

TC.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

OSMANLI DÖNEMİ (19 VE 20. YÜZYILLAR) IRAK
VİLÂYETLERİNDE SULAMA PROJELERİ: SİR
WILLIAM WILLCOCKS VE SİR JOHN JACKSON
ŞİRKETİ'NİN FAALİYETLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NESRİN ŞAHİN

İSTANBUL 2019

TC.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

**OSMANLI DÖNEMİ (19 VE 20. YÜZYILLAR) IRAK
VİLÂYETLERİNDE SULAMA PROJELERİ: SİR
WILLIAM WILLCOCKS VE SİR JOHN JACKSON
ŞİRKETİ'NİN FAALİYETLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

NESRİN ŞAHİN

Danışman: Prof. Dr. DAVUT HUT

İSTANBUL 2019



MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek lisans öğrencisi Nesrin ŞAHİN'in **Osmanlı Dönemi (19. ve 20. Yüzyıllar) Irak Vilâyetlerinde Sulama Projeleri: Sir William Wilcocks ve Sir John Jackson Şirketi'nin Faaliyetleri** konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı yüksek lisans tezi olarak oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Davut HUT
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

Üye : Doç. Dr. Ali SATAN
Üniversitesi Marmara Üniversitesi

Üye : Prof. Dr. Zekeriya KURŞUN
Üniversitesi Fatih Sultan Mehmet Üniversitesi

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu'nun 22.07 / 2019 tarih ve 2019/16-06 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Okan YEŞİLOT
Müdür

İÇİNDEKİLER	I
ÖNSÖZ	IV
ÖZET	VI
ABSTRACT.....	VII
KISALTMALAR	VIII

GİRİŞ

IRAK COĞRAFYASI VE TARİHÇESİ

I. IRAK COĞRAFYASININ ÖZELLİKLERİ	1
II. IRAK TARİHÇESİ.....	4
A. Osmanlı Dönemi’ne Kadar Irak Tarihi.....	4
B. Osmanlı Dönemi Irak Tarihi ve İdari Yapılanması.....	7

BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPALI DEVLETLERİN IRAK ÜZERİNDE HAKİMİYET MÜCADELESİ

I. İNGİLTERE’NİN IRAK COĞRAFYASINA GİRİŞİ VE BURADAKİ FAALİYETLERİ	14
A. Lynch Kumpanyası ve Diğer Gelişmeler.....	16
II. OSMANLI-ALMAN YAKINLAŞMASI VE ANADOLU-BAĞDAT DEMİRYOLLARI	18
A. Osmanlı-Alman Yakınlaşması.....	18
B. Bağdat Demiryolları İmtiyazının Almanlara Verilmesi	20
III. İNGİLİZ-ALMAN ÇATIŞMASI VE İMTİYAZ SAVAŞLARI.....	21
A. İngiliz-Alman Çatışması	21
B. Petrol Kavgası	23
C. Tarımda Sulama Üzerine Avrupa Rekabeti	25

İKİNCİ BÖLÜM

SİR WILLIAM WILLCOCKS VE IRAK'TAKİ SULAMA FAALİYETLERİ

I. WILLCOCKS'A KADAR IRAK'TA SULAMA ÇALIŞMALARI.....	29
A. Osmanlı Öncesi Dönemde Irak'ta Sulama Çalışmaları... ..	29
B. Osmanlı Döneminde Irak'ta Sulama Çalışmaları	31
C. Irak'taki En Meşhur Baraj: Hindiye Seddi/ Kanalı	33
II. OSMANLI ÖNCESİNDE WILLCOCKS VE FAALİYETLERİ	38
A. Doğumu ve Eğitimi	38
B. Hindistan'daki Faaliyetleri (1872-1883)	39
C. Mısır ve Güney Afrika'daki Faaliyetleri (1883-1908).....	40
III. SİR WILLIAM WILLCOCKS'UN OSMANLI'DAKİ FAALİYETLERİ.....	42
A. 1908'de Göreve Başlamadan Önceki Osmanlı Çalışmaları	42
B. Nafia Nezareti Danışmanı Olarak Göreve Başlaması	50
C. Osmanlı Devleti Hizmetinde Yaptığı Çalışmalar: Hindiye Seddi'nin Yeniden İnşası Projesi ve Diğer Gelişmeler (1908-1911).....	54
D. Willcocks'un Muhammara Şeyhi Haz'al ile Görüşmesi.	64
E. Willcocks'un Fırat Vadisi Demiryolu Projesi.....	68
F. Osmanlı Devleti Hizmetinden Ayrılması.....	71

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİR JOHN JACKSON ŞİRKETİ VE HİNDİYE BARAJI'NIN YAPIMI

I. İNGİLİZLERİN OSMANLI IRAK'INA SULAMA ŞİRKETİ SOKMA GİRİŞİMLERİ	75
II. HİNDİYE BARAJI'NIN İNŞASI VE BU SÜREÇTE YAŞANAN PROBLEMLER	78
III. JAKSON ŞİRKETİ'NİN BÖLGEDEN KOVULMASI VE I. DÜNYA SAVAŞI SONRASI BÖLGEDE SULAMA İŞLERİ	83
SONUÇ	86
KAYNAKÇA	89
EKLER	102

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti'nin bulunduğu coğrafi konum, yer altı ve yerüstü kaynakları nedeniyle son derece stratejik bir coğrafyası; sosyo-ekonomik yapısı itibariyle de önemli bir bölgesi olan Irak'ta 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında yaşanan bir takım gelişmeler I. Dünya Savaşı'na giden sürecin önemli kilometre taşlarını oluşturmuştur. Irak özelinde Avrupalı devletlerin iktidar mücadeleleri bir süre sonra ölçek büyütürken dünya savaşı halini aldı. Bu savaşın fitilini ateşleyen olaylardan; Bağdat Demiryolu meselesi, petrol mücadelesi gibi önem arz eden meseleler daha önce birtakım araştırmaların konusu oldu. Ancak burada atlanan ama diğer meselelerden daha az önemli olmayan bir konu da "Irak'ın Sulanması" meselesidir. Buradan hareketle, biz de *Osmanlı Dönemi (19 ve 20. Yüzyıllar) Irak Vilâyetlerinde Sulama Projeleri: Sir William Willcocks ve Sir John Jackson Şirketi'nin Faaliyetleri* başlıklı çalışmayı yüksek lisans tez konusu olarak seçtik.

Araştırmamızın temel amacı; 19. ve 20. yüzyıllarda Irak vilâyetlerinde Avrupalı devletlerinin sulama projeleri ile bölge üzerinde ekonomik ve siyasi nüfuz oluşturma çabalarını ortaya koymaktır. Bu devletlerden İngiltere ve onun temsilcisi olan Sir William Willcocks ve Sir John Jackson şirketinin faaliyetlerine odaklandığımız bu çalışmada "İngiltere için Irak'ta sulama projeleri neden bu kadar hayati idi? Bölgede imtiyaz elde etmek için ne gibi faaliyetler içine girildi? Sir William Willcocks'un süreçteki misyonu ve pozisyonu neydi? Osmanlı Devleti için sulama projelerinin önemi neydi? Yaşanan olaylar karşında Osmanlı Devleti'nin tutumu nasıldı?" gibi sorular ekseninde, Irak vilayetindeki sulama projelerinin tarihsel seyri ve önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Araştırma konumuza en yakın çalışma Canay Özden tarafından hazırlanan "*The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism*" adlı makaledir. Ancak çalışmanın doğası gereği bizim tezimizde yoğunlaştığımız konular hakkında yeterli malumat, muhteva ve kaynakları içermemektedir. Bunun yanı sıra tezimizin temel konularından olan Hindiye Barajı ile ilgili Dr. Deniz Akpınar tarafından "*Osmanlı'da Su Projeleri Hindiye Barajı*" adlı kitap çalışması bulunmaktadır. Ancak bu eser, Hindiye Barajı'yla ilgili bir kısmı da tezde değineceğimiz üzere hatalı olan belge neşirlerinden oluşmaktadır. Çoğunluğu teknik bilgiler içeren birtakım belgeler, kitabın içerisine özensiz bir şekilde yerleştirilmiştir. Mevzubahis kitapta, bizim tezimizin ana

aktörü olan Sir William Willcocks ile ilgili bir iki sayfanın dışında hemen hemen hiçbir malumat ve olması gereken değerlendirmeler yer almamaktadır.

Çalışmamızın ana kaynaklarını, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Qatar Digital Library tarafından hizmete sunulan Londra British Library'deki India Office Records (IOR) kayıtları ve İngiliz Devlet Arşivi Public Record Office (PRO)'in yayınlanmış belgeleri oluşturmaktadır.

Tezimizin giriş kısmında; Irak coğrafyasının özellikleri ve Osmanlı öncesi ve Osmanlı Dönemi tarihi ve İdari yapılanmasından bahsedilmiştir. Birinci Bölüm'de; Avrupalı Devletlerin Irak üzerindeki hakimiyet mücadeleleri ve bu mücadele esnasında kullandıkları yöntemler üzerinde durulmuştur. İkinci Bölüm'de; Sir William Willcocks'un Osmanlı Devleti'ne gelmeden önce yaptığı faaliyetler, Willcocks'dan önce Irak'taki sulama çalışmaları ve Sir William Willcocks'un Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetlerine değinilmiştir. Üçüncü Bölüm'de ise, Sir John Jackson şirketinin faaliyetleri ile Hindiye Barajı'nın yapım süreci anlatılmıştır.

Tez konumuzun belirlenmesinde, doğru kaynak ve veri ulaşımının elde edilmesindeki yönlendirmeleriyle ve bizzat yardımlarıyla, tezin her safhasındaki titiz değerlendirmeleri ve tashihleriyle büyük zaman ve emek harcayan kıymetli hocam Prof. Dr. Davut Hut'a minnettar olduğumu ifade etmek isterim. Tez jürimde bulunma nezaketini gösteren saygıdeğer hocalarım Doç. Dr. Ali Satan ve Prof. Dr. Zekeriya Kurşun'a müteşekkirim. Ayrıca, kaynaklara ulaşma noktasındaki yardımları ve manevi desteklerini esirgemeyen değerli arkadaşlarım Esra Bulut, Gurbet Kezer ve Adem Fırat'a da teşekkürü bir borç bilirim. Uzun ve yorucu bir çalışma gerektiren tez çalışma sürecindeki destek ve sabırları nedeniyle sevgili aileme de ayrıca teşekkür ederim.

Nesrin ŞAHİN

İstanbul 2019

ÖZET

Çalışmamızda, Osmanlı Devleti'nin önemli bölgelerinden biri olan Irak'ta 19. ve 20. yüzyıllarda yürütülen sulama projeleri ve projelerde aktif rol oynayan Sir William Willcocks ve Sir John Jackson şirketinin faaliyetlerine yer verilmiştir. I. Dünya Savaşı'na giden süreçte önemli kilometre taşlarından olan Irak'taki imtiyaz yarışının, önemli bir bölümünü de sulama projeleri oluşturdu. 1903 yılından itibaren Osmanlı Irak'ı ile ilgilenmeye başlayan ünlü su mühendisi Sir William Willcocks, yaptığı çalışmalar ve bölgeyi ziyaretleriyle epeyce gündemi meşgul etti. 1908 yılından itibaren Osmanlı Devleti'nde "Danışman Mühendis" sıfatıyla görev alan Willcocks, yaptığı projeler, çizdiği haritalar ve gizliden gerçekleştirdiği faaliyetlerle İngiltere adına bölgede etkinlik sağladı. Willcocks'un yaptığı projelerden biri olan Hindiye Barajı ise yine bir İngiliz firması olan Sir John Jackson tarafından inşa edilerek hayata geçirildi. Proje, Osmanlı Devleti'ne oldukça pahalıya, 20 milyon pound'a mal oldu. Ancak I. Dünya Savaşı'yla birlikte harcanan emekler boşa gitti. Willcocks'un faaliyetleri sırasında Irak ve nehirlerle ilgili hazırladığı harita, belge ve raporlar ise, İngilizlerin Irak'ı işgali sırasında çok önemli kolaylıklar sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Irak, Sulama Projeleri, Sir William Willcocks, Sir John Jackson Şirketi, Hindiye Barajı

ABSTRACT

Our study handles the irrigation projects which were conducted in Iraq, an important region of the Ottoman Empire, during the 19th and 20th centuries and the activities of the Sir William Willcocks and Sir John Jackson company that played an active role in the projects. An important part of the privilege competition in Iraq which was one of the important milestones in the process leading to the First World War was irrigation projects. Sir William Willcocks, a famous water engineer who began to have an interest in the Ottoman's Iraq as from 1903 had remained on the agenda for a long time with his works and also his visits to the region. Assigned in the Ottoman Empire as a "Consultant Engineer" since 1908; Willcocks brought an activeness into the region in the name of England with his projects, maps and activities that he carried out in secret. One of Willcocks' projects, the Hindiya Barrage was also constructed and carried into effect by Sir John Jackson, English company. The project costed the Ottoman Empire 20 million pounds. However, all the efforts that had been made so far were wasted because of the First World War. On the other hand, the maps, documents and reports regarding Iraq and rivers during Willcocks' activities provided great conveniences during the English occupation in Iraq.

Keywords: Iraq, Irrigation Projects, Sir William Willcocks, Sir John Jackson Company, Hindiya Barrage

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geen eser
a.g.m.	: Adı geen makale
a.g.t.	: Adı geen tez
A.MTZ	: Sadaret Eyaleti Müm-taze Mısır Evrakı
bkz.	: Bakınız
BEO	: Bâb-1 Âli Evrak Odası
Bkz.	: Bakınız
BOA	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
Çev	: Çeviren
DH.MKT	: Dahiliye Nezareti Mektubî Kalemi
DH.MUİ	: Dahiliye Nezareti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi
DH.ŞFR	: Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı
DİA	: Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
HR.İD	: Hariciye Nezâreti İdare
HR.SFR.3	: Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri
HR.SYS	: Hariciye Nezareti Siyasi
HR.TH	: Hariciye Nezareti Tahrirat Evrakı
İ.DUİT	: Dosya Usulü İradeler Tasnifi
İ.HR	: İrade Hariciye
İ.ŞD	: İrade Şûrâ-yı Devlet Evrakı
İ.TAL	: İrade Taltifat

İ.TNF : İrade Ticaret ve Nafia
MF.MKT : Maarif Nezareti Mektubi Kalemî
MV : Meclis-i Vükela Mazbataları
nr. : Numara
s. : Sayfa
TKİD : Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi
Vol. :Volume
Y.A.HUS : Yıldız Arşivi Sadaret-i Hususi Maruzat Evrakı
Yay. Haz. : Yayına Hazırlayan

GİRİŞ

IRAK COĞRAFYASI VE TARİHÇESİ

I. IRAK COĞRAFYASININ ÖZELLİKLERİ

Tarihin kadim medeniyetlerini içinde barındırmış mümbit bir arazi olması nedeniyle “Bereketli Hilal”¹ olarak da bilinen Irak coğrafyası için farklı dönemlerde farklı isimlendirmeler kullanılmıştır. Bunlardan ilki ve en bilineni Arap coğrafyacılar göre aslen Arapça veya Farsça’dan Arapçaya geçmiş “kıyı” veyahut “aşağı memleket” anlamına gelen Irak ismidir.² Irak-ı Arab³ tabiri ise özellikle 19. yüzyıl öncesine kadar Musul’dan Basra Körfezi kıyılarına kadar olan bugünkü Irak sınırlarının orta ve güneyini ifade ederken el-Cezire⁴ tabiri ise özellikle Arap seyyahlara göre Dicle-Fırat havzasının kuzeyini ifade etmektedir.⁵ Batılılar tarafından ise sıklıkla tercih edilen ve antik yazarların mesos (orta) ve potamos (ırmak) kelimelerinden türettikleri Fırat ve Dicle nehirleri arasında kalan bölgeyi ifade eden Mezopotamya tabiri kullanılmaktadır. Günümüzde Mezopotamya kuzeyde Toros Dağları, güneyde Basra Körfezi, doğuda Zagros Dağları, batıda da Suriye Çölü tarafından çevrelenmekte olanı alanı ifade etmek için kullanılmaktadır.⁶

İslam literatüründe bölgenin fethiyle birlikte Irak’ın güneyine “Sevad”(Kara) ismi verildiği de bilinmektedir. Bu ismin verilmesinin sebebi sık sık görülen nehir taşmaları ile oluşan bataklıklar nedeniyle bölgedeki toprağın görünümünün bu renkte olmasından

¹ “Bereketli Hilal” (Fertile Crescent) terimi 19. Yüzyılda Avrupalı Kutsal Kitap uzmanları tarafından üretilen bir terimdir.(Jane Hathaway, *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları, 1516-1800*, Çeviren: Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s.30-31.)

² Mustafa Sabri Küçükbaş, “Irak” (Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Irak), *Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (DİA), İstanbul 1999, XIX, s.85.

³ Irak-ı Acem tabiri ise Batı İran’da günümüzde Kürdistan, Hemedan ve Kirmanşah eyaletlerinin bulunduğu güney-doğu Azerbaycan bölgesine verilen eski bir addır. (Davut Hut, *Musul Vilayeti’nin İdari, İktisadi ve Sosyal Yapısı*(1864-1909), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006, s.2.)

⁴ Bu bölgeye Cezîretü Asûr, İklimü Asûr da denilmektedir. Dicle’nin doğusunda kalan bu yer Meyyâfârikın (Silvan), Erzen, Siirt, Zap havzası ve Fırat’ın batısındaki Adıyaman bölgesini de içine almaktadır. (Ramazan Şeşen, “Cezîre”, *DİA*, İstanbul 1993, VII, s.509)

⁵ Davut Hut, *a.g.t.*, s. 2-5.

⁶ Kemalettin Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi: Başlangıcından Perslere Kadar*, İletişim Yayınları, İstanbul 2011, s.11-12.

kaynaklanmaktadır.⁷ Osmanlı arşiv vesikalarına baktığımızda ise özellikle araştırma konumuzu içeren 19. ve 20. yüzyıllarda Irak coğrafyası için “el-cezire”, “el-cezire kıt’ası” ve “Hıttâ-i Irakiye” ifadelerinin sıklıkla kullanıldığını görmekteyiz.⁸ Irak coğrafyasının kuzey ve kuzey doğusunda Güneydoğu Toros Dağları ile İran tarafındaki Zagros Dağları bulunmaktadır. Bu dağların yükseltisi genellikle 2 bin metrenin üzerindedir. Kuzeydeki bu bölgede sert iklim özellikleriyle yüksek dağ iklimi hâkimdir. Dağlardan aşağı inildikçe güneyde Bağdat’a kadar olan bölgede ise plato ve tepelikler yer almaktadır. Kuzeyde kışlar ılık ve yarı nemli, yazlar ise sıcak ve kurak geçer. Bölgenin batı ve güneybatısında Ürdün-Suudi Arabistan sınırlarından Fırat vadisine kadar devam eden geniş çöller bulunmaktadır. Bu çöller Irak coğrafyasının yaklaşık % 40’ını kaplamaktadır.⁹

Fırat ve Dicle nehirleri arasında uzanan vadide ise uzun ve kapalı bir havza görünümü hâkimdir. Bu iki nehir Bağdat dolaylarında birbirlerine yaklaştıktan sonra tekrar uzaklaşırlar. Kurna yakınlarında Gurmet Ali isimli mevkide Şattu’l-Arap (Arap Suyu) adını alarak tek kol halinde Basra Körfezi’ne ulaşır.¹⁰ Ancak eski zamanlarda Dicle ve Fırat nehirleri Basra Körfezi’ne ayrı ayrı dökülmekteydi. M.Ö. IV. ve III. binyıllarda körfez bugünkünden 241 km. daha içerilerde yer almaktaydı. Bugün iç kısımlarda kalan Ur,¹¹ Eridu gibi antik şehirler muhtemelen liman şehirleri olarak tasarlanmıştı. Ancak ilerleyen zamanlarda nehirlerin taşıdığı alüvyonlar ve suların çekilmesi gibi nedenlerle bu şehirler eski konumunu kaybetmiştir.¹²

Irak coğrafyasında dağların yüksek kesimlerinde şiddetli soğuklar hâkimken güneye doğru ilerledikçe sıcaklık artar.¹³ Yıllık ortalama yağış miktarı da soğuk ile paralellik göstererek güneye doğru gidildikçe azalmaktadır. Yaz sıcaklığının çok olması

⁷ Mustafa Sabri Küçükbaşçı, *a.g.m.*, s.85-86.; Belâzuri’ye göre: Araplar, köylerin, hurma ve diğer ağaçların çok fazla olduklarını gördüklerinde: “Biz, bundan fazla siyahlık (sevad) görmedik” demişlerdir. Bundan dolayı buraya es-Sevad denilmiş veya es-Sevad bir şahıs adı olduğu için bu isim verilmiştir. (el-Belâzuri, *Fütûhu’l-Bıldân*, Çeviren: Mustafa Fayda, Siyer Yayınları, İstanbul 2013, s.340.)

⁸ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)*, nr. 120/63, 20 Şa’ban 1326/ 17 Eylül 1908, nr. 133/4, 11 Eylül 1325/ 26 Eylül 1909; *Bâb-ı âli Evrak Odası (BEO)*, nr. 3270/245219, 3 Mart 1324/ 16 Mart 1908, nr. 3421/256544, 11 Ramazan 1326/ 24 Eylül 1908, nr. 3586/268896, 10 Cemaziye’l-ahir 1327/ 28 Haziran 1909, nr. 3659/274411, 25 Teşrin-i evvel 1325/ 6 Kasım 1909), nr. 3751/281314, 5 Mayıs 1325/ 18 Mayıs 1910; *Dahiliye Nezareti Muhaberât-ı Umumiye İdaresi (DH.MUI)*, nr. 95/55, 2 Mayıs 1325/ 15 Mayıs 1910.

⁹ Erdoğan Akkan, “Irak” (Fiziki ve Beşerî Coğrafya), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.83-84.

¹⁰ Ali Tevfik, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1318, s.333. ; Erdoğan Akkan, *a.g.m.*, s.83-84.

¹¹ Irak’taki Ur, Uruk, Babil, Ninova gibi antik şehirler için bkz. *Antik Dünyayı Şekillendiren Kentler*, Yayına Hazırlayan: John Julius Norwich, Çeviren: Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015.

¹² Murat Tekin, “Eski Mezopotamya’da Coğrafi ve Etnik Yapı”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, II (2014), s. 112-113. ; Kemallettin Köroğlu, *a.g.e.*, s. 17.

¹³ Şemsettin Sami bu sıcaklığın Basra’da 60-65 dereceye kadar çıktığını söylemektedir. (Şemseddin Sami, *Kamus’ul A’lâm*, 4.cilt, Mihran Matbaası, İstanbul 1311, s. 3136.)

ve yağışların fazla olmaması bölgede sulama sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Esasen kuraklık kadar önemli hatta ondan daha fazla dikkat çeken bir diğer problem ise akarsu taşkınlarıdır. Anadolu'nun eriyen kar suları Dicle ve Fırat nehirlerinin debisini artırarak taşkınlara neden olması, tarihin başlangıcından beri bölgenin en önemli problemleri arasında yer almıştır. Hatta Nuh Tufanı'nın bu büyük taşkınlardan meydana geldiğine dair arkeolojik kalıntılar da bulunmaktadır.¹⁴ Yaşanan bu taşkınları kontrol edebilmek için ise setlere ve barajlara ihtiyaç duyulmaktadır. Sağlam barajlar ve setler yapıldığında bölge tarım için oldukça elverişli bir mahiyet arz etmektedir. 1880'li yıllarda bölgeyi ziyaret eden Trabzon eski valisi Âli Bey bu durumu çok canlı bir şekilde resmetmektedir şöyle ki:

“... Vaktiyle, Dicle ve Fırat arasındaki “Mezopotamya” denilen topraklar tümüyle ekili iken, bu nehirlerin kabarmasından oluşan sular, toprakları sulamak için kanallara gider imiş. Şimdi nehirlerden su alan kanallar pek az olduğundan, sular doğal olarak yataklarına sığmayıp, taşmakta ve aşağılara doğru pek çok göller ve bataklıklar oluşturmaktadır. Bu su baskınları, kıyılardaki köy ve beldelere ve özellikle Bağdad kentine her yıl büyük zararlar vermektedir. Bağdad'ın sudan korunması sahil boyu yapılmış olan setlerin sağlamlığına bağlıdır... Su baskınlarının ekinlere hizmeti yalnız toprakları sulamakla kalmayıp, asıl tarlalara bıraktığı “dehle” denilen çamurdandır. Şöyle ki; tarım zamanı çiftçiler gayet hafif ve küçük sabanla toprağı azıcık karıştırarak tohum saçarlar. Tohumlar adeta toprağın üstünde durur gibidir. Baskının getirdiği “dehle” tohumların üstünü örter...”¹⁵

Irak coğrafyasının güney kesimi üç farklı ekolojik bölgeye ayrılmaktadır. Bu bölgelerden birincisinde sulama imkânları kullanılarak çok çeşitli tarım ürünleri üretilbilme potansiyeline sahip alüvyonlu topraklar mevcuttur. Çobanların koyun ve keçilerini otlatmak için kullandığı çöl bozkırı ikinci ekolojik alanı oluştururken üçüncüsü balık ve su kuşlarının bulunduğu bataklık alandır. Kuzeye doğru çıkıldıkça kuru (*ekstansif*) tarıma uygun yerler bulunmaktadır. Bugün Irak'ta üretilen tarımsal ürünlerin başında, kuzey bölgelerde buğday ve arpa gelirken güney kesimlerde hurma ve özellikle bataklık alanların çevresindeki sulak arazilerde yetiştirilen pirinç gelmektedir.¹⁶ Esasında tez konumuzun geçtiği 19. ve 20. yüzyıllarda da durum bugünkünden pek farklılık arz etmemekteydi. Tezimizin ana konusunu teşkil eden ve ilerleyen bölümlerde hakkında tafsilatlı bilgi verilecek olan ünlü İngiliz su mühendisi Sir William Willcocks tarafından

¹⁴ Kemalettin Köroğlu, “M.Ö. II. Binyılın İlk Yarısında Doğu Anadolu'da Büyük Fırat Taşkınları, Tufanı Anımsatan Sel Baskınları”, *Toplumsal Tarih*, Sayı: 91, Temmuz 2001, s. 26-31.

¹⁵ Âli Bey (Trabzon Vali-i Sâbıkı), *Dicle'de Kelek İle Bir Yolculuk: Seyahat Jurnalı: [İstanbul'dan Bağdad'a ve Hindistan'a Min sene 1300 ilâ sene 1304 (1884-1888)]*, Günümüz diline uyarlayan: Cahit Kayra, Büke Yayıncılık, İstanbul 2003, s. 102-103.

¹⁶ Erdoğan Akkan, *a.g.m.*, s.85.; Murat Tekin, *a.g.m.*, s. 113.

Londra Coğrafya Cemiyeti'nin (*Royal Geographical Society*) yayın organı olan “*The Geographical Journal*” için hazırlanan ve Osmanlı Hükümeti tarafından da tercüme edilen “*Irak'ın Mazisi, Hâlihazırı ve Âtisi*” adlı eserde Irak'ta en fazla üretilen ürünün buğday, arpa, pamuk, mısır, pirinç ve hurma olduğu ve bu hurmaların hudâyî-nâbit olarak yetiştigi zikredilmektedir.¹⁷

Irak toprakları, sahip olduğu coğrafi ve stratejik önemi nedeniyle tarih boyunca birçok medeniyet için cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu durumda, Irak'ın Anadolu, Arabistan, Suriye ve İran gibi önemli ülkelerin kavşağında yer alan konumu etkili olmuş ve uzun yıllar bölgede hâkimiyet kurmak isteyen birçok devletin iştahını kabartmıştır.¹⁸ Sahip olduğu coğrafi konumun yanı sıra ülkeyi kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda kat eden Dicle ve Fırat nehirlerinin Irak topraklarından geçmesi de bölgenin öneminin daha da artmasına neden olmuştur. Nitekim kaynaklarını Doğu Anadolu'dan alarak Basra Körfezine dökülen bu iki nehir, Irak'ın hayat kaynaklarıdır. Fırat ve Dicle nehirleri; taşıdıkları su, rejimleri, akış hızları, yatakları sebebiyle bölgenin ulaşım ve tarımsal faaliyetlerinde başat rolü üstlenmişlerdir. Bu nehirler, Irak'ta alçak düzlüklere girdikten sonra ayrıldıkları kolları, gölleri, bataklıkları, kanallarıyla birlikte buranın bir parçası olmaktan ziyade bizzat kendisini oluşturmuştur.¹⁹

II. IRAK TARİHÇESİ

A. Osmanlı Dönemi'ne Kadar Irak Tarihi

Irak, insanlık tarihinin bilinen kısmının başrolünde yer alan önemli bir coğrafyadır. Tarihi çağları başlatan ve medeniyet tarihinin yazı, kanun ve bazı bilimlerin bakımından ilklerine sahne olan bu coğrafyada Sümer, Akad, Babil, Asur, Med-Pers, Grek, Roma-Bizans ve Sâsânî gibi medeniyetlerin izlerini görmek mümkündür. İslam Devleti'nin kurulmasının ardından Arabistan dışına yapılan fetih hareketlerinin başında bu bölgenin yer aldığı görülmektedir. Nitekim Bizans ve Sâsânîler ile yapılan bir dizi savaşın ardından Irak, İslam Devleti'nin hâkimiyetine girmiştir.²⁰ Bu fethin ardından

¹⁷ BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3. ; Eserin orijinal metni için bkz. William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future”, *The Geographical Journal*, Vol.35, No1 (Jan. 1910) s.1-15.

¹⁸ Bu devletlerin bölgede hâkimiyet kurmak için uyguladığı siyasetin detaylarına ileride değinilecektir.

¹⁹ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007, s.7.

²⁰ Bölgenin İslam Devleti tarafından fethedilme süreci için bkz. Mevlüt Koyuncu, “İlk İslâm Fetihleri Döneminde el-Cezire Bölgesi ve İslâmlaşma Süreci”, *Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Fen Edebiyat Dergisi*, X. Cilt, 1. Sayı, (2008), s.131-140.

bölgenin İslamlaşması başlarken İslam Devleti de bölgedeki kadim kültürlerden istifade etmeye başlamıştır.

Hiz. Ömer zamanında Nihavend Savaşı'yla Irak'ın fethinin tamamlanması ve bölgenin kontrolünün sağlanması için Basra ve Kûfe şehirleri kurularak Irak bu iki merkez üzerinden yönetilmeye başlanmıştır.²¹ Irak'ın İslam Devleti merkezi olan Medine'ye uzaklığı, dini azınlıkların çeşitliliği ve Müslümanlar arasındaki ayrılıklar gibi nedenlerle ilk yıllardan itibaren bölgede merkezi otoriteye karşı direnme duygusu doğmuştur. Bu nedenle Hiz Ömer ve Hiz Osman, yaptıkları vali değişiklikleriyle burada kontrol sağlamaya çalışırken; Hiz. Ali, hilafete geldiğinde Kûfe'yi ülkenin yönetim merkezi yaparak Iraklıları yanına çekmek istemiştir. Şam Valisi Muaviye ile girilen mücadelenin ardından yaşanan süreçte her ne kadar yönetim merkezi Şam'a kaymış olsa da Emevî Devleti yöneticileri de Irak'taki hâkimiyeti önemsemişlerdir. Nitekim Emevîler doğudaki topraklarını Irak üzerinden yönetmişler, burada Kûfe merkezli olmak üzere, Basra, Umman, Bahreyn, Kirman, Sicistan, Horasan ve Mâverâünnehir'i de içine alan bir eyalet kurmuşlardır.²²

Emevîler'in Abbasiler tarafından yıkılması ve Abbasi Devleti'nin kurulmasında Irak'ın ve Iraklıların önemli bir rolü olmuştur. Bu önemli role ve Irak'ın Çin'den başlayan İpek Yolu'nun içinden geçtiği; İran, Ermenistan, Bizans, Suriye ve Mısır arasındaki ticaret yollarının kavşağındaki stratejik konumuna binaen Abbasi Devleti merkez olarak Irak'ı seçmiştir. Emevîler'e karşı mücadeleyi kazanan Ebû'l- Abbas es-Seffâh, Kûfe'yi yönetim merkezi yaparken Ebû Cafer el-Mansûr ise İran hükümdarlarının payitahtı olan Medayin harabelerinden taş ve tuğla söktürerek yaptırdığı Bağdat'ı yönetim merkezi yapmıştır.²³ Bazı Abbasi halifeleri Bağdat'ın dışında başka yönetim merkezleri tercih etmişlerse de Bağdat Abbasilerle özdeşleşmiş bir başkent ve medeniyet merkezi olarak hep varlığını korumuştur. Abbasiler döneminde Irak hem sosyo-ekonomik hem siyasal hem de kültürel ve bilimsel bir merkez haline gelmiştir. İslam Devleti'nin özellikle bilimsel çalışmalar bağlamında altın çağı olarak nitelendirilen bu dönemde Bağdat'ta Halife Me'mun tarafından kurulan Beytû'l Hikme'nin rolü de ayrıca önemlidir.²⁴

²¹ İstahri, *Ülkelerin Yolları (Mesâlikü'l-Memâlik)*, Çev: Murat Ağarı, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2015, s. 86-89. ; Ali Tevfik, *a.g.e.*, s.335.

²² İmâdüddin Hâil Et-Tâlib, "Irak" (Tarih/Başlangıçtan Osmanlı Dönemine Kadar), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.87-88.

²³ Necdet Sakaoğlu, *20. Yüzyıl Başında Osmanlı Kentleri*, DenizBank Yayınları, İstanbul 2010, s.263. ;İstahri, *a.g.e.*, s.89.; Belâzuri, *a.g.e.*, s.335.

²⁴ Mahmut Kaya "Betülhikme", *DİA*, İstanbul 1992, VI, s.88-90.

VIII-IX. yüzyıllardan itibaren Abbasi Devleti'nin görece güç kaybetmesine paralel olarak Abbasilerin hâkimiyet sahasında irili ufaklı birçok devlet kurulmuştur. Bu devletlerden bazıları hilafet merkeziyle iyi ilişkiler kurarak halifeye bağlılıklarını bildirmişlerse de bir kısmı Abbasilerle mücadele içine girmiştir. X. Yüzyıl'dan itibaren bazı Arap kabilelerinin Irak'ta devlet kurma girişiminde olduklarını görmekteyiz. Bunlardan Hamdânîler Musul ve çevresinde, Mezyedîler Hille ve orta Irak'ta birer emirlik kurmuşlardır.²⁵ X.Yüzyılın başlarında batı Irak'ı işgale başlayan ve Bağdat'ı tehdit eden Şîi Karmatî²⁶ hareketine karşı Abbasi Halifesi Müstevfî-Billah Büveyhiler'i Bağdat'a davet etmiştir. Abbasilerin zor durumdan kurtulmak için sarıldıkları bu çare, onlara daha büyük bir problem olarak dönmüş ve bir süre sonra Irak bu kez Büveyhiler'in kontrolüne girmiştir. Halife Kâim bi-Emrillah Şîi Büveyhi baskısından rahatsızlık duymaya başladığında ise Sünni Selçuklu Devleti Sultanı Tuğrul Bey'den yardım istemiştir. Tuğrul Bey Abbasi Halifesi'nin üzerindeki baskının artması ve Şîi- Sünni çatışmasının şiddetlenmesi üzerine 1055 yılında Bağdat'a girerek Büveyhiler'in 110 yıllık Bağdat işgaline son vermiştir. Bu seferin ardından yönetim erki Büveyhiler'den Selçuklular'a geçerken Irak da Selçuklu hâkimiyetine girmiştir.²⁷

Selçuklu sultanları Irak'ı bir süre tayin ettikleri şahne ve amîdler aracılığıyla yönetmiştir. Sultan Muhammed Tapar'ın ölümü üzerine Büyük Selçuklu tahtına Sencer geçerken Selçuklu Devleti'ne tâbi Irak merkezli şube bir devlet kurulmuştur (1119). Yeni kurulan ve kaynaklarda Irak Selçuklu Devleti olarak geçen bu devletin başına ise Mahmud b. Muhammed geçmiştir. Irak Selçuklularının halefi olarak bölgenin bazı kesimlerinde Zengi Atabeyliği hâkimiyet kurmuştur.²⁸ Moğol istilasıyla birlikte ise Irak siyasi otoriteden uzak kargaşanın hâkim olduğu bir yer haline dönüşmüştür. Bu süreçte Celâyirîliler Bağdat merkezli bir devlet kurmuş ancak önce Timur'a daha sonra da Karakoyunlulara bölgeyi bırakmak zorunda kalmıştır. Osmanlılar tarafından ele geçirildiği dönemde ise Irak, Safevîler'in hâkimiyet sahası içerisinde yer almış bulunmaktaydı.²⁹

²⁵ İmâdüddin Hâil Et-Tâlib, *a.g.m.*, s.90.

²⁶ Şîi İsmâiliye'nin aşırı kollarından biri. Detaylı bilgi için bkz. Abdullah Ekinci, *Ortadoğu'da Marjinal Bir Hareket; Karmatîler (Siyasi, Sosyal ve İktisadi Faaliyetleri/ Ortadoğu'da İlk Sosyalist Yapılanma)*, Odak Yayınevi, Ankara 2005.

²⁷ Erdoğan Merçil, *Büyük Selçuklu Devleti*, Nobel Yayıncılık, Ankara 2011. s.30-32.; Gülây Ögün Bezer, "Selçuklular Zamanında Irak", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.48-49.

²⁸ Gülây Ögün Bezer, *a.g.m.*, 50-55.

²⁹ İmâdüddin Hâil Et-Tâlib, *a.g.m.*, s.90.

Irak'a hâkim olan Araplar, Selçuklular, Irak Selçukluları ve bölgede etkin olan Zengi Atabeyliği ülkeyi mamur hale getirmek için çalışmışlarsa da Moğollar'ın hâkimiyeti döneminde ülke tarumar olmuştur. Sir William Willcocks'a göre ise Milat'ın ilk asırlarından itibaren Sasani İmparatorluğundan başlayarak Harun Reşid Dönemi de dâhil olmak üzere Irak son derece mamur bir yer iken bu tarihten itibaren Arapların idaresinde bozulmalar başlamış, XIII. ve XIV. asırlarda Cengiz (Moğol) ve Timurlenk'in hâkimiyeti esnasında büsbütün tahrip olmuştur.³⁰

B. Osmanlı Dönemi Irak Tarihi ve İdari Yapılanması

Osmanlı Devleti Irak'ta hâkimiyet kurmadan önce bölgede Safevî Devleti etkin konumda idi. Safevî Devleti'nin Şiî tandanslı yapısı ve Osmanlı Devleti'nin özellikle Yavuz Sultan Selim'in Mısır Seferi'nin ardından hilâfetin merkezi olarak Sünnî İslâm'ın savunucusu olması, Irak üzerindeki rekabetin de önemli bir sebebiydi. Safevî Devleti hükümdarı Şah İsmail özellikle Doğu Anadolu'daki Türkmenleri nüfuzu altına almaya çalışarak Şiîlik propagandası yapmaktaydı. Yavuz Sultan Selim, şehzadelikten itibaren üzerinde durduğu bu konuyu halletmek ve Anadolu üzerindeki bu önemli tehdidi bertaraf etmek adına 1514 yılında İran üzerine bir sefer düzenlemeye karar vermiş ve büyük bir orduyla yola çıkmıştır. Çaldıran ovasında karşı karşıya gelen iki ordunun girdiği mücadelenin ardından Şah İsmail'in ordusu hezimete uğramış ve bölgede Osmanlı Devleti büyük bir üstünlük sağlamıştır.³¹

Yavuz Sultan Selim savaşa başlamadan önce Irak'ın kuzeyindeki Kürt aşiretlerini kendilerine bağlamak amacıyla bölgenin sosyo-kültürel yapısına hâkim İdris-i Bitlisî'yi bölgeye göndererek aşiretlerin Osmanlı'ya tâbi olmasını sağlamak istemiştir. Muhakkak ki İdris-i Bitlisî'nin bu bölgelerin Osmanlı hâkimiyetine girmesinde çok büyük rolü vardır. Ancak Osmanlı Devleti'nin yükselen gücü karşısında direnmenin anlamsızlığı ve Çaldıran'da kazanılan zafer, Kürt aşiretlerinin barışçıl yollarla Osmanlı hâkimiyetini tanımasındaki önemli bir faktör olduğu da unutulmamalıdır.³²

³⁰ BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3.; William Willcocks, "Mesopotamia: Past, Present, and Future".s.8.

³¹ Mustafa Çetin Varlık, "Çaldıran Savaşı", *DİA*, İstanbul 1993, VIII, s.193-195. Irak'ta Osmanlı- Safevî mücadelesi için bkz. Özer Küpeli, "Irak-ı Arap'ta Osmanlı-Safevî Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)", *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, Ekim 2010, s.227-244.

³² İsmet Parmaksızoğlu, "Kuzey Irak'ta Osmanlı Hakimiyetinin Kuruluşu ve Memun Bey'in Hatıraları", *Belleten*, XXXVII/146 (Nisan 1973), s.192.

Her ne kadar Yavuz Dönemi'nde Irak'ın kuzeyine hâkim Kürt aşiretleri Osmanlı'ya tabi kılınca da bölgenin Osmanlı ile Safevîler arasındaki çekişmenin odak noktasında yer alması, burada Osmanlı'nın tam hâkimiyet sağlamasını engellemiştir. Irak'ta Osmanlı'nın gücünün tam olarak hissedilmesi ise Kanuni Sultan Süleyman'ın 1534 yılında çıktığı "İrakeyn Seferi" sonrasında mümkün olabilmıştır.³³ Bu seferin ardından Bağdat ve Irak'ın kuzeyinde tam hâkimiyet sağlanabilmıştır.³⁴

Kanuni Sultan Süleyman İrakeyn Seferi'nin ardından ordunun dinlenmesi için birkaç ay Bağdat'ta kalmıştır.³⁵ Bu süreçte, 1508-1509 yıllarında Şah İsmail'in Bağdat'a girerek tahrip ettiği Hanefî mezhebinin kurucusu İmam-ı Âzam Ebu Hanife'nin kabrini tamir ettirmiştir.³⁶ Daha sonra da Şîîler tarafından önemli olan İmam Musa Kâzım ile Sünni camianın değer verdiği Abdülkâdir Geylânî'nin türbelerini ziyaret ederek buralardaki eksikliklerin giderilmesini emretmiştir. Kanuni Sultan Süleyman'ın bu birleştirici ve kucaklayıcı tavrı hem Sünniler hem de Şîîler tarafından olumlu karşılanmıştır.³⁷

1623 yılına gelindiğinde ise Irak'ta merkezi idarenin etkisinin zayıfladığı görülmektedir. Bu dönemde Bağdat valisi Yusuf Paşa idi. Ancak esas yönetim Bağdat'ın ileri gelenlerinden yerli on iki bin kul ile kale azaplarının kumandanı Bekir Subaşı'nın³⁸ elinde bulunmaktaydı.³⁹ Bekir Subaşı'nın Osmanlı'ya karşı isyan etmesi sonrasında yaşanan gelişmelerin ardından bölge Safevîler tarafından tekrar işgal edilmiştir. Safevî Şahı Abbas, Bağdat'ın büyük kısmını tahrip ederek Kanuni'nin onarttığı İmam-ı Âzam Ebu Hanife'nin ve Abdülkâdir Geylânî'nin türbelerini yıktırmıştır. Sultan Dördüncü Murad Bağdat'ın bu akıbetine son derece üzülmüş ve Bağdat üzerine yürüyerek şehri tekrar Osmanlı hâkimiyetine bağlamıştır.⁴⁰

Osmanlı Devleti, idari olarak Yavuz Sultan Selim Dönemi'nde Irak'ın kuzeyindeki aşiret yapısına dokunmamış, Osmanlı Devleti'ne bağlı ve vergi verir olma

³³ İrakeyn seferinin ayrıntıları için bkz. Nasuh Matrakî, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i İrakeyn*, Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın, Ankara 1976.

³⁴ Davut Hut, *a.g.t.*, s.8-9.

³⁵ Stephen Hemsley Longrigg, *Four Centuries of Modern Iraq*, Oxford University Press, Oxford 1925, s.24.

³⁶ Ömer Faruk Yılmaz, "Kanûnî Sultan Süleyman Han'ın İrakeyn İle IV. Murad'ın Bağdat Seferleri", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatar Yayınları, İstanbul 2003, s.206.

³⁷ Remzi Kılıç, *Osmanlı Yönetiminde Irak ve Suriye (Tarihi Coğrafyası XIX. Yüzyılda İdari Yapısı)*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2011, s.51-52.

³⁸ Bekir Subaşı yeniçeri olarak başladığı görevinde sabır ile ilerlemiş Subaşılık görevine kadar yükselmişti. Hırsı ve acımasızlığıyla kurduğu ittifaklar sayesinde ise bölgenin hakimi konumuna yükselmişti.(Stephen Hemsley Longrigg, *a.g.e.*, s.52.)

³⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, Türk Tarih Kurumu, C.III. Ankara 1982, s.153-154.

⁴⁰ Ömer Faruk Yılmaz, *a.g.m.* s.208-212.; Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Muradın Bağdat Seferi Menzılnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", *Belgeler- Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, C. II, Sayı 3-4, (1965) s.1-35.

şartıyla onların yerel hâkimiyet alanlarını kabul etmiştir. Kanuni Sultan Süleyman ile birlikte Irak'ta tam hâkimiyet sağlanmasının ardından Irak idari bir yapıya da kavuşmuştur. Kuzeyde Musul ve Süleymaniye merkezli Şehrizer, ortada Bağdat ve güneyde Basra ve el-Ahsa olmak üzere beş taksimden oluşan bir yapıdan söz edebiliriz.⁴¹ Bu yapı zaman içerisinde sık sık değişiklik gösterse de genel itibarıyla Osmanlı Irak'ı denildiğinde Basra, Bağdat ve Musul vilâyetleri üzerinden yönetilen bir bölge aklımıza gelmektedir. Bu vilâyetler içerisinde en önemli ve etkin olanı ise Bağdat vilayeti idi. Osmanlı idaresinin başlangıcından itibaren Bağdat valisinin otoritesi tüm Irak'ta hissedilmekteydi. Bağdat valisi askeri ve sivil yetkilere sahip Irak'ın genel valisi hüviyetindeydi.⁴² Bu yüzden Irak'ın tümünde Osmanlı Devleti'nin gücünün hissedilmesi, devletin merkezi olarak güçlü olmasının yanında Bağdat valilerinin dirayetli yapılarıyla da doğru orantılı olmuştur.

XVIII. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin Avrupa karşısında aldığı yenilgiler ve ülke içinde yaşanan asayiş problemleriyle yönetim boşluğu gibi unsurlar nedeniyle merkezin güç kaybetmesine paralel olarak Irak'ta yerel hanedan görünümü oluşumlar ortaya çıkmıştır. Bağdat ve Basra'da Kölemen idaresi hâkim olurken Musul'da Celîlî ailesi etkin olmuştur. Musul'da nüfuzlu bir aile olan Celîlîler'den İsmail ibn Abdülcélil, 1726 yılında Musul'un vergi iltizamının yanı sıra, Güneydoğu Anadolu ve Irak'a doğru olan güzergâhta Osmanlı ordusunun iâşesini sağlama taahhüdüyle Musul valiliğini de almıştır. O dönemde önemli bir problem olan iâşe sorununun yanı sıra İran'a karşı olan savaşlardaki etkin rolüyle Celîlîler, 1834'te son Celîlî valisi Yahya Paşa'nın valilikten uzaklaştırılmasına kadar çoğunlukla Musul'u idare etmişlerdir.⁴³

Kölemen idaresinin hâkimiyet kurması da Celîlî ailesini başa getiren etmenlerden pek farklılık göstermemekteydi. Şöyle ki: yönetim sorununun yaşandığı XVIII. yüzyılda Bağdat ve Basra merkezli aşiret isyanları çıkmış, bu isyanların bastırılmasında ve İran'a karşı olan savaşlarda (1733,1743) bölgeye vali olarak atanan Eyüplü Hasan Paşa ve oğlu Ahmet Paşa oldukça yararlılık göstermişlerdi. Bu ikili, bölgede asayiş ve huzuru sağlamanın yanında iktisadi ve ekonomik yönden bir refah ortamı da oluşturmuşlardı. Bu durumdan hem yerel halk hem de merkezi idare son derece memnun kalmıştı. Tüm bu etmenler bu paşaların kırk yılı aşkın bir dönem valilikte kalmalarına olanak tanımıştır. Bu

⁴¹ Sinan Marufoğlu, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak 1831-1914*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998, s.35-36.

⁴² Remzi Kılıç, *a.g.e.*, s.54.

⁴³ Jane Hathaway, *a.g.e.*, s.119-121.; Davut Hut, *a.g.t.*, 14-16. Ayrıca konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Dina Rizk Khoury, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Taşra Toplumu, Musul 1540-1834*, Çev. Ülkün Tansel, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.; Mehmet İpşirli, "Celîlî", *DİA*, İstanbul 1993, VII, s.268-269.

kadar uzun süre Irak'ın en önemli merkezinde valilik yapan Hasan Paşa, valiliği sırasında Osmanlı saray teşkilatına benzer bir yapı oluşturmuş, bu yapı içerisinde Abaza, Gürcü ve Çerkez köleler de bulundurmıştı. Bu köleler yönetim kademelerinde önemli görevlere gelmiş ve hatta Ahmet Paşa'nın vefatından sonra kendilerini Hasan Paşa ve Ahmet Paşa'nın halefi olarak görmüşlerdir. Ahmet Paşa'nın damadı ve kethüdası olan Süleyman Paşa'nın oluşturduğu defacto durumun ardından 1749'da Bağdat'a vali olarak seçilmesi bunun bir göstergesidir. Bu tarihten itibaren merkezden vali tayin edilme işi bırakılmış ve valilik, kölemenlerden nüfuzlu kişilere verilmeye başlanmıştır.⁴⁴

Musul'da Celîlî ailesi ile Bağdat ve Basra'da Kölemen idaresi II. Mahmut'un yaptığı merkezileşme çalışmalarından ziyadesiyle nasibini almıştır. 1808 yılında Osmanlı tahtına çıkan Sultan II. Mahmut, yapacağı yeniliklerin önünde engel olarak gördüğü yeniçeri ordusunu kaldırmış ve yönünü taşraya çevirerek buralardaki yerel hanedanları kaldırma hareketine girişmiştir.⁴⁵ İlk olarak Bağdat'ta merkezileşme politikalarına uymayan Kölemen idaresinin üzerine giden Sultan II. Mahmut, 1831 yılında son Kölemen valisi Davut Paşa'yı azletmiştir. Ancak Davut Paşa'nın emre itaat göstermeyerek başkaldırması üzerine kendisine karşı Halep Valisi Ali Rıza Paşa gönderilmiş ve doksan günlük kuşatmanın ardından Davut Paşa ele geçirilmiştir. Böylelikle 1749'dan beri bölgede hâkimiyet kuran Kölemen idaresi son bulmuştur.⁴⁶ 1834'te merkezileşme hareketlerinin devamı olarak son Celîlî valisi Yahya Paşa da görevden uzaklaştırılarak Musul, Celîlî idaresinden alınmıştır. Bu bölgeler artık merkezi idare tarafından atanmış merkeze bağlı valiler aracılığıyla yönetilecektir. Vilayet merkezlerinin ardından kuzeydeki Kürt Emirlikleri'nden Revanduz'daki Soran Emirliği 1834'te, İmadiye'deki Behdînan Emirliği 1839'da ve Süleymaniye'deki Baban Emirliği ise 1850'de ortadan kaldırılarak buralar doğrudan merkezi idareye bağlanmıştır.⁴⁷

3 Kasım 1839 tarihinde ilan edilen Tanzimat Fermanı'yla birlikte Osmanlı Devleti'nde reorganizasyonların yapıldığı yeni bir döneme girilmiştir. Ancak Tanzimat Fermanı ülkenin her yerinde aynı tarihte ve aynı ölçüde uygulanamamıştır. Bu bağlamda Tanzimat Basra, Bağdat ve Şehrîzor'da 1844, Musul'da ise 1848 yılından itibaren

⁴⁴ Erdinç Gülcü, "Bağdat Kölemenler Hükümeti (1749-1831)", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.213-224.

⁴⁵ Davut Hut, "Osmanlı Arap Vilayetleri, Arabizm ve Arap Milliyetçiliği", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Vol.1, Ortadoğu Özel Sayısı, s.111.

⁴⁶ Erdinç Gülcü, *a.g.m.*, s. 224-226.

⁴⁷ Davut Hut, *a.g.t.*, s.16.

uygulanmaya başlanmıştır.⁴⁸ Bölgeye atanan Abdülkerim Nâdir Paşa (1845-1850), Mehmed Nâmık Paşa (1851-1852 2. defa 1861-1868), Mehmed Reşid Paşa (1852-1857), Midhat Paşa (1869-1872) gibi mühim valiler hem Tanzimat'ın gerekliliklerini uygulamaya çalışmış hem de bölgenin kalkınması için önemli işler yapmışlardır.

Mehmed Namık Paşa, yeniçeri ordusunun kaldırılmasının ardından Tanzimat'ın askerlik reformlarının öngördüğü şekilde 1848 yılında kurulan ve bilahare 6. Ordu olarak anılan Bağdat merkezli Irak-Hicaz ordusu komutanlığı ile Bağdat valiliğini uhdesinde birleştirmiştir.⁴⁹ Bu gelişmenin ardından Mehmed Nâmık Paşa aşiretleri ıslah etmeye çalışmış, sulama-nehir ulaşımı, nüfus sayımı, telgraf ağı gibi birçok önemli gelişmeye de imza atmıştır.⁵⁰

Irak için bir diğer önemli vali olan Midhat Paşa'nın valiliği sırasında ise askeri kura usulünün uygulanması, topraksız köylüye toprak dağıtımı⁵¹, tarımı teşvik edici politikalar, deniz ve nehir ulaşımının geliştirilmesi, Kazimiye Tramway hattının yapımı, *Zevra Gazetesi'nin* çıkarılması gibi birçok sosyal, kültürel ve iktisadi reformlar hayata geçirilmiştir. Bu gelişmelerin yanı sıra 1864 yılında yürürlüğe giren ve Midhat Paşa'nın Tuna valiliği sırasında uygulamaya konulup daha sonra tüm Osmanlı topraklarına teşmil edilmeye çalışılan Vilayet Nizamnamesi de yine Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği sırasında Irak'ta uygulamaya konulmuştur.⁵² Bu kanuna göre “eyalet” ismi değiştirilerek bazen eyaletleri de kapsayan “bölge” “memleket” anlamlarına gelen ve eski bir tabir olan “vilayet” terimi kullanılmaya başlanmıştır. Her vilayet sancaklara, sancaklar kazalara, kazalar da köylere bölünmüştür.⁵³ Bu minvalde Irak'ta Basra ve Musul da dâhil birçok sancak oluşturulup Bağdat vilayetine bağlanmıştır. Midhat Paşa zamanında

⁴⁸ Sinan Marufoğlu, “19. Yüzyılda Irak Vilayetlerinde Toprak Düzeni, Tapu ve Mülkiyet Sorunları”, *Tarihin Peşinde*, 5/9, 2013, s. 238.; Davut Hut, *a.g.t.*, s. 18.

⁴⁹ Davut Hut, “Osmanlı Arap Vilayetleri, Arabizm ve Arap Milliyetçiliği”, s. 113. Irak-Hicaz ordusu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Fatih Akyüz, *Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu: Irak ve Hicaz Ordusu Örneği (1848-1876)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.

⁵⁰ Mehmed Namık Paşa hakkında detaylı bilgi için bkz. Majed Mohammed Binzouba, *Mehmed Namık Paşa'nın Askeri ve Siyasî Hayatı (1804-1892)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.; Ebubekir Ceylan, “Namık Paşa'nın Bağdat Valilikleri”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 76-84.; Selçuk Akşin Somel, “Şeyh'ül Vüzera Namık Paşa”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 60-67; Candan Badem, “Namık Paşa'nın Avrupa'da Borç Arayışı (1853-1854)”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 68-75; Abdülhamid Kırmızı, “Namık Paşa'nın Vefatı, Mezarı ve Vasiyetnameleri”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 85-91.

⁵¹ Midhat Paşa, toprağın kullanım hakkını direkt olarak çiftçiye vererek aşiret bireyleri ile devlet arasındaki ilişkinin sadakat bağı üzerinden kurulmasını hedeflemişti. (Burcu Kurt, “Meşihat Usulü'nün İlgaı: II. Meşrutiyet Dönemi Basra Vilayetinde Toprak Reformu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı: 37, Bahar/2015, s. 220.)

⁵² Adem Korkmaz, “Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği (1869-1872)”, *Tarih Dergisi*, sayı 49, İstanbul 2010, s.113-178. Ayrıca Midhat Paşa ile ilgili tafsillatlı bilgi için bkz. Adem Korkmaz, *Midhat Paşa'nın Hayatı, İdari ve Siyasî Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2016.

⁵³ Roderic H. Davison, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform (1856-1876)*, Çev. Osman Akınhay, Agora Kitaplığı, İstanbul 1997. s.153.

gerçekleştirilen Ahsa Seferi (1871) ile Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi ve Irak vilâyetlerinde otoritesi zirveye çıkmıştır.⁵⁴

Sultan II. Abdülhamid Dönemi'ne gelindiğinde ise Midhat Paşa'nın ardından gelen valilerin yeterince etkin olamaması ve Rusya ile yaşanan 93 Harbi'nin oluşturduğu kargaşa ortamı tüm ülkede olduğu gibi Irak'ta da hissedilmiştir.⁵⁵ Bölge halkının huzur ve sükûnunu sağlamak, bölgeyi modernleştirerek merkezden uzaklaşmasını önlemek, XIX. yüzyılda Arap vilâyetlerinde ortaya çıkan Arabizm'in Arap milliyetçiliğine dönüşmesini engellemek gibi amaçlarla birçok uygulama hayata sokulmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda Sultan Abdülhamid, bölgenin diğer bölgelerden farklı olan sosyal ve ekonomik yapılarını gözeterak buna göre politikalar sergilemiş, İslâm birliği siyasetinin bir uzantısı olan Eşraf siyasetiyle vilayetlerde eşrafa ayrıcalıklı konumlar vererek bu nüfuzlu kişiler aracılığıyla bölgede hâkimiyet sağlamıştır. Bunun yanı sıra idari anlamda zor olan Irak'ı tek merkez üzerinden yönetmek anlayışını terk ederek 1879'da Musul ve 1883'te Basra vilayetlerini oluşturmuş ve Bağdat üzerindeki yükü azaltmıştır.⁵⁶ Bu uygulamalara ek olarak Irak'ta zirai gelişme, sulama, nehir ulaşımı, eğitim, telgraf ağının genişletilmesi, demiryolu (Bağdat Demiryolu) gibi çok önemli yatırımlar da yapmıştır.⁵⁷

II. Meşrutiyet'in ilanı Irak'ta özellikle Sultan Abdülhamid Dönemi'nde imtiyazlı olan eşraf tarafından olumlu karşılanmamıştır. Nitekim İttihatçılar sabık padişahın aksine eşraf siyaseti yerine devlet mekanizmalarının tam olarak kullanıldığı merkeziyetçi bir politikayı uygun görmüşlerdir. Bu durum Irak'ta yaşayan eşraf, tarikat şeyhleri ve aşiret reislerini eski konumlarını kaybetme endişesine sevk ederek zaman zaman isyan etmelerinin önünü açmıştır.⁵⁸

Yeni yönetim idari anlamda Sultan Abdülhamid'in aksine hareket etse de Irak'a yapılan yatırımlar konusunda paralel hareket ettiği şüphe götürmez bir gerçektir. Nitekim İttihatçılar, hem devraldıkları alt yapı projelerini sürdürmüşler hem de kendi yönetimleri sırasında da bir takım komisyonlar oluşturularak Irak'ın imar ve ıslahı için çalışmalar yapmışlardır.⁵⁹ Örneğin II. Abdülhamid Dönemi'nde planlanan atlı tramvay projesi,

⁵⁴ Zekeriya Kurşun, Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, Vehhabi Hareketi ve Suud Devleti'nin Ortaya Çıkışı, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1998, s.241-242.

⁵⁵ Gökhan Çetinsaya, "Irak" (Tarih/ XIX. yüzyıl), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.94.

⁵⁶ Davut Hut, "Osmanlı Arap Vilayetleri, Arabizm ve Arap Milliyetçiliği", s.122-124.

⁵⁷ Gökhan Çetinsaya, *a.g.m.*, s. 94.

⁵⁸ Davut Hut, "II. Meşrutiyet'in İlanı'nın Irak'taki Yansımaları", *Dîvan Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, C.13, S. 25, 2008/2, s. 104-106,112,126.

⁵⁹ Zekeriya Kurşun, "Osmanlı'dan Amerika'ya Tanımlanamayan Ülke: Irak", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003. s. 6-7.

Sultan'ın hal'i nedeniyle hayata geçirilememiştir. Yeni yönetim ise projeyi daha da geliştirerek elektrikli tramway projesi olarak hayata sokmak istemiş ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması ve yaşanan ekonomik problemler buna engel olmuştur.⁶⁰ İttihatçıların yapmayı planladıkları diğer bir düzenleme ise Midhat Paşa tarafından başlatılan, sonrasında akamete uğrayan, meşihat usulünün kaldırılarak küçük çiftçinin doğrudan topraklandırılması politikasıdır. Öyle ki yeni yönetim bu uygulamayı hayata sokarak bölgedeki feodal yapının önüne geçmeyi hedeflemiştir. Ancak bu uygulamadan da dönemin şartlarının neticesi olarak başarılı bir sonuç alınamamıştır.⁶¹ Bunların yanı sıra yine Midhat Paşa tarafından başlatılan II. Abdülhamid Dönemi'nde de önem verilen politikalardan biri, Osmanlı Irak'ındaki sanayi mekteplerinin geliştirilmesi meselesidir. Bu konu da İttihatçıların her zaman gündeminde olmuş ve Irak'taki sanayi mektepleri bu dönemde yeniden ihya edilmiştir.⁶² Bir kısmı yukarıda zikredilen politikaların, hayata geçenlerinin en mühimlerinden olan ve yüklü miktarlar harcanarak hazırlanan ileride tafsilatlı bir şekilde inceleyeceğimiz Hindiye Baraj Projesi yer almaktadır.

⁶⁰ Burcu Kurt, "Osmanlı Irak'ında Gündelik Hayatı Modernleştirme Çabalarına Bir Örnek: Bağdad Şehri Tramway Projeleri", *Osmanlı'da Şehir, Vakıf ve Sosyal Hayat*, Editörler: Kerim İlker Bulunur, Fatih Bozkurt, Mahmut Cihat İzgi, Mahya Yayıncılık, İstanbul 2017, s.60-61.

⁶¹ Burcu Kurt, "Meşihat Usulü'nün İlgası: II. Meşrutiyet Dönemi Basra Vilayetinde Toprak Reformu Teşebbüsleri", s.226-235.

⁶² Burcu Kurt, "Modernleşen Sanayiye Ayak Uydurmak: Osmanlı Irak'ında Kurulan Sanayi Mektepleri", *History Studies*, Sayı: 5, Haziran 2013. s.151-173.

BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPALI DEVLETLERİN IRAK ÜZERİNDE HAKİMİYET MÜCADELESİ

I. İNGİLTERE’NİN IRAK COĞRAFYASINA GİRİŞİ VE BURADAKİ FAALİYETLERİ

Coğrafi Keşifler, Rönesans, Reform, Aydınlanma ve Sanayi İnkılabı süreçlerinden geçerek bilgi birikimini artıran Avrupa’nın; Sanayi İnkılâbı’na ev sahipliği yapan ve uzun bir süre dünya siyaseti ve ekonomisine yön veren güçlü devleti İngiltere, doğu ile sömürgeci ilişkisinin ilk adımını 1660’lardan itibaren Hindistan’da etkin olan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi (*British East India Company*) aracılığıyla atmıştır. Bu şirket sayesinde Hindistan’ın zengin yer altı ve yerüstü kaynaklarına sahip olan İngiltere, Asya sömürgeciliğini de yine bu şirket üzerinden idame etmiştir.⁶³ Konumuzla ilgili olarak, Irak bölgesi ile ilişkilerde de İngiliz Doğu Hindistan Şirketi’nin önemli rolü bulunmaktadır.

Deniz ülkesi İngiltere’nin Irak bölgesine gelişini Kanuni Dönemi’ne kadar götürebiliriz. Bu dönemde Osmanlı Devleti tarafından ticaretin geliştirilmesi için yabancılara bazı imtiyazlar tanınmıştır. Ancak İngiltere’nin Osmanlı Irak’ında etkinlik kurması, Doğu Hindistan Şirketi’nin çabaları sonrasında mümkün olabilmiştir. Bu bağlamda şirketin yöneticisi Clark, Ali Paşa ile anlaşarak ilk antreposunu 1640’ta Basra’da açmıştır. Bu girişim, Doğu Hindistan Şirketi’nin ve dolayısıyla İngiltere’nin uzun yıllar bölgede siyasi ve ticari varlığının hissedilmesine neden olacak ilk adım sayılabilir. 1728’den itibaren ise şirketin temsilcileri yarı konsolos, mümessil statüsü üstlenerek görev yapmışlardır.⁶⁴ Bu yarı temsilcilik görevleri, Basra’da konsolosluk

⁶³ Azmi Özcan, “İngiliz Doğu Hindistan Şirketi”, *DİA*, İstanbul 2000, XXII, s.294; Penelope Carson, *The East India Company and Religion 1698-1858*, The Boydell Press, 2012.; *The East India Company and the Natural World*, Editörler: Vinita Damodaran, Anna Winterbottom, Alan Lester, Hampshire 2015.; Sudipta Sen, *Empire of Free Trade: The East India Company and Making of the Colonial Marketplace*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1998.

⁶⁴ Nurcan Özkaplan Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu’ya Nasıl Girdi? Basra ve Bağdat’ta İngiliz Konsoloslukları*, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s.79-80.

açmayı uygun kılacak “Konsolosluk Beratı”nın alındığı 1764 yılına kadar sürmüştür. Bu gelişmenin ardından ilk İngiliz Konsolosu olarak Robert Garden Basra’ya tayin edilmiştir.⁶⁵ Bu tarihten itibaren İngiltere bölgede nüfuzunu iyiden iyiye hissettirmeye başlamıştır. Esasında Irak’ın doğal zenginlikleri, ticari faaliyetlere uygun yapısı ve diğer dinamikleri bölgenin cazibesini yeterince artırmaktaydı. Ancak İngiltere’nin Irak üzerindeki hâkimiyet mücadelesinin en mühim gerekçesi, en önemli sömürgesi olan Hindistan’ın yol güvenliğinin buranın hâkimiyetine bağlı olmasıdır.⁶⁶

1798 yılında Fransızların Mısır’ı işgal edip⁶⁷ Uzak Doğu’ya ulaşma çabaları İngiltere’nin, Hindistan yolunun güvenliğini sağlama almak için Irak üzerindeki etkinliğini artırma çalışmalarına sebebiyet vermiştir. İngiltere’nin bu tehdit karşısında ilk tepkisi, Hindistan’dan Basra’daki temsilciliğine silahlı bir gemi ile asker göndermek olmuştur.⁶⁸ Bundan sonra İngiltere, çeşitli politikalar aracılığıyla 19. yüzyıl boyunca Basra Körfezi ve iç taraflarda yoğun faaliyetler içine girmiştir. İngiltere, öncelikle doğrudan Osmanlı nüfuzu dışında kalan Arap şeyhleri ile 1820’lerden itibaren bir dizi himaye anlaşmaları yaparak buradaki etkinliğini sağlamlaştırmaya çalışmış (*Trucial System*, ardından Osmanlı nüfuzundaki emirlikler ve şeyliklerle iyi ilişkiler kurma girişiminde bulunmuştur.⁶⁹

İngiltere’nin 19. yüzyıl boyunca yoğunlaştığı bir diğer mesele de ajanlık faaliyetleridir. Diplomat, arkeolog, seyyah, misyoner, kâşif ve bilim adamı kisvesinde bölgeye gelen bu ajanlar; aynı zamanda bölgenin dinamiklerini iyi bilen, Türkçe, Arapça, Kürtçe, Farsça, Rumca, Ermenice ve Süryanice gibi dillere de hâkim kişilerdi. Eskiçağ kültür ve medeniyeti ile arkeoloji alanlarında da bilgi sahibi olan bu kişiler, ahalinin içine fesat tohumları saçarak ülkelerinin çıkarları doğrultusunda hareket etmişler ve bölge

⁶⁵ Nurcan Yurdakul, *a.g.e.*, s. 81.; Cezmi Eraslan, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı: 35, İstanbul 1994. s.226. Ayrıca konu ile ilgili bkz. Hugh Arbuthnott, Terence Clark, Richard Muir, *British Missions Around the Gulf, 1575-2005, Part Two: IRAQ*, Global Oriental, 2008. s. 81-165

⁶⁶ Burcu Kurt, *Osmanlı Basra’sında Devlet ve Toplum 1908-1914*, Küre Yayınları, İstanbul 2015, s. 401. ; Cezmi Eraslan, *a.g.m.*, s.229

⁶⁷ İngiltere’nin kıta Avrupa’sının dışında bir ada ülkesi olması ve çok iyi bir donanmaya sahip olması en büyük rakibi Fransızların İngilizlere karşı üstünlük kuramamasına neden olmuştur. Yedi Yıl Savaşları’ndan (1756-1763) sonra Hindistan ve Kanada sömürgelerini büyük ölçüde İngiltere’ye kaptıran Fransa’nın Napolyon döneminde Mısır’ı işgal etme girişimlerinin nedenlerini burada aramak gerekir. Mısır, İngilizlerin Hindistan sömürmesine giden yol üzerinde gayet stratejik bir yerdir. (Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi(1789-1914)*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2010, s. 102.)

⁶⁸ Cezmi Eraslan, *a.g.m.*, s.229

⁶⁹ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s.16.; 1913 yılında Osmanlı, İran, İngiltere ve Rusya arasında imzalanan “Kara Sularını Sınırlandırma Komitesi” sekreteri olan Gilbert Ernest Hubbard, anılarında İngiltere’nin bu siyasetinden şöyle bahsetmektedir: “Körfez’de köle ticaretine sekte vururken Arap kabile reisleri ile dostluklar kurduk. Şattu’l Arap’a altmış mil mesafedeki Kuveyt Kasabası, bizim nirengi noktamız oldu. Kuveyt’in lideri Şeyh Mübarek es-Sabah, sıkı bir İngiliz hayranı idi.” (Gilbert Ernest Hubbard, *Basra Körfezi’nden Ağrı Dağı’na Seyahat*, Yayına Hazırlayan: Galip Alçitepe, Aram Yayınevi, İstanbul 2012.s.84.)

üzerinde yaptıkları tüm faaliyetleri raporlar halinde ülkelerine sunarak İngiltere'nin doğru zamanda doğru hamleler yapmalarını sağlamışlardır.⁷⁰ Henry Layard, Mark Sykes, Thomas E. Lawrence ve Gertrude L. Bell gibi faaliyetlerinin etkileri günümüze kadar hissedilen bu kişilere, tez konumuzun ana aktörü Sir William Willcocks'u da rahatlıkla ekleyebiliriz. Nitekim Edward Mead Earle'nin de dediği gibi: “*Sir William Willcocks bir barışçı ya da bir hayalperest değildi. İngiliz İmparatorluğu'nu kuranlardan biriydi.*”⁷¹

A. Lynch Kumpanyası ve Diğer Gelişmeler

İngiltere 19. yüzyıl boyunca yoğun olarak sürdürdüğü gizli girişimlerinin yanı sıra resmi yollarla da Irak'taki etkinliğini artırma teşebbüsünde bulunmuştur. Bu cümleden olarak 19. yüzyılın başlarında Hindistan'daki hâkimiyetini iyice güçlendirmiş ve Hindistan'a ulaşacak güvenli ve ekonomik yollar arayışı içine girmiştir. Bu süreçte İngiltere'nin önünde iki alternatif bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Kızıl Deniz'dir ki bu yol diğer alternatif olan Dicle-Fırat (*Mezopotamya*) ve devamındaki Şattu'l-Arap yolundan daha uzun ve dolayısıyla daha masraflıdır.⁷² Dicle ve Fırat nehirlerinde ise zaten geleneksel yöntemlerle (*keleklerle*) taşımacılık uzun zamandır yapılmaktaydı ve bu nehirler aracılığıyla ticari mallar Basra Körfezi'nden dünyaya açılmakta ve aynı şekilde dışarıdan gelen mallar da bu nehirler aracılığıyla iç bölgelere dağıtılmaktaydı.⁷³

Fırat ve Dicle nehirlerinin var olan ticarî potansiyelinin farkında olan İngilizler, bu nehirlerin vapur taşımacılığına uygun olup olmadığını tespit etmek üzere bölgeye bir keşif heyeti de göndermiştir. Bu minvalde 1829 yılında İstanbul'a gelen Francis Chesney 1835-1837 yıllarında Fırat ve Dicle nehirlerinde kapsamlı incelemeler yapmaya başlamış, yaptığı incelemeler sonucunda Basra körfezinden Dicle ve Fırat aracılığıyla Akdeniz'e ulaşmanın İngiltere ticareti ve siyaseti açısından uygun olduğu sonucu ortaya çıkmıştır.⁷⁴ Bu sırada Mehmet Ali Paşa isyanıyla mücadele eden Osmanlı Devleti'nin durumundan istifade eden İngiltere, 1834 tarihli bir ferman ile Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletme imtiyazı elde etmiştir. Bu imtiyazı takip eden yıllarda Chesney'in yönetiminde İngiltere,

⁷⁰ Ayrıntılar ve ünlü İngiliz kadın casus Gertrude L. Bell özelinde İngiliz siyasetinin şekillenmesi meselesi için bkz. Davut Hut, “Gertrude L. Bell'in Osmanlı Coğrafyasındaki Faaliyetleri ve Irak Krallığı'nın Kurulmasındaki Rolü”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi (TKİD)*, Sayı:35, (İstanbul 2016), s.117-166.

⁷¹ Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Savaşı (1903-1923)* çev: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003. s. 194.

⁷² Fahrettin Tızlak, “İngiltere'nin Fırat Nehri'nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)”, *Öndokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı:6, Samsun 1991, s.293-294.

⁷³ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *a.g.e.*, s. 23.

⁷⁴ Cezmi Eraslan, *a.g.m.*, s.227-228.

bölgede vapur seferleri düzenlemeye başlamıştır. 1841 yılında ise kaptan Henry Blossé Lynch Fırat Nehri'nde iki vapur işletme imtiyazını elde ederek bu alanda önemli bir başarı kazanmıştır. Genellikle kurucusu Henry Blossé Lynch'e atfen "Lynch Kumpanyası" olarak adlandırılan *Euphrates and Tigris Steam Navigation Company Limited* (Fırat ve Dicle Vapur Taşımacılığı Şirketi) 1840-1850 yılları arasında Irak'a yerleşerek yarım asır içinde Bağdat-Basra arasındaki buharlı gemi işletmeciliği işinde önemli bir yer edinmiştir.⁷⁵ İngiltere'nin Basra Limanı ve Irak ile olan ticareti 1860'lı yıllar boyunca gelişme kaydetmiştir.⁷⁶ Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla (1869) birlikte ticari potansiyeli daha da artan Irak'a iyice yerleşen Lynch Şirketi; kurulduğu gibi kalmamış, Irak'ın yalnızca vapur ulaşımını değil, Hindistan ve İngiltere ile olan ulaşımı çerçevesinde ithalat ve ihracatını da yönlendirmiştir. Bu şirket, Irak'ta İngiliz nüfuzunun iyiden iyiye hissedilmesinde ve bu nüfuzunu imparatorluk yıkılana kadar da kullanmasında epeyce etkili olmuştur.⁷⁷

Osmanlı hükümeti, İngilizlere verdiği vapur imtiyazının oluşturduğu nüfuzdan rahatsızlık duymaya başlayınca Lynch Şirketi ile rekabet edebilmek ve bölgede kendi etkinliğini sağlayabilmek için Bağdat valileri aracılığıyla Avrupa'dan gemiler satın almıştır. Bu gemiler 1857 yılından itibaren Osmanlı İdare-i Nehriyye Şirketi denetiminde posta gemisi olarak Fırat ve Dicle üzerinde düzenli olarak çalıştırılmıştır.⁷⁸ 1869 yılında kurulan Umman-ı Osmani Şirketi ile bir süre sonra Osmanlı İdare-i Nehriyye Şirketi birleşmiş ve Lynch Şirketi'nin etkinliğini azaltmaya çalışmıştır. Ancak ilerleyen yıllarda bu Osmanlı oluşumu, yaşanan bazı gemi kazalarının da etkisiyle artan ticaret hacmine cevap veremez hale gelmiştir. Bu durum bölge tüccarları tarafından şikâyet konusu olmuş ve Lynch Şirketi'nin daha fazla gemi çalıştırma imtiyazı istemesine sebebiyet vermiştir.⁷⁹

İngiltere'nin bölge üzerindeki etkinliğinden rahatsız olan Sultan II. Abdülhamid Umman-ı Osmani'yi etkin olarak kullanabilmek için yeni arayışlara girmiş ancak yerli sermayenin olmayışı ve bölgeye başka yabancı bir firmanın girmesi istenmediği için Dicle ve Fırat'ta gemi işletme imtiyazı Hazine-i Hassa'ya verilmiştir. Bu gelişmenin ardından Umman-ı Osmani Şirketi satın alınıp Avrupa'dan da yeni gemiler sipariş

⁷⁵ Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Editörler: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s.132.

⁷⁶ Davut Hut, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü", *TKİD*, Sayı:3 İstanbul 2000, s. 135-136.

⁷⁷ İlhan Ekinci, "Hamidiye Vapur İdaresi Fırat ve Dicle'de Osmanlı- İngiliz Rekabeti", *Devri Hamid: Sultan II. Abdülhamid*, haz. Mehmet Metin Hülalü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan, C.2, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, s. 445-446.

⁷⁸ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *a.g.e.*, s. 23-24.

⁷⁹ İlhan Ekinci, *a.g.m.*, s. 447-448.; Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *a.g.e.*, s.24.

edilerek Hamidiye Vapur İdaresi kurulmuştur. Yeni kurulan bu şirket Lynch Şirketi ile mücadele edebilmek için politikalar geliştirmeye çalışmışsa da mezkur şirketi bölgeden uzaklaştıramamıştır.⁸⁰

İngilizlerin Irak ile yoğun ilişkisini gösteren bir diğer unsur da 1865'te Londra ile Bombay (Hindistan) arasında kesintisiz telgraf haberleşmesini sağladıktan sonra Irak'ın girişindeki Fav Boğazı'nda doğrudan kendilerinin işlettikleri telgrafhaneyi kurmaları olmuştur.⁸¹

II. OSMANLI ALMAN YAKINLAŞMASI VE ANADOLU-BAĞDAT DEMİR YOLLARI

A. Osmanlı-Alman Yakınlaşması

Osmanlı İmparatorluğu ile Almanların ilk münasebetleri Prusya Krallığı döneminde olmuştur. 1761 yılında bir ticaret anlaşması yapılmış⁸² ardından 1790 yılında bir ittifak antlaşması gerçekleşmiştir.⁸³ Bu gelişmelerden sonra, 1836-1839 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nda askeri reform çalışmaları yapan Prusyalı subay Helmuth von Moltke'nin faaliyetleri⁸⁴ Osmanlı-Alman yakınlaşmasının kıvılcımlarını atmış ancak ilk ciddi yakınlaşmalar 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sonrasında yaşanan gelişmelerin ardından gerçekleşmiştir.

Sultan II. Abdülhamid, tahta çıkar çıkmaz kucağında bulduğu 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nde ağır yenilgiyle karşılaşmış ve şartları oldukça ağır olan Aytetefanos Antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştı. Bu antlaşmanın şartları Osmanlı İmparatorluğu kadar İngiltere'nin de çıkarlarına ters düşmekteydi. Bu nedenle İngiltere, anlaşma şartlarını iyileştirme bahanesiyle arabulucu rolü üstlenerek yeni bir antlaşma imzalanmasına vesile olmuştur. Yeni imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu ufak bazı kazanımlar elde etmişse de İngiltere arabulucu rolü sebebiyle bir oldubittiye getirerek Kıbrıs'a girmiştir. Bu durum Sultan II. Abdülhamid nezdinde

⁸⁰ İlhan Ekinci, *a.g.m.*, s. 448-454.

⁸¹ Konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Mustafa Yılmaz, *Çatışma-Diplomasi-İşgal Fav Yarımadası'nda Osmanlı-İngiliz Çekişmesi (1886-1915)*, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.

⁸² Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi*, C. VI, Ankara 1995, s.1.

⁸³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Beydilli, *1790 Osmanlı-Prusya İttifakı*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1984.

⁸⁴ Bu faaliyetlerin detayları ile ilgili bkz. Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, Çev: Hayrullah Örs, Remzi Kitabevi, İstanbul 1969.

İngilizlerin güvenilmez olduğunun bir kanıtı olmuştur.⁸⁵ Bu gelişmenin akabinde 1882 yılında İngilizler Mısır'ı işgal edince artık iyiden iyiye Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalamaya çalışan emperyalist bir devlet görünümünde olmuş ve Osmanlı'daki itibarlarını yitirmişlerdir.⁸⁶

Berlin Antlaşması yalnızca İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nde olumsuz intibaa kazanmasına neden olmamıştır. Osmanlı Devleti bu antlaşmayla birlikte 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşmasındaki Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü ilkesinin ihlal edildiğini de görmüştür. Avusturya'nın Balkanları ele geçirme girişimleri, İtalya'nın Balkanlar ve Afrika'daki emelleri, Rusya'nın geleneksel sıcak denizlere inme politikası, Fransa'nın 1881'de Tunus'u işgali gibi nedenler, onu siyasi arenada yalnız kalmamak için Almanya'ya yaklaşma eğilimine itmiştir.⁸⁷ Bu gerekçelerin yanı sıra Almanya, Avrupa'nın en güçlü kara ordularından birine sahipti. Aynı zamanda Osmanlı'nın yakınlaştığı bu ülkenin parlamentarizmi Osmanlı mutlakıyetine benzediği gibi yine bu ülkenin herhangi bir Müslüman sömürgesi de yoktu.⁸⁸

Yukarıda özetlenen gelişmelerden sonra, 1880'lerden itibaren ciddi yakınlaşmalar başlamış ve bu çerçevede Osmanlı'nın askeri modernizasyonu Almanlara bırakılmıştı. Bu minvalde Osmanlı'ya gelen Von der Goltz on iki yıl burada kalmış, kaldığı süre boyunca da oldukça beğeni toplamış ve hatta kendisine Paşalık rütbesi dahi verilmiştir. Hiç şüphesiz ki bu gelişmeler Osmanlı idaresinde Almanya'ya karşı sempatiyi artırmıştır.⁸⁹

Osmanlı tarafında durum böyle iken Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne yakınlaşma gerekçeleri de en az Osmanlı kadar hatta ondan daha da hayati idi. Almanya siyasi birliğini henüz tamamlamış, hammadde ve pazar ihtiyacını derinden hisseden bir ekonomiye sahipti. Bu anlamda Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş toprakları bulunmaz bir nimet olarak Almanların karşısında durmaktaydı. Reelpolitik çerçevede hareket eden Şansölye Bismarck bu durumu dikkate almamış ve Osmanlı'ya yönelmemiştir.⁹⁰ Ancak başa yeni geçen imparator ondan farklı düşünmekteydi ve doğunun nimetlerinden istifade edilmesi gerektiğine inanıyordu. II. Wilhelm iktidarı eline alır almaz dünya (*Weltpolitik*)

⁸⁵ Sultan Abdülhamid, İngilizlere karşı güveni o kadar azalmıştı ki Kıbrıs'ı ele geçirmek için 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbini İngilizlerin planladığını düşünmekteydi. (Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s. 3-4.); bunun yanı sıra; Abdülaziz'i hal' edenlerin İngilizler olduğunu, Ali Suavi'yi İngilizlerin ayaklandığını, Avrupa'ya karşı Osmanlı İmparatorluğunu yine İngilizler'in düşman ettiğini ve bunun gibi birçok menfi olayda İngilizlerin parmağı olduğunu düşünmekteydi. (İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul 2002, s. 52-53.)

⁸⁶ Edward Mead Earle, *a.g.e.*, s. 42.

⁸⁷ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.50,54.

⁸⁸ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.4

⁸⁹ Edward Mead Earle, *a.g.e.*, s. 43-44.

⁹⁰ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi(1914-1995)*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2012, s. 50-51.

ve doğuya yönelik (*Drang nach Osten*) politikaları olarak nitelendirilen siyasetini hayata geçirmek için harekete geçmiştir. Wilhelm'in Bismarck'ın aksine savunduğu bu politikalar, Osmanlı ile Almanya'nın yakınlaşmasında büyük bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹¹

B. Bağdat Demiryolu İmtiyazının Almanlara Verilmesi

Alman ekonomisinin gelişimi için gerekli olan hammadde ve pazar gereksinimini karşılayacak olan Osmanlı topraklarına, Almanların nüfuz etmesinin iki yolu vardı: Ordu'yu ıslah projeleri ve demiryolu yapımı. Sultan Abdülhamid'in özellikle Fransız-Alman savaşındaki Alman galibiyeti neticesinde Almanlara büyük hayranlık duyması ve dahası yukarıda zikrettiğimiz gerekçeler, orduda Alman nüfuzunun hissedilir dereceye ulaşmasında etkili olmuştur.⁹²

Alman silah ve mühimmatının satışı ve Alman subayların istihdamı ile şekillenen ordudaki Alman nüfuzunun ardından demiryolu projeleri gündeme geldi. Esasında daha Abdülaziz döneminde demiryolu yapımına özel önem veren Osmanlı İmparatorluğu'nda, İstanbul'dan Bağdat ve Basra'ya kadar gidecek büyük bir proje gündeme gelmişti.⁹³ Ancak bu projenin hayata geçirilmesi için şartların olgunlaşması gerekmişti. Bu şartlar Sultan II. Abdülhamid'in saltanatı zamanında Osmanlı-Alman yakınlaşmasının bir sonucu olarak olgunlaşacaktır.

Haydarpaşa'dan İzmit'e kadar uzanan bir hat yapılmış ancak Sultan II. Abdülhamid bu hattın Bağdat'a kadar uzamasını arzu etmekteydi. Bu minvalde ilk etapta Haydarpaşa-İzmit hattının Ankara'ya kadar uzatılması gündeme geldi. Farklı kumpanyalardan çeşitli girişimler gerçekleşti ancak Sultan bu hattın yapımını Almanlara vermeyi daha uygun buldu. Bu düşünceye paralel olarak hattın imtiyazı, 24 Eylül 1888 tarihli irade ve 4 Ekim 1888 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile Alman sermayedarlardan Württembergische Vereinsbank Müdürü Alfred von Kaulla ile Deutsche Bank'a verildi.⁹⁴

⁹¹ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", *Die Bagdadbahn*, ed. M. Florian Hertsch- Mutlu Er, Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2016, s.76.

⁹² İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.85.

⁹³ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 77.

⁹⁴ Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013. s. 55.; Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 78.; Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.12-14.

Antlaşmanın imzalanmasından sonra Alman sermayeli “Osmanlı Anadolu Demiryolu Kumpanyası” kuruldu. Artık demiryolu yapım işlerinin muhatabı bu şirket olacaktır. Şirketin ilk işi daha önceden yapılmış Haydarpaşa-İzmit hattını satın almak olmuştur. Bunun ardından İzmit-Ankara hattının yapımına başlayan şirket, 1893 yılında bu hattı tamamlamıştır.⁹⁵ Osmanlı İmparatorluğu, 1892 yılında ikinci bir imtiyaz vererek Ankara-Konya arasındaki hattın yapımını da Almanlara vermiştir.⁹⁶ Bu imtiyazın alınmasında Alman İmparatoru II. Wilhelm’in 1889’da İstanbul’a yaptığı ilk ziyaretin etkisi son derece büyük olmuştur.⁹⁷

Ankara-Konya hattı 1896 yılında beklenmeyen bir süratle tamamlandı. Şimdi Almanlar, hattın Bağdat’a ve oradan Basra’ya kadar uzayacak olan kısmı için de imtiyaz bekliyorlardı. Bu istekleri II. Wilhelm’in 1898 yılında çıktığı ikinci İstanbul ziyaretinde, Sultan II. Abdülhamid’e bizzat Wilhem tarafından sunuldu.⁹⁸ Bu konuyla ilgili önsözleşme 1899 yılında yapılarak imtiyaz Alman sermayedarlara verildi.⁹⁹ En nihayetinde 5 Mart 1903’te imzalanan kesin imtiyaz sözleşmesiyle Konya-Bağdat ve oradan Basra’ya uzatılması düşünülen hattın ayrıcalığını Almanlar elde etmiş oldu.¹⁰⁰

III. İNGİLİZ-ALMAN ÇATIŞMASI VE İMTİYAZ SAVAŞLARI

A. İngiliz-Alman Çatışması

Siyasi birliğini henüz tamamlamış, sömürgecilik yarışında geri kalmış ve bu boşluğu kapatmak için de gereken tüm imkânları kullanmaya hazır olan Almanya ile dünya siyasetine yön veren, sömürgelerini korumak için her türlü siyasi ve iktisadi çabayı sarf eden “denizlerin hâkimi” İngiltere’nin özellikle Osmanlı Irak’ı üzerindeki rekabeti, I. Dünya Savaşı’na giden yolun en önemli kilometre taşlarını oluşturmaktaydı. Bu mücadelenin şiddetlenmesi ise Bağdat Demiryolları imtiyazının Almanlara verilmesiyle söz konusu olmuştur. Sir William Willcocks’ın “*Bağdat hattı, İngiltere-Hindistan*

⁹⁵ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.15-16.

⁹⁶ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.95.

⁹⁷ II. Wilhelm’in Sultan II. Abdülhamid’i Ermeni katliam iddiaları yüzünden Avrupa kamuoyunda olumsuz bir imaj çizdiği sırada ziyaret etmesi bu ikili arasındaki dostluğu pekiştirmiştir. (Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s. 277.)

⁹⁸ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.18.

⁹⁹ Davut Hut, “Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi”, s. 80.

¹⁰⁰ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.18.

*İmparatoru'nun yolu mu, yoksa Almanya İmparatoru'nun yolu mu olacak?" sorusu, buradaki mücadelenin adeta özeti niteliğindedir.*¹⁰¹

Esasında, Almanlar tarafından hayata geçirilen Bağdat Demiryolu Projesi'nden çok önce bu bölgelere demir yolu yapımı İngilizler tarafından ortaya atılmıştı. Nitekim İngilizler 1830'lardan itibaren bölgede demiryolu yapımı için gerekli çalışmalar yapmış hatta bu minvalde "Fırat Vadisi Demiryolu Kumpanyası" adında bir kurum dahi oluşturmuşlardı.¹⁰² Demiryolunun Mezopotamya'da pratik bir ticaret yolu olduğu düşüncesi, Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde İngiltere'nin İstanbul büyükelçiliğini yapan Henry Layard¹⁰³ tarafından da kabul gören bir düşünceydi. Layard, Sultan'a sunduğu layihalarda bu bölgede yapılacak demiryolunun ne denli önemli olduğunun altını çizmişti. Sultan Hamid Layard'ın önerilerini dikkate almış ancak bu fikirleri hayata geçirmek için onun istediği gibi İngiliz girişimcilerini değil Alman sermayesini tercih etmiştir.¹⁰⁴

İngilizler Bağdat Demiryolu'nun bölge üzerindeki etkilerini çok iyi analiz edebilmeleri nedeniyle bu demir yolu yapım imtiyazının Almanlara verilmemesi için oldukça yoğun mücadele etmişlerdir. Bu minvalde bazı girişimlerde bulunmuşlardır. Bunlardan biri; 1899 yılında, Ernest Rechnitzer başkanlığında bir İngiliz grubun yaptığı girişimdir. Rechnitzer grubu, Damad Mahmud Celaleddin Paşa'yı da kendi yanlarına çekerek onun aracılığıyla imtiyazın Almanlardan alınarak kendilerine verilmesini istemiş ancak girişimleri sonuçsuz kalmıştır.¹⁰⁵ Bütün çabalarına rağmen yine de Almanların imtiyazı elde etmelerini engelleyemeyen İngilizler 1903 yılındaki imtiyaz antlaşmalarında en azından kendi lehlerine değişiklik yapılması için diplomatik girişimler başlatarak işin yavaşlamasını sağlamışlardır.¹⁰⁶

II. Meşrutiyet'in ilanının ardından artık ibre İngiltere'yi göstermeye başlayınca İngilizler fırsatı kaçırmadan imtiyaz arayışlarını artırmışlardır. Bu dönemde İngilizler tarafından farklı demiryolu projeleri gündeme getirilmişti. Bunlardan ilki, Basra Körfezi'nden Dicle vadisini takip ederek Bağdat'a ulaşmayı hedeflemekteydi. Diğer proje, Fırat vadisini takip ederek Halep üzerinden İskenderun'a ulaşmayı; bir diğeri ise

¹⁰¹ Bonyar Waylet, Ernst Jackh, *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, çev: Vedat Atila, Chiviyazları Yayınevi, İstanbul 2004. s. 177.

¹⁰² Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.8.

¹⁰³ Henry Layard'ın İstanbul'da elçilik yaptığı dönemle ilgili detaylı bilgi için bkz. Yuluğ Tekin Kurat, *Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği 1877-1880*, Ankara 1968.

¹⁰⁴ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.10.

¹⁰⁵ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.160.

¹⁰⁶ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *a.g.e.*, s. 19.

bu çalışmanın konularından biri olan Sir William Willcocks tarafından Edward Grey'e önerilen Şam-Bağdat hattı¹⁰⁷ projesiydi.¹⁰⁸ Bu projelerden Dicle güzergâhı doğrultusunda Basra-Bağdat arasında bir demiryolu imtiyazı ağır basarak bu projeyle ilgili Osmanlı'dan imtiyaz talebinde bulunmuşlar ve projenin gerçekleştirilmesi için Osmanlı hükümetine baskı yapmışlardır.¹⁰⁹

Uzun ve çetrefilli bir mücadelenin ardından İngilizler ve Almanlar 1913 yılında uzlaşmaya varmışlardır. Aralarındaki anlaşmaya göre Almanlar hattı Basra'ya kadar uzatmayacaklar, bu sayede İngilizleri telaşlandıran Basra Körfezi hâkimiyeti yine İngilizlerde kalmış olacaktı.¹¹⁰

B. Petrol Kavgası

Bağdat Demiryolları için yapılan mücadeleyi salt demiryolları ayrıcalığıyla bölgede ticari ve siyasi etkinlik kurma girişimi olarak görmek, tarihsel gerçeklikten son derece uzak olacaktır. Zira bölge üzerinde hâkimiyet kurulmak istenmesinin en önemli gerekçeleri arasında, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir şekilde yıldızı parlayan petrolün, bölgede rezervinin oldukça fazla olduğunun anlaşılmasıydı.¹¹¹

Petrol, 20. yüzyılda ulaşım ve endüstride ağırlıklı olarak kullanılmaya başlanmasından ve dahi dünya ekonomi ve siyasetini şekillendirmesinden çok daha önce Irak bölgesinde ilkel şartlarda işletilmekteydi. Osmanlı döneminde Neftçizade gibi aileler aracılığıyla işletilen petrol kuyularından elde edilen ürün; aydınlanma, yakacak ve hayvan ilacı olarak çok çeşitli alanlarda kullanılmaktaydı.¹¹²

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren petrole olan ihtiyacın artmasıyla birlikte petrol bölgeleri Avrupalılar tarafından araştırılmaya başlandı. Osmanlı Ortadoğu'sunda gezgin, araştırmacı, arkeolog sıfatlarıyla dolaşan kişiler, özellikle Irak bölgesinde kendiliğinden yüzeye çıkan petrol alanlarının varlığını keşfederek ülkelerine rapor

¹⁰⁷ Bu hatla ilgili detaylı malumat ileride verilecektir.

¹⁰⁸ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, 319-321

¹⁰⁹ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, 328-337.

¹¹⁰ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.163.

¹¹¹ Osmanlı literatüründe petrol rezervleri "neft yağı menba'ları" olarak da geçmektedir. bkz. Ali Tevfik, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1318, s.345.

¹¹² Arzu T. Terzi, "Bağdat-Musul Petrolleri Üzerine Bir Değerlendirme", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.348

ettiler.¹¹³ Bu gelişmenin ardından Avrupalı devletlerin bölgeye karşı var olan ilgileri daha da artmaya başladı. Bu ilgi, çatışma alanlarına bir yenisini daha eklemiş oluyordu.

1888 yılında Almanlar ilk imtiyaz antlaşmasını imzaladıklarında bu antlaşmada petrol ile ilgili bir madde de yer almaktaydı. Bu maddeye göre Almanlar, demiryolları hattı boyunca her iki taraf da geçerli olmak kaydıyla yirmişer kilometrelik bir alanda petrol de dâhil maden arama imtiyazı elde etmişlerdi.¹¹⁴ Bu durum Almanlar için demiryolları aracılığıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda ticari ve siyasi etkinlik kurma girişimi kadar önemliydi. Zira petrol ihtiyacını Romanya'dan karşılayan Almanya'nın artan iktisadi gücüne bu ülkenin petrolü artık yetmemekteydi. Bu nedenle Almanya, zengin petrol rezervine sahip yeni bölgelere ihtiyaç duymaktaydı.¹¹⁵

Ankara-Konya arası için verilen imtiyaz antlaşmasında da Almanlara ayrıcalık ve tekel oluşturmamak kaydıyla hattın her iki yanında yirmişer kilometrelik alanda maden arama ve işletme imtiyazı verilmişti.¹¹⁶ Konya'dan Bağdat ve Basra'ya ulaşacak hat için imzalanan sözleşmede ise yine hattın her iki yanında yirmişer kilometrelik alanda maden arama ve Nafia Nezareti'nin kontrolünde işletme, arkeolojik kazı yapabilme gibi maddeler yer almaktaydı ancak burada petrol istisna tutulmuştu.¹¹⁷ Zira Sultan Abdülhamid çok önceden bölge petrollerinin önemini farkına varmıştı. Burada petrol yatakları ile ilgili çalışmalar yaptırarak ve bu çalışmalardan elde edilen raporlar doğrultusunda petrol bölgelerini kendi emlaki içerisine dâhil etmişti. Böylelikle Sultan, demiryolu güzergâhındaki petrol bölgelerini bir bakıma koruması altına almış oluyordu.¹¹⁸ Ancak bu durum imtiyaz için mücadele edenleri durdurmamıştır. Nitekim Almanlar demiryolu imtiyazını aldıktan sonra petrol çıkarma ve işletme imtiyazı için girişimlerde bulunmaya başlamış, bu durum zaten demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden dolayı gergin olan Alman-İngiliz mücadelesini daha da artırmıştır.¹¹⁹

Petrol gibi stratejik bir enerji kaynağının yabancıların eline geçmesini istemeyen Sultan Abdülhamid bölge petrollerini kendi girişimleriyle Avrupa usulüne göre işletmeyi düşünmüş ve bununla ilgili gerekli fizibilite çalışmaları da yaptırmıştı.¹²⁰ Ancak Hazine-i Hassa, bu girişimin altından kalkacak yeterli sermayeye sahip değildi. Bu durum, ehven-

¹¹³ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 75.

¹¹⁴ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 75.

¹¹⁵ İlber Ortaylı, *a.g.e.*, s.67.

¹¹⁶ Mustafa Albayrak, *a.g.m.*, s.17.

¹¹⁷ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 82.

¹¹⁸ Arzu T. Terzi, *a.g.m.*, s.348-352.

¹¹⁹ Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, *a.g.e.*, s. 20.

¹²⁰ Arzu T. Terzi, *a.g.m.*, s.353-354.

i şer olarak görülen Almanlara bu işin tevdi edilmesinin en önemli gerekçesiydi. Nihayetinde, 1904 yılında Alman sermayedarlara Hazine-i Hassa'nın kontrolünde olmak kaydıyla Musul ve Bağdat petrollerinin işletme imtiyazı verildi. 1907'de sözleşme hükümlerine uygun davranmadıkları için sözleşmenin feshedilmesine kadar bu imtiyaz onların elinde kaldı.¹²¹

Petrol mücadelesinin diğer aktörü İngiltere başından beri bölgedeki petrol imtiyazı için gerekli teşebbüslerde bulunmuştu. 1901 yılında İran'daki petrol imtiyazını elinde tutan D'Arcy'nin yaptığı girişimin sonuçsuz kalması onları yıldırılmamış 1907'de Almanlara verilen imtiyazın feshedilmesinden sonra girişimlerini daha da artırmıştır.¹²²

II. Meşrutiyet'in ilanının ardından yaşanan süreçte Sultan Hamid'in hal' edilmesiyle birlikte Hazine-i Hassa'ya ait olan petrol arazileri maliye hazinesine devredilerek devletleştirilince petrol üzerindeki rekabet de arttı. Bu süreçte petrol kavgasına Chester girişimiyle Amerikalılar, Fransızlar ve Hollandalılar gibi farklı aktörler de dâhil oldu. Bu durum, işin daha da çetrefilli hale gelmesine neden oldu. Bu grupların kendi aralarındaki mücadeleler devam ederken Alman ve İngilizler bir Osmanlı Ermenisi olan Calouste Sarkis Gülbenkian¹²³'in girişimleri ile Londra'da önce Türk Milli Bankası'nı ardından da "Türk Petrol Şirketi"ni kurdular(1912). Bu şirket önce Bağdat Demiryolu Şirketi'nin Osmanlı'daki tüm petrol imtiyazlarını kendi üzerine aldı. Daha sonra çok boyutlu görüşmelerin ardından şirket ortaklarına Hollandalılar da eklendi ancak şirketin büyük ortağı İngiltere olarak kaldı. Nihayetinde Osmanlı Hükümeti üzerinde baskı yaparak petrol bölgelerinde imtiyaz elde etme girişimleri I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla yarım kaldı ve İngiltere'nin bölgeyi işgal etmesiyle de farklı bir boyuta evrildi.¹²⁴

C. Tarımda Sulama Üzerine Avrupa Rekabeti

Osmanlı toprakları üzerinde Avrupalı devletlerin çatışma alanlarından biri de sulama imtiyazı meselesidir. Bu devletler sulama imtiyazı aracılığıyla hem bölgedeki siyasi ve ekonomik etkinliklerini artırmayı hedeflemişler hem de sulama sonunda artırdıkları tarımsal faaliyetlerin getirilerinden istifade etmeyi ummuşlardır. Özellikle son

¹²¹ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 86-87.

¹²² Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 83.

¹²³ Gülbenkian ve Türk Petrol Şirketi ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Ali Okumuş, *Osmanlı Coğrafyasında Petrol Mücadelesi: Kalust S. Gülbenkian ve Türk Petrol Şirketi*, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.

¹²⁴ Davut Hut, "Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi", s. 89-98.

yıllarda hızlı nüfus artışı ile beslenme sorunu ön plana çıkan Almanya için yeni etkinlik kurduğu Osmanlı toprakları, bu açıdan son derece önemlidir. Ayrıca Alman tekstil endüstrisinin Amerikan tekelinden kurtulmasının reçetesi de yine budur.¹²⁵

Bağdat Demiryolu araştırmalarında ve de Eskişehir-Konya hattının yapımında görev alan mühendis Alexsander Khun'un bir arkadaşına yazdığı mektupta da dediği gibi Konya'da demiryolu inşaatı çoktan bitmiş, sıra altın değerindeki hububatın nakliyesine gelmiştir.¹²⁶ Bu minvalde Almanlar, 1902 yılından itibaren bölgeye uzmanlar göndererek fizibilite çalışmaları yaptırmıştır.¹²⁷ Bu tarihten çok önceleri Osmanlı Devlet adamları ve bölgeye gelen yerli-yabancı birçok mühendis Konya Ovası'nın tarımsal faaliyetlerini artırmak için gerekli çalışmalar yapmış ancak sonuca ulaşamamıştır.¹²⁸

1903-1906 yılları arasında Bağdat Demiryolu Şirketi bünyesinde bölgeye gönderilen mühendisler tarafından çeşitli etütler yapılmış ardından 1906 yılında ihale süreci başlamıştır.¹²⁹ 1907'de tamamlanan ihaleyi Bağdat Demiryolu Şirketi kazanmış, bu şirket ile Osmanlı Devleti arasında bir imtiyaz antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre; Anadolu Demiryolu Şirketi, Beyşehir Gölü'nün suyunu 200 kilometrelik bir kanal aracılığıyla tarım alanlarına ulaştıracak, bunun yanı sıra aşırı yağışlarla taşıp etrafındaki tarım arazilerine zarar vermekte olan Karaviran Gölü kurutularak tarım arazisine katılacaktır. Böylelikle 53.000 hektarlık bir alan hava koşullarından kurtarılmış olacaktır.¹³⁰ Altı yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenen projeyi hayata geçirebilmek için Alman Demiryolu Şirketi tarafından Philipp Holzmann ve Konya Ovası Sulama Şirketi kurulmuş ve çalışmalara başlamıştır. 1908 yılında çalışmalarına başlanan proje, 1913 yılı sonunda önemli ölçüde tamamlanmıştır.¹³¹ Almanlar yalnızca Konya Ovası Sulama Projeleriyle yetinmemiş Çukurova'da da sulama projelerini hayata geçirmek istemiştir. 1913 yılında 500 000 hektarlık alanı kapsayan büyük bir proje hazırlamışlar ancak I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla proje akamete uğramıştır.¹³²

¹²⁵ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, 266.

¹²⁶ Fatih Çolak, "Almanya'nın Konya Konsolosu J.H. Loeytved'in 1907 Yılında Konya Tarımıyla İlgili Yazmış Olduğu Rapor", *Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 1, Aralık 2015, s. 72.

¹²⁷ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, 266.

¹²⁸ Emrah Yılmaz, "Demiryolları ve Tarımsal Gelişme: Konya Ovası Sulama Proje Örneği", *Uluslararası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır*, (06-08 May. 2016), Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, Konya 2016, s. 479- 484.

¹²⁹ Emrah Yılmaz, *a.g.m.*, s.484-485.

¹³⁰ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, 265.

¹³¹ Emrah Yılmaz, *a.g.m.*, s.488-490.

¹³² Oktay Kızılkaya, Tolga Akay, *II. Abdülhamid'in Tarımsal Kalkınma Hamlesi (Konya Ovası Sulama Projesi)*, Sonçağ Yayıncılık, Ankara 2014, s. 32-33.

Almanlar Osmanlı topraklarında Bağdat Demiryolu Projesi'nin verdiği güçle birçok bölgede etkinlik kurmaya çalıştığı gibi Musul'da da aynı çabayı göstermişlerdir. Bu bağlamda, 1903 yılında Berlin Ticaret Müsteşarı Mösyö Yusti ve Dr. Veblend Musul'a ticari bir seyahat yapmışlardır. 1907 yılında ise Alman Tarım ve Ticaret Kurulu üyesi ve aynı zamanda coğrafyacı ve etnoğraf olan Dr. Hugo Grothe Musul'a gelerek burada tarım makineleri ve petrolle çalışan pompa satmak için bölge halkını ikna etmeye çabalamıştır. Bu gelişmelerin yanı sıra Bağdat merkezli ithalat ve ihracat işi yürüten Berg Putmann Company, dikiş makinası satmak için Kerkük'te acente kuran Singer firması gibi Alman şirketlerin faaliyetleri de göz ardı edilmemelidir.¹³³

Almanya Osmanlı topraklarında etkinlik kurarken İngiltere boş durmamış en önemli etkinlik alanlarından biri olan Irak bölgesinde sulama projeleri için çalışmalar başlatmıştır. İngiltere bu iş için Hindistan ve Mısır'daki çalışmalarıyla ün kazanmış meşhur su mühendisi Sir William Willcocks'u görevlendirmiştir. 1904-1905'li yıllarda ilk olarak Babil'e gelen Willcocks; burada antik kanalları incelemiş, toprak örnekleri almış ve bölge halkından yöreyle ilgili bilgi toplamıştır.¹³⁴

İngiltere'nin Willcocks'u görevlendirmesi ve Willcocks'un Irak'a ilgi duymaya başlaması da oldukça manidar bir tarihe tesadüf eder. Bu tarihlerde İngiltere'nin bütün çabalarına rağmen Bağdat Demiryolları imtiyazı Almanlara verilmiş, Irak petrolleriyle ilgili imtiyaz baskıları karşılık bulmamıştı. Irak'taki nüfuzunu derece olarak kaybettiğini hisseden ve Hindistan ve Mısır'ın güvenliğinin tehlikeye düşmesinden endişe eden İngiltere, yeni bir aktörle bölgedeki nüfuzunu koruma mücadelesine girmiştir. Osmanlı devlet adamları ise bu mücadelenin elbette farkındaydı. 1905 yılında Basra ve Halep arasındaki arazinin ziraata uygunluğu, sulama imkânlarının tetkik edilmesi için bölgeye gitmek isteyen Willcocks'a karşı temkinli yaklaşmışlar, hatta onun yegâne maksadının bölgeyi İngilizler ve İngiliz sermayesi ile doldurup İngiltere'nin nüfuzuna sokmak olduğunu zikretmişlerdir.¹³⁵

Osmanlı Devleti, İngiltere'nin bölge üzerindeki etkinliğinden son derece rahatsız olmasına ve bunun için gerekli tedbirleri almaya çalışmasına rağmen 1908 yılına gelindiğinde Sir William Willcocks'u Irak'ın tarımsal faaliyetlerini artırmak üzere

¹³³ Davut Hut, *a.g.t.*, s. 262-265.

¹³⁴ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, William Blackwood and Sons, London 1935, s.232.

¹³⁵ BOA, *Yıldız Arşivi Sadaret-i Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS)*, nr. 483/ 96, 13 Kânun-ı sâni 1320/ 26 Ocak 1905; *Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî (DH.MKT)*, nr. 889/72, lef 6 ve 8, 20 Kânun-ı sâni 1320/ 2 Şubat 1905.

projeler hazırlaması için bizzat görevlendirecektir.¹³⁶ Willcocks'un hazırladığı projeleri hayata geçirmek üzere yine ileride detaylarını işleyeceğimiz bir İngiliz Firması olan Sir John Jackson Şirketi ile anlaşma yoluna gidecektir.



¹³⁶ BOA, *İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF)*, 19/12, lef 2, 9 Eylül 1324/ 22 Eylül 1908.

İKİNCİ BÖLÜM

SİR WILLIAM WILLCOCKS VE IRAK'TAKİ SULAMA FAALİYETLERİ

I. WILLCOCKS'A KADAR IRAK'TA SULAMA ÇALIŞMALARI

A) Osmanlı Öncesi Dönemde Irak'ta Sulama Çalışmaları

Tarihte bilinen ilk medeniyetlere baktığımızda bu medeniyetlerin Dicle-Fırat, Nil, İndus gibi nehirlerin kenarlarına yerleştiklerini görmekteyiz. Zira bu dönemlerde tarımsal üretim için nehir kenarlarına yerleşim bir zorunluluktur. Bu medeniyetler tarımsal üretimi artırmak için gerekli olan suyu nehirlerden bahçelerine taşımak amacıyla ilk mühendislik çalışmalarını uygulayarak bazı kanallar, bentler, hendekler ve barajlar inşa etmişlerdir.¹³⁷ Bu bağlamda inşa edilen dünyanın şimdiye kadar bilinen en eski barajı, Sadd-el Kafara (Putperestler Barajı)'dır. Bu barajın, Mısır'da üçüncü veya dördüncü hanedan dönemine ait olduğu tahmin edilmektedir.¹³⁸

Mezopotamya'da ise sulama amaçlı çalışmalar çok erken dönemlerde başlar. Fırat ve Dicle nehirlerinin yaptığı taşkınları kontrol altına almak ve yılın her döneminde sulu tarım yapabilmek için zaruret olan kanal ve baraj inşaatları, Sümerlerden itibaren varlık göstermektedir. Sümerler en erken ıslah çalışmalarına Basra Körfezi yakınındaki bataklıklarda başlamışlardır.¹³⁹ Bunun yanı sıra Ur şehrine ait bir levhada, birçok kadının kamıştan yapılan bir baraj inşaatında çalıştırıldığından bahsedilmektedir.¹⁴⁰ Yine Sümer kentlerinden Nippur'da yapılan kazılardan elde edilen çiftçi bir babanın oğluna verdiği öğütleri içeren 3500 yıllık bir tablette “...*Tarlanı sürüp ekeceğin zaman, sulama arklarını dikkatli aç (ki) sular tarlayı basmasın...*” gibi ifadeler yer almaktadır.¹⁴¹ Bu ifadeler tarihin başlangıcından beri Mezopotamya topraklarında mühendislik çalışmalarının varlığına işaret etmektedir. Hatta bu çalışmalardan bir kısmı mühendislik anlamında son derece iyidir. Öyle ki, Dicle'nin doğusunda neredeyse üç yüz mil uzunluğunda Keldaniler

¹³⁷ Irak'ta aktif olarak kullanılan antik bir kanal için bakınız. EK: 1

¹³⁸ Abdullah Kıran, *Ortadoğu'da Su: Bir Çatışma ya da Uzlaşma Alanı*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005. s.32.

¹³⁹ William Willcocks, “The Garden of Eden and Its Restoration”, *The Geographical Journal*, Vol 40, No 2 (Aug., 1912), s.129.

¹⁴⁰ Abdullah Kıran, *a.g.e.*, s.34.

¹⁴¹ Samuel Noah Kramer, *Tarih Sümer'de Başlar*, Kabcı Yayınevi, İstanbul 1999.s. 91-95.

tarafından yaptırılan “Nehrevan Kanalı” Sir William Willcocks’u adeta büyülemiş, bu kanalın inşaat tarihinde ders olarak okutulması gerektiğini ifade etmiştir.¹⁴²

Mezopotamya’da hüküm süren devlet yöneticileri sulama işini önemsemiş bunun hukuki boyutlarına da ehemmiyet göstermişlerdir. Örneğin Babil hükümdarı Hammurabi, kendi adıyla anılan yasalarında baraj ve kanalların kullanımıyla ilgili özel maddeler eklemiştir. Kanunların 53. kısmında şöyle yazmaktadır: “*Sulama kanalını tedbir almaksızın açıp suyun komşu tarlaları basmasına neden olan kişi, tarla sahiplerine, bölgenin ürün gücü dikkate alınarak hesaplanacak bir tazminat ödemekle yükümlüdür.*”¹⁴³

Mezopotamya’ya hükmeden birçok uygarlık bu bölgedeki tarımsal potansiyelden maksimum düzeyde istifade etme girişimlerini hiç göz ardı etmemiş aynı zamanda bölgede kalıcılıklarının nişanesi olarak buralarda kanallar, setler, hendekler inşa ettirmişlerdir. Willcocks’un da dediği gibi bu bölgede “*Eski hükümdarların her biri hatırlanmak için birer eser bırakmışlardır. Bu eserler de Dicle ve Fırat nehirlerinin setleridir.*”¹⁴⁴

Pers hükümdarları devrinde delta en parlak dönemlerinden birini yaşamıştır.¹⁴⁵ İslam Devleti’nin bölgeye hâkimiyet sağlamasıyla birlikte de Mezopotamya’ya olan ilgi devam etmiştir. Emevi Devleti halifeleri, Hz. Ömer Dönemin’de başlatılan bataklıkların kurutulması işini devam ettirmiştir. Özellikle El- Haccac, Mezopotamya’da arazi sulanması ve sel baskınlarının önlenmesi için kanallar açtırmış, setler yaptırmış ve kullanılmayan araziye tarıma kazandırmıştır.¹⁴⁶

Ancak Irak’ta asıl tarımsal büyüme Abbasiler döneminde gerçekleşmiştir. Bölgede uzun yıllar egemenlik kuran Abbasi halifeleri sulama anlamında çok önemli faaliyetler göstermişler, özellikle Fırat sularından yararlanma konusunda doruk noktaya ulaşmışlardır.¹⁴⁷ Evliya Çelebi Abbasilerin bu faaliyetleri hakkında şunları söylemektedir:

“...Bu sayılan nehirlerin hepsini Irak toprakları, Medâyin, Kûfe, Basra, Kurna, Kerbelâ çölleri ve cennet benzeri Bağdad ovaları mamur, bakımlı ve şenlikli olsun diye Abbasoğulları’ndan el-Mütevekkil, el-Muzaffer, el-Mustansır, el-Muktedir, el-Musta’sım

¹⁴² Gilbert Ernest Hubbart, *a.g.e.*, s.85-86.

¹⁴³ Abdullah Kıran, *a.g.e.*, s.34.

¹⁴⁴ BOA, *BEO*, nr. 4056/304171, lef 3. ; William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.6.

¹⁴⁵ BOA, *BEO*, nr. 4056/304171, lef 3. ; William Willcocks “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.8.

¹⁴⁶ el-Belâzuri, *a.g.e.*, s.329-330.

¹⁴⁷ Abdullah Kıran, *a.g.e.*, s.39.

Billah, Harun Reşid ve oğlu Me'mun Halife gibi himmet sahibi padişahlar Bağdad çölünü, âdemoğullarının meskeni olması için adı geçen nehirleri Şat ve Fırat'tan kol kol ağaç dalları gibi ayırıp Irak topraklarını mamur bir ülke etmişlerdir. Ancak zamanın geçmesiyle bazı çıkış yerleri toz toprak ve çamur ile küçük ırmak yolları dolup işlemez olmuştur. Hâlâ arklarının sazlığı ve ormanlıkları arslan, kaplan, pars yatağı olmuştur, vesselam.¹⁴⁸

Sir William Willcocks da bozulmanın Arap yönetimi sırasında başladığını, ancak asıl yıkımın 13. ve on 14. yüzyıllarda Cengiz Han ve Timurlenk'in hâkimiyeti sırasında Moğollar tarafından gerçekleştiğini söyler. Ve önemli bir tarihsel gerçekliğe dikkat çeker: “Önceki felaketler ülkeyi suya boğmaktaydı, şimdi ise ülke kanda boğulmaktadır.”¹⁴⁹ Bu dönemde yaşanan anarşizm ve kafa karışıklığı antik çağların büyük eserlerini harap etmiş, Dicle üzerindeki toprak setler tahrip edilmiş ve nehirdeki su seviyesi 25 metre düşmüştür. Büyük Nehrevan ve Düceyl Kanalları kurumuş, delta'nın yukarı kısmındaki Dicle sahilleri çöl halini almıştır.¹⁵⁰

B) Osmanlı Dönemi'nde Irak'ta Sulama Çalışmaları

Osmanlı İmparatorluğu bölgeyi hâkimiyet sahasına kattığı sırada Sümer, Babil ve Abbasi Dönemleri'nin ihtişamlı yapıları tahrip edilmiş, bölgede büyük oranda tarımsal gerileme yaşanmıştı. İlk olarak Kanuni Sultan Süleyman, Kerbela'yı fethinin ardından bu şehirde “Hasaniyye Kanalı”nı genişletmek için bir duvar inşa ettirmiştir. Ancak, nadir istisnalar dışında 19. yüzyılın sonlarına kadar Mezopotamya'da kapsamlı sulama projelerinde devlet desteği direkt olarak görülmemektedir. Sulama ve taşkın kontrolleri için yapılan projelerde girişim, finansman ve işgücü arzı illerin kendisinden gelmekteydi. Bu projelerin sponsorluğunda ise bizzat Bağdat valileri öncü rolü üstlenmekteydiler.¹⁵¹

1653 yılında Kara Mustafa Paşa'nın valiliği sırasında Bağdat garnizonuna bağlı Mehmed, Ömer ve Osman adındaki üç yeniçerinin iştirakleriyle “Sib” adında daha

¹⁴⁸ Evliyâ Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman- Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 4. Kitap/ 1.Cilt, İstanbul 2010. s.65.

¹⁴⁹ BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3.; William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.8-9.

¹⁵⁰ BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3. ; William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.9.

¹⁵¹ Rhoads Murphy, “The Ottoman Centruies in Iraq: Legacy or Aftermath? A Survey Study of Mesopotamian Hydrology and Ottoman Irrigation Projects” *Journal Of Turkish Studies*, Vol.11(1987), s.22.; Mehmed Hurşid Paşa, Osmanlı Devleti'nde bu dönemlerde sed yapımı ve tamiri için “Sed Ağaları” isminde bir memur sınıfının varlığından sonraları bu sınıfın yok olmasıyla sedlerin de bakımsız kaldığından bahseder. (Mehmed Hurşid (Paşa), *Seyâhatnâme-i Hudûd*, Çevrimyazı: Alâattin Eser, İstanbul 1997, s. 53.)

önceden var olan ancak Moğol istilası sonrası terk edilen kanal yeniden inşa edilmiştir. Bu kanal sayesinde yeni bağ ve bahçeler açılmıştır.¹⁵²

1658 yılına gelindiğinde Bağdat, Dicle nehrinin taşması sonucu büyük bir selle karşı karşıya kalmıştır. Mezopotamya’da tarihin başlangıcından beri tarımsal üretimi artırmanın yanında hatta ondan daha da önemli olarak taşkınları kontrol etmek için gerekli çalışmalar yapılmaktaydı. Bunlardan birini dönemin Bağdat Valisi Haseki Mehmed Paşa yapmıştır. Bağdat’ta yaşanan bu büyük selin ardından “Mankata Sel Duvarı Projesi” gerçekleştirilerek iki ayrı noktada büyük barajlar yapılmış ve kanalın kenarları onarılmıştır.¹⁵³

1659 yılında Murtaza Paşa’nın ikinci Bağdat valiliği sırasında büyük bir girişim olan “Düceyl Kanalı Projesi” hayata geçirilmiştir. Bu dönemde Bağdat’ı ziyaret eden Evliya Çelebi bu çalışmayla ilgili ilginç detaylar aktarmaktadır: “ ... Şimdi Murtaza Paşa efendimiz bu gezip gördüğümüz yerde bu Dücle Nehri’nin Sürremin’den gelen yerine set çekip bir menzil Şatt’ın yukarisından büyük bir kanal açıp kendi malından tam bin kese harcayıp 50.000 kadar Arap, Urbân, Kürt ve Türkmen kavmine bolca mal dağıtıp bu kadar usta ve ameleler ile yedi ayda bu Dücle Nehri arkını yeniden minare boyu kazarak deryâ gibi Şat Nehri’ni bu Dücle Nehri arkına akıtıp Deşt-i Kerbelâ’yı sular, bu nehrin sağına soluna 300 adet köy iskan ettirerek Irak topraklarını halifeler zamanından fazla şenlendirir... ”¹⁵⁴ Nazmizade ise, Düceyl ahalisinden 3-4 bin kişilik bir ekiple kazı, temizleme ve tamir çalışmasının 3 ila 4 ay kadar sürdüğünü zikretmektedir.¹⁵⁵

1698 yılında Fırat’ın doğu kolunda taşkın meydana gelmiş ve birçok ekilebilir arazi zarar görmüştü. Bu dönemde Kûfe’de var olan “Diyab Kanalı” yaşanan taşkını önlemekte yetersiz kalmış ve tamirata muhtaç olmuştu. Dönemin valisi Mustafa Paşa eksikliği gidermekle kalmayarak yeni eklemelerle “Albu-Diyab” adında 4 kilometre uzunluğunda 90 metre genişliğinde ve 15 metre derinliğinde yeni bir kanal projesini hayata sokmak için girişimlerde bulunmuştur. Ancak, bahar sellerinin başlaması ve baraj

¹⁵² “... Dicle ve Fırat’da vâki’ nehr-i Sib nam nehr-i azîm müddet-i medîde ve eyyâm-ı adîyyeden beri bî-nam... Dergâh-ı Âli yeniçerilerinden Mehmed ve Ömer ve Osman nam nefer-i merd sahib-i himmet dâmen-i dermeyeran-ı gayret idüb nehr-i mezkuru hafr ve cem’-i reâyâ ve berâyâ ile ile iyad ve bağ ve bostanlar icad edüb...” (Nazmizade, *Gülşen-i Hulefâ*, İstanbul 1143/1730. s.84.)

¹⁵³ Rhoads Murphy, *a.g.m.*, s.22.

¹⁵⁴ Evliyâ Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 4. Kitap/ 2.Cilt, İstanbul 2010 s.577.

¹⁵⁵ Nazmizade, *a.g.e.*, s.91.

yapım ekibinin yetersiz olması nedeniyle proje tam olarak hayata geçirilememiş, kanalın genişliği 50 metre ile sınırlı kalmıştır.¹⁵⁶

Bağdat'ta yaptığı uygulamalarla fark oluşturan Midhat Paşa'nın valiliği (1869-1872) sırasında çok sayıda sulama ve baraj projesi hayata geçirilmeye çalışılmıştır. Bunlardan en mühimlerinden biri "Saklaviya Kanalı Projesi"dir. Esasında bu kanal eskiden beri kullanılmakla birlikte Midhat Paşa'nın döneminde eski fonksiyonunu yerine getiremez duruma gelmiştir. Midhat Paşa, Kenaniye Kanyonu'ndaki bu eski kanalı yeniden hayata geçirmek için çalışmalar başlatmıştır.¹⁵⁷ Kanal kazma çalışmaları işçiler için gayet kolay olmuştur. Çünkü çalışmalar kuruyan nehir yatağında ve Kenaniye Kanalı'nda yürütülmüştür. Midhat Paşa, bu kanalla birlikte 20.000 hektarlık bir alanda tarım arazisinin ekilebileceğini tahmin etmiştir. Kanalın Bağdat pazarına olan yakınlığı ve bu kanalla birlikte nehir taşımacılığının canlanacak olması, Paşa'yı bu projeye iten gerekçelerin başında yer almıştır.¹⁵⁸ Proje tamamlandığında gerçekten Paşa'nın öngörülleri gerçekleşmiş, kanalın etrafındaki arazilerin değeri epeyce artmıştır. Midhat Paşa, kanalın üzerine bir de köprü inşa ettirerek köprüden geçişlerde ücret talep etmiş, böylelikle kanal yapımı için harcanan parayı 3-4 yıl içinde finanse etmeyi hedeflemiştir.¹⁵⁹

C) Irak'taki En Meşhur Baraj: Hindiye Seddi/ Kanalı

Hindiye Kanalı, hem Irak'ın sosyo-ekonomik, dini ve kültürel yaşama etkisi¹⁶⁰ bağlamında diğer sulama projelerinden farklı bir yapıya sahip olması; hem de tezimizin iskeletini oluşturan konuların temelinde yer alması nedeniyle "Osmanlı Dönemi Sulama Çalışmaları" başlığı altında değil de kendisine mahsus bir başlık altında işlemeyi uygun bulduk.

Fırat nehri, Hindiye Seddi'nin yakınlarında Hille ve Hindiye olmak üzere iki kola ayrılmaktadır. Hille kolu, Hille ve Divaniye'den geçerken; Hindiye kolu, Kûfe ve Şamiye olarak ikiye ayrılır. Şennafiye'de birleşen bu kollar Atşan ve Sebil adıyla tekrar ikiye ayrılır. Semave'de tekrar birleşip beş kola ayrıldıktan sonra Fırat ve kolları Dicle nehriyle

¹⁵⁶ Rhoads Murphy, *a.g.m.*, s.23-24.

¹⁵⁷ Ebubekir Ceylan, *Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in The Nineteenth-Century Middle East*, London: I.B.Tauris 2011, s.200.

¹⁵⁸ Rhoads Murphy, *a.g.m.*, s.25.

¹⁵⁹ Ebubekir Ceylan, *a.g.e.*, s. 201.

¹⁶⁰ Hindiye Barajı'nın Irak'ın sosyo-ekonomik, dini ve kültürel yaşamına etkisi ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Yitzhak Nakash, "The Conversion of Iraq's Tribes to Shi'ism" *International Journal of Middle East Studies*, Vol 26, No 3, August 1994, pp.443-463. Makalenin Türkçesi için bkz. Yitzhak Nakash, "Sünni Irak Kabilelerinin Şiiliğe Dönüşümü", *İslami Araştırmalar Dergisi*, Tercüme: Zeki Tekin, C. XV, S.3, 2002, s.387-397.

Kurna yakınlarında Gurmet Ali denilen mevkide birleşerek Şattü'l Arap suyunu oluşturur.¹⁶¹

Fırat nehrinin Hindiye kolu üzerinde bulunan Hindiye Kanalı, Hindistan naiplerinden Şücaü'l Devle'nin oğlu Asafüddeve¹⁶² tarafından 1780'li yıllarda açılmıştır. İsmi "Hindiye" olmasındaki mana da buradan gelmektedir.¹⁶³ Kanal ilk olarak Müseyyib Kasabası'nın bir saat kadar güneyinde Bağdat Vilayeti'ne bağlı Hindiye Kazası'nın dört saat kuzeyinde kaza sınırları içerisinde inşa edilmiştir.¹⁶⁴ Kanal, başlangıçta sürekli kurak olan Necef'e su sağlamak amacıyla yapılmıştır. Ancak 19. yüzyıl ortalarına kadar yapılan tamiratlar aracılığıyla oldukça büyümüş ve yalnızca Necef'e su sağlamakla kalmamış merkez ve güney Irak bölgesinde su ile ilgili ekonomik ve sosyal değişimlerde de etkin rol üstlenmiştir.¹⁶⁵

Kanal ilke olarak suyun akış hızını azaltmak için hilal şeklinde kazılmıştır. Suyun akış hızını düşürmek için yapılan bu önlem, ileride kanalın genişlemesine neden olmuş ve bu problemi çözmek amacıyla çeşitli teşebbüsler hayata geçirilmiştir. Bu teşebbüslerden ilki Gözlüklü Reşid Paşa'nın Bağdat valiliği (1852-1857) sırasında gerçekleşmiştir. Midhat Paşa'nın valiliği(1869-1872) sırasında ise Hille yolunda oluşan kumların temizlenmesi için çalışmalar yapılmış, ancak yaşanan seller neticesinde kanal tekrar kumla dolmuştur.¹⁶⁶ Takiyyüddin Paşa zamanında (1868, 2. defa 1878-1882) kanalın kumla dolması meselesi tekrar gündeme gelmiş, problemin çözümü için yeni bir kanal kazılması düşünülmüş fakat 60.000 lira keşif bedeli olan kanalın yapılmasına onay verilmemiştir.¹⁶⁷

¹⁶¹ Mustafa Ontücyıldız, Mohammed Shareef Abdulmohtsin, Naci Büyükkaracıgan, "Fırat ve Dicle Havzası ve Irak Su Yapıları" *Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi*, Sayı 12, 2016, s.124.

¹⁶² Hindistan naiplerinden olup naip Şücaüddele'nin oğludur. Alimleri seven, hayırsever ve cömertliği ile tanınmış biridir. H. 1188 tarihinde Feyzabad şehrinin başına geçmiştir. Ayrıca, daha sonra Lekehnu şehrini başkenti yapmıştır. 23 yıl emaretin başında kaldıktan sonra H.1212 tarihinde vefat etmiştir. Lekehnu şehrinde İmambare adlı yerde defnedilmiştir. Asafüddeve'nin şiire ilgisi olup Urduca ve Farsça şiirleri vardır. (Şemseddin Sami, *Kamus'ul A'lâm*, 1.cilt, Mihran Matbaası, İstanbul 1306, s. 212.)

¹⁶³ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.263.

¹⁶⁴ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Bağdat*, Global Strateji Enstitüsü Yayınları, Ankara 2006. s115.

¹⁶⁵ Yitzhak Nakash, *a.g.m.*, s.391.; Ahmet Köksal, "Giritli Sırrı Paşa'nın Bağdat Valiliği" *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XIV/1 (Yaz 2014), s.200. Burada dikkat çekmek istediğimiz bir konu bulunmaktadır: Dr. Deniz Akpınar tarafından hazırlanan Hindiye Barajı ile ilgili kitapta "Bağdat Valisi Sırrı Paşa'nın Çalışmaları" başlığı altında anlatılanlar müellifin kendisine aitmiş gibi verilmektedir. Esasında burada yazılanlar Ahmet Köksal'ın makalesinin içinde geçen ifadelerin birebir aynısıdır. Yazar, her ne kadar dipnotta kaynağını belirtmiş olsa da özellikle sayfa 45 ve 46 da açıkça görüleceği üzere, alıntı yapılan yeri ifade eden hiçbir işaret yer almamaktadır. Bkz. Deniz Akpınar, *Osmanlı'da Su Projeleri Hindiye Barajı*, Arı Sanat Yayınları, İstanbul 2017, s. 45-46.

¹⁶⁶ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.263-264.

¹⁶⁷ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, *a.g.e.*, s.129.

1882 yılında 6. Ordu Komutanı Müşir Hidayet Paşa tarafından Hindiye için yeni bir proje hazırlanmıştır. Buna göre mevcut kanalın paralelinde yeni bir kanal inşa edilmesi düşünülmüştür. Yeni kanala akacak su miktarını sınırlamak için ise kanalın kaynağında odundan bir bent yapılması uygun görülmüştür. Proje vilayet meclisi tarafından da onaylanmıştır. Ancak, yeni atanan Vali Asım Paşa projenin yeterince sağlıklı planlanmadığını düşünerek işi ehillerine bırakmak gerektiğine kanaat getirmiş, bu nedenle İstanbul'dan bir mühendis talep etmiştir. Mühendis gelene kadar da Bağdat Belediye mühendisi Mojel Efendi ve kurmay subaylardan oluşan bir komisyon tarafından konunun detayları incelenmiştir.¹⁶⁸ Bu sırada Hindiye Seddi kırılmış ve sular Hindiye Kazasına akmıştır. Bu nedenle hazineye 200.000 liralık gelir sağlayan bölge susuz kalmıştır. Bu problemin önüne geçmek için ise çalışmalar hızlandırılmıştır.¹⁶⁹

Yukarıda zikredilen komisyon Hidayet Paşa'nın fikrini benimserken Mojel Efendi odundan yapılan barajın ömründen emin olunmayacağı, kazılması düşünülen yeni kanalın yerinin zemininin gevşek olması, bu tarz yerlerde kargir yapıların bulunmasının uygun olmayacağı gerekçelerini sıraladığı raporuyla karşı çıkmıştır. Raporunda Mojel Efendi yapılacak set için, mevcut kanalın 7 kilometre aşağısında ve daha önceden kazılmış Ömer Paşa cetvelinin yakınlarının uygun olacağını, çünkü bu bölgede Hindiye kanalı ile Fırat nehri arasındaki mesafenin 1 kilometreye kadar düştüğünü, ayrıca bölgenin zeminin de oldukça sert olduğunu ifade etmiştir. Mojel Efendi aynı raporunda Ömer Paşa cetvelinin biraz aşağısında taştan bir baraj inşası ve cetvelin genişletilmesi neticesinde Hindiye sularının büyük bir kısmının Hille yatağına akacağını da dile getirmiştir.¹⁷⁰

1887 yılında Bağdat Vilayeti'nin talebi doğrultusunda padişahın emriyle Nafia Nezareti Fen İşleri Müşaviri Mösyö Galan Bağdat'a gelerek gerekli çalışmalara başlamıştır. Mösyö Galan'ın verdiği rapora¹⁷¹ göre Ömer Paşa cetvelinin aşağısında kalastan bir baraj yapılacak, ayrıca Hindiye kanalının bendi tamamlanacaktır. Ömer Paşa cetvelinin eni 100 ve derinliği 6 metre genişletilerek Fırat'ın sularının üçte birinin kapaklı bir köprünün yardımıyla Hindiye Kanalı'na akıtılması da düşünülmüştür. İnşaat için Avrupa'dan gerekli malzemelerin yanı sıra bu işlerden anlayan ustabaşları ile

¹⁶⁸ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil, *a.g.e.*, s.129-130.

¹⁶⁹ Ahmet Köksal, *a.g.m.*, s.201.

¹⁷⁰ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.275-277. Bağdat Belediye Mühendisi Mojel Efendi'nin Raporu için bkz. EK: 2

¹⁷¹ Nafia Nezareti Fen İşleri Müşaviri Mösyö Galan'ın Raporu için bkz. *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.277-292.

kondüktörün getirilmesi önerilmiş ve tüm işler için masraf olarak 44.000 lira¹⁷² harcanacağı tahmin edilmiştir.¹⁷³

Mösyö Galan'ın projesini hayata geçirmek için gerekli çalışmalar hemen başlatılmıştır. Bu minvalde bir komisyon oluşturulmuştur ve ilk iş olarak Ömer Paşa cetvelinin genişletilmesi işi ile ilgilenilmiştir. Ayrıca Fransa'dan uzman kişilerin getirilmesi için de İstanbul'dan izin alınmıştır.¹⁷⁴

Dicle ve Fırat nehirlerinden gemilerin geçirilmesi ve Hindiye Projesinde kontrolörlük yapmak üzere 1889 yılında Başmühendis Mösyö Pol Chönderfer ve yardımcısı Mösyö Theodor Dowan Bağdat'a gelmiştir.¹⁷⁵ Mösyö Chönderfer, ilk iş olarak Mösyö Galan'ın projesini incelemiş ve kendisi yeni bir rapor hazırlamıştır.¹⁷⁶ Bu raporunda, Mösyö Galan'ın projesindeki bazı kısımların düzeltilmesi gerektiğine kanaat getirmiştir. Zira, Mösyö Galan'ın projesi hayata geçirilse ayrıca kapalı bir cetvel daha yapmak icap edecektir ki, bu da ekstra maliyet demektir. Bunun yerine yapılacak barajın üstünden suyun taşması yoluyla Hindiye tarafının sulanması yeterli olacaktır. Şu haliyle yalnız Hille tarafına su vermek için yeni bir kanal kazılması gerekli olacaktır. Bu projenin hayata geçirilmesi için kanalın kazılması ve baraj yapımı için Babil harabelerinden tuğla getirilmesi, Hit ve Hadîse bölgelerinden de taş getirilmesi düşünülmüştür. Bu şekilde taşlar bölge mahallinden sağlanırsa hem tasarruf sağlanmış olacak hem de Avrupa'dan malzeme beklemek zorunda kalınmayacaktır.¹⁷⁷

Raporun cevabı gelene kadar Mösyö Pol Chönderfer, Hit ve Hadîse'deki taş ocaklarını incelemeye koyulmuş, Vilayet de "Hindiye Sed Komisyonu" adıyla bir komisyon oluşturmuştur. Ayrıca masrafların karşılanması için vilayet sandıklarında para toplanmaya başlanmıştır.¹⁷⁸

Yeni vali Sırrı Paşa'nın Bağdat'a gelmesiyle birlikte Nafia Nezareti'nden Mösyö Chönderfer'in Hindiye Projesi'nin onayı da gelmiştir. Hemen gerekli hazırlıklara başlanarak Babil harabelerinden tuğlaların ve Hit ve Hadîse'den taşların getirilmesi için ihaleler açılarak gerekli müteahhitler görevlendirilmiştir.¹⁷⁹

¹⁷² Bu tarihlerde bölgeyi ziyaret eden Trabzon eski valisi Âli Bey ise, hükümet tarafından 60.000 lira harcanarak bir set yapımına girişildiğinden bahseder. (Âli Bey, *a.g.e.*, s. 97.)

¹⁷³ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.267-268.

¹⁷⁴ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 268.

¹⁷⁵ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 268.

¹⁷⁶ Baş Mühendis Mösyö Chönderfer'in Raporu için bkz. *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s.292-309.

¹⁷⁷ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 268-269.

¹⁷⁸ Ahmet Köksal, *a.g.m.*, s.202.

¹⁷⁹ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 269-270.

1890 yılının 13 Temmuz’unda kanalın kazılmasına başlanmıştır. Her gün 4.000-5.000 ve bazı günlerde 5.500 işçiyi bulan bir ekiple yapılan çalışma sonucunda kanal hafriyatı Ekim ayında tamamlanmıştır. Çalışma tamamlandığında 100 metre eninde 1.200 metre uzunluğunda olan geniş ve uzun bir kanal elde edilmiştir. 20 Ekim 1890 tarihinde Bağdat Valisi Sırrı Paşa ile askeri kurmaylar ve Bağdat’ta bulunan yabancı konsoloslar ile üç vilayetin alimleri, eşrafı ve binlerce kişinin katılımıyla kurbanlar kesilerek kanalın açılış töreni yapılmıştır.¹⁸⁰ Hindiyeye Seddi’nin yapımında ve Hille Kanalı’nın kazılmasındaki katkılarından dolayı Sırrı Paşa’ya ithafen bentlerin “Sırrıye” ismiyle de anıldığı bilinmektedir.¹⁸¹

Başmühendis Mösyö Chönderfer kanalın açılışı esnasında bir konuşma yapmıştır. Konuşmasında, Fransa Hükümeti tarafından görevlendirildiğinden ve yardımcısıyla birlikte bu muazzam proje üzerinde çalıştığını ifade ettikten sonra sözlerine şunları eklemiştir:

“... Bu işi başarmamın arkasında Bağdat Valisi Sırrı Paşa’nın azim ve iradesi yatmaktadır. O olmasaydı yaptığım plan ve projeler adi bir kağıt parçası olarak kalacaktı. Ayrıca, günlük 5.000-6.000 işçinin çalıştığı bir yerde, bu insanların yemeğini her gün zamanında hazırlatan ve ihtiyaç duyulan malzemelerin teminini sağlayan da Sırrı Paşa’dır. Bu arada eski Bağdat Valisi Mustafa Asım Paşa ile 6. Ordu Komutanı Tevfik Paşa Hazretlerine katkılarından ve yardımlarından dolayı teşekkür ederim.”¹⁸²

Kanalın açılışının ardından 24 Ekim 1890’da sular Hille’ye 5 Kasım’da Divaniye’ye 13 Kasım’da ise Semave’ye ulaşmıştır.¹⁸³ Çalışmanın hafriyat kısmı böylelikle tamamlanmış, inşaat kısmı ise tuğla ve taşların büyük kısmı ocaklardan çıkarıldıktan sonra, 1.000 kişiden fazla işçi çalıştırılmak suretiyle işlerin gelecek seneye sarkmamasına özen gösterilerek devam etmiştir. Çıkarılan taşlar 200 küçük gemi yardımıyla bölgeye nakledilmiş, uzun uğraşların ardından ise 15 Ocak 1891’de kanal inşaatı sonlandırılmıştır.¹⁸⁴ Bu tarihten Sir William Willcocks’un göreve başladığı tarihe

¹⁸⁰ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 272.

¹⁸¹ Ahmet Köksal, *a.g.m.*, s.205.

¹⁸² Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdi, *a.g.e.*, s.131-132.

¹⁸³ Ahmet Köksal muhtemelen rumi tarihi miladi tarihe çevirmeden kaynaklanan bir problemten ötürü bu tarihlerde hata yapmıştır. (Ahmet Köksal, *a.g.m.*, s.206); Doğru tarihler için bkz. *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 273.

¹⁸⁴ *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.s. 273-274.

kadar Hindiye Seddi hükümet tarafından takip edilmiş¹⁸⁵, değişik mühendisler tarafından da zaman zaman tamirata konu olmuştur.

II. OSMANLI ÖNCESİNDE WILLCOCKS VE FAALİYETLERİ

A) Doğumu ve Eğitimi

Gertrude L. Bell tarafından daha sonraları “20. yüzyılın tuhaf, hayalci, çıldırtıcı ve tamamen sevimli bir Don Kişot’u”¹⁸⁶ olarak tanımlanacak olan Sir William Willcocks¹⁸⁷, 27 Eylül 1852 tarihinde Hindistan’da Himalayaların eteklerindeki Dehra Doon’da dünyaya geldi. Babası Captain Willcocks; 18 yaşında iken İngiltere’nin İspanya ile yaptığı Carlist Savaşı’nda görev almak üzere gönüllü olmuş, 18 ay süren mücadeleden 3 kurşunla ayrılmış, İngiliz menfaatleri için yaşayan biriydi. İspanya’daki savaşın ardından Hindistan’da da görev alan Captain Willcocks, buradaki Anglo-Sikh mücadelesinin bitmesinin ardından Hindistan’da görevli askeri personellerin kamuya atanması projesi kapsamında Kamu Hizmetleri Birimi Sulama Şubesi’ne atandı.¹⁸⁸

Bay Willcocks’un altı çocuğundan biri olan William Willcocks, önce 11 sene İngiltere müfredatına ağırlık veren Mussooire Okuluna gitti.¹⁸⁹ Daha sonra kendisi misyoner olmak istemesine rağmen babasının isteği üzerine Thomason Sivil Mühendislik Koleji’ne (*Thomason College of Civil Engineering*) giderek mühendislik eğitimi aldı.¹⁹⁰ Ama hayatı boyunca dindar bir Hristiyan olarak yaşayıp Kitab-ı Mukaddes’in izinden hiç ayrılmadı. Bilimsel çalışmalarında hep Kitab-ı Mukaddes’e atıf yaptı ve onun işaret ettiği suları ve cennet bahçelerini aradı.¹⁹¹ Mühendislik kariyerine son vermeyi düşündüğü dönemde *New York Times* için verdiği bir röportajında uzun zamandır beklediği gibi bundan sonraki hayatını İncil’in nehirler ve sular ile ilgili bölümünü yorumlamaya adayacağını dile getirdi.¹⁹²

¹⁸⁵ Hindiye Seddi’nin Arap aşiretlerinin saldırılarından korumak amacıyla bekçi görevlendirilmiştir. (BOA, *İrade Şûrâ-yı Devlet Evrakı (İ.ŞD)*, nr. 108/6482, 3 Temmuz 1307/ 15 Temmuz 1891.)

¹⁸⁶ Lady Florence Bell (ed.), *The Letters of Gertrude Bell*, London 1927, I, s.292.

¹⁸⁷ Willcocks’un fotoğrafı ve imzası için bkz. EK: 3

¹⁸⁸ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 13-14.

¹⁸⁹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.19-20.

¹⁹⁰ William Willcocks *Sixty Years in the East*, s.23.

¹⁹¹ Willcocks, dindar bir Hristiyan olarak Kitab-ı Mukaddes’te geçen nehirlerin peşine düşmüştür: “*Kitab-ı Mukaddes’de ‘Ondan çıkan bir nehir bir bahçeyi iska etti ve oradan çıkıp dört kola ayrıldı’ diye muharrerdir. Bu acize birtakım resimler ile haritaları hamil olduğum halde Musevilerin an’anat-ı tarihinde ‘Cennet Kapıları’ olmak üzere ta’yin olunan mahalden hareket ederek Tevrat’ın ilk fasıllarında mevzu bahis olan dört nehrin izlerini ta’kibe başladım.*” Willcocks’un bu nehirlerle ilgili tespitleri için bkz. BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3.; William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.1-3.

¹⁹² Edward Marshall, “Sees Simple Solution of Mississippi Flood Problem”, *New York Times*, 24 May 1914.

William Willcocks'un, on yaşından itibaren babasının yanında onun işlerini gözlemleyerek başladığı mühendislik eğitimi, Thomason'da oldukça ilerledi. Önemli hocalardan aldığı eğitimle fizik ve matematik alanında derinleşti. Okulun sıkı müfredatından fırsat buldukça hafta sonları Ganj Kanalı'nı gezdi. Arkadaşlarıyla kamp yaptı ve yüzdü. Okul arkadaşları genellikle İngiltere'de doğmuş ve Hindistan'da eğitim gören kişilerden oluşmaktaydı. Bu okulun Willcocks'un hayatına yalnızca eğitim anlamında katkısı olmadı. Okul penceresinden izlediği Ganj Kanalı'nı taşıyan büyük Solani Su Kemerini onu epeyce etkiledi ve bu yapı daha sonraki işlerinde Willcocks'a ilham kaynağı oldu.¹⁹³

B) Hindistan'daki Faaliyetleri (1872-1883)

Willcocks, 1872'de mezun olmasının ardından Ganj Kanalı'nda çalışmak üzere görevlendirildi. Burada Ganj Kanalı denetleme mühendisi olarak su bentleri ve yükseltme havuzlarının inşasında rol aldı ve nehir alüvyon tabakalarını inceledi.¹⁹⁴

Esasında bu kanal, Willcocks işe başlamadan çok önce belirli kısımları tamamlanmış, ancak hala düzeltilmesi gereken yerleri olan yapılar kompleksinden oluşmaktaydı. İngilizler bölgede hâkimiyeti güçlendirmelerinin ardından tarımsal faaliyetleri artırmak amacıyla Hindistan'ın en önemli nehirlerinden biri olan Ganj Nehri üzerinde kanallar inşa etmeye başlamışlardı. Bu kanallar İngiliz mühendisleri aracılığıyla sömürgelerde etkinlik kurma planlarının ilkinin oluşturmaktaydı. Nitekim İngilizler Hindistan'da tarımsal etkinlikleri artırarak bölge halkının İngiliz sömürge idaresine bağlılığını artırmayı hedeflemekteydi. Ayrıca Hindistan'da yetişen mühendisler, ileride İngiliz sömürge imparatorluğunun diğer bölgelerinde de önemli bir misyonu üstleneceklerdi.¹⁹⁵

Willcocks, işe başlamasından kısa bir süre sonra, daha sonraları kendisini Mısır'a yanına da çağırarak olan Hindistan'da sulama işlerinden sorumlu İngiliz mühendis Scott-Moncrieff¹⁹⁶'in kişisel asistanı olarak Meerut'a transfer oldu.¹⁹⁷ Onun yanında mühendislik tecrübelerini artırdı. Scott-Moncrieff'in Hindistan'dan ayrılması üzerine

¹⁹³ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 30-34.

¹⁹⁴ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.36-47.

¹⁹⁵ Canay Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", *Annals of Science*, Vol 71, No 2 (2014), s. 188-189.

¹⁹⁶ Sir Colin C. Scott-Moncrieff'in hayatıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Mary Albright Hollings, *The Life of Sir Colin C. Scott-Moncrieff*, London, 1917.

¹⁹⁷ William Willcocks, *Sixty Years in the East*. s.50.

Willcocks, Ganj Kanalı'nın birçok noktasında önemli görevler aldı. 1883 yılına gelindiğinde Betwa Barajı inşaatı sırasında Hindistan Hükümeti Sulama İşleri Genel Müfettişi General Brownlow tarafından yapılan ziyaret esnasında Mısır'daki Nil Barajı için bir mühendise ihtiyaç duyulduğunu öğrendi. Yalnızca, aranan bu mühendisin Fransızcasının çok iyi olması gerekiyordu. Willcocks, bu iş için oldukça istekliydi ve müfettişi Fransızca bildiği konusunda ikna etti. Vakit geçirmeden Fransızca kitaplar alarak bu konudaki eksiklerini gidermeye başladı. Bu olaydan bir ay sonra Scott-Moncrieff'den kendisini Mısır'a davet eden bir mektup aldı.¹⁹⁸

Sir William Willcocks; Hindistan doğumlu bir İngiliz olarak bura ile ilgili, anılarında şöyle bahsetmektedir:

“...Hindistan'da 31 sene yaşadım, ülkeyi ve insanları sevdim; fakat dünyanın başka yerlerini görme fırsatı beni mutlu etti... Çocukluğumdan beri yerel insanlar arasında yaşamış ve en yakın arkadaşlıklarını onlarla kurmuş biri olarak rahatlıkla söyleyebilirim ki, onlar İngilizlerden daha az soyut düşünmeye bağlılar, fakat diğer taraftan İngilizlerin hiç yapamadığı şekilde insanlara bağlanmaya yatkınlar... Yerlilere dair iki nitelik varsa bunlar cömertlik ve fedakârlıktır ve bu nitelikler İngilizler için cazip olduğu sürece Doğu garip bir şekilde bize sadık olacaktır, hatta hak ettiğimizden daha da fazla...”¹⁹⁹

C) Mısır ve Güney Afrika'daki Faaliyetleri (1883-1908)

İngiltere, Hindistan'da uyguladığı sulama işleri aracılığıyla tarımsal faaliyetleri artırarak sömürgelerde etkinlik kurma politikasını 1882 yılında işgal ettiği Mısır'da da uygulamaya soktu. Tarihin başlangıcından beri Mısır, Nil'in taşma problemleriyle mücadele etmekteydi. Mehmet Ali Paşa döneminde bir takım sulama reformları bağlamında kanallar, barajlar, pompalar yapılmışsa da sonrasında bu reformlar devam ettirilememişti.²⁰⁰ Şimdi ise iş maharetli İngiliz mühendisleri aracılığıyla Mısırdaki devamlı tarımsal üretimi sağlayacak projelerin hayata geçirilmesindeydi.

Sulama projelerinde görev almak amacıyla 1883 yılının kasım ayında Mısır'a giden Willcocks, Scott-Moncrieff'in emri altında çalışmaya başladı. Burada ilk olarak eski kanalların temizlenmesi işini üstlendi.²⁰¹

¹⁹⁸ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.81.

¹⁹⁹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.83.

²⁰⁰ Canay Özden, *a.g.m.*, s.190.

²⁰¹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.89-90.

“Kanallar kış aylarında temizlenir, aralık ayından mart ayına kadar pamukların sulaması işlemi yapılır. Nisandan temmuza kadar yaz aylarında Nil nehri en düşük seviyeye iner, ağustos, eylül, ekim ve kasım ayları sel sezonu olarak bilinir.” Willcocks Nil’in hareketlerini incelemeleri sonucunda bu verilere ulaşmıştı.²⁰² Ancak Nil’in Rosetta kolunun ağızlarından biri olan Bahr-ı Saidi’yi yeniden modelleme için çalışmalar başlattığı sırada o sene su taşkınlarının geç olduğunu tahmin edemedi. Bu durum karşısında köylüler suyu zamanında alamadıkları için yapılan işten memnun olmayarak hükümete toplu olarak şikâyetle bulundular. Bizzat kendileri de harekete geçerek yapılan kanalı yıkmak istediler. Willcocks durumu sakinleştirmeye çalışsa da pek işe yaramadı hükümet sonunda yapılan işin hemen bırakılması için emir verdi.²⁰³

Willcocks’un Mısır’da karşılaştığı bir başka problem ise Aswan Barajı’nın yapımı için düşündüğü bölgede antik Philae Tapınağı’nın bulunmasıydı. Willcocks’un tasarladığı baraj için en uygun yer burasıydı ancak tapınak sular altında kalırsa kendisi ve ekibi büyük tepki çekeceklerdi. Willcocks, önce tapınağın olduğu yerden başka bir yere naklinin mümkün olup olmadığını sorguladı, bunun mümkün olmadığını anlayınca da tasarladığı barajı altı metre kadar küçültmek zorunda kaldı.²⁰⁴

Yukarıda zikrettiğimiz ufak tefek aksaklıklara rağmen Willcocks, bunların üstesinden gelmeyi başarmış, İngiltere adına Mısır’da büyük hizmetleri olmuş bir mühendisti. Başlangıçta Scott-Moncrieff’in emri altında sulama kanallarının onarımıyla ve temizlenmesi işiyle başladığı görevinde ilerlemiş ve Scott-Moncrieff’in görevden ayrılması üzerine onun yerine Mısır Kamu İşleri Departmanı Müsteşarı olmuştu.²⁰⁵ Willcocks’un ününe ün katan ise elbette Aswan Barajı²⁰⁶’nın baş tasarımcısı olmasıydı. 1898’de tamamladığı projenin 1902 yılına kadar devam eden inşaatını denetleyen Willcocks, baraj açıldıktan sonra dahi gerekli düzenlemelere katkıda bulunmuştur.²⁰⁷

1901’e gelindiğinde Willcocks, İngiltere’nin bir başka sömürgesi olan Güney Afrika’ya kurak bölgeler için sulama sistemleri planlamak üzere çağrıldı. Anglo-Boer Savaşı’nın İngiliz üstünlüğüyle sonuçlanmasıyla birlikte Transvaal ve Orange River Colonyler’deki sulama projeleriyle ilgilendi. Bir kısmı hayata geçen bu projeler sayesinde

²⁰² William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 98.

²⁰³ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.109-110.

²⁰⁴ Canay Özden, *a.g.m.*, s. 194-196.

²⁰⁵ Canay Özden, *a.g.m.*, s. 193.

²⁰⁶ 1901’de Aswan Barajı’nın son yüksekliğini gösteren fotoğraf için bkz. EK: 4

²⁰⁷ Canay Özden, *a.g.m.*, s. 196.

KCMG (St Michael ve St George Şövalye Komutanı) adlı şeref ödülünü kazandı.²⁰⁸ Güney Afrika'daki işlerinin bitmesi üzerine tekrar Mısır'a dönen Sir William Willcocks'un yeni hedefi ise, İngilizlerin çok önem verdiği Osmanlı idaresindeki Dicle-Fırat (Mezopotamya) vadisi olacaktır.

III. SİR WILLIAM WILLCOCKS'UN OSMANLI'DAKİ FAALİYETLERİ

A) 1908'de Göreve Başlamadan Önceki Osmanlı Çalışmaları

Sir William Willcocks'un Osmanlı Irak'ına ilgi duymasının salt mühendislik çalışmaları bağlamında olmadığını, İngiltere'nin bölge üzerindeki hâkimiyet alanlarını Almanlara kaptırma endişesinin bir sonucu olarak ortaya çıktığını dile getirmiştik. Bu sebeptendir ki, 1903 yılında Almanlara Bağdat Demiryolu imtiyazının verilmesinin hemen akabinde, İngiltere yeni bir aktör ve yeni bir alanla bölgedeki nüfuzunu koruma mücadelesi içine girmiştir. Bu yeni alan sulama projeleri olurken yeni aktör ise Sir William Willcocks olmuştur.

Willcocks, Mısır'da çalışmalarını sürdürürken İngiliz diplomat Sir Cecil Sipping Rice tarafından kendisine eski Hint donanmasının İngiliz Kaptanı Felix Jones'in anılarından oluşan ve Mezopotamya hakkında bilgi içeren kitabı vermesiyle bölgeyle fiili olarak ilgilenmeye başladığını ifade eder.²⁰⁹ Bundan sonra Willcocks, Hindistan Meteoroloji Bölümü Genel Müdürü Sir John Eliot'tan Bağdat'ın meteorolojik verileri hakkındaki tüm bilgileri alır.²¹⁰ Elde ettiği bilgiler ve kendi çalışmalarına dayanarak "*The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris, or, the Re-creation of Chaldea (1903)*" (Dicle Üzerinde Antik Sulama İşlerinin Restorasyonu, ya da Kalde Yöresi'nin Yeniden Yaratılması) adlı eserini yazmıştır. Bu eser Willcocks'un teknik yayınlarının aksine destansı bir özellik taşır.²¹¹ Eserde antik dönem sulama sistemleri ve bölgenin tarımsal üretiminin detayları incelenir. Willcocks: "*Bağdat bugün sessizce yatıyor, oysa bir zamanlar Doğu'yu sallayan güçlerin sahiplerinin tacıydı.*"²¹² "*Bu toprakların sarsıcı serveti tüm Doğu fatihlerinin hedefi ve fetihlerinin tacı olduğuna dair talihsiz kayıtlar*

²⁰⁸ H.E.W., Obituary: "Sir William Willcocks" *The Geographical Journal*, Vol 81, No 1 (Jan., 1933) s. 94-95.

²⁰⁹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.232.

²¹⁰ Hindistan Meteoroloji Bölümü'nden alınan 1888 ve 1902 tarihlerine ait meteorolojik tablolar için bakınız. EK: 5 Tüm tablolar için bkz. William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, National Printing Department, Cairo 1903. s.33-40.

²¹¹ Canay Özden, *a.g.m.*, s.197.

²¹² William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, s.6.

mevcut’’²¹³ diyerek Bağdat’ın tarihin ilk dönemlerinden itibaren ne denli kıymetli bir şehir olduğuna vurgu yapmıştır. Willcocks’a göre Bağdat’ın eski ihtişamına kavuşması için yapılması gerekenler de bellidir: “Öncelikli işimiz, zamanında birçok nesil için bereket, bolluk ve ihtişam anlamına gelen bu eski araziye yeniden canlandırmaktır... Eski bir bilime kolayca cevap veren ve Pers saltanatının bütün ihtişamıyla sürdürülmesi için yeterli geri dönüş sağlayan bu ülke, modern bilimin çabalarına kesinlikle cevap verecek ve harcanan paranın çoğunu geri getirecektir.”²¹⁴

Sir William Willcocks, yalnızca bölgeye dair araştırmalar yapıp eser yazmakla kalmayıp 1904 yılının eylül ayında bizzat bölgeyi de ziyaret etmek istedi. Bu minvalde İngiltere Sefareti aracılığıyla onun adına Osmanlı Hükümeti’nden izin istendi ve seyahati sırasında bölgede rahat hareket edebilmek adına mahalli yönetimler tarafından kendisine kolaylık sağlanması talep edildi.²¹⁵ 25 Ekim’de Willcocks adına yapılan bu istek, Osmanlı Hükümeti tarafından olumlu karşılandı.²¹⁶ Daha sonra Hariciye ve Dahiliye Nezaretleri izin hakkında bilgilendirildi,²¹⁷ Dahiliye Nezareti tarafından da Suriye, Musul, Halep ve Bağdat Vilayetleri’ne Sir William Willcocks’un kendi bölgelerini ziyaretleri sırasında gerekli kolaylığın sağlanması konusunda talimat verildi.²¹⁸

Willcocks, Basra ve Halep arasındaki arazinin ziraat noktasından sulamaya uygun olup olmadığını incelemek ve yaptığı keşfi hükümete bildirmek üzere aldığı izni müteakip; Mısır Fevkalade Komiseri Ahmet Muhtar Paşa’ya giderek bizatihi teşekkür etti. Bunun ardından Basra’ya doğru yola koyuldu,²¹⁹ 1904 yılı Aralık ayında ise Güney Irak’a ulaştı. 22 Aralıkta Başkonsolos Newmarch ile birlikte ellerinde Osmanlı Dâhiliye Nezareti’nin verdiği izin olduğu halde Bağdat valisini ziyaret ettiler. Bu ziyaret esnasında Vali Willcocks’a her türlü yardımda bulunacağına dair taahhütte bulundu. Bunun üzerine Willcocks da çalışmalarını sonucunda ulaşacağı bilgileri valiyle paylaşma sözünü verdi.²²⁰

²¹³ William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, s.30.

²¹⁴ William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, s.30

²¹⁵ BOA, *İrade Hariciye*(İ.HR), nr.391/27, lef 1 ve 2, 4 Eylül 1320/ 17 Eylül 1904.; DH.MKT., nr. 889/72, lef 1, 4 Eylül 1320/ 17 Eylül 1904.

²¹⁶ BOA, *İ.HR*, nr.391/27, lef 4, 11 Teşrin-i evvel 1320/ 25 Ekim 1904.

²¹⁷ BOA, DH.MKT, nr. 889/72, lef 2, 18 Teşrin-i evvel 1320/1 Kasım 1904.; BEO, nr. 2440/182936, 18 Teşrin-i evvel 1320/1 Kasım 1904.; *Hariciye Nezareti Tahrirat Evrakı* (HR.TH), nr. 311/10, 18 Teşrin-i evvel 1320/1 Kasım 1904.

²¹⁸ BOA, DH.MKT, nr. 889/72, lef 4 ve 5, 25 Teşrin-i evvel 1320/ 8 Kasım 1904.

²¹⁹ BOA, BEO, nr. 2455/184112, lef 1 ve 2, 15 Teşrin-i sâni 1320/ 28 Kasım 1904.

²²⁰ Başkonsolos Newmarch tarafından Hindistan Hükümeti’ne gönderilen Siyasi İstihbarat Günlüğü için bkz.

IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 414.

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x00000f) Erişim Tarihi: 10.03.2019.

Daha sonra Willcocks, Samarra'nın kuzeyinden başlayarak Müseyyib'e kadar olan bölgedeki antik kanalları inceledi;²²¹ iki nehrin akıntıları, iş gücü maliyeti, taşıma ve malzeme popülasyonu, teknelerin sayısı, boyutu ve diğer taşıma araçları, ülkedeki sığır ve at türlerinin sayısı ve çeşitleri gibi çok sayıda istihbari niteliği de olan bilgiye ulaştı. Bunun yanı sıra bölgeden Kahire'de kimyasal analize tabi tutulmak üzere çok sayıda toprak örnekleri aldı, Fransız ve Alman konsoloslarıyla, Bağdat'ta bulunan İngiliz tüccarlarıyla ve Hindiye Barajı'nın tamirinden sorumlu Fransız mühendislerle de görüşerek detaylı malumat elde etti.²²² Bölgedeki işlerini hallettikten sonra tekrar Basra'ya gelerek Bombay yolu üzerinden Mısır'a geri döndü,²²³ Halep'te de beklenmesine rağmen bu ilk ziyaretinde Halep'e uğramadı.²²⁴

Willcocks her ne kadar: “Benim siyasetle hiçbir işim yok, arzum bugün hiçbir şey yetiştirmeyen topraklarda sayısız mahsul görmek.”²²⁵ dese de tarihi kayıtlar bunun böyle olmadığını açıkça göstermektedir. Zira, Osmanlı Hükümeti yetkilileri de böyle düşünmüş olmalı ki, bir yandan ona bölgeye gitmesi ve gerekli araştırmalar yapması konusunda izin verirken bir yandan da hakkında daha fazla malumat için araştırmaya koyuldu. Esasında Osmanlı Hükümeti'nin, topraklarında araştırma yapmak isteyen İngiliz mühendisle ilgili ilk teması bu değildir. Hükümet Willcocks'un daha önceki çalışmalarından da haberdardır. Nitekim Willcocks, 1901 yılında Nil nehri üzerinde yaptığı çalışmalarla ilgili 2 mektup ile 1 risaleyi Rasad-hâne-i Amire'ye göndererek Osmanlı Hükümetini de çalışmaları hakkında bilgilendirmişti.²²⁶ Ancak, hükümet için bu yeterli değildi ve bu minvalde Ahmet Muhtar Paşa'dan Mısır'da olması hasebiyle bilgi sahibi olacağı düşünüldükçe Willcocks ile ilgili malumat istendi. Ahmet Muhtar Paşa gerekli araştırmayı yapmasının ardından Osmanlı Hükümeti'ni konu hakkında bilgilendiren bir mektup kaleme aldı. Muhtar Paşa'nın mektubundaki beyana göre “Willcocks'un yegâne maksadı bölgeyi İngilizler ve İngiliz sermayesi ile doldurup İngiltere Devleti'nin nüfuzuna sokmaktır.”²²⁷ Paşa'dan alınan bu malumat üzerine Osmanlı yetkilileri tarafından Willcocks'un bölgeye girişinin katiyen engellenmesi ve bundan sonra bu şekilde izin

²²¹IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 404.

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x000005) Erişim Tarihi: 10.03.2019.

²²² William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.232.; IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 407. (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x000008) Erişim Tarihi: 10.03.2019.

²²³ BOA, DH.MKT, nr. 889/72, lef 7, 16 Kânun-ı sâni 1320/ 29 Ocak 1905.

²²⁴ BOA, DH.MKT, nr. 889/72, lef 3, 9 Şubat 1320/ 23 Şubat 1905.

²²⁵ William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, s.8

²²⁶ BOA, Sadaret Eyaleti Mümtaze Mısır Evrakı (A.MTZ 05), nr. 14B/149, 18 Zilhicce 1318/ 8 Nisan 1901.

²²⁷ BOA, Y.A.HUS, nr. 483/ 96, 13 Kânun-ı sâni 1320/ 26 Ocak 1905; DH.MKT, nr. 889/72, lef 6 ve 8, 20 Kânun-ı sâni 1320/ 2 Şubat 1905.

isteyen ecnebilere izin verilmemesi kararlaştırılarak bu konu hakkında Halep, Musul, Bağdat ve Basra Vilayetleri ile Zor Mutasarrıflığı şifre ile bilgilendirildi.²²⁸

Yaşanan bu yeni durum üzerine mahalli idareler, Willcocks'un elinde izin belgesi olduğu halde bölgeye gelmesi halinde onun seyahatini hangi suretle engelleyecekleri hususunda tereddüt yaşadılar. Ayrıca bu durumun siyasi bir meseleye sebebiyet vermesi konusu da onları endişeye sevk etti.²²⁹ Osmanlı yetkilileri bu karmaşık durumu çözmek adına konuyu iyice araştırdı. Araştırmamanın neticesinde Willcocks gibi ecnebilere seyahatlerini engelleyecek bir anlaşmanın olmadığı sonucuna ulaşıldı. Hal böyle iken Willcocks'un da engellenmesinin doğru olmadığına karar verildi. Ama Osmanlı yetkililerince seyahatine izin verilmesi demek, başıboş bırakmak anlamına da gelmemektedir. Nitekim, mahalli idarelere Willcocks'un bölgede bulunduğu zaman zarfında hal ve hareketlerini gözetlemeleri; eğer kabul edilemeyecek davranışlarda bulunursa hemen bilgilendirme yapmaları hususunda uyarıda bulunuldu.²³⁰

Sir William Willcocks, bu seyahati esnasında İngiliz konsolosu ile birlikte Basra'daki su cetvellerini de inceledi. Bu sırada Fırat ve Dicle nehirleri hakkında yaptığı tahkikatla birlikte şu sonuçlara ulaştığını ifade eder: *"Fav'dan Kurna'ya kadar oradan da Amare'ye akan Dicle nehri etrafının, zamanla dolarak değişime uğrayacağı ve hatta Amare yakınındaki setler şimdiden bölgeyi sıkıştırmaya başladığı için tedbir almak gerekmektedir. Eğer gerekli çalışmalar yapılmaz ise gelecekte bölgenin ıslahı hem zor olacak hem de masraf oldukça artacaktır. Üstelik nehrin birkaç yıl önceki fotoğraflarına baktığımızda genişliği iki yüz metre iken şimdiden kırk metre indiğini gözlemledim."*²³¹ Willcocks, ayrıca gözlemlerini içeren planlarını tamamladıktan sonra İngiliz konsolosu aracılığıyla Basra valisine verilmek üzere bir kopyasını bırakacağını da taahhüt etti.²³² Osmanlı makamları Willcocks'un ifadelerini oldukça önemli bulmuş olmalı ki onun tarafından verilecek raporun içeriği dikkate alınarak bir mühendis marifetiyle bu mahalde tetkikat yapılması ve gerekli işler için ne kadar masraf ortaya çıkacağını araştırılması istendi.²³³

²²⁸ Aynı Vesikalar.

²²⁹ BOA, *Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR)*, nr.339/13, 18 Kânun-ı sâni 1320/31 Ocak 1905.; *DH.MKT*, nr. 889/72, lef 12, 18 Kânun-ı sâni 1320/ 31 Ocak 1905.

²³⁰ BOA, *DH.MKT*, nr. 889/72, lef 8, 11 ve 14, 11 Şubat 1320/ 19 Şubat 1905.

²³¹ BOA, *DH.MKT*, nr. 889/72, lef 9 ve 10, 25 Kânun-ı sâni 1320/ 7 Şubat 1905.

²³² Aynı vesika.

²³³ BOA, *BEO*, nr.2505/187811, 29 Kânun-ı sâni 1320/ 11 Şubat 1905.

Willcocks, bölgeye yaptığı bu ilk ziyaretin ardından “*Times of India*” adlı gazeteye bir röportaj verdi. Bu röportajında, Dicle ve Fırat Vadisi’ni incelediği, bu seyahatten oldukça memnun kaldığını dile getirmiştir. Ona göre, ülke tam anlamıyla sulama için yaratılmıştır. Ancak merkezi hükümetlerin güçlü olduğu dönemlerde görkemli sulama kanalları çalışır durumda iken merkezi hükümetler zayıflamaya başladığında kanallar da onlarla birlikte çökmeye başlamıştır. Dünyanın bu tahıl ambarında harabe ve ıssızlıkla karşılaştığını da tespitlerine eklemiştir.²³⁴ İlk etapta yapacağı işler için 8 milyon sterline ihtiyacı olduğunu bunu temin etmekte zorlanmayacağını dile getiren Willcocks, bazı mühendislik problemleriyle karşılaşmasının olası olduğunu, ancak bu sorunların Mısır’dakinden daha büyük görünmediğini de ifade etmiştir. Antik Kalde’nin bu topraklarında bir Hristiyan ve İngiliz olarak Mısır’da gördüğünden daha fazla saygıyla karşılaştığını düşünen Willcocks’un ilk hedefi, Türk hükümetinin onayını almak için çaba göstermek olacaktır.²³⁵

Ayrıca Willcocks, bölgede İngiliz etkisini canlandırmak için harekete geçmek gerektiğine inanlar arasındadır. Bu düşüncesine “*Ülkedeki yarı ölü etkimize hayat vermek için bir şeyler yapıyor olmalıyız.*”²³⁶ diyerek dikkat çekmek istemiştir. Bunu nasıl gerçekleştireceklerinin formülünü de yine Willcocks kendisi vermiştir. Sulama projelerinden başka; Bağdat Demiryolu’na alternatif olarak petrol kuyularının olduğu bölge üzerinden geçecek şekilde demiryolu yapımı için girişimler başlatılmalı, vapur şirketleri turistleri teşvik etmek için Bağdat, Basra ve Babil’de otel inşa etmeli, Fırat nehrindeki vapur sayısı artırılmalı gibi oldukça önemli tavsiyelerde bulunmuştur. Willcocks, yine aynı röportajında “*Nil hakkında son sözümü söyledim... Artık umutlarım, hedeflerim, işim Kalde’nin yeniden yaratılmasıyla bağlantılı*”²³⁷ diyerek aslında bu iş için ne denli istekli olduğunu dile getirmiştir.

Sir William Willcocks, Osmanlı Irak’ına yaptığı bu ilk ziyarette edindiği bilgilerden de istifade ederek 1905 yılının Nisan ayında “*The Irrigation of Mesopotamia*”²³⁸ (Mezopotamya’nın Sulanması) adlı bir broşür hazırlayıp Mısır’da

²³⁴ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 396.

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000c5) Erişim Tarihi: 11.03.2019.

²³⁵ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 397

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000c6) Erişim Tarihi: 11.03.2019.

²³⁶ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 398

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000c7) Erişim Tarihi: 11.03.2019.

²³⁷ Aynı belge.

²³⁸ 1905 yılında yazdığı bu eseri, 1911 yılında edindiği tecrübeler ve bilgiler ışığında yeniden düzenleyip aynı isimle Londra’da bastırmıştır. Bu defa kendisini Osmanlı hükümetine beğendirmeye çalışan bir mühendis yerine isminin altına

yayımladı. Broşürde teknik bilgilerin yanı sıra Willcocks'un kendisini öne çıkaran ifadeleri de yer almaktadır. Burada diğer mühendislerden farklı olarak kendisinin Nil deltası ile Dicle-Fırat deltasını karşılaştırmalı olarak değerlendirebilecek niteliğe sahip olduğunu özellikle ifade etmiş ve bu özelliğini broşürde de kullanmıştır.²³⁹ “Gizli ve Özel” olarak işaretlediği bu broşürün bir kopyasını Bağdat'taki bazı konsoloslara ve sair kişilere de göndermiştir.²⁴⁰ Daha sonra yaptığı hatanın farkına varan Willcocks, çalışmalarının sonucu ne olursa olsun bu aşamadaki görüşlerini başkalarıyla paylaştığı için oldukça pişman olmuş,²⁴¹ ancak iş işten geçmiş ve tüm dikkatler bölge ile Willcocks'a çevrilmiştir.

İngiliz sömürgeciliğinin bir temsilcisi olarak görülen Willcocks'ın bu ziyareti ve yaptığı çalışmalar özellikle Almanların bölgeye dikkat kesilmelerine neden olmuştur. İngiliz görevliler tarafından tercüme edilen Almanların “*Bağdat Demiryolu İşletmeciliği İçin Yeni Zorluklar*” başlıklı inceleme yazısında, konuyla ilgili dikkat çekici ifadeler yer almaktadır. Yazıda, Bağdat Demiryolu meselesinin yanında sulama ile ilgili de çalışmalar yaptıklarını; bu minvalde bölgeye çokça kâşif ve gezgin göndererek konu hakkında kitaplar yazdıklarını dile getirmişlerdir. Almanlar, Demiryolu imtiyazının doğal bir sonucu olarak Dicle ve Fırat arasının sulama işlerinin de kendilerine verileceğini düşünmüşler, ancak İngilizlerin bu konuda Willcocks aracılığıyla kendilerinden önce davrandıklarını ve bölgede bu kanalla sömürgecilik faaliyeti yapacaklarını ifade etmişlerdir. Yine aynı yazıda, Sultan'ın henüz bir imtiyaz vermemesinden dolayı İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği aracılığıyla bu girişimin sekteye uğratılması gerektiği hususuna da ayrıca dikkat çekmişlerdir.²⁴²

II.Abdülhamid'in tahta geçmesinden kısa bir süre sonra, ilgilendiği meselelerden biri de Irak'ın sultanması meselesi idi. Bu konuda 1878 yılında İngiltere büyükelçisi Henry Layard'ın Osmanlı Devleti ile ilgili sunduğu layiha Sultan'ın oldukça dikkatini çekmişti. Layard'ın çeşitli konularda yapılmasını tavsiye ettiği reformlardan biri de Fırat

gururla yazdığı “Bayındırlık Bakanlığı Danışmanı” unvanı yer alacaktır. Bkz. William Willcocks, *The Irrigation of Mesopotamia*, E.&F.N.Spon Limited, London 1911.

²³⁹ IOR/L/PS/20/256, Title 'Seistan. Irrigation report of the Perso-Afghan Arbitration Commission, 1902-1905. Volume I. Report and appendices. Simla: Government of India Foreign Department, 1906' s.344 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100040681826.0x000091) Erişim Tarihi: 12.03.2019.

²⁴⁰ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 300 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000065) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁴¹ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 404 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x000005) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁴² IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 382 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000b7) Erişim Tarihi: 12.03.2019.

ve Dicle havzasının eski ihtişamına kavuşmasını içeriyordu.²⁴³ Bu rapor Sultan'ın Irak'ın imarıyla ilgili fikirlerini şekillendirmiş, ancak bu işleri İngilizler yerine Almanlarla yapmayı tercih etmiştir. Bu minvalde Sultan II. Abdülhamid Dicle ve Fırat Vadisi'nin sulanması konusundaki düşüncelerini 1898'de II. Wilhelm ile görüşmesi esnasında ona iletmiş, ancak Alman finansörler bu konuya ilgisiz kalmışlardır.²⁴⁴ İngilizler ise bölgedeki nüfuz mücadelesi için ellerine geçen bu fırsatı değerlendirme konusunda Almanlardan daha atik davranarak Willcocks ile bölgeye giriş yapmışlardır.

İngiliz yetkililere göre Willcocks'un yaptığı ziyaret ve çalışmaları yalnızca Almanlar tarafından da ilgiyle karşılanmamaktaydı. İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir Nicholas Roderick O'Connor, Willcocks'un çalışmaları hakkında hem Alman hem de Fransız konsoloslarının hükümetlerine bir rapor gönderdiğinden emindir. Hatta ona göre İtalya Kralı da Willcocks'un çalışmalarıyla özel olarak ilgilenmekte, bu çalışmalardan İtalyan işletmeleri ne gibi fırsatlar elde edebilir onun peşine düşmektedir.²⁴⁵ Başkonsolos Newmarch ise İsviçreli bir jeolog ile tanıştığını onun da bölgenin zenginliğine zenginlik katacağını düşündüğü Willcocks'un çalışmalarıyla, oldukça ilgilendiğini ifade etmiştir.²⁴⁶

Birçok ülke tarafından dikkatle izlenen Willcocks'un çalışmaları oldukça önemlidir. Bölgede birlikte çok sayıda incelemelerde ve ziyaretlerde bulunan Bağdat Başkonsolosu Newmarch da, onun fikirlerinden etkilenenler arasındadır. Newmarch'a göre Willcocks'un planları çok büyüktür ve muhtemelen onun için tek zorluk Sultan'ın rızasını almak olacaktır.²⁴⁷ Willcocks, da bu sorunun elbette farkındadır. Bu nedenle "*Times of India*"ya verdiği röportajda da belirttiği gibi ilk iş olarak Sultan II. Abdülhamid'in onayını almak için gerekli çalışmalara başladı. Bu minvalde 1905 yılının Haziran ayında İstanbul'a gelen Willcocks, İngiliz Büyükelçi Sir Nicholas Roderick O'Connor'a Sultan'ın dikkatini çalışmalarına çekmesi için ricada bulundu.²⁴⁸ O'Connor ise

²⁴³ Münir Aktepe, "Osmanlı İmparatorluğu'nun İslahı Hakkında İngiltere Elçisi Layard'ın II. Abdülhamid'e Verdiği Rapor", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 22, Temmuz 1969, s. 22.

²⁴⁴ Gökhan Çetinsaya, *Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908*, London and New York: Routledge, 2006. s.38.

²⁴⁵ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 372

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000ad) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁴⁶ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 406

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x000007) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁴⁷ Newmarch'ın tespitleriyle ilgili bkz. IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 407 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295130.0x000008) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁴⁸ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 300

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000065) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

bir fırsatını yakalayarak Sultan Abdülhamid'i ziyaret etti ve bu ziyaret esnasında Willcocks'un çalışmalarını kendisine sundu.²⁴⁹

Willcocks'un dikkat çeken bu çalışması hayata geçerse Güney Mezopotamya'nın bataklık alanları geri kazandırılacak ve yapılacak kanallar aracılığıyla 640.000 dönümlük arazi ekim için uygun hale getirilecektir. Böylelikle Osmanlı'nın bu topraklarında refah artmış olacaktır. O'Connor'a göre Sultan, Willcocks'un bu projesinden oldukça etkilendi ve bu nedenle yaptığı açıklamaları bir de Türkçe olarak özetlemesini istedi.²⁵⁰

Willcocks, aynı yıl Londra'ya giderek İngiliz sermayesi için gerekli araştırmalar yaptı ancak herhangi bir sonuç elde edemedi. Sir William Willcocks'un İhtiyaç duyulan sermayeyi elde ettiğini düşünsek bile Sultan Abdülhamid'in bölgede bir İngiliz firmasının bulunmasını istememe olasılığı epeyce yüksektir. Çünkü İngilizlerin karşılarında onların hırslarından endişe duyan ve onlara karşı temkinli olmasının da gerekçeleri bulunan bir Sultan bulunmaktadır. Demiryolu veya sulama projesi fark etmeksizin Irak'ta bir İngiliz firmasına imtiyaz vermenin bölgenin tapusunu vermek olduğunu düşünen Abdülhamid, İngilizler için bu işin en büyük engelidir.²⁵¹ Esasında durumun böyle olduğu İngilizler tarafından da bilinmektedir ve bu durum belgelerine de yansımıştır. Bu belgelerden birinde konuyla ilgili şu ifadeler yer almıştır: *"Sir William'ın bir İngiliz olduğu gerçeği, İngilizlerin amaçlarının tartışmasız şüphe ile görüldüğü Basra Körfezi'ne çok yakın bölgelerdeki imtiyazları almaya karşı güçlü bir şekilde engeldir."*²⁵²

Sultan Abdülhamid bu dönemde taktiksel bir hamle yaparak herhangi bir şirkete imtiyaz vermek yerine inisiyatifi kendi eline aldı. 14 Kasım 1905 tarihli Sir Nicholas Roderick O'Connor imzalı belgeye göre Bağdat Vilâyeti'ndeki Hindiye Barajı'nı tamir etmek ve Fırat nehrinde çalışmalar yapmak üzere bir komisyon oluşturan Sultan Abdülhamid, komisyonun başına ise *Ecole Centrale of Paris* mezunu 4. sınıf bir hidrografi mühendisi olan Monsieur Louis Cuny'yi getirdi.²⁵³

Başka bir mühendisin görevlendirilmesi Willcocks'u etkilememiş, bilakis çalışmalarına devam etmek için onu perçinlemiş olduğu görülmektedir. Zira Willcocks,

²⁴⁹ Sir William Willcocks'un Mezopotamya ile ilgili raporunu resmetme amacıyla hazırlanan 1905 tarihli harita için bkz. EK: 6

²⁵⁰ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 372 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000ad) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁵¹ Gökhan Çetinsaya, *a.g.e.*, s.38.

²⁵² IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 301 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000066) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

²⁵³ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 308 (https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00006d) Erişim Tarihi: 17.03.2019.

Temmuz 1906'da arazi sulamalarının eski usulleri hakkında araştırma yapmak üzere bu kez de Adana ve havalisine seyahat etmek isteğinde bulundu. Willcocks'un yaptığı seyahat neticesinde elde edeceği bilgileri içeren bir raporu da Bâbıali'ye göndereceğini taahhüt etmesi üzerine seyahat esnasında gezeceği mahallerde kendisine kolaylık sağlanması için irade çıktı. Nitekim Osmanlı hükümeti bölge hakkında yapılacak araştırmanın mahiyetini ve bunun hükümete faydasının ne olacağını merak etmekteydi. Bu merak, bu tarz izinlerin verilmesinde en önemli motivasyon kaynağını oluşturmaktaydı.²⁵⁴

Sir William Willcocks'un bu dönemde yaptığı dikkat çekici faaliyetlerinden biri de Kıbrıs'ta bir tarım bankası kurma girişimidir. Merkezi Kahire'de *The Anglo-Egyptian Land Allotment Company* (İngiliz-Mısır Arazi Tahsis Şirketi) adına 1906 yılında Kıbrıs'a gelerek Magosa Limanı ve tren istasyonu civarında bir hafta içinde dokuz çiftlik satın aldı. Bu çiftliklerden daha fazla almak ve bölgede bir ziraat bankası kurmak istemesi ise Osmanlı yetkililerinin dikkatini çekti. Önce işin ne boyutta olduğu sorup araştırıldı, ardından ise ecnebilerin Osmanlı topraklarında arazi satın alma hakkındaki anlaşmaya İngiltere'nin de taraf olduğu gerçeği ortaya çıktı. Bu durum Osmanlı hükümetinin elini kolunu bağladı, nihayetinde Osmanlı yetkilileri bu konuda herhangi bir müdahalede bulunulmamasına karar verdi.²⁵⁵ Bu gelişmeler üzerine Willcocks'un sorumluluğunu üstlendiği şirket, Kıbrıs'ta bir tarım bankası kurulması hususunda mahalli yetkililerle 50 yıllık bir imtiyaz antlaşması imzaladı.²⁵⁶ Çiftçilere taşınmaz mallar, hisse senedi, tarım ve sanayi ürünleri gibi alanlarda kredi sağlamak amacıyla kurulan banka, 1907 yılında faaliyete geçti, 1908 yılında ise tamamen Kıbrıs'tan çekildi.²⁵⁷

B) Nafia Nezareti Danışmanı Olarak Göreve Başlaması

Osmanlı Irak'ında Hindiye Barajı'nı tamir etmek ve sulama ile ilgili çalışmalar yapmak üzere Sultan Abdülhamid tarafından 1906 yılında bir komisyon oluşturulduğundan ve komisyonun başına Fransız bir mühendis olan Monsieur Louis Cuny'nin getirildiğinden bahsetmiştik. 1907 yılına gelindiğinde Sultan, Mösyö Cuny'nin yerine başka bir Fransız mühendis olan Mösyö Cugnin'i görevlendirdi. Mösyö Cugnin, Mart ayında bölgeye giderek gerekli çalışmalara başladı.²⁵⁸ Yaptığı tetkikat sonucunda;

²⁵⁴ BOA, *İ.HR*, nr. 402/35, 23 Cemaziye'l-evvel 1324/ 15 Temmuz 1906; *BEO*, nr. 2874/215543, 28 Cemaziye'l-evvel 1324/ 18 Temmuz 1906.

²⁵⁵ BOA, *MV*, nr. 113/65, 7 Rebiulevvel 1324/ 1 Mayıs 1906.

²⁵⁶ Gail Dallas Hook, *Protectorate Cyprus: British Imperial Power before Worl War I*, I.B.Tauris, London 2015, s.270.

²⁵⁷ Kate Phylaktis, *The Banking System of Cyprus: Past, Present and Future*, Machillan Press, London 1995, s.28.

²⁵⁸ Gökhan Çetinsaya, *a.g.e.*, s.39.

yedi bin beş yüz liralık bir masraf çıkacağı, bu masrafın karşılanması için Neced Belediyesi'ne ait bazı gelir getiren mülklerin satışının sağlanabileceği gibi bölge halkından bir senelik peşin ücret alınarak da gerekli parayı elde etmemenin mümkün olduğu sonucuna ulaştı.²⁵⁹ Bunun yanı sıra Mösyö Cuginin, bir firma ile anlaşarak da bu işlerin yapılabilmesi ve toplamda üç yıl içinde çalışmaların son bulacağı öngörüsünde de bulundu.²⁶⁰

Mösyö Cuginin çalışmalarını sürdürürken İngiliz yetkililer de onu serbest bırakmayarak yaptığı her hareketi takip etmişlerdir. Bölgede, üzerinde herhangi bir etkileri olmayan Fransız bir mühendis yerine Sir William Willcocks'un çalışıyor olmasını istemeleri de gayet anlaşılır bir durumdur. Bu sebeple Mösyö Cuginin'in plan ve raporlarının nihai bir onay almamış olması, İngilizler için umut verici bir gelişme olarak görülmüştür.²⁶¹

İngilizleri asıl umutlandıran gelişme ise, Osmanlı Devleti'nde yaşanan anlayış değişikliği olacaktır. Şöyle ki, 1908'de Meşrutiyet'in ilan edilmesinin ardından yaşanan siyasi atmosfer, yeni yönetim ile İngilizleri birbirlerine yakınlaştırmıştı. Esasen bu yakınlaşma yaşanan anlayış değişikliğinin doğal bir sonucudur. Bunda Meşrutiyet'in ilanından sonra kurulan hükümetlerin başına geçen İngiliz taraftarı olmalarıyla bilinen Said Paşa ve daha sonra yönetime gelen Kamil Paşa hükümetlerinin büyük etkisi olacaktır.²⁶² Bu yeni anlayışın ürünü olan hükümetler, Sultan II. Abdülhamid ile özdeşleşen Alman nüfuzundan oldukça rahatsız olacak ve onların yerine İngilizleri tercih edeceklerdir. Bu minvalde, 1909 yılında Osmanlı'daki İngiliz yatırımlarını desteklemek amacıyla Türk Milli Bankası'nı kurmak amacıyla Sir Ernest Cassel İstanbul'a davet edilecek, bir İngiliz bankeri olan Sir Richard Crawford vergi işlerini düzenleme göreviyle Maliye Nezaretine danışman olarak atanacaktır.²⁶³

II. Meşrutiyet'in ürünü olan Osmanlı-İngiliz yakınlaşmasından elbette yıllarca bu işe emek harcayan Sir William Willcocks da payını alacaktır. İngiliz yetkilileri yeni yönetimden koparabildikleri tüm imtiyazları almaya çalışırken uzun yıllar uğraş

²⁵⁹ BOA, *DH.MKT*, nr. 1241/44, lef 1 ve 2, 16 Safer 1326/ 20 Mart 1908. Bu şekilde nakit paraya ulaşılması uzun zaman alacağı için satılacak araziler teminat gösterilerek Osmanlı Bankası'ndan borç istenmesi düşünülmüştür. (BOA, *BEO*, nr. 3270/ 245119, 12 Safer 1326/ 16 Mart 1908.)

²⁶⁰ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 291

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00005c) Erişim Tarihi: 24.03.2019.

²⁶¹ Aynı belge.

²⁶² Önder Kocatürk, *Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 24.

²⁶³ Önder Kocatürk, *Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, s. 36-37.; Edward Mead Earle, *a.g.e.*, s.202.

verdikleri ve ön plana çıkarmaya çalıştıkları Osmanlı Irak'ının sulanması meselesini tekrar gündeme getirdiler. İngiliz yetkililer Osmanlı hükümet adamlarıyla bir dizi görüşme gerçekleştirerek Willcocks'un planlarını tekrar hükümete sunmasını da sağladılar. Willcocks'un planları bu defa ise olumlu karşılandı.²⁶⁴

Yaşanan bu zihniyet değişikliği ve farklı bakış açısı Osmanlı belgelerine de yansımıştır. Nitekim Sultan Abdülhamid Dönemi'nde devamlı tarassud altında olması istenen sürekli temkinli yaklaşılan Willcocks için bu defa övgü dolu: *"ihtisası ve maharetiyle yabancı memleketlerde meşhur birinci dereceden bir mühendis"*²⁶⁵ ifadeleri yer almıştır. Bunun yanı sıra Mösyö Cugnin tarafından yapılan çalışmaların yetersiz olduğu, herhangi bir sonuca ulaşmadığı²⁶⁶ artık Irak topraklarının gelişmesi için Dicle ve Fırat nehirlerinin temizlenmesi ve gerekli olan set yapımı hususunda iyi bir mühendisle çalışılmasının zaruret olduğu vurgulanmıştır. Bahsedilen bu iyi mühendis ise, daha önce rüşünü Mısır ve Hindistan'da ispat eden ve bölgeyle ilgili iki eser hazırlayan Sir William Willcocks'tan başkası değildir.²⁶⁷

Tüm bu gelişmeler üzerine 1908 yılının Eylül ayında Ticaret ve Nafia Nezareti Sir William Willcocks'a başvurarak Osmanlı Irak'ının yeniden imar edilmesi için çalışmalar yapmak üzere onunla anlaşmak istediğini beyan etti. Sir William Willcocks ise uzun yıllardır beklediği bu fırsatı elbette olumlu karşıladı. Bu çerçevede 22 Eylül 1908'de Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan ile Sir William Willcocks arasında 5 yıllık bir sözleşme imzalandı.²⁶⁸

Sekiz maddeden oluşan bu sözleşmenin 1. maddesine göre Osmanlı Hükümeti Sir William Willcocks'u beş sene müddetle istihdam edecek ve kendisine Bank-ı Osmanî vasıtasıyla aylık 230 bin Osmanlı lirası ücret ödeyecektir.

2. madde gereğince Willcocks'un asli görevi: el-Cezire kıt'asının (Osmanlı Irak'ı/ Mezopotamya) sulanması, bataklıkların kurutulması, su kanalları açılması vb. gibi bayındırlık işlerine dair bütün konular hakkında keşif yapmak ve bu konular hakkında raporlar hazırlamak ve yapılacak tüm işleri teftiş ederek bunlara nezaret etmek olarak tanımlanmıştır. Bunların yanı sıra Osmanlı Hükümeti Willcocks'u gerek el-Cezire'de

²⁶⁴ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 254

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000037) Erişim Tarihi: 24.03.2019.

²⁶⁵ BOA, MV, nr. 120/63, 20 Şaban 1326/ 17 Eylül 1908.; DH.MKT, nr. 2632/50, lef 2 ve 3, 21 Ramazan 1326/ 17 Ekim 1908.

²⁶⁶ BOA, DH.MKT, nr. 2632/50, lef 2 ve 3, 21 Ramazan 1326/ 17 Ekim 1908.

²⁶⁷ BOA, , MV, nr. 120/63, 20 Şaban 1326/ 17 Eylül 1908.; İ.TNF, nr. 19/12, lef 4, 2 Ramazan 1326/ 28 Eylül 1908.

²⁶⁸ Sözleşmenin orijinal metni için bkz. EK: 7

gerekse Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde istihdam eyleme hakkına da sahip olacak ve bu haktan dolayı fazla ücret ödenmeyecek yalnızca Willcocks'un yol masrafı isteme hakkı olacaktır.

3. maddede Willcocks'un muhatabı olarak Ticaret ve Nafia Nezareti belirlenmiştir. Her ne kadar Willcocks mahalli idareler ve mahalli memurlar ile ilişki içinde olabilecekse de işlerin asıl takibatı ve yapılması gereken konular hakkında haberleşme Ticaret ve Nafia Nezareti üzerinden yürütülecektir.

4. maddede Willcocks'un işiyle ilgili yapacağı seyahat esnasındaki masraflarla ilgili hususlar belirlenmiştir. Buna göre Willcocks'un keşif ve muayene için gittiği yerlerde kullandığı hayvan, araba, vapur ve tren masrafları Osmanlı Hükümeti tarafından karşılanacak, bununla birlikte Willcocks'a günlük 1 Osmanlı lirası daha verilecektir.

5. maddede Sir William Willcocks'a İstanbul'dan Bağdat'a gitmesi için 75 Osmanlı lirası verilmesi ve Osmanlı Hükümeti'nin onu her çağırışında yol masrafı olarak aynı miktar ödemenin yapılması kararlaştırılmıştır. Bu ödemenin Willcocks'un memuriyetinin bitiminde bir defaya mahsus Bağdat'tan gidişi için de ödenmesi kabul edilmiştir.

6. madde Willcocks'un yıllık izniyle ilgili konuları içermektedir. Bu maddeye göre Willcocks, her sene iki ay izinli sayılacak ve bu izin süresince de aylığının tamamı ödenecektir.

7. madde ise Sir William Willcocks'un işten çıkarılması halinde tazminat konularını ele almaktadır. Bu madde uyarınca Willcocks, işten çıkarılması halinde 6 aylık maaşını tazminat olarak alacaktır. Buna mukabil Osmanlı Hükümeti Willcocks'u 5 senelik sözleşme bitmeden evvel istediği zaman işten çıkarabilme hakkını mahfuz tutacak, bunun yanı sıra yukarıda zikredilen miktarlardan başka hiçbir surette Willcocks'a herhangi bir ödeme yapılmayacaktır.

8. madde de ise sözleşmenin padişahın onayından sonra yürürlüğe gireceği ve durumun Willcocks'a tebliğinden sonra işe başlayacağı hususu yer almaktadır.²⁶⁹

²⁶⁹ BOA, *İ.TNF*, nr.19/12, lef 2, 9 Eylül 1324/ 22 Eylül 1908.

Türkçe ve İngilizce olarak iki nüsha halinde hazırlanan sözleşme padişah tarafından 28 Eylül 1908 tarihinde onaylandı.²⁷⁰ Onayın ardından sözleşmenin bir nüshası ise Ticaret ve Nafia Nezareti aracılığıyla Willcocks'a gönderildi.²⁷¹

Sözleşme hükümlerine baktığımızda Sir William Willcocks'un çalışma şartları ile maddi konularda kendisini garantiye alan her detaya dikkat ettiği görülmektedir. Şu haliyle sözleşmenin Willcocks lehine olduğu söylenebilir. Osmanlı Hükümeti ise özellikle Willcocks ile ileride oluşabilecek herhangi bir probleme karşı 5 yıllık sözleşme bitmeden evvel onu işten çıkarabilme hakkını mahfuz tutmuştur. Bu detayın daha sonra Osmanlı Hükümeti'nin işlerini kolaylaştıracak niteliğe sahip olduğu su götürmez bir gerçektir. Sonuç olarak sözleşme hükümlerinin iki tarafın da hassasiyetlerine uygun olarak hazırlandığını söylemek mümkündür.

Yapılan sözleşmenin ardından Sir William Willcocks, Kasım 1908'de Mısır'dan ayrılarak yanında bir düzine mühendisle birlikte Osmanlı'ya geldi.²⁷² Bu süreci kendisi şöyle dile getirmektedir: *“Irak'taki nehirler ile kanalları keşfe mühendisler ta'vin ve istihdamına ve Irak'ın imarına müteallik planları ihzara Hükümet-i Cedide-i Osmaniye tarafından memur bulunduğum eski usul iska ve ırvayı tahkik ve tedkike mübaşeret eyledim. Bu nehirlerin mecralarını ıslah etmeğe ve bu cihet mümkün olmadığı takdirde eski mecralarda ba'zı ta'dilat icra eylemeğe karar verdim. İşte bu emniyye ile 'Bağ-ı Aden'den işe başladım.”*²⁷³ Willcocks'un işe başlaması İngiltere camiasını son derece heyecanlandırdı o ve onun projeleri üzerine hemen dikkat çekici yazılar kaleme alındı.²⁷⁴ İngiliz mühendisin Osmanlı hükümeti ile yaptığı sözleşme yalnızca İngiliz camiasında değil Osmanlı basınında da karşılık buldu ve Willcocks'un bu süreçteki tüm faaliyetleri dikkatle takip edildi.²⁷⁵

C) Osmanlı Devleti Hizmetinde Yaptığı Çalışmalar: Hindiye Seddi'nin Yeniden İnşası Projesi ve Diğer Gelişmeler (1908-1911)

Willcocks, Irak'ta çalışmaya başlamadan önce burada Türklerle en iyi nasıl anlaşabileceği hususunda etrafından tavsiyeler istedi. Bu tavsiyeler: “Almanlarla asla ayrı

²⁷⁰ BOA, *İ.TNF*, nr.19/12, lef 4, 2 Ramazan 1326/ 28 Eylül 1908.

²⁷¹ BOA, *İ.TNF*, nr.19/12, lef 3, 11 Ramazan 1326/ 7 Ekim 1908.; *BEO*, nr.3421/256544, 11 Ramazan 1326/ 7 Ekim 1908.

²⁷² William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.232.

²⁷³ BOA, *BEO*, nr. 4056/304171, lef3.; Eserin orijinal metni için bkz. William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future”, s.1.

²⁷⁴ “Irrigation Projects in Mesopotamia”, *Journal of the Royal Society of Arts*, Vol. 56, No 2919 (October 30, 1908), s. 1037-1038.

²⁷⁵ “Sir William Willcocks”, *İkdam*, 23 Eylül 1908, s.1.

düşme, çünkü işini baltalarlar; Hint ve Hintli kelimesini Fırat Deltasında kullanma, çünkü bu bölgede bu ifadeler korkutucu görünmektedir; Türk yetkililer seni işten çıkarmak için aptal gibi davranacaklar, dikkat et” şeklindeydi. Willcocks, bu tavsiyelere uyduğunu ve tavsiyelerin Türkler için çalıştığı süre boyunca işe yaradığını daha sonra anılarında itiraf etmiştir.²⁷⁶

Sir William Willcocks, işe başlaması gerektiğinin kendisine bildirilmesinin ardından vakit kaybetmeden Irak’a gitti. 1908 yılı kışı boyunca Fırat nehri üzerindeki Hit’ten doğuya doğru, Dicle’den başlayıp İran sınırına, Samarra’dan güneye, Divaniye’ye kadar birçok bölgede geniş çaplı incelemelerde bulundu ve burada karşılaştığı eski sulama kanalları kalıntılarını inceledi. Willcocks için avantaj sayılacak durum ise beraberinde getirdiği tecrübeli yer ölçümcüleri ve mühendisler ile bölgenin bu dönemde kurak olması oldu. Nitekim bu sayede iki veya üç yıl sürecekt detaylı taramayı bir mevsim içerisinde bitirebilme şansını elde etti.²⁷⁷

Sir William Willcocks, yaptığı bu keşif çalışmasının ardından 1 Ocak 1909 tarihli bir rapor hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti’ni edindiği izlenimler hakkında bilgilendirdi. Aynı raporu daha sonra yazacağı tüm raporlarda da olacağı gibi İngiliz yetkililere vererek kendi ülkesinin de bölge hakkında detaylı malumat sahibi olmasına katkı sağladı.²⁷⁸ Esasında Willcocks, Osmanlı Hükümeti adına “Danışman Mühendis” sıfatı ile çalıştığı süre boyunca hazırladığı tüm planları, haritaları ve raporları her daim “Bilgi Güçtür” prensibiyle hareket eden İngilizlere teslim etmekten imtina etmedi. Willcocks’un Osmanlı Hükümeti’nden habersiz yaptığı bu fiil, İngiliz belgelerine de yansımış konunun özellikle gizli tutulması tembih edilmiştir.²⁷⁹

Willcocks’un raporunda 5 farklı projenin hazırlanması gerektiğinden bahsedilmektedir. Bunlardan ilki Dicle nehri üzerinde seyr ü sefer edecek, Basra ve Bağdat arasındaki ulaşımı sağlayacak bir gemicilik projesi; diğeri Ebu Gureyb ve Nehrevan gibi antik kanalları yeniden canlandırarak Bağdat, Selucia ve Ctesiphon (Tizpon) bölgelerinin sel sularından kurtulması ve sulama imkânlarının geliştirilmesi projesi; üçüncüsü Basra’daki antik sulama sistemlerinin yeniden canlandırılması projesi; dördüncü Dicle’de bir baraj vasıtasıyla eski sulamayı restore etme projesi; beşinci olarak

²⁷⁶ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.233.

²⁷⁷ Önder Kocatürk, *Balkanlar’dan Ortadoğu’ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, s. 35.

²⁷⁸ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 244

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00002d) Erişim Tarihi: 30.03.2019.

²⁷⁹ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 200.

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000001) Erişim Tarihi: 30.03.2019.

ise Fırat'ın eski yatağından su göndererek Babil ve çevresinin sulanmasını sağlama projesi ki, bu projenin hayata geçirilebilmesi ancak Hindiye Barajı'ndaki çalışmalar ile mümkün olabilecektir.²⁸⁰

Willcocks'un hazırladığı rapor, 1908 tarihli "Umur-u Nafia Programı"nın "El-Cezire" başlığında da yer almıştır. Burada ise yukarıda zikrettiğimiz 5 proje detaylandırılarak 12 proje halinde yer bulmuştur. Bu projelerin hayata geçirilmesi halinde sekiz yılda 2.800.000 hektar sulama alanının 1.285.000'i sulanacaktır. Böylelikle imar edilen araziden 1.082.000 Osmanlı Lirası öşür elde edilecektir ki, bu durum hem bölge halkının huzurunu sağlayacak hem de ülke ekonomisine büyük getirisi olacaktır.²⁸¹

Willcocks, 1908 kışı boyunca yaptığı araştırmayı 5'i İngiliz olan 12 mühendis ile gerçekleştirdi.²⁸² Willcocks'un İngiliz mühendislerle çalışması daha sonra 25 Kasım 1909-15 Mart 1911 tarihleri arasında Bağdat valiliği yapan Nazım Paşa'nın da dikkatini çekti. Esasında Nazım Paşa Irak'ta İngilizlerin yaptığı her faaliyete karşı şüphe ile yaklaşan İngiliz emperyalizminin bölgeye girmesini engellemek için yoğun mesai harcayan biriydi.²⁸³ Dolayısıyla Willcocks'un da neden Osmanlı mühendisleri yerine İngiliz mühendislerini tercih ettiğini sorgulamaya başladı. Zira Nazım Paşa, Willcocks'un bölgede hem İngiliz mühendisleri hem de İngiliz zabitanı ile birlikte hareket etmesini son derece sakıncalı olarak görmekteydi. Ona göre bu durum yalnızca bölgedeki Osmanlı memurlarının değil Arap aşiretlerinin de dikkatini celp etmiş, hatta aşiret reisleri bu durumu resmi makamlara da bildirmişti. Nazım Paşa yaşanan bu halin Arap aşiretleri üzerindeki olumsuz etkisinin oluşmaya başladığını, bunların hissiyat ve düşüncelerinin tahrik edildiğini ve Araplar arasında "*kendi paramızla ecnebi te'sirinin cahil ahaliye telkin edilmekte*" olduğu fikrinin yayıldığını düşünmekteydi. Paşa'ya göre ahaliye ait bu düşünceler tehlikeliydi zira, öteden beri ecnebilerin bilhassa da İngilizlerin yaptıkları siyasi manevralar bölge halkının fikirlerinde bu şekilde karşılık bulmaktaydı.²⁸⁴

²⁸⁰ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 246-248

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00002f) Erişim Tarihi: 30.03.2019.

²⁸¹ Bahsi geçen program ile ilgili yapılan bir değerlendirme için bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, "1908 Tarihli Umur-u Nafia Programı'nın Anlamı Üzerine", *Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi Tebliğleri*, İstanbul, İRCICA Yayınları, 2001, s.521-554.

²⁸² IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 246-248

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00002f) Erişim Tarihi: 30.03.2019.

²⁸³ Nazım Paşa Bağdat valiliği sırasında İngilizlerin aleyhine çokça faaliyette bulunmuştur. Bunlar arasında; İngilizlere ait binaların yıktırılması, İngiltere aleyhine çıkan gazete yazılarının desteklenmesi gibi girişimler de bulunmaktadır. (Nevzat Artuç, "Osmanlı Devleti'nin Son Dönem Irak Politikasına Bir Örnek: Nazım Paşa'nın Bağdat Valiliği (25 Kasım 1909-15 Mart 1911)", *TTK Belleten*, C.LXXIV, Sayı: 271 (Ankara, 2010), s.843.)

²⁸⁴ BOA, *DH.MUİ*, nr. 95/55, lef 1 ve 2, 1 Mayıs 1326/ 14 Mayıs 1910.; *BEO*, nr. 3751/281314, lef 1, 5 Mayıs 1326/ 18 Mayıs 1910.

Nazım Paşa, Willcocks'la ilgili başkaca tereddütler de yaşamaktaydı. Ona göre, Willcocks'un çalışmalarının yalnızca siyasi boyutu yoktu. Uyguladığı yöntemler nedeniyle Osmanlı Hükümetini maddi zarara da uğratmaktaydı. Nitekim Willcocks, hafriyat işi için bölge halkını 20-30 kuruşla çalıştırmakta, dönemin şartlarına göre iyi olan bu ücret halkın çiftçilik işini bırakmasına neden olmaktaydı.²⁸⁵

Nazım Paşa'nın bu endişeleri Osmanlı yetkililerini harekete geçirdi. Willcocks'un İngiliz mühendis yerine Osmanlı mühendislerini istihdam etmesi hususunda neler yapılabilir diye araştırma yapıldı. Bu araştırmalar sonucunda Willcocks'un herhangi bir usulsüz iş yapmadığı, emri altında çalışacak mühendisleri kendisinin seçebileceği hususunda Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan tarafından izin verildiği ortaya çıktı. Bu gelişme üzerine konu gündemden düştü. Ayrıca Willcocks, sadece izne dayanarak İngiliz mühendislerle çalışmalarını gerçekleştirmemekteydi. Zira, Bağdat'a gitmeden önce keşif işi için Osmanlı mühendislerine teklifte bulunmuştu. Ancak mühendisler 30 lira olan ücreti yeterli bulmadıkları için bu işe yanaşmamışlardı. Şu halde Willcocks da Mısır'dan yanında getirdiği İngiliz mühendislerle çalışmalarını sürdürmüştür.²⁸⁶ 1909 yılı Ocak ayında Ticaret ve Nafia Nezaretine sunduğu raporunda bu durumla ilgili Willcocks: *"Tüm erkekler iyi eğitilidir ve sadece bu kadar küçük bir ücret almayı kabul etmişlerdir çünkü iş ilginçtir ve iyi bir kariyer imkânı sunmaktadır."*²⁸⁷ diyerek Osmanlı mühendislerinin kabul etmediği ücreti İngiliz mühendislerinin nasıl kabul ettiğini de izah etmiştir.

Nazım Paşa'nın dikkat çektiği mühendislerin yanı sıra İngiliz zabitlerinin de Willcocks'un yanında yer alması hususunda ise Ticaret ve Nafia Nezareti işi ciddiyetle araştırdı. Bu araştırma sonucunda 1908 yılı sonunda yapılan keşif için Willcocks tarafından seçilen ve 1 senelik mukavele imzalanan kişiler arasında 6 bin kuruş maaşla çalışan Miralay Törkes? isminde bir İngiliz zabitin bulunduğu ortaya çıktı. Nazım Paşa'nın uyarısının ardından bu kişi hakkında gerekli tedbirler alındı.²⁸⁸

Çalışma süresi zarfında Willcocks'un Osmanlı hükümetinden sözleşme haricinde de bazı istekleri oldu. Örneğin, Şubat 1909'da Hindiy'e yapılacak işlere gerekli olan

²⁸⁵ BOA, DH.MUI, nr. 95/55, lef 2, 1 Mayıs 1326/ 14 Mayıs 1910.

²⁸⁶ BOA, BEO, nr. 3778/283287, lef 2, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910; DH.MUI, nr. 95/55, lef 4, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910.

²⁸⁷ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 246-248

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00002f) Erişim Tarihi: 30.03.2019.

²⁸⁸ BOA, BEO, nr. 3778/283287, lef 2, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910; DH.MUI, nr. 95/55, lef 4, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910.

nakliyenin kolaylaştırılması için ve Basra Vilayeti dahilinde yer alan Kurna'dan Hindiye kazasına kadar Fırat üzerinde tetkikat yapmak amacıyla İngiltere Devleti Bağdad Başkonsolosluğu'na ait Comet adlı vapurun kendisine tahsis edilmesini istedi. Ancak Osmanlı Hükümeti Willcocks'un bu isteğini sakıncalı bularak mühendis Willcocks'a bu vapurla seyahati sırasında bölgedeki aşiretler tarafından saldırıya maruz kalabileceği, bu nedenle küçük hususi bir vapurun tahsis edilmesini teklif etti ve küçük bir vapur kiralanarak ödemesi de devlet tarafından gerçekleştirildi.²⁸⁹

Willcocks için her ne kadar önlemler alındıysa da bunlar işe yaramadı ve Osmanlı Devleti adına yaptığı keşif çalışmaları için seyahat ettiği esnada vapuruna silahlı saldırıda bulunuldu. Esasında Willcocks'a Arap aşiretlerinin bu saldırgan tavırları nedeniyle daha önceden uyarı yapılmış ve bu sebeple yanında mutlaka polis bulundurmasını tembih edilmişti.²⁹⁰ Arap kabileleri bölgede zaman zaman bu tarz saldırılar gerçekleştirmekte, bu saldırılarda çokça ölüm ve yaralanmalar yaşanmaktaydı. Hatta 1909 yılında artan saldırılar nedeniyle, 6 Nisan'dan Mayıs ortasında Osmanlı Hükümeti durumu kontrol altına alana kadar Dicle üzerindeki tüm gemicilik faaliyetleri askıya alınmıştı.²⁹¹ Willcocks, yaşadığı bu elim olaydan yaralanmadan kurtuldu ancak Arap aşiretleri tarafından soyuldu. Hatta saldırganlar gümüş zannettikleri diş tellerinin tokalarını dahi almak istemişlerdi.²⁹²

Osmanlı hizmetinde çalışan bir mühendise yapılan bu saldırı hükümet tarafından hemen kınandı. Ayrıca hükümet, bu işin peşini bırakmayarak faillerin hangi aşiretten kimler olduklarını ortaya çıkardı.²⁹³ Suçlu olarak üç kişi yakalandı ve Bağdat'a getirildi. Willcocks ve diğer saldırıya uğrayanlar tarafından teşhis edilen sanıklar içerisinde Arap kabilesinin şeyhinin kardeşi de bulunmaktaydı. Şeyhin kardeşi her ne kadar suçu başkasına atmaya çalışsa da çabaları sonuçsuz kaldı ve hakimler tarafından tüm sanıklara üç yıl hapis cezası verildi.²⁹⁴

Daha önce maddelerinden bahsettiğimiz Ticaret ve Nafia Nezareti ile Willcocks arasındaki sözleşmede Willcocks'un asli görevi: el-Cezire kıt'asının (Osmanlı Irak'ı/ Mezopotamya) sulanması, bataklıkların kurutulması, su kanalları açılması vb. gibi bayındırlık işlerine dair bütün konular hakkında keşif yapmak ve bu konular hakkında

²⁸⁹ BOA, *DH.MKT*, nr.2753/60, lef 1 ve 2, 16 Şubat 1324/ 1 Mart 1909.

²⁹⁰ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.236.

²⁹¹ Önder Kocatürk, *Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, s. 209-211.

²⁹² William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.236.

²⁹³ BOA, *DH.MKT*, nr. 2776/56, lef 1 ve 2, 12 Mart 1325/ 25 Mart 1909.

²⁹⁴ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s.237.

raporlar hazırlamak ve yapılacak tüm işleri teftiş ederek bunlara nezaret etmek olarak tanımlanmıştı. Sir William Willcocks, sözleşme uyarınca İngiltere başta olmak üzere Avrupa’da geçerli olan usule göre keşif işlemlerini yerine getirdi ve bunlarla ilgili projeler hazırladı. Hazırladığı projeleri ise hayata geçirmek için kendi seçtiği bir İngiliz müteahhidine işin ihale edilmesini Osmanlı yetkililerinden istedi ancak bu istek Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kati surette reddedildi.²⁹⁵ Tüm gelişmelerden İngiliz yetkilileri haberdar eden Willcocks, bu gelişme üzerine de İngiliz yetkililerine Türk hükümetinin o an herhangi bir müteahhit kullanmamaya karar verdiğini bildirdi.²⁹⁶ İngilizler ise hem Willcocks aracılığı ile hem de bizzat kendi girişimleriyle bu işin peşini bırakmayacak ve bölgede son derece karlı bir yatırım olan Hindiye Barajı yapımı için kendi müteahhitlik şirketlerini işe sokmak için mücadele içine gireceklerdir.²⁹⁷

Willcocks’un Osmanlı Irak’ına dair yapılması gereken farklı projeleri olduğundan daha önce bahsetmiştik. Ancak, Ticaret ve Nafia Nezareti adına danışman mühendis sıfatıyla çalıştığı dönemde onun en çok üzerinde durduğu proje Hindiye Barajı Projesi olacaktır. Esasında Hindiye alelâde müteahhitlerin üstesinden bile gelebilecek kolay bir iştir. Ancak Osmanlı yetkilileri bölgeye müteahhitlik firmalarını sokmak istememektedir. Meşrutiyet’in ilanından sonra hem mebus hem de gazeteci kimliğiyle Irak’a giden İsmail Hakkı Babanzâde²⁹⁸ de Tanin Gazetesi için yazdığı mektuplardan oluşan daha sonra da Irak Mektupları adıyla yayınlanan kitabında bu duruma dikkat çekmiştir. Babanzâde’nin zikrettiği bilgilere göre, Irak’ta Hindiye Barajı yapımıyla ilgilenen Willcocks, istihdam nedenlerinden çok daha kolay bir işle uğraşmaktadır. Oysaki, Willcocks’un asli görevi iki nehir yataklarının düzenlenmesidir. Hindiye Barajı alelade bir mühendis tarafından da yapılabilir. Babanzâde bu durumu kendisine sorduğunda Willcocks: “*Mademki Irak’ta meşgulsün, şu Hindiye Barajı işini de bitiriver*” denilmesine karşılık o da insaniyet için bu görevi üstlendiğini ifade etmiştir. Ancak Babanzâde Willcocks’un bu ifadesine pek itibar etmez ve “*Mösyö Willcocks’un Hindiye Barajına tahammül etmesinin bu kadar*

²⁹⁵ BOA, BEO, nr. 3778/283287, lef 2, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910; DH.MUI, nr. 95/55, lef 4, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910.

²⁹⁶ *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Edited by: G. P. GOOCH, D.Litt., F.B.A., and Harold Temperley, Litt.D., F.B.A., (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), London 1930, Vol. VI, s. 382.

²⁹⁷ İngilizlerin bu mücadeleleri ileride tafsilatlı şekilde anlatılacaktır.

²⁹⁸ İsmail Hakkı Babanzâde ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Davut Hut, “II. Meşrutiyet Döneminde Bir Osmanlı Entelektüeli Babanzade İsmail Hakkı (1876-1913)”, *Tarihimizden Portreler Osmanlı Kimliği Prof. Dr. Cevdet Küçük Armağanı*, Editörler: Zekeriya Kurşun-Haydar Çoruh, İstanbul 2013. S.101-122.; Hüseyin Özdemir, *Demokrasi Tarihimizde İttihâd ve Terakkîli Yıllar: Babanzâde İsmail Hakkı Bey’in Penceresinden*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2016.

basit bir sebepten kaynaklanmadığını sanıyorum."²⁹⁹ diyerek burada bulunmasının ardında başka nedenlerin olabileceğine işaret etmiştir.

Osmanlı Hükümeti'nin Willcocks'u diğer projeleri bir kenara bıraktıracak ve Hindiyeye ile özel olarak ilgilenmesine neden olacak baskısı aslında Irak'ın güncel ve acil menfaatlerinin Hindiyeye Barajı ile bağlantılı olmasından kaynaklanmaktaydı. Hindiyeye Barajı daha önce de belirttiğimiz gibi, Hintli bir zengin olan Asafüddeve tarafından 1780'li yıllarda Necef'e su nakletmek amacıyla açılmıştı. Zamanla genişleyen bu kanal Fırat'ın asıl yatağı olan Hille tarafının senenin sadece iki ayında suyla temas etmesine diğer zamanlarda kuru kalmasına neden olmuştu. Hindiyeye kanalı tarafı ise, Fırat sularının yoğun akması nedeniyle zamanla genişlemişti. Hindiyeye kanalı tarafında akan sular ya kabına sığamayıp çoğu zaman taşkınlara sebep olmakta ya da kumla dolarak etrafını sudan mahrum bırakmaktaydı. Bu durum bölgedeki ekin alanlarının tahrip olmasına ya da yeterince sulanamamasına da sebebiyet vermektedir.³⁰⁰ Bu nedenle yüz bin kadar nüfus dahi bölgeyi terk etmek zorunda kalmıştı.³⁰¹

Osmanlı Devleti Asafüddeve'nin Hindiyeye Barajı'nı yapmasından itibaren barajda yaşanan olumsuzluklara karşı çok sayıda tamir projeleri hayata geçirmişti. Bu tamir çalışmalarında çokça mühendis görevlendirilmiş ve milyonlarca masraf yapılmış ancak yapılan çalışmalar geçici olmuş ve Hindiyeye Barajı hep problem çıkarmaya devam etmişti. Son olarak ise ciddi şekilde Fransız mühendis Mösyö Pol Chönderfer tarafından yapılan çalışma da 1903 yılında kısmen çökmüştü.³⁰² Bu nedenle Osmanlı hükümet yetkilileri danışman mühendis olarak görevlendirdikleri Sir William Willcocks'un bu işi de üstlenmesini istediler.

Hindiyeye Seddi'yle ilgili işlemler kendisine tevdi edilen Willcocks, burada bazı tamirat işlerine girişti. Bunun için ilk iş olarak Babil Harabeleri'nden tuğla ihraç etmeye başladı. Ancak harabelerin tarihi eser niteliğinde olması büyük bir problem oluşturdu. Bu durum Osmanlı yetkililerini bu konuda önlem almaya itti.³⁰³ Yerel yetkililer tarafından her yaptığı hareketin ardında bir amaç olduğu düşünülen Willcocks'un bu davranışı da sorgulanmaktaydı. Bu minvalde Hille Kaymakamlığı Willcocks'a neden Babil Harabeleri'nden taş ve tuğla çıkarmakta olduğunu sordu. Willcocks ise bu soruya:

²⁹⁹ İsmail Hakkı Babanzâde, *Beyrut'tan Kuveyt'e Irak Mektupları*, Buke Yayınları, İstanbul 2002.s. 106.

³⁰⁰ İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s. 107.

³⁰¹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, *a.g.m.*,s.540.

³⁰² Rhoads Murphy, *a.g.m.*, s.25.; Stephen Hemsley Longrigg, *a.g.e.*, s.311.

³⁰³ BOA, *Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF.MKT)*, nr. 1123/ 38, lef 2, 10 Nisan 1325/ 23 Nisan 1909.

çalıştığı her memlekette harabelerden tuğla ihracı yaptığını, burada da aynısını yapmakta olduğunu, kendisinin muhatabı olan Ticaret ne Nafia Nezareti tarafından bu işten men edilmediği sürece de Babil Harabeleri'nden tuğla ihraç etmeye devam edeceğini ifade etti.³⁰⁴ Bu hal üzerine Osmanlı Müze Müdürlüğü'nden durum sorup araştırıldı. Müze Müdürlüğü, eski eserler nizamnamesinin ilgili bendinde açıkça görüleceği üzere eski eserlerden sayılan Babil Harabeleri'nden ruhsatsız şekilde taş ve tuğla çıkarılması kim tarafından yapılırsa yapılsın kabul edilecek bir davranış olmamakla birlikte, eylemin nedeni memleketin imarı olduğu için bir yere kadar bu duruma göz yumulabilir diyerek fikrini beyan etti. Ancak Willcocks'un bu halde de başıboş bırakılmaması, Babil Hafriyat Komiseri Bedri Bey ile bu konularda resmi ruhsat veren ve eski eserler konusunda uzman olan Mösyö Koldovan'nın? gözetimi altında işlemlerin gerçekleştirilmesi gerektiğine de vurgu yaptı. Müze Müdürlüğü, eğer çıkarılan eserlerden herhangi biri eski eser mahiyetinde olursa hemen alıkonulması hususuna da ayrıca dikkat çekti.³⁰⁵

Sir William Willcocks, bir yandan Babil Harabeleri'nden çıkarılan tuğla ve taşlarla Hindiye Barajı tamirâtı için hazırlık yaparken bir yandan da bazı mühendislerle mukavele yapmaktaydı. Bunun yanı sıra Avrupa'dan da inşaat işleri için gerekli olan malzeme siparişlerini de verdi.³⁰⁶ Tüm hazırlıklardan sonra Willcocks ve emrindeki mühendisler uzun yıllardır sürekli tamirat konusu olan Hindiye Barajı'nı yeniden tamir etme işine giriştiler. Ancak, yapılan tamirat diğerlerinde de olduğu gibi pek işe yaramadı ve suyun şiddetli geldiği esnada baraj kırılarak eski haline döndü. Hindiye Barajı'nda çalışan Mister Madaillon ve Mister Abdot'a göre eski tarzda yapılan set ne kadar dayanıklı olursa olsun yine de geçici bir önlem olmaktan öteye gidemeyecektir. Nitekim bu barajın temelini suya rastgele atılmış döküntüler oluşturmaktadır. Bunlardan kalıcı bir temel olması beklenemez ve gelen şiddetli sular temelin direncini her türlü kırar.³⁰⁷

Willcocks, Hindiye Barajı'nda sürekli yaşanan bu problemlerin önüne geçmek için tamirat konusu olan barajın yaklaşık yarım mil³⁰⁸ yukarısında tamamen yeni bir baraj yapılması gerektiğini, ancak temellerin güvenliğini sağlama almak için bu barajın kuru bir zeminde inşa edilmesinin zaruri olduğuna dikkat çekti.³⁰⁹ Ancak yeni yapılacak baraj

³⁰⁴ BOA, *MF.MKT*, nr.1123/38, lef 1.

³⁰⁵ BOA, *MF.MKT*, nr.1123/38, lef 2/2 ve 3, 4 Mayıs 1325/ 17 Mayıs 1909.

³⁰⁶ BOA, *BEO*, nr. 3778/283287, lef 2, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910; *DH.MUI*, nr. 95/55, lef 4, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910.

³⁰⁷ İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s. 109.

³⁰⁸ 1 mil 1.609344 kilometreye tekabül etmektedir. İsmail Hakkı Babanzâde yeni yapılacak barajı tarif etmek için “*eski set'in beş-on dakika kuzeyinde*” ifadesini tercih etmiştir. (İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s. 110.)

³⁰⁹ “The Hindie (Euphrates) Barrage”, *The Geographical Journal*, Vol.43, No.4 (Apr.,1914) s. 416.

inşa edilinceye kadar eski barajın tahkimine de devam edilecektir. Bunun için inşaat alanında küçük bir tuğla imalat atölyesi³¹⁰ kuruldu, burada imal edilen ve Babil Harabeleri’den getirilen taşlar küp şekline getirilerek barajın yıkık kısımlarına yığılmaya çalışıldı. Bunun yanı sıra barajın diğer kısımlarında da ayrıca onarım devam etti. Bu tamiratlar için harcanan meblağ ise Babanzâde’nin barajı ziyaret ettiği esnada 30 bin liraya ulaşmış bulunmaktadır.³¹¹

Sir William Willcocks’un plan ve projesini hazırladığı yeni baraj için sekiz-dokuz yüz metre uzunluğunda bir yatak kazılmaya başlandı.³¹² Bu yatakta 36 kapılı bir baraj inşa edilmesi düşünülmekteydi. Barajın kapıları ihtiyaca göre açılıp kapanacak böylelikle hem Hille tarafı hem de Hindiye tarafı rahatlıkla sulanabilecektir. Yapılacak tüm bu işlemler için 140 bin lira masraf çıkacak ancak bu masrafın karşılığı olarak iki yıl içinde devlet gelirleri 50-60 bin lira artacaktır.³¹³ Üstelik bu yeni baraj ile Fırat nehri çevresinde büyük bir alan refaha ulaşacaktır ki, bunun devlete maddi katkısının yanı sıra bölge halkının memnun olması hasebiyle siyasi olarak da büyük etkisi olacaktır.³¹⁴

Willcocks ve ekibinin Osmanlı Irak’ındaki yoğun çalışmaları devam ederken 1909 yılının Eylül ayında Willcocks, maiyetinde çalışan mühendislerin şevk ve gayretini artırma amacıyla Ticaret ve Nafia Nezareti’nden ikramiye talebinde bulundu. Önemi büyük olan bu işin muhataplarının bu konuda desteklenmesi gerektiğini düşünen Osmanlı Hükümeti, bu teklifi değerlendirerek Willcocks’un emri altında çalışan tüm mühendislere 300 liralık ikramiyenin ödenmesi yönünde hüküm verdi.³¹⁵ Yine aynı yılın Kasım ayında ise, önemi ve büyüklüğü ortada olan el-Cezire bölgesinin sulanması işi hakkında gerekli araştırmayı yapan ve bir sene içerisinde icap eden tüm plan ve projeleri hazırlayıp yetkililere gönderen³¹⁶ Sir William Willcocks’a önce ikinci rütbeden Osmanî ve Mecidî nişanları verilmesi düşünüldü, daha sonra ise Willcocks’un gayretlerine binaen bu nişanın birinci rütbeden Mecidî nişanı olarak verilmesi kararlaştırıldı.³¹⁷ Ticaret ve Nafia

³¹⁰ Hindiye Barajı inşaatında kullanılan bir tuğla atölyesi fotoğrafı için bkz. EK: 8

³¹¹ İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s. 109-110.; Willcocks’un 1909 tarihli raporunda Osmanlı Hükümeti’nin Hindiye Barajı’nın tamirâtı için 30.000 Turkish Pound/Osmanlı Lirası harcamayı kabul ettiği yazmaktadır.(IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 246-248
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129_0x00002f) Erişim Tarihi: 30.03.2019.)

³¹² Eski baraj ile yeni yapılması düşünülen çalışmaları gösteren harita için bkz. EK: 9

³¹³ İsmail Hakkı Babanzâde, harcanacak para ile elde edilecek kazanımlar karşılaştırıldığında bu paranın harcanmasından ve inşaatı sıhhatli yürütülmesinden imtina edilmemesi gerektiğini savunmaktadır.(İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s.110.)

³¹⁴ Hindiye Barajı’ndan etkilenen bölge haritası için bkz. EK: 10

³¹⁵ Ödenecek ikramiyenin iş masrafindan mı yoksa öngörülmemiş masraftan mı olması gerektiği Maliye ve Nafia Nezaretleri bünyesinde belirlenmesinin ardından ödeme gerçekleştirilmiştir. (BOA, MV, nr. 133/4, 13 Eylül 1325/ 26 Eylül 1909.)

³¹⁶ Willcocks’un bu raporların aynılarını İngiltere Devleti ile de paylaşmaktan çekinmediğini daha önce zikretmiştik.

³¹⁷ BOA, *İrade Taltifat (İ.TAL)*, nr. 463/14, 21 Teşrin-i evvel 1325/ 3 Kasım 1909.

Nezareti aracılığıyla durum kendisine bildirilen³¹⁸ Willcocks, şu halde İngiltere Devleti tarafından kendisine verilen KCMG (St Michael ve St George Şövalye Komutanı) şeref ödülünün yanı sıra bir de Mecidî nişanı sahibi oldu.

1909 yılının Kasım ayında Sir William Willcocks, yaklaşık bir senedir Osmanlı Devleti adına danışman mühendis olarak bölgede yaptığı çalışmaları ve el-Cezire hakkındaki gözlemlerini konu edinen bir konferans düzenledi. Bu konferansın ev sahipliğini ise “Londra Kraliyet Coğrafya Cemiyeti” üstlendi ve konferans çok sayıda mühendis ve üst düzey yetkilinin katılımına sahne oldu. Bu kişiler arasında: Sir Hanbury Brown, Colonel Maunsell, Osmanlı Arap coğrafyasını çok iyi tanıyan ünlü İngiliz kadın casus Gertrude Bell ve Willcocks’un Hindistan ve Mısır’da emri altında çalıştığı hocası Colin Scott Moncrieff da bulunmaktaydı.³¹⁹ Yapılan bu önemli görüşme İngiliz basını tarafından da dikkatle izlendi. Osmanlı yetkilileri ise konferansı İngiliz basınının önemli temsilcilerinden olan “*Standard*” gazetesinden öğrendi.³²⁰ Gazetenin haberine göre: Willcocks’un ustalıklı elleri sayesinde el-Cezire bölgesi eski ihtişamına kavuşacaktır. Böylelikle Asya’nın en mümbit arazilerden biri olan bu bölge aç Avrupa’nın menfaatine büyük bir zahire ambarına dönüşecektir. On iki milyon dönümlük arazisi bulunan bu yerin sulaması yapıldığı takdirde elde edilen ürünler oldukça fazla ve çok çeşitte olacaktır. Üretilen ürünlerin ise Akdeniz’e ulaşması için bir tren yoluna ihtiyaç vardır.³²¹ Çünkü el-Cezire’nin mahsulatına ihtiyaç duyan Doğu değil Batı’dır.³²²

Bu konferansın ardından Londra Kraliyet Coğrafya Cemiyeti’nin (*Royal Geographical Society*) yayın organı olan “*The Geographical Journal*” için Sir William Willcocks tarafından konferansta ele alınan ana konuları içeren bir eser kaleme alındı. “*Mesopotamia: Past, Present, and Future*” adındaki bu eserin yayımlanması Osmanlı yetkilerini oldukça heyecanlandırdı ve esere bir an önce ulaşmak için gerekli özveriye göstermelerine neden oldu.³²³ Osmanlı yetkilileri tarafından Londra Sefareti’nden yayımlanan eserin bir nüshası istendi ancak eserin tamamı satıldığı ve kütüphanelerde de bulunmadığı için bu istek yerine getirilemedi. Osmanlıların işin peşini bırakmaması üzerine Londra Sefareti, Coğrafya Cemiyeti’nde bulunan yegâne nüshadan bir suret

³¹⁸ BOA, *BEO*, nr. 3659/ 274411, 25 Teşrin-i evvel 1325/ 6 Kasım 1909.

³¹⁹ Hanbury Brown, Colonel Maunsell, Gertrude Bell, Colin Scott Moncrieff and William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future: Discussion”, *The Geographical Journal*, Vol.35, No. 1 (Jan.,1910) s.15-18.

³²⁰ BOA, *Hariciye Nezâreti İdare (HR.İD)*, nr. 1830/34, lef 3, 18 Teşrin-i sani/ 1 Aralık 1909.

³²¹ Bahsi geçen tren yolundan ileride detaylı olarak bahsedilecektir.

³²² BOA, *HR.İD*,nr. 1830/34, lef 2, 10 Teşrin-i sani 1325/ 23 Kasım 1909.

³²³ BOA, *Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3)*, nr.684/1, lef 6, 8 Teşrin-i sani 1327/ 21 Kasım 1911; *HR.İD*, nr.1830/ 36, lef 1, 30 Zilkade 1329/ 22 Kasım 1911; *BEO*, nr. 3966/ 297377, 8 Kanun-ı evvel 1327/ 21 Aralık 1911.

çıkarak göndermek zorunda kaldı.³²⁴ Osmanlı topraklarında İngilizler tarafından konferanslar verilip yine bu topraklara dair eserler yazılırken; Osmanlı Devleti'nin bu eserleri elde etmek için harcadığı çaba, üzerinde çokça düşünülmesi gereken bir husustur.

Osmanlı Hükümeti tarafından bin bir zorlukla elde edilen ve “*Irak'ın Mazisi, Hâlihazırı ve Âtisi*” başlığı altında tercüme edilen eser, Kitab-ı Mukaddes'e yapılan vurgu ile başlamaktadır. Eserde, bölgenin sulama tarihi açısından tüm gelişimi detaylarıyla anlatılmış; nehirler, göller, kanallar, bentler, barajlar, tarımsal üretim ve bölgenin diğer ekonomik gelişimi teferruatıyla işlenmiştir. Irak'ın tarımsal potansiyelini kullanmak için Willcocks'un kendi hazırladığı raporlar uyarınca üç yıl mütemadiyen çalışılırsa elde edilen ürün miktarı bazı ürünlerde iki, bazılarında ise üç katına çıkabileceği özellikle vurgulanmıştır. Willcocks'un aynı eserinde Dicle-Fırat deltasını Akdeniz'e bağlayan bir demiryolunun (Fırat Vadisi Demiryolu Projesi) yapılmasının, bölgenin kalkınması için olan zaruretinden de bahsedilmiştir.³²⁵

Willcocks'un hem verdiği konferans hem de yazdığı eser İngilizler için son derece aydınlatıcı ve heyecan vericidir. Konferansa katılan Colonel Maunsell Willcocks'un çalışmalarının önemli bir boşluğu doldurduğunu, bölge hakkında var olan bilgilere çok yeni bilgiler eklemesinin ne denli önemli olduğuna vurgu yapmıştır. Gertrude Bell ise aynı heyecanı duyduğunu ve bu bilgi birikimi ve ilim sayesinde refah ve huzur düzeninin oluşacağını bunun da Willcocks tarafından gerçekleşeceğini ifade etmiştir.³²⁶ İngilizlerin bu önemli temsilcilerini bu kadar heyecanlandıran, yapılacak çalışmalarla ülkenin refaha kavuşma arzusunu hissettiren saik elbette Osmanlı Devleti'nin huzur ve sükûnunu istemelerinden kaynaklanmamaktadır. İngiliz sömürge imparatorluğunu kuran bu kişilerin muhakkak ki bölge hakkında başkaca emellerinin olduğu aşîkârdır. Zira tarihi süreç bize bu düşüncelerin ne denli gerçekçi temellere dayandığını da göstermiştir.

D) Willcocks'un Muhammara Şeyhi Haz'al ile Görüşmesi

Sir William Willcocks'un Osmanlı Devleti adına danışman mühendis olarak çalıştığı süre boyunca gerçekleştirdiği faaliyetlerin en dikkat çekici olanlarından biri de Muhammara Şeyhi Haz'al³²⁷ ile görüşmesi olmuştur. Willcocks'un Irak bölgesinde

³²⁴ BOA, *HR.İD*, nr. 1830/39, 10 Haziran 1328/ 23 Haziran 1912; *BEO*, nr. 4056/ 304171, lef 2 ve 30, 13 Haziran 1328/ 26 Haziran 1912.

³²⁵ BOA, *BEO*, nr. 4056/304171, lef 3. ; Eserin orijinal metni için bkz. William Willcocks, “Mesopotamia: Past, Present, and Future” s.1-15.

³²⁶ Hanbury Brown, Colonel Maunsell, Gertrude Bell, Colin Scott Moncrieff and William Willcocks, *a.g.m.*, s.16.

³²⁷ Şeyh Hazal, 1897'de Şattûlarap kıyısında bulunan Muhammara bölgesinin yöneticisi olmuştur. 1908 yılında bir İngiliz şirketinin Mescid-i Süleyman'da petrol bulması üzerine kontrolündeki topraklardan petrol boru hattının geçmesi

yaptığı tüm faaliyetler yerel yöneticiler tarafından her zaman dikkatle gözlemlendiğinden ve Osmanlı Hükümeti'ne hemen bilgi akışı sağlandığından bahsetmiştik. Osmanlı-İran sınırındaki Şattüalarap kıyısında bulunan Muhammara'nın şeyhi Haz'al ile görüşmesi de dönemin Basra Valisi Süleyman Nazif Bey'in³²⁸ dikkatinden kaçmamış ve 9 Ocak 1910 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne şifreli bir telgraf göndererek durumu izah etmiştir. Vali'nin telgrafında, el-Cezire'nin sulanmasından sorumlu Mühendis Willcocks'un Hindistan güzergâhı üzerinden Muhammara'ya geldiği, on gün kaldıktan sonra 8 Ocak 1910 tarihinde Basra'ya gelerek burada İngiliz Konsolosu'na misafir olduğu ve ertesi gün (9 Ocak) İngiliz şirketi vapuruyla Bağdat'a gittiği ifade edilmiştir. Willcocks bu sırada Karun nehrinde incelemelerde bulunmuş ve Basra'da görüştüğü kişilere Muhammara Şeyhi lehine tutum sergilemiştir. Vali Nazif Bey, Willcocks'un bazı teşebbüslerde bulunması ve menfaat peşinde koşmasından şüphelendiğini zikrederken aynı zamanda Willcocks'un Osmanlı Devleti adına çalışan biri olması dolayısıyla bu tür teşebbüslerin ayrıca dikkat çekici olduğunu da ifade etmiştir.³²⁹ Bu gelişme üzerine Osmanlı yetkilileri, Vali'den Willcocks'un yaptığı bu faaliyetlerin ne gibi bir amacı olduğu, nasıl menfaatler sağladığı hususunda gerekli araştırmanın yapılmasını istedi.³³⁰ Basra Valisi yeni telgrafında Willcocks'un Muhammara'da on gün kalmasının ve Karun nehrinde gemiciliğe ait yaptığı incelemelerin gizlice araştırıldığını bildirdi.³³¹ Ancak bu araştırmalar Osmanlı Hükümeti tarafından yeterli görülmemekle bu işin peşinin bırakılmaması, Willcocks'un bu eyleminden dolayı neyi murat ettiği, Şeyh Haz'al lehine gösterdiği tavrın nedeninin etraflıca araştırılması ve eksiksiz bir şekilde bilgi verilmesi istendi.³³²

Basra Valisi Süleyman Nazif Bey, kendisine verilen görevi yerine getirerek konuyu etraflıca inceledi, 22 Şubat 1910 tarihli telgrafında bu defa gelişmeleri tüm detaylarıyla aktardı. Nazif Bey'in bu yeni detaylı malumatına göre, Mühendis Willcocks

nedeniyle gücünü artırmıştır. 1910'da İngilizler için çalışmaları sonucu kendisine Hindistan Şövalye Nişanı (*Knight Commander of Indian Empire*) verilmiştir. I. Dünya Savaşı'nda ise Osmanlı Devleti'nin aleyhine İngilizleri desteklemiştir. (İdris Bostan, "Haz'al Han", *DİA*, İstanbul 1998, XVII, s.107-108.)

³²⁸ Devrin meşhur şairlerinden olan Süleyman Nazif Bey, 1869 yılında Diyarbakır'da dünyaya geldi. Nazif Bey, gençlik yıllarında bir ara Abdülhamid ve istibdat dönemiyle ilgili ağır yazılar kaleme aldı. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İttihad ve Terakki'yi de ağır bir dille eleştirince İstanbul'dan uzaklaştırılma maksadıyla Basra (1909), Kastamonu (1910), Trabzon (1911), Musul (1913) ve Bağdat (1914) valilikleriyle görevlendirildi. Bağdat valiliğini altı ay kadar yaptıktan sonra İstanbul'a döndü ve sadece gazetecilikle ilgilendi. İngilizlerin İstanbul'u işgali sırasında yaptığı bir konuşma nedeniyle Malta'ya sürgüne gönderildi. 1921 yılında tekrar İstanbul'a dönen Süleyman Nazif Bey 1927 yılında burada vefat etti. (Muhammet Gür, "Süleyman Nazif", *DİA*, İstanbul 2010, XXXVIII, s. 92-94.)

³²⁹ BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 6, 27 Kanun-ı evvel 1325/ 9 Ocak 1910.

³³⁰ BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 8, 18 Kanun-ı sani 1325/ 31 Ocak 1910.

³³¹ BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 9, 12 Kanun-ı sani 1325/ 25 Ocak 1910.

³³² BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 9 s.2, 17 Kanun-ı sani 1325/ 30 Ocak 1910.

Aralık ayının ortalarında Hindistan'ın Karaçi şehrinden İngiliz posta vapuru ile Muhammaraya gelmiştir. Burada on gün kaldığı haberi valinin dikkatini çekmiştir. Bunun üzerine Willcocks'un Bağdat'a geldiği sırada hoş geldin vesilesiyle vilayet tercümanı ve jandarma tabur komutanını kendisine ziyarete göndermiştir. Bu ziyaret esnasında Willcocks, Basra'da daha önce genişletilip düzeltilen yol üzerinde bulunan Şeyh Haz'al'ın konaklarına yeniden yol düzenlemesi gerekçesiyle dokunulmaması gerektiğini zikretmiştir. Üstelik Şeyh Haz'al'ın muhterem bir kişilik olması nedeniyle gücendirilmemesi gerektiğini, İngiltere'de de böyle şahıslara ayrıca saygılı davranıldığını da ifadelerine eklemiştir.³³³

Süleyman Nazif Bey, Willcocks'un Basra'ya geldiği esnada kendisiyle görüşememişti. Ancak iki gün sonra işin mahiyetini öğrenebilmek için Willcocks'un Basra'da bulunduğu esnada misafiri olduğu Basra Konsolosunu ziyaret etti. Bu ziyaret esnasında Konsolos, Nazif Bey'e Willcocks'un Muhammara Şeyhi Haz'al'ın konakları hakkında istisnai bir muamele yapılması konusunda ricacı olduğunu ilettili. Bu ifade üzerine Nazif Bey, Konsolos'a bu kadar destek ve ihtimamın neden gösterilmek istendiğini sordu. Konsolos'un ifadesine göre Şeyh Haz'al fevkalade nüfuzu olan biridir. Dolayısıyla yerel asayiş bozmaya gücü de vardır. Bu sebeple kendisine ihtimam gösterilmesi gerekmektedir. Konsolos'un bu tehditkâr ifadesi Vali Süleyman Nazif Bey'i son derece üzdü. Düşüncelerini ise şu sözlerle ifade etmektedir: *“Osmanlı Hükümeti'nin Şeyh Haz'al vs. gibi kişilere karşı küçüldüğünü görmek buradaki bazı yerli ve yabancı tüccarların emelidir. Benden önceki valiler bu girişimleri önlemeye çalışmış ancak başarılı olamamışlardır.”* Bu nedenle Konsolos'a karşı Osmanlı Devleti'ni güçlü göstermek için vakur davranarak *“gerek Şeyh Haz'al, gerek diğer hevesliler için Osmanlı Devleti'nin güvenlik araçları emniyet ve asayişe yeterlidir. Ayrıca Şeyh Haz'al Basra'daki emlaki nedeniyle Osmanlı'dan daha fazla korkmalıdır.”*³³⁴ dedi.

Basra Valisi Süleyman Nazif Bey, yukarıda zikrettiğimiz sözleri söyledikten sonra, İngiliz Konsolosu'na Willcocks'un Muhammara'da ne işi olduğunu sordu. Vali sorduğu bu soruya Konsolos'un tepkisini şu şekilde nakleder: *“Mösyö Willcocks'un Muhammara'da on gün ne için kalmış olduğunu sordum. Gizleyemediği bir telaşla hususi*

³³³ BOA, DH.MUI, nr. 50-2/ 28, lef 14 s.1, 9 Şubat 1325/ 22 Şubat 1910. (Şifreli Telgrafın çözümü beş sayfa olarak numaralandırılmıştır.)

³³⁴ Aynı vesika, s.1-2.

bir iş için olduğunu söyleyerek biraz uzatmak istediği bir bahsi derhal kesip sözü başka vadiye sevk etti.”³³⁵

Vali, Konsolos’un yanından ayrılır ayrılmaz ise Vilayet Meclisi üyesi Abdülvahab Paşa’yı özel bir mektupla Muhammara Şeyhi Haz’al’ın yanına gönderdi. Mektubunda Basra’nın imarı için konaklarının bazı noktalarının kesilmesi gerektiğini bunun kanun ve nizama uygun olduğu yazmaktaydı. Korkulanın aksine bu mektuba Şeyh Haz’al tepki göstermemiş, bilakis Basra’nın imarı için yaptığı çalışmalardan dolayı müteşekkirdiğini beyan etmiştir. Vali, bu gelişmeleri bir sonraki görüşmesinde Konsolos’a bizzat iletti, Konsolos ise kendisini tebrik etmek zorunda kaldı.³³⁶

Vali, nezaretin emri üzerine bu defa derinlemesine araştırma için Nafia mühendisi Abdülaziz Efendi’yi taş arama bahanesiyle Muhammara ve Ahvaz’a gönderdi. Abdülaziz Efendi Ahvaz’da Osmanlı teb’asında Rızkullah isimli bir tüccar ile karşılaşmış ve bu tüccar kendisine Tahran Sefareti’ne çeşitli tarihlerde yazdığı raporların bir kopyasını vermiştir.³³⁷ Bu raporlara göre, Willcocks Londra dönüşünde Muhammara’ya gelmiş ve kendisini bekleyen vapurla buradan hareket etmiştir. Willcocks’un yanında İngiltere’nin Muhammara Konsolosu da yer almıştır. Bu ikisi Ahvaz’a üç saatlik bir mevkîe geldiklerinde vapurdan ayrılmışlar ve atlara binerek devam etmişlerdir. Daha önce Hindistan’dan gönderilen bir başka mühendisin bulunduğu yere çıkıp bu bölgede 24 saat kalmışlar ve gece tekrar Ahvaz’a dönmüşlerdir. Daha sonra vapura binen bu ikili oradan uzaklaşmıştır. Raporları yazan tüccar Rızkullah bu duruma anlam veremediğini ifade eder ve ekler:

“Hiç kimse kendilerinden ne de amaçlarından haberdar oldu. Hindistan Hükümeti tarafından daha önce gönderilen mühendis kendi devletlerinin memuruydu siyasi maksatları anlaşılabilir. Ancak Willcocks, Osmanlı Devleti’nin memuruydu ve İran’a ait olan bu bölgede ne işi vardı? Gizli olarak iki kez gelmişti ve hiç kimse amacını anlayamadı.”

Nazif Bey bu karmaşık görünen Willcocks’un gizlice İran’a gitmesi meselesini ise şöyle yorumlamaktadır:

“İngilizler sonradan elde ettikleri imtiyaz üzerine İran dahilinde beş günlük mesafeye demir boru döşeyerek, Şattülrap’ta bulunan Abadan adasına kadar petrol götürülmesine ait işleri yapmaktadırlar. Bu işleri kolaylaştırmak için bir savaş gemisi Şattülrap’ta bekliyor.

³³⁵ Aynı vesika s.2.

³³⁶ Aynı vesika, s.2-3.

³³⁷ Bu raporlar daha sonra Osmanlı Hükümeti tarafından tüm ekleriyle birlikte ele geçirilmiştir.(BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 25, 12 Nisan 1326/ 25 Nisan 1910.; *BEO*, nr. 3741/ 280570, 18 Nisan 1326/ 1 Mayıs 1910.)

Willcocks'un el-Cezire'de görevli olduğu işlerden başka İngilizlerin İran dahilindeki bayındırlık ve ticaret işlerine hız verdiği sırada, sık sık gizlice İran'a gitmesi bizim için dikkat çekicidir."³³⁸

Şeyh Haz'al ile bu durumu da iki defa görüşen Vali'ye Şeyh, Ahvaz hakimi oğlunun İran ile arasının açık olduğunu ve bu sebeple İngilizlere yanaşarak destek sağlamaya çalıştığını söylemiştir. Vali'ye göre hal böyle iken bu karışık ortamda Willcocks'un Osmanlı Hükümeti tarafından görevlendirilerek kendisine birkaç milyon lira emanet edildiği için hareketlerinin dikkatlice takip edilmesi gerekmektedir. Muhammara dahilinde muhtemelen vapur işletme imtiyazını daha önce elde ettikleri³³⁹ Karun nehrinden başka amaçları da bulunmaktadır. Osmanlı'nın Irak'taki egemenliğini ilgilendiren bu hususlarda kesinlikle bilgisiz ve hareketsiz kalınmamalıdır.³⁴⁰ Ayrıca bu tarz olayları takip etmek adına Muhammara'da bir baş şehbenderlik (başkonsolosluk) kurulması gerekmektedir.³⁴¹

E) Willcocks'un Fırat Vadisi Demiryolu Projesi

Willcocks'un çalışma süresi içerisinde Avrupa gazetelerinde, algı oluşturmaya çalışıldığını düşündüren bir haber yayınlanmıştır. Haberde, Osmanlı Hükümeti'nin Bağdat'a ulaşmak üzere Fırat ve Dicle arasında 95 kilometre uzunluğunda bir demiryolu inşası için Sir William Willcocks'a izin verdiğine dair bilgi yer almaktadır. Aynı haberde her ne kadar bu demiryolu izni Willcocks'un işlerini kolaylaştırmak için verilmişse de İngilizlerin Bağdat ile Şam arasında inşa etmeyi hedefledikleri demiryolunun ilk nüvesini oluşturduğu da ifade edilmektedir.³⁴² Bu haber üzerine Sadaret işin aslını tetkik ettirmek istemiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti nezdinde Willcocks'un Bağdat ve Şam arasında bir demiryolu için teşebbüste bulunup bulunmadığı, nezaretçe böyle bir iznin verilip verilmediği, eğer verildiyse durumun neticesinin ne olduğunun detaylı şekilde araştırılması ve bilgi verilmesi konusunda talimat vermiştir.³⁴³

Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından yapılan tetkikat neticesinde Fırat nehri boyunca yapılacak işlerden dolayı Avrupa'dan gelecek inşaat malzemelerinin naklini kolaylaştırmak amacıyla Sir William Willcocks tarafından Dicle ve Fırat'ın bir noktasına

³³⁸ BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 14 s.3-4, 9 Şubat 1325/ 22 Şubat 1910

³³⁹ İngilizlerin Karun nehrinde Malamar-? ve Şuşan isimli gemilerinin çalıştığı bilinmektedir. (İlhan Ekinci, *a.g.e.*, s.61.)

³⁴⁰ Aynı vesika, s.4-5.

³⁴¹ BOA, *DH.MUI*, nr. 50-2/ 28, lef 13, 18 Şubat 1325/ 3 Mart 1910.

³⁴² BOA, *BEO*, nr. 3714/278497, lef 2.

³⁴³ BOA, *BEO*, nr. 3714/278497, lef 1 ve 3, 21 Şubat 1325/ 6 Mart 1910.

kadar 60 kilometrelik dar hatlı bir demiryolu inşası için izin istendiği anlaşılmıştır. Daha sonra hattın 35 kilometreye kadar kısaltılabileceğini ifade etmesi üzerine Sir William Willcocks'a konuyla ilgili araştırma yapması için izin verilmiştir. Willcocks'un yakın zamanda İstanbul'a geleceği bilindiğinden Ticaret ve Nafia Nezareti bu işin takipçisi olacağını ayrıca ifade etmiştir.³⁴⁴ Bu gelişme üzerine Sadaret, Osmanlı Devleti açısından son derece mühim bu mevzunun Ticaret ve Nafia Nezareti'nin tetkikinin ardından herhangi bir karara varılmadan muhakkak Meclis-i Vükela'da görüşülmesini tembihlemiştir.³⁴⁵

Esasında en eski geçmişi 1860'lara kadar giden Fırat Vadisi Demiryolu fikri, Willcocks için yeni bir fikir değildir. Uzun zamandır üzerinde çalıştığı, ısrarla olmasını istediği Şam-Bağdat arasında bir demiryolu yaparak Irak'ı Akdeniz limanlarına bağlamayı hedeflemekteydi.³⁴⁶ Willcocks'a göre demiryolu nehir taşımacılığının yerini alabilir, ancak demiryolu ile sulama yapılamaz. Tamamen sulamaya bağlı ülkelerde, demiryolları ana kanalların kıyılarını takip etmeli ve sulamaya hizmet etmelidir. Bağdat Demiryolu ise bir çöl demiryoludur. Her ne kadar Bağdat'ı doğu ve batı ile birleştirecek şekilde planlanmışsa da Dicle ve Fırat deltasının sulanan kısımlarına hizmet etmeyecektir.³⁴⁷ Bu nedenle Bağdat ve Şam arasında alternatif bir demiryolu yapımına dikkat kesilmelidir. Bu hat sayesinde sulama imkânlarıyla yetiştirilen ürünler Akdeniz'e rahatlıkla ulaşacaktır. Üstelik bu durum Avrupa'nın zahireye kolayca ulaşmasını da sağlayacaktır.³⁴⁸ Yapılması düşünülen bu hattın uzunluğu 550 mil olacak ve iki milyon iki yüz bin İngiliz lirası masraf çıkaracaktır ki bu miktar bölgenin kazanımları açısından bakıldığında devede kulak kalmaktadır. Şam-Bağdat Demiryolu hattının yapımı sayesinde sadece Dicle ve Fırat deltasının ürünlerinin pazarlara açılması kolaylaşmayacak başka ticari malların da rahatlıkla bölgeye giriş ve çıkışı sağlanacaktır. Bölgenin imarı için gerekli olan malların rahat taşınması yine bu hat sayesinde gerçekleşecektir. Hattın Basra'ya kadar uzatılması halinde ise bu hat, doğu ve batı arasındaki en kısa yol olacak ve günün birinde Avrupa ile Hindistan arasındaki postaları dahi taşıyabilecektir. İşte tüm bu gerekçelerle Şam ve Bağdat arasında bir demiryolu hattı

³⁴⁴ BOA, *BEO*, nr. 3726/ 279427, lef 2, 14 Mart 1326/ 27 Mart 1910.

³⁴⁵ BOA, *BEO*, nr. 3726/ 279427, lef 1, 20 Mart 1326/ 2 Nisan 1910.

³⁴⁶ Sir William Willcocks'un demiryolu planını içeren harita için bkz. EK: 11

³⁴⁷ William Willcocks, *The Irrigation of Mesopotamia*, s.135.

³⁴⁸ BOA, *HR.İD*, nr. 1830/34, lef 2, 10 Teşrin-i sani 1325/ 23 Kasım 1909.

inşa edilmesi zaruridir. Zaten yapılmaması durumunda bölgenin imarı da mümkün olmayacaktır.³⁴⁹

Willcocks'un Bağdat Demiryolu hattına alternatif bir hat önerisi İngilizleri son derece heyecanlandırmıştır. Şam ve Bağdat arasında yapılması planlanan hattın imtiyazının alınması ve bu hattın Basra'ya kadar uzatılması durumunda İngilizler, Almanları Bağdat Demiryolu'nda rahat bırakmayı dahi düşünmüşlerdir.³⁵⁰ Bu sebeple Willcocks'un ilk olarak Sir Edward Grey'e sunduğu projenin destekleyicisi olmuşlardır.³⁵¹ Arkasında İngiltere'nin desteğini hisseden Willcocks, Bağdat Valisi aracılığıyla projesini Osmanlı Hükümeti'ne de bildirmiştir. İngilizlere göre, Osmanlı Hükümeti'nin bu projeyi kabul etmesi gerekmektedir. Çünkü, oldukça ekonomik bir güzergâhtan bahsedilmektedir.³⁵²

İngilizler Şam-Bağdat arasında yapılarak Bağdat'ı Akdeniz'e bağlayacak olan bu projeyi oldukça benimsemişlerdir ki, bu durum İngiliz belgelerinde açıkça görülmektedir. Bu belgelerde hattın hayati öneminden bahsedilirken *"Bu tür bir planın gerçekleştirilmesi ticaretimiz ve bu ülkedeki politik etkimiz için sahip olacağı sonuçlar açısından önemlidir..."*³⁵³ denilmektedir. Bu tarihten itibaren Osmanlı Irak'ı üzerinde İngilizler üç hedef üzerine yoğunlaşmışlardır. Birincisi Sir William Willcocks ile sulama işlerine devam etmek, ikincisi Bağdat-Şam Demiryolu imtiyazını elde etmek, üçüncüsü ise Türkler ve Almanlarla, Bağdat'tan Körfez'e kadar yapılacak demiryolu hattı için düzenleme sağlamaktır.³⁵⁴

Osmanlı Alman ittifakını savunan Alman ideolog Ernst Jackh'e göre İngilizlerin Şam-Bağdat arasında yapmayı planladıkları demiryolu hattı Osmanlı Devleti'nin lehine bir durum sergilemeyecektir. Zira İngilizler bu güzergâhta demiryolu inşa ederek Şam ve Bağdat'ı Osmanlı'nın merkezi yönetiminden uzaklaştırmayı hedeflemektedirler. Bu sayede Osmanlı Devleti'nin gövdesini tam ortadan ikiye ayıran bir İngiliz markası inşa etmiş olacaklardır.³⁵⁵ Bu hat, Jackh'in tarif ettiği kadar korkutucu bir sonuç doğurur

³⁴⁹ BOA, BEO, nr. 4056/304171, lef 3.; William Willcocks, "Mesopotamia: Past, Present, and Future".s.14-15.

³⁵⁰ *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), Vol. VI, s. 383.

³⁵¹ Murat Özyüksel, *a.g.e.*, s. 321.

³⁵² *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Edited by: G. P. GOOCH, D.Litt., F.B.A., and Harold Temperley, Litt.D., F.B.A., (The Last Years of Peace), London 1938, Vol. X Part II, s.7.

³⁵³ *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), Vol. VI, s. 371.

³⁵⁴ *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), Vol. VI, s. 384.

³⁵⁵ Bonyar Waylet, Ernst Jackh, *a.g.e.*, s. 178.

muydu bilinmez ama tarihsel sürece baktığımızda Osmanlı yetkilileri İngilizlerin ısrarla imtiyazı peşinde koştukları Şam-Bağdat arasındaki demiryoluna pek de olumlu bakmamışlardır. Hatta Willcocks'un bölgeye malzeme taşımak için önerisini sunduğu başlangıçta bahsettiğimiz dar hatlı demiryolunun yapımı dahi Bağdat Demiryolu'na müdahale olarak anlaşılabileceği gerekçesiyle reddedilmiştir.³⁵⁶

F) Osmanlı Devleti Hizmetinden Ayrılması

Sir William Willcocks'un çalıştığı süre boyunca Osmanlı Hükümeti ile arasındaki en büyük problem nakit sıkıntısı olmuştur. Hükümet işe başlamasının ardından ne zaman paraya ihtiyaç duyduğunda göndermişse de Willcocks her zaman daha çok para istemiştir. Örneğin, işe başlamasından kısa bir süre sonra iki yüz bin kuruş ile set tamiri için para almış ancak bunu yeterli görmeyince beş yüz lira daha talep etmiştir.³⁵⁷ Aynı yıl (1909) masraflar için Ziraat Bankası aracılığıyla yüz bin liralık kredi açılmıştır. Bu krediyle Hindiye Seddi için elli yedi bin lira sarf edilmiş, iki bin lira da diğer setlere harcanmıştır. Hindiye Seddi'nin arkasındaki yapı için de on üç bin lira harcanmıştır.³⁵⁸ Osmanlı Hükümeti bu dönemde ödemelerin aksatılması durumunda Mühendis Willcocks'un şikâyetine ve yapılan işlerin duraksamasına imkân vermemek için elinden geleni yapmıştır.³⁵⁹

Osmanlı Hükümeti'nin tüm hassasiyetine rağmen Willcocks, para alamadığından hep şikâyetçi olmuştur. Bölgeye giden ve kendisiyle görüşen Babanzâde İsmail Hakkı Bey'e de aynı şikâyetlerini yinelemiştir. Hükümetin yapılacak işlemler için para ödemediğinden, bu sebeple bir buçuk yıl içinde bitirilmesi gereken işlerin uzun yıllara sarktığından dem vurmıştır. Yerel inşaat merkezinin uzak olması nedeniyle siparişlerin altı ay önceden verilmesi gerektiğini, ancak kendisinin birçok keşmekeşin ardından sonra parayı elde ettiğini, o zaman da inşaat mevsimini kaçırdığını böylelikle geç ve eksik gelen paraların hiçbir işe yaramadığını ifade etmiştir. Ayrıca Willcocks: *"Bu işten çoktan vazgeçeceğim. Fakat sonra herkes 'beceremedi de onun için çekildi', diyecek diye korkuyorum. Şerefim beni bu işe sımsıkı bağladı."* demektedir. Babanzâde; Willcocks'un bu tepkisi karşısında hayrete düşmüş, kendisine Meclis-i Meb'usanca geçen sene iki yüz altmış bin, bu sene de yüz altmış bin bunlara ek olarak da yirmi bin tahsisat verilmiş

³⁵⁶ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 249.

³⁵⁷ BOA, MV, nr. 123/52, 6 Kanun-ı sani 1324/ 19 Ocak 1909.

³⁵⁸ BOA, BEO, nr. 3586/268896, lef 3, 10 Haziran 1325/ 23 Haziran 1909.

³⁵⁹ BOA, MV, nr. 129/21, 13 Haziran 1325/ 26 Haziran 1909; BEO, nr. 3586/268896, lef 1 ve 2, 15 Haziran 1325/ 28 Haziran 1909.

olduğunu söylemiş, ancak Willcocks hiç orali olmamıştır.³⁶⁰ Devletin bu tarihlerde yoğun olarak yaşadığı mali sıkıntılardan dolayı, Willcocks'un istediği paralar ödenmişse bile geç ve düzensiz ödenmesinden dolayı bu problemler yaşanmış olabilir.

Willcocks, anılarında da Osmanlı Hükümeti'nin para konusunda kendisini zor durumda bıraktığını sık sık ifade etmiştir. Hatta, öyle ki inşaat için verilen malzeme siparişinden doğan borçların tüccarlar tarafından kendisinden talep edildiğini, sipariş edilen malzeme paralarının Osmanlı Hükümeti tarafından ödenmemesi durumunda ise Kahire mahkemelerinde yargılanacağını dile getirmiştir.³⁶¹

Mühendis Willcocks Osmanlı Hükümeti'nden para konusunda şikâyetçi olurken Osmanlı yerel yöneticileri de ona karşı bu hususta son derece temkinli yaklaşmaktaydılar. Özellikle Bağdat Valisi Nazım Paşa, her gün yüzlerce lira sarfiyatın hiçbir tetkik ve görüşme yapılmaksızın Willcocks'a verilmesini sakıncalı bulmaktaydı. Bu durumun Ticaret ve Nafia Nezareti'nin işlerin aksamaması için uygun gördüğü için gerçekleştiğini ifade eden Nazım Paşa böyle devam edilmesi halinde ülkenin zarar edeceği gerçeğine de dikkat çekmiştir.³⁶² Nazım Paşa'nın şifreli telgrafının ardından Willcocks tarafından yapılan harcamaların durumunu görüşmek üzere Meclis-i Vükela'da toplanılmış ve şu karar alınmıştır:

“Willcocks'la Ticaret ve Nafia Nezareti arasında imzalanan ve sureti elden verilen mukavelenin ikinci ve üçüncü maddelerinde Willcocks'un asli görevi El-Cezire bölgesinde arazi sulama, bataklıkların kurutulması, kanalların açılması vs. bayındırlık işlerine dair ne varsa bütün işlerle ilgili keşif yapmak, projeler düzenlemek ve bunların denetim ve kontrolünden ibarettir. Willcocks'un muhatabı Ticaret ve Nafia Nezareti ile haberleşerek gerekli talimatları oradan alacağı açıktır. Dolayısıyla bu mukavele haricindeki masraflardan dolayı nezaretin denetleme hakkı olması nedeniyle her şeyden önce vilayetle hızla haberleşerek şikâyet konusu olan durumların ve söz konusu harcamaların incelenmesi ve gereğinin yapılması, bahsi geçen mukavelenamenin dışında Willcocks'a nezaret tarafından talimat yahut başka işler için yetki verilmişse mahiyetinin bildirilmesi hususlarının Ticaret ve Nafia Nezareti'ne havalesi ve adı geçen mukavelenamenin nezarete iadesi, kararlaştırıldı.³⁶³

Bu gelişmeler üzerine Willcocks'un harcamaları daha detaylı inceleme altına alınmıştır. Daha önce Willcocks tarafından sözleşmesi yapılan mühendislerle ve

³⁶⁰ İsmail Hakkı Babanzâde, *a.g.e.*, s. 104-105.

³⁶¹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 248.

³⁶² BOA, BEO, nr. 3756/281663, lef 2 ve 3, 9 Mayıs 1326/ 22 Mayıs 1910.; *DH.MUI*, nr. 95/55, lef 3, 9 Mayıs 1326/ 22 Mayıs 1910.

³⁶³ BOA, MV, nr. 140/57, 13 Mayıs 1326/ 26 Mayıs 1910.; BEO, 3756/281663, lef 1, 15 Mayıs 1326/ 28 Mayıs 1910.

Avrupa'dan sipariş edilen mallara herhangi bir muamele yapılamamasından dolayı bunlara dokunulmaması kararlaştırılmıştır. Ancak bundan sonra yapılacak işlerin selameti için muhasebe kanununa uygun bir talimatname hazırlanması, sarfiyat yapılacak her kalem için valinin başkanlığında defterdar vs.den oluşan bir komisyona³⁶⁴ bilgi verilmesi, onay alındıktan sonra işlemlerin gerçekleştirilmesi hususunda karar verilmiştir. Bu karar, o sıralarda İstanbul'da bulunan Mühendis Willcocks'a da bildirilmiştir.³⁶⁵

Hem Willcocks hem de Osmanlı Hükümeti açısından yaşanan gerginlikler sonucu Sir William Willcocks'un 1908 Eylül'ünde başladığı "Danışman Mühendislik" görevi Nisan 1911'de son bulmuştur.³⁶⁶ Willcocks işi bırakmasını anlatırken "...İşin her detayına çok müdahale edildi ve taciz nihayetinde sistematik hale geldi... Bayındırlık Bakanı benden bir iyilik olarak, herhangi bir zorluktan dolayı değil, sağlığımla ilgili olarak bıraktığımı söylememi istedi."³⁶⁷ ifadelerini kullanmıştır. Osmanlı Hükümeti ile arasında 5 yıllık sözleşme bulunan Willcocks, böylelikle süresi dolmadan görevinden alınmıştır.

Osmanlı Hükümeti her ne kadar görevden el çektirmiş dahi olsa, daha önce birinci dereceden Mecidi nişanı ile taltif ettikleri Mühendis Willcocks'u bu defa da iki üç senelik hizmetine istinaden altın liyakat madalyası ile ödüllendirerek Mısır'a uğurlamıştır.³⁶⁸

Willcocks, görevi bırakırken Osmanlı makamlarına tüm projeleri, haritaları, raporları ve tahminleri devrettiğinden bahsetmiş³⁶⁹, ancak Osmanlı belgeleri bunun aksini söylemektedir. Nitekim 1912 yılında Willcocks'a, verdiği belgeler içinde eksik bulunduğu bildirilmiştir. Azledilen Mühendis Willcocks ise bu belgelerin Mısır'da basılacağını ve sonrasında Osmanlı Hükümetine gönderileceğini ifade etmiştir. Fakat 12 Ağustos 1912 tarihli belgeye göre, henüz istenilen belgeler Osmanlı Devleti'nin eline ulaşmadığı gibi, İngiltere Sefaretine bile herhangi bir bilgi verilmemiştir.³⁷⁰

Sir William Willcocks, Osmanlı hizmetinden ayrıldıktan sonra, Mısır'a tekrar dönüş yapmıştır. 1917 yılına kadar Mısır Enstitüsü (*Egyptian Institute*), Kahire Sultan

³⁶⁴ Daha sonraki tarihlerde "El-Cezire İska ve Tebyis Ameliyatı Komisyonu" adında bir komisyonun oluşturulduğu anlaşılmaktadır. (BOA, BEO, nr. 3892/291874, 27 Nisan 1327/ 10 Mayıs 1911.)

³⁶⁵ BOA, MV, nr. 141/109, lef 1, 20 Haziran 1326/ 3 Temmuz 1910.; DH.MUI, nr. 95/55, lef 4, 5, 6, 7, 11 ve 12, 22 Haziran 1326/ 5 Temmuz 1910.; BEO, nr. 3778/283287, lef 1, 2 ve 3, 27 Haziran 1326/ 10 Temmuz 1910.

³⁶⁶ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 232.

³⁶⁷ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 249.

³⁶⁸ BOA, İ.TAL, nr. 474/8, lef 1, 2 ve 4, 31 Temmuz 1327/ 13 Ağustos 1911.; BEO, nr. 3932/294848, 10 Ağustos 1327/ 23 Ağustos 1911.

³⁶⁹ William Willcocks, *Sixty Years in the East*, s. 232.

³⁷⁰ BOA, HR.SFR.3, nr. 683/42, lef 1, 2 ve 3, 29 Temmuz 1328/ 12 Ağustos 1912.

Coğrafi Topluluğu (*The Sultanieh Geographical Society of Cairo*)ve Londra Kraliyet Coğrafya Cemiyeti (*Royal Geographical Society in London*)’da çeşitli dersler vermiştir. 1914 yılında mühendislik kariyerinin son yolculuğunu ise Amerika Birleşik Devletleri’ne gerçekleştirmiş, burada Mississippi nehrinde incelemelerde bulunmuştur.³⁷¹

Hindistan’da, Mısır’da ve Güney Afrika’da İngiltere’nin bu bölgeleri ele geçirmesinin ardından İngiltere sömürge imparatorluğunun sulama imkânlarıyla geliştirilmesi hususunda çalışan Sir William Willcocks, Mezopotamya’da ise başka bir misyonu üstlenmiştir. Nitekim Willcocks’un Mezopotamya’ya ilgisi İngiltere’nin bölgeyi ele geçirmesinden önce başlamış ve Willcocks, tüm mesaisini bölgenin imar ve iskânına harcamıştır. Çünkü, biliyordu ki Osmanlı İmparatorluğu’nun yıkılmasının ardından bölgenin doğal vârisi İngiltere olacaktır. Ayrıca Willcocks’un yalnızca mühendislik çalışmalarıyla imar ve iskân konusunda İngiltere’ye hizmeti bulunmamış, elde ettiği stratejik ve coğrafi bilgiler sayesinde I. Dünya Savaşı esnasında Irak Cephesi’nin İngilizler tarafından ele geçirilmesinde de kilit rol üstlenmiştir.

1933 yılında vefatının ardından *The Geographical Journal*’da yer alan ölüm ilanında Willcocks’un Osmanlı İmparatorluğu’nda yaptığı çalışmalarla ilgili şu ifadeler yer almaktadır: “*Dicle ve Fırat vadilerinin yüzey araştırması sırasında toplanan haritalar ve topoğrafik malzeme, Mezopotamya coğrafyası üzerine bilgilerimize en değerli katkıyı sağlamıştır. Esasen bu haritalar ülkenin ilk doğru haritalarıydı*³⁷² ve 1914’te düşmanlıkların başlangıcında seferi kuvvete büyük bir hizmet sundu. Devam eden yılda İngiliz birlikleri alt Fırat bataklıkları vasıtasıyla Türklere karşı ilerledi.”³⁷³

Hem yaptığımız çalışma sonucunda elde ettiğimiz veriler ışığında hem de bizzat İngilizlerin kendi yazdıklarına istinaden Sir William Willcocks’u rahatlıkla İngiltere’nin Osmanlı Irak’ını ele geçirmesinin önünü bilgi ve altyapı bakımından açan ve burada İngiltere adına kalıcı bir refah ve gelişmişlik ortamı oluşturmaya çalışan, İngiliz sömürge imparatorluğunun önemli aktörlerden biri olarak niteleyebiliriz.

³⁷¹ Canay Özden, *a.g.m.*, s.199-200.

³⁷² Bahsi geçen Mezopotamya haritalarından biri için bkz. EK: 12

³⁷³ H.E.W., *a.g.m.*, s. 95.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİR JOHN JACKSON ŞİRKETİ VE HİNDİYE BARAJI'NIN YAPIMI

I. İNGİLİZLERİN OSMANLI IRAK'INA SULAMA ŞİRKETİ SOKMA GİRİŞİMLERİ

İngilizlerin Irak coğrafyasında her türlü iktisadi imtiyazın peşinde koştuğundan ve bunun için hangi politikaları uyguladıklarından daha önceki bölümlerde bahsetmiştik. Bu politikalardan biri de, Sir William Willcocks tarafından hazırlanan projelerin hayata geçirilmesi için bir İngiliz firmasının Irak'ta görev almasını sağlamak olmuştur. Bunun amacı, kendi sermayedarlarına iş alanı oluşturmanın yanı sıra diğer politikaların da genel hedefi olan İngiltere'nin Irak'taki etkinliğini devam ettirerek nüfuz alanlarını genişletmek olduğu şüphe götürmez bir gerçektir. Bu sayede İngiltere, bölgede yaşanan siyasi ve askeri gelişmelerde de söz sahibi olacaktır. Bu minvalde ilk girişim bizzat Sir William Willcocks tarafından gerçekleştirilmişti. Willcocks, Mezopotamya'ya yaptığı ziyaretin ardından projelerini kabul ettirebilmek için 1905 yılında Sultan II. Abdülhamid'i ikna etmesi amacıyla İngiliz Büyükelçi Sir Nicholas Roderick O'Connor'u saraya göndermiş, İngiliz Büyükelçi Sultan'ı ikna ile uğraşırken Willcocks da İngiltere'ye giderek projelerini hayata geçirecek bir şirket arayışı içine girmişti. Ancak bu girişimleri bir süre sonra sonuçsuz kalmıştı.³⁷⁴

Willcocks'un girişimleri Sultan Abdülhamid'in İngilizlere olan güvensiz tutumu nedeniyle her ne kadar bu dönemde hayata geçirilememişse de konu her zaman İngiltere için gündemde tutulması gereken önemli bir mesele oldu. Sultan Abdülhamid tarafından el-Cezire'nin imarı için Willcocks yerine Fransız Mühendis Mösyö Cugnin görevlendirilince İngilizler bu defa Mösyö Cugnin'i tarassut altına aldılar. Cugnin, raporunda bölgede bir firma tarafından işlerin yürütülmesi gerektiğinden bahsetmesi

³⁷⁴ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 300
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000065) Erişim Tarihi: 13.03.2019.

üzerine de İngilizlerin daha fazla dikkatini çekti.³⁷⁵ Ancak Osmanlı Devleti'nde yaşanan anlayış değişikliği neticesinde Cugnin'in görevden alınması ve yerine İngiliz Mühendis Sir William Willcocks'un atanması İngilizlerin ona olan ilgisini azalttı.

II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte Osmanlı-İngiliz yakınlaşmasının bir sonucu olarak Sir William Willcocks'un danışman mühendis sıfatıyla görevlendirilmesi üzerine İngilizlerin bölgeye kendi firmalarını sokma girişimleri açısından da elleri güçlendi. Nitekim ülkesinin çıkarları doğrultusunda hareket eden Willcocks, her fırsatta bölgede bir İngiliz firmasının görevlendirilmesi gerektiğini ifade etmekteydi. İngilizler bu fikri zaten öteden beri savunmaktaydılar. 24 Mayıs 1909 tarihli İngiliz diplomat Ramsay'ın Ticaret Kuruluna sunduğu belgede bu düşünceler açıkça gözükmemektedir:

“...Büyük mühendislik firmalarının bu ülkeye bir temsilci göndermesinin zamanın geldiğine inanıyorum... En büyük firmaları çekecek kadar büyük olan sulama işlerine ek olarak, başka işler de olması muhtemeldir... Türklerin işi makul bir fiyata üstlenebilecek yetenekli bir müteahhit bulmaktan çok memnun olacaklarına inanıyorum... Şu anda Mezopotamya'da Avrupalı müteahhitler yok, yerli müteahhitler bile yok, bu nedenle saha ilk gelene oldukça açık...”³⁷⁶

Ayrıca Ramsay aynı belgenin devamında İstanbul'da Hükümet tarafından ihaleler başlatılmadan önce İngiliz firmalarının ülkeyi araştırması gerektiğine, yerel bilgilerin onların ihale sürecinde işine yarayacağına ve bu sayede yüksek kâr marjı sağlayabileceklerine de dikkat çekmiştir.³⁷⁷

Osmanlı Devleti için hazırladığı projeleri aynı zamanda İngiliz yetkililere de veren Willcocks'un amaçlarından biri de ulaştığı malumat sayesinde İngiliz firmaları bilgilendirerek onların bölgeye girişlerinin önünü açmak oldu. Bu durum da İngiliz belgelerine açık bir şekilde yansımaktadır: “...İşlerin çizimleri, zamanı geldiğinde, iş için ihale yapmayı düşünen mühendislik firmaları için faydalı olabilir.”³⁷⁸

³⁷⁵ İngiliz Belgelerinde Mösyö Cugnin ile ilgili detaylı araştırma yapıldığı görülmektedir. Hakkında “İhale sürecine meyilli, İngilizce bilmez bu nedenle Fransızca konuşulmasını ister.” gibi bilgiler de yer almaktadır. (IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 292.

https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x00005d Erişim Tarihi: 27.04.2019.)

³⁷⁶ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 216

https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000011 Erişim Tarihi: 27.04.2019.

³⁷⁷ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 217

https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x000012 Erişim Tarihi: 27.04.2019.

³⁷⁸ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 198

https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295128.0x0000c7 Erişim Tarihi: 27.04.2019.

Yalnızca projelerini el altından İngilizlere göndermekle kalmayan Willcocks, hazırladığı projeleri hayata geçirmek için kendi seçtiği bir İngiliz müteahhidine işin ihale edilmesini Osmanlı yetkililerinden bizzat istedi ancak bu istek Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kati surette reddedildi.³⁷⁹ Bu gelişme üzerine konu bir süreliğine düştü. Çünkü bu dönemde Osmanlı Hükümeti bu işi kendisi yapmak istemekte, herhangi bir firmanın bölgeye girmesine sıcak bakmamaktaydı. Yine de İngiliz firmalarından *Pearson* şirketi Willcocks'a başmühendislerinden birini bir yıllığına ödünç vererek buradan bir iş kapılabilir minin peşine düştü.³⁸⁰ Ancak Pearson şirketi yerine Bağdat Vilayeti tarafından bir başka İngiliz firması olan Sir John Jackson³⁸¹ şirketi tercih edilerek 26 Şubat 1911 tarihinde geçici bir sözleşme imzalandı. Bu sözleşme uyarınca Hindiye Barajı ile Habbaniye savakının³⁸² inşasına başlandı. 1327 yılı bütçesinde John Jackson şirketi için iki yüz elli bin lira ödenek ayrılırken 1328 yılı bütçesine de elli beş bin lira ödenek konuldu. Ayrıca bu süreçte işlerin ihale yoluyla bir şirkete tevdi edilmesi de kararlaştırıldı.³⁸³

İhale süreci hem Osmanlı Hükümeti hem de İngiltere için oldukça çetrefilli gerçekleşti. Osmanlı Devleti'nin açtığı ihaleye iki İngiliz firmasının girmesi uzun süre gündemi meşgul etti. İngiltere Hariciye Nezareti Müsteşar Muavini Sir Malet, İngiliz firmalarının ihaleye girmesi için Osmanlı tarafından Fransız şirketine tanınan ayrıcalığın İngiliz şirketleri için de tanınmasını talep etti.³⁸⁴ Ayrıca ihale sürecinde iken İngiliz firmaların dini bayramları dolayısıyla katılamamaları bu sebeple ihale tarihinin ertelenmesi de istendi. Ancak Osmanlı Hükümeti ihaleyi ertelemeye pek yanaşmadı.³⁸⁵

İlerleyen süreçte herhangi bir firmanın kabul edilememesi nedeniyle yeni bir ihale daha açıldı. Bu defa iki İngiliz firmasından işleri geçici olarak sürdüren Sir John Jackson

³⁷⁹ BOA, BEO, nr. 3778/283287, lef 2, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910; *DH.MUİ*, nr. 95/55, lef 4, 13 Haziran 1326/ 26 Haziran 1910.

³⁸⁰ *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), London 1930, Vol. VI, s. 382.

³⁸¹ Sir John Jackson, 1851'de York'ta doğdu. Edinburgh Üniversitesi'nde mühendislik okudu. İlk sözleşmesini yaptığında henüz 25 yaşındaydı. İngiltere'de birçok işe imza attı. Manchester Gemi Kanalı'nın son sekiz milini sözleşme süresinin üçte ikisinde tamamlanmasının ardından şövalyelik unvanı aldı. İngiltere'de yaptığı işlerin yanı sıra yurtdışında da birçok görevi başarıyla tamamladı. Bunlardan biri de Sir William Willcocks'un Mezopotamya için tasarladığı büyük sulama işleriydi. Bu projeleri hayata geçirdi. 1889'dan beri Kraliyet Sanat Derneği'ne üye olan Sir John Jackson, 1919 yılında öldü. (*Journal of the Royal Society of Arts*, Vol.68, No3500 (December 19, 1919), s.79-80.)

³⁸² Bir barajın fazla suyunu boşaltmak için yapılmış düzenek.

³⁸³ BOA, *Dosya Usulü İradeler Tasnifi (İ.DUİT)*, nr. 84/27, lef 4.

³⁸⁴ BOA, *HR.İD*,nr. 1830/35, lef 2.; Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *el-Cezire Kutasının İrva ve İska Meselesi*, İstanbul 1334. s. 3.

³⁸⁵ BOA, *HR.İD*,nr. 1830/37, lef 2 ve 4, 13 Kanun u evvel 1327/ 26 Aralık 1911.; Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *a.g.e.*, s.3-4.

şirketi ile S. Pearson and Son Limited şirketi de ihaleye katıldı. Ancak şirketlerin beklentilerin üzerinde bir fiyat vermeleri nedeniyle Osmanlı Hükümeti ihaleyi iptal etti.³⁸⁶

1912 yılına gelindiğinde, Jackson şirketi tarafından Hindiye Barajı ve Habbaniye savakının acil işleri yapılmaktaydı. Ancak bu süreçte Jackson şirketi Osmanlı Hükümeti'nden işlerin tamamlanması için yaklaşık on beş bin lira istedi. Hükümet bu dönemde yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle parayı karşılayamayınca Ocak ayında projenin tamamının yapılması için bir ihale daha gündeme getirdi. Bu defa ihaleye Pearson ve Jackson şirketlerinin yanı sıra Paulings and Co., adında bir İngiliz şirketi daha katıldı. Her şirketi bir başka banka desteklemekteydi. John Jackson şirketini Londra'da İngilizlerce kurulan *The National Bank of Turkey* (Türkiye Milli Bankası), Pearson şirketini *The Imperial Ottoman Bank* ve Paulings şirketini ise *Erlanger and Co.* destekliyordu. Ancak Osmanlı Hükümeti son anda işi uzun bir sürece yaymaya ve projeyi kendi idame ettirmeye karar verdi.³⁸⁷

II. HİNDİYE BARAJI'NIN İNŞASI VE BU SÜREÇTE YAŞANAN PROBLEMLER

Daha önce belirtildiği üzere Asafüddeve tarafından 1780'li yıllardaki yapımından itibaren bölgenin hem hayat kaynağı hem de tamir süreçleri ve yeniden bozulmalarıyla en büyük problemi olan Hindiye Barajı, Sir William Willcocks'un 1911 yılında görevden alınmasıyla birlikte daha da içinden çıkılmaz bir sorun haline geldi. Bu süreçte Willcocks'un projesini hazırladığı ve yapımına başladığı yeni Hindiye Barajı çalışmaları sekteye uğradı. Bu durumda, ihale süreçlerinin netleşmemesinin yanı sıra geçici sözleşmeyle görevlendirilen Sir John Jackson şirketi ve Osmanlı Hükümeti arasındaki sürtüşmeler de etkili oldu.

Osmanlı Hükümeti ile Sir John Jackson şirketi arasındaki en bariz problemlerden biri, malzeme sevkiyatı meselesidir. Bağdat Vilayeti ile yapılan geçici sözleşmeye göre Jackson şirketi Hindiye Barajı'nın yapım işlerine başlamak üzere malzeme siparişi verdi. Basra limanına ulaşan malzemelerin taşınması büyük bir problem haline geldi. Çünkü Jackson şirketinin sözleşme imzalamasının ardından İngilizler inşaat malzemelerini

³⁸⁶ BOA, (*İ.DUİT*), nr. 84/27, lef 4.; Ali Akyıldız, Zekeriya Kurşun, a.g.e., s. 21.

³⁸⁷ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914) Birinci Cilt: İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler (1911-1912)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2011, s. 161.

taşımak için özel olarak vapur ve mavnalı siparişi vermişti. Ancak Osmanlı Hükümeti ne bölgede o dönemde seyrü sefer yapan İngiliz Lynch şirketi ne de bir başka girişimle malzeme sevkiyatına izin vermemekteydi. Bu durum İngiliz belgelerine şu şekilde yansımıştır:

“Malzemenin yaklaşık 5.000 tonu Basra’ya ulaştı ve iskelelerimizde yatıyor... Daha önce küçük vapurlarımızın ve mavnalarının taşıdığı şeyler dışında, bu malzemelerin herhangi birinin gitmesi engellenmiştir... Görevine henüz yeni başlayan Bağdat Vali’sinin³⁸⁸ bu konuda bize kesinlikle düşmanca davrandığını kanıtıyor...”³⁸⁹

Sir John Jackson, bu yaşanan durumun yapılan sözleşmeye aykırı olduğunu ifade ederek Türk Hükümeti tarafından kendisine yetki verildiğini, bu yüzden bu tarz bir engellenmenin olmaması gerektiğini dile getirdi.³⁹⁰ Ancak dönemin Basra Valisi Celal Bey, yapılan sözleşmenin içeriği hakkında bilgi sahibi değildi. Bu nedenle Basra limanına gelen malzemenin sevkiyatına izin vermedi. Valiye göre, sözleşme içeriğinde İngilizlerin malzeme sevkiyatını kendilerinin yapabileceği hakkında madde yer alıyorsa elbette bu konuda izin verilmeliydi. Ancak böyle bir madde yoksa Osmanlı Devleti’nin ekonomik çıkarları sebebiyle bu duruma engel olmak onun en doğal hakkıydı. Esasında Vali, tereddütlerinde haklıydı çünkü sözleşmede İngilizlere böyle bir hak tanınmamaktaydı. İşlerin hızlı yapılması için gerekli malzeme ve diğer araç gerecin naklini İdare-i Nehriyye vapurlarının yapacağı, bu şirket hızlı ve ekonomik şekilde nakliyatı gerçekleştiremeyeceğine kanaat getirmesi halinde ise sadece işlerin devamı müddeti ile sınırlı olmak kaydıyla ve hiçbir şekilde imtiyaz içermemek üzere Osmanlı sancağı altında düzenlenmiş özel vapurlarla malzeme sevkinin gerçekleşeceği yazmaktaydı.³⁹¹

İngilizler sözleşme hükümlerinin detaylarını İstanbul Büyükelçileri aracılığıyla öğrendiklerinde gerçekten de İdare-i Nehriyye’nin malzeme taşıma işini üstlenmemesi halinde kendilerinin bir girişimde bulunacaklarını fark ettiler.³⁹² İdare-i Nehriyye yetkilileri, önce Fırat nehrinde yaşanan su sıkıntısı nedeniyle bu nehir üzerinden nakliyat yapmayı reddetti. Ulaşımın Dicle ve Bağdat arasında olmasını teklif etti.³⁹³ Ancak daha

³⁸⁸ Burada bahsi geçen yeni vali 1911’de Bağdat’a tayin olan İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin en önemli temsilcilerinden Ahmet Cemal Paşa’dır.

³⁸⁹ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 36
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295128.0x000025) Erişim Tarihi: 28.04.2019.

³⁹⁰ Aynı belge.

³⁹¹ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914) Birinci Cilt: İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler (1911-1912)*, s. 204-205.

³⁹² IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 34
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295128.0x000023)

³⁹³ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 30
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295128.0x00001f)

sonra İdare-i Nehriyye, İngilizlerin umut ettikleri gibi Dicle veya Fırat fark etmeksizin nakliye işini üstlenmekten vazgeçtiğini açıkladı.³⁹⁴ Bu gelişme üzerine Sir John Jackson şirketi Lynch şirketinden Bülbül isminde bir vapur kiralayarak Fırat nehri üzerinden Basra ve Hindiye arasındaki nakliyyeyi sağladı.³⁹⁵ Bunun yanı sıra inşaat alanında kullanılan kireç Hit kazasından gelmekte idi. Bunu temin etmek için zaman zaman kelekler de kullanıldı.³⁹⁶ Ayrıca baraj alanında malzeme sevkini kolaylaştırmak için 90 santim genişliğinde bir de dekovil (vagon) hattı inşa edildi.³⁹⁷

Osmanlı Devleti ve Sir John Jackson şirketi arasındaki sürtüşme devam ederken Osmanlı basınında da Hindiye Barajı'nın yapımıyla ilgili çeşitli haberler yer almaktaydı. Bunlardan biri ise şu şekildedir:

“Tabiatın hazinelerinin hiç birinden mahrum olmayan el-Cezire arazisinin sulanması ve taşkınlardan korunması için vaktiyle Fırat nehri üzerinde inşa edilmiş olan ve Hindiye Kanalı'na su sevkine hizmet etmiş olan baraj zamanla harap olmuştur. Bu nedenle yeniden yine Hindiye ismiyle bir baraj inşası ve Fırat nehrinden alınacak sular aracılığıyla arazinin sulanması için Nafia Nezareti'nce bazı inşa teşebbüsleri olmuştur... Hindiye Barajı yarım milyon liradan fazla masrafla yapılacaktır. Bu baraj açılır kapanır cinsinden olacağı için nehrin iki tarafına yapılacak kanallarla Fırat sularının istenildiği vakit ve arzu olunduğu miktarda sevk ve kullanımına hizmet edecektir... Şimdiki baraj eski Hindiye Barajı'nın yanında inşa edilmekte, inşaatının bitiminden sonra Fırat nehrinin yatağı bu mevkiden akacaktır. Hindiye Barajı'ndan Fırat'ın çıkış noktasına doğru 150 kilometre mesafede ayrıca bir de Habbaniye Barajı inşaatına başlanmıştır ki bu baraj, daha doğrusu savakın vazifesi Fırat'tan gelecek fazla suları Habbaniye koluna sevk etmek ve bu koldan civardaki çöle akıtmaktır... İnşaatın toplam masrafı 5 milyon lira ile gerçekleşecektir. Bu masraf hemen 7-8 senelik gelire telafi edileceği umulmaktadır.”³⁹⁸

Nakliye probleminin yanı sıra 1911 yılında yapılan sözleşmenin ardından iki yıl geçmesine rağmen Sir John Jackson şirketinin bir ilerleme kaydedememesi Hindiye Barajı'ndaki en büyük problemler arasında yer almaktaydı. Şirket hem işleri zamanında bitirmemekte hem de Hükümetten sürekli para istemekteydi. Ayrıca bölgeyi bir koloni gibi kullanan İngiliz mühendisler burada aileleriyle yaşamakta hatta bir de tenis kortu

³⁹⁴ IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.' s. 26

(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295128.0x00001b)

³⁹⁵ Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914), Birinci Cilt: İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler (1911-1912)*, s. 211.

³⁹⁶ *Şehbal*, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390. Keleklerin kullanımını gösteren fotoğraf için bkz. EK: 13

³⁹⁷ *Şehbal*, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390. Bahsi geçen dekovil hattının fotoğrafları için bkz. EK: 14

³⁹⁸ “Her Şeyden”, *Şehbal*, Sayı: 53, 15 Mayıs 1328/ 28 Mayıs 1912, s.100. Burada bahsi geçen inşaatla ilgili fotoğraf için bkz. EK: 15

kurarak iş yapmak yerine eğlenceyle vakitlerini geçirmekteydiler. Bu durum dönemin Osmanlı basınına şu şekilde yansımıştır:

“... Bağdat’a akmakta olan sular dünyanın başka yerinde olsaydı hem ahali hem de hükümeti zengin olmuştu. Ne yazık ki Bağdat’taki bu sulardan istifade edilememektedir. Irak toprakları kâh selden batmaya kâh susuzluktan ateş içinde çırpınmaya mahkumdur. Bin üç yüz iki tarihinde biri Hindiye Seddi’nin tamirine hükümet ve ahali birlikte çalıştıkları halde bir faydası olmamıştır. Bugün Kerbela, Hille ve Bağdat’a bağlı köy ve kasabaların hepsi susuzluktan inliyor. Sonradan Hindiye Seddi ile su haznelerinin kazımı ve inşası görevini üstlenen şirketin çalışanlarından da bir yarar çıkmadı. Şirket bu ana kadar hükümetten yüzlerce lira para almış ancak iki para edecek ciddi bir iş yapmamıştır. Hindiye Seddi’ne gidenler orayı bir koloni halinde görecektirler. Binlerce amele, mühendisler, memurlar, muhasebeciler, kasadarlar, amele başları ile alet ve edevat, barakalar, evler, köşkler insanı dehşete düşürmekte. İş başında bulunan İngilizler İngiltere’den çoluk çocuklarını bütün malzemeleriyle hatta köpekleriyle beraber bu ferah ve latif yere getirip eğlenceli bir hayat geçirmektedirler. Tennis oyunu için beş yüz lira kadar bir meblağ harcayarak çimento ile kaplı geniş bir meydan oluşturmuşlardır. Kendi bildikleri gibi mühendis ve amele istihdam ederek bunlara bol bol maaş ve tahsisat verdirdikten başka Osmanlı Hükümeti’nden komisyon adıyla ayrıca yüzde on beş alıyorlar. Şirket ilk iki sene zarfında Irak topraklarının az çok sulanmasını taahhüt etmişti. İki sene geçtiği halde vaat edilen sonuç ortaya çıkmadı.”³⁹⁹

En büyük problemlerden biri de nakit sıkıntısı idi. 1327 yılı bütçesinde John Jackson şirketi için iki yüz elli bin lira ödenek ayrılmış, 1328 yılı bütçesine de elli beş bin lira ödenek konulmuştu. Ancak bu para birkaç ay içerisinde harcanmıştı. Şimdi inşaat mevsimini kaçırmadan yeni bir ödeneğe ihtiyaç duyulmaktaydı. Çünkü zamanında işler yapılmadığı takdirde harcanan onca emek ve para heba olacak, ayrıca ahalinin de bu durumdan şikâyetçi olmasına neden olacağı gibi istenmeyen olayların da yaşanmasına sebebiyet verecekti. Bunun yanı sıra işlerin aksaması hazineye altmış-yetmiş bin lira da zarar demektir. Bu gerekçelerle Nafia Nezareti Maliye Nezareti’nden 1329 senesi bütçesine eklenmek üzere, 12 milyon 312 bin kuruşun eklenmesini talep etti.⁴⁰⁰

Maliye Nezareti Nafia Nezareti’nin bu isteğini olumlu karşılayarak geçici bir kanun tasarısı hazırlayarak durumu Sadaret’e bildirdi.⁴⁰¹ Hazırlanan bu geçici kanun tasarısı iki maddeden oluşmaktaydı. Bu maddeler şunlardır:

“Madde 1: Nafia’nın üç yüz yirmi dokuz senesi bütçesinin on üçüncü bölümü olan ‘Sulama ve Kurutma İşleri Masrafı ve Teknik Memurlar Ödeneği’nin üçüncü maddesine on iki milyon

³⁹⁹ “Menazır-ı Milliyemizden”, *Şehbal*, Sayı: 69, 1 Şubat 1328/ 14 Şubat 1913, s.408.

⁴⁰⁰ BOA, *İ.DUİT*, nr. 84/27, lef 4.

⁴⁰¹ BOA, *İ.DUİT*, nr. 84/27, lef 3, 25 Mayıs 1329/ 7 Haziran 1913.

üç yüz on iki bin kuruş tahsisatın ilavesiyle harcanmasına Nafia ve Maliye Nazırları iznildir.”

“Madde 2: Bu kanun yayın tarihinden itibaren yürürlükte olacaktır.”⁴⁰²

Hazırlanan bu kanun tasarısı Meclis-i Mahsus-ı Vükela’da görüşülmesinin ardından Padişah’ın onayına sunuldu.⁴⁰³ Padişahın onayının ardından ise 24 Haziran 1913 tarihinden itibaren yürürlüğe girdi.⁴⁰⁴

Osmanlı Devleti, Irak için hayati derecede olan bu işin bir an önce bitirilmesini istediği için kesenin ağzını açmak zorunda kalmıştı. Bu sayede 1913 yılının ortalarından itibaren işler biraz daha hızlandı. Bu tarihten itibaren Osmanlı basınında sık sık barajın yapımına dair haberler yapıldığı gibi inşaat alanını gösteren fotoğraflar da yer aldı.⁴⁰⁵

Kasım ayının başında bir müddetten beri yapılmakta olan Fırat üzerindeki Hindiye Barajı’nın tamamlandığı ve yeni barajdan suların akmaya başladığı yakın zamanda ise Hille Kasabası’na da suların akıtılacağına dair haberler çıktı.⁴⁰⁶ İnşaatı tamamlanan bu baraj, eski barajın kaynak noktasında uygun bir yere ikame edilmiştir. Barajın ayak tahtalarıyla birlikte uzunluğu 232 metredir. Suların istenildiği miktarda her iki kola bölünmesi ve dağılması sağlanabilecek şekilde yapılmıştır. Ayrıca barajın her biri beş metre açıklığında olan 36 gözü ve her gözde hareketli kapakları bulunmaktadır. Barajın sol tarafında ise nehir taşıtlarının emniyetle ve kolaylıkla geçişini sağlamak üzere 8 metre genişliğinde ve 76 metre boyunda bir kantara havuzu⁴⁰⁷ yapılmıştır. Yeni baraj deniz seviyesinden 24,50 metre yükseklikte inşa edilmiş, taş ayaklarının uzunluğu 33 metredir.⁴⁰⁸ Barajın tutabileceği suyun maksimum yüksekliği ise 4,25 metreden ibarettir. Hille yönüne akıtılacak suyun düzgün şekilde gönderilmesini sağlamak amacıyla eski yatak iki buçuk kilometre uzunluğunda Fırat’a bir kanal aracılığıyla bağlanmış, bağlantı yerinde ise bir bent yapılmıştır. Bunların yanı sıra Fırat’ın taşkın esnasındaki fazla suyunun denize gitmemesi ve taşkın mevsiminde Fırat’ın kenar setlerinin yıkılmaması veya büyük hasar görmemesi için kuzeyde bulunan Habbaniye Gölü’nün havuz gibi kullanılması tasarlanmıştır. Böylelikle fazla sular gölde toplanacak ve suların azalması ve

⁴⁰² BOA, *İ.DUİT*, nr. 84/27, lef 1, 11 Haziran 1329/ 24 Haziran 1913.

⁴⁰³ BOA, *İ.DUİT*, nr. 84/27, lef 2, 9 Haziran 1329/ 22 Haziran 1913.

⁴⁰⁴ BOA, *İ.DUİT*, nr. 84/27, lef 1, 11 Haziran 1329/ 24 Haziran 1913.

⁴⁰⁵ Hindiye Baraj’ı inşaatına ait fotoğraflar için bkz. *Şehbal*, Sayı: 53, 15 Mayıs 1328/ 28 Mayıs 1912, s.87; Sayı: 73, 1 Nisan 1329/ 14 Nisan 1913, s. 16-17; Sayı: 76, 15 Mayıs 1329/ 28 Mayıs 1913, s. 68-69; Sayı: 81, 1 Eylül 1329/ 14 Eylül 1913, s. 174-175; Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390-393.

⁴⁰⁶ “Mukaddemat-ı Umran”, *Tasfir-i Efkar*, 20 Teşrin-i evvel 1329/ 2 Teşrin-i sani (Kasım) 1913, s.3.

⁴⁰⁷ Fırat nehri gemi taşımacılığına uygun olduğu için baraja bir de kantara havuzu eklenmiştir. (*Şehbal*, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.391.) Kantara havuzu inşaatına dair görsel için bkz. EK: 16

⁴⁰⁸ Barajın ayakları ve kemelerini gösteren fotoğraf için bkz. EK: 17

çekilmesi durumunda tekrar nehre sevk edilecektir. Bunun için de Ramadi kasabası yakınından başlamak üzere fazla sel sularını alıp toplayacak bir kanal ve bu kanalın başlangıcında hareketli bir bent, gölün güney tarafında da mevcut suların yeniden kullanılmasını sağlamak için bir kanal ve hareketli bir bent daha inşa edilmektedir.⁴⁰⁹

Böylece, Sir William Willcocks tarafından projesi hazırlanan ve İngiliz şirket John Jackson tarafından inşaatı bitirilen Hindiye Barajı, 12 Aralık 1913 tarihinde öğleden önce saat dokuz buçukta yapılan törenle resmen açıldı. Bağdat Valisi tarafından bizzat yapılan açılışın ardından Hille kasabasına ilk sular akıtıldı.⁴¹⁰

Willcocks'un projesinin Osmanlı Devleti'ne maliyeti ise yaklaşık 20 milyon pound'a ulaşmıştır.⁴¹¹ Ancak bu proje sayesinde uzun yıllar kullanılmayan araziler yeniden kullanıma açılacak, çöl haline gelen arazide yeniden çiçekler açacaktır.⁴¹² Ayrıca bu sayede Bağdat Vilayeti'nin tarım ve ticareti üzerinde çok iyi bir etki oluşacağı gibi bölge yeniden eski azametini de kavuşacaktı.⁴¹³

III. JAKSON ŞİRKETİ'NİN BÖLGEDEN KOVULMASI VE I. DÜNYA SAVAŞI SONRASI BÖLGEDE SULAMA İŞLERİ

Osmanlı Devleti uzunca bir süre kanayan yaralarından biri olan, bölgenin hem siyasi hem de sosyo-ekonomik meselelerinin tam göbeğinde duran "Irak'ın Sulanması" meselesine epeyce kafa yordu ve çaba gösterdi. Bunun için ekonomik şartlarını da zorlayarak çokça para harcadı. Birçok mühendis ve proje üzerinden defalarca konu gündeme geldi. Nihayetinde Sir William Willcocks tarafından hazırlanan projeler kabul gördü ve İngiliz şirket Sir John Jackson tarafından Hindiye Barajı inşa edildi. Barajın 1913 yılının aralık ayında ise resmi açılışı gerçekleşti. Ancak Irak'ın sulama işleri Hindiye Barajı'nın yapımıyla bitmiyordu. Ramadi kasabası yakınlarından başlamak üzere Habbaniye Gölü'ne kadar bir kanal kazılması ve bu gölün bir havuz gibi kullanılması

⁴⁰⁹ "Mukaddemat-ı Umran", *Tasfir-i Efkar*, 20 Teşrin-i evvel 1329/ 2 Teşrin-i sani (Kasım) 1913, s.3. Önder Kocatürk, *Osmanlı- İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması*, İkinci Cilt, (1913-1914)", Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2013.s 262-263.; Hindiye Barajı'nın bitimine yakın görüntüsü için bkz. EK: 18

⁴¹⁰ Önder Kocatürk, *Osmanlı- İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması*,s 263.; Hindiye Barajı'nın açılışı ve suların ilk defa akıtılmasını gösteren fotoğraflar için bkz. EK: 19

⁴¹¹ Gilbert Ernest Hubbart, *a.g.e.*, s.85.; Önder Kocatürk ise toplam maliyetin 15.000.000 sterlin olduğundan bahsetmektedir.(Önder Kocatürk, *Osmanlı- İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması*, s. 263)

⁴¹² William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*,s.9.

⁴¹³ "Mukaddemat-ı Umran", *Tasfir-i Efkar*, 20 Teşrin-i evvel 1329/ 2 Teşrin-i sani (Kasım) 1913, s.3.

projesi hayata geçirilmekteydi. Bu çalışmalar devam ederken ortaya çıkan I. Dünya Savaşı ise tüm işleri alt üst etti.⁴¹⁴ Bölgede çalışmalarını sürdüren Sir John Jackson şirketinin temsilcilerinin, şirketin İngiliz uyruklu olması nedeniyle işlerine devam etmesi engellendi. John Jackson ile imzalanan sözleşme feshedilerek Irak'ta bulunan İngilizlerin de ülke dışına çıkarılması kararlaştırıldı.⁴¹⁵ Bunun yanı sıra şirket temsilcilerinin bir kısmı tutuklanarak Halep'e gönderildi.⁴¹⁶

1916 yılında savaşın en yoğun devam ettiği bir dönemde İngilizlerin bölgeden uzaklaştırılması ve sulama işlerinin yarım kalması, Almanların Irak'ın sulanması işine talip olmasına neden oldu. Ancak Osmanlı nezdinde bu teşebbüs pek de olumlu karşılanmadı. Harp zamanı bu tarz işlerle uğraşmanın anlamsız olduğunu düşünen Osmanlı yetkilileri bu konuda Berlin Sefareti aracılığıyla yapılan girişime olumlu yanıt vermedi.⁴¹⁷

I. Dünya Savaşı sonunda yaşanan gelişmelerin ardından ise Irak bölgesinin Osmanlı Devleti'nin varisi olan yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile bağının kopmasıyla birlikte sürecin başından beri yapılan tüm harcama ve emekler boşa gitmiş ve bütün yapılanlar İngiltere ve Irak Krallığı'nın işine yaramış oldu. Yeni kurulan ve İngiltere mandasında olan Irak Devleti, yapılan sulama çalışmalarını devam ettirdi. İlk olarak 1939 yılında Kral Gazi tarafından yaptırılan Dicle üzerindeki Kut Barajı açıldı. Mısır'daki Naga Hammadi Barajı'nın tasarımından etkilenecek şekilde yapılan bu baraj sayesinde 900.000 dönümlük arazinin sulanması hedeflendi. Ayrıca Osmanlı Devleti Dönemi'nde başlatılan Habbaniye Gölü'nü bir havuz gibi kullanılması projesi gündeme geldi, ancak 1939'daki savaş nedeniyle girişim sonraki yıllara kaldı.⁴¹⁸

1946-49 yılları arasında Irak'ta sulama meselelerini halletmek üzere bir komisyon toplandı. Bu komisyon Sir William Willcocks'un projelerini temele aldı ve üzerinde çalışarak detaylandırdı. Komisyon, daha sonra projeleri hayata geçirmek için yapılan girişimlere de katkı sağladı.⁴¹⁹ İlerleyen yıllarda Dicle üzerinde Samarra Barajı ile Fırat üzerinde el-Ramadi Barajları yapıldı. Bunların yanı sıra Dicle'nin kolu olan Küçük Zap

⁴¹⁴ A Committee of Officials, *Kingdom of Iraq*, The Lord Baltimore Press, Baltimore, Maryland U.S.A 1946, s. 57.

⁴¹⁵ BOA, *MV*, nr. 195/1, 9 Teşrin-i sani 1330/ 22 Kasım 1914.

⁴¹⁶ BOA, *Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.)*, nr. 24/7, 4 Mart 1915.

⁴¹⁷ BOA, *HR.İD*, nr.1830/ 42, lef 1 ve 2, 12 Haziran 1916.; nr. 1830/ 43, lef 1 ve 2, 7 Temmuz 1332/ 20 Temmuz 1916.

⁴¹⁸ *Iraq*, The Lord Baltimore Press, Baltimore, Maryland U.S.A, s. 57.

⁴¹⁹ Charles Issawi (ed.), *The Economic History of the Middle East (1800-1914)*, The University of Chicago Press, Chicago 1966, s. 191.

zerinde 1959 yılında Dukan Barajı, Diyala üzerinde 1961’de tamamlanan Derbendihan Barajı inşa edildi.⁴²⁰



⁴²⁰ Abdullah Kıran, *a.g.e.*, s.42.

SONUÇ

19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında, Osmanlı Devleti'nin hem bulunduğu coğrafi konum hem de sosyo-ekonomik yapısı itibariyle son derece stratejik bir bölgesi ve önemli bir coğrafyası olan Irak'ta yaşanan bir takım olaylar, I. Dünya Savaşı'na giden sürecin de önemli kilometre taşlarından biri olmuştur. Avrupalı devletlerin Osmanlı Irak'ında verdikleri imtiyaz savaşları, bu devletlerin birbirlerine karşı olan hasımlıklarını artırırken Osmanlı Devleti'ni de bu giddikçe şiddetlenen mücadelenin tam da merkezine oturttu.

Irak üzerindeki siyasi ve ekonomik mücadele denildiğinde ilk akla gelen devletler, kuşkusuz İngiltere ve Almanya idi. Siyasi birliğini henüz tamamlamış, sömürgecilik yarışında geri kalmış ve bu farkı kapatmak için de gereken tüm imkânları kullanmaya hazır olan Almanya ile dünya siyasetine yön veren, sömürgelerini ve nüfuzunu korumak için her türlü çabayı sarf eden “denizlerin hâkimi” İngiltere'nin mücadelesinin asıl fitilini ateşleyen ise, Bağdat Demiryolları imtiyaz savaşı oldu. Sultan II. Abdülhamid'in İngiltere'ye olan güvensiz tutumu nedeniyle görece daha güvenli bir liman olarak görülen Almanya'ya olan yakınlığı, Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesiyle sonuçlandı (1903). Bu durum 18. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı Irak'ında ekonomik ve siyasi nüfuz oluşturmaya çalışan İngiltere'nin hiç de işine gelmiyordu. Nitekim İngiltere için bu bölge, kendi dinamiklerinin yanı sıra Hindistan ve Mısır'a giden güzergah üzerinde yer alması sebebiyle de hayati bir öneme sahipti. Bu nedenle İngiltere, çeşitli kanallar aracılığıyla Irak'ta varlığını korumak için her türlü imtiyazın peşine düşmüştü. Bu dönemde demiryolları ve petrol imtiyazından istediği sonucu elde edemeyen İngiltere tezimizin de konusunu oluşturan sulama projeleri aracılığıyla kendi varlığını devam ettirme arayışına girdi. Bu konudaki yardım ise, Hindistan ve Mısır'daki çalışmalarıyla ün kazanmış meşhur su mühendisi Sir William Willcocks tarafından geldi.

İngiltere, ele geçirdiği bölgelerde hâkimiyetini güçlendirmek için tarımsal ve ticari etkinlikleri artırarak bölge halkının İngilizlere bağlılığını sağlamayı hedeflemekteydi. Bunu, iyi yetişmiş İngiliz mühendisler yardımı ile kanallar, bentler, barajlar ve doğru planlanmış sulama projelerini hayata geçirerek yapmaktaydı. Hindistan, Mısır ve Güney Afrika'da bu tarz girişimlerin karşılığını da alan İngiltere, sömürgelerde varlığını devam ettirmek için sulama projelerini bir yöntem olarak kullanmaktaydı. Aynı

yöntemi bu defa, henüz kendi sömürgesi olmayan Irak'ta kullanmak amacıyla devrin ünlü hidrolik mühendisi olan Sir William Willcocks'u görevlendirdi.

Osmanlı'daki faaliyetleri açısından tezimizin omurgasını oluşturan Sir William Willcocks, İngiliz sömürgesi olan Hindistan, Mısır ve Güney Afrika'da sulama ve baraj konularında başarılı görevler yaptı. Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu kesin imtiyaz sözleşmesini Almanlarla imzalanmasının ardından ise Mezopotamya ile ilgilenmeye başladı. Bölge üzerine çokça eser kaleme alan Willcocks, bizzat bölgeyi de ziyaret ederek istihbari niteliği de olan çok sayıda bilgiye ulaştı. 1904 yılından 1908 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde çalışabilmek için her türlü girişimin peşinden koşan Willcocks'un karşında İngilizlerin yaptığı her türlü faaliyete şüphe ile yaklaşan Sultan II. Abdülhamid bulunmaktaydı. Bu nedenle Willcocks'un girişimleri 1908 yılına kadar karşılık bulamadı.

1908 yılında Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte değişen siyasi atmosferden istifade ederek payına düşeni alan Sir William Willcocks, Osmanlı Hükümeti adına Irak'ta sulama projeleri hazırlamak üzere danışman mühendis sıfatıyla göreve başladı. 1908-1911 yılları arasında sürdürdüğü bu görev sırasında hazırladığı tüm planları, haritaları ve raporları Osmanlı Devleti ile paylaşırken aynı zamanda "Bilgi Güçtür" prensibiyle hareket eden İngiltere Devleti'ne de teslim etmekten hiç çekinmedi.

Willcocks'un çalıştığı süre boyunca en dikkat çeken projesi "Hindiye Barajı" projesi oldu. Bu proje, 1780'li yıllarda yaptırılan zamanla fonksiyonunu kaybeden Osmanlı Devleti'ni uzun yıllar tamiratları ve harcanan paralarıyla epeyce yoran eski Hindiye Barajı'nın yerine, yenisinin yapılmasını içeren bir çalışmaydı. Eski barajın kuzeyinde yeni baraj yapımı için çalışmalarını sürdürdüğü sırada Willcocks, Osmanlı Hükümeti ile yaşadığı bir takım problemler nedeniyle 5 yıllık sözleşme süresi bitmeden görevden alındı.

Sir William Willcocks'un görevi süresince Osmanlı Devleti ile yaşadığı sorunların başında iki taraf açısından da yaşanan para problemi, Willcocks'un Muhammara Şeyhi Haz'al ile Osmanlı Hükümeti'nden gizli görüşmesi ve yine gizli olarak İngiltere Devleti'ne bölge hakkında bilgi vermesi gelmektedir. Hem Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde hem de daha sonra Osmanlı devlet adamları tarafından daima şüphe ile yaklaşılan ancak alternatifi olmaması nedeniyle tercih edilen, işinde son derece maharetli olan hidrolik mühendisi Sir William Willcocks için rahatlıkla İngiltere'nin Osmanlı Irak'ını ele geçirmesinin önünü açan ve burada İngiltere adına kalıcı bir refah

ortamı oluşturmaya çalışan, İngiliz sömürge imparatorluğunun önemli aktörlerden biridir diyebiliriz. Nitekim onun hazırladığı haritalar ve elde ettiği stratejik bilgiler I. Dünya Savaşı esnasında Irak Cephesi'nin İngilizler tarafından ele geçirilmesinin önünü açtı. Yine Willcocks'un hazırladığı sulama projeleri İngiltere mandasında kurulan Irak Devleti tarafından hayata geçirildi.

Sir William Willcocks henüz görevde iken başlayan ve onun görevden alınmasının ardından daha da yoğun şekilde İngiliz müteahhitlik şirketleri, Hindiye Barajı'nın yapım imtiyazı için Osmanlı Hükümeti'ne baskı yaptılar. Osmanlı Devleti açtığı ihaleleri çeşitli gerekçelerle iptal ederek işi zamana yaymayı tercih etti. Nihayetinde ise Osmanlı Hükümeti bu işi kendi uhdesinde kalması şartıyla geçici anlaşma ile İngiliz menşeli Sir John Jackson şirketine tevdi etti. 1913 yılında resmi açılışı gerçekleşen Hindiye Barajı'nın Osmanlı Devleti'ne maliyeti 20 milyon pound idi.

Hindiye Barajı, Osmanlı Devleti'nin uzun yıllar gündemini meşgul eden ve kendisinden bölgenin sosyo-ekonomik ve siyasi dinamiklerini Osmanlı lehine değiştirmesi beklenen önemli bir projeydi. Ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması ve sonrasında yaşanan gelişmelerin ardından Irak bölgesinin Osmanlı Devleti'nin vârisi olan yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti ile bağının kopmasıyla birlikte sürecin başından beri bu bayındırlık eserleri için yapılan tüm harcama ve emekler gitmiş oldu.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI ⁴²¹

a) Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA), İstanbul.

1. Bâb-ı Âlî Evrak Odası Tasnifi (BEO)

- Bâb-ı Âlî Evrak Odası (BEO)
- Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı (A.MTZ 05)

2. Dahiliye Nezareti Evrakı (DH)

- Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT)
- Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umûmîye İdaresi (DH.MUI)
- Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR)

3. Hariciye Nezareti Evrakı (HR)

- Hariciye Nazareti İdare Evrakı (HR.ID)
- Hariciye Nezareti Lonra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3)
- Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)
- Hariciye Nezareti Tahrirat Evrakı (HR.TH)

4. İrade Tasnifi (İ)

- Dosya Usulü İradeler Tasnifi (İ.DUIT)
- İrade Hariciye (İ.HR)

⁴²¹ Kullanılan arşiv vesikalarının numaraları metin içinde dipnotlarda gösterilmiştir.

- İrade Şûrâ-yı Devlet Evrakı (İ.ŞD)
- İrade Taltifat (İ.TAL)
- İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF)

5. Maarif Nezareti Evrakı (MF)

- Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF.MKT)

6. Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)

- Meclis-i Vükela Mazbatazları (MV)

7. Yıldız Tasnifi (Y)

- Yıldız Arşivi Sadaret-i Hususi Maruzat Evrakı (Y.A.HUS)

b) Yabancı Arşiv Kaynakları

1. India Office Records (IOR) (Qatar Digital Library)⁴²²

- IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905 'Mesopotamia:- Irrigation.'
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000000365.0x0003ac)
- IOR/L/PS/20/256, Title 'Seistan. Irrigation report of the Perso-Afghan Arbitration Commission, 1902-1905. Volume I. Report and appendices. Simla: Government of India Foreign Department, 1906'
(https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100000000912.0x0000b1)

⁴²² Dijital arşiv belgelerinin sayfa sayıları ve erişim bilgileri metin içerisinde dipnotlarda gösterilmiştir.

2. Yayınlanmış Vesikalar

- *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Edited by: G. P. GOOCH, D.Litt., F.B.A., and Harold Temperley, Litt.D., F.B.A., (Anglo-German Tension Armaments and Negotiation 1907-12), London 1930, Vol. VI.
- *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, Edited by: G. P. GOOCH, D.Litt., F.B.A., and Harold Temperley, Litt.D., F.B.A., (The Last Years of Peace), London 1938, Vol. X Part II.

B. SALNAME, GAZETELER VE SÜRELİ YAYINLAR

1. *Salname-i Vilâyet-i Bağdad*, 8. Defa, Bağdat 1309.
2. Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Bağdat*, Global Strateji Enstitüsü Yayınları, Ankara 2006.
3. *İkdam*, “Sir William Willcocks”, 23 Eylül 1908, s.1.
4. *Tasfir-i Efkar*, “Mukaddemat-ı Umran”, 20 Teşrin-i evvel 1329/ 2 Teşrin-i sani (Kasım) 1913, s.3.
5. *Şehbal*, “Her Şeyden”, Sayı: 53, 15 Mayıs 1328/ 28 Mayıs 1912, s.100.
_____, “Menazır-ı Milliyemizden”, Sayı: 69, 1 Şubat 1328/ 14 Şubat 1913, s.408.
_____, Sayı: 53, 15 Mayıs 1328/ 28 Mayıs 1912, s.87.
_____, Sayı: 73, 1 Nisan 1329/ 14 Nisan 1913, s. 16-17.
_____, Sayı: 76, 15 Mayıs 1329/ 28 Mayıs 1913, s. 68-69.
_____, Sayı: 81, 1 Eylül 1329/ 14 Eylül 1913, s. 174-175.
_____, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390-393.
6. *The Independent*, Lewis Freeman, “Reclaiming the Garden of Eden”, 75 (1913), s. 429.

7. *New York Times*, Edward Marshall, “Sees Simple Solution of Mississippi Flood Problem”, 24 May 1914.
8. “Irrigation Projects in Mesopotamia”, *Journal of the Royal Society of Arts*, Vol. 56, No 2919 (October 30, 1908), s. 1037-1038.
9. “The Hindie (Euphrates) Barrage”, *The Geographical Journal*, Vol.43, No.4 (Apr.,1914) s. 415-419.
10. OBITUARY, *Journal of the Royal Society of Arts*, Vol.68, No3500 (December 19, 1919), s.79-80.

C. KAYNAK ESER VE İNCELEMELER

- A Committee of Officials, *Kingdom of Iraq*, The Lord Baltimore Press, Baltimore, Maryland U.S.A 1946.
- AKKAN, Erdoğan, “Irak” (Fizikî ve Beşerî Coğrafya), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.83-85.
- AKTEPE, Münir, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Islahı Hakkında İngiltere Elçisi Layard’ın II. Abdülhamid’e Verdiği Rapor”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 22, Temmuz 1969, s. 13-27.
- AKYILDIZ, Ali/ KURŞUN, Zekeriya, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.
- AKYÜZ, Fatih, *Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu: Irak ve Hicaz Ordusu Örneği (1848-1876)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.
- ALBAYRAK, Mustafa, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, *Ankara Üniversitesi, Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi*, C. VI, Ankara 1995. s.1-38.
- ÂLİ BEY (Trabzon Vali-i Sâbıkı), *Dicle’de Kelek İle Bir Yolculuk: Seyahat Jurnalı: [İstanbul’dan Bağdad’a ve Hindistan’a Min sene 1300 ilâ sene 1304 (1884-*

- 1888]], Günümüz diline uyarlayan: Cahit Kayra, Büke Yayıncılık, İstanbul 2003.
- ALİ TEVFİK, *Memâlik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1318.
- ARBUTHNOTT, Hugh/ CLARK, Terence/ MUİR, Richard, *British Missions Around the Gulf, 1575-2005, Part Two: IRAQ*, Global Oriental, 2008.
- ARMAOĞLU, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi(1789-1914)*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2010.
- _____, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi(1914-1995)*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2012.
- ARTUÇ, Nevzat, Osmanlı Devleti'nin Son Dönem Irak Politikasına Bir Örnek: Nazım Paşa'nın Bağdat Valiliği (25 Kasım 1909-15 Mart 1911)", TTK Belleten, C.LXXIV, Sayı: 271 (Ankara, 2010), s.833-870.
- BADEM, Candan, "Namık Paşa'nın Avrupa'da Borç Arayışı (1853-1854)", *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 68-75.
- BELL, Lady Florence (ed.), *The Letters of Gertrude Bell*, London 1927,I.
- BEYDİLLİ, Kemal, *1790 Osmanlı-Prusya İttifakı*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1984.
- BEZER, Gülay Ögün, "Selçuklular Zamanında Irak", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.47-86.
- BİNZOUBA, Majed Mohammed, *Mehmed Namık Paşa'nın Askerî ve Siyasî Hayatı (1804- 1892)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2015.
- BOSTAN, İdris, "Haz'al Han", *DİA*, İstanbul 1998, XVII, s.107-108.
- BROWN, Hanbury/ MAUNSELL, Colonel/ BELL, Gertrude/ MONCRIEFF, Colin Scott / WILLCOCKS, William, "Mesopotamia: Past, Present, and Future: Discussion", *The Geographical Journal*, Vol.35, No. 1 (Jan.,1910) s.15-18.
- CARSON, Penelope, *The East India Company and Religion 1698-1858*, The Boydell Press, 2012.
- CEYLAN, Ebubekir, *Ottoman Origins of Modern Iraq: Political Reform, Modernization and Development in The Nineteenth-Century Middle East*, London: I.B.Tauris 2011.

- _____, “Namık Paşa’nın Bağdat Valilikleri”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 76-84.
- ÇETİNSAYA, Gökhan, *Ottoman Administration of Iraq, 1890-1908*, London and New York: Routledge, 2006.
- _____, “Irak” (Tarih/ XIX. yüzyıl), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.93-95.
- ÇOLAK, Fatih, “Almanya’nın Konya Konsolosu J.H. Loeytved’in 1907 Yılında Konya Tarımıyla İlgili Yazmış Olduğu Rapor”, *Necmettin Erbakan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 1, Aralık 2015, s. 69-83.
- DAMODARAN, Vinita/ WINTERBOTTOM, Anna/ LESTER, Alan, (Ed.) *The East India Company and the Natural World*, Hampshire 2015.
- DAVİSON, Roderic H., *Osmanlı İmparatorluğu’nda Reform (1856-1876)*, Çev. Osman Akınhay, Agora Kitaplığı, İstanbul 1997.
- EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Savaşı (1903-1923)* çev: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul 2003.
- EKİNCİ, Abdullah, *Ortadoğu’da Marjinal Bir Hareket; Karmatîler (Siyasi, Sosyal ve İktisadi Faaliyetleri/ Ortadoğu’da İlk Sosyalist Yapılanma)*, Odak Yayınevi, Ankara 2005.
- EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007.
- _____, “Hamidiye Vapur İdaresi Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti”, *Devri Hamid: Sultan II. Abdülhamid*, haz. Mehmet Metin Hülâgü, Şakir Batmaz, Gülbadi Alan, C.2, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2011, s. 445-461.
- el-BELÂZURİ, *Fütûhu’l-Büldân*, Çeviren: Mustafa Fayda, Siyer Yayınları, İstanbul 2013.
- ERASLAN, Cezmi, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı: 35, İstanbul 1994. s.223-251.
- Et-TÂLİB, İmâdüddin Hâlil, “Irak” (Tarih/Başlangıçtan Osmanlı Dönemine Kadar), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.87-91.
- EVLYÂ ÇELEBİ, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 4. Kitap/1.Cilt, İstanbul 2010.

- _____, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 4. Kitap/ 2.Cilt, İstanbul 2010.
- GÜLCÜ, Erdinç “Bağdat Kölemenler Hükümeti (1749-1831)”, *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.213-230.
- GÜR, Muhammet, “Süleyman Nazif”, *DİA*, İstanbul 2010, XXXVIII, s. 92-94.
- HATHAWAY, Jane, *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları, 1516-1800*, Çeviren: Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.
- H.E.W., Obituary: “Sir William Willcocks” *The Geographical Journal*, Vol 81, No 1 (Jan., 1933) s. 94-95.
- HOLLINGS, Mary Albright, *The Life of Sir Colin C. Scott-Moncrieff*, London, 1917.
- HOOK, Gail Dallas, *Protectorate Cyprus: British Imperial Power before Worl War I*, I.B.Tauris, London 2015.
- HUBBARD, Gilbert Ernest, *Basra Körfezi’nden Ağrı Dağı’na Seyahat*, Yayına Hazırlayan: Galip Alçitepe, Aram Yayınevi, İstanbul 2012.
- HUT, Davut, *Musul Vilayeti’nin İdarî, İktisadî ve Sosyal Yapısı(1864-1909)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006.
- _____, “Osmanlı Arap Vilayetleri, Arabizm ve Arap Milliyetçiliği”, *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Vol.1, Ortadoğu Özel Sayısı, s.105-150.
- _____, “II. Meşrutiyet’in İlanı’nın Irak’taki Yansımaları”, *Dîvan Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, C.13, S. 25, 2008/2, s. 101-136.
- _____, “Gertrude L. Bell’in Osmanlı Coğrafyasındaki Faaliyetleri ve Irak Krallığı’nın Kurulmasındaki Rolü”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi (TKİD)*, Sayı:35, (İstanbul 2016), s.117-166.
- _____, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Editörler: Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2012, s.107-140.

- _____, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Basra Gümrüğü”, *TKİD*, Sayı:3 İstanbul 2000, s. 115-140.
- _____, “Bağdat Demiryolu ve Petrol Mücadelesi”, *Die Bagdadbahn*, ed. M. Florian Hertsch- Mutlu Er, Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2016, s.73-102.
- _____, “II. Meşrutiyet Döneminde Bir Osmanlı Entelektüeli Babanzade İsmail Hakkı (1876-1913)”, *Tarihimizden Portreler Osmanlı Kimliği Prof. Dr. Cevdet Küçük Armağanı*, Editörler: Zekeriya Kurşun-Haydar Çoruh, İstanbul 2013. S.101-122.
- ISSAWİ, Charles (ed.), *The Economic History of the Middle East (1800-1914)*, The University of Chicago Press, Chicago 1966.
- İPŞİRLİ, Mehmet, “Celîlî”, *DİA*, İstanbul 1993, VII, s.268-269.
- İSMAİL HAKKI BABANZÂDE, *Beyrut’tan Kuveyt’e Irak Mektupları*, Büke Yayınları, İstanbul 2002.
- İSTAHRÎ, *Ülkelerin Yolları (Mesâlikü’l-Memâlik)*, Çev: Murat Ağarı, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2015.
- KAYA, Mahmut, “Betülhikme”, *DİA*, İstanbul 1992, VI, s.88-90.
- KHOURY, Dina Rizk, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Taşra Toplumu, Musul 1540-1834*, Çev. Ülkün Tansel, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.
- KILIÇ, Remzi, *Osmanlı Yönetiminde Irak ve Suriye (Tarihi Coğrafyası XIX. Yüzyılda İdari Yapısı)*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2011.
- KIRAN, Abdullah, *Ortadoğu’da Su: Bir Çatışma ya da Uzlaşma Alanı*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005.
- KIRMIZI, Abdülhamid, “Namık Paşa’nın Vefatı, Mezarı ve Vasiyetnameleri”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 85-91.
- KIZILKAYA, Oktay/ AKAY, Tolga, *II. Abdülhamid’in Tarımsal Kalkınma Hamlesi (Konya Ovası Sulama Projesi)*, Sonçağ Yayıncılık, Ankara 2014.
- KOCATÜRK, Önder, *Balkanlar’dan Ortadoğu’ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2009.

- _____, *Osmanlı- İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası(1911-1914) Birinci Cilt: İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler(1911-1912)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2011.
- _____, *Osmanlı- İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, İkinci Cilt, (1913-1914)", Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 2013.*
- KORKMAZ, Adem, *Midhat Paşa'nın Hayatı, İdari ve Siyasi Faaliyetleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2016.
- _____, "Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği (1869-1872)", *Tarih Dergisi*, sayı 49, İstanbul 2010, s.113-178.
- KOYUNCU, Mevlüt, "İlk İslâm Fetihleri Döneminde el-Cezire Bölgesi ve İslâmlaşma Süreci", *Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Fen Edebiyat Dergisi*, X. Cilt, 1. Sayı, (2008), s.131-140.
- KÖKSAL, Ahmet, "Giritli Sırrı Paşa'nın Bağdat Valiliği" *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XIV/1 (Yaz 2014), s.197-236.
- KÖROĞLU, Kemalettin, *Eski Mezopotamya Tarihi: Başlangıcından Perslere Kadar*, İletişim Yayınları, İstanbul 2011.
- _____, "M.Ö. II. Binyılın İlk Yarısında Doğu Anadolu'da Büyük Fırat Taşkınları, Tufanı Anımsatan Sel Baskınları", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 91, Temmuz 2001, s. 26-31.
- KRAMER, Samuel Noah, *Tarih Sümer'de Başlar*, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 1999.
- KURAT, Yuluğ Tekin, *Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği 1877-1880*, Ankara 1968.
- KURŞUN, Zekeriya, Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti, Vehhabi Hareketi ve Suud Devleti'nin Ortaya Çıkışı, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1998.
- _____, "Osmanlı'dan Amerika'ya Tanımlanamayan Ülke: Irak", *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003. s. 1-36.
- KURT, Burcu, *Osmanlı Basra'sında Devlet ve Toplum 1908-1914*, Küre Yayınları, İstanbul 2015.
- _____, "Meşihat Usulü'nün İlgası: II. Meşrutiyet Dönemi Basra Vilayetinde Toprak Reformu Teşebbüsleri", *Osmanlı Tarih Araştırmaları Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı: 37, Bahar/2015, s. 219-238.

- _____, “Osmanlı Irak’ında Gündelik Hayatı Modernleştirme Çabalarına Bir Örnek: Bağdad Şehri Tramway Projeleri”, *Osmanlı’da Şehir, Vakıf ve Sosyal Hayat*, Editörler: Kerim İlker Bulunur, Fatih Bozkurt, Mahmut Cihat İzgi, Mahya Yayıncılık, İstanbul 2017, s.49-81.
- _____, “Modernleşen Sanayiye Ayak Uydurmak: Osmanlı Irak’ında Kurulan Sanayi Mektepleri”, *History Studies*, Sayı: 5, Haziran 2013. s.151-173.
- KÜÇÜKAŞÇI, Mustafa Sabri, “Irak” (Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Irak), *DİA*, İstanbul 1999, XIX, s.85-87.
- KÜPELİ, Özer, “Irak-ı Arap’ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı, Ekim 2010, s.227-244.
- LONGRİGG, Stephen Hemsley, *Four Centuries of Modern Iraq*, Oxford University Press, Oxford 1925.
- MARUFOĞLU, Sinan, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak 1831-1914*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998.
- _____, “19. Yüzyılda Irak Vilayetlerinde Toprak Düzeni, Tapu ve Mülkiyet Sorunları”, *Tarihin Peşinde*, 5/9, 2013, s. 235-248.
- MEHMED HURŞİD (PAŞA), *Seyâhatnâme-i Hudûd*, Çevrimyazı: Alâattin Eser, İstanbul 1997.
- MERÇİL, Erdoğan, *Büyük Selçuklu Devleti*, Nobel Yayıncılık, Ankara 2011.
- MOLTKE, Helmuth von, *Moltke’nin Türkiye Mektupları*, Çev: Hayrullah Örs, Remzi Kitabevi, İstanbul 1969.
- MURPHY, Rhoads, “The Ottoman Centruies in Iraq: Legacy or Aftermath? A Survey Study of Mesopotamian Hydrology and Ottoman Irrigation Projects” *Journal Of Turkish Studies*, Vol.11(1987), s.17-29.
- NAKASH, Yitzhak, “The Conversion of Iraq’s Tribes to Shi’ism” *International Journal of Middle East Studies*, Vol 26, No 3, August 1994, pp.443-463
- _____, “Sünni Irak Kabilelerinin Şiiliğe Dönüşümü”, *İslami Araştırmalar Dergisi*, Tercüme: Zeki Tekin, C. XV, S.3, 2002, s.387-397.
- NASUH MATRAKÎ, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn*, Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın, Ankara 1976.
- NAZMİZADE, *Gülşen-i Hulefâ*, İstanbul 1143/1730.
- NORWİCH, John Julius, (Yayına Hazırlayan), *Antik Dünyayı Şekillendiren Kentler*, Çeviren: Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2015.

- OKUMUŞ, Ali, *Osmanlı Coğrafyasında Petrol Mücadelesi: Kalust S. Gülbenkyan ve Türk Petrol Şirketi*, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.
- ONÜÇYILDIZ, Mustafa/ ABDULMOHSIN, Mohammed Shareef/ BÜYÜKKARACIĞAN, Naci, “Fırat ve Dicle Havzası ve Irak Su Yapıları” *Selçuk Üniversitesi Sosyal ve Teknik Araştırmalar Dergisi*, Sayı 12, 2016, s.118-151.
- ORTAYLI, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul 2002.
- ÖZCAN, Azmi, “İngiliz Doğu Hindistan Şirketi”, *DİA*, İstanbul 2000, XXII, s.294-295.
- ÖZDEMİR, Hüseyin, *Demokrasi Tarihimizde İttihâd ve Terakkili Yıllar: Babanzâde İsmail Hakkı Bey’in Penceresinden*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2016.
- ÖZDEN, Canay, “The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism”, *Annals of Science*, Vol 71, No 2 (2014), s. 183-205.
- ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.
- PARMASIZOĞLU, İsmet, “Kuzey Irak’ta Osmanlı Hakimiyetinin Kuruluşu ve Memun Bey’in Hatıraları”, *Belleten*, XXXVII/146 (Nisan 1973), s.191-230.
- PHYLAKTİS, Kate, *The Banking System of Cyprus: Past, Present and Future*, Machillan Press, London 1995.
- RUMBEYOĞLU FAHREDDİN/ MEHMED NABİ, *el-Cezire Kitasının İrva ve İska Meselesi*, İstanbul 1334.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Dördüncü Muradın Bağdat Seferi Menzilnamesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)”, *Belgeler- Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, C. II, Sayı 3-4, (1965) s.1-35.
- SAKAOĞLU, Necdet, *20. Yüzyıl Başında Osmanlı Kentleri*, DenizBank Yayınları, İstanbul 2010.
- SEN, Sudipta, *Empire of Free Trade: The East India Company and Making of the Colonial Marketplace*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1998.
- SOMEL, Selçuk Akşin, “Şeyh’ül Vüzera Namık Paşa”, *Toplumsal Tarih*, Sayı 186, Haziran 2009, s. 60-67.
- ŞEMSEDDİN SAMİ, *Kamus’ul A’lâm*, 4.cilt, Mihran Matbaası, İstanbul 1311.
- _____, *Kamus’ul A’lâm*, 1.cilt, Mihran Matbaası, İstanbul 1306.

- ŞEŞEN, Ramazan, “Cezîre”, *DİA*, İstanbul 1993, VII, s.509-511.
- TEKELİ, İlhan/ İLKİN, Selim, “1908 Tarihli Umur-u Nafia Programı’nın Anlamı Üzerine”, *Osmanlı Dünyasında Bilim ve Eğitim Milletlerarası Kongresi Tebliğleri*, İstanbul, İRCICA Yayınları, 2001, s.521-554.
- TEKİN, Murat, “Eski Mezopotamya’da Coğrafi ve Etnik Yapı”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, II (2014), s. 111-125.
- TERZİ, Arzu T., “Bağdat-Musul Petrolleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.347-360.
- TIZLAK, Fahrettin, “İngiltere’nin Fırat Nehri’nde Vapur İşletme Girişimi Hakkında Yeni Bilgiler (1834-1836)”, *Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Sayı:6, Samsun 1991, s.293-301.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Türk Tarih Kurumu, C.III. Ankara 1982.
- VARLIK, Mustafa Çetin, “Çaldıran Savaşı”, *DİA*, İstanbul 1993, VIII, s.193-195.
- WAYLET, Bonyar/ JACHK, Ernst, *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, çev: Vedat Atila, Chiviyazıları Yayınevi, İstanbul 2004.
- WILLCOCKS, William, *Sixty Years in the East*, William Blackwood and Sons, London 1935, s.232.
- _____, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, National Printing Department, Cairo 1903.
- _____, *The Irrigation of Mesopotamia*, E.&F.N.Spon Limited, London 1911.
- _____, *The Nile Reservoir Dam at Assuan and After*, E&F. N. Spon, London 1901.
- _____, “Mesopotamia: Past, Present, and Future”, *The Geographical Journal*, Vol.35, No1 (Jan. 1910) s.1-15.
- _____, “The Garden of Eden and Its Restoration”, *The Geographical Journal*, Vol. 40, No 2 (Aug., 1912), s.129-145.
- YILMAZ, Emrah, “Demiryolları ve Tarımsal Gelişme: Konya Ovası Sulama Proje Örneği”, *Uluslararası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır*, (06-08 May. 2016), Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, Konya 2016, s. 471- 500.

- YILMAZ, Mustafa, *Çatışma-Diplomasi-İşgal Fav Yarımadası'nda Osmanlı-İngiliz Çekişmesi (1886-1915)*, Taş Mektep Yayınları, İstanbul 2015.
- YILMAZ, Ömer Faruk, “Kanûnî Sultan Süleyman Han’ın Irakeyn İle IV. Murad’ın Bağdat Seferleri”, *Irak Dosyası I*, Yay. Haz: Ali Ahmetbeyoğlu-Hayrullah Cengiz-Yahya Başkan, Tatav Yayınları, İstanbul 2003, s.203-212.
- YURDAKUL, ÖZKAPLAN, Nurcan, *İngiltere Ortadoğu’ya Nasıl Girdi? Basra ve Bağdat’ta İngiliz Konsoloslukları*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018.

D. ELEKTRONİK KAYNAK

Lower Mesopotamia / from surveys made under the direction of Sir William Willcocks, K.C.M.G., 1909-1911. William Willcocks Sir, 1852-1932. ;Oscar Terry Crosby 1861-1947.; Royal Geographical Society (Great Britain) London : Royal Geographical Society
<https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/6139/>
Erişim Tarihi: 17.03.2019

EKLER

EK:1

Irak'ta Aktif Olarak Kullanılan Antik Bir Kanal (Lewis Freeman, "Reclaiming the Garden of Eden", *The Independent*, 75 (1913), s. 429.)



نومرو ۱

بغداد بلدیہ مہندسی موزل افندیٰ نیک راپوری ترجمہ سید
ہندیہ قتالہ نچہ استکشافات اجر اسے ضمیندہ ارکان جریہ میں

ہندیہ سدی

۲۷۶

لوارلندن سعادت اور فعت پاشانک تحت ریاستدہ اور اہ اعزام
اولنان قومیسوئلہ برابر امر جلیل ولایتناہیلرینہ توفیقاً
کندم . نتیجہ استکشافاتی متضمن تقدیم قلنان لایحہدہ (دایر)
صدرینک سدیہ یکی صدرک حفرینہ دوام اولنسی ومبدآندہدہ
کارکیرقوانشاسی صورتی تنسیب قلنمش ایسہدہ عاجزلرنچہ
اولباہدہ جای اعتراض کوریلن خطیئات زیردہ سرد اولنور :
اولا : بورالرجہ یاپیلاو احطاب سدرینک دوامندن هیچ
بروقت اطمئنان حاصل اولہ میہرق نتیجہ سی شہہلی قالیر .
ثانیا : حفر اولنمقدہ اولان یکی صدرک زمینی کوشک
ومجددآترکب ایدن دہلہدن عبارت اولدینی جہتہ کنارلرینک
انہدامندن ملاحظہ اولنور .

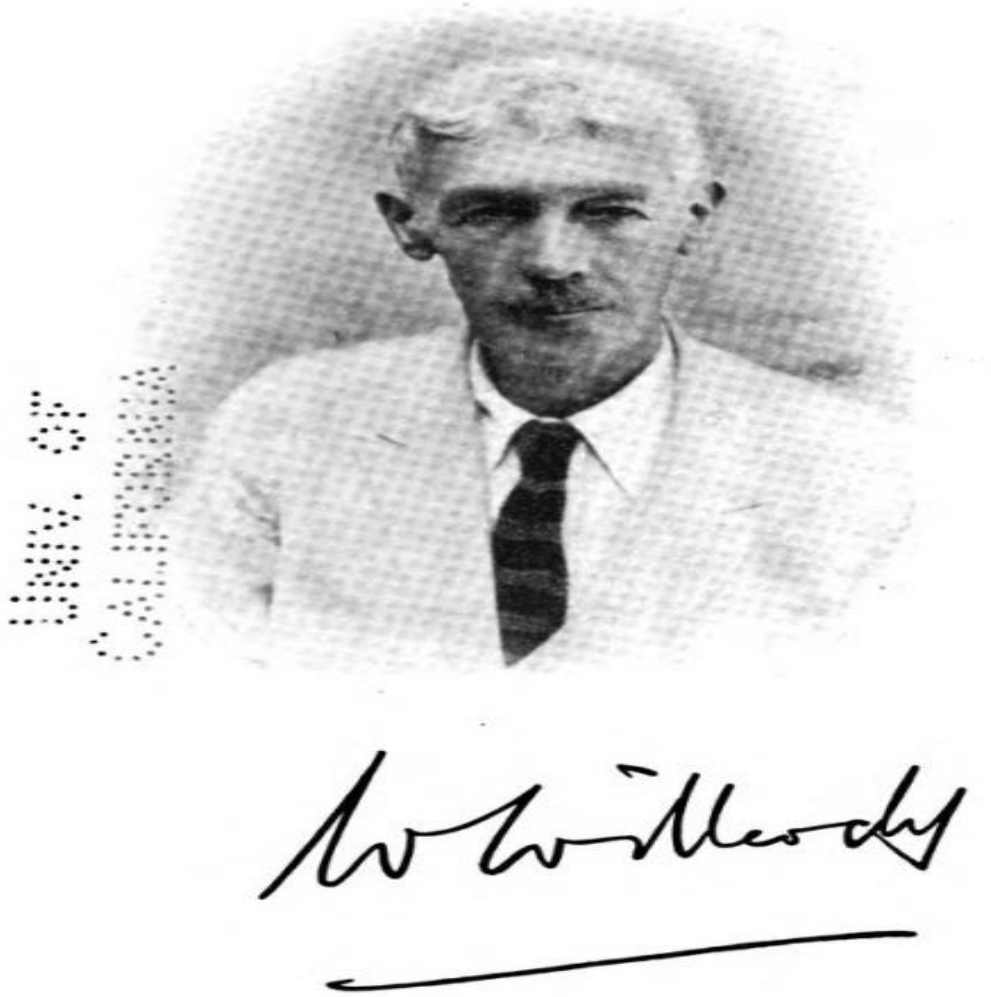
ثالثا : بومثللو کوشک برزمینہ اوزرینہ مقدار عظیم
میاہک عبورینہ صالح کارکیر ابنہ انشاسی محالدر صائیرم .
موقعک دقتلہ کشفندن اکلاشلدیغنه کورہ بومثللو عملیاتہ
صالح محل (دایر) ک تقریبآیدی کیلومترہ اشاغیسندہ وقیلہ
حفر اولنان عمر پاشا جدولنک قریبندہ موجوددر .
بومحلہ ہندیہ قتالہ فرات نهرینک ارہ سندہ کی مسافہ
تقریبآبرکیلومترہدن عبارت اولوب زمینی اولدینچہ صلبدر .

عمر پاشا جدول نک براز اشا غیسندہ ہندیہ طاشدن بر
 سد انشا و جدول مذکور مقدار کافیدہ توسیع اولہ سدی
 تقدیردہ ہندیہ میاھنک قسم اعظمی حلہ مجراسنہ دو کیلر .
 عرض ایلدیکم اشبو تدبیرہ ہر بر مقتدر مہندسک موافقت
 ایدہ جکی محققدر . فی ۲۵ اگستوس سنہ ۱۸۸۷

(۱۳ اگستوس ۱۳۰۳)

EK:3

Sir William Willcocks'un Fotoğrafl ve İmzası (William Willcocks, *Sixty Years in the East*, William Blackwood and Sons, London 1935)



EK:4

Aswan Barajı'nın Son Yüksekliğini Gösteren Resim (William Willcocks, *The Nile Reservoir Dam at Assuan and After*, E&F. N. Spon, London 1901; Canay Özden, "The Pontifex Minimus: William Willcocks and Engineering British Colonialism", *Annals of Science*, Vol 71, No 2 (2014), s. 194.)



THE ASSUAN DAM AT ITS FINAL HEIGHT.

EK:5

Hindistan Meteoroloji Bölümü'nden Alınan 1888 ve 1902 Tarihlerine Ait Meteorolojik Tablolar (William Willcocks, *The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris: or the Re-creation of Chaldea*, National Printing Department, Cairo 1903. s.35,40.)

METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AT BAGDAD DURING 1888.

MONTH.	Pressure in inches.		Temperature Fahrenheit.				Wind Direction.	Wind velocity. Miles per hour.	Rainfall in inches.	
	Mean.	Variation from normal.	Mean. max.	Mean. min.	Mean.	Variation from normal.			Total.	Max rainfall in inches.
January ..	29.71	..	62.5	41.1	49.9	..	N 57° W	6	0.1	1.4
February .	29.69	..	68.1	47.0	54.9	..	N 81° W	10	2.4	2.4
March ..	29.68	..	74.2	51.7	60.6	..	S 83° W	9	0.8	1.4
April. ..	29.41	..	81.0	58.7	68.8	..	S 87° W	8	2.7	.9
May.. ..	29.38	..	94.1	70.2	80.1	..	S 60° W	8	0.7	.2
June . ..	29.22	..	102.2	76.9	88.3	..	S 46° W	7	..	..
July.. ..	29.11	..	108.3	80.2	92.6	..	S 35° W	9	..	..
August ..	29.17	..	106.3	78.6	90.9	..	S 38° W	10	..	.1
September.	29.37	..	108.4	72.8	85.7	..	S 89° W	4	..	..
October ..	29.57	..	100.2	69.1	79.1	..	N 10° W	5	..	..
November.	29.70	..	74.8	48.3	57.3	..	N 44° W	6	1.2	1.1
December.	29.83	..	60.8	42.3	49.1	..	N 14° W	4	0.5	2.0
Mean ..	29.5	..	87.9	61.4	71.4	..	..	7	8.4	9.5

METEOROLOGICAL OBSERVATIONS AT BAGDAD DURING 1902.

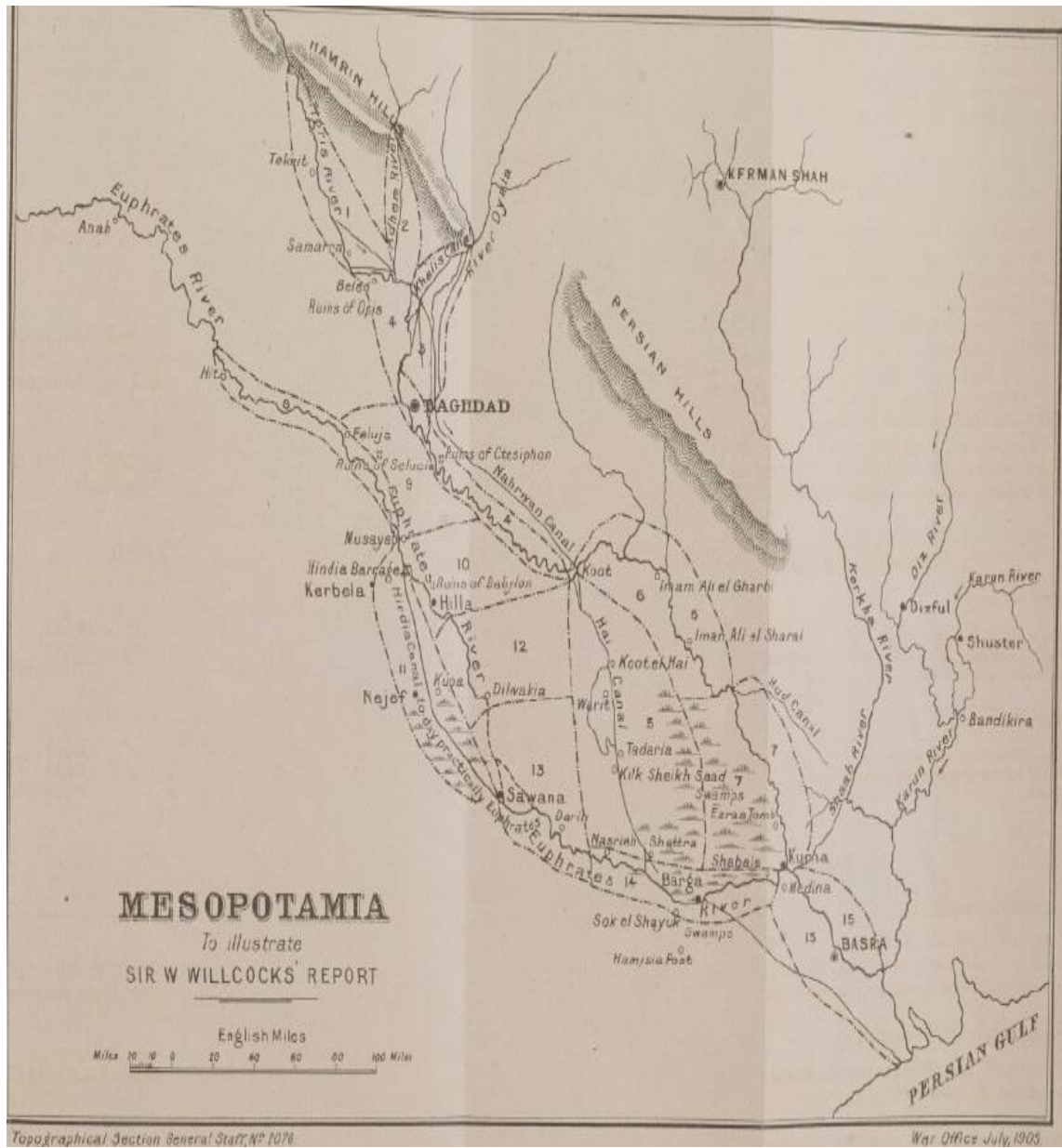
Month.	Pressure in inches.		Temperature Fahrenheit.				Wind Direction.	Wind velocity. Miles per hour.	Rainfall in inches.	
	Mean.	Variation from normal.	Mean. max.	Mean. min.	Mean.	Variation from normal.			Total.	Variation from normal.
January ..	30.03	..	62.0	36.9	49.5	+0.3	S 72° W	3	0.2	-1.19
February .	30.28	..	73.7	47.6	60.6	+7.7	N 18° E	3	0.4	-1.79
March ..	30.06	..	73.2	51.3	62.3	+2.0	N 11° W	3	1.8	+0.17
April. ..	29.97	..	84.3	60.2	72.3	+3.0	N 79° W	2	1.9	+0.91
May.. ..	29.97	-0.013	99.6	71.9	85.7	+5.9	N 7° W	2	0	-0.24
June. ..	29.53	-0.50	107.4	76.9	92.2	+8.6	N 23° W	4	0	0
July.. ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
August ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
September.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
October ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
November.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
December.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Mean ..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.

EK:6

Sir William Willcocks'un Mezopotamya ile İlgili Raporunu Resmetme Amacıyla Hazırlanan 1905 Tarihli Harita (IOR/L/PS/10/87, Title File 3131/1905

'Mesopotamia:- irrigation s. 377.

https://www.qdl.qa/en/archive/81055/vdc_100028295129.0x0000b2 Erişim Tarihi: 15.03.2019.)



Sir William Willcocks ile Osmanlı Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Naradunkyan
Arasında İmzalanan Antlaşma (COA, İrade Ticaret ve Nafia (İ.TNF), nr.19/12, lef 2, 9
Eylül 1324/ 22 Eylül 1908.)

1

Entre Son Excellence Gabriel Naradunkyan, Ministre du Commerce et des Travaux Publics, agissant au nom du Gouvernement Ottoman

d'une part,
et Sir William Willcocks,
sujet britannique, ingénieur,

d'autre part,
il a été arrêté et convenu ce
qui suit :

Article 1.-

Le Gouvernement Ottoman engage Sir William Willcocks pour une période de cinq ans, à raison de 230 (deux cent trente) livres turques par mois, qui lui seront versés par l'intermédiaire de la Banque Ottomane.

Article 2.-

Sir Willcocks aura pour mission principale de faire toutes études, de dresser tous projets, de surveiller et contrôler tous travaux ayant pour objet les irrigations, dessèchements, canalisations et autres travaux publics de la Mésopotamie.

Le Gouvernement Ottoman se réserve le droit de charger aussi Sir Willcocks de missions autres que celles dont il vient d'être

تعیین شده است که سر ویلیام ویلکوکس را به مدت پنج سال و در عوض هر ماه ۲۳۰ لیره عثمانی به او پرداخت خواهد شد و این پرداختها از طرف دولت عثمانی و از طریق بانک عثمانی انجام خواهد گرفت.

تعیین شده است که سر ویلیام ویلکوکس را برای مدت پنج سال و در عوض هر ماه ۲۳۰ لیره عثمانی به او پرداخت خواهد شد و این پرداختها از طرف دولت عثمانی و از طریق بانک عثمانی انجام خواهد گرفت. همچنین دولت عثمانی حق دارد که سر ویلیام ویلکوکس را برای مأموریتها و کارهای دیگر نیز استخدام کند.

I.TNF

19/12

thi vnk

2

2

Article 6.

Sir Willcocks aura droit à un congé de deux mois par an. Son traitement lui sera servi intégral- ment pendant la durée de ce congé.

مردمانه سر ویلیام کوکس حق دارد در هر سال یک ماه مرخصی باشد و در این مدت حقوق او به طور کامل پرداخت خواهد شد.

Article 7.

Le Gouvernement se réserve le droit de mettre fin à tout moment et avant l'expiration des cinq années, à la mission de Sir Willcocks, moyennant le paiement, une fois pour toutes, d'une indemnité représentant six mois de son traitement.

حکومت این حق را برای خود نگه میدارد که در هر زمان و پیش از اتمام پنج سال مأموریت سر ویلیام کوکس را منقضی کند و در عوض آن یکبارگی مبلغی را بپردازد که معادل شش ماه از حقوق او باشد.

Il est bien entendu qu'en dehors des sommes spécifiées ci-dessus, Sir Willcocks ne pourra réclamer du Gouvernement Ottoman aucune somme ou indemnité quelconque à quelque titre que ce soit, et qu'il ne pourra pas entre- prendre de travaux pour le compte des Turcs.

بسیار واضح است که خارج از مبالغ مشخص شده در بالا، سر ویلیام کوکس نمیتواند هیچ مبلغی را از دولت عثمانی بخواهد و نمیتواند برای حساب ترکها هیچ کاری انجام دهد.

Article 8.

Le présent contrat entrera en vigueur, pour une période de cinq années, à partir de la date de l'approbation impériale, date qui sera notifiée à Sir William Willcocks.

این قرارداد از تاریخ تصویب امپراتور برای مدت پنج سال به اجرا درخواهد آمد.

Fait en double exemplaire pour un seul et même effet.

این قرارداد در دو نسخه تهیه شد که هر دو یک اثرند.

اصولاً



parle soit en Mésopotamie, soit dans d'autres parties de l'Empire Ottoman, sans que celui-ci puisse prétendre à un traitement supplémentaire. Il n'aura droit qu'à des frais de déplacement.

Article 3.

Sir Willcocks trait en ayant les relations nécessaires avec les autorités locales, ressorties du Ministère du Commerce et des Travaux Publics, avec lequel il correspondra et dont il recevra les instructions.

سر ویلیام کوکس باید در مورد روابط لازم با مقامات محلی که تحت نظر وزارت بازرگانی و کارهای عمومی است، با آن وزارتخانه مکاتبات داشته باشد و دستورات آن را دریافت کند.

Article 4.

Sir Willcocks à l'aller et au retour des localités où il se rendra en tournée d'inspection touchera, en même temps que le montant des frais qui viendront pour lui de son voyage à des d'animal, voiture, bateau ou chemin de fer, aussi une livre turque par jour à titre de frais de déplacement.

سر ویلیام کوکس در حین سفرهای تفتیشی که در نقاط مختلف انجام میدهد، علاوه بر مخارج سفر (حمله، کرایه، راه) یک لیره عثمانی در روز به عنوان هزینه جابجایی دریافت خواهد کرد.

Article 5.

Sir Willcocks touchera une somme une fois de livres turques 75 (soixante-quinze) pour son voyage de l'empire à Bagdad. Cette même somme lui sera versée toutes les fois qu'il aura à entreprendre ce voyage sur l'ordre du Gouverne- ment, ou en cas de retour définitif de Bagdad c.à.d. lorsque sa mis- sion aura pris fin.

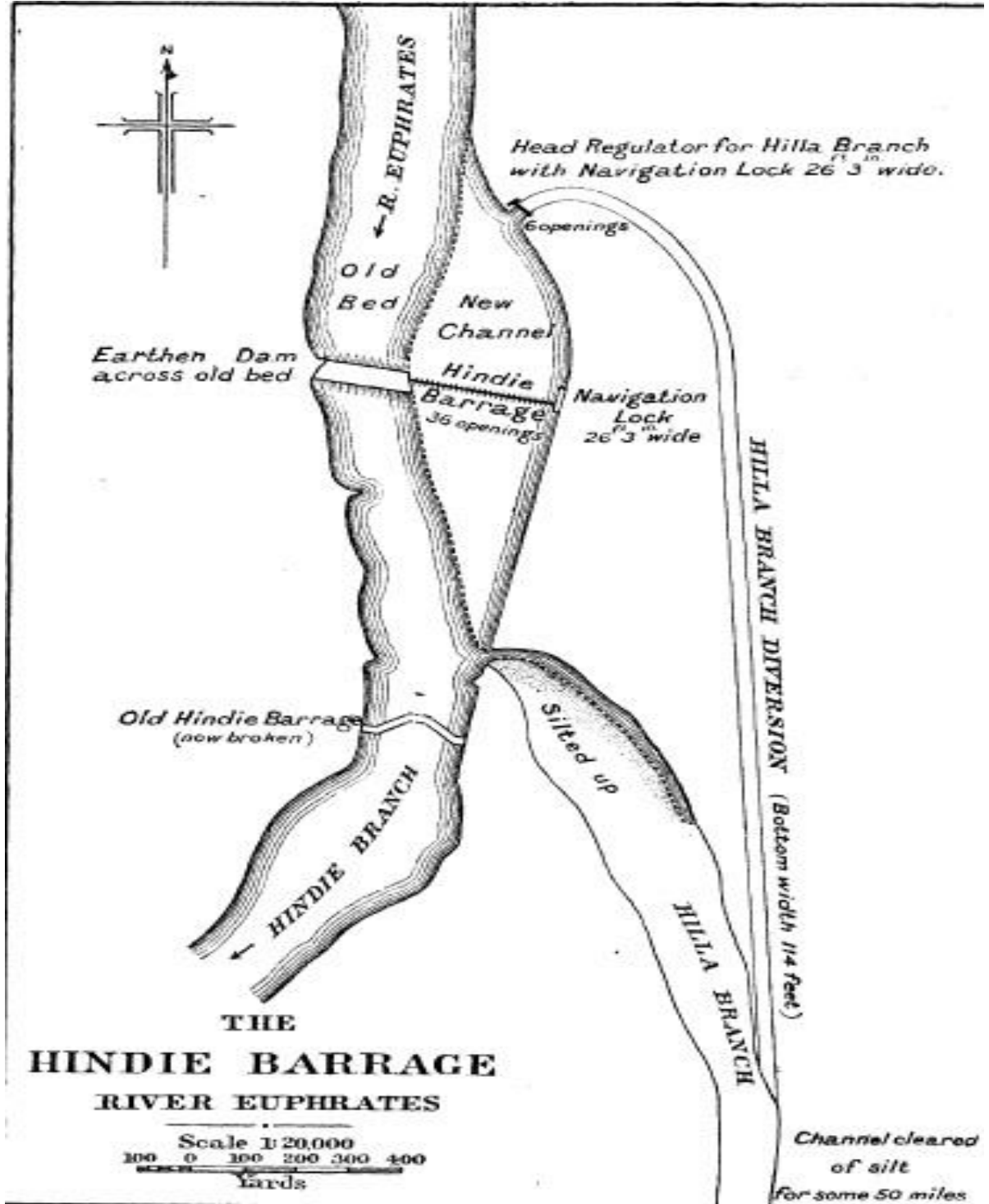
سر ویلیام کوکس مبلغ 75 لیره عثمانی را برای سفر خود از امپراتوری به بغداد دریافت خواهد کرد. این مبلغ هر بار که او بر اساس دستور دولت برای سفر به بغداد یا در صورت اتمام مأموریتش در بغداد اعزام شود، به او پرداخت خواهد شد.

EK:8

Hindiye Barajı İnşaatı'nda Kullanılan Bir Tuğla Atölyesi (Fırını) (*Şehbal*, Sayı: 76, 15 Mayıs 1329/ 28 Mayıs 1913, s.69.)

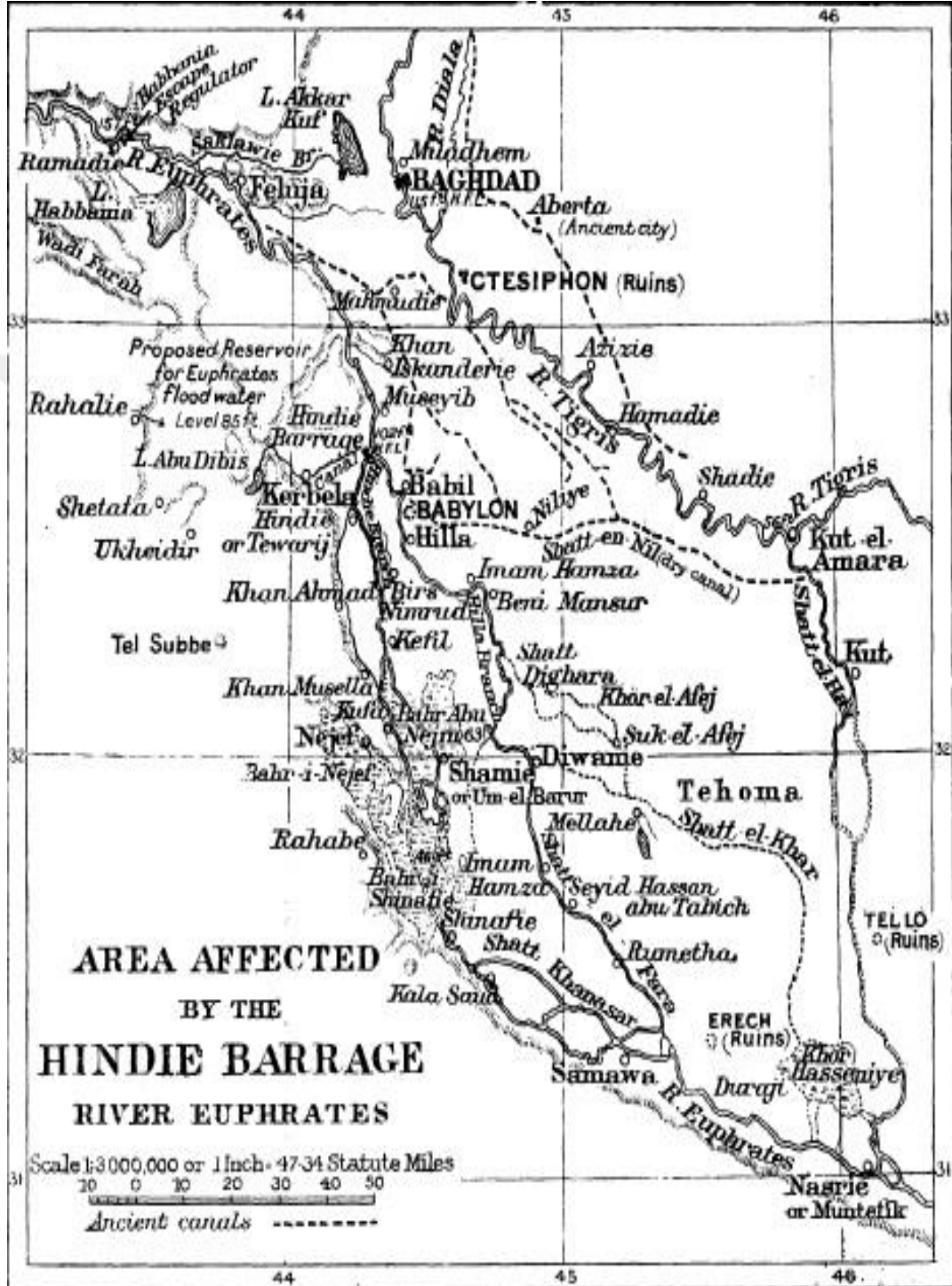


Eski Hindiye Barajı ile Yeni Yapılması Düşünülen Çalışmaları Gösteren Harita
 ("The Hindie (Euphrates) Barrage", *The Geographical Journal*, Vol.43, No.4
 (Apr.,1914) s. 417.)



Hindiye Barajı'ndan Etkilenen Bölge Haritası

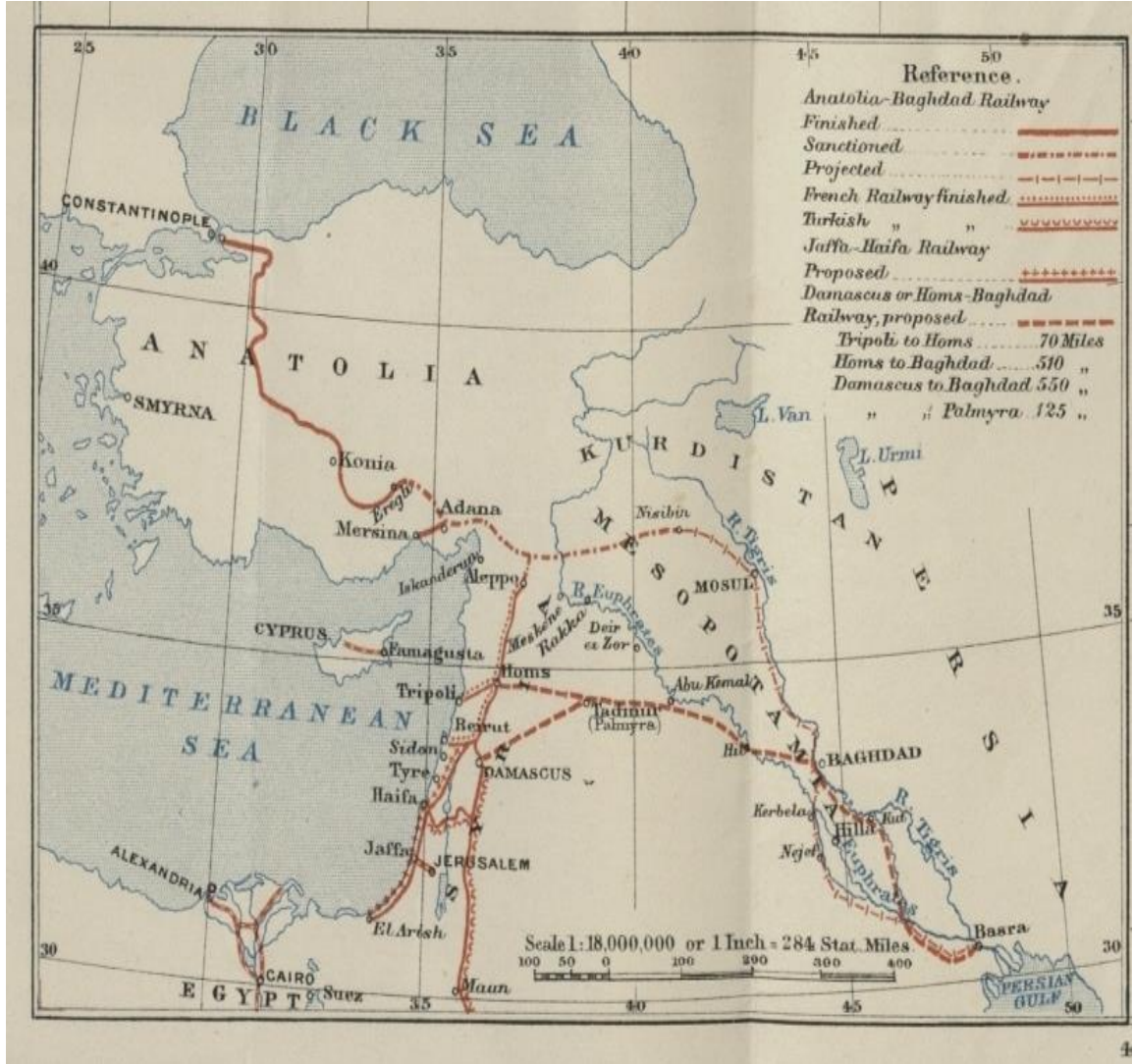
("The Hindie (Euphrates) Barrage", *The Geographical Journal*, Vol.43, No.4 (Apr.,1914) s. 416.)



EK:11

Sir William Willcocks Tarafından Hazırlanan Demiryolu Hattı Haritası

(COA, Hariciye Nezâreti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3, nr. 684/1.)

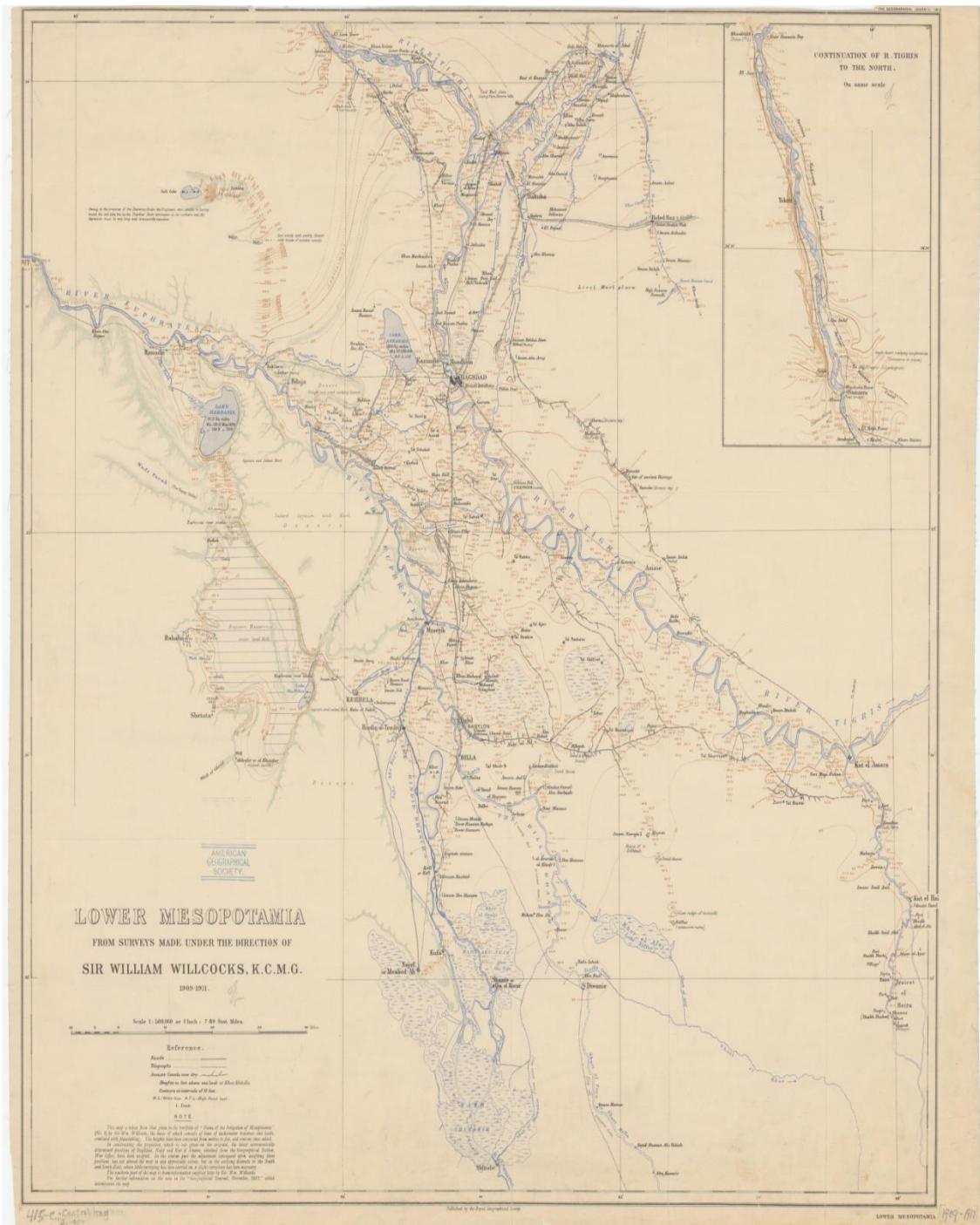




EK:12

Sir William Willcocks'un Çalışmalarıyla Elde Edilen Bilgi Sonucu Hazırlanan Mezopotamya Haritası

(Lower Mesopotamia / from surveys made under the direction of Sir William Willcocks, K.C.M.G., 1909-1911. William Willcocks Sir, 1852-1932. ;Oscar Terry Crosby 1861-1947.; Royal Geographical Society (Great Britain) London : Royal Geographical Society
<https://collections.lib.uwm.edu/digital/collection/agdm/id/6139/> Erişim Tarihi: 17.03.2019)



EK:13

Hindiye Barajı İnşaatı'na Kireç Getirmek İçin Kullanılan Kelekler

(*Şehbal*, Sayı: 90, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390.)



سره نك انشاآندره كه له كلر

EK:14

Hindiye Barajı İnşaatı'nda Kullanılan Dekovil (Vagon) Hattı

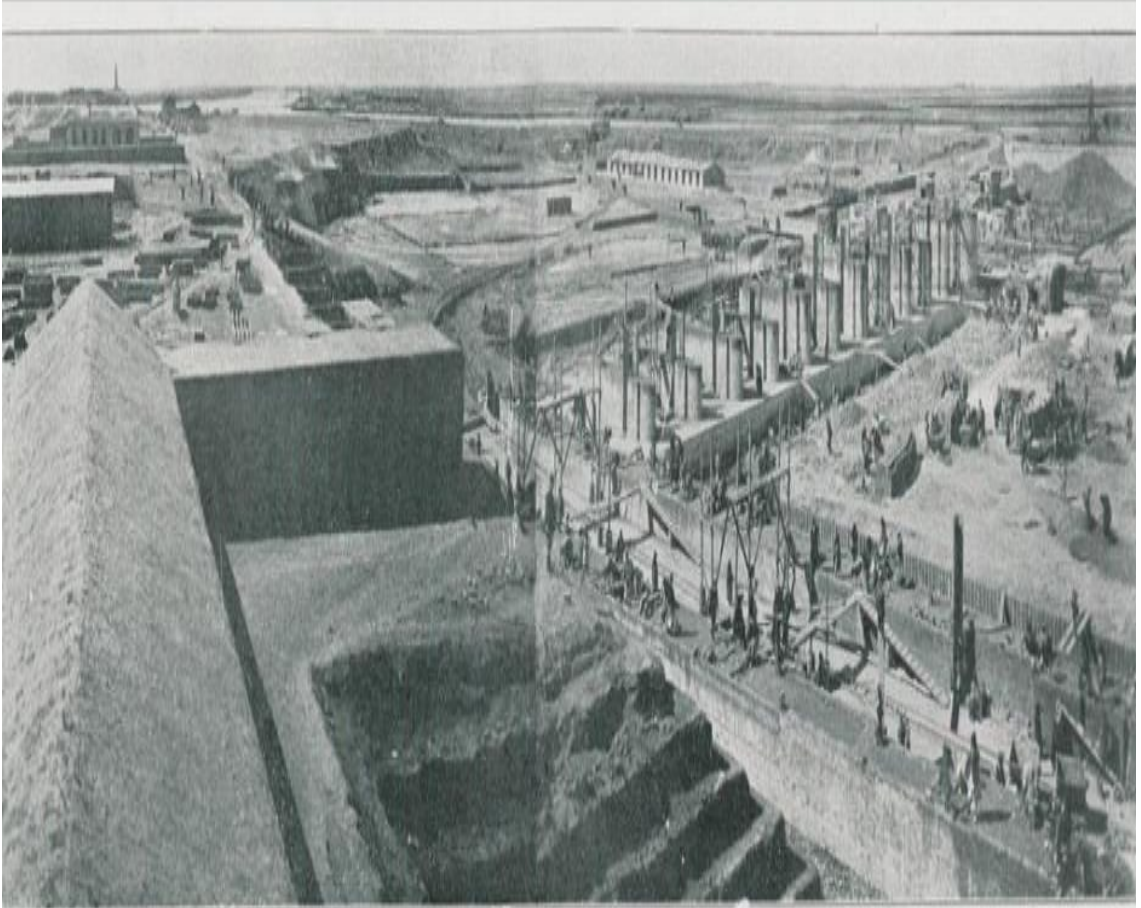
(Şehbal, Sayı: 90, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.390.)



EK:15

el-Cezire'nin Sulanmasında Kullanılacak Hindiye Barajı İnşaatı

(Şehbal, Sayı: 53, 15 Mayıs 1328/ 28 Mayıs 1912, s.87.)

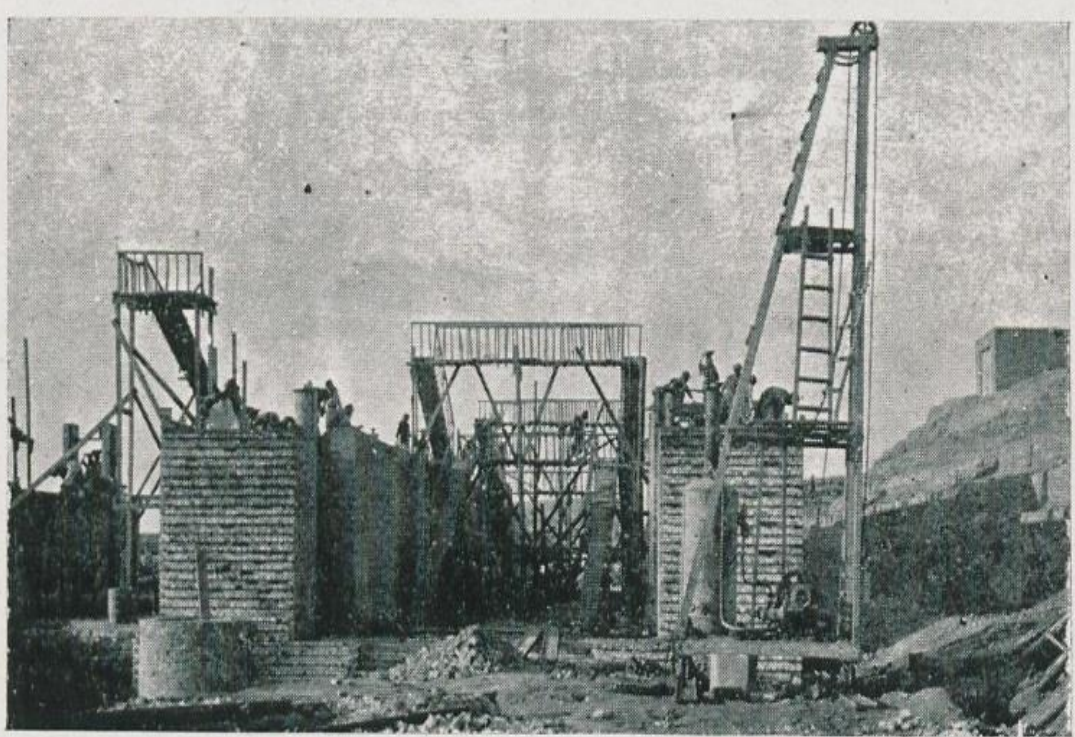


الجزيرة ملك امفاد اراضي عملياً ندره : لفيف مدهسى انساني

EK: 16

Hindiye Barajı'nda Yapılan Kantara Havuzu İnşaatı

(Şehbal, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.391.)



سردره قنطرة هوضی

EK: 17

Hindiye Barajı'nın Taş Ayakları ve Kemerleri

(*Şehbal*, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.393.)

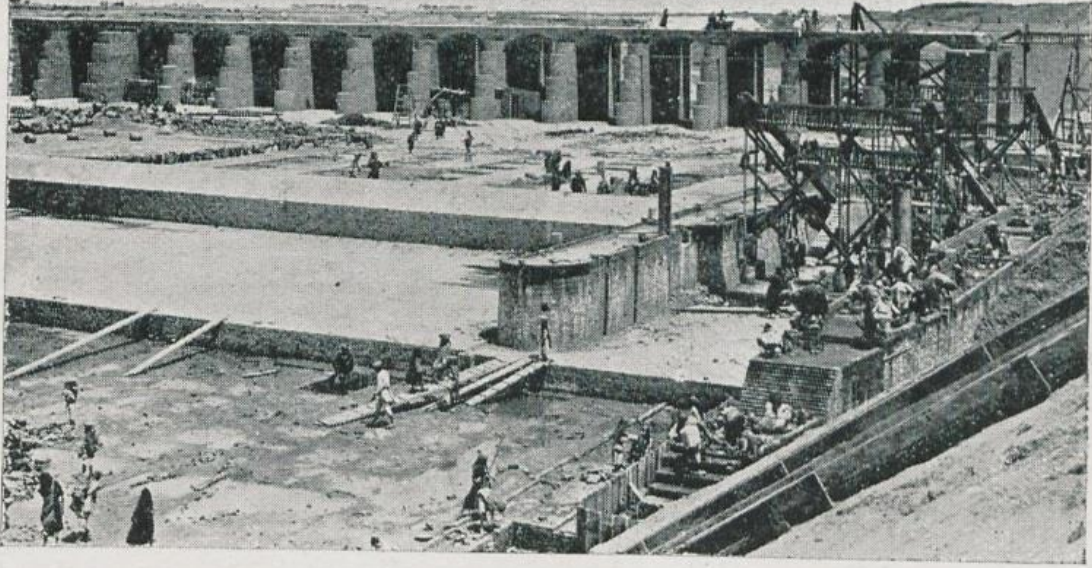


لهندیہ سدہ سندھ آبافلر وکرلر ایلہ وینچ ماکیہ سی

EK: 18

Hindiye Barajı'nın Bitişine Yakın Görüntüsü

(Şehbal, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.392.)



لهندیه سدە سنك ختامة قریب منظره سی



لهندیه سدە سنك ختامة قریب منظره سی

EK: 19

Hindiye Barajı'nın Açılışı ve Suların İlk Defa Akıtılması

(Şehbal, Sayı: 92, 1 Mart 1330/ 14 Mart 1913, s.393.)

