücadelesi genel olarak değerlendirildiğinde bunu II. Meşrutiyet öncesi ve sonrası izlenen politikalar olarak iki kategoriye ayırmak icap etmektedir. 1847 senesinde Basra Körfezi'nde ıslahat kararı alarak tersaneyi ve harp gemilerini iyileştirmeye yönelik Osmanlı projesinin ana hedeflerinden biri İngilizlerin Basra Körfezi sahillerinde tesis etmek istedikleri nüfuza mani olmaktı.

Fakat yaşanan siyasi olaylar, Batılı devletler ve Rusya ile yaşanan sorunlar ve çıkan savaşlar sebebiyle körfeze gereken ilgi gösterilemedi. Bunda merkezi hazinenin içinde bulunduğu müzayaka da etkili oldu. Basra'daki tersane istenilen tarzda modernize edilemediği gibi oldukça uzun olan Basra Körfezi sahillerinde yeterli sayıda harp ve ticaret gemisi istihdam edilemedi. İngilizler bu durumdan istifade ederek çok sayıdaki ticaret ve harp gemileriyle körfezde sancak gösterdiler.

Sultan II. Abdülhamid uzun süren saltanatı süresince bu konuda statükonun korunması ve İngiltere'nin körfezde herhangi bir askerî müdahalesine meydan verecek olayların önüne geçerek mümkün mertebe sorun yaşamamak üzerine bir strateji kurdu. 1908 Temmuzu'nda Meşrutiyet'in yeniden ilanıyla birlikte bu politika değişime uğradı. O tarihten sonra körfezde daha aktif bir politika izlemek isteyen Osmanlı hükûmetlerinin ana hedefi, İngiltere ile var olan sorunları çözmek ve daha

---

[896] Selda Kaya Kılıç, "19. Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Basra Körfezi'ne İlişkin Bazı Tespitler, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, S. 54, 2 (2014), 333.

[897] Diplomatik mücadeleyi vermek üzere Osmanlı Hariciye Nezareti'nce gayet detaylı raporlar hazırlanmıştır. Şattülarap, Muhammara Meselesi, Necid Kıtası Meselesi, Kuveyt Meselesi, El-Katar Sevahili Meselesi, Bahreyn Adaları Meselesi, Maskat Meselesi başlıklı raporlar bu amaçla hazırlanmış olup bölgede Osmanlı Devleti'nin hukuki olarak sahip olduğu hakların savunulduğu diplomasi metinleridir. Bu raporların bir araya getirilerek birkaç yıl önce yayımlanmış olması bölge tarihiyle ilgili çalışanlar raporlara erişimi kolaylaştırmıştır. Bkz. Ali Akyıldız-Zekeriya Kurşun, **a.g.e.**, s. 219-283.

da ileri gidilerek ittifak kurmak üzerineydi. Bu tasarılar İngiltere ile uzun sürecek müzakere görüşmelerine ve mutabakat anlaşmalarına sebep oldu.[898]

II. Abdülhamid'in saltanatından sonraki dönemde Basra Körfezi'nde Bâbıaâli'nin izlediği politikadaki değişim İngiliz basınında sık sık yer almış ve bu konuya dair uzun makaleler yayınlanmıştır. Örneğin *The Times* gazetesinde "Türkiye ve Basra Körfezi" başlığıyla neşredilen bir makalede körfezdeki İngiliz-Osmanlı rekabetine ilişkin konulara yer verilmiştir.[899] Makalede Meşrutiyet'in ilanından sonra Türkiye'deki politik yaklaşımların çok sık ve ani değişimlere uğradığı tespiti yapılmıştır. Makalede Türkiye'deki yeni yönetimin Almanya, Rusya ve İngiltere ile olan ilişkileri üzerinde durulduktan sonra Basra Körfezi'ndeki gelişmelere etraflıca yer verilmiştir.

Söz konusu makalede yer alan ifadeler aynı zamanda İngiltere'nin körfez politikasını yansıtması açısından önem arz etmektedir: "*İngiltere'nin körfezde hususi siyasi menfaatları bulunmakta olup hiçbir İngiliz hükûmeti bundan vaz geçemez. Bu menfaati temin için gerektiğinde Türkiye ile anlaşma yolları aranmalıdır. Türk idarecilerinin meselenin bu safhasını idrak edebileceklerinde şüphe yoktur. Gerçi Bağdat ve Basra'daki Osmanlı memurları bilhassa son zamanlarda o surette hareket etmeye başladılar. Fakat bazı Osmanlı memur ve subayları ise askerî işgal ile bölgede nüfuz artırma fikrinde olduklarını gösteriyorlar. Bölgedeki Kuveyt şeyhi ile Muhammara hâkimi İngiltere'nin himayesi altındadır.*"[900] Bu tespitten sonra Türkiye, İran gibi hatta İran'dan daha ileri derecede körfezde hak iddiasında bulunuyorsa da buradaki sorumluluklarını şimdiye kadar yerine getirmediği makalede bir yorum olarak yer almıştır.

Körfezin yollarını ölçen ve aydınlatan, posta ve telgrafla iletişim hattını kuran ve körfezde bir asırdan beri asayişi temin eden ülkenin İngiltere olduğu yorumu makalede dikkat çekmektedir. İngiltere'nin körfezi korsanlardan temizlemek için kan ve para döktüğü, körfez sahillerinde sakin olan mahallî ahalinin ıslahına ve onların barış içersinde yaşamasına vesile olduğu da beyan edilmektedir. Türkiye ve hatta

[898] Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 423.
[899] The Times'da isimsiz olarak yayımlanan makale, Tanin gazetesinin 859 numaralı ve 11 Kanun-ı sâni 1326 / 24 Ocak 1911 tarihli nüshasında aynı başlıkla ve aynen yer almıştır.
[900] **Tanin**, 11 Kanun-ı sâni 1326 / 24 Ocak 1911, numara: 859, s. 2.

İran'ın sahillerde bilfiil nüfuz icra edebilmelerini İngiltere'ye borçlu oldukları, Türklerin veya diğerlerinin vaktiyle oralarda yerine getirmedikleri sorumlulukları İngiltere'nin üzerine aldığı beyan edilmiştir. Körfezde İngiltere'nin ve onun dost ve müttefiklerinin menfaatlerine zarar vermedikçe İngiltere'nin Türkiye ile dostane bir surette müzakereye girişmeye hazır olduğu da aynı makalede bir yorum olarak yer almıştır.[901]

Yukarıda özet olarak yer verilen makaledeki ifadelerin aynı zamanda bölgeye ve bilhassa körfeze ilişkin İngiliz resmi bakış açısını yansıttığı söylenebilir. Makalenin o sırada Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında başlayan Kuveyt'e ilişkin görüşmeler vesilesiyle kaleme alındığı anlaşılmaktadır. Aynı günlerde İstanbul'daki basında İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında körfezde ortaya çıkan sorunların anlaşma ile çözümlenmesinin yararlı olacağına ilişkin haberlerin yer almıştı.[902] Bu meselelerin cereyan ettiği dönemde Osmanlı hükûmetinin önce Trablusgarp, ardından Balkan Harbi ile meşgul olması Basra Körfezi'nde İngiltere ile ihtilaflı olan konuların çözümünü erteledi. Balkan Harbi'nden sonra ise körfezdeki meselelerin çözümü için Osmanlı hükûmeti İngiltere ile müzakerelere başlamıştır.

Bu kapsamda 1913 yılında iki devlet arasında Basra Körfezi'ne dair bazı antlaşmalar imzalanmış ve İngiltere'ye çeşitli imtiyazlar verilmiştir. Bu anlaşmalar Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi'nde ve Basra vilayetinde elini kuvvetlendirmekten çok siyasi etkisinin zayıflamasına, hatta körfezde birçok bölgede hâkimiyetini fiili olarak İngilizlerin denetimine bırakmasına sebep oldu.[903] 1914 senesinde Birinci Dünya Harbi'nin başlaması, bu anlaşmaların uygulanmasını rafa kaldırdı.

Savaşın başlamasından hemen sonraki günlerde Hindistan'dan getirdikleri birliklerle Basra'ya çıkarma yapan İngilizler 6 Kasım 1914'te bir kruvazör ile bir

[901] **Tanin**, 11 Kanun-ı sâni 1326 / 24 Ocak 1911, numara: 859, s. 2.
[902] **Sabah**, 5 Şubat 1911, numara: 7677, s. 1.
[903] İngiltere ile yapılan müzakereler neticesinde 29 Temmuz 1913'te imzalanan antlaşmaya dair ayrıntılı bilgi için bkz. Burcu Kurt, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum,** s. 423-460. İngiltere ile Basra Körfezi ve çevresini ilgilendiren meselelere dair imzalanan anlaşma metinlerinin özeti için bkz. Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarihi**, c. II, Kısım III, 2. Baskı, TTK Yayınları, Ankara 1983, s. 339-382.

gambot tarafından Fav Boğazı'nı bombardıman ettiler.[904] Bölgedeki kara ve deniz gücünün zayıf olmasından dolayı Osmanlı Devleti İngilizler karşısında etkili bir savunma yapamadı. Savaşın başlarında İngilizler Basra'yı fazla bir dirençle karşılaşmadan işgal ettiler. Buradan Irak'ın içlerine doğru ilerlediler. İngilizlerin Basra Körfezi'ndeki hücumlarının hedefi, her şeyden önce Hindistan ile deniz bağlantısını sağlamak, aynı zamanda kendileri için bölgedeki Alman tehlikesini ortadan kaldırmaktı. Petrol kaynaklarının ele geçirilmesi ve aynı zamanda kuzeye doğru ilerleyerek Rusya ile birleşmek de İngilizlerin öncelikli hedefleri arasındaydı.[905] İngilizler Fırat ve Dicle nehirleri boyunca askerî nakliyat amacıyla gambot ve top taşır dubalar kullanarak kara harekâtını desteklediler.

Savaş başladığında Basra'daki Osmanlı filosunda savaş gemisi olarak sadece *Marmaris* gambotu vardı. İlave olarak altı motor gambot ile sekiz motorbot, yani küçük deniz vasıtaları mevcuttu. *Marmaris* gambotu 21 Kasım'da bir İngiliz gambotuyla yaptığı muharebede geri çekilmek zorunda kaldı ve Türk kuvvetlerinin Basra boşaltıp Dicle ve Fırat nehirlerinin birleştiği nokta olan Kurna'ya çekilmesiyle gambot ve diğer motor gambotlar bu kuvvetleri takip ettiler. *Marmaris* gambotu ve motor gambotlarla zaman zaman düşman ilerlemesinin önüne geçilmeye çalışılmış ve ilerleme geciktirilmiş olsa da birkaç gün sonra Kurna işgal edilmiştir.[906]

24 Ocak 1915'te bazı eşyası çıkarılmak suretiyle daha az su çeker bir hâle getirilmiş olan *Marmaris* gambotu Üzeyir adlı mevkiye gelmişti. 170 civarında bahriye askeriyle birlikte Bağdat'ta bulunan Basra komodorunun emrinde ise beş motor gambot vardı. Bu sırada İngilizler bölgedeki kara kuvvetlerini takviye etmenin yanı sıra Basra'ya şalope ve zırhlı dubalar gönderdiler. 15 Mart 1915 tarihinde Basra Komodoru İsmail Bey'den alınan şifreli telgrafta *Marmaris* gambotunun düşmanın

---

[904] Basra'ya gelen ilk kafile İngiliz birlikleri Ocean muharebe gemisi ile Odin ve Espiegle adlı gambotlar himayesinde beş nakliye gemisiyle getirilmişti. İngiliz kuvveti VI. Hint Tümeni, bir kısım süvari kuvveti, X. Topçu Tugayı ve iki batarya Hint dağ topçusundan ibaretti. Daha sonraki günlerde Karaçi ve Bombay'dan takviye birlikler gelmeye devam etti. Saim Besbelli, **Birinci Dünya harbi'nde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1976, s. 117; **Askerî Tarih Belgeleri Dergisi**, Ocak 2018, Yıl: 67, Sayı: 141, s. 564.

[905] Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-2001)**, Der Yayınları, 7. Baskı, İstanbul 2008, s. 588. Şehrin işgalinden birkaç ay önce Osmanlı makamları Basra'da bulunan iki cebel bataryası ile dört sahra topunun faaliyete geçirilmesi ve İstanbul'dan Şattülarap Nehri'nde kullanılmak üzere 20 adet torpil gönderilmesi kararı almıştı. **Askerî Tarih Belgeleri Dergisi**, Ocak 2018, Yıl: 67, Sayı: 141, s. 189, 262.

[906] Saim Besbelli, **a.g.e.**, s. 117, 299.

küçük gambotları üzerine yaptığı hücum neticesinde düşman gambotunun geri çekildiği beyan edilmişti. Osmanlı askerlerinin ve mücahitlerin bu duruma fevkalade sevindikleri ve kuvve-i maneviyeleri üzerine iyi tesir yaptığı da telgrafta ifade edilmişti.[907]

Fakat bu tarz müdafaanın güçlü düşman filosu karşısında fazla sürdürülmesi mümkün değildi. Nitekim yedeklerindeki top, mayın ve mühimmat yüklü dubalarla çekilmekte olan *Marmaris* gambotu ile *Musul* vapuru 5 Haziran'da düşmanın şiddetli hücumuna uğradı. Muharebe sonunda düşman eline geçmemesi için *Marmaris gambotu* personeli tarafından batırıldı. *Musul* vapuru ve dubaların bazıları düşman eline geçti. 12'si subay, 40'ı er olmak üzere Marmaris'in personeli Kûtülamare'ye geldi. Kara birliklerini destekleyen ve mayınlama faaliyetinde bulunan Irak cephesindeki Osmanlı bahriye kuvvetlerinin elinde harp gemisi olarak *Selmanıpak* ve *Doğan* gambotları ile yedi numaralı motor gambot kalmıştı. Nehir nakliye için ise Burhaniye, Hamidiye, Basra, Bağdat, Aziziye ile İngilizlerden ele geçirilen Ganimet ve Tikrit adlı vapurlar vardı. İngilizlerin elinde ise 13 nehir vapuru, 40 duba ve 10'un üzerinde de römorkör mevcuttu.[908]

Savaş sırasında İngiliz nehir filosunu oluşturan gemilerin onarımları Lynch şirketinin Kûtülfrengi'deki ve İngiliz-İran petrol kumpanyasının Muhammara ve

[907] DTA, **ŞUB**. 1928/385. Bağdat'ta bulunan Basra Komodoru İsmail Bey'den Alınan Şifreli Telgraf. 15 Mart 1915; DTA, **MBN**. 314. Bahriye Nezareti IV. Daire II. Şube'nin 23 Şubat 1331 tarihli yazısı.

[908] Bu dönemde nehirde İngilizlere karşı mücadele etmek amacıyla Basra Komodoru Kaymakam Hamid Bey komutasında Şat Filotillası adıyla bir teşkilatlanmaya gidildi. İdare-i Nehriye ile Sevkıyat Reisliği de bu kuruluşun emrine verildi. Filotillanın kadrosunda 10 subay ile 65 er Türk, Almanlardan ise bir subay, altı astsubay ve yedi er mevcuttu. Kûtülamare'nin geri alınışında başta *Selmanıpak* gambotu olmak üzere, gambotların ateş baskıları ve nehir aşağı bırakılan yüzer mayınların etkisi oldu. 1915 senesi Nisan ayında bir yüzbaşı komutasında gelen 151 mevcutlu bir deniz bölüğü Fırat Bölge Müfettişliği emrine girdi. Fırat üzerinde gelişi ve gidişi sağlayacak olan bu müfreze sonradan 250 kişiye yükseltildi. Müfrezeden Hit'te 33, Ane'de 33, Ebukemal'de 5, Miyadin'de 5, Deyr-i Zor'da 80, Sebha'da 5, Meskene'de 10 ve Cerablus'ta 79 kişi görevlendirilmişti. Aynı sırada Bağdat demiryolu inşaat atölye ve binalarından yararlanılarak 80'e yakın şahtur yapıldı. Nehir mayınları da burada yapılmaya başlandı. Almanya'dan da üç motorbot ile iki duba geldi. Cerablus'ta ise üç duba ile çok sayıda kayık inşa edildi. Bunlar topla teçhiz edilerek Fırat Filotillası meydana getirildi. Fırat ve Dicle Filotillaları bir komodorluk olarak VI. Ordu'nun emrinde görev yaptı. Öte yandan Dicle'deki İngiliz filotillası, 5 gambot (15 mil hız, 3 adet 75 mm.lik top ve 2 makineli tüfek) ve silahlı 30 motorbottan ibaretti. Bkz. Saim Besbelli, **a.g.e**., s. 299-303, 344-345.

Abadan'daki tersanelerinde yapıldı. İngiltere'den parça halinde getirilen nehir gambotlarının monte işi de Abadan'da yapılmıştı.[909]

XIX. yüzyılda ve XX. yüzyılın başlarında Basra Körfezi'nde savaş ve ticaret gemileri, askerî üs ve limanları ile üstün bir deniz gücüne sahip olan İngiltere karşısında Osmanlılar bölgede sadece kendi kıyılarını korumak amaçlı bir politika geliştirebilmişti. Geniş bir coğrafyaya yayılan topraklara, oldukça uzun sahillere sahip olan Osmanlı Devleti en güney sınırında ve merkezden oldukça uzaktaki Basra Körfezi'nde yeterli sayıda ve nitelikte harp gemisi bulunduramadı. Bu durum Birinci Dünya Harbi'nde İngiliz donanmasının bölgedeki hareketini kolaylaştırdı. Birinci Dünya Harbi'nden sonraki süreçte 1947 yılına kadar Basra'dan başlayarak Kuveyt, Bahreyn, Katar, Abu Dabi ve Dubai'den Maskat'a kadar olan Basra Körfezi'nin Arabistan sahillerinde İngiltere'nin Hindistan hükûmeti tam bir kontrol sağlamıştı.[910]

[909] Saim Besbelli, **a.g.e.**, s. 299-303, 345. Savaş sırasında gerek Osmanlı ve İngiliz deniz ve nehir filolarına gerekse harekata dair ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Irak-İran Cephesi 1914-1918**, 3.Cilt 1. Kısım, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979, s. 49-52, 55-56.

[910] Birinci Dünya Harbi'nden 1947 yılına kadar olan süreçte İngilizlerin Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerine ilişkin detaylı bilgi için bkz. James Onley, "Britain's Informel Empire in the Gulf, 1820-1971", **Journal of Social Affairs**, c. 22, Sayı 87 (2005), s. 30-41.

SONUÇ

Sömürgeciliğin gelişmesinde önemli bir dönem olan XIX. yüzyılda Avrupalı güçlerin jeostratejik öneminden dolayı Basra Körfezi'ne olan ilgileri de arttı. İngiltere açısından bölgenin değeri, Hindistan'daki sömürgelerine giden bir güzergâh olmasının yanı sıra bölgede ticari çıkarının bulunmasından kaynaklanıyordu.

Sanayi Devrimi sonrası ortaya çıkan teknolojik ilerlemeler denizcilik alanında yeni gelişmelere yol açmıştı. Bu durum sömürge rekabetini daha da şiddetlendirdi. Özellikle 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz yoluyla Basra Körfezi'ne ulaşımın kolaylaşmasının Rusya'nın ve Avrupalı büyük devletlerin körfeze rağbetlerini artırdığı bir dönem oldu. Bu durum sadece Kanal'ın açılmasıyla ilgili olmayıp aynı zamanda gemi teknolojisinde yaşanan gelişmelerle de ilgiliydi. Çarlık Rusya'sının sıcak denizlere inme hedefi ve Almanya'nın bölge üzerinde geliştirdiği başta demiryolu olmak üzere birtakım projeler körfezi bir anda uluslararası rekabetin merkezi hâline getirdi.

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde önce buharlı gemilerin, ardından uskurun icadı, demirin buharlı gemilerde kullanılması ve zırhla donatılan savaş gemilerinin son model silahlarla teçhiz edilmesi denizlerde rekabetin artmasına ve doğal olarak yeni doktrinlerin oluşumuna zemin hazırladı. Deniz vasıtalarının modern teknolojiyle donatılmaları uzun deniz yolculuklarına da imkân sağladı. Batı sömürgeciliğinin bütün dünyayı hedef hâline önünü açan bu teknolojik gelişmeler, kaçınılmaz olarak Basra Körfezi rekabetini de etkiledi. Bölge yıllarca sürecek uluslararası bir çıkar çekişmesinin alanı hâline geldi.

Benzer bir rekabet Irak bölgesinin dış dünyaya açılım sağladığı nehir taşımacılığında da görüldü. Osmanlı Devleti bu rekabete ayak uydurmaya çalıştı. Mesela Avrupa'dan satın alınan iki nehir vapurunun Basra'da 1858 yılında faaliyete geçirilmesiyle bölgede ilk defa Osmanlı sancağını taşıyan buharlı gemiler işletilmeye başlandı. Dicle Nehri'nde Bağdat-Basra güzergâhında başlatılan seferler aynı güzergâh üzerinde daha önce vapur işletme imtiyazı almış olan İngiliz Lynch şirketiyle rekabeti de beraberinde getirdi.

Tarih içerisinde körfezde yaşananlara bakılınca akla şu soru gelmektedir. Avrupalı güçlerin körfez sahillerindeki emellerine karşılık Osmanlı Devleti'nin geliştirdiği bir denizcilik politikası mevcut muydu? Bu tez çalışması sırasında elde edilen belge ve bilgilerin değerlendirilmesiyle bu sorunun cevabı aranmıştır. Elde edilen sonuca göre başta İngiltere olmak üzere güçlü Batılı ülkelerin ve İran'ın körfez sahillerindeki Osmanlı topraklarını işgal ve kontrol etmesine engel olmak bu politikanın temel amacı olarak tespit edilmişti. Deniz yoluyla hac vazifesini ifa edecek Müslümanların yol emniyetini sağlamak, köle ticareti ve korsanlık faaliyetlerini ortadan kaldırarak İngiltere'nin bölgede herhangi bir müdahalesine engel olmak da Osmanlıların geliştirdikleri deniz politikasının temel hedefleri arasındaydı. Babıâli, bu amaçları gerçekleştirebilmek için maddi zorluklara rağmen bölgede harp gemileriyle güvenlik tedbirleri alınması için gayret gösterdi.

Osmanlı harp gemileri süvarilerinin körfezde gemisi bulunan devletlerin faaliyetlerini ve bunların bölgede nüfuzu bulunan aşiret liderleriyle ilişkilerini izleyip merkeze bildirmeleri, istihbarat sağlama açısından önemli bir faaliyet olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Irak topraklarındaki aşiretlere denizden kaçak yollarda yapılan silah sevkiyatının önlenmesi önem arz ediyordu. Açıklanan bu faaliyetleri gerçekleştirmenin temel araçlarından birinin Basra Körfezi'nde güçlü bir harp filosu bulundurmak olduğu bilindiğinden en az beş gemi tahsisi kararı alındı. Bu filonun görevleri kıyı savunması yapmak, muhabereyi temin etmek ve sahillerde dolaşıp ahaliye bayrak göstererek devletin bölgedeki varlığını temsil etmekti. Fakat başta Balkanlardaki karışıklıklar olmak üzere iç ve dış olaylar, devletin içinde bulunduğu siyasi ve askerî zaaflar, bilhassa mali durumun el vermemesi sebebiyle körfezde arzu edilen sayıda gemi bulundurulamadı.

Karadeniz'den Akdeniz'e ve Kızıldeniz'den Basra'ya kadar uzun kıyı şeridine sahip olan Osmanlı Devleti'nin merkezden oldukça uzaktaki sahillerini korumakta zorlandığı zamanlar olduğu anlaşılmaktadır. Elde yeterli sayıda gemi mevcut değildi. Basra Körfezi'ne az su çeker, hızlı hareket kabiliyetine sahip, diğer büyük ölçekli gemilere nazaran maliyeti ve işletim masrafı daha az olan gemilerin tahsis edilmesi gerekiyordu. Sahillerin sığ koylara sahip olması ve içinde birçok ada bulundurması bu tür gemilerin görevlendirilmesine etki eden faktörler arasındaydı.

Sayısı yıllara göre değişse de iki ila beş arasında gambot ve korvet türü gemilerden oluşan filoya ait gemiler sahillerin muhafazası için karakol görevi yaptılar. Bu gemiler asker sevkiyatı, nakliyat ve gerektiğinde posta işleri için de kullanıldılar.

Stratejik olarak önemli görülen sahil merkezlerinde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak teşkil edilen diğer deniz üslerinde olduğu gibi Basra'daki Bahriye Kumandanlığı da sahil muhafaza ve limanlar olmak üzere iki birimden oluşuyordu. Buna ilave olarak içerisinde hastane, fabrika ve gemilerin tamiri için havuzu bulunan, sayısı yıllara göre değişse de yaklaşık 300-400 kişinin istihdam edildiği bir tersane mevcuttu. Başlarındaki kumandanlar hariç tersanede istihdam edilen neferler ile kendi alanlarında uzman olarak çalıştırılan meslek erbâbının neredeyse tamamı yerel halktan oluşuyordu. Bu hâliyle tersane aynı zamanda önemli bir istihdam alanı oluşturarak bölgeye sosyo-ekonomik olarak katkıda bulundu.

1839'da ilan edilen Tanzimat Fermanı'nın öngördüğü idari ve askerî reformların bölgede hayata geçirilmesi amacıyla 1848'de Irak ve Hicaz Ordusu Kumandanlığı kurulduğu gibi Basra'daki tersanenin ve harp gemilerinin iyileştirilmesi de gündeme gelmişti. Denizcilik sahasında reform kararı alınmasına etki eden önemli faktörlerden biri de İngiltere ile yapılan köle ticaretini önleme görüşmeleriyle ilgiliydi. Zira İngiltere, körfezde köle ticaretini sona erdirmek bahanesiyle Osmanlı bayraklı gemileri arama talebinde bulunmuş, fakat Meclis-i Vükelâ'da bu talep kabul görmemişti. Bunun yerine Osmanlı harp gemileriyle güvenliğin sağlanması ve köle ticaretinin önlenmesi fikri öne çıkmıştı. Deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesiyle bölgenin ekonomik olarak kalkındırılması da planlanıyordu.

Basra'da başlatılan denizcilik ıslahatına ilişkin süreçte mesafe almak pek kolay olmadı. Üst rütbeli bir bahriye subayı ile birlikte çok sayıda teknik personel tersaneyi ıslah amacıyla İstanbul'dan Basra'ya gönderildi. Ancak gemi inşası için teknik donanım eksikliği ve malzeme temininde yaşanan sıkıntılar sebebiyle beklenen gelişmeler kaydedilemedi. Bunda merkezî hazineden gerekli olan paranın alınamaması da etkili oldu. Tersane istenilen düzeye getirilemediğinden büyük ölçekli tamir görmesi gereken vapurlar genellikle İstanbul'a gönderildi. Bunların

tamirat işlemlerinin uzun sürmesinden ve yerlerine de yenileri verilemediğinden körfezde harp gemisi sıkıntısı baş gösterdi.

Basra Körfezi'nde yeterli sayıda harp gemisi istihdam edilememesi gün geçtikçe artan korsanlığın ve silah kaçakçılığının önlenmesi amacıyla yapılması planlanan mücadeleyi sekteye uğrattı. Silahlanan aşiretlerin kendi aralarında çatışmaları kimi zaman da devlete karşı isyana varan hareketlerde bulunmaları asayişi ihlal etti. Bu durumu bahane eden İngiltere'nin körfezde güvenliği sağlayamadığı ve aşiretler arasında çıkan çatışmaları önleyemediği gerekçesiyle Bâbıâli'ye yaptığı baskılar, Osmanlı hükûmetini uluslararası arenada zor durumda bıraktı. Fakat işin ilginç tarafı İngiltere'nin silah kaçakçılığını önleme taraftarı görülmekle birlikte buna ilişkin ciddi manada bir tedbir almamasıydı. İngiliz bayrağı taşıyan gemilerle kaçak silah ticaretine göz yumulduğu bölgedeki Osmanlı idarecilerinin gönderdiği raporlarda sıkça yer aldı. İngiltere'nin bu ikircikli siyaseti sebebiyle kaçak silah ticaretinin önüne geçilemedi.

XX. Yüzyılın başlarına gelindiğinde Basra Körfezi'ndeki Osmanlı deniz gücü etkisini kaybetti. Körfezde ancak bir veya iki harp gemisi bulundurulabildi. Bu nedenle Ahsa bölgesindeki askerlerin tebdilinde dahi sıkıntı yaşandı. Basra Valiliğinin, Basra Bahriye Kumandanlığının ve VI. Ordu Kumandanlığının İstanbul ile yaptıkları çok sayıdaki yazışmanın temel konularından birini harp ve nakliye gemilerinin gönderilmesine ilişkin talepler oluşturdu. Babıâli'den alınan cevaplar ise hep aynı minvalde kaldı. Elde yeterli sayıda vapur bulunmadığı, bunların Tersane-i Âmire'de inşası mümkün olmadığından Avrupa'dan satın alınmasının uygun olacağı beyan edildi. Fakat bunun için de merkezi hazinenin içinde bulunduğu müzayaka sebebiyle para tahsis edilememesi Basra'ya gemi gönderilmemesine bir gerekçe oluşturdu.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mâli sorunlara, yaşanan siyasi çekişmelere İtalya'nın Trablusgarp, Bingazi ve Derne'ye başlattığı işgal harekâtının eklenmesi devleti zor durumda bıraktı. 1911-1912 Trablusgarp Harbi esnasında İtalyanların Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak maksadıyla savaşı farklı yerlere yayıp Basra'ya da zırhlı gemileriyle saldıracağına ilişkin haberler alınması üzerine Şattülarap Nehri'nin kapatılması gündeme geldi. Bu süreçte Osmanlı Hariciye

Nezareti'nin İtalyan zırhlılarının Basra Körfezi'ne girmesine başta İngiltere'nin tepki vereceğini değerlendirmesi Osmanlının bölgeye bakış açısını yansıtması açısından dikkat çekicidir.

Birinci Dünya Harbi'nin başlamasıyla Basra Körfezi'ne giriş yapan İngiliz zırhlıları karşısında savunma yapabilecek bir Osmanlı deniz gücü mevcut değildi. Trablusgarp ve Balkan harplerinde aldığı yenilgiden sonra kara kuvvetlerini ıslah gayretine girişmiş olan Osmanlı idarecileri bir düşman saldırısı karşısında öncelikle Boğazlar ile İstanbul'un muhafazası için ne yapılabileceği sorusunun cevabını aramaya öncelik verdiler. Dolayısıyla bu süreçte Basra'daki donanmayı güçlendirmek gibi bir gayret söz konusu olamadı. Aynı dönemde Basra'da sadece bir adet gambot mevcuttu.

XIX. yüzyılın sonlarında bölgedeki petrolün ön plana çıkmasıyla, Avrupalı büyük devletlerin Körfeze olan ilgisi had safhaya vardı ve bu durum günümüze kadar gelen uluslararası politikanın en önemli belirleyici unsurlarından biri oldu. Osmanlı Devleti'nin yaklaşık dört asır süren Basra Körfezi'yle olan ilgisi Birinci Dünya Harbi'nde İngiliz zırhlılarının körfeze ve oradan Şattülarab'a girmesiyle son buldu.

Önce Basra'yı işgal eden İngiliz kuvvetleri ardından da Bağdat'ı ele geçirmek için karadan ve nehir yoluyla harekete geçtiler. Bu süreçte Türk kuvvetlerinin direnci söz konusu oldu. Nehir boylarında mayınlama yapıldı ve nehir vapurlarına konulan silahlarla direniş hareketleri başlatıldı. Fakat nihayetinde savaş Osmanlı Devleti aleyhine cereyan etti. Savaş sonunda imzalanan 1918 Mondros Mütarekesi'yle, Basra Körfezi sularında yaklaşık dört asır faaliyet gösteren Türk deniz gücü varlığı tamamen sona ermiş oldu.

KAYNAKÇA

1. ARŞİV KAYNAKLARI*

A. T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI DEVLET ARŞİVLERİ BAŞKANLIĞI BAŞKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

A.AMD. Sadaret Amedî Kalemi

A.DVN. Sadaret Divan Kalemi

A.DVN.MHM. Sadaret Divan Kalemi Mühimme

A.DVN.MKL. Sadaret Divan Kalemi Mukavelenâmeler

A.MKT. Sadaret Mektubî Kalemi

A.MKT.MHM. Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme

A.MKT.MVL. Sadaret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ

A.MKT.NZD. Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Deâvî

A.MKT.UM. Sadaret Mektubî Kalemi Umum Vilâyât

A.MTZ (05) Sadaret Eyalet-i Mümtâze Mısır

BEO. Bâb-ı Âlî Evrak Odası

BEO. AYD.d. Ayniyat Defterleri, Nu: 85.

C.BH. Cevdet Bahriye

C.HR. Cevdet Hariciye

C.İKTS. Cevdet İktisat

DH.EUM.EMN. Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Md. Emniyet Şubesi

DH.MKT. Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi

DH. MUİ. Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi

* Kullanılan defterlerin, defter ve sayfa numaraları ile vesikaların, dosya ve gömlek numaraları metin içinde dipnotlarda gösterilmiştir.

DH.TMIK.M.	Dâhiliye Nez. Tesri'-i Muamelât ve Islahat Komisyonu Muamelat
DH.SAİD.d	Dâhiliye Nezareti Sicil-i Ahval İdaresi Defterleri
DH.ŞFR.	Dâhiliye Nezareti Şifre Kalemi
HAT.	Hatt-ı Hümâyûn
HH.d	Hazine-i Hassa Defterleri. Nu. 15556,
HR.HMŞ.İŞO.	Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği ve İstişare Odası
HR.İD.	Hariciye Nezareti İdari
HR.MKT.	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi
HR.SFR.3	Hariciye Nezareti Londra Sefareti
HR.SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi
HR.TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
HRT.h	Haritalar
İ.AS.	İrade Askerî
İ.BH.	İrade Bahriye
İ.DA.	İrade Divan-ı Ahkâm-ı Adliye
İ.DH.	İrade Dâhiliye
İ.HR.	İrade Hariciye
İ.HUS.	İrade Hususî
İ.MMS.	İrade Meclis-i Mahsus
İ.MSM.	İrade Mesâil-i Mühimme
İ.MVL.	İrade Meclis-i Vâlâ
İ.TAL.	İrade Taltifât
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
MVL.	Meclis-i Vâlâ

ŞD.	Şûrâ-yı Devlet
Y.A.HUS.	Yıldız Hususî Maruzât
Y.A.RES.	Yıldız Resmî Maruzât
Y.EE.	Yıldız Esas Evrakı
Y.MTV.	Yıldız Mütenevvi Maruzât
Y.PRK.A.	Yıldız Perakende Sadaret
Y.PRK.ASK.	Yıldız Perakende Askerî
Y.PRK.AZJ.	Yıldız Perakende Arzuhal Jurnal
Y.PRK.BŞK.	Yıldız Perakende Başkitâbet Dairesi Maruzâtı
Y.PRK. EŞA.	Yıldız Perakende Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik
Y.PRK.SRN.	Yıldız Perakende Serkurenalık Evrakı
Y.PRK.TNF.	Yıldız Perakende Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzâtı
Y.PRK.UM.	Yıldız Perakende Umumi

B. DENİZ TARİHİ ARŞİVİ (DTA)

BH. SAİD.	Bahriye Sicill-i Ahvâl İdaresi
BN.	Bahriye Nezareti Fonu
Islahat	Islahat-ı Bahriye Komisyonu Evrakı
MB.d	Meclis-i Bahriye Defterleri
MBN.	Mülga Bahriye Nezareti Evrakı
MKT.	Mektûbî Kalemi Defter ve Evrak Fonu
MUH.	Muhasebe Defter ve Evrak Fonu
ŞUB.d	Bahriye Nezareti Şûrâ-yı Bahriye Defterleri
ŞUB.	Bahriye Nezareti Şûra-yı Bahriye Evrakı

Umumi Evrak Bahriye Nezareti Evrak-ı Umumiye Kalemi

Komodorluklar Evrakı

Künye Defterleri Bölümü

YKL.d. Yoklama Kalemi Defterleri

C. THE NATIONAL ARCHIVES OF BRITAIN (TNA)

FO Foreign Office

IOR Indian Office Records

D. YAYINLANMIŞ ARŞİV BELGELERİ

3 Numaralı Mühimme Defteri (966-968 / 1558-1560) , Tıpkıbasım, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları Ankara 1993.

5 Numaralı Mühimme Defteri (973/1565-1566), Tıpkıbasım, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1994.

Askerî Tarih Belgeleri Dergisi, Ocak 2018, Yıl: 67, Sayı: 141.

British Documents on the Origins of the War 1808-1914, ed.: G. P. Gooch-Harold Temperley, Vol. X, Part II, Johnson Reprint Company, London 1938.

Historical Summary of Events in Territories of the Ottoman Empire, Persia and Arabia Affecting Britisih Position in the Persian Gulf 1907-1928, Committee of Imperial Defence, 1928.

2. YAZMA ESERLER

Ahmed Şekib, **Basra Tersanesi'ne Dair Malumât**, (tarihsiz). Yapı Kredi Sermet Çifter Araştırma Kütüphanesi, Yazmalar Bölümü, Nu: 607.

Donanma Cetveli, (tarihsiz). Deniz Tarihi Arşivi Kütüphanesi, El Yazmaları Bölümü, Demirbaş Nu: A.A. 497.

Mehmed Hikmet, **Sefâin-i Harbiye ve Ticâriye-i Osmâniye'nin Islahı Hakkında Lâyiha**, Sene 1308, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, T.Y. 4124.

3. KİTAP ve MAKALELER

Abdullah, Muhammed Morsy **The United Arab Emirates: A Modern History**, Croom Helm, London 1978.

Abdurrahman Efendi, **Brezilya Seyehatnamesi**, Hazırlayan: N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 1995.

Abdurrahman Efendi, **Tercüme-i Seyahatnâme-i Brezilya,** (Hazırlayan: Şerif Efendi, hicri 1288, Matbaa-i Âmire.

Aden Körfezi Rehberi, Mütercimi: Süleyman Nutki, Bahriye Matbaası, İstanbul 1310.

Ahmed Eşref, "Osmanlı Donanması (10 Temmuz 1324'ten 10 Temmuz 1330'a Kadar)", **Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye**, Birinci Sene, 10 Temmuz 1331, Bahriye Matbaası, İstanbul, s. 84-128.

Ahmed Lütfi, **Vak'a-nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi**, c. XIII, Yayına Hazırlayan: Münir Aktepe, TTK. Basımevi, Ankara 1990.

Ahmet Cevdet Paşa, **Ma'rûzât**, Hazırlayan Yusuf Halaçoğlu, Çağrı Yayınları, İstanbul 1980.

Akalın, Durmuş, **Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)**, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015.

Akyıldız, Ali - Zekeriya Kurşun, **Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi: Filistin - Basra Körfezi – Kızıldeniz - Kuzey Afrika Diplomatik Belgeler**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

Alghanem, Salwa, **The Reign of Mubarek al-Sabah: Sheikh of Kuwait 1896-1915**, I.B. Tauris, Londra 1998.

Âli Bey, **Dicle'de Kelek ile Bir Yolculuk: Seyahat Jurnali** (Günümüz Diline Uyarlayan: Cahit Kayra), Büke Yayıncılık, İstanbul 2003.

Ali Fahrî, "Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi", **Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye**, Birinci Sene, 10 Temmuz 1331, Bahriye Matbaası, İstanbul, s. 129-169.

Ali Haydar Midhat, **Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidemâtı, Menfâ Hayatı, (Tabsıra-i İbret),** c.I, Hilâl Matbaası, İstanbul 1325.

Arı, Tayyar, **Geçmişten Günümüze Orta Doğu Siyaset, Savaş ve Diplomasi**, 4. Baskı, Mkm Yayıncılık, Bursa 2008.

[Bahriye] Müze ve Kütüphane İdaresinde Mevcud Âsâr-ı Nefîse ve Kütüb-i Mütenevvia Fihristi, Bahriye Matbaası, Dersaadet 1317.

Aydın, Yusuf Alperen, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Basra Körfezi Rehberi, Mütercimi: Süleyman Nutki, Bahriye Matbaası, 1317.

Ayın, Faruk, **Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'tan Sonra Askeralma Kanunları (1839-1914)**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1994.

Bayur, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılabı Tarihi**, c. II, Kısım III, 2. Baskı, TTK Yayınları, Ankara 1983.

Besbelli, Saim, **Birinci Dünya harbi'nde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1976.

Beydilli, Kemal, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi,** c.1, (Ed. E. İhsanoğlu), IRCICA Yayınları, İstanbul, 1994, s. 66-135.

Bidwell, Robin, **The Affairs of Kuwait, (1896-1905)**, Volume One-Two, Foreign Office Confidential Print, Frank Cass and Company Limited, London 1971.

Bilge, Mustafa L., "Basra Körfezi", **DİA**, c. 5, İstanbul 1992, s. 114-117.

Blunt, Lady Anne, **Bedouin Tribes of the Euphrates**, Volume 1, Frank Cass & Co.Ltd., London 1968

Bostan, İdris, "Basra Körfezi'nin Güney Kesimi ve Osmanlılar, 1876-1908", **Osmanlı Araştırmaları**, 1989, S.9, ss.311-322.

_____ , **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1992.

_____ , "Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16'ncı Yüzyıl)," **Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi**

Sempozyumu, 16'ncı ve 17'nci Yüzyıllarda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Varlığı, İstanbul, 2008, s. 15-21.

Bozkurt, Gülnihal, "Köle Ticaretinin Sona Erdirilmesi Konusunda Osmanlı Devletinin Taraf Olduğu İki Devletlerarası Anlaşma", **OTAM**, Sayı 1, 1990, s. 45-77.

Busch, Briton Cooper, **Britain and the Persian Gulf, 1894-1914**, University of California Pres, Berkeley and Los Angeles, 1967.

Büyük Dünya Atlası, Arıkan Kitabevi, 4. Baskı, İstanbul 1985.

Carson, Penelope, **The East India Company and Religion 1698-1858**, The Boydell Press, Woolbridge 2012.

Ceylan, Ebubekir, "*Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri*", **Toplumsal Tarih**, S. 186, Haziran 2009, s. 76-84.

_____ , **The Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in the Nineteenth-Century Middle East**, I.B. Tauris, London, 2011.

Cohen, Stuart A., **British Policy in Mesopotamia 1903-1914**, Oxford: Middle East Centre, London 1976.

Çadırcı, Musa, **Tanzimat Sürecinde Türkiye: Askerlik**, Derleyen: Tülay Ercoşkun, İmge Kitabevi, Ankara 2008.

Çakmak, Aydın - Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Devleti'nde Bir Modernleşme Uygulaması Olarak Ataşenavallik", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 66 (2017/2), İstanbul 2017, s. 77-106.

Çetinsaya, Gökhan – Ş. Tufan Buzpınar, "Midhat Paşa", **DİA**, c. 30, İstanbul 2005, s. 7-11.

Çetinsaya, Gökhan, "Irak", **DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 93-95.

_____ , "The Ottoman View of British Presence in Iraq and the Gulf: The Era of Abdulhamid II", **Middle Eastern Studies**, c. 39, Sayı 2, (2003), s. 194-203.

_____ , **Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908**, Routledge, London, 2006.

Çoker, Fahri, **Deniz Harp Okulumuz 1773, 3. Baskı**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1984.

Curzon, George N., **Persia and Persian Question**, Volume Two, Frank Cass & Co.Ltd., London 1966.

Demir, Tanju, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", **OTAM**, S. 17, 2005, s. 1-17.

Dickson, H.R.P., **The Arab of the Desert: A Glimpse Into Badawin Life in Kuwait and Sau'di Arabia**, George Allen & Unwin Ltd., London 1972.

Dunn, Archibald, "Basra Körfezi'ndeki İngiliz Çıkarları", Çeviren: Zekeriya Kurşun, **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı 3, 2000, s. 299-326.

Düzcü, Levent, **Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)**, Doğu Kütüphanesi Yayınları, İstanbul 2017.

Earle, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Çev.: Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, İstanbul 1972.

Ekinci, İlhan, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 9, Yıl: 2003, s. 53-78.

_____ , "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", **Kebikeç**, Sayı: 21, Yıl: 2006, s. 73-96.

_____ , "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. 21, S. 2, Ocak 2006, s. 35-76.

_____ , **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayıncılık, Ankara 2007.

Engin, Nihat, "Osmanlılar'da Kölelik", **DİA**, c. 26, İstanbul 2002, s. 246-248.

Erdem, Y. Hakan, **Osmanlıda Köleliğin Sonu 1800-1909**, (Çev. B. Tırnakçı), Kitapyayınevi, İstanbul 2004.

Eroğlu, Cengiz-
Murat Babuçoğlu-

Orhan Özdil, **Osmanlı Vilayet Salnâmelerinde Basra**, Global Strateji Enstitüsü Yayınları, Ankara 2005.

Fattah, Hala **The Politics of Regional Trade in Iraq, Arabia, and the Gulf 1745-1900**, State University of New York, Albany, 1997.

Fenerler Risalesi, Matbaa-i Bahriye, 1327.

Ferguson, Niall, **İmparatorluk: Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirişi**, Çeviren: Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011.

Fırat, Nezihi, Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi III. **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Irak-İran Cephesi 1914-1918**, 3.Cilt 1. Kısım, Genkur. ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979.

Gencer, Ali İhsan, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. Baskı, TTK Basımevi, Ankara 2001.

_____ , "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları" **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul, 13-32.

Göyünç, Nejat, "Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", **Belleten**, LXV/243 Ağustos 2001, ss. 657-664.

Guilmartin John F., **Kalyonlar ve Kadırgalar**, (Çeviri: Ali Özdamar), Kitap Yayınevi, İstanbul 2010.

Güleryüz, Ahmet, **Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken: Mikyas-ı Sefain**, Denizler Kitabevi, İstanbul 2004.

Gürçay, Lütfi, **Gemici Dili**, Deniz Matbaası, İstanbul, 1943.

Hâfız Fâik Efendi, **İstanbul'dan Bombay'a Bir Osmanlı Fırkateyni'nin Keşif Seyahati**, Hazırlayan: A. Ergun Çınar, Kitabevi, İstanbul 2014.

Halaçoğlu, Yusuf "Basra", **DİA**, c. 5, İstanbul 1992, s. 108-114.

Heinzelmann, Tobias, **Cihaddan Vatan Savunmasına: Osmanlı İmparatorluğu'nda Genel Askerlik Yükümlülüğü 1826-1856**, Çeviri: Türkis Noyan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2009.

Herzog, Christoph, **Osmanische Herrschaft und Modernisierung im Irak Die Provinz Bagdad, 1817-1917**, University of Bamberg Press, Bamberg, 2012.

Hut, Davut, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, S. 3, İstanbul 2000, s. 115-140.

_____ , "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", **Osmanlıda Ulaşım: Kara-Deniz-Demiryolu**, Editörler: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s. 107-140.

_____ , "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi (Ölkonflikte und die Bagdadban)", **Die Bagdadbahn**, (Ed.: M. Florian Hertsch-Mutlu Er), Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2016, s. 73-102.

İsmail Hakkı Babanzade, **Irak Mektupları: Beyrut'tan Kuveyt'e**, Haz.: Murat Çulcu, Büke Yayıncılık, İstanbul 2002.

Issawi, Charles, **The Fertile Crescent 1800-1914: A Documentary Economic History**, Oxford University Pres, New York, 1988.

İstanbul'dan Bağdat'a Mektuplarla Bir Anadolu ve Ortadoğu Seyahati 1892, Haz.: Ö.Hakan Özalp, İşaret Yayınları, İstanbul 2018.

İşimtekin, Soner, "Nâsıreddin Şah Kâçâr'ın Avrupa Seyahatleri ve İran Üzerindeki Sonuçları", **Nüsha: Şarkiyat Araştırmaları Dergisi**, Yıl 10,Sayı 31, 2010/II, s. 173-190.

Kahane, Henry –

R. Kahane - Andreas Tietze **The Lingua Franca in the Levant**, University of Illinois Pres, Urbana, 1958.

Karadeniz, Yılmaz, **İran Tarihi (1700-1925)**, Selenge Yayınları, İstanbul 2012.

Kayalı, Hasan, **Jön Türkler ve Araplar Osmanlıcılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.

Kelly, J.B., **Britain and The Persian Gulf 1795-1880**, Oxford University Press, Newyork, 1968.

Kılıç, Selda Kaya, "19. Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Basra Körfezine İlişkin Bazı Tespitler, **Ankara**

Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S. 54, 2 (2014), 319-336.

Kırmızı, Abdülhamit, **Abdülhamid'in Valileri: Osmanlı Vilayet İdaresi 1895-1908**, Klasik Yayınları, İstanbul 2007.

_____ , **Avlonyalı Ferid Paşa: Bir Ömür Devlet**, Klasik Yayınları, İstanbul 2014.

Kızıltoprak, Süleyman, **Mısır'da İngiliz İşgali: Osmanlı'nın Diplomasi Savaşı (1882-1887)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2010.

_____ , **Mehmet Ali Paşa'dan II. Abbas Hilmi Paşa'ya: Mısır'da Osmanlı'nın Son Yüzyılı**, TBBD Yayınları, İstanbul 2010.

Komisyon, **Türk Deniz ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, c. I. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yayınları, İstanbul 1994.

Korkmaz, Mehmet, "Kızıldeniz'de Rekabet: 1911-1912 Trablusgarp Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Osmanlı-İtalyan Mücadelesi", **Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi**, Şubat 2013, Sayı 21, s. 17-43.

Kosal, Nejat, **Hint Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu**, Deniz Matbaası, İstanbul 1936.

Kumar, Raj, **Military System of East India Company**, Commonwealth, Delhi 2004.

Kuneralp, Sinan, **Son Dönem Osmanlı Erkân ve Ricali (1839-1922)**, İSİS, İstanbul 1999.

Kuran, Ercüment, XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 159-163.

Kurşun, Zekeriya, **Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi Katar'da Osmanlılar 1871-1916,** TTK. Yayınları, Ankara 2004.

_____ , **Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti (Vehhabî Hareketi ve Suud Devleti'nin Ortaya Çıkışı)**, TTK. Yayınları, Ankara 1998.

_____ , "Basra Körfezinde Osmanlı-İngiliz Çekişmeleri ve Necid Sahillerinin Güvenliği Sorunu", **Yedinci Askerî Tarih Semineri Bildirileri**, I, Genkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 2000, s. 79-90.

_____ , "Said Paşa", **DİA**, c. 35, İstanbul 2008, s. 576-578.

_____ , "Dâvud Paşa", **DİA**, c. 9, İstanbul 1994, s. 38-39.

Kurt, Burcu, **Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum 1908-1914**, Küre Yayınları, İstanbul 2015.

_____ , **Osmanlı Irak'ında İngiliz Nüfuzuna Tepkiler: Dicle ve Fırat'ta Seyr-i Sefain İmtiyazı Teşebbüsü (1909-1913)**, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2009.

_____ , "Irak'ta "Muktedir" ve "Müşteki" Bir İttihatçı: Süleyman Nazif Bey'in Basra Valiliği", **Akademik İncelemeler Dergisi**, Cilt 7, Sayı 2, Yıl: 2012, s. 155-179.

Kurtoğlu, Fevzi, Muhbir-i Sürur'un Hindistan Seferi", **Deniz Mektepleri Tarihçesi (1928-1939)**, Haz.: Komisyon, İkinci Kitap, Genelkurmay Başkanlığı IX. Deniz Şubesi Yayınları, Ankara 1941, s. 51-67.

Kütükoğlu, Mübahat S., "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu- M. Kaçar, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 165-206.

Langensiepen, Bernd - Ahmet Güleryüz, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2000.

Lorimer, J.G., **Gazetteer of the Persian Gulf**, **Oman and Central Arabia, Volume** 1-2, Calcutta: Superintendent Goverment Printing, India, 1915.

Low, Charles Rathbone, **History of the Indian Navy (1613-1863)**, Richard Bentley and Son, London, 1877.

Mahan, A. T., **Resrespect and Prospect: Studies in International Relations Naval and Political**, Little, Brown and Company, Boston 1902.

Mansfield, Peter, **Ortadoğu Tarihi**, İngilizceden Çeviren: Ü.Hüsrev Yolsal, Say Yayınları, İstanbul 2012.

Mantran, Robert, "Irak", **DİA**, c. 19, İstanbul 1999, s. 91-93.

Mehmed Huşîd [Paşa], **Seyâhatnâme-i Hudûd**, Çevrimyazı: Alâattin Eser, Simurg Yayınları, İstanbul 1997.

Mehmed Süreyya, **Sicill-i Osmanî**, c. 3, 5, (Hazırlayan: Nuri Akbayar), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1996.

Mustafa Zihni, "Midhat Paşa ve Irak", **İkdam**, 18 Eylül 1908, Numara: 5143, s. 1.

Mühendis Faik, **Seyahatnâme-i Bahr-i Muhîd**, Mekteb-i Bahriye-i Şahane Matbaası, İstanbul 1285.

_____ , **Türk Denizcilerinin İlk Amerika Seferi (Seyahatnâme-i Bahr-i Muhit)**, Hazırlayan: N. Ahmet Özalp, Kitabevi, İstanbul 2006.

Nicolson, Harold, **Curzon: The Last Phase 1919-1925**, Constable&Company Ltd., London 1937.

Noyan, Bahri S. "Arkadi Vapurunun Zaptı", **Hayat Tarih Mecmuası**, Yıl: 6, c. 1, S. 1, Sıra: 61, Şubat 1970, s. 20-24.

Onley, James, "Britain's Informel Empire in the Gulf, 1820-1971", **Journal of Social Affairs**, c. 22, Sayı 87 (2005), s. 29-45.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1974.

_____ , **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Derleyen: Salih Özbaran, Ege Ünv. Edebiyat Fak. Yay., İzmir 1984.

_____ , "1559 Bahreyn Seferine Âid Bir Rapor", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Mart 1967, Cilt 17, Sayı 22, s. 1-16.

Orhonlu, Cengiz – Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat" **İÜEFTD**, S. 17-18, (1963), s. 77-102.

Ortaylı, İlber, "19. Yüzyılda Bir Mezopotamya Limanı: Basra", **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I**, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 2000, s. 173-182.

Ökse, Necati, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi: Irak-İran Cephesi 1914-1918**, 3.Cilt 2. Kısım, Genelkurmay ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 2002.

Örenç, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayi", **Osmanlı Askerî Tarihî: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Editör: Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 173-227.

_____ , "Türk Denizcilik Tarihi Yazımı Problemleri", **Osmanlı Askerî Tarihini Araştırmak: Yeni Kaynaklar&Yeni Yaklaşımlar**, Derleyenler: Cevat Şayin-Gültekin Yıldız, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2012, s. 29-37.

Özaydın, Zuhal, "Türkiye Toprakları Dışında Kalan Osmanlı Sağlık Kurumları", **Prof. Dr. Ali Haydar Bayat Anısına Düzenlenen Osmanlı Sağlık Kurumları Sempozyumu**, 2 Haziran 2007. Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 2008. s. 171-192.

Özbaran, Salih, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", **İÜEFTD**, 25, İstanbul 1971, s. 51-75.

_____ , "16. Yüzyılda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Gücü", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, s. 267-277.

_____ , Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması" **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran, c.1, İstanbul 2009, s. 343-353.

_____ , "Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması", **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran, c.1, İstanbul 2009, s. 201-211.

_____ , **Ottoman Expansion Towards The Indian Ocean In The 16th Century**, İstanbul Bilgi University Pres, İstanbul 2009.

_____ , **Portekizli Seyyahlar İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Mısır Yollarında**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007.

_____ **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı,** Kitapyayınevi**,** İstanbul 2004.

Özkan, Selim Hilmi, "Şad Kaptanlığının Kuruluşu ve Basra'nın Stratejik Önemi", **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, c. 20, sayı 1, (Haziran 2018), s. 1-16.

Özkaya, Sevda, **Süveyş Kanalı –XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Bir Rekabet Unsuru- (Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre)**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2015.

Özyüksel, Murat, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Quataert, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Ed. Halil İnalcık- Donald Quataert, (Türkçeye çeviren: Süphan Andıç), c. 2, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004. s. 885-1041.

Pakalın, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. II, 2. Baskı, MEB. Basımevi, İstanbul 1971.

Panzac, Daniel, "Yelkenli Gemilerin Altın Çağında Osmanlı Donanmasına İnsangücünün Sağlanması (1660-1850), **Devletin Silâhlanması: Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)**, Derleyen: Erik Jan Zürcher, Çev.: M. Tanju Akad, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003, s. 45-64.

_____ , **Osmanlı Donanması (1572-1923)**, Çev.: A. Maden-S. Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

Reynolds, Clarck G., **Navies in History**, Annapolis: Naval Institute Pres, 1998.

Rehber-i Bahr-i Ahmer (Mütercim ve Nâşirleri: Bahriye Yüzbaşı Cemal – Bahriye Mülâzımı Tevfik), İstepan Matbaası, İstanbul 1307.

Said Paşa, **Said Paşa'nın Hatırâtı**, 2. Cilt, Sabah Matbaası, Dersaadet 1328.

Said Talat, **Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler**, Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

Sakaoğlu, Necdet, **Osmanlı Tarihi Sözlüğü**, Alfa Yayınları, İstanbul 2017.

Saleh, Zaki, **Britain and Iraq**, Books & Boks, London, 1995.

Saydam, Abdullah, "Namık Paşa", **DİA**, c. 32, İstanbul 2006, s. 379-380.

Sen, Sudipta, **Empire of Free Trade: The East India Company and the Making of the Colonial Marketplace**, University of Pennsylvania, Philadelphia 1998.

Sertoğlu, Mithat, **Osmanlı Tarih Lûgati**, Enderun Kitabevi, İstanbul 1986.

Seyahat: İstanbul'dan Samsun, Diyarbekir Tarikiyle Bağdad ve Basra'ya ve Oradan Halep ve İskenderun Tarikiyle İstanbul'a Kadar Seyahati Mutazammın Mektuplardan Müteşekkildir, (A. Asaduryan) Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul 1311.

Slot, B.J., **Mubarek Al-Sabah: Founder of Modern Kuwait 1896-1915**, Arabian Publishing, London 2003.

Sinaplı, Ahmet Nuri, **Şeyh-ül Vüzera, Serasker Mehmet Namık Paşa**, Yenilik Basımevi, İstanbul 1987.

Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, (Haz. Nurcan Bal), İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2003.

Soofizadeh, Abdolvahid, "I. ve II. Erzurum Antlaşmalarının Siyasi Açıdan Değerlendirilmesi", **Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi**, (2013), c. 32, S. 54, s.183-194.

Standish J.F., "British Maritime Policy in the Persian Gulf", **Middle Eastern Studies**, c. 3, Sayı 4, (1967), s. 324-354.

_____ , "The Persian War of 1856-1857", **Middle Eastern Studies**, c. 3, Sayı 1, (1966), s. 18-45.

Süleyman Nutku, **Bahriye Kur'a Neferi**, Haz. Emrullah Nutku, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 2005.

Şerafeddin bin Arif, **Basra Şehri Hakkında Topografya-yı Tıbbî**, Mahmud Bey Matbaası, Dersaadet 1309.

The Persian Gulf Pilot, Compiled by C.G. Constable – A. W. Stiffe, Second Edition, Hydrographic Office, London 1883.

Tızlak, Fahrettin, "İngiltere'nin Fırat Nehrinde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)", **Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, S. 6, Samsun 1991, s. 293-301.

Toledano, Ehud R., **Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890**, Çev. Y. Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

Türkgeldi, Ali Fuat, **Mesâil-i Mühimme-i Siyasiyye**, II-III. Cilt, (Yayına Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal), 2. Baskı, TTK Yayınları, Ankara 1987.

Uçarol, Rıfat, **Siyasi Tarih (1789-2001)**, Der Yayınları, 7.Baskı, İstanbul 2008.

Umar, Ömer Osman, "Basra ile Müntefik'te Aşiretlerin Mücadelesi ve Sadun Paşa", **Orta-Doğu Araştırmaları Dergisi**, c. II, Sayı 1, (2004), s. 5-38.

Uygun, Süleyman, **Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

Uzun, Mustafa, "Halil Hâlid Bey", **DİA**, c. 15, İstanbul 1997, s. 313-316.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, TTK Yayınları, Ankara 1948.

Ünver, Metin, "Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L'egge) Vapur Kumpanyası, 1883-1911", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, S. 24, Bahar 2018, s. 175-210.

Very, Edward W., **Navies of the World; Plans, Armament and Armor of the Naval Vessels of Twenty of the Principal Nations**, John Wiley & Sons, Newyork 1880.

Vink, Marcus P.M., **Encounters on the Opposite Coast: The Dutch East India Company and The Nayaka State of Madurai in the Seventeenth Century**, Brill, Leiden 2015.

Wratislaw, A.C., **A Consul in the East**, William Blackwood and Sons Edinburgh and London, 1924.

Wilson, Arnold Talbot, **The Persian Gulf: An Historical Sketch from the Earliest Times to the Beginning of the Twentieth Century**, George&Unwin Ltd, London 1954.

Yapı Kredi Sermet Çifter Araştırma Kütüphanesi Yazmalar Kataloğu, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı-E.Nedret İşli-Cevdet Serbest-D.Fatma Düre, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011.

Yıldız, Gültekin, **Neferin Adı Yok: Zorunlu Askerliğe Geçiş Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Siyaset, Ordu ve Toplum (1826-1839)**, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2009.

_____ , "Kara Kuvetleri", **Osmanlı Askerî Tarihi: Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918**, Editör: Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul 2017, s. 47-111.

Yılmaz, Ali, "Birecik'te Gemi İnşası", **Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 6. cilt, TTK. Yay., Ankara 2014, s. 101-118.

Yılmaz, Mustafa, **Çatışma-Diplomasi ve İşgal: Fav Yarımadası'nda Osmanlı-İngiliz Çekişmesi (1886-1915)**, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.

Yücel, Yaşar, "Midhat Paşa'nın Bağdat Vilayetindeki Alt Yapı Yatırımları", **Uluslararası Midhat Paşa Paşa Semineri Bildiriler ve Tartışmalar**, TTK, Ankara 1986, s. 175-183.

Zorlu, Tuncay, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, 2004, s. 297-353.

_____ , **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy**, Tauris Academic Studies, London 2008

_____ , **Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

_____ , "Osmanlı Teknoloji Tarihinden Bir Kesit: Gemi İndirme Yöntemleri", **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, IX/1-2 (2007-2008), s. 89-99.

_____ , "Ottoman Ship Launching Ceremonies: A Practice between Symbols and Rites", **International Review of Turkology** (IRT), Vol. I, no. 1 (Winter 2008), s. 55-63.

Zürcher, Erik Jan, "Teoride ve Pratikte Osmanlı Zorunlu Askerlik Sistemi (1844-1918), **Devletin Silâhlanması: Ortadoğu'da ve Orta Asya'da Zorunlu Askerlik (1775-1925)**, Derleyen: Erik Jan Zürcher, Çeviren: M.Tanju Akad, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003, s. 87-104.

4. YAYIMLANMAMIŞ TEZLER

Akyüz, Fatih, **Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu: Irak ve Hicaz Ordusu Örneği (1848-1876)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.

al-Bustani, Mehdi Jawad Habib, **Bağdad'daki Kölemen Hâkimiyetinin Tesisi ve Kaladırılması ile Ali Rıza Paşa'nın Valiliği (1749-1842)**, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yakınçağ ve Türkiye Cumhuriyeti Kürsüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1979.

Binzouba, Majed Mohammed, **Vilâyet Nizamnâmelerinin Basra'da Tatbiki Meselesi (1864-1867)**, İ.Ü. SBE. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

_____ , **Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1804-1892)**, İ.Ü. SBE. Baılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.

Dursun, A. Halûk, **Akabe Meselesi 1906 (Ortadoğu'da Osmanlı-İngiliz Rekabeti'ne Bir Örnek)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1994.

Ekinci, İlhan, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 1998.

Hut, Davut, **XIX. Asrın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999.

_____ , **Musul Vilayeti'nin İdarî, İktisadî ve Sosyal Yapısı (1864-1909)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2006.

Kılıçaslan, Mustafa Emre, **Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Ondokuz Mayıs Ünv. SBE. Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

Korkmaz, Adem, **Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği**, İ.Ü. SBE., Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005.

_____ , **Midhat Paşa'nın Hayatı, İdari ve Siyasi Faaliyetleri**, İ.Ü. SBE. Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2016.

Korkmaz, Mehmet, **XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri**, MSGSÜ. SBE, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002.

Kurşun, Zekeriya, **Küçük Mehmed Said Paşa (Siyasi Hayatı, İcraatı ve Fikirleri)**, 1838-1914, Marmara Üniversitesi SBE, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1991.

Kurt, Burcu, **Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu,** Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006.

Kurtaran, M. Sebahattin, **Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015.

Küçükalioğlu, Sema, **İdare-i Mahsua, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, İstanbul 1999.

Özbaran, Salih, **XVI. Asırda Basra Körfezi'nde Osmanlı-Portekiz Mücadelesi**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Bitirme Tezi, İstanbul 1963.

_____ , **Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu, Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri**, Doçentlik Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, İstanbul 1976.

Öztürk, Kurtuluş, **Cambridge'de Bir Tük Eğitimci (Halil Hâlid Bey: 1869-1931)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, İstanbul 2005.

Uygun, Süleyman, **Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)**, Sakarya Üniversitesi SBE. Basılmamış Doktora Tezi, 2014.

Yılmaz, Ali, **XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı**, İstanbul Üniversitesi SBE. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996.

Yılmaz, Mustafa, **Fav Yarımadası Üzerinde Osmanlı-İngiliz Çekişmeleri (1886-1915)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006.

Yurdakul, Nurcan, **Basra ve Bağdat'ta İngiliz Konsoloslukları (1798-1856)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2014.

5. SALNÂMELER

Basra Vilayeti Salnâmesi, Def'a 1, Basra Vilayeti Matbaası, Sene 1308.

Basra Vilayeti Salnâmesi, Def'a 4, Basra Vilayeti Matbaası, Sene 1318.

Salnâme-i Bahrî, Birinci Def'a, Matbaa-i Bahriye, Sene 1307.

6. SÜRELİ YAYINLAR[911]

Advertiser

Basiret

Ceride-i Bahriye

Chronicle

Daily Telegraph

Evening Journal

Herald

İkdam

Maitland Daily Mercury

Malumat

Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye

New-York Daily Tribune

Northern Miner

Register

Sabah

Takvim-i Vekayi

Tanin

The St. Louis Republic

Zevra

7. ONLİNE KAYNAKLAR:

https://www.qdl.qa (Erişim tarihi: 05.10.2018).

[911] Süreli yayınların detaylı künye bilgileri metin içindeki dipnotlarda gösterilmiştir.

EKLER

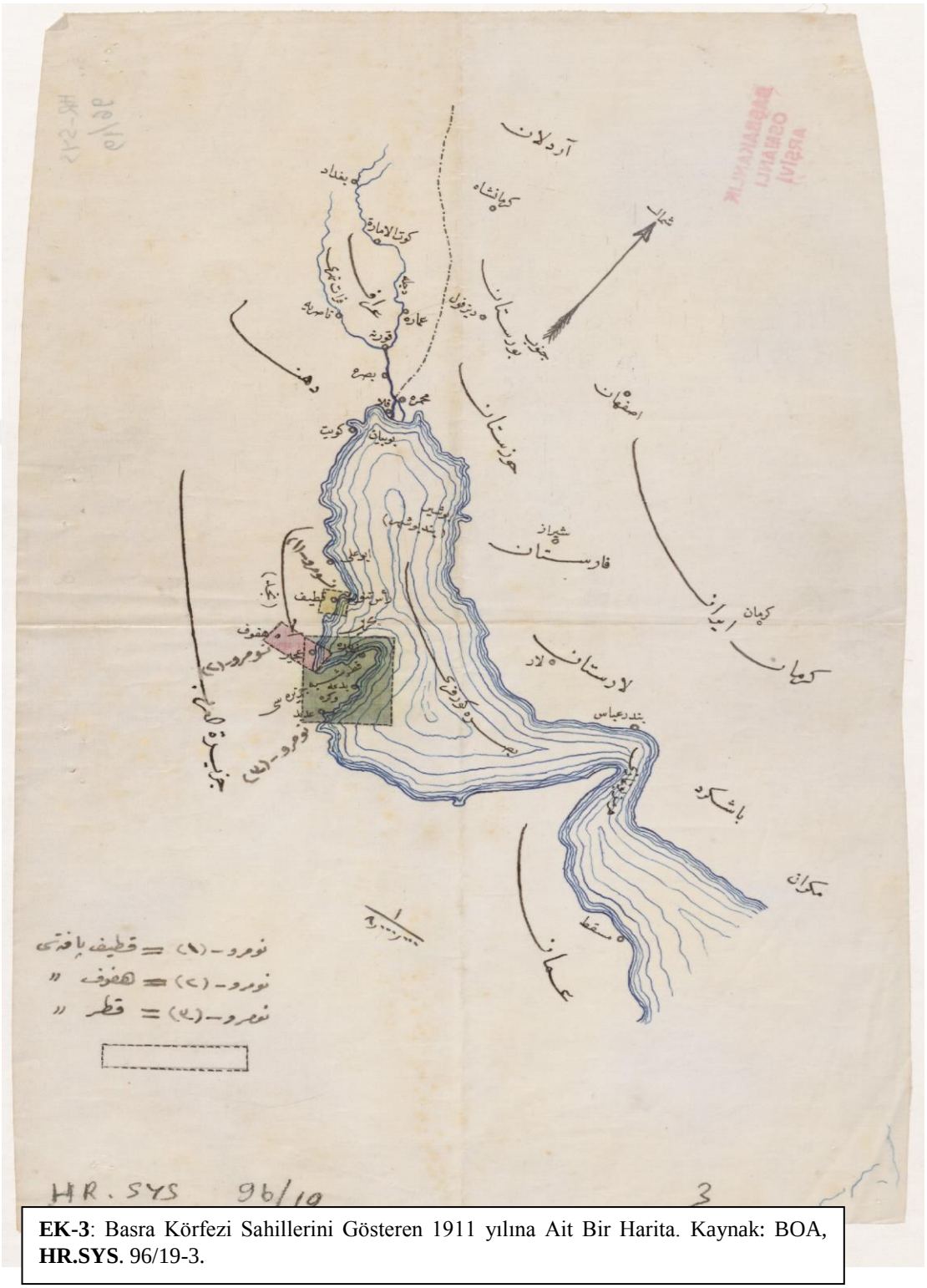


EK-1: Basra Körfezi ile Kızıldeniz Sahillerini, Arabistan ile Afrika Kıtalarını Gösteren ve 1871 Yılında Osmanlı Devleti Tarafından Bastırılan Bir Harita. Kaynak: BOA, **HRT.h** 149/1.

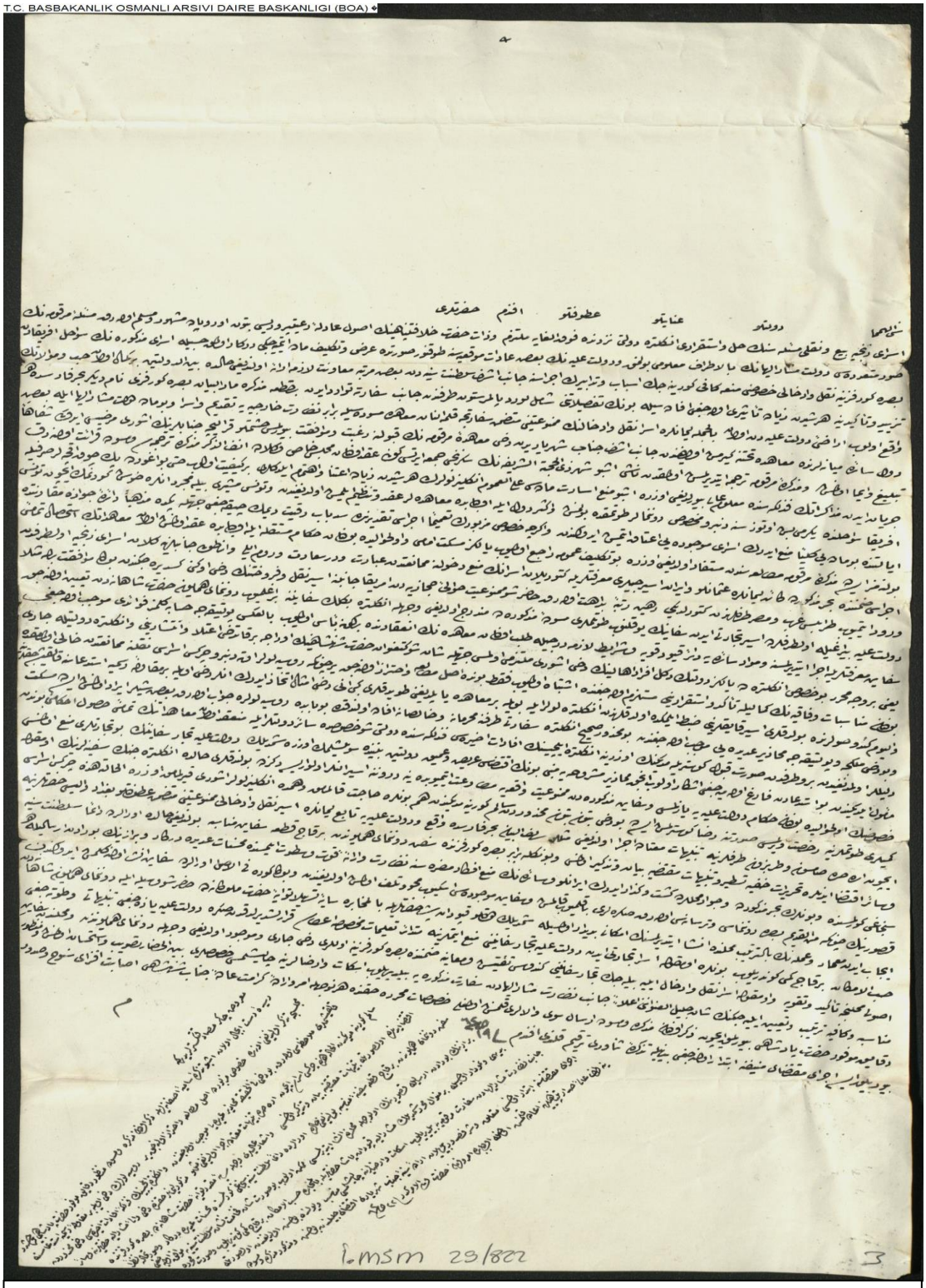


HR.SYS.00096

EK-2: Basra Körfezi ve Şattülarap sahillerini Gösteren 1911 yılına Ait Bir Harita. Kaynak: BOA. **HR.SYS**. 96/19-1.



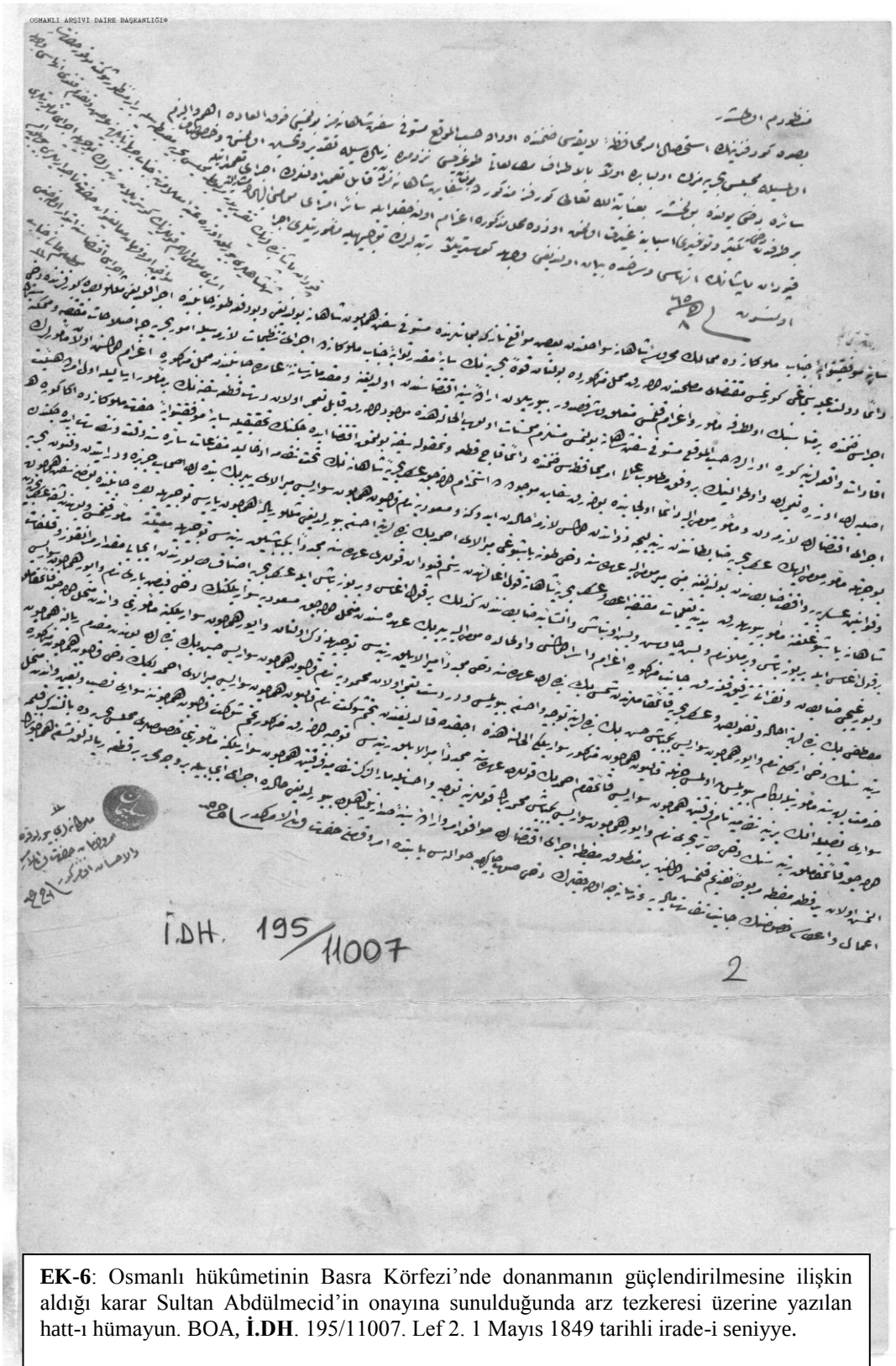
EK-3: Basra Körfezi Sahillerini Gösteren 1911 yılına Ait Bir Harita. Kaynak: BOA, **HR.SYS**. 96/19-3.



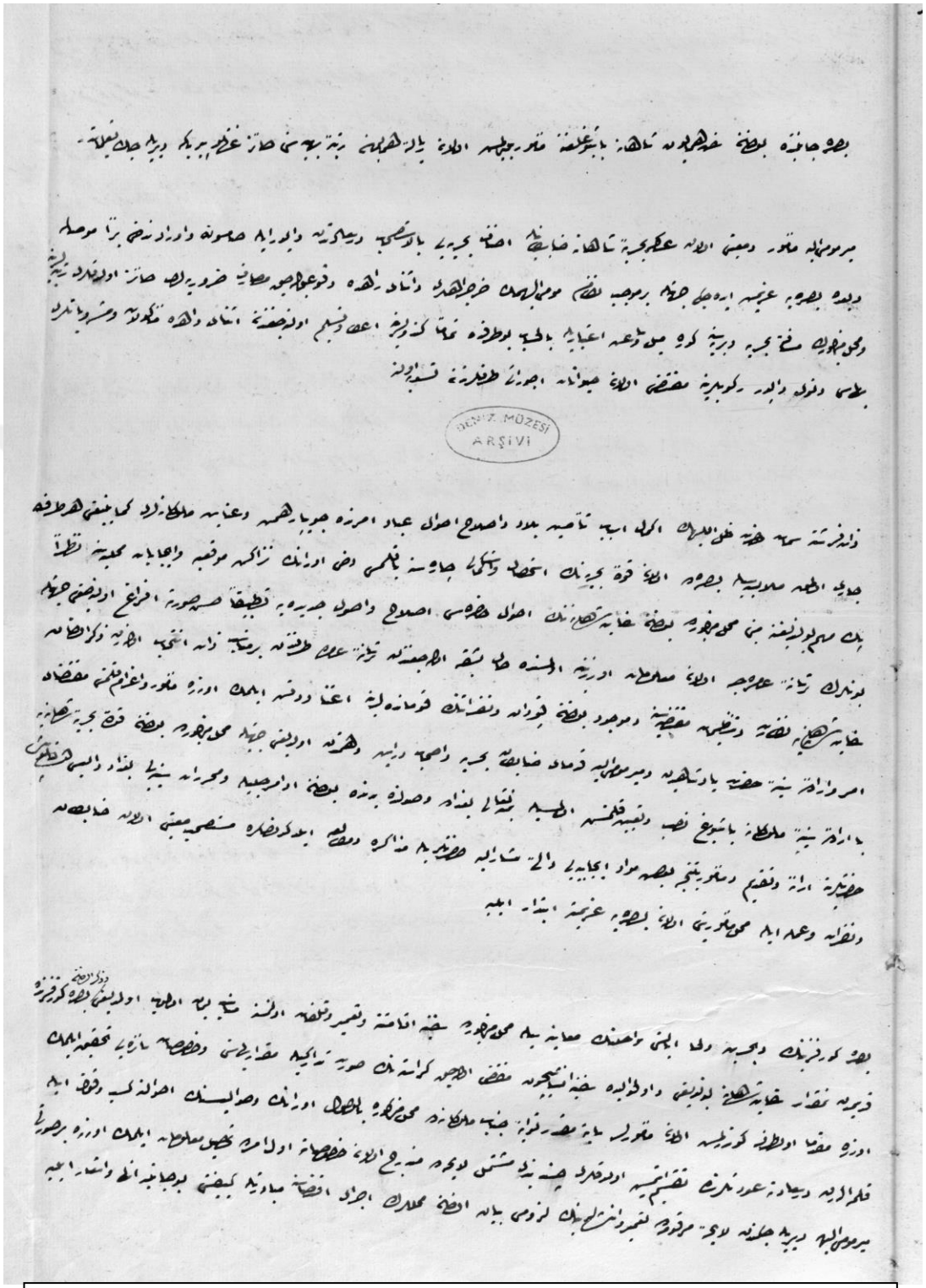
EK-4: Basra Körfezi'nde İngiliz Harp Gemilerinin Zenci Köle Ticaretini Önlemek Maksadıyla Osmanlı Bayraklı Gemileri Aramasının Uygun Olmayıp Bunun Yerine Körfez'de Birkaç Osmanlı Gemisi Bulundurulmasına İlişkin İrade-i Seniyye. BOA. **İ.MSM**. 29/82. Lef 3. 22 Zilhicce 1262 [11 Aralık 1846].



EK-5: 1847 Yılında Babıâli Tarafından Basra Körfezi'nde Denizcilik Sahasında Islahat Kararı Alınmasının Ardından Tersane-i Âmire'den Körfez'e Gönderilen Binbaşı Ömer Bey ile Mühendis Emin Efendi Tarafından Hazırlanan Layihaya İlişkin Tanzim Edilen Mazbatanın İlk Sayfasının Sureti. (Kaynak: DTA**, MB.d**. 5/135. 9 C.Evvel 1264 [13 Nisan 1848]).

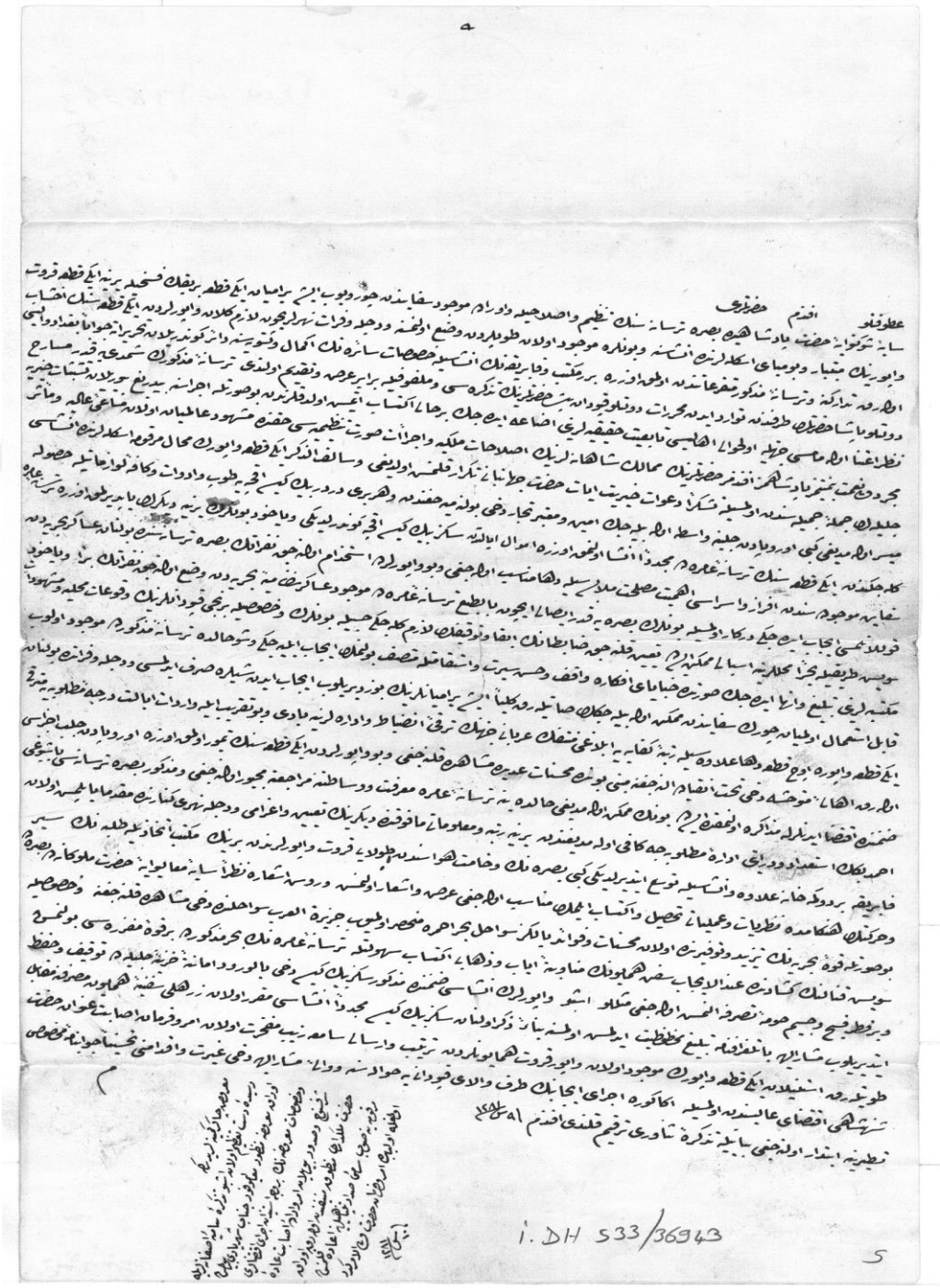


EK-6: Osmanlı hükûmetinin Basra Körfezi'nde donanmanın güçlendirilmesine ilişkin aldığı karar Sultan Abdülmecid'in onayına sunulduğunda arz tezkeresi üzerine yazılan hatt-ı hümayun. BOA, **İ.DH**. 195/11007. Lef 2. 1 Mayıs 1849 tarihli irade-i seniyye.



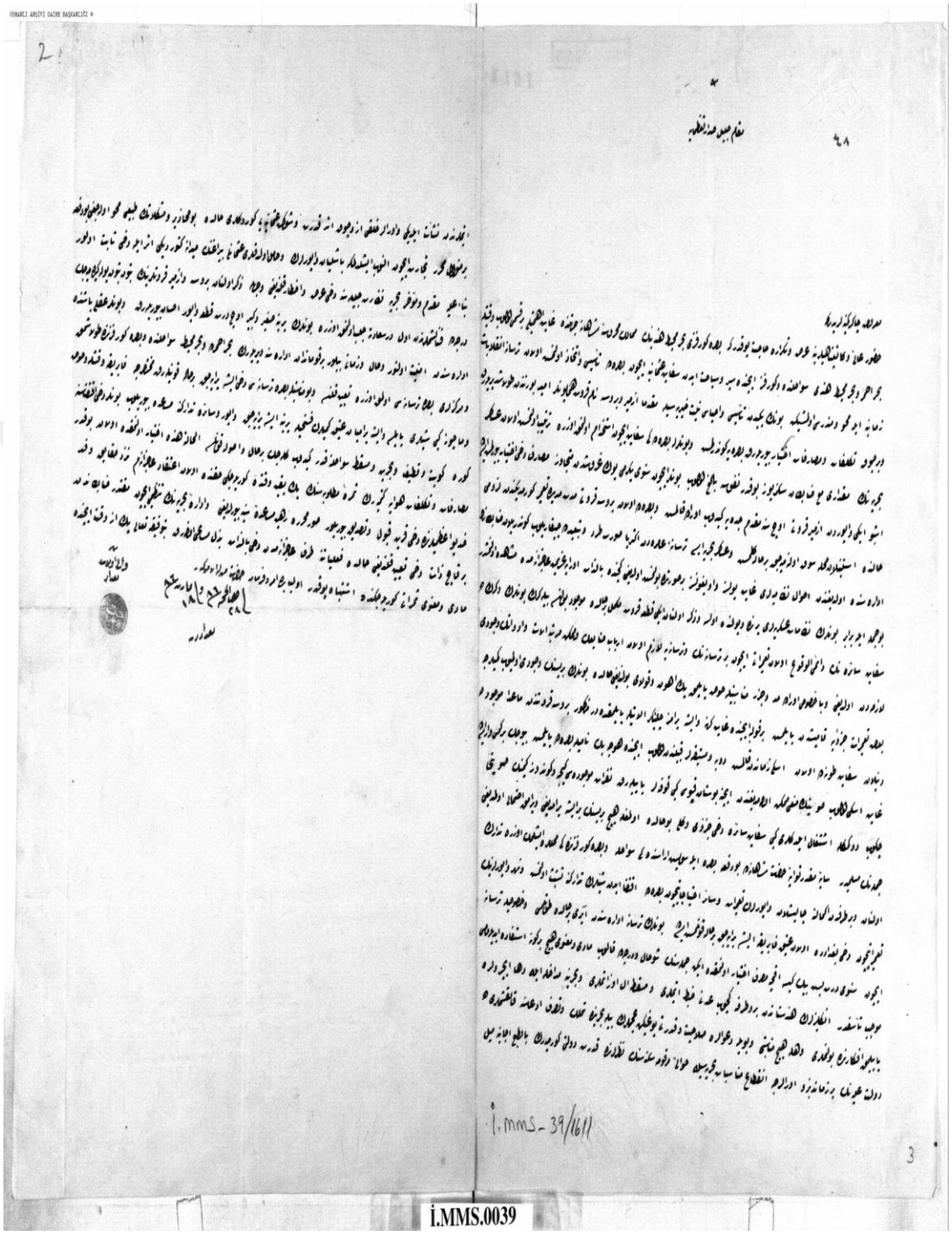
EK-7: "Basra Cânibinde Bulunan Süfün-i Hümâyûn-ı Şahane Başbuğluğuna Memur Buyrulmuş Olan Riyale-i Hümayun Rütbe-i Behiyyesini Hâiz İzzettlü Pir Bey'e Verilecek Talimatnâme". (Kaynak: DTA, **MB.d**. 6/85-86).

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©

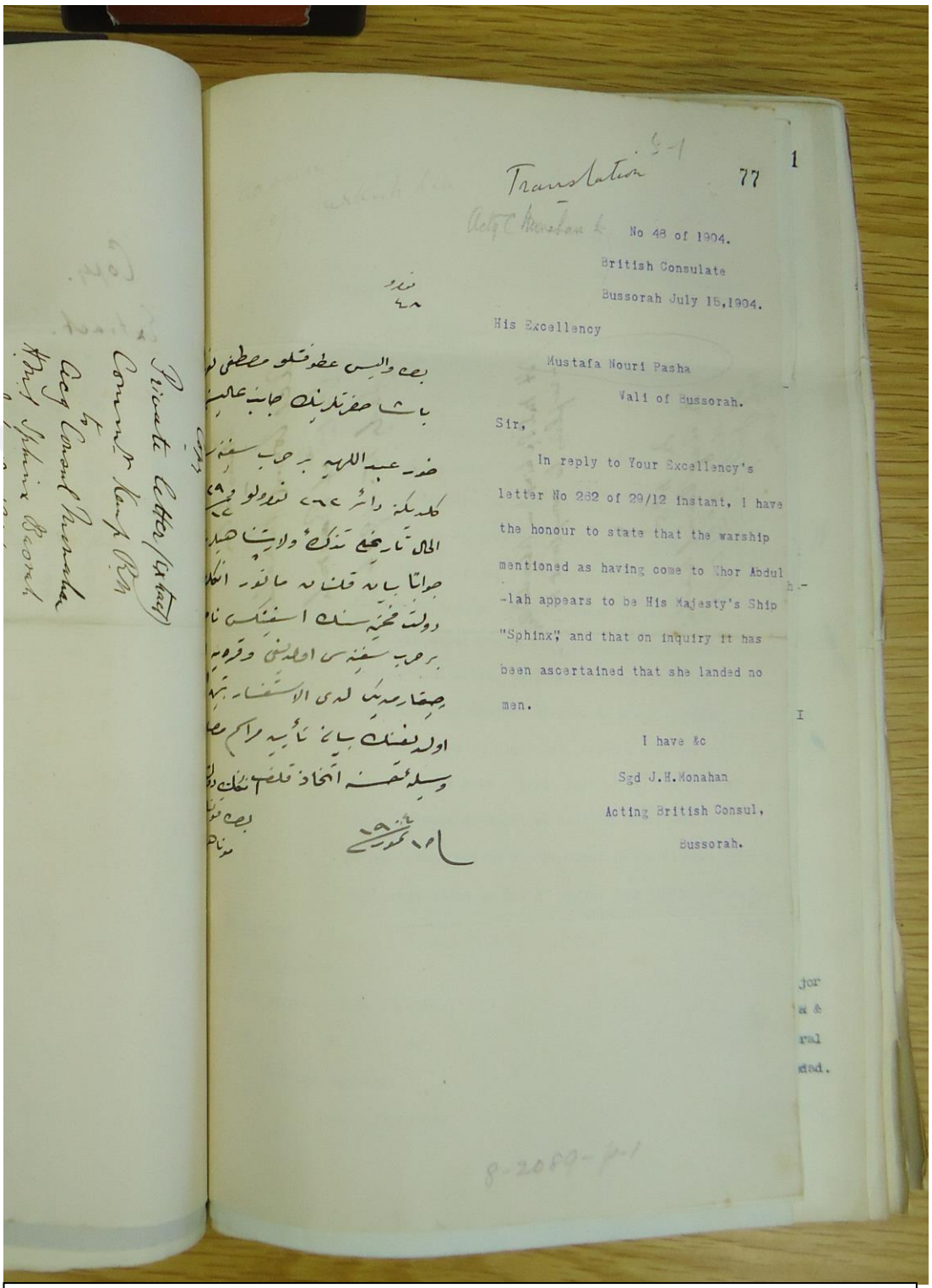


İ.DH.00533

EK-8: Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Basra Körfezi İçin Masrafları Eyalet Bütçesinden Karşılanmak Şartıyla İki Harp Vapuru Talebi. Basra Tersanesi'nin Islahı ve Tersane Bünyesinde Bir Mektep ile Bir Fabrika Açılmasına İlişkin Önerisinin Sadaret Tarafından Padişah'a Arzı ve Konuya İlişkin Verilen İrade-i Seniyye. (BOA, **İ.DH**. 533/36943. Lef 5. 8 Ocak 1865).



EK-9: Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Sadaret'e gönderilen 28 Zilhicce 1286 [31 Mart 1870] tarihli rapor. Raporda Basra Tersanesi'nin Islahının önemine ve Arap Yarımadası sahillerinde Basra'dan Kızıldeniz'e Osmanlı Harp ve Ticaret Gemileri Gezdirilmesinin Önemine Dikkat Çekilmektedir. (BOA, **İ.MMS** 39/1611. Belge Nu: 3).



Translation 77 1

No 48 of 1904.

British Consulate

Bussorah July 15,1904.

His Excellency

Mustafa Nouri Pasha

Vali of Bussorah.

Sir,

In reply to Your Excellency's letter No 232 of 29/12 instant, I have the honour to state that the warship mentioned as having come to Khor Abdul -lah appears to be His Majesty's Ship "Sphinx" and that on inquiry it has been ascertained that she landed no men.

I have &c

Sgd J.H.Monahan

Acting British Consul,

Bussorah.

EK-10: Basra Yakınlarına Gelen Bir İngiliz Harp Gemisinin Hor Abdullah Taraflarına Asker Çıkardığı İddiasına Karşılık Basra Valiliğince İngiltere'nin Basra Konsolosluğundan Bilgi Talebinde Bulunulması Üzerine Konsolosluktan Gelen Cevabın Sureti. (Kaynak: TNA, **FO**. 195/2164-77. İngiltere'nin Basra Konsolosluğundan Basra Valisi Mustafa Nuri Paşa'ya, 15 Temmuz 1904).

Inclosure 2 in No. 45.

Kaïmakam of El Katif to Captain Gouldsmith.

(Translation.)

Your Honour, 23 *Ayar* (*June* 5, 1908).

YOUR arrival at El Katif has been made known to me by your interpreter, Mr. Kellow. I am very sorry for the unintentional treatment which took place some time ago, and I am ready to visit you, starting at 5 A.M. (English time), and if the breeze permits I hope to reach the ship at 11 A.M.

(Sealed) MUHAMID AMEEN SALMAN.

[28281] No. 46.

Euphrates and Tigris Steam Navigation Company to Foreign Office.—(*Received August* 14.)

Sir, 3, *Salter's Hall Court, Cannon Street, London, August* 13, 1908.

I HAVE the honour to communicate, for your information, the following telegram from our agents in Bagdad, dated the 12th instant:—

"Arabs on the River Tigris fighting. P.S. 'Khalifah,' with downward mail, detained at Coot. The Vali of Bagdad considers it will not be safe to proceed. We keep her until we are satisfied as to safety."

I have, &c.

(Signed) H. W. MACLEAN, *Secretary.*

[28301] No. 47.

India Office to Foreign Office.—(*Received August* 14.)

THE Under-Secretary of State for India presents his compliments to the Under-Secretary of State for Foreign Affairs, and, by direction of Viscount Morley, forwards herewith, for the information of the Secretary of State, copy of a telegram from the Viceroy, dated the 13th August, relative to a reported attack by the Bedouin on the town of Katif.

India Office, August 14, 1908.

Inclosure in No. 47.

Government of India to Viscount Morley.

(Telegraphic.) P. *August* 13, 1908.

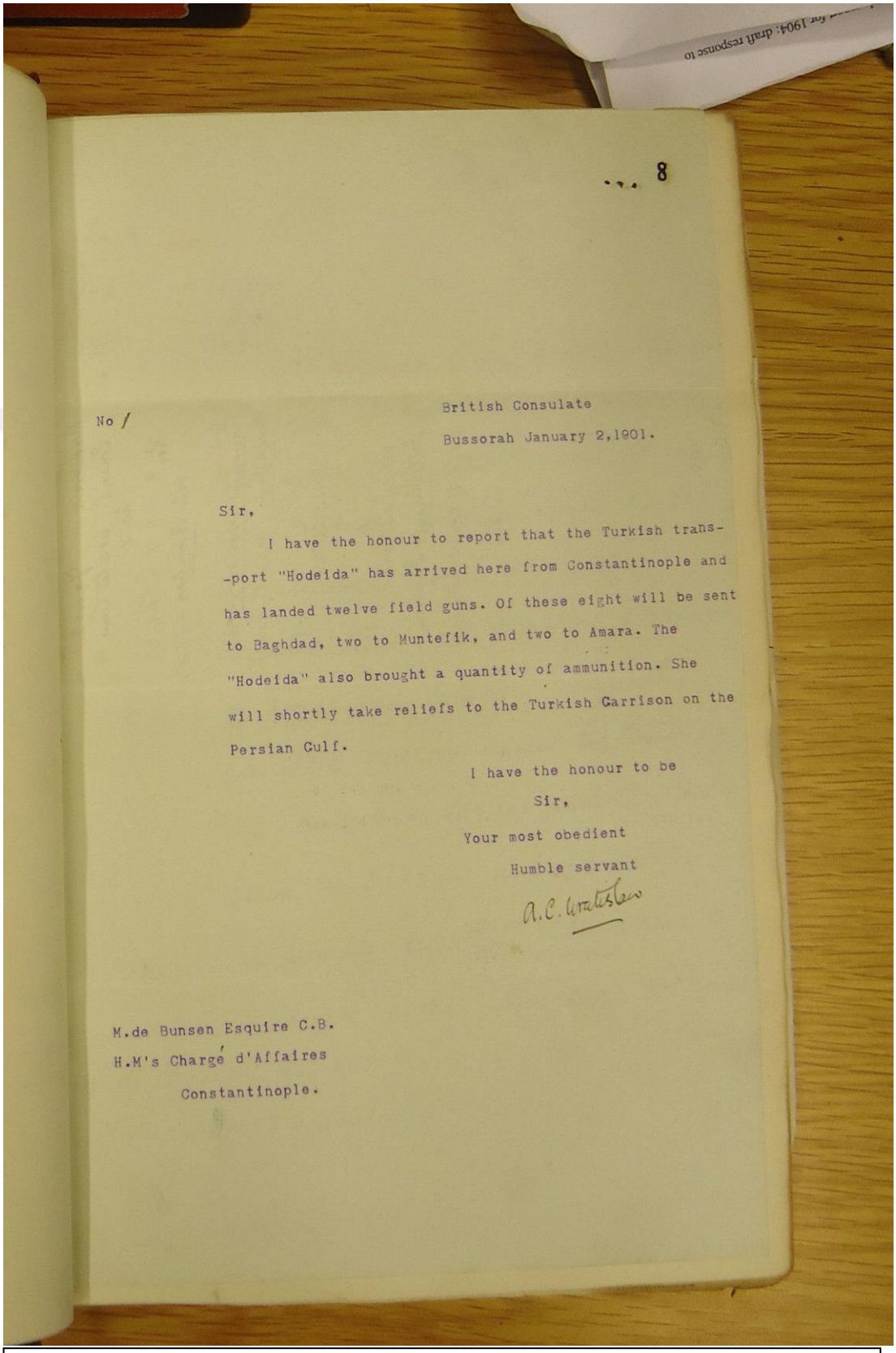
WE have received a telegram from the First Assistant, Bushire, dated 11th instant, of which following is purport:—

"It is reported by Prideaux, who has just returned from visiting Katif in His Majesty's ship 'Lapwing,' that the Bedouin in the Katif oasis and its neighbourhood have risen in rebellion, and have attacked the town of Katif and the Shiah town. A large number of people have been massacred by the rebels, who have also destroyed most of the date trees. For more than a fortnight the garrison of Auich and village of Saihat have been beleaguered. Katif, moreover, is attacked every night, and the Turks are hard pressed. It is anticipated by Prideaux that garrison will have to abandon the town population to massacre unless reinforcements are sent speedily. He anticipates, further, that an application will be shortly made by the Kaimakam for the assistance of men-of-war, and inquires whether His Majesty's Government would sanction the giving of assistance, and to what extent. The principal merchants of Bahrein have sent a Memorial to Prideaux in which they point out that in consequence of their close trading relations with Katif they themselves will be heavy losers by destruction of property in the oasis, and ruin of Katifies. Prideaux ventures to hope that in the circumstances reported Government may be able to give a favourable reply."

We have asked Bagdad by telegraph to report if above information is confirmed there; and we have informed Bushire that unless the Turkish authorities formally ask for assistance it is out of the question for us to lend it.

PUBLIC RECORD OFFICE
Reference:—
FO 424/216.
COPYRIGHT PHOTOGRAPH—NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON

EK-11: Katif'te Çıkan Karışıklıkları Osmanlı Devleti Yetkililerinin Önleyemediği İddiasıyla Bölgeye Harp Gemisi Gönderilmesine İlişkin İngiliz Yetkililerinin Hindistan'daki Hükûmetten Talepleri. Kaynak: TNA, **FO**. 424/216-95. İngiliz Hindistan Hükûmetinden Viscount Morley'e, 13 Ağustos 1908.



... 8

No /

British Consulate

Bussorah January 2,1901.

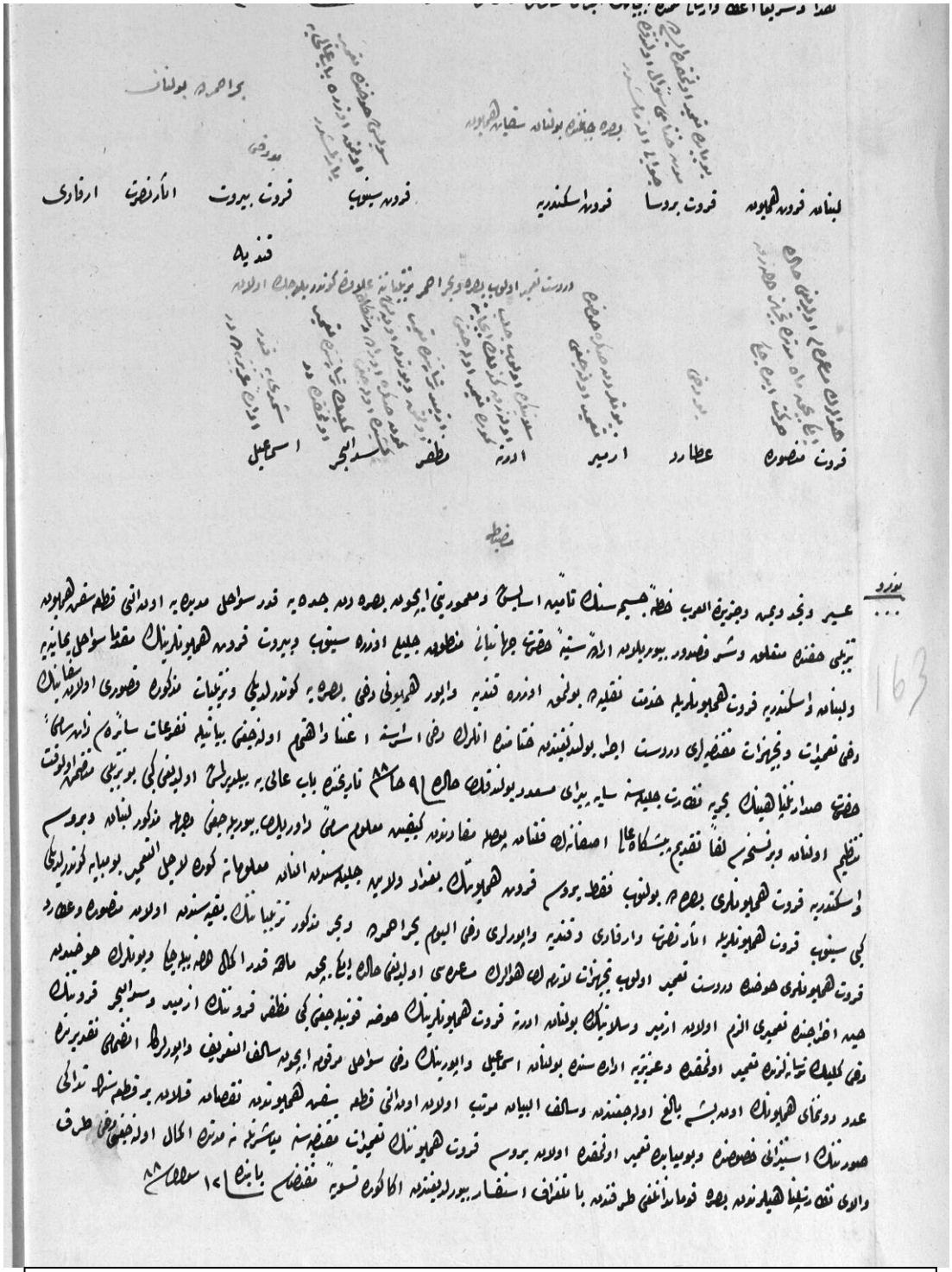
Sir,

I have the honour to report that the Turkish trans-
-port "Hodeida" has arrived here from Constantinople and
has landed twelve field guns. Of these eight will be sent
to Baghdad, two to Muntefik, and two to Amara. The
"Hodeida" also brought a quantity of ammunition. She
will shortly take reliefs to the Turkish Garrison on the
Persian Gulf.

I have the honour to be
Sir,
Your most obedient
Humble servant
A.C. Wratislaw

M.de Bunsen Esquire C.B.
H.M's Chargé d'Affaires
Constantinople.

EK-12: İstanbul'dan Bağdat, Müntefik ve Ammare'ye Hudeyde adlı vapurla top ve mühimmat gönderildiğine ilişkin İngiltere'nin Basra Konsolosu W.C. Wratislaw'ın 2 Ocak 1901 tarihli raporu. Kaynak: TNA, **FO**. 195/2096-8.

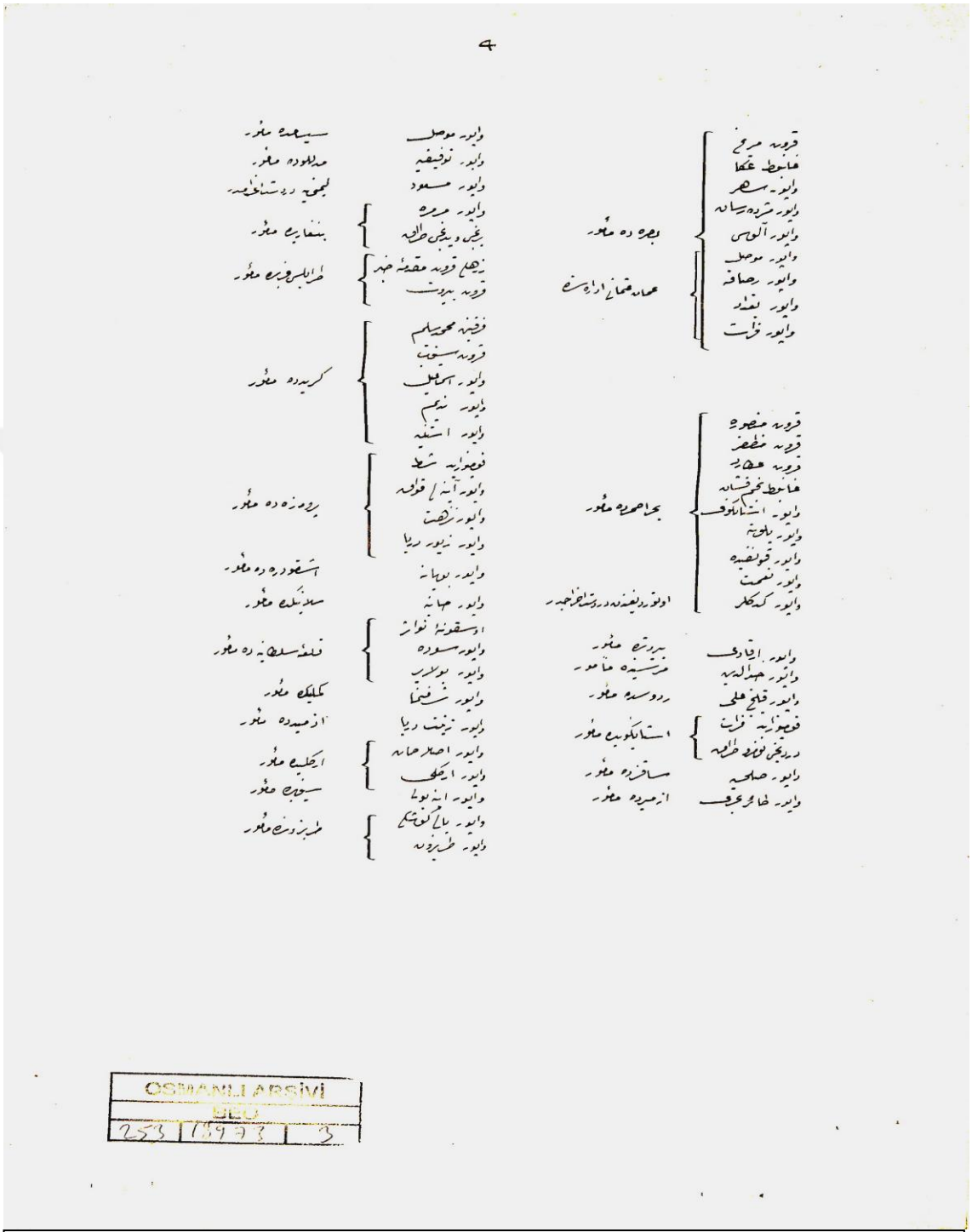


EK-13: 1871 Senesi Sonlarında Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile Arap Yarımadası Sahillerinde Görevlendiren Harp Gemilere İlişkin Malumat İçeren Şûrâ-yı Bahriye Mazbatası. H. 12 Şevval 1288 / M. 25 Aralık 1871. Söz konusu tarihte Basra'da bulunan gemiler: Lübnan Korveti, Bursa Korveti, İskenderiye Korveti ve Sinop Korveti olarak ifade edilmiştir. (Kaynak: DTA, **MB.d**. 88/164).

سواحل شاهانه‌یه مأمور سفن همایون

اسامیٔ سفائن	قوداناك اسامیسی	قوماندان ویا قودورلری مأمور اولدقلری مواقع بحریه
ارطغرل فرقتین همایونی	سواریسی قائمقام علی بك افندی	قوماندانی یاوران حضرت شهریاریدن میرلوا سعادتلو عثمان پاشا
١ زخاف قروت همایونی	قول‌اول اسکدارلی شهاب الدین قپودان	(درسعادته کلك اوزره‌در)
٢ مریخ قروت همایونی	قول اول یکی چشمه‌لی شوقی قپودان	
٣ عکا واپور همایونی	قولتانی امصرملی علی قپودان	بصره‌ده قوماندان میرالای عزتلو امین بك
٤ مژده رسان واپور همایونی	یوزباشی قاسم‌پاشالی خلیل افندی	
٥ ساهر واپور همایونی	قولتانی تکفورطاغلی صادق قپودان	
٦ مظفر قروت همایونی	ساغقول اغاسی احمدنافذ قپودان	
٧ بروسه « «	بیکباشی حاجی‌سامی قپودان	
٨ عطارد قروت همایونی	بیکباشی ادرنه قپولی‌خیری قپودان	بحر احمرده قودور میرالای عزتلو سلیمان بك
٩ نجم فشان واپور همایونی	قول‌اول محمد قپودان	
١٠ استانکوی واپور همایونی	قولتانی حسن بصری قپودان	
١١ زرهلی مقدمهٔ خیر قروت همایونی	بیکباشی محمد قپودان	
١٢ اسکندریه قروت همایونی	قول اول‌عمر قپودان	طرابلس‌غربده قودور سعادتلو محمد پاشا
١٣ محمد سلیم فرقتین همایونی	قائمقام عمر رفعت بك	
١٤ منصوره قروت‌همایونی	بیکباشی عمر قپودان	
١٥ بیروت قروت همایونی	قول اول ادهم قپودان	
١٦ شاط واپور همایونی	قولتانی علی قپودان	
١٧ اسماعیل واپور همایونی	بیکباشی رضا قپودان	کریدجزیره‌سنده
١٨ زبور دریا واپور همایونی	قولتانی یوسف قپودان	قوماندان وکیلی قائمقام عزتلو حسنی بك
١٩ ردوس واپور همایونی	قولتانی اشرف قپودان	
٢٠ آینه‌لی قواق واپور همایونی	قولتانی رفیق قپودان	
٢١ ندیم واپور همایونی	قولتانی احمد قپودان	
٢٢ فرات واپوری همایونی	قولتانی طاهر قپودان	
٢٣ سیار واپور همایونی	قولتانی‌قدری قپودان	لمنی جزیره‌سنده
٢٤ مرمره واپور همایونی	قولتانی مصطفی قپودان	بنغازیده
٢٥ صیاد دریا واپور همایونی	قولتانی اسماعیل قپودان	پروزه‌ده قودور قائمقام‌عزتلو رستم بك
٢٦ شوکتنما غانبوط‌همایونی	قولتانی عزت قپودان	
٢٧ سینوب قروت همایونی	بیکباشی سامی قپودان	ازمیرده
٢٨ ستمبوط کلید البحر	ملازم عمر افندی	
٢٩ نزهت واپور همایونی	قولتانی حافظ احمد قپودان	اشقودره‌ده قودور بیکباشی رفعت حسن‌قپودان
٣٠ حانیه واپور همایونی	قول اول احمد قپودان	سلانیکده قودورمیرالای عزتلو عارف بك
٣١ ارقادی واپور همایونی	بیکباشی فائق قپودان	پروتده
٣٢ ثریا واپور همایونی	قول اول حافظ ابراهیم قپودان	ردوسده قودور میرالای عزتلو علی بك
٣٣ دردنجی نومرو طراق دوبه‌سی	قول اول عبدالغنی قپودان	استانکویده
٣٤ موصل واپور همایونی	قولتانی طلعت قپودان	سیسامده
٣٥ بشنجی نومرو طراق دوبه‌سی	قولتانی حسین قپودان	
٣٦ صلحیه واپور همایونی	قولتانی عمر صدقی قپودان	ساقزده
٣٧ زینت دریا واپور همایونی	قولتانی حسن قپودان	ابوالقده
٣٨ توفیقیه واپور همایونی	یوزباشی توفیق افندی	مدللوده
٣٩ بوزجه اطه واپور همایونی	قولتانی امصرملی خلیل قپودان	قلعهٔ‌سلطانیه‌ده
٤٠ نواثر اسقونهٔ همایونی	بیکباشی محمدنظیف افندی	
٤١ ارکلی واپور همایونی	یوزباشی مقداد افندی	ارکلیده
٤٢ طربزون واپور همایونی	یوزباشی ممتاز افندی	طربزونده
سیاره واپور همایونی	یوزباشی توفیق افندی	کیلیکده

EK-14: 1890 Yılında Osmanlı Sahillerinde Görevli Gemilere Ait Çizelge. Buna Göre Basra'da Altı Gemi Görev Yapmakta Olup Bunlar: Zuhaf Korveti, Merih Korveti, Akka Vapuru, Müjderesan Vapuru, Sahir Vapuru ve Muzaffer Korvet-i Hümayunu bulunuyordu. (Kaynak: **Ceride-i Bahriye**, Nu:129, s.4. 6 Mart 1306)



OSMANLI ARŞİVİ
BEO
253 | 13973 | 3

EK-15: 1893 Yılında Osmanlı Donanmasına Mensup Gemilerin Hangi Sahillerde Görev Yaptıklarına İlişkin Bahriye Nezareti Tarafından Hazırlanan Çizelge. Bu listeye göre Basra'da dokuz gemi görev yapmakta olup isimleri yukarıdaki listede mevcuttur. (Kaynak, BOA, **BEO**. 253/13973. Lef 3).

EK-16: Basra Tersanesi Emrinde Görevlendirilen Harp Gemileri ile Basra-Bağdat Güzergâhında İşletilen Nehir Gemileri Listesi (1848-1914)

YIL	GEMİLER	AÇIKLAMA
1848-1856	- Harp Gemileri: Niyari, Fethali, Feth-i Hayr, Tekbîr, Buğdarî, Atebürrahman, Salihî. - Nehir Gemileri: Ceyran-ı Nehrî uskunası, Şubar Uskunası (Ceyran-ı Nehri 1850'de, 123 ton ağırlığındaki Şubar ise 1853 senesinde Basra Tersanesi'nde inşa edildi.) - Nakliye Gemisi: Hocabey korveti (1853 senesinde Basra Tersanesi'nde inşa edildi.)	Harp gemileri sınıfında adı geçenler eski usul üzere inşa edilmiş yelkenli gemilerdi. Bunlardan üçü tamir dahi kabul etmez derecede harap vaziyetteydi. Diğer dördü biraz tamirle Şat Nehri'nde kullanılabilmekteydi.
1857-1865	- Harp Gemileri: Fethali gemisi, Feth-i Hayr briki - Nakliye Gemileri: Hocabey korveti, Lütfiye korveti - Nehir Vapurları: Basra vapuru, Bağdat vapuru, Ceyran-ı Nehrî uskunası, Şubar uskunası - Nasrülaziz Dubası (1863'te Basra Tersanesi'nde inşa edildi).	- Bağdat vapuru 161 tonilatoluk olup 144 kadem uzunluğunda ve 15 kadem enindeydi. Basra vapuru ise 100 tonilatoluk olup 120 kadem uzunluğunda, 13 kadem enindeydi. (Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 269) - Feth-i Hayr briki kullanılmaz halde tamire muhtaçtı. - Hidayet adlı Brik 1865 yılının Mart ayında Devaser mevkide fırtınadan dolayı battı. Bir nefer şehit olurken geminin top ve edevatı da kurtarılamadı. (Kaynak: DTA, **ŞUB.** 1886/54. 12 Mart 1865.)
1866-1868	- Harp Gemileri: Bursa korveti, İzmir korveti - Nakliye Gemileri: Hocabey korveti, Lütfiye korveti - Nehir Vapurları: Basra vapuru, Bağdat vapuru.	- İzmir Korveti 1867 yılında Basra'dan Cidde'ye gönderildi. - Lütfiye Korveti tamire muhtaç bir halde olduğundan 1868 yılında feshi onaylandı.
1869-1870	- Harp Gemileri: Bursa korveti - Nakliye Gemileri: Hocabey korveti, Babil vapuru (1870 yılında İngiltere'den satın alındı.) - Nehir Vapurları: Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru.	- Musul vapuru: 1866 yılı yapımı ve 45 beygir gücünde olup 9 mil süratinde, 127 kadem uzunluğunda, 31 kadem enindeydi. 2 küçük topu, 2 mitralyözü vardı. (Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 262). - Fırat vapuru 389 tonilatoluk olup, 178 kadem uzunluğunda ve 31 kadem genişliğindeydi. Rusafe vapuru ise 346 tonilatoluk olup 175 kadem uzunluğunda, 20 kadem enindeydi. (Kaynak: **Salname-i**

		Bahrî, Sene 137, s. 269).
1871-1874	- Harp Gemileri: Bursa korveti, Lübnan korveti, İskenderiye korveti - Nakliye Vapurları: Hocabey korveti, Kandiye vapuru, Babil vapuru, Ninnova vapuru, Asur vapuru, Necid vapuru. - Nehir Vapurları: Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru. Alus vapuru, Naus vapuru (Son iki vapur 1872 senesinde İdare-i Nehriye tarafından Şattülarap'ta karakol görevi yapmak üzere Basra Tersanesi'ne verildi.) - Fülk-i Keşan uskunası (Midhat Paşa tarafından 1871 senesinde Basra Tersanesi'nde inşa ettirilmiş ve Bağdat'a gönderilmişti. 4 toplu bir eğitim gemisiydi.	-Bursa korveti 1871 yılı Ekim ayında Bombay'daki İngiliz tersanesine tamire gönderildi ve ertesi senenin Eylül ayında Basra'ya geldi. - İskenderiye korveti, 11 mil hızında olup 1863 senesinde inşa edildi. 160 beygir gücünde, bir pervaneli, 173 kadem uzunluğunda, 26 kadem genişliğinde, ahşap bir gemiydi. 3 tane 23 cm'lik Krupp topu, 4 küçük topu, 2 Nordanfilt mevcuttu. (Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 261) - Ninnova ve Babil vapurları 1873 yılında satıldı. - Alus vapuru 20 kişi kapasiteli olup ön tarafında küçük topları mevcuttu. Bir mitralyözü ve bir adet de vardiya topu mevcuttu.
1875-1879	- Harp Gemileri: Bursa korveti, Lübnan korveti, İskenderiye korveti, Arkadi vapuru, Alus vapuru - Nakliye Vapurları: Hocabey korveti, Asur vapuru, Necid vapuru - Nehir Vapurları: Naus vapuru, Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru.	- Hocabey Korveti 1875 yılının Şubat ayında hizmet dışı kaldı. - Lübnan Korveti 1876 yılında İstanbul'a hareket etti. - 12 yıldır Basra'da bulunan İskenderiye Korveti 27 Ekim 1879'da tamir için İstanbul'a gönderildi. Yerine aynı yıl 767 tonilatoluk Arkadi vapuru geldi. (Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 265).
1880	- Harp Gemileri: Bursa korveti, Arkadi vapuru, Alus vapuru - Nakliye Vapurları: Asur vapuru, Necid vapuru -Nehir Vapurları: Naus vapuru, Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru.	- 13 Eylül 1880'de Zuhaf ve Merih korvetlerinin Basra Tersanesi emrine gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Bu korvetler 1881 senesinde Basra'da göreve başladılar. Zuhaf korveti 643 ton kapasitesinde olup dört adet 12 cm'lik Krupp ve Hotchkiss topları ile teçhiz edilmişti. Merih korveti 609 ton ağırlığında olup, iki adet 12 cm'lik Krupp ve dört adet de küçük topu vardı. (Ahmed Eşref, "Osmanlı Donanması", s. 95.
1881	- Harp Gemileri: Bursa korveti, Arkadi vapuru, Zuhaf Korveti, Merih korveti, Alus vapuru - Nakliye Vapurları: Asur vapuru, Necid vapuru -Nehir Vapurları: Naus vapuru, Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru.	- Bursa korveti tamir için Ocak ayı sonlarında İstanbul'a alındı.

1882-1888	- Harp Gemileri:Zuhaf korveti, Merih korveti, Akka gambotu, Alus vapuru - Nakliye Vapurları: Asur vapuru, Necid vapuru - Nehir Vapurları: Naus vapuru, Basra vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Fırat vapuru, Telafer vapuru- Nasrülaziz, Şubar, Tair-i Nehri, Timsah-ı Nehri ve Ceyran-ı Nehri adlı uskunalar Şattülarap'ta karakol hizmetinde kullanılıyorlardı. Timsah-ı Nehri 25 ton ağırlığındaydı. Ayrıca iki adet de mavna mevcuttu.	- Zuhaf ve Merih korvetleri İskenderiye korveti ile aynı teknik özelliklere sahipti. Arkadi vapuru 1882 yılının Ocak ayında Yemen sularında görev yapmak üzere Kızıldeniz'e gönderildi. - Asur vapuru 1883 yılından beri âtılhalde Basra Tersanesinde bulunuyordu. 1888 yılının Haziran ayında feshi onaylanmakla birlikte yaklaşık 10 yıl kadar karantina gemisi olarak kullanıldı. (Kaynak: DTA, **ŞUB**. 2129/154; DTA, **MKT**. 6905/77.) - 200 kişilik kapasitesi olan, üç direkli, bir bacalı ve saatte 4-5 mil hız yapabilen Akka gambotunda iki adet 9 santimetrelik Krupp topu ve bir adet Krupkâri vardiya topu vardı. Gambot 1 Mayıs 1882'de Basra Tersanesi emrine gönderildi. Necid vapuru ise İdare-i Mahsusa emrinde hizmet etmek üzere aynı yıl İstanbul'a gönderildi. (Kaynak: BOA, **Y.EE**. 8/3; BOA, **Y.MTV**. 40/57; DTA, **ŞUB**. 2090/26.)
1889-1890	- Harp Vapurları: Zuhaf korveti, Merih korveti, Sahir vapuru, Akka gambotu, Müjderesan vapuru, Alus vapuru - Nehir Vapurları: Şubar, Nasrülaziz, Ceyran-ı Nehrî, Timsah-ı Nehrî, Musul, Fırat, Telafer. Bu vapurların tamamı tamire muhtaç bir haldeydi. Ayrıca Bağdat, Rusafe, Süreyya ve Hadba adlı vapurlar da mevcuttu. (Süreyya vapuru 65 ton ağırlığında, 54 kadem uzunluğunda ve 20 kadem enindeydi. Hadba vapuru ise 62 ton ağırlığında, 54 kadem uzunluğunda ve 10 kadem enindeydi. Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 269).	- Sahir ve Müjderesan vapurları 27 Haziran'da Basra'ya geldiler. Sahir; 166 ton kapasiteli olup üzerinde iki küçük topu mevcuttu. Müjderesan 166 ton ağırlığındaydı ve iki adet küçük topu ile iki adet makineli tüfeği vardı. 1868 yılında inşa edilen ve aynı teknik özelliklere sahip olan bu vapurlar 13 mil süratinde ve 50 beygir gücündeydiler. Uzunlukları 120 kadem, genişlikleri 19 kademdi. Üzerlerinde iki küçük top ve iki mitralyöz vardı. (Kaynak**: Salname-i Bahrî**, Sene 1327, s. 263; BOA, **Y.PRK.ASK**. 56/3). - 1890 yılında Zuhaf korveti İstanbul'a gönderildi. (Kaynak: BOA, **Y.MTV**. 44/43). Aynı yıl kısa süreliğine de olsa İstanköy vapuru ile Muzaffer korveti Basra'da bulundular. (Kaynak: **Ceride-i Bahriye**, 6 Mart 1306, Sayı: 129, s. 4).
1891-1892	- Harp Vapurları: Müjderesan vapuru, Merih korveti, Akka gambotu, Sahir Vapuru, Alus vapuru - Nehir Vapurları: Rusafe vapuru, Bağdat vapuru, Musul vapuru, Fırat Vapuru, Telafer vapuru, Fırat vapuru. Adı geçen son dört vapur tamire	- Akka gambotu tamire muhtaç bir haldeydi.

	muhtaç bir haldeydi.	
1893-1894	- Harp Vapurları: Merih korveti, Sahir vapuru, Müjderesan vapuru, Akka gambotu, Alus vapuru. - Nehir Vapurları: Musul vapuru, Rusafe vapuru, Bağdat vapuru, Fırat vapuru	- 13 senedir Basra'da bulunan Merih korvetinin tekne ve kazanları tamire muhtaç bir haldeydi. 1894 yılında İstanbul'a celbi, yerine ise Zuhaf korvetinin gönderilmesi kararlaştırıldı. - 1894 senesinde Sahir ve Müjderesan vapurları tamire muhtaç haldeydi. Sahir'in İstanbul'a celbi onaylandı.
1895-1899	- Harp Vapurları: Müjderesan vapuru, Zuhaf korveti, Akka gambotu, Sayyad-ı Derya gambotu (Mart ayında Kızıldeniz'den Basra'ya sevk edilmişti.), Alus vapuru - Nehir Vapurları: Fırat vapuru, Rusafe vapuru, Musul vapuru, Bağdat vapuru.	- 1895 yılının Aralık ayında feshi onaylanan vapurlar şunlardı: Telafer Vapuru, Meskene Vapuru, Basra Vapuru, Şehba İstimbotu, Diyale Vapuru, Berka Vapuru. - 1868 yılında inşa edilen Sayyad-ı Derya Vapuru, 13 mil süratinde, 130 kadem uzunluğunda, 19 kadem enindeydi. Tek pervaneli ve 50 beygir gücünde olup üzerinde iki adet küçük top ile iki adet mitralyözü vardı. (Kaynak: **Salname-i Bahrî**, Sene 137, s. 262).
1900	- Harp Vapurları: Zuhaf korveti, Kilitbahir korveti, Sayyad-ı Derya gambotu, Alus vapuru - Nehir Vapurları: Bağdadi, Musul, Fırat, Rusafe ve Bağdat vapuru	- Kilitbahir korveti Temmuz ayı ortalarında Basra'ya geldi. - Kilitbahir korveti 80 kişilik mürettebat alabiliyordu. 1874 model Krupp toplarıyla teçhiz edilmişti. (Kaynak: J.G. Lorimer, **a.g.e**., c. 2, s. 877-878). - Şubat ayında Alus vapuru tamire muhtaç bir haldeydi.
1901	- Harp Vapurları: Zuhaf korveti, Kilitbahir korveti, Alus vapuru - Nehir Vapurları: Musul vapuru, Musul vapuru, Rusafe vapuru, Bağdat vapuru, Fırat vapuru	- Alus vapuru tamire muhtaç bir haldeydi. - Ocak ayında Hudeyde nakliye vapuru Basra'ya geldi. Geminin İstanbul'dan 12 sahra topu getirdiği, bunlardan sekizinin Bağdat, ikisinin Ammare, diğer ikisinin ise Müntefik'e gönderileceği Basra'daki İngiliz konsolosu tarafından rapor edildi. Konsolos geminin Türklerin Basra Körfezi'ndeki gücüne destek olacağı yorumunda da bulunmuştu. (Kaynak: TNA, **FO**. 195/2096-8). Fakat vapur kısa süre sonra Basra'dan ayrıldı.
1902-1903	- Harp Vapurları: Zuhaf korveti, Kilitbahir korveti, Alus vapuru - Nakliye Vapuru: Adana vapuru	- İdare-i Mahsusa'ya ait Adana vapuru nakliyat ve asker sevki işlemlerinde kullanılmak üzere Basra Körfezi'ne sevk edilmişti. İki buçuk sene görev yaptıktan sonra İstanbul'a döndü. - Yaklaşık 10 yıldır karantina gemisi olarak kullanılan Asur'un feshi 1903 yılında onaylandı.

	- Nehir Vapurları: Musul vapuru, Rusafe vapuru, Bağdat vapuru, Fırat vapuru	- 1904 yılı Nisan ayının başlarında Zuhaf korveti tamir için İstanbul'a gönderildi. Korvet yaklaşık bir yıldır tamire muhtaç bir hâldeydi.
1904-1909	Harp Vapuru: Kilitbahir korveti, Alus vapuru Nehir Vapurları: Fırat, Hamidiye ve Burhaniye vapuru	- Kilitbahir ve Alus adlı gemiler tamire muhtaç bir haldeydi. - Hamidiye ve Burhaniye adlı nehir vapurları İngiltere'den Hamidiye Vapur İdaresi namına 1904 senesinde satın alındılar. 1905 yılında Bağdat-Basra hattında seferlerine başladılar.
1910	- Harp Vapurları: Kilitbahir korveti, Marmaris gambotu, Alus vapuru - Nehir Vapurları: Hamidiye vapuru, Burhaniye vapuru, Bağdat vapuru	- Çelik, bir bacalı ve iki direkli Marmaris gambotu 26 Ocak 1910 tarihinde Basra'ya geldi. 530 ton ağırlığında ve 14 mil hızındaki Marmaris gambotu Ocak 1906'da Nantes'teki SA des Ateliers et Chantiers de la Loire Tersanesine sipariş edilmiş, Şubat 1908'de İstanbul'a gelmişti. Daha sonra Basra'ya sevk edildi. Gambotta dört adet top mevcuttu. (Ahmed Eşref, "Osmanlı Donanması", s. 98).
1911-1914	Harp Vapuru: Marmaris gambotu Nehir Vapurları: Fırat vapuru, Rusafe vapuru, Musul vapuru, Bir Numaralı istimbot, İki Numaralı istimbot. - Sekiz adet motorgambot hizmete girdi. (Bunlardan dördü İngilizlerin 1914 yılı Kasım ayında Basra'ya başlattıkları taarruz esnasında İngiliz zırhlıları tarafından batırıldı.)	- Kilitbahir korveti 28 Mart 1911'de hizmet dışı kaldı. 1914 yılının Ağustos ayında Basra açıklarında kanalı İngiliz donanmasına kapatmak amacıyla batırılarak set oluşturulmaya çalışıldı. - Marmaris gambotu İngilizlerin 1914 yılı Kasım ayında işgalinden sonra Dicle Nehri'ne girdi. 2 Haziran'da batırıldı.

EK-17: BASRA BAHRİYE KUMANDANLARI (1850-1914)

Kumandan	Rütbesi	Göreve Başlayış Tarihi	Görevinin Sona Erdiği Tarih	Toplam Süre
Pir Bey	Riyale-i Hümayun	3 Mart 1850[912]	Kasım 1852	3 yıl
Tokatlı Hüseyin Bey	Riyale-i Hümayun	Mart 1853	Şubat 1855	2 yıl
Yusuf Bey	Miralay	Şubat 1855	Mart 1856	1 yıl
Trabzonlu Tonga Ahmed Bey (vekâleten)	Binbaşı	Mart 1856	1857 yılının son ayları	1 yıl
Galatalı Zühtü Bey	Kaymakam	1857 yılı sonları		2 yıl (tahmini)
Trabzonlu Tonga Ahmed Bey	Kaymakam	1859 yılının ilk ayları	1866 mart	6 yıl
Musa Bey (vekâleten)	Binbaşı	Mart 1866	Ocak 1867	9 ay
Ordulu Ali Bey	Kaymakam	Ocak 1867	Haziran 1867	6 ay
Musa Bey (vekaleten)	Binbaşı	Haziran 1867	Aralık 1868	1 yıl 5 ay
Eşref Bey (vekâleten)	Binbaşı	Aralık 1868	Mayıs 1871	1 yıl 9 ay
Arif Bey	Miralay /Mirliva	Mayıs 1871	Aralık 1872	1 yıl 3 ay
Halid Bey (vekâleten)	Kaymakam	Aralık 1872	Haziran 1873	1 yıl 5 ay
İzmirli Ahmed Bey	Mirliva	Haziran 1873	Temmuz 1874	1 yıl 1 ay
Halid Bey	Miralay	Temmuz 1874	Ekim 1878	3 yıl 3 ay
Polathaneli Ali Bey (vekâleten)	Binbaşı	Ekim 1878	1 Haziran 1879	8 ay
Osmanpaşazâde Ahmed Bey	Miralay	1 Haziran 1879	25 Temmuz 1879	2 ay
Üsküdarlı Hasan Kaptan (vekâleten)		25 Temmuz 1879	Aralık 1879	5 ay
Koskalı Mehmed Bey	Kaymakam / Miralay	Aralık 1879	Şubat 1882	2 yıl 2 ay
Rıfat Kaptan (vekâleten)		Şubat 1882	Eylül 1882	8 ay

[912] Pir Bey Basra'daki donanmaya başbuğ tayin edilmeden önce bu görevi yaklaşık 20 yıldır başkaptan unvanıyla Antalyalı Ali Kaptan ifa etmişti. Pir Bey görevi ondan devralmıştı. Bu sırada Ali Kaptan 80 yaşının üzerindeydi. BOA, **A.MKT.MVL**. 43/26. 6 Temmuz 1851; DTA, **MB.d**. 17/139. 28 Nisan 1851.

Langalı Ali Rıza Bey	Miralay / Mirliva	Eylül 1882	Ekim 1886	4 yıl
Hasan Bey (vekâleten)	Kaymakam / Miralay	Ekim 1886	Ekim 1888	2 yıl
Emin Bey	Miralay / Mirliva	Ekim 1888	Aralık 1897	9 yıl
İsmail Hakkı Bey	Miralay	Aralık 1897	Ağustos 1898	8 ay
Yakub Bey (vekâleten)	Binbaşı	Ağustos 1898	Mart 1899	7 ay
Yakub Bey (asaleten)	Kaymakam / Miralay	Mart 1899	Şubat 1906	5 yıl
Sadık Bey	Kaymakam	Şubat 1906	Şubat 1908	2 yıl
Sermed Bey (vekâleten)	Binbaşı	Mart 1908	Ağustos 1908	6 ay
Ali Bey	Binbaşı	Ağustos 1908	Ekim 1909	15 ay
Hikmet Bey	Miralay	Kasım 1909	Ekim 1910	11 ay
Mümtaz Bey (vekâleten)	Fırkateyn Kaptanı (Yarbay)	Kasım 1910	Şubat 1911	3 ay
Edirneli İhsan bin Sadık	Kalyon Kaptanı (Albay)	Mart 1911	Temmuz 1913	2 yıl 4 ay
Cibalili Selahattin bin Muzaffer	Korvet Kaptanı (Binbaşı)	Mayıs 1914	Ekim 1914	4 ay
Kala-i Sultaniyeli İsmail bin Hasan	Korvet Kaptanı (Binbaşı)	Kasım 1914	Ağustos 1915	8 ay
Kabartaylı Hamid	Korvet Kaptanı (Binbaşı)	Ağustos 1915	Haziran 1918	3 yıl

EK: 18. BASRA, BAĞDAT VE CİVARI MAHALLERDE DOĞUP BAHRİYE MEKTEBİ'NDEN MEZUN OLAN ZABİTAN*

ADI	BABA ADI	MEMLEKETİ	Bahriye Mektebi'ne (Deniz Harp Okuluna) Giriş ve Mezuniyet Tarihi	SON RÜTBESİ	AÇIKLAMA
Tevfik	Kasım	Bağdat	14 Mart 1893 - 24 Şubat 1895	Güverte Binbaşı	28.02. 1909'da emekli oldu.
Abdülhadi	Habib	Bağdat	14 Mart 1895 - 30 Haziran 1897	Güverte Yüzbaşı	Bağdat Askeri Rüşdiye ve Askeri İdadisi'nde tahsil gördükten sonra İstanbul'a gelerek Bahriye Mektebi'nden mezun oldu. 1902 senesinde Basra Bahriye Kumandanlığı emrine tayin edildi.[913] Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mevki milli hudutlar dışında kaldığı ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[914]
Osman Nuri	Zeynel	Bağdat, Kerkük	14 Mart 1895 - 30 Haziran 1897	İnşaiye Kıdemli Yüzbaşı	Bahriye Mektebi İnşaiye sınıfından mühendis olarak mezuniyetini müteakip 6 ay Tersâne-i Âmire İnşaiye Dairesinde istihdam edildi. Sonra Basra Tersanesi'ne atandı.[915] 29.01.1914 tarihinde emekli oldu.
İbrahim Hakkı	Abdullah	Bağdat	14 Mart 1896 – 16 Mart 1898	Güverte Teğmen	18.03.1898 tarihinde vefat etti.

* İsimler Bahriye Mektebi'nden mezuniyet sırasına göre verilmiştir.
913 DTA, **BH. SAİD**. 18953/111
914 Fahri Çoker, **a.g.e.**, s. 77; DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e, 2 Eylül 1338.
915 DTA, **MKT**. 6893/48.

İbrahim	İzzet	Bağdat	14 Mart 1897 – 30 Mart 1899	Güverte Yüzbaşı	Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra 4 Şubat 1900'de Basra Tersanesi'nde görevlendirildi.[916] Son görevi Marmaris gambotu'nda bölük zabitliğiydi.[917] Cumhuriyet'in ilanı sonrası bulunduğu yer milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[918]
Mecit	Seyit Mustafa	Bağdat	4 Mart 1897 – 30 Mart 1899	Güverte Yüzbaşı	Basra Rüştiye Mektebi'ni ve Bağdat İdadisi'ni bitirdi. İstanbul'a gelerek Bahriye Mektebi'nden mezun oldu. Basra'daki harp gemileri ile limanlarda istihdam edildi.[919] Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu yer milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923'te askerlikten ihraç edildi.[920]
Hasan	Abdürrezzak	Bağdat	1 Mart 1898 – 15 Mart 1900	Güverte Ütğm.	28.Mayıs 1905 tarihinde Basra'da vefat etti. (DTA; YKL.d. 3703/37).
Mehmed Ragıb	Ali	Bağdat	14 Mart 1899- 9 Nisan 1901	Güverte Ütğm.	24 Mayıs 1903'te Basra'da vefat etti. (DTA; YKL.d. 3703/20).
İzzet	Mehmed	Bağdat	14 Mart 1900 – 3 Ocak 1902	Güverte Teğmen	Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra Basra Tersanesi'ne tayin talebinde bulundu.[921] 29.10.1910 tarihinde vefat etti.

[916] DTA, **BH. SAİD**. 18953/120.
[917] DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[918] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 81. DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[919] DTA, **BH. SAİD**. 18935/41.
[920] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 81
[921] DTA, **MKT**. 7257/42.

Mehmed Tevfik	Casim Fahri	Bağdat	14 Mart 1901-28 Ocak 1903	Güverte Yüzbaşı	Rüşdiye ve idadi tahsilini Bağdat'ta yaptı. Sonrasında İstanbul'a gelerek Bahriye Mektebi'nde eğitim gördü ve Basra'daki Zuhaf korvetine atandı. 1907'de Fav Liman Reisliğine, birkaç yıl sonra da Basra liman reisi muavinliğe tayin edildi.[922] Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mevki milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[923]
Abdullah	Ahmed Kadir	Salahiye	14 Mart 1901-28 Ocak 1903	Güverte Yüzbaşı	Son görevi Ammare liman reisliği idi.[924] Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mevki milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[925]
Nuri	Hacı Abdülkadir	Bağdat	14 Şubat 1904-29 Ekim 1905	Güverte Ütğm.	10 Mart 1904'te Bağdat Askeri İdadisi'nden mezun oldu. Ardından Bahriye Mektebi'nde tahsil gördü ve mezuniyetini müteakip 3 Haziran 1906 tarihinde Basra'da görevli Alus vapuruna atandı.[926] 10.02.1914'te vefat etti.[927]
Mahmud Avni	Mehmed	Basra	14 Şubat 1904-29 Ekim 1905	Güverte Yüzbaşı	1911 yılında Basra'daki Alus vapurunda, 1915'te ise Ebulhasib'te liman reisi olarak görev yaptı.[928] 12.02.1922 tarihinde ihraç edildi.[929]

[922] DTA, **ŞUB**. 18953/71. DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[923] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 88.
[924] DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[925] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 88.
[926] DTA, **BH. SAİD.** 18931/53.
[927] Fahri Çoker**, a.g.e**., s. 94
[928] DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[929] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 94.

Ali Rıza Tulga	Mustafa	Bağdat	14 Ocak 1905 – 14 Mart 1907	Güverte Kaymakam	Bağdat'taki Askeri Rüştiye ve Askeri İdadi'den mezuniyetini müteakip İstanbul'a geldi. Bahriye Mektebi'nde eğitim gördü. 1911 yılı başlarında Gökçedağ Tarassut Gemisi'ne atandı ve Kızıldeniz Komodorluğu emrine gitti. 1912 yılında İstanbul'a döndü.[930] Birinci Dünya Harbi'nde üsteğmen rütbesiyle motor süvarisiyken bir İngiliz gambotuna yapılan hücumda gösterdiği kahramanlıktan dolayı 12.12.1914 tarihinde yüzbaşı rütbesine yükseltildi. 14.07.1942 tarihinde emekli oldu.[931]
İbrahim	Mehmed	Basra	14 Aralık 1905-9 Eylül 1907	Güverte Yüzbaşı	Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra 7 Mart 1908'de Basra Tersanesi'ne atandı. Birinci Dünya Harbi'nde Fırat Nısf Filotillası'nda görevli 2 Numaralı İstimbot'a süvari olarak tayin edildi. Sonra 7 Numaralı Motorbot Süvarisi olarak 6.Ordu 51.Fırka 7.Alay 1.Tabur Kumandanlığı emrine verildi. Başarısından dolayı kırmızı şeritli harp madalyasıyla taltif edildi.[932] 28.07.1923 tarihinde emekli oldu.[933]
Ahmed Nir	Mahmud	Bağdat	14 Aralık 1905-9 Eylül 1907	Güverte Ütğm.	Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mahal milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklâl Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[934]
Hüsnü	Cevat	Bağdat	14 Aralık 1905-9 Eylül 1907	Güverte Yüzbaşı	Bağdat'ta Askeri Rüştiye ve Askeri İdadi mekteplerinden mezun oldu. İstanbul'a gelerek Bahriye Mektebi'nden mezun oldu ve 1908'de Basra Bahriye Kumandanlığı emrine atandı. Buradaki görevini tamamladıktan sonra kendi talebi üzerine İstanbul'a tayin edildi. Birinci Dünya Harbi sırasında

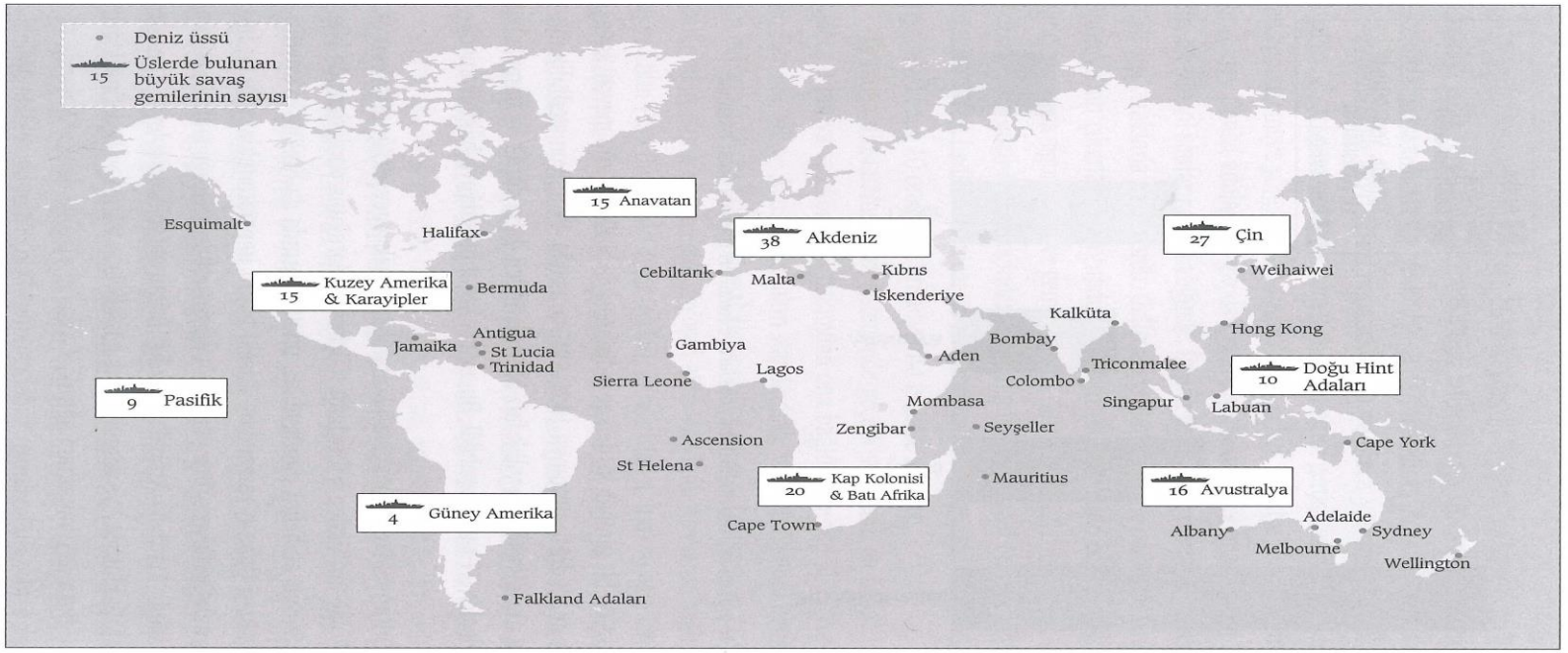
[930] DTA, **BH. SAİD**, 18946/67. Lef 1.
[931] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 96.
[932] DTA, **BH. SAİD.** 18928/7.
[933] Fahri Çoker, **a.g.e.**, s. 98
[934] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 98

					Basra'da görevli 5 Numaralı Motor süvarisi olarak görev yaptı. Sonra Dicle Nısf Filotilla Komodorluğu emrinde Irak ve Kûtülamare taraflarında Doğan gambotu'nda vazife aldı.[935] 19.09.1926 tarihinde emekli oldu.
Mehmed Nuri	Süleyman	Bağdat	14 Aralık 1905-9 Eylül 1907	Güverte Ütğm.	Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mahal milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[936]
Ahmed Sabit	Mehmed	Bağdat	14 Aralık 1906 - 22 Ağust. 1908	Güverte Ütğm.	Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra Zırhlı Mesudiye'ye ve Zırhlı Asar-ı Tevfik'e tayin edildi. Temmuz 1909'da Merkez Sefinesi'ne, Ekim 1909'da Merkez Sultaniye vapuruna, Ocak 1910'da Zırhlı Mesudiye'ye atandı. 1910'da üsteğmen rütbesini aldı. 1912 yılında Basra'da görev yapıyordu. 20.05.1914'te emekli oldu.[937]
Tevfik	Abdülkadir	Süley-maniye	14 Aralık 1906 - 22 Ağust. 1908	Güverte Ütğm.	Birinci Dünya Harbi'nden hemen evvel Basra'da İki Numaralı motor süvarisi olarak görev yapıyordu. 11.02.1927 tarihinde emekli oldu.[938]
Seyit Hüseyin	Casim	Samara	14 Ekim 1907-7 Eylül 1909	Güverte Yüzbaşı	Birinci Dünya Harbi'nde 1 Numaralı Motorbot süvarisiyken bir İngiliz gambotuna yapılan hücumda gösterdiği cesaretten dolayı 12.12.1914'te rütbesi üsteğmenlikten yüzbaşılığa terfi ettirildi. Son görevi Marmaris gambotunda bölük zabitliğiydi.[939] Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mahal milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[940]

[935] BOA, **İ.BH**. 14/20. 6 Ekim 1915. DTA, **BH. SAİD**. 18945/3.
[936] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 99
[937] DTA, **ŞUB**. 18945/47. DTA, **MBN**. 442; Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 100
[938] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 100.
[939] DTA, **MBN**. 481/334. Bahriye Nezareti'nden Sadaret'e 2 Eylül 1338.
[940] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 102.

Mehmed	Hamit	Kerkük	14 Eylül 1908- 14 Temmuz 1910	Güverte Ütğm.	Basra'da görev yaptı. Cumhuriyet'in ilanından sonra bulunduğu mahal milli hudutlar dışında kaldığından ve İstiklal Harbi'ne katılmadığından 17.12.1923 tarihinde askerlikten ihraç edildi.[941]
Mehmed Cemil Çavuşoğlu	Abdülkadir	Bağdat	7 Eylül 1909- 26 Ağustos 1911	Güverte Miralay	Bağdat Askeri Rüştiye ve Askeri İdadiye'sinde eğitim gördükten sonra İstanbul'a gelerek Bahriye Mektebi'nden güverte subayı olarak mezun oldu. Basra Bahriye Kumandanlığı emrine tayin edilmiş olsa da o sırada çıkan Trablusgarp ve Balkan harpleri sebebiyle harp gemilerinde düşmana karşı görev aldı.[942] Ardından patlak veren Birinci Dünya Harbi sırasında 26.11.1914'te Mesudiye Zırhlısı'nın bir İngiliz denizaltı gemisi tarafından Çanakkale'de batırılması esnasında gemi personelinin kurtarılması için diğer altı subayla birlikte olağanüstü gayret ve hizmetinden dolayı Tahlisiye Madalyası ile taltif edildi. 10.10.1949 tarihinde emekli oldu.[943] Basra'ya görevli olarak hiç gitmedi. İyi derecede Arapça, İngilizce ve Almanca biliyordu. 6 Mayıs 1974 tarihinde İstanbul'da vefat etti.[944]

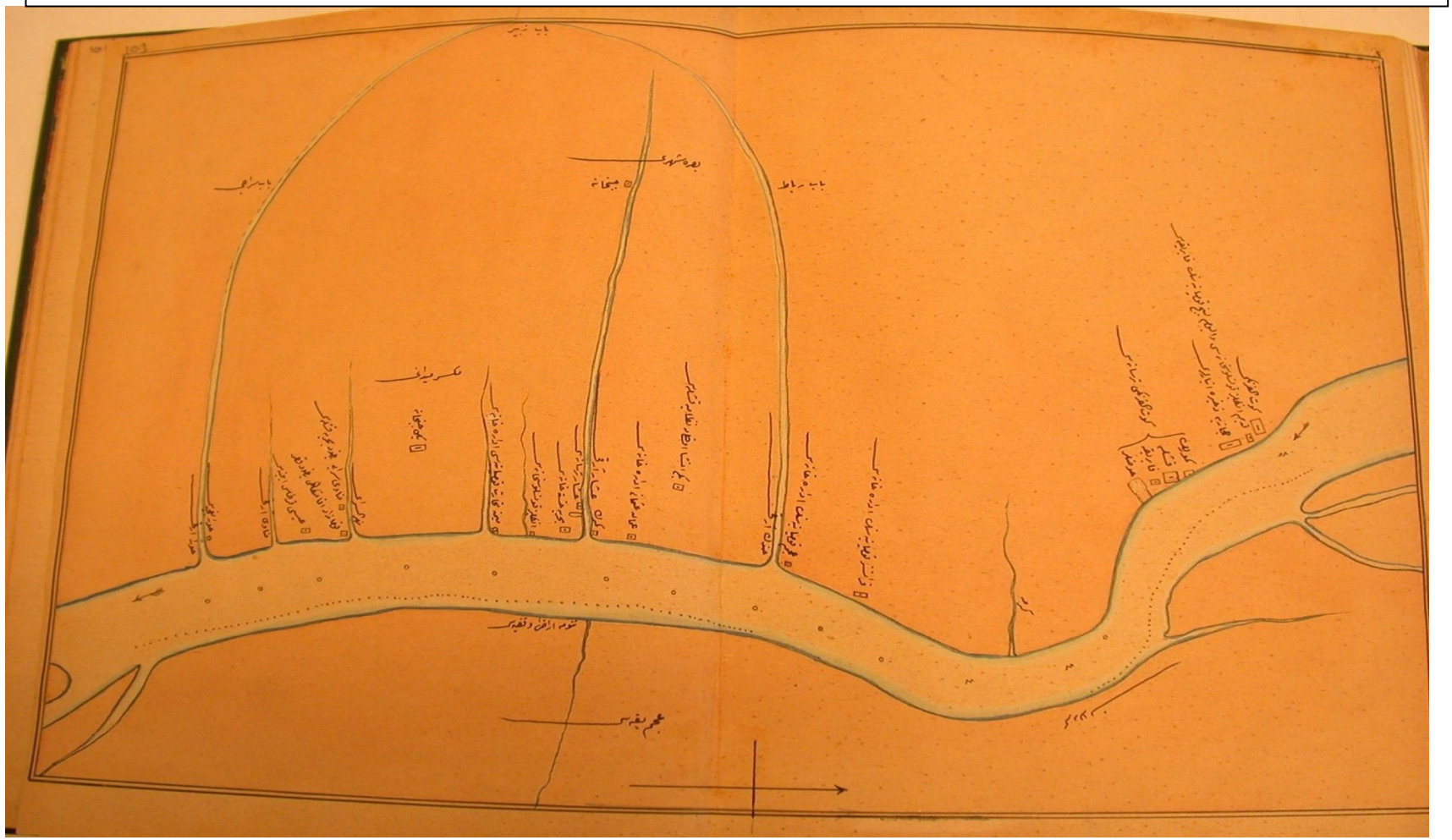
[941] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 103.
[942] DTA, **BH. SAİD**. 18952/94.
[943] Fahri Çoker, **a.g.e**., s. 105
[944] Mehmed Cemil Bey'in vefat tarihine ilişkin bilgi, oğlu sayın Savaş Çavuşoğlu tarafından 25 Temmuz 2018 tarihinde Deniz Müzesi Arşivi'nde yapılan görüşmede verilmiştir. (Bu bilgi paylaşımı için Savaş Çavuşoğlu Beyefendi'ye teşekkür ederim).



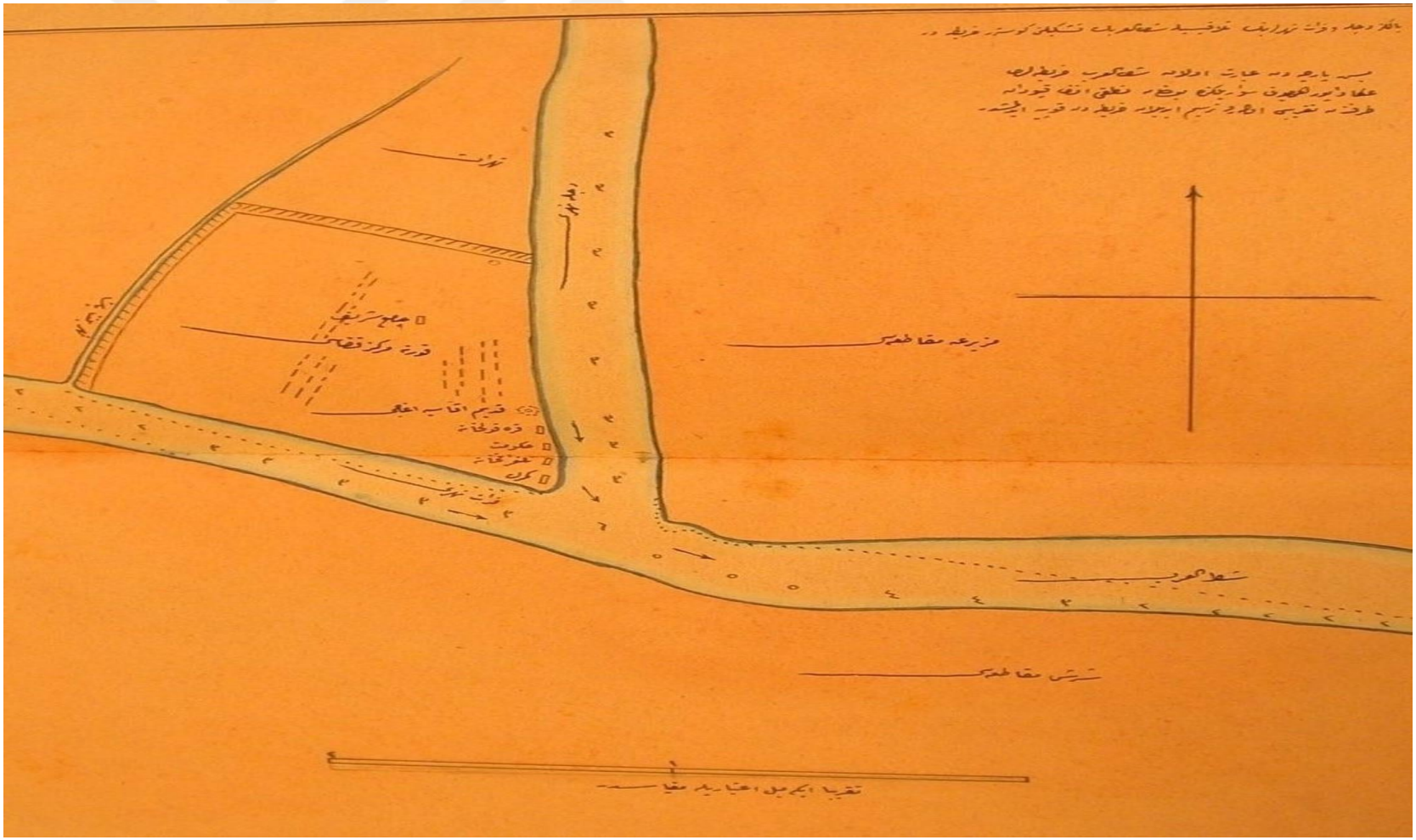
Britanya İmparatorluğu'nun deniz üsleri, yak. 1898

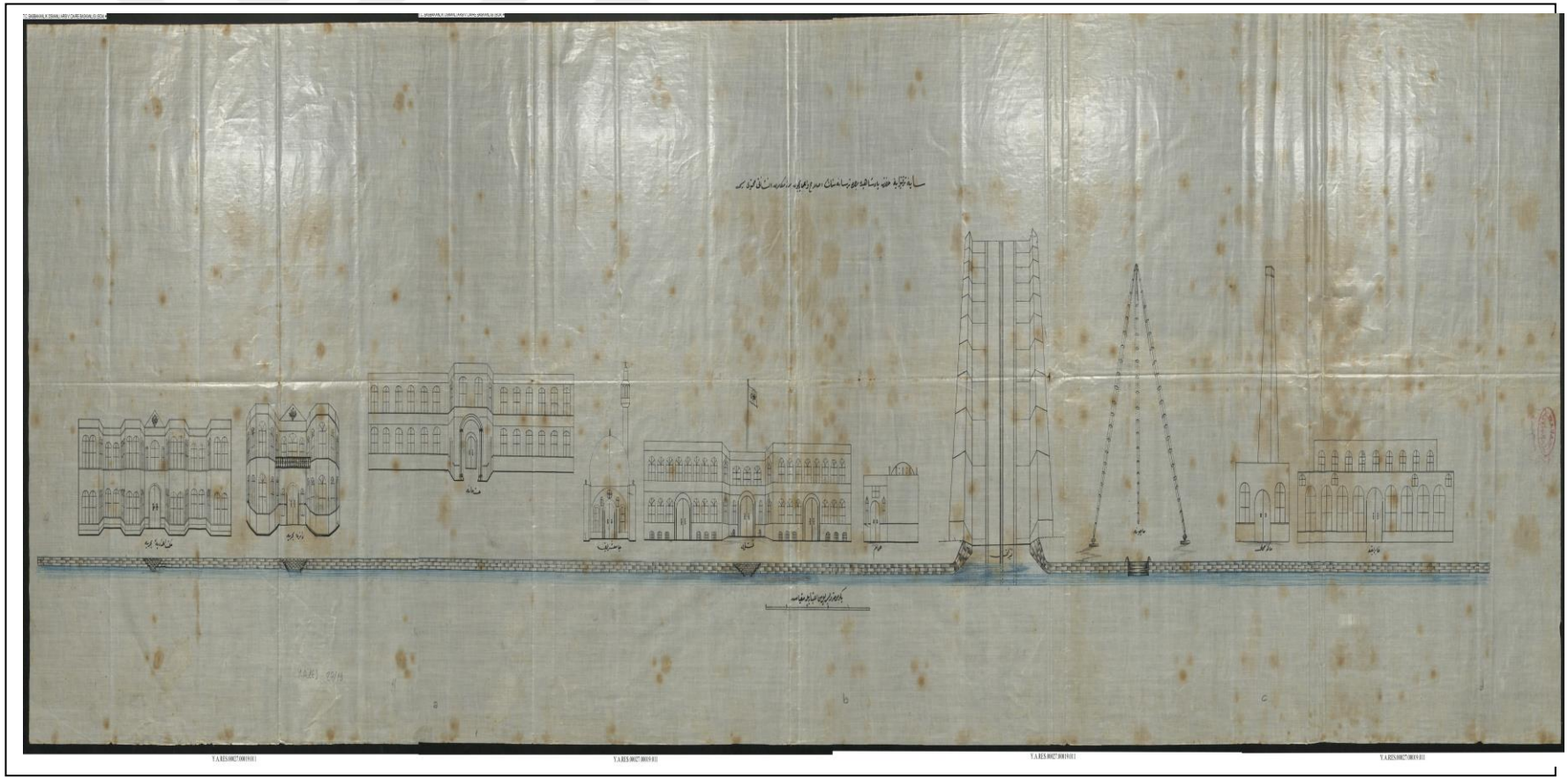
EK-19: İngiltere'nin XIX. Yüzyıl Sonları Denizlerdeki Üsleri ve Savaş Gemisi Sayısı (Kaynak: Niall Ferguson, a.g.e., s. 240).

EK-20: Basra Bahriye Kumandanlığı ile Aşar Nehri'ndeki Tersane, Bahriye Kışlası ve Hastanesinin Bulunduğu Mahalleri Gösteren Bir Kroki. İdare-i Umman-ı Osmani ile Lynch Kumpanyasının Kûtülfrengi'deki Fabrikalarının Bulunduğu Mahaller de Krokide Gösterilmiştir. Kaynak: Ahmed Şekib, a.g.e., s. 105.

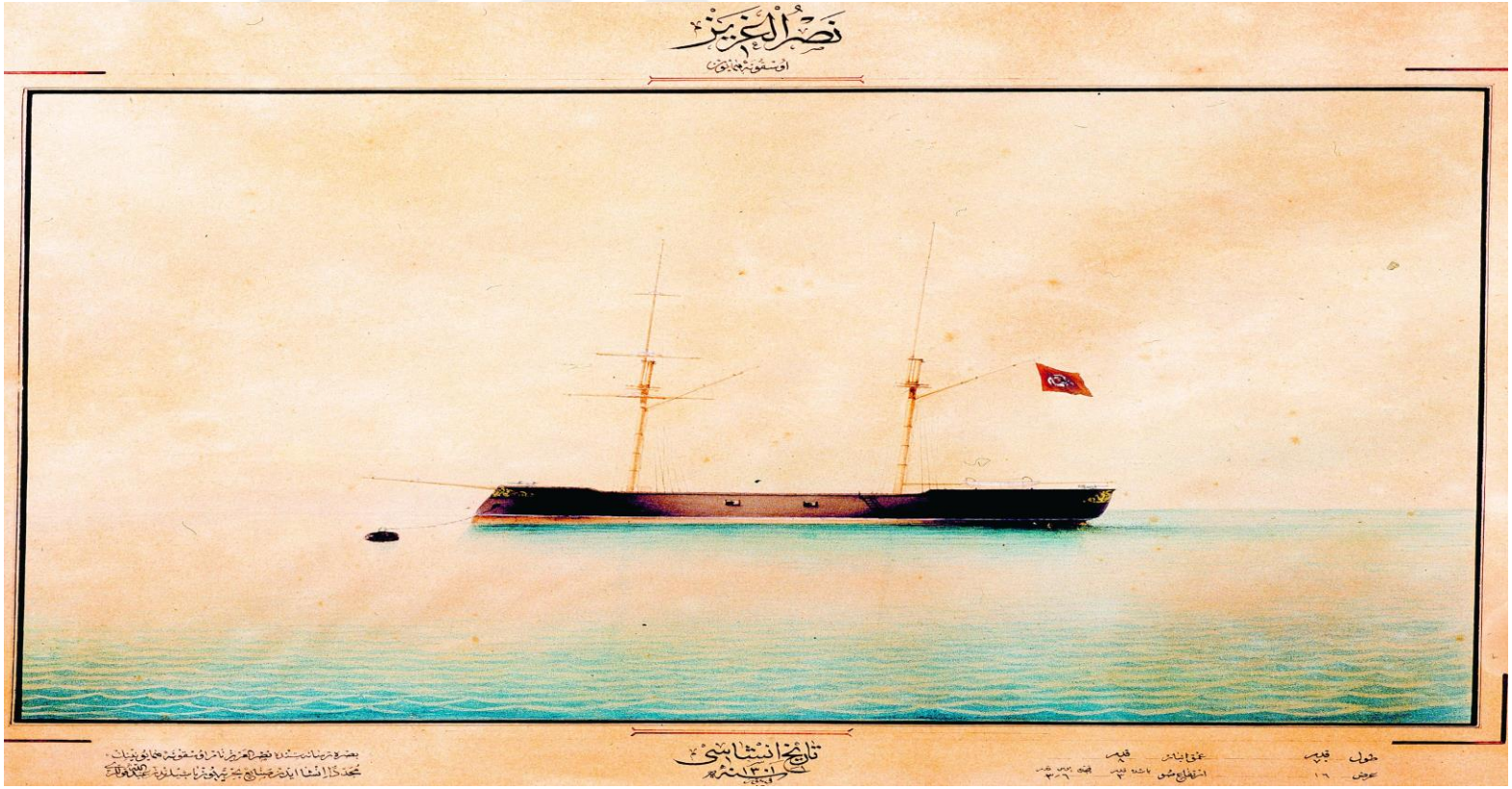


EK-21: Fırat ve Dicle Nehirlerinin Birleştiği ve Şattülarap Nehri'nin Başlangıcı Olan Kurna Mevkiini Gösteren Bir Kroki. Osmanlı Devleti'nin hükûmet Konağının, telgrafhanesinin ve karakolun Bulunduğu Mahaller. Kaynak: Ahmed Şekib, a.g.e., s. 101.

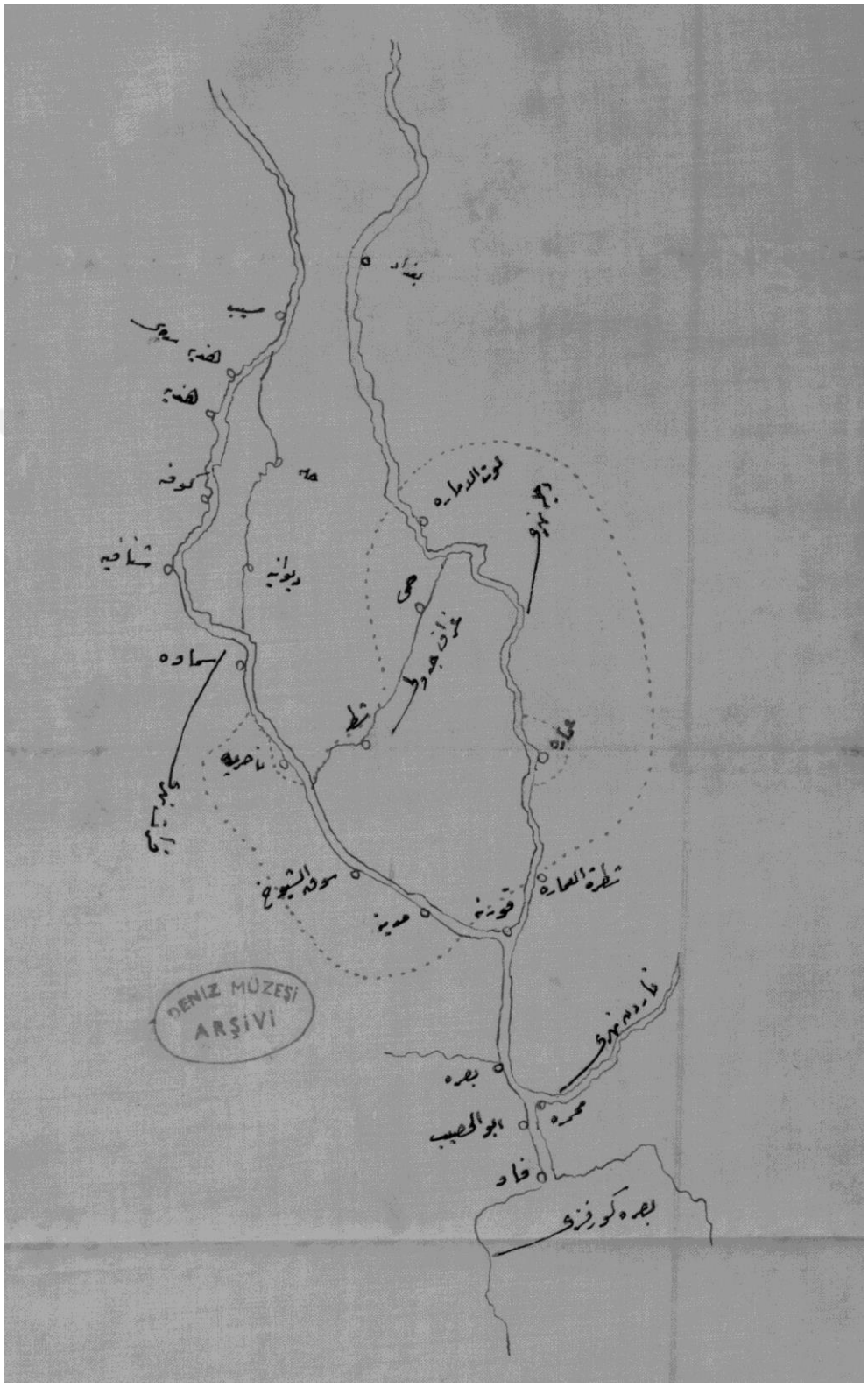




EK-22: 1884 Yılında Basra Bahriye Kumandanı Miralay Ali Rıza Bey Tarafından Hazırlanarak İstanbul'a Gönderilen Basra Tersanesi'nde İnşasına Lüzum Görülen Askerî Binaların Proje Çizimi. Kaynak: BOA, **Y.A.RES**. 27/19. Lef 11.



EK-23. Basra Tersanesi'nde İnşa Edilen Nasrülaziz Uskunası
(Kaynak: Deniz Müzesi Arşivi, Fotoğraf Koleksiyonu, Demirbaş Nu: 569)



EK-24: Şattülarap ile Fırat ve Dicle Nehirleri Üzerindeki Osmanlı Limanları (Kaynak: DTA, **MBN**. 7522/175).



EK-25. Günümüz Arap Yarımadası ve Basra Körfezi. (Kaynak: **Büyük Dünya Atlası**, Arıkan Kitabevi, 4. Baskı, İstanbul 1985, s. 139).

ÖZGEÇMİŞ

Mehmet KORKMAZ, 1977 yılında Sinop Gerze'de doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 1994-1998 yılları arasında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arşivcilik Bölümünde lisans eğitimi aldı. Askerlik görevini Ankara'da MSB. Arşiv Müdürlüğü'nde yedeksubay olarak yaptı. Terhis olduktan sonra üç yıl Dünya Gazetesi Arşiv Servisi'nde çalıştı. Mayıs 2003'te Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etütler (ATASE) Başkanlığı Arşiv Şube Müdürlüğüne arşiv uzmanı olarak atandı. 2010 yılında kendi isteği üzerine Deniz Müzesi'ne naklen tayin oldu. Hâlen adı geçen kurumun Deniz Tarihi Arşivi Şube Müdürlüğü'nde çalışmaktadır. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi SBE. Tarih Bölümü Yakınçağ Anabilim Dalında *XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri* başlıklı yüksek lisans tezini 2012 yılında tamamlamıştır.