

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANA BİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**FAV YARIMADASI ÜZERİNDE
OSMANLI-İNGİLİZ ÇEKİŞMELERİ
(1886–1915)**

Yüksek Lisans Tezi

Mustafa YILMAZ

İstanbul 2006

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TÜRK TARİHİ ANA BİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**FAV YARIMADASI ÜZERİNDE
OSMANLI-İNGİLİZ ÇEKİŞMELERİ
(1886–1915)**

Yüksek Lisans Tezi

Mustafa YILMAZ

Danışman: Prof. Dr. Zekeriya KURŞUN

İstanbul 2006



MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Yüksek Lisans öğrencisi Mustafa Yılmaz'ın "Fav Yarımadası Üzerinde Osmanlı İngiliz Çekişmeleri(1886-1915)" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Türk Tarihi Anabilim Dalı,Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans tezi olarak oy birliği / oy çokluğu ile başarılı bulunmuştur.

Tez Danışmanı : Prof.Dr.Zekeriya Kurşun
Üniversitesi Marmara

Üye : Prof.Dr.Vahdettin Engin
Üniversitesi Marmara

Üye : Prof.Dr.Ufuk Gülsoy
Üniversitesi Marmara

İmza

.....

.....

.....

ONAY

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulu' nun 06/10/2006 tarih ve 17-6 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof.Dr. Mücteba İLGÜREL
Müdür



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	III
ÖNSÖZ	VII
ÖZET	X
SUMMARY	XI
KISALTMALAR	XII

GİRİŞ

FAV'IN COĞRAFİ KONUMU VE OSMANLI HÂKİMİYETİNE GİRİŞİ

I. FAV'IN COĞRAFİ KONUMU	1
II. FAV'IN OSMANLI HÂKİMİYETİNE GİRİŞİ	6

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI YÖNETİMİNDE FAV

I. FAV'DA OSMANLI İDARİ TEŞKİLATI	8
1. Fav Nahiyesi'nin İlk Defa Kaza Haline Dönüştürülmesi	8
2. Fav'da Kurulan Resmi Müesseseler	10
1) Fav Telgrafhanesi	10
2) Rüsumat İdaresi	11
3) Karantina İdaresi	12
II. FAV NAHİYESİ'NİN İMAR VE ISLAHİ TASARILARI	14
1. Fav'ın Muntazam Bir Kasabaya Dönüştürülmesi	14
2. Fav'daki Resmi Müesseselerin Yenilenmesi	16
3. Fav Boğazı'nda Gemi Trafiğinin Düzenlenmesi	16
4. Islahat Tasarılarının Sonuçları	19
III. FAV NAHİYESİ'NİN YENİDEN KAZAYA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ	21
1. Yeni Teşkil Edilen Fav Kazası'nın Tahsisatı	23
2. Fav Kazası Kaymakamları	25

İKİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI BİR REKABET ALANI: FAV TELGRAF HATTI

I. HİNDİSTAN (FAV) TELGRAF HATTI	28
1. Telgraf Hattının İnşa Nedenleri	28
2. Telgraf Hattının Güzergâhı	29
3. Fav Telgraf Hattının İnşa Çalışmaları	30
4. Telgraf Hattı İşletme Mukavelesi	31
5. Osmanlı Devleti'nin Telgraf Haberleşmesinden Beklentileri	34
II. TELGRAF HATTI'NDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ALINAN TEDBİRLER	35
1. Rakip Telgraf Hatlarından Kaynaklanan Rekabet	35
2. Urban ve Aşiretlerin Telgraf Hattına Yönelik Saldırıları	36
3. Telgraf Tarifelerinin Tenzil Edilmesi	41
4. Alternatif Telgraf Hatlarının İnşa Edilmesi	42
III. FAV TELGRAF HATTI'NI NECİD VE KUVEYT'E UZATMA TASARILARI	43
1. Fav-Necid Telgraf Hattı Tasarısı	43
2. Fav Telgraf Hattı'nın Kuveyt'e Uzatılması Tasarıları	45
IV. FAV TELGRAFHANELERİ	45
1. Osmanlı ve İngiliz Telgrafhaneleri'nin Hizmete Açılışı	45
2. Fav Osmanlı Telgrafhanesine Yapılan Tayinler	46

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
İNGİLİZ NÜFUZUNA KARŞI DİRENÇ OLUŞTURMA SÜRECİ:
FAV İSTİHKÂMLARI

I. İNGİLİZ NÜFUZUNUN OLUŞUM SÜRECİ	48
1. Basra Körfezi'nde İngilizler	48
2. Şattülarap Nehri ve Basra Şehri'nde İngilizler	50
II. FAV'DA OSMANLI İSTİHKÂM FAALİYETLERİ	54
1. İstihkâm İnşa Edilmesinin Nedenleri	54

2. İstihkâm İnşaatı'nın Başlatılması	55
3. İstihkâma Karşı İtirazlar	57
1) Kuveyt Şeyhi'nin İtirazı	57
2) İran'ın İtirazları	58
3) İngiltere'nin İtirazları	59
III. FAV İSTİHKÂMLARI'NA YÖNELİK İNGİLİZ KARŞI HAREKETİ	61
1. İngiliz Telgrafhanesi Etrafındaki İnşaat Faaliyetleri	61
2. İngiliz Telgrafhanesi Arazisinin Genişletilmesi	65
3. Fav Hadisesi	70
1) Fav Hadisesi'nin Yankıları	73
2) Fav Hadisesi'nden Sonra İngiliz İsteklerinin Kabulü	77
IV. FAV İSTİHKÂMLARI'NDA SON PERDE	80
1. İstihkâm İnşaatının Tatil Edilmesi	80
2. Fav İstihkâmları'nın Kısımları	83
3. Fav İstihkâmları'nın Son Durumu	84

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

FAV BOĞAZI VE ŞATTÜLARAP NEHRİ'NDE GÜVENLİK

I. GÜVENLİK SORUNLARI	88
1. İngiliz Savaş Gemileri	89
2. Fav İngiliz Telgrafhanesi	100
3. Basra Vilayeti'ne Yönelik Silah Kaçakçılığı	107
4. Bağdat Demiryolu Projesi ve İngiltere	109
5. Fav Boğazı'nda Şamandıra Meselesi	113
6. Kuveyt Şeyhi'nden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları	121
1) Kuveyt Şeyhleri'nin Fav'daki Emlakı	121
II. OSMANLI DEVLETİ'NİN ALDIĞI GÜVENLİK TEDBİRLERİ	127
1. Fav Boğazı'ndan Geçen Gemilerin Yoklanması	127
2. Savaş Gemilerinin Devriye Gezdirilmesi	129
III. I. DÜNYA SAVAŞI VE IRAK HAVALİSİ	135
1. I. Dünya Savaşı'ndan Önce Basra Körfezi'nde Durum	135

2. I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi	137
1) Osmanlı Devleti'nin Hazırlıkları	137
2) İngiltere'nin Hazırlıkları	143
3) Fav Boğazı'ndaki Türk Kuvvetlerinin Durumu	144
4) Fav'ın İngilizler Tarafından İşgali	146
 SONUÇ	 149
BİBLİYOGRAFYA	156
EKLER	159
ÖZGEÇMİŞ	172

ÖNSÖZ

XIX. asrın sonlarıyla XX. asrın başları, Şark Meselesi çerçevesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun tasfiyesi politikalarının yoğunluk kazandığı bir dönem olmuştur. Bu politika doğrultusunda Balkanlar, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'daki Osmanlı toprakları, Avrupa Devletleri tarafından imparatorluktan koparılmaya ve egemen olduğu ülkeleri kaybeden Türk milleti, Anadolu'da esaret altına alınmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti, farklı devletler tarafından, imparatorluğun farklı bölgelerine yönelik olarak uygulanan bu politikaya karşı, kuvvetli bir direnç göstermiş ve varlığını sürdürebilmek amacıyla bir yandan egemen olduğu topraklar üzerinde ıslahat yapmak suretiyle otoritesini artırmaya, diğer yandan da askeri ve diplomatik tedbirlerle İngiltere, Fransa ve Rusya gibi sömürgeci devletlerin yayılmacı ihtiraslarını önlemeye çalışmıştır.

Çok geniş bir coğrafyayı kapsayan bu karşı koyuşun, bir cephesini de Irak havalisi oluşturmuş ve burada İngiltere'ye karşı mücadele edilmiştir. Tez çalışmamızın konusunu oluşturan Fav Boğazı ve bu boğazın dâhil olduğu Fav Yarımadası, Irak'taki Osmanlı-İngiliz çekişmesinin kilit noktasını teşkil etmiştir. Fav Boğazı'nın kilit bir mevki haline gelmesinde, Şattülarap Nehri'yle Basra Körfezi'nin birleşme noktasında bulunması ve Şattülarap Nehri vasıtasıyla Irak içlerine gidip gelen gemilerin buradan geçiş yapmaları etkili olmuştur. Fav Boğazı'nın sahip olduğu jeopolitik konum, Osmanlı ve İngiliz çıkarlarının bu bölgede kesişmesine ve karşılıklı rekabetten kaynaklanan gerginlik ve çatışmaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu çalışmanın amacı, İngiliz yayılmacılığından, yerli aşiretlerden ve komşu devlet İran'dan kaynaklanan sorunları ortaya koymak ve bu sorunlara karşı, Osmanlı idarecilerinin geliştirdiği çözümleri ve devletin buradaki varlığını garanti altına almak için gerçekleştirdiği düzenlemeleri irdelemektir.

Tez çalışmamızın bir diğer amacı da, imparatorluk mirasımızın ve tarihsel belleğimizin bir parçası olan bu coğrafyanın, Osmanlı Devleti'nin bu coğrafyada bıraktığı izlerin ve geçmişte buralarda verilen mücadelelerin Türk kamuoyuna hatırlatılmasıdır. Bu başarıldığı takdirde; 1980–1988 İran-Irak, 1990 Irak-Kuveyt ve 2003 II. Körfez Savaşları sırasında, dünya gündemine gelen Bubyân, Varba, Ümm-ü Kasır, Safvan ve Fav gibi yerlerin bizim tarihimiz açısından sahip oldukları önem de

ortaya koyulmuş olacaktır. Böylece bu coğrafya hakkındaki ilgi ve bilgi eksikliği bir nebze olsun giderilecektir.

Tez çalışmamız basılı eserlerin yetersizliğinden dolayı, çoğunlukla Osmanlı vesikalarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Bu vesikaların basılı eserlerde rastlanmayacak şekilde ayrıntılı bilgiler ihtiva etmesi, Fav ve çevresinde meydana gelen ve şimdiye kadar gün yüzüne çıkmamış olan birçok olayın aydınlatılmasına olanak tanımıştır. Osmanlı Devleti'nin Fav'a kadar uzanan bir telgraf hattı inşa etmesi ve burada bir telgrafhane kurması, Fav ve çevresi hakkındaki haberlerin düzenli olarak merkezi hükümete ulaştırılmasını ve buna bağlı olarak da birçok resmi vesikanın ortaya çıkmasını kolaylaştırmıştır. Geçmişten tevarüs eden belgelerin bolluğuna rağmen, bunların tasnifi işinin tamamlanamamış olması tarih araştırmacıları için bir engel oluşturmaktadır. Bu engel ortadan kaldırıldığı takdirde, araştırmalarda karşılaşılan birçok eksiklik giderilmiş olacaktır. Nitekim Başbakanlık Osmanlı Arşivi tarafından son dönemde araştırmacıların hizmetine sunulan, Hariciye Siyasi Evrakı ile Yıldız Perakende Evrakı'nda Fav ile ilgili belgelerin dosyalar halinde ve toplu bir şekilde bulunması, tez çalışmamızın birçok eksikliğinin giderilmesini ve derinlik kazanmasını sağlamıştır.

Tezin giriş kısmında, Fav'ın coğrafi konumu ve Osmanlı hâkimiyeti altına alınması konusunda bilgi verilmiştir. Birinci bölümde; Fav'ın Osmanlı idari teşkilatındaki yeri, burada kurulan resmi müesseseler ve yapılması planlanan ıslahatlar ele alınmıştır. Fav kasabası biri dâhili, diğeri uluslararası nitelikte iki büyük projede önemli rol oynamıştır. Bu projelerden uluslararası nitelikte olanı Fav Telgraf Hattı'dır ve bu hattın inşası, Osmanlı Devleti'ne sağladığı katkılar, hattın işletilmesinde karşılaşılan sorunlar ve Fav'da açılan telgrafhaneler ikinci bölümün konusunu teşkil etmiştir. Üçüncü bölümde, diğeri bir büyük proje olan ve Fav ve Şattülarap Nehri'nde artış gösteren İngiliz nüfuzuna karşı bir önlem olarak ortaya çıkan Fav İstihkâmları projesi ve projenin gerçekleştirilmesi aşamasında yaşanan Osmanlı-İngiliz çekişmeleri incelenmiştir. Dördüncü bölümde, İngiltere'nin Irak havalisinde uyguladığı müdahaleci politikanın dayanakları ve bu politikadan kaynaklanan güvenlik sorunları irdelenmiştir. Özellikle İngiliz savaş gemileri, Fav İngiliz Telgrafhanesi ve Benderbuşir ile Basra İngiliz Konsoloslukları'nın söz konusu politikanın uygulanmasında üstlendikleri roller üzerinde durulmuştur. Bu bölümde ayrıca, XIX. asrın sonlarından itibaren Irak

havalisinde şiddetlenen Osmanlı-İngiliz çekişmelerinin, I. Dünya Savaşı ve Irak Cephesi'ndeki duruma bağlı olarak İngiltere'nin lehine sonuçlanması hakkında bilgi verilmiştir.

Bundan yıllar önce Fav üzerinde çalışmamı önererek, beni bu konuya yönlendiren ve bu tezin hem konu, hem de isim babası olan saygıdeğer hocam Prof. Dr. Zekeriya Kurşun'a şükranlarımı sunuyorum. Değerli arkadaşlarım; Dr. Murat Uluskan, Dr. Davut Hut, Arş. Gör. Haydar Çoruh ve Özgür Bolat'a tezin hazırlanması sırasındaki katkılarından dolayı teşekkür ediyorum. Ayrıca evlerindeki uzun süreli misafirliğim esnasında, gösterdikleri hoşgörü ve verdikleri destek sebebiyle ablam Fatma, eniştem Tahir, yeğenlerim Tamer ve Tarık'a da teşekkür ediyorum.

İstanbul, Eylül 2006

Mustafa Yılmaz

ÖZET

Bu tezin konusunu XIX. asrın sonları ile XX. asrın başları arasındaki dönemde, Kuveyt'ten Fav'a ve Fav'dan Basra'ya kadar uzanan coğrafyada, Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve yerli aşiretlerle yaşadığı sorunlar ve bu sorunlara karşı geliştirdiği çözümler oluşturmaktadır.

Bu coğrafyadaki Osmanlı-İngiliz ilişkileri, başlangıçta dostluk ve işbirliği çerçevesinde gelişmiştir. Bu dostluk ve işbirliği anlayışının bir göstergesi olarak, Londra ile Bombay arasında İngiltere tarafından inşa edilen büyük telgraf hattına, Osmanlı Devleti de iştirak etmiş ve bu hattın İstanbul ile Fav arasındaki bölümü Fav Telgraf Hattı olarak isimlendirilmiştir. Fav kasabası, bu uluslararası telgraf projesinin önemli bir kavşak noktası olmuş ve burada bir İngiliz Telgrafhanesi açılmasına da izin verilmiştir.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında, telgraf haberleşmesine bağlı olarak geliştirilen iyi ilişkiler, XIX. asrın sonlarına doğru yerini rekabet ve gerginlik ortamına terk etmiştir. Fav ve civarındaki bölgelerde karşılıklı olarak yaşanan bu rekabet ve çekişmeler ise; Fav Osmanlı İstihkâmları ve bu istihkâmları engellemek amacıyla İngilizler tarafından Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafında yürütülen inşaat faaliyetleri ve telgrafhane arazisinin istihkâm arazisine doğru genişletilmesi sorunu, Fav Boğazı'nda şamandıra meselesi, Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'ne uzatılması projesi, Şattülarap Nehri'nde devriye gezdirilen İngiliz savaş gemileri ve onların diğer bazı faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır. Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde anlaşmazlığa neden olan Bağdat Demiryolu Hattı'nın Basra Körfezi sahillerine ulaştırılması projesine Kuveyt Şeyhi de müdahil olmuştur. Babıâli ile Kuveyt Şeyhi arasında ayrıca, Şeyh'in Fav'daki arazilerinden dolayı da anlaşmazlık yaşanmıştır.

SUMMARY

This thesis sheds lights on the problems that the Ottoman Empire had with the Great Britain and local tribes in the region stretching from Kuwait to Fav and from Fav to Basra, and the solutions the Empire developed in response to these problems between the end of 19th century and the beginning of 20th century.

The Ottoman- British relationship in this region was at first friendly and cooperative. As a sign of this friendship and cooperation, Ottoman Empire became a part of the telegraph line constructed between Bombay and London. The section of the telegraph line that went from Fav and Istanbul was called Fav Telegraph Line. With this international telegraph-line project, the Fav Town turned into an important crossroad and the Ottoman Empire allowed for a construction of a British Telegraph Office there.

Good relationships between the Ottoman Empire and the Britain that resulted from this cooperation on the telegraph line, however, turned into competition and tension towards the end of 19th century. This tension and hostility in the Fav area and its vicinity mostly resulted from the following: Ottoman Fortifications in FAV and construction works by the Britain around British Telegraph Office to stop Ottoman fortification activities, and expansion of British telegraph office area towards the Ottoman fortification area, the float problem in the Fav Strait, the expansion of Baghdad Railway to Basra Gulf, and the patrolling and other activities of British Navy on the Şattûlarap River. Kuwait Sheik intervened in the project of expansion of Baghdad Railway to Basra Gulf, as well. Babiâli and Kuwait Sheik got involved in several conflicts regarding the Sheik's territories in the Fav area.

KISALTMALAR

A.g.e.	Adı geen eser
A.g.m.	Adı geen makale
A.MKT. MHM	Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı
BEO	Babıâli Evrak Odası
bkz	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	Cilt
Çev	Çeviren
DH-H	Dâhiliye Nezareti Hukuk Kalemi Evrakı
DH-İD	Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı
DH.MB. HPS	Dâhiliye Nezareti Mebani-i Emiriye – Hapishaneler Müdüriyeti Evrakı
DH-MKT	Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı
DH-MTV	Dâhiliye Nezareti Mütenevvi Evrakı
DH-MUI	Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Kalemi Evrakı
DH.SN. M	Dâhiliye Nezareti Sicill-i Nüfus Müdüriyeti
DİA	Diyanet İslam Ansiklopedisi
HR. SYS	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı
İA	İslam Ansiklopedisi
İAS	İrade Askeri Tasnifi
İD	İrade Dâhiliye Tasnifi
İH	İrade Hariciye Tasnifi
İ.Hus	İrade Hususi Tasnifi
İMM	İrade Meclis-i Mahsus Tasnifi
İMV	İrade Meclis-i Vâlâ Tasnifi
İPT	İrade Telgraf ve Posta Nezareti Tasnifi
İŞD	İrade Şura-yı Devlet
MV	Meclis-i Vükela Mazbataları Tasnifi
nr	Numara
s	Sayfa

ŞD	Şura-yı Devlet Tasnifi
Y.A. Hus	Yıldız Tasnifi Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
Y.A. Res	Yıldız Tasnifi Sadaret Resmi Maruzat Evrakı
YEE	Yıldız Tasnifi Esas Evrakı
Y. MTV	Yıldız Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK. A	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Sadaret
Y.PRK. ASK	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askeri Maruzat
Y.PRK. EŞA	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik
Y.PRK. HR	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Hariciye Nezareti
Y.PRK. MBC	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Mabeyn Cedvelleri
Y.PRK. UM	Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı

GİRİŞ

FAV'IN COĞRAFİ KONUMU VE OSMANLI HÂKİMİYETİNE GİRİŞİ

I. FAV'IN COĞRAFİ KONUMU

Burada XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı idari taksimatı içerisinde önce Bağdat, akabinde Basra Vilayeti'nin bir nahiyesi olan ve daha sonra idari statüsü kazaya dönüştürülen ve Osmanlı belgelerinde Fav, Fave, Fao ve Fav Boğazı diye isimlendirilen bölgenin coğrafi konumu üzerinde durulacaktır.

Söz konusu Fav noktası; Fırat, Dicle ve Karun Nehirleri'nin birleşmesiyle oluşan Şattülarap Nehri'nin Basra Körfezi'ne döküldüğü yerde bulunduğu için öncelikle bu nehirlerin güzergâhlarını belirtmek doğru olacaktır.

Irak'a hayat veren ve bu yüzden büyük değer ve önem taşıyan ve bu bölge için iki ana kan damarı sayılabilen Fırat ve Dicle Nehirleri, esas kaynaklarını Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan almışlardır¹. Fırat Nehri, Erzurum Vilayeti dâhilinde ortaya çıkan Murad ve Karasu Nehirleri'nin Keban Madeni kasabası civarında birleşmesiyle oluşur². Bu birleşmeden sonra Elazığ ve Diyarbakır Vilayetleri'nden geçerek önce Halep Sancağı'na, oradan da Bağdat Vilayeti arazisine ulaşır³. Suriye'den Irak topraklarına girdikten sonra hafif dalgalı bir araziden ilerleyerek, Hit'te alçak Mezopotamya ovalarına iner ve Müseyyib'in biraz güneyinde iki kola ayrılır. Bunlardan yeni yatağı sağ kol Hindiye, eski yatağı sol kol Hille suyu adını alır. 1913 yılında kurulan Hindiye barajı sayesinde Fırat'ın suları bu iki kol arasında eşit şekilde taksim edilmiştir. Güneyde bu iki kolun suları bataklıklar vasıtasıyla yeniden bir araya gelir⁴. Bu iki kolun birleşmesiyle tekrar bütünlük sağlayan Fırat Nehri, Kurna'da Dicle Nehri'yle birleşir.

¹ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi (1914-1918)*, C. III-Kısım I, T. C. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979, s. 28.

² Ali Tevfik, *Memalik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1315, s. 208 ve 209.

³ Şemseddin Sami, *Kamusu'l- Alam*, C. V, İstanbul 1314, s. 3351.

⁴ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 28.

Dicle Nehri, Diyarbakır Vilayeti'nden doğar, Cizre dağlarını yarararak Musul Sancağı'nın ortasından geçer ve Bağdat Vilayeti'nin kuzeyindeki Şirket mevkiinde vilayete dâhil olur. Aynen Fırat Nehri gibi vilayetin büyük bir kısmını ortadan geçerek Kurna'ya varır⁵. Dicle Nehri bu güzergâh içerisinde; Diyarbakır Vilayeti'nin doğu sınırı civarında Batman Çayı ve Siirt Nehri'ni, Musul Şehri civarında Büyük Zap ve Bağdat Vilayet sınırı yakınlarında Küçük Zap Nehirleri'ni, Samarra'nın güneyinde Edhem Çayı, Bağdat Şehri'nin güneyinde Diyale Nehri ve nihayet Ammare Sancağı civarında Kerha Nehri'nin sularını kendi mecrasına katar⁶.

Dicle ve Fırat'ın suları Kurna'da birleştikten sonra Şattülarap adını alır. Kurna ile Basra arası 75 km. ve Basra ile deniz arasında 100 km. olmak üzere Şattülarab'ın uzunluğu 175 km.yi bulur⁷. Şattülarap Nehri, Irak-ı Acem'den gelen Kerha ve Karun Nehirleri'ni de kendi sularına katar. Sahip olduğu akarsular Şattülarap Nehri'ne kadar uzanan Irak-ı Acem bölgesi, İran'ın ortasında geniş bir arazi olup, asıl Irak'tan yani Irak-ı Arap'tan Huzistan ve Luristan bölgeleriyle ayrılmıştır. İran'ın en büyük ve en meşhur şehirleri olan Tahran, İsfahan, Hemedan, Kum, Kaşan, Kazvin ve Yezd şehirleri bu bölgede bulunmaktadır⁸. Irak-ı Acem'den gelen Kerha Nehri, sularının büyük kısmını Dicle Nehri'ne, bir kısmını da güneye ayrılan bir kol vasıtasıyla Kurna'nın alt tarafında Şattülarab'a ulaştırır⁹. Irak-ı Acem'den gelen bir diğer nehir olan Karun Nehri ise Muhammara'nın hemen batısında, Şattülarap ile birleşir. Bu nehir, bir kısım sularını Şattülarab'a paralel olarak uzanan Behimşir kanalıyla Basra Körfezi'ne döker¹⁰.

Fırat, Dicle ve Karun Nehirleri'nin katılımıyla oluşan Şattülarap Nehri, Fav kasabasından Basra Körfezi'ne dökülür. Fav Boğazı ve bu boğaz kenarındaki Fav kasabası; Muhammara civarında Şattülarab'a dökülen Karun Nehri vasıtasıyla Batı ve Güney İran'a, Kurna'da birleşen Fırat ve Dicle Nehirleri vasıtasıyla da bütün Irak'a, Kuzey Suriye'ye ve Doğu Anadolu'ya giren yolların başlangıç noktasını teşkil etmektedir¹¹. Fav kasabasının doğu ve kuzeydoğusunda İran'a ait Abadan Adası ve

⁵ *Bağdat Salnamesi*, 1301, s. 59.

⁶ Şemseddin Sami, *a.g.e.*, C. III, s. 2121.

⁷ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 29.

⁸ Şemseddin Sami, *a.g.e.*, C. IV, s. 3137.

⁹ Şemseddin Sami, *a.g.e.*, C. V, s. 3839.

¹⁰ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 29.

¹¹ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 67.

Muhammara, kuzeyinde ve 100 km. uzaklıkta Basra şehri, güneybatısında ise kuzeyden güneye doğru sırasıyla Kuveyt, El- Ahsa, Katif, Bahreyn Adası ve Katar bulunmaktadır

Irak'ın denize açılan tek kapısını meydana getiren Fav Boğazı, stratejik ve ekonomik bakımdan büyük önem taşımaktadır. Fav Boğazı'nın şekillenmesinde Şattülarap Nehri önemli bir rol oynamıştır. Şattülarap Nehri'nin taşıdığı kum ve çamurun zamanla denizi doldurması, kuzey kıyılarının güneye doğru ilerlemesine neden olmuştur¹². İşte bu yüzdendir ki, Fav kasabası, 1830'lu yıllarda tam deniz kenarında ve boğazın bittiği yerde iken, seneden seneye karanın denize doğru ilerlemesiyle, yılda 300-400 metrelik bir arazi denizden kazanılmış ve 1880 yılına gelindiğinde deniz tarafından iki saat uzunluğunda bir arazi ortaya çıkmıştır. Med ve cezir yardımıyla ortaya çıkan bu arazi, ahâlinin hurmaya olan rağbeti dolayısıyla hurma bahçesine dönüştürülmüştür¹³.

Fav Boğazı'nın her iki tarafı deniz seviyesinde bir sahadan ibarettir. Kıyılar ise küçük deniz araçlarının dahi kolaylıkla yanaşamayacağı şekilde geniş bataklıklarla çevrilmiştir. Boğaz girişinin 10–15 km. ilerisi sıg ve kumluk olduğundan derinlik 2–4 m. kadardır¹⁴. Boğazın derinliği bazı yerlerde 1,5 metreye kadar inmektedir. Cezir zamanında derinlik azalırken, med zamanında suyun ve derinliğin miktarı artış göstermektedir¹⁵. Gemiler boğazdan geçebilmek için sahildeki köylerde med zamanını beklerler¹⁶ ve ancak med zamanında iki taraf sıglık arasındaki dar bir koridordan boğazı geçebilirler. Med olayı, Fav Boğazı'ndaki suları 2–2,5 metreye kadar yükseltir. Bu yükseliş, Dicle'de Üzeyir ve Fırat'ta Medine önlerine kadar hissedilir. Boğazın iki tarafındaki arazi med zamanında suların hücumuna uğradığından bundan korunmak için biri kıyı boyunca ve diğeri de hurmalıklarla meskûn yerler içinde olmak üzere iki toprak sed yapılmıştır. Bu sedler dışında kalan yerler, med zamanında sular altında kaldığı gibi, cezir zamanında da bir çamur deryası halini almaktadır¹⁷.

¹² Mustafa L. Bilge, “Basra Körfezi”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi (DİA)*, İstanbul 1992, C. V, s. 114.

¹³ BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), *ŞD (Şura-yı Devlet)*, nr. 2152/22.

¹⁴ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 67.

¹⁵ *Şattülarap (Basra'dan Fav Boğazı Haricindeki Fener Dubasına Kadar Rehber)*, Bahriye Nezareti Matbaası, İstanbul 1337, s. 4 (Bu eser bundan sonraki bölümlerde Şattülarap şeklinde zikredilecektir).

¹⁶ *Basra Körfezi Rehberi*, (Çev. Binbaşı Süleyman Nutki), Bahriye Nezareti Matbaası, İstanbul 1317, s. 483.

¹⁷ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 67.

Med olayının en az meydana geldiği yaz sonlarından, en çok olduğu ilkbahara kadar, sed içindeki hurmalıklar arasında ve kanallar üzerinden geçen patikalardan yararlanılarak kuzey yönüne ilerlemek mümkündür. Meddin çoğaldığı aylarda da kuzeyde ulaşım ancak sed üzerindeki yola bağlı kalmaktadır¹⁸.

Dolunay gecelerinde ve her ayın son gecesinde med meydana geldiğinde suların yüksekliği, diğer med zamanlarına göre daha fazla artış gösterir. Güney rüzgârları meddin meydana gelme zamanını hızlandırır ve su yüksekliğini artırır. Kuzey rüzgârları ise bunun tam tersini yapar. Bu yüzden med zamanında rüzgârın esiş yönü son derece önemlidir. Cezir zamanında ve özellikle Nisan-Mayıs aylarında Şattülarab'ın akış hızı ve su miktarı artar. Fakat nehir, denize açıldıkça, akış hızını kaybeder ve bu bölgede su giderek sığlaşır¹⁹. Suların çekilme dönemlerinde Fav'dan alınan su bile tatlı ve içmeye uygundur. Fakat sonbaharda Şattülarab'ın suyu azaldığı için su acılaşır. Bu durum nehir yatağının yukarıları için geçerli olmayıp, buralarda su daima tatlıdır²⁰.

Basra ile Fav arasında, Şattülarap üzerinden yapılan nehir ulaşımının güzergâhı şöyledir. Basra'dan yola çıkan gemiler; Hendek Havrı, Seracı ve Senikir köylerinden geçerek Ebu'l Hasib'e ulaşırlar. Ebu'l Hasib'ten sonra Muhammara'ya ve oradan da Cezire- i Vebyal'e varılır. Muhammara civarında İran'dan gelen Karun Nehri, Şattülarap'la birleşir. Bu noktadan itibaren Şattülarab'ın en tehlikeli bölümü başlar. Karun Nehri ve Cezire- i Vebyal'den sonra Mahalla Adası, Selbuk Adası ve Devâsir Adaları'nın yanından geçilerek Meâmir'e varılır. Meâmir'den sonra da Fav'a vâsıl olunur²¹.

Şattülarap Nehri'nin aşağı kısımları ve özellikle Fav çevresi, nehrin taşıdığı topraktan dolayı çamur deryası haline gelmektedir. Kıyıdaki çamur tabaka o kadar yumuşaktır ki, üzerinde yürüyüp karaya çıkmak mümkün değildir. Şattülarap içindeki adaların bazıları, med zamanlarında suyun altında kalmakta ve bu durum gemi trafiği açısından büyük sakıncalar doğurmaktadır²².

¹⁸ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 67–68.

¹⁹ *Şattülarap*, s. 5–6.

²⁰ *Basra Körfezi Rehberi*, s. 483.

²¹ *Şattülarap*, s. 2–3.

²² *Basra Körfezi Rehberi*, s. 483 ve 486.

Fav'dan Kurna'nın biraz yukarısına kadar Şattûlarap Nehri'nin iki sahili çok verimli olup hurma, meyve, sebze ve buğday yetiştirmek için elverişlidir. Kıyının genişliği yarım mille 2 mil arasında değişir. Sahildeki hurmalıkların arka tarafı çöl ve bataklıktır. Kıyılarda sığır, manda ve yaban domuzu vardır²³.

Fav civarında çeşitli köy yerleşimleri ve küçük büyük hurma bahçeleri bulunur. Ayrıca Şattûlarap'ın Fav'a yakın bölümünde adalar ve bazı burunlara da rastlanır.

Fav civarındaki köyler; Muammere, Bekşade'l- Müseyyit, El- Dâire, Devâsir, Şatiyet, Bâvârde, Yaryem, Harise ve Seyhan köyleridir. Fav'ın yukarısında ve Şattûlarap'ın doğu sahillerinde Kasba isimli büyük bir hurma bahçesi bulunur. Şattûlarap, Kurna'dan Kasba hurmalıklarına kadar kuzeybatı istikâmetinde akar. Bundan sonra Yıldız ve Poyraz istikâmetine döner ve yaklaşık 4 mil bu yönde akmaya devam eder. Kasba'dan başka; Devra, Muammere, El- Dâire, Şatiyet ve Seyhan'da da hurma bahçeleri bulunmaktadır. Fav civarında, Fedağ ve Mahalla Adaları ile Menuhi, El- Has ve Zeyn burunları da vardır. Mahalla Adası, üçgen şeklindedir²⁴.

Fav ahâlisi genel olarak hayvancılık ve tarımla uğraşmaktadır. Tarım alanındaki faaliyetlerin neredeyse tamamını hurma yetiştiriciliği teşkil etmektedir. 1882 yılı kayıtlarına göre Fav'ın nüfusu 4000 kişidir²⁵. Bu nüfus mevcuduna Fav merkezinin yanı sıra çevredeki köy ve yerleşimlerdeki ahâli de dâhildir. Fav ahâlisi çoğunlukla Sünni mezhebindedir²⁶.

Bulunduğu konum ve yakın çevresindeki yerleşim yerleri hakkında bilgi verdiğimiz Fav kasabasının, bu ismi nereden aldığı ve ismin menşeinin ne olduğu konusunda Arap kaynaklarında çeşitli bilgilere rastlanmaktadır. Bu bilgilere göre, Fav mahalli, daha önceleri harabe ve yerleşim olmayan bir bölge olmasından dolayı "Fav" diye isimlendirilmiştir. Ovaların kesişme noktasında bulunması ve engebeli bir mekan olması da bu isimlendirmede etkilidir²⁷.

²³ *Basra Körfezi Rehberi*, s. 482–483.

²⁴ *Basra Körfezi Rehberi*, s. 484–486.

²⁵ *Bağdat Salnamesi*, 1300, s. 200.

²⁶ BOA, *BEO (Babîâli Evrak Odası)*, *Ayniyat Defteri*, nr. 849, s. 65/2.

²⁷ Nerhani Muhammed b. Halife, *Et- Tuhfetü'n- Nebhâniyye Fi Tarihi'l- Ceziretü'l- Arabiyye*, Daru İhyâü'l- Ulûm, Beyrut 1986, s. 235.

II. FAV'IN OSMANLI HÂKİMİYETİNE GİRİŞİ

1516–1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ı fethederek Kızıldeniz'e ulaşan Osmanlılar, 1534'de de Irak-ı Arab ve Irak-ı Acem bölgelerini (Irakeyn) ele geçirip varlıklarını Basra Körfezi'nde hissettirmeye başladılar²⁸. Kanuni Sultan Süleyman, 1534 yılında düzenlediği bir seferle Safevilerin yönetimi altındaki Bağdat'ı ele geçirdi. Bağdat'ın alınmasıyla birlikte, Kuzey ve Merkezi Irak bölgesine sahip olan Osmanlılar için, artık Basra Körfezi sahilleri ve özellikle Basra yolu açılmış oldu ²⁹.

Basra'da yönetimi elinde bulunduran Benû Amman Şeyhi Yahya, Irak'taki Osmanlı varlığına karşı tavır aldı³⁰. Osmanlı hâkimiyetine karşı olduğunu açıktan açığa göstermekten çekinmeyen Şeyh Yahya, Benû Muşâşa ileri gelenlerinden olan ve Sultan Süleyman tarafından Fırat üzerinde, stratejik durumu pek önemli sayılan Zekiye bölgesini kontrol edebilecek bir kale inşasına memur edilen Hürrem Bey'e karşı mücadeleye girişmiş, fakat bu mücadelesinde yenilmişti. Osmanlılar, Zekiye hâkimiyetinden sonra Basra'ya daha da yaklaşmışlardı. Şüphesiz ki Basra'da kendi başına buyruk bir idarenin varlığı, Osmanlıların egemenliklerini Basra Körfezi sahillerine, diğer bir deyimle Hint Okyanusu'nun önemli bir giriş çıkış kapısına götürmelerine karşıydı. Ve o taraflara inmek Osmanlılar için artık kaçınılmaz olmuştu. Çok geçmeden kendilerini Basra'ya karşı harekete geçirecek sebep de ortaya çıktı. 1546 yılında Sultan Süleyman, Merkezi Irak'tan Basra'ya kaçan bazı kimselerin geri gönderilmesini talep ettiğinde Şeyh Yahya buna aldırmayarak Sultan'ın kuvvetlerini, kendi üzerine adeta davet etmiş oldu. Bağdat Beylerbeyi Ayas Paşa komutanlığındaki Osmanlı kuvvetleri, nehirden ve karadan düzenledikleri bir harekâtla 26 Aralık 1546 tarihinde Basra'ya girdiler³¹.

Basra'nın alınışında büyük yararlılığı görülen Bilal Mehmet Paşa, 1 milyon akçe salyâne ile Basra'ya ilk beylerbeyi tayin edildi. 1555 yılında Amasya Muahedesi ile bu durum Safeviler tarafından da kabul edildi ve böylece Basra'nın hukuken

²⁸ Bilge, *a.g.m.*, s. 115.

²⁹ Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu", *İÜEF Tarih Dergisi*, sayı 25, İstanbul 1971, s. 54.

³⁰ Yusuf Halaçoğlu, "Basra", *DİA*, İstanbul 1992, C.V, s. 112.

³¹ Özbaran, *a.g.m.*, s. 55–56.

Osmanlı Devleti'ne bağıllığı kesinlik kazandı. Ancak bölgede zaman zaman İran yanlısı aşiretler tarafından isyanlar çıkarıldı ise de, bunlar Bağdat Valileri tarafından bastırıldı³². Osmanlılar, bu gelişmelerden sonra Basra Beylerbeyliği'nin Basra Körfezi'ne açıldığı noktaya kadar ilerlediler ve burada bulunan stratejik öneme haiz "Morozî" adacığına küçük de olsa bir garnizon yerleştirdiler. 1550 yılında Osmanlı kuvvetleri Katif'e ulaştı ve Bahreyn'e çok yakın Arabistan sahilindeki bu şehrin kalesine bazı toplar ve bir kısım asker yerleştirmeyi başardılar. Basra Körfezi'nin kuzey sahillerindeki bu Türk ilerleyişi, aynı zaman dilimi içinde Hindistan ve Basra Körfezi'nde faaliyet gösteren Portekizlilerle karşı karşıya gelinmesini ve iki taraf arasında bir mücadelenin başlamasını kaçınılmaz kılmıştır³³. Gelişmelerden anlaşılacağı üzere 1546'da Basra ve hemen sonra da Basra'nın körfeze açılan güney bölgeleri ele geçirilmiş ve böylece ilk defa Fav ve civarı da Türklerin eline geçmiştir.

XV. ve XVI. yüzyılların en büyük deniz imparatorluklarından birini kurmuş olan Portekizliler, Avrupa'nın hayalindeki Hindistan'a erişen ilk Avrupa milleti olmuş ve Hint Okyanusu'nun stratejik noktalarını tutarak oralarda –belirli bir süre için de olsa – adeta tek egemen zümre olarak kalmışlardır. Kendilerine karşı yönelen ilk etkin kuvvet ne Memlûkler ne de diğer herhangi bir İslam Devleti değil, fakat Müslümanların koruyucu sıfatını üzerinde taşıyan Osmanlılar olmuştur. Okyanusta ve ona bağlı iç denizlerde bir Osmanlı-Portekiz rekabeti doğmuştu³⁴. XVI. yüzyıl boyunca Basra Körfezi sularında devam eden Osmanlı-Portekiz mücadelesi, Osmanlı donanmasının Hindistan' a müteaddit deniz seferleri düzenlemesine neden olmuştur.

³² Halaçoğlu, *a.g.m.*, s. 112.

³³ Özbaran, *a.g.m.*, s. 57–59.

³⁴ Özbaran, *a.g.m.*, s. 51.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI YÖNETİMİNDE FAV

I. FAV'DA OSMANLI İDARİ TEŞKİLATI

Osmanlı Devleti, 1534 yılında Bağdat ve 1546'da Basra'yı ele geçirip, hemen ardından egemenliğini Şattülarap Nehri'nin Basra Körfezi'ne döküldüğü sahillere kadar genişletmiş ve bu arada Fav ve civarını ele geçirmiştir. Basra'nın ele geçirilmesinden sonra, Bilal Mehmet Paşa Basra Beylerbeyliği'ne tayin edilmiş ve böylece Basra, doğrudan doğruya Osmanlı kontrolü altında bir beylerbeylik haline getirilmişti.

1552 yılına ait Ruus defteri kayıtlarına göre Basra Beylerbeyliği; Garraf, Hemmâr, Medine, Kurna, Rahmaniye, Zekiye, Fethiye, Sadr Sevip, Turre- i Cezâir, Zernuk, Ebû Arbe, Ma'dan, Kin Kinad, Vâki, Cârûz, Taşköprü, Akçakale, Arca, Maharri, Şerir ve Remle Livaları'ndan oluşmaktaydı³⁵.

Bu idari yapılanma içinde Fav, Basra'ya bağlı olarak önceleri Köy, daha sonra Nahiye ve en son olarak da Kaza birimi olarak Taşra Teşkilatı'ndaki yerini almıştır.

1. Fav Nahiyesi'nin İlk Defa Kaza Haline Dönüştürülmesi

1864 Vilayet Nizamnamesi ile Basra mülhakatından Fav ve Ebu'l- Hasib Nahiyeleri kaymakamlık haline getirilmiş, fakat daha sonra buraları tekrar nahiye müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Bu sırada Kutüzzeyn*, Devâsir*, Şattülarap, Hemedan

³⁵ Özbaran, *a.g.m.*, s. 58–59.

* Kutüzzeyn: Basra ile Fav arasındaki arazinin ortasında ve Muhammara'nın karşısında bulunan bir bölgedir. Burada kurulmuş olan nahiye teşkilatı daha sonra ilgâ edilmiş olduğundan, Muhammara'dan Osmanlı topraklarına yapılan sınır ihlalleri zamanında öğrenilememektedir. Kutüzzeyn'de hükümet heyeti olmaması yüzünden, Muhammara'daki eşkiya takımı, kolaylıkla Osmanlı topraklarına geçmekte ve yağmalama yapmaktadır. Bölgedeki aşiretler de onları görerek, örnek almaktadır. Özellikle bu bölgeden kaçırılan eşyanın yıllık vergisi 500.000–600.000 kuruş civarında olup, bu kadarlık gelir boşa gitmektedir (BOA, ŞD, nr. 2152/22).

* Devâsir: Kutüzzeyn ile Fav arasındaki bir mukataadır (BOA, ŞD, nr. 2152/22).

ve Kitabân* mahalleri birer müdür tayin edilerek nahiye yapılmış ise de, Şattülarap Müdürlüğü dışındaki müdürlükler daha sonra lağvedilmiştir. Yalnızca Fav, Ebu'l- Hasib ve Şattülarap Müdürlükleri ibka edilmiştir. Bu yüzden Devâsir, Kutüzzeyn, Kitabân ve Hemedan ahâlisinin hükümet ve memurlarla olan bağlantısı kesilmiştir³⁶.

1864'te gerçekleştirilen ve Fav'ı da içine alacak şekilde bazı nahiyelerin kazaya, bazı mahallerin de nahiyeye dönüştürülmesiyle sonuçlanan düzenlemelerin önemli sebepleri vardır. Bu sebepler;

1. Devlet gelirlerini artırmak,
2. Vahşet ve bedeviyet halinde yaşayan ahâlinin bu durumuna son vermek, bunların bedevi hayat tarzını bırakarak yerleşik hayata geçmelerini sağlamak,
3. Muhtar aşiret şeyhlerinin elinde bulunan bazı yerlerde devlet otoritesini temin etmek.

Bu sebepler dışında bazen de adli mülahazalarla idari düzenleme ve değişikliklere gidilmesi düşünülmüştür. 1864'te nahiyeye dönüştürülen fakat kısa bir süre sonra buradaki nahiye teşkilatı lağvedilen Kutüzzeyn'in kazaya dönüştürülmesi düşüncesi bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Şattülarap bölgesindeki tek Adliye Teşkilâtı Basra'da olduğu için, Fav ile Basra arasında yaşayan ahâli, çeşitli hukuki anlaşmazlıklarını çözümlmek için Basra'ya gitmek zorundaydı. Bu durum, halkın çoğunluğunun ya davalarından vazgeçmesine, ya da anlaşmazlıklarını ileri gelen kimseler vasıtasıyla çözümlmeye çalışmasına neden olmaktaydı. Bu uygulamaya son vermek, bu bölgede karşılaşılan hukuki eksiklik ve gecikmeleri önlemek ve böylece devlet hukukunun gücünü artırmak için Kutüzzeyn'in kaza haline getirilmesi ve burada adliye teşkilatının kurulması lüzumlu görülmüştür. Ayrıca Fav, Ebu'l- Hasib ve Şattülarap Nahiyeleri'yle birlikte, yeniden nahiyeye dönüştürülecek olan Devâsir'in, kurulması tasarlanan Kutüzzeyn Kazası'na ilhakı da kararlaştırılmıştır. Bütün bunlar gerçekleştirildiği takdirde, Fav ile Basra arasındaki bölgede ortaya çıkan hukuki

* Kitabân: Kurna ile Basra arasında bulunan bir bölgedir. Kitabân'daki nahlistanlar satıldıktan sonra buradaki nahiye teşkilâtı lağv ve hükümet heyeti de tahliye edilmiştir (BOA, ŞD, nr. 2152/22).

³⁶ BOA, ŞD, nr. 2152/22.

anlaşmazlıklar, Kutüzzeyn’de kurulacak mahkemelerde çözülecek ve böylece bu bölgede yaşanan adli boşluk doldurulabilecekti³⁷.

2. Fav’da Kurulan Resmi Müesseseler

1864 yılında geçici olarak kaza haline getirilen Fav Nahiyesi’nde, aynı yıl Telgrafhane, Rüsumat ve Karantina İdareleri kurulmuştur.

1) Fav Telgrafhanesi

Fav noktasının coğrafi konumu buranın sadece ulaşım alanında değil, haberleşme alanında da büyük önem kazanmasını sağlamıştır. Basra Körfezi ile Irak arasındaki deniz ve nehir ulaşımı, Fav Boğazı’nda kesişmektedir. Bunun yanı sıra Doğu ile Batı, Hindistan ile Osmanlı Devleti ve İngiltere arasındaki telgraf haberleşmesinde de Fav, önemli bir rol oynamıştır. İngiltere ile Hindistan arasında doğrudan telgraf haberleşmesini sağlamak amacıyla XIX. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen telgraf hattının, Osmanlı Devleti’ndeki son noktası Fav’da bulunmaktadır. İngiltere’den kıta Avrupa’sı vasıtasıyla Osmanlı’nın Rumeli topraklarına ulaşan bu telgraf hattı, oradan Anadolu ve Bağdat’a varmakta ve nihayet Fav’da Osmanlı topraklarındaki bölümü sona ermektedir.

Hindistan ile haberleşmeyi sağlamak üzere, Fav’da bir Osmanlı Telgrafhanesi inşa edilmiştir. 1864’de hizmete açılan Fav Osmanlı Telgrafhanesi’ne, 3500 kuruş maaşla Sururi Efendi müdür olarak tayin edilmiştir³⁸.

Fav Osmanlı Telgrafhanesi’nin hemen yanında, İngiltere muhabere memurları için ayrı bir telgrafhane açılmıştır³⁹.

Hindistan telgraf hattı ve Fav’daki Osmanlı ve İngiliz Telgrafhaneleri hakkında ileride ayrıntılı bilgi verilecektir.

³⁷ BOA, ŞD, nr. 2152/22.

³⁸ BOA, İH (İrade Hariciye), nr. 11920.

³⁹ BOA, İD (İrade Dâhiliye), nr. 40684.

2) Rüsumat İdaresi

Fav Boğazı'nın deniz ve nehir taşımacılığındaki öneminden dolayı, Fav kasabasında 22 Eylül 1864 tarihinde bir Rüsumat İdaresi kurulmuş ve 500 kuruş maaşla bir müdür, 300 kuruş maaşla bir kâtip ve 100'er kuruş maaşla da iki kolcu tayin edilmiştir. Burada kurulan Rüsumat İdaresi'nin görevleri;

- a. Denizden gelecek gemilere kolcu koymak,
- b. Fav Boğazı'ndan geçip Şattülarab'a giren gemilerin yol esnasında mal çıkarmadan Aşar Gümrüğü'ne (Basra) gitmesine nezâret etmek,
- c. Denize çıkacak gemilerin tezkiresini kontrol etmek,
- d. Mal kaçırmaktan doğacak gümrük vergisi kayıplarını önlemek.

Osmanlı Devleti'nin de imza koyduğu uluslararası antlaşmalara göre, deniz yoluyla gelen mal ve eşyalardan gemilerin yüklerini boşalttığı yerde, karayoluyla gelen mal ve eşyalardan ise de, karşılaşılan ilk gümrükte gümrük vergisi alınmaktadır. Basra Körfezi'nden gelen yabancı gemiler, Fav Boğazı'nı geçtikten ve Şattülarab Nehri'ne girdikten sonra doğrudan Basra yakınlarındaki Aşar Gümrüğü'ne gitmekte ve burada mal ve eşyalarını indirmektedirler. Antlaşma gereğince bu gemilere Aşar Gümrüğü'ne varmadan önce müdahale edilmesi ve kolcu konulması mümkün değildi. Fav'da Gümrük İdaresi kurulduktan sonra da bu uygulamaya devam edilmiş ve yabancı tüccarların vapur ve diğer büyük gemilerle getirdikleri eşya ve mallar üzerinde Fav'da herhangi bir muamele yapılmamıştır. Yabancı tüccar gemileri büyüklüklerinden dolayı, Fav ile Aşar arasındaki boş mahallere yanaşıp eşya ve yük indiremeyeceğinden, antlaşmalardan kaynaklanan bu uygulama, herhangi bir sakınca doğurmamıştır.

Bununla beraber Basra'da bulunan Osmanlı tüccarlarının Bombay ve Muhammara'dan getirdikleri mal ve eşyaların küçük kayıklar vasıtasıyla nakilleri esnasında bazı usulsüzlüklere rastlanılmıştır. Bu küçük kayıklara denizden gelişlerinde Fav'ın kuzeyinde bulunan Devâsir Gümrüğü'nde kolcu konulmakta ve bunlar oradan Aşar Gümrüğü'ne gönderilmekteydi. Bunlardan denize çıkacak olanlar da, Aşar'dan aldıkları tezkireleri, Devâsir Gümrüğü'nde kontrol ettirmektedirler. Fakat Devâsir ile Fav Boğazı arasında denize doğru 5-6 saatlik mesafe olduğundan ve bu mesafe içinde

kayıkların eşya çıkarmasına ve almasına uygun boş yer bulunmasından dolayı, bu uygulama pek çok sakınca doğurmaktaydı. Bu sakıncalara son vermek üzere Fav'da Rüsumat İdaresi kurulması uygun görülmüştür. Böylece, denizden gelecek küçük gemilerin içine Fav'da kolcu konulacak, denize çıkacakların başka yerlerden mal alıp almadığını öğrenmek için tezkireleri Fav'da kontrol edilecektir. Devâsir-Fav arasındaki boş mahallerde eşya çıkarmak ve almak uygulaması önlenerek, denizden gelen gemiler için ilk ve denize çıkacak gemiler için son kontrolün Fav'da yapılmaya başlanmasıyla, buradaki gümrük işleri suistimalden korunacaktır⁴⁰.

Fav'da gümrük alanında yapılan bu düzenlemenin devlet gelirlerinin artırılması bakımından önemli faydaları olmuştur. 1872 yılında Basra Rüsumat İdaresi'nden pusula aldıktan sonra Fav'a gelen hurma yüklü bir gemide, her zamanki kontrollerin yapılması sırasında, belirtilen miktarın üzerinde hurma olduğu anlaşılmış ve bu fazla miktara devlet adına el konularak, Fav'da 1000 kuruşa satılmıştır. Bu örnek, Fav'da Rüsumat İdaresi kurulmasının ne kadar isabetli bir uygulama olduğunun açık bir göstergesidir⁴¹.

3) Karantina İdaresi

1864 senesi kayıtlarına göre Fav'da bir Karantina İdaresi'nin kurulduğu anlaşılmaktadır⁴². Basra Körfezi sahilinde, Hindistan ve İran'dan birçok geminin gelip geçtiği bir nokta olmasına rağmen Fav'daki Karantina İdaresi'nin düzenli olarak çalıştırılmadığı görülmektedir. Üstelik buradaki karantina görevi, mali sıkıntılar yüzünden bir tabip tayin edilemediğinden belli bir dönem hiç ifa edilememiştir. Bu durum Irak ve havâlisini salgın hastalıklara karşı korunmasız bırakmıştır. Osmanlı Devleti'nin Ortadoğu topraklarını tehdit eden salgın hastalıkların kaynağı ise genelde Hindistan'dır.

Hindistan'dan kolera hastalığının deniz yoluyla Osmanlı Ülkesine girmesinde iki güzergâh etkilidir. Bunlardan birinde kolera, Hindistan'dan başlayarak Babü'l-Mendeb Boğazı'ndan geçer ve Kızıldeniz ile çevresindeki Osmanlı topraklarına yayılır.

⁴⁰ BOA, *İMV* (*İrade Meclis-i Vâlâ*), nr. 23370.

⁴¹ BOA, *BEO*, *Ayniyat Defteri*, nr. 848, s. 156/1.

⁴² BOA, *İMV*, nr. 23370.

Diğerinde ise, Basra Körfezi yoluyla Osmanlı Ülkesine girer, Irak, Suriye ve hatta Anadolu'yu bile etkiler. 1889 yılında meydana gelen bir salgında, hastalık Basra yoluyla Osmanlı topraklarına girmiş, Sivas ve Karadeniz limanları vasıtasıyla İstanbul'a kadar ulaşmış, birçok ölüme sebebiyet vermiştir⁴³. 1893 yılında Basra'da yeniden kolera salgını görülmüş ise de, bu salgın Hindistan'dan değil, İran'dan kaynaklanmıştır. İran'dan gelen ve Ammare civarında bulunan İbn-i Malic aşireti, hastalığın Basra taraflarına yayılmasına neden olmuştur⁴⁴.

Kolera hastalığı bir kere ülkeye girdiği takdirde engellenmesi çok zor olduğundan, öncelikle bunun ülkeye girişi önlenmelidir. Hindistan'dan kaynaklanan salgın hastalıklarda, özellikle Hint hacıları taşıyıcı rol oynamakta ve bu hastalıkların başladığı tarih de, genelde Hac mevsimine rastlamaktadır. Bu durum göz önünde tutularak, Hindistan'dan Hicaz'a gelen kolerayı engellemek için Kamran Tahaffuzhanesi'nde düzenlemeler yapılmış ve belli bir süredir kolera'nın bu bölgede etkili olmasının önüne geçilmiştir⁴⁵.

Kızıldeniz taraflarında kolera tehlikesi önlenmesine rağmen, Basra Körfezi taraflarında gerekli düzenlemeler yapılmamış ve bu bölge adeta dış etkilere karşı açık bırakılmıştır. İşte bu tehlikeli duruma son vermek, Hindistan'dan gelecek yolcuları karantinaya almak ve böylece salgın hastalıkların Osmanlı Ülkesine girişini önlemek için Şattülarab Nehri'nin Basra Körfezi'ne döküldüğü Fav noktasında bir tahaffuzhane inşa edilmesi 22 Aralık 1893 tarihinde kararlaştırılmıştır. Fakat bu kararı uygulamak için harekete geçildiğinde çok çeşitli zorluklarla karşılaşmıştır. Her şeyden önce Şattülarab'ın her iki tarafındaki arazi, sağlam bir bina inşa etmeye uygun değildir. Ayrıca temel için kaç metre derinliğe inilmesi gerektiği de bilinmemektedir. Bu durum tahaffuzhanenin kargir olarak karada inşa edilmesini zorlaştırmıştır. Bu sakıncalara karşı, tahaffuzhanenin yer değiştirmesi kolay olan ve birbirinden ayrı bulundurulabilen dubalar üzerindeki salları üzerine inşa edilmesi düşünülmüştür. Fakat bu öneri de fırtınalı havalarda salları denize sürüklenmesine neden olabileceğinden kabul görmemiştir⁴⁶.

⁴³ BOA, *İH*, nr. Za 1310, 43.

⁴⁴ BOA, *Y.A. Hus (Yıldız Sadaret Husûsi Marûzat)*, nr. 275/60.

⁴⁵ BOA, *İH*, nr. Za 1310, 43.

⁴⁶ BOA, *MV (Meclis-i Vükela Mazbataları)*, nr. 78/49.

Osmanlı Devleti'nin Fav'da büyük bir tahaffuzhane kurma kararı, Mart 1894 tarihinde, Paris'te toplanan Sıhhiye Konferansı'nda da destek bulmuştur⁴⁷. Tahaffuzhanenin inşaat masrafı 638.550 kuruş olarak hesaplanmıştır.

Alınan kararlara, yapılan keşif ve hesaplamalara ve sağlanan uluslararası desteğe rağmen Fav'da büyük bir tahaffuzhane inşa edilmesi projesi hayata geçirilememiştir. İnşaat maliyetinin yüksek olması ve bina için Fav'da uygun bir mahallin bulunamaması projeden vazgeçilmesinde etkili olmuştur. Bu durum Fav'da eskiden bu yana varolan Karantina İdaresi ile yetinilmesini zorunlu kılmış ve salgın hastalıklara karşı köklü ve etkili bir mücadelenin yapılmasını engellemiştir.

II. FAV NAHİYESİ'NİN İMAR VE ISLAHI TASARILARI

1880 yılında Fav mahallinin imar ve ıslahı için geniş çaplı bir araştırma başlatılmıştır.

Babıâli'den 10 Şubat 1880 ve 25 Şubat 1880 tarihlerinde Basra Vilayeti'ne gönderilen iki emirle, Fav'ın karadan, nehir ve denizden güvenliğinin sağlanması, Fav mahallinin muntazam bir kasabaya dönüştürülmesi ve imar edilmesi için alınması gereken tedbirlerin ne olduğu sorulmuş ve yapılacak tahkikatın neticesinin bildirilmesi istenmiştir.

Babıâli'den gelen bu istek üzerine Basra Valisi Ferik Sabit Paşa, 28 Şubat 1880 tarihinde bizzat Fav'a giderek oradaki devlet memurları, ahâlinin ileri gelenleri, çiftçi ve tüccarlarıyla enine boyuna müzakere girişmiş ve hazırladığı mufassal layihayı 14 Mart 1880 tarihinde İstanbul'a göndermiştir⁴⁸.

1. Fav'ın Muntazam Bir Kasabaya Dönüştürülmesi

Söz konusu layihanın ilk maddesi Fav'ın muntazam bir kasabaya dönüştürülmesi ile ilgilidir. Buna göre;

⁴⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 291/53.

⁴⁸ BOA, *Y.A. Res (Yıldız Sadaret Resmi Marûzat)*, nr. 8/14.

“Fav mahallinde şimdiki halde bahçeler içinde 75 kadar hane bulunmaktadır. Bu haneler kamış ve hasırdan yapılan ve sarife denilen kulübelere ikamet etmektedir. Fav’daki yerleşimin hasırdan kulübelere dayanması, orada sadece dükkân inşasıyla istenen mamuriyetin elde edilemeyeceğini göstermektedir. Bu yüzden civardaki sarifelerde sâkin ahâlinin Fav’a nakledilmesi ve bunların iki katlı, üçer dörder odalı, kireç ve kargir haneler yapmaları kararlaştırılmıştır. Hane inşaatının bitirilmesinden sonra üstü hotel ve altı dükkân olmak üzere kargir olarak muntazam bir çarşı inşası ve bir de mükemmel bir han yapılması gerekli görülmüştür. Alınan bu kararların gerçekleştirilmesi halinde, Fav mahallinin 5–6 sene sonra gelişmiş bir ticaret merkezi olacağı aşîkârdır⁴⁹.

Fav’ın düzenli bir kasabaya dönüştürülmesi için inşası planlanan binaların, med ve cezirden dolayı önceleri doldurulmuş olup hükümet konağı, telgrafhane, gümrük ve karantina idarelerinin bulunduğu ve memur ailelerinin barındığı kulübelerin çevresinde inşa edilmesi tasarlanmıştır. Fav’da bazı yerler de bataklık olduğundan buralarda bina inşa etmek için dışarıdan toprak getirmek ve bataklığı 1 arşın kadar doldurmak gereklidir. Bu durum büyük masrafa sebebiyet verecektir. Fav ahâlisi bedevi olduğu için bütün uğraşları nahlistan yetiştirmek ve hurma ağaçlarını tımar ve imar etmekten ibarettir. Bu yüzden ahâli bina inşaatıyla uğraşır ve bu işe zorlanır ise, çiftçilik yapmaları güçleşecek ve inşaat için de büyük masrafa gireceklerdir⁵⁰.

Yapılması düşünülen inşaatların masrafı tahminen 300.000–400.000 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bu meblağın Fav ahâlisine sağlanacak vergi muafiyeti sayesinde halk tarafından karşılanması uygun görülmüştür. Fav’dan elde edilen yıllık vergi geliri 12.000 kuruş civarında olduğundan, muafiyet müddetinin hiç olmazsa 10 seneden aşağı olmaması ahâli tarafından istenmiş ise de, icra edilen teşvik ve tesirli telkinler sonucunda muafiyet süresi 6 yıla indirilmiştir⁵¹.

⁴⁹ BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

⁵⁰ BOA, *ŞD*, nr. 2152/22.

⁵¹ BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

2. Fav'daki Resmi Müesseselerin Yenilenmesi

Ferik Sabit Paşa tarafından hazırlanan layihanın ikinci maddesi, Fav'da bulunan Sed ile Gümrük ve Karantina İdaresi binalarının yeniden inşa edilmesiyle ilgilidir. Buna göre;

“Med ve cezirden dolayı su baskınlarını önlemek için Fav'ın önünde bir sed yapılmıştır. Bu sed zamanla harap hale geldiğinden yeniden inşa edilmelidir. Gümrük binası devlet malı olmayıp, ahâliye ait bir sarifedir⁵². Zaten bu sarife med zamanlarında su içinde kalmaktadır ve bu yüzden yeni doldurulacak bir yerde inşası gereklidir⁵³.

Karantina binası ise, sarifeden daha fena bir şekil ve surette ve gayet harap halde bulunduğundan, vapurla Fav'a gelip uğramakta olan yabancılara karşı, bu resmi dairelerin yenilenip düzene konulması daha da zorunlu bir hal almaktadır⁵⁴.

Karantina binasının tamiri için sabık Basra Valisi Abdullah Paşa'nın isteği üzerine 6000 kuruş harcanmasına izin verilmiş ise de⁵⁵, bunun bu haldeyken tamiri yoluna gidilecek olursa gelecek sene yeniden elden geçirilmesine ihtiyaç duyulacağından yıkılıp, başka bir yerde yeniden inşası cihetine gidilmelidir. Yapılan çalışmalar sonucunda; Seddin 12.000 kuruş, Gümrük'ün 15.000 kuruş ve Karantina'nın 13.000 kuruşluk bir harcamayla vücuda getirilebileceği anlaşılmıştır. Gerek bunların ve gerekse çarşı ve hanelerin inşaatına başlanması için izin verilmesi beklenmektedir⁵⁶.

3. Fav Boğazı'nda Gemi Trafikinin Düzenlenmesi

Islahat layihasının üçüncü ve son maddesi Fav'ın karadan, nehir ve denizden güvenliğinin sağlanmasıyla ilgilidir. Bu konuyla ilgili olarak Sabit Paşa, Fav civarında kara tarafında asayişin şimdilik berkemal olduğunu belirtmiştir. Nehir tarafında arzu edilen emniyetin sağlanabilmesi, Şattülarap boyunca dolaştırılmak üzere yakın zaman önce gönderilmesi istenen istimbotların irsaline bağlanmıştır. Deniz tarafında ise Fav Boğazı'nda gemi trafiğini düzenlemek amacıyla alınması gereken tedbirler üzerinde

⁵² BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

⁵³ BOA, *ŞD*, nr. 2152/22.

⁵⁴ BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

⁵⁵ BOA, *ŞD*, nr. 2152/22.

⁵⁶ BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

durulmuştur⁵⁷. Bu konuda öncelikle Fav Boğazı'ndaki gemi trafiği hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre;

“Fav Boğazı'nda bulunan Abdullah Bankı* ile Abadan Bankı arasına 1865 yılında bir İngiliz kumpanyası* tarafından yerleştirilmiş olan 4 şamandıra vasıtasıyla boğazdan geçiş sağlanabilmektedir. Bu şamandıralardan en sonuncusu Fav'dan 14 mil uzaklıkta bulunmaktadır. Şamandıraların bulunduğu boğazdan, 1865 yılı itibariyle, cezir zamanlarında gemiler yüklü olarak geçebilmektedirler. Fakat sonraları, cezir zamanlarında gemilerin geçiş yapması imkansız hale gelmiştir. Çünkü şamandıraların bulunduğu ve gemilerin geçiş yaptığı yol, suyun akış istikameti değiştiği için, Abadan Bankı'na doğru toprakla dolmaya başlamıştır. Karanın Abadan Bankı'na doğru ilerlemesi, mevcut suyunun toprakla dolmasına ve Abadan Bankı civarında yeni bir yol oluşmasına neden olmuştur. Bu durumun sürmesi halinde, şamandıraların bulunduğu su yolu, tamamen kara olacağından, küçük bir gemi dahi bu yoldan geçiş yapamayacaktır. Suyun akış yönünün değişmesinden dolayı, Abadan Bankı'nda yeni bir yol açılmakta ise de, bunun hangi tarafta açıldığı tam olarak bilinmemektedir. Bu yeni yol tam olarak bilindiğinde, buraya yeni şamandıralar yerleştirmek zorunlu olacaktır. Söz konusu şamandıraların nerelere yerleştirileceğini tayin ve denizin haritasını tanzim etmek üzere Tersane-i Amire'den memurlar gönderilmesi lüzumludur⁵⁸.

Basra'ya giden vapur ve gemiler, Fav Boğazı'na girmeden önce Meydan-ı Ali denilen yere gelmekte ve İngilizler tarafından buraya yerleştirilen 4 şamandıra vasıtasıyla Abadan Bankını geçerek Fav'a vasıl olmaktadır. Dördüncü ve son şamandıra olup, Fav Boğazı'ndan 14 mil uzaklıkta bulunan şamandıra, diğerlerine göre küçük olduğundan görülememektedir. Gemiler ve vapurlar, uzak mesafeden görülemediği için bu şamandırayı bulmakta zorluk çekmekte ve bulsalar bile, vakit kaybettiklerinden, med zamanını geçirmekte ve zorunlu olarak bulundukları yerde demirleyip, ikinci meddi beklemektedirler. Özellikle gece vaktinde sahile yaklaşamadıklarından açıkta demirlemeye mecbur kalmakta ve bu durum fırtınalı havalarda gemi kazalarına neden olmaktadır. Bu olumsuzlukları önlemek üzere en

⁵⁷ BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

* Bank: Taş yığını demektir (BOA, *YEE (Yıldız Esas Evrakı)*, nr. 8/3).

* Bu İngiliz şirketi, Mil kumpanyasıdır (BOA, *HR. SYS (Hariciye Siyasi Evrakı)*, nr. 94/20).

⁵⁸ BOA, *ŞD*, nr. 2152/22.

sonuncu şamandıranın bulunduğu yere, bir duba üzerine, 10 mil uzaklıktan görülebilecek bir fener konulması gerekmektedir. Böylece geceleri vapur ve gemilerin feneri görerek yavaşça yanına yaklaşması ve oraya demirlemesi mümkün olacaktır. Bu düzenlemeyle gemiler, hem tehlikeden kurtulacaklar ve hem de dubadan alacakları kılavuz yardımıyla vakit kaybetmeden, birinci med zamanında boğazdan geçebileceklerdir. İçinde kılavuz ve nöbetçi bulundurulmak üzere, zikredilen yere bir fener dubasının konulması son derece faydalı sonuçlar doğurabilecektir. Fener dubasının yanı sıra yeniden keşfedilecek yerlere konulmak üzere, yarısı yedek olarak, 10 adet şamandıra daha gerekli olup, fener dubasıyla bu şamandıraların tahmini tutarı, Basra Tersanesi Kumandanı Kaymakam Mehmet Efendi'nin belirlemesine göre 100.000 kuruştur⁵⁹.

Her sene hurma mevsiminde Basra'ya 5000–6000 kadar küçük büyük gemi gelip gitmekte ve bu gemiler Fav Boğazı'ndan geçiş yapmaktadırlar. Bu gemilerin boğazdan geçişleri, şamandıralar ve fener dubası sayesinde kolaylaştırıldığından, buna karşılık kendilerinden az bir miktar vergi alınsa, memnuniyetle verecekleri aşikârdır. 1880 yılı itibarıyla bu düzenlemeler için yapılacak harcamalar, 1,5–2 yılda toplanacak vergilerle karşılanacak ve bundan sonra alınacak vergiler devlete kalacaktır. Bundan hem Osmanlı Devleti, hem de tüccar ve ahâli faydalanacak ve Osmanlı Devleti'nin bölgedeki nüfuzu arttırılacaktır. İngiliz şamandıralarının yerine Osmanlı Devleti'nin yapacağı bir düzenleme olumlu sonuçlar doğurabilecektir⁶⁰.

Yukarıda üç bölüm halinde ayrıntıları verilen ve çarşı, hane, sed, gümrük ve karantina inşaatıyla fener dubası ve şamandıra tedarikini ihtiva eden ıslahat çalışmaları tahminen 540.000 kuruşluk bir harcamayı gerekli kılmaktadır. Basra Vilayeti, 18 Nisan 1880 tarihinde Babıâli'ye başvurarak, 1,5 ay sonra inşaat mevsiminin başlayacağını belirtmiş ve ıslahat için gereken iznin verilmesini istemiştir⁶¹.

⁵⁹ BOA, ŞD, nr. 2152/22.

⁶⁰ BOA, ŞD, nr. 2152/22.

⁶¹ BOA, Y.A. Res, nr. 8/14.

4. İslahat Tasarılarının Sonuçları

Fav ıslahatı hakkındaki mufasssal layiha, 24 Ekim 1880 tarihinde Meclis-i Hass-ı Vükela'da gündeme alınmış ve konu üzerinde müzakerelerde bulunulmuştur. Bu müzakereler sonucunda, ıslahat için gerekli düzenlemelere başlanmasının Bağdat Vilayeti'ne bildirilmesi kararlaştırılmıştır. İslahatlar için gerekli ödeneğin Sene-i Haliye ve Dâhiliye Zuhurat tertibinden tesviyesi hususuyla, vergiden muafiyet maddesinin Maliye Nezareti'ne havale edilmesi uygun görülmüştür. Ayrıca Fav için işar edilen ıslahat önerilerinden başka daha ne gibi düzenlemelere ihtiyaç duyulacağının mahalliyle haberleşilerek ortaya çıkacak lüzum ve ihtiyaca göre tedricen gerçekleştirilmesi düşünülmüştür⁶².

Basra Valisi Sabit Paşa tarafından hazırlanan ve Meclis-i Hass-ı Vükela'da da görüşülen ıslahat layihasının ne kadarının gerçekleştirilip ne kadarının gerçekleştirilemediği konusunda elde yeterli belge ve bilgi bulunmamaktadır. Fakat ulaşılan az miktardaki belge göstermektedir ki, Fav Nahiyesi ıslahat programında öngörüldüğü biçimde kasaba haline dönüştürülemedi, burada çarşı ve haneler inşa edilememiş ve bölge halkının geleneksel yaşam biçimi olan sarifelerde ikamet durumu değiştirilememiştir. Sadece asayiş ve güvenliği artırmak amacıyla hali hazırda var olan 10 zabtiyeye ek olarak, 30 zabtiye ve 1 zabitanın vilayet merkezinden Fav'a gönderilmesi kararlaştırılmıştır⁶³.

Fav'daki yerleşim durumuyla ilgili 1891 tarihli Basra Salnamesi aydınlatıcı bilgi vermektedir. Bu salnamede Basra'ya bağlı dört kasaba olduğu belirtilmiş ve Zebir, Kurna, Kuveyt ve Ebu'l-Hasib olarak bildirilen bu kasabalar dışında Fav, kasaba heyeti olmayan küçük bir yerleşim yeri olarak gösterilmiştir⁶⁴. Ayrıca Basra Valisi Hamdi Bey'in 28 Eylül 1893 tarihinde Sadaret'e gönderdiği bir telgrafta Fav'ın merkezinde, nüfus kaydına göre 205 hane ve 305 nüfus görünüyor ise de, vaktiyle nüfus yazımının layıkıyla yapılamadığı ve bir hayli nüfusun dâhil-i tahrir olmadığı bildirilmiştir. Buna

⁶² BOA, *Y.A. Res*, nr. 8/14.

⁶³ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 163/100.

⁶⁴ *Basra Salnamesi*, 1308, s. 90.

ek olarak Fav ahâlisinin büyük kesiminin tahrir edilip askere alınma mülahazasıyla dağınık olarak sarife denilen kulübelerde ikamet edegeldiği belirtilmiştir⁶⁵.

Islahat programının diğer maddelerinden olan Sed, Rüsumat ve Karantina İdareleri binalarının yeniden inşaatı konusunda, öncelikle Sabit Paşa'nın 14 Mart 1880 tarihli layihasında 12.000 kuruş harcanarak yeniden inşa edilmesi istenen sed konusunda farklı bir uygulamaya gidilmiştir. Karantina İdaresi'nin hizasında ve Fav Telgrafhanesi'nin kuzeyinde bulunan bu seddin, yeniden inşası yerine tamiri cihetine gidilmiştir. Tamir işinin geciktirilmesi daha büyük masrafa neden olacağından 22 Ağustos 1880 tarihinde, 5005 kuruş sarfiyla Fav'daki seddin ivedilikle tamirine karar verilmiştir⁶⁶.

Sed hakkında inşaat yerine tamir yoluna gidilerek kısa sürede bir düzenleme yapılmasına rağmen Rüsumat İdaresi binasının inşaatında 8 senelik bir erteleme yaşanmış ve bu konuda ancak 1888 yılında istenilen inşaat işine başlanabilmektedir. Fav'daki rüsumat binasının zaman aşımıyla köhneleşmesi ve su baskınına uğraması, burada ikamet ve ifa-yı memuriyetin imkansız hale gelmesine neden olmuştur. Bu bina, yabancı gemilerin gidiş geliş noktasında ve muntazam İngiliz Telgrafhanesi'nin karşısında bulunmasından dolayı, devletin itibarı bakımından da sakıncalar doğurmaktadır. Bu zorunluluk ve sakıncalar nedeniyle 3 odadan ibaret bir rüsumat binasının, 11.248 kuruş harcanarak inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu meblağ 1880 yılında yapılan keşif miktarı olan 15.000 kuruşa göre yaklaşık 4000 kuruşluk bir tasarrufun sağlandığını göstermektedir. Fav rüsumat binasının inşaatı meselesi, Şura-yı Devlet'te görüşülmüş ve 19 Mart 1888 tarihinde alınan bir kararla, söz konusu inşaatın mahalli hükümet görevlileri ve Rüsumat İdaresi memurları tarafından gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür⁶⁷.

Fav Nahiyesi'nde 13.000 kuruş harcanarak yeniden inşa edilmesi gerekli görülen karantina binası hakkında, söz konusu inşaatın gerçekleştirildiğine dair herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. 1880 tarihini takip eden yıllarda, Fav'da karantina muamelatının icra edilmesinde zorluklarla karşılaşıldığı ve bazı zamanlar burada hiç karantina uygulanmadığı görülmektedir. Bu konuda 7 Kasım 1888 tarihinde Hindistan

⁶⁵ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁶⁶ BOA, *İD*, nr. 65555.

⁶⁷ BOA, *İŞD (İrade Şura-yı Devlet)*, nr. 90/5363.

Telgraf İdaresi'ne bağlı bir vapurun Fav'da karşılaştığı durum örnek olarak gösterilebilir. Denizaltından Fav merkezine kadar uzanan telgraf hattının tamiriyle görevli olan bu İngiliz vapuru, tamirat için görevlilerini karaya çıkarmak zorunda kaldığında, Fav'da Karantinahane bulunmamasından dolayı pratika* almak için gidiş ve geliş olmak üzere 200 km. kat ederek Basra'ya kadar gitmek zorunda kalmıştır⁶⁸. Pratika almadan Fav'da karaya çıkıp çalışma yapması mahalli görevlilerce engellenen bu telgraf vapuru, pratika almak için Basra'ya gittiğinde ise daha fazla masrafa katlanmak ve tamirat işini tehir etmek mecburiyetinde kalmıştır⁶⁹.

Fav için tasarlanan bir diğer ıslahat olan fener dubası ve şamandıra tedariki konusunda, ıslahat layihasını takip eden yıllarda herhangi bir çalışma yapıldığına dair belge bulunamamıştır. Bu konuda esaslı düzenlemeler ancak 1911 yılında Celal Bey'in Basra Valiliği zamanında gerçekleştirilecektir.

III. FAV NAHİYESİ'NİN YENİDEN KAZAYA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ

Fav Nahiyesi'nin 1864 yılındaki kalıcı olmayan düzenlemeden sonra, 1893 yılında ikinci kez kaza haline dönüştürülmesi kararlaştırılmıştır. Bu kararın alınmasında dönemin Basra Valisi Hamdi Bey'in Babiâli'ye yaptığı işar etkili olmuştur. 6 Haziran 1893 tarihinde yapılan bu işarda, Fav Boğazı'nın önemli bir mevki olmasından dolayı tahkim edilmesi nasıl gerekli ise, oradaki mahalli Osmanlı İdaresi'nin de güçlendirilip düzene konulmasının o nispette gerekli olduğu belirtilmiştir. Ayrıca Fav'daki İngiliz Telgrafhanesi'nin faaliyetlerine dikkat çekilerek, bu telgrafhanede daima 4 nefer İngiliz telgraf memurunun görev yaptığı bildirilmiş ve sözü edilen telgraf memurlarıyla, gerek buradaki telgrafhaneye ve gerekse bölgedeki çeşitli köylere gidip gelen İngilizlerin ne amaçla hareket ettiklerini anlayanın bir nahiye müdürü vasıtasıyla mümkün olmadığı açıklanmıştır. Bu nedenlerden dolayı mahalli gelirlerinin müsait olup olmadığına bakılmaksızın Fav'ın nahiyeden birinci sınıftan kaymakamlığa dönüştürülmesi ve

* Pratika: Karantina İdaresi'nin gemilere verdiği belge. Gemiler, gittikleri yerde bu belgeyi ibraz etmedikçe, yolcu ve yük çıkarıp alamazdı (Şemsettin Sami, *Kamus-u Türki*, İstanbul 1317, s. 350).

⁶⁸ BOA, *DH-MKT (Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı)*, nr. 1563/6.

⁶⁹ BOA, *DH-MKT*, nr. 1575/103.

buraya muktedir, yabancı dile aşına bir kaymakam tayin edilmesi, Basra Vilayetince istenmiştir⁷⁰.

Basra Valisi Hamdi Bey'in işarı, Babıâli'de kabul görmüş ve Fav Nahiyesi'nin birinci sınıftan kaymakamlığa dönüştürülmesi irade buyrulmuştur. Yeni kurulacak Fav Kazası Kaymakamlığı'na da Mehmet Şakir Efendi tayin edilmiştir.

Fav Kazası hakkında bu kararlar alındıktan sonra, kazanın tahsisatı konusu Şura-yı Devlet'te görüşülmüştür. 12 Ağustos 1893 tarihinde alınan bir kararla, Şura-yı Devlet'te tahsisata dair müzakereler neticelendirilene kadar, Fav Kazası'na kaymakam tayini işi ertelenmiştir. Şura-yı Devlet'teki müzakerelerden sonra tahsisat meselesi Meclis-i Mahsus'a havale edilmiştir⁷¹.

Fav Kazası'nın tahsisatı meselesi, Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsus gündemine alınmasına rağmen, bu konuda bir sonuç elde edilememiş ve Fav Nahiyesi'nin kazaya dönüştürülmesi hakkındaki iradenin gereği yapılamamıştır. Bunun üzerine Fav Kazası Kaymakamlığı'na tayin edilmiş olan Mehmet Şakir Efendi, 13 Kasım 1893 tarihinde Kosova Vilayeti'ne bağlı Mitroviça Kazası Kaymakamlığı'na atanmıştır⁷².

1893 yılında yarım kalan Fav Nahiyesi'ni kazaya dönüştürme projesi, ancak 9 sene sonra gerçekleştirilebilmiş ve 22 Kasım 1902 tarihinde Fav'ın idari statüsü, nahiyelikten yeniden birinci sınıftan kaymakamlığa dönüştürülmüştür. Böylece Fav, üçüncü defa ve bu kez kalıcı olarak kaza haline getirilmiştir. Fav Kazası Kaymakamlığı'na da, 25 Ocak 1903'de Akra Kaymakamı Salih Paşa tayin edilmiştir⁷³.

Fav'ın bu sefer kazaya dönüştürülmesinde, Basra'ya gidip gelen gemilerin geçiş noktasında bulunması ve kaza teşkili halinde, halen ve gelecekte temin-i idare ve idame-i inzibatın kolaylaşacağı düşüncesi etkili olmuştur⁷⁴.

⁷⁰ BOA, Y. MTV (Yıldız Mütenevvi Evrakı), nr. 78/177.

⁷¹ BOA, İD, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁷² BOA, İD, Dosya nr. 1309, Gömlek nr. 1311 Ca- 15.

⁷³ BOA, İD, nr. Z 1320, 30.

⁷⁴ BOA, İD, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

1. Yeni Teşkil Edilen Fav Kazası'nın Tahsisatı

Fav Kazası'nın tahsisatı, Fav Nahiyesi'nin eski tahsisatı ile Ammare Sancağı'na bağlı Zebir ve Dübeyriç Kazaları'nın nahiyeeye dönüştürülmesiyle tasarruf edilen meblağın birleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Fav'ın kaymakamlık yapılması, Ammare Sancağı'na bağlı Zebir ve Dübeyriç Kazaları'nın nahiyeeye dönüştürülmesine neden olmuştur. 1882 yılından bu yana kaza statüsünde olan Zebir ve Dübeyriç'in, böyle bir düzenlemeye tabi tutulmasında, sahip oldukları arazilerin Arazi-i Seniyye'ye ilhak edilmesi ve miri gelirlerinin az olması da etkili olmuştur⁷⁵.

Fav Kazası'nın 1904 yılı itibariyle aylık tahsisatı 4060 kuruş olarak belirlenmiştir. Bu tahsisatın 2330 kuruşu nahiyeeye dönüştürülen Zebir ve Dübeyriç Kazaları aylık tahsisatının bakiyesidir. Bu miktara Fav Nahiyesi'nin eski tahsisatı olan 728 kuruş da eklenmiştir. Böylelikle Fav Kazası'nın 4060 kuruş olan tahsisatının 3058 kuruşu karşılanmıştır⁷⁶.

Nahiyeeye dönüştürülen Zebir ve Dübeyriç Kazaları, teşkil edildikleri tarihten bu yana yarım maaşla görevlendirilen vekil kaymakamlar tarafından idare edilmişlerdir. Bu vekil kaymakamların yanında birer adet de tahrirat kâtibi istihdam edilmiştir. Zebir ve Dübeyriç'te her ne kadar yarım maaşla vekil kaymakamlar görevlendirilmiş ise de, bu kazaların aylık tahsisatı tam itibariyle 3980 kuruş olarak belirlenmiştir. Bu kazaların nahiyeeye dönüştürülmesiyle birlikte, bu 3980 kuruşun 1650 kuruşu, nahiye müdürleri ve kâtipleri maaşları olarak ayrılmış, geri kalan 2330 kuruş ise Fav Kazası'na tahsisat olarak aktarılmıştır⁷⁷.

Fav Kazası'nın 4060 kuruşluk aylık tahsisatının 2800 kuruşu Dâhiliye ve 1260 kuruşu da Mal Müdürü ve Sandık Emmini maaşlarıyla kırtasiye masrafı olarak Maliye tahsisatına ayrılmıştır⁷⁸. Mal Müdürü ve Sandık Emmini'nin maaşları Maliye tahsisatı olan 1260 kuruşla karşılanırken, Fav Kaymakamı ve Tahrirat Kâtibi'nin maaşları da Dâhiliye tahsisatı olan 2800 kuruştan tesviye edilmiştir. Bu 2800 kuruşun bakiyesinden olan 375 kuruş, Fav Kazası'na tayin edilecek olan nüfus memuru ve kâtibi maaşı ve 6.5 kuruş da kırtasiye masrafı olarak ayrılmıştır. Fav'da nüfus tahriri ve askere alma işlerini

⁷⁵ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁷⁶ BOA, *İD*, Dosya nr. 1429, Gömlek nr. 1322 L- 14.

⁷⁷ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁷⁸ BOA, *İD*, Dosya nr. 1429, Gömlek nr. 1322 L- 14.

yürütecek olan nüfus memurunun tayininde diğer memur ve kâtip tayinlerine göre gecikme yaşanmıştır⁷⁹. Bu gecikme ancak 13 Nisan 1907 tarihinde Mehmet Necib Efendi'nin Fav Kazası'na ilk nüfus memuru olarak atanmasıyla giderilebilmiştir⁸⁰.

Fav, birinci sınıf kaymakamlığa dönüştürüldükten sonra buraya tayin edilmesi gereken Dâhiliye, Maliye ve Şeriye memurları ve bunların tahsisatı üzerinde çalışmalar yapılmış ve Dâhiliye ile Maliye memurlarının tayin ve tahsisatı meselesi halledilmiştir. Fakat Fav merkezinde nüfusun az olmasından dolayı, burada herhangi bir mahkeme kurulmamış ve şer'i davaların eskiden olduğu gibi Basra Vilayeti'nde görülmesine karar verilmiştir⁸¹. Adliye meselesi 1910 yılında yeniden gündeme getirilmiştir. Dönemin Basra Valisi Nazif Bey, Fav Kazası'nın güvenlik ve asayiş bakımından sahip olduğu öneme dikkat çekerek, burada bir Adliye Teşkilatı'nın kurulmasını ve bu teşkilat içerisinde Şer'îye ve Bidayet Mahkemeleri'nin oluşturulmasını istemiş ise de, bu istek gerçekleştirilememiştir⁸².

Fav Kazası'nda gerçekleştirilemeyen bir diğer düzenleme de hapishane teşkilidir. Dâhiliye Nezareti tarafından 28 Mart 1914 tarihinde yayınlanan bir genelge ile 24 saatten 1 haftaya kadar hapse mahkûm edilen kimselerin, nahiye birimlerinde var olan veya inşa edilecek olan hapishanelerde cezalarını çekmeleri kararlaştırılmıştır. Basra Vilayeti mülhakatından Zire ve Şattûlarap Nahiyeleri ile Fav Kazası'nda, hapishane olmadığından, genelge ahkâmı gereğince bu bölgelerde hapishane inşası mülki görevlilerce işar edilmiştir. Fakat bu istek de, bütçede tahsisat olmadığından yerine getirilememiştir⁸³.

Fav Kazası'nda bahsi geçen; Telgrafhane, Gümrük ve Karantina İdareleri'nin yanı sıra; bir liman başkanlığı, bir hükümet konağı, bir jandarma dairesi, deniz tarafında bir istihkâm ve bir de küçük medrese vardır. Öğrenci sayısı az olduğu için bu medrese, daha sonra hükümet çalışanlarına tahsis edilmiştir.

⁷⁹ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁸⁰ BOA, *DH.SN. M (Dâhiliye Nezareti Sicill-i Nüfus Müdüriyeti)*, nr. 8/25.

⁸¹ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

⁸² BOA, *DH-MUİ (Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye)*, nr. 116/31.

⁸³ BOA, *DH.MB. HPS (Dâhiliye Nezareti Mebani-i Emiriye-Hapishaneler Müdüriyeti Evrakı)*, nr. 38/8.

2. Fav Kazası Kaymakamları

Fav Kazası'nın ilk kaymakamı, 25 Ocak 1903 tarihinde buraya atanan Salih Paşa olmuştur. Şimdiye kadarki görev yerlerinde başarı gösteren Salih Paşa, bunun mükâfatı olarak, birinci sınıftan bir kaymakamlığa ve en önemlisi de Fav gibi stratejik bir mevkiye tayin edilmiştir. Salih Paşa'nın Arapça ve Farsça lisanlarına olan aşinalığı bu tayinde rol oynamıştır⁸⁴.

Salih Paşa, yaklaşık 9 ay Fav'da görev yapmış ve daha sonra Hille Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir. Onun ayrılmasından sonra, Mekteb-i Mülkiye mezunu ve birinci sınıftan olan kaymakamlar rağbet gösteremediğinden, Fav Kaymakamlığı bir süre açıkta kalmıştır. Nihayet tayin sırası gelen Giresun eski Kaymakamı Mehmet Ziya Efendi, 29 Eylül 1904 tarihinde Fav Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir. Mehmet Ziya Efendi, Mekteb-i Mülkiye mezunu, Arapça, Fransızca ve İngilizce'ye aşina ve 17 seneden bu yana aralıksız devlet hizmetinde bulunmasına rağmen, içkiye düşkünlüğü yüzünden Giresun Kaymakamlığı'ndan azledilmiştir. Hiçbir yolsuzluğu görülmemesi ve içkiye düşkünlüğünden başka özgeçmişinde leke bulunmamasından dolayı Fav'a tayini uygun görülmüştür⁸⁵.

Eylül 1904'de Fav Kazası'na tayin edilen Mehmet Ziya Efendi, Mart 1905'de vefat etmiştir⁸⁶. Onun vefatından sonra Fav Kaymakamlığı bir kere daha açıkta kalmış ve 4 Eylül 1905'de Samir Kazası Kaymakamı Mehmet Şerif Efendi'nin tayiniyle bu duruma son verilmiştir⁸⁷.

⁸⁴ Salih Paşa, 22 Eylül 1896'da 1750 kuruş maaşla Musul'da bulunan Bazyan Kazası Kaymakamlığı'na tayin edilerek ilk mülki görevine başlamıştır. Bu görevinden sonra 30 Ekim 1897'de, 1125 kuruş maaşla Akra Kaymakamlığı'na atanmıştır. Buradaki görevini 1903'de Fav Kaymakamlığı'na tayin edilene kadar sürdürmüştür (BOA, *İD*, nr. Z 1320, 30).

⁸⁵ Mehmet Ziya Efendi'nin Özgeçmişi: 22 Ekim 1887'de Suriye Vilayeti Vali maiyetinde memurluk, 26 Mart 1891'de Ankara'ya bağlı Zir Kazası Kaymakamlığı ve 29 Temmuz 1893'de Biga Sancağı Ayvacık Kazası Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir. 13 Mart 1897'de içkiye düşkünlüğü yüzünden kaymakamlık maaşı 1125 kuruşa düşürülmüştür. 12 Temmuz 1899'da 1575 kuruş maaşla Giresun Kazası Kaymakamlığı'na tayin edilmiş ve 30 Eylül 1903'de içkiye düşkünlüğü yüzünden görevini ihmal ettiği anlaşıldığından Giresun Kaymakamlığı'ndan azledilmiştir (BOA, *İD*, nr. Ş 1322, 10).

⁸⁶ BOA, *BEO*, nr. 189108.

⁸⁷ Mehmet Şerif Efendi'nin Özgeçmişi: Mekteb-i Mülkiye-i Şahane mezunudur. Arapça ve Fransızca'ya aşinadır. 8 Kasım 1901'de Bağdat Vilayeti'ne bağlı Aziziye Kazası Kaymakamlığı'na, 24 Aralık 1901'de üçüncü sınıftan kaymakamlık intihabıyla Semave Kaymakamlığı'na ve 19 Nisan 1904'de Bağdat Vilayeti'ne bağlı üçüncü sınıftan olan Samir Kazası Kaymakamlığı'na atanmıştır (BOA, *İD*, nr. Ş 1323, 28).

Mehmet Şerif Efendi'den sonra Şeref Efendi ve onun vefatına müteakip de, 6 Kasım 1909 tarihinde Atıf Bey Fav Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir⁸⁸. Atıf Bey'in kaymakamlık görevinden ayrılmasından sonra, gerekli vasıflara sahip kaymakamların rağbet etmemesi yüzünden Fav Kaymakamlığı bir süre açıkta kalmıştır. Bu durum, Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü tercümanı Ferit Bey'in 4 Nisan 1911 tarihinde Fav'a kaymakam tayin edilmesine kadar sürmüştür⁸⁹.

Ferit Bey, Fav'da göreve başladıktan sonra yaptığı bazı davranış ve uygulamalarla güvenilir bir kaymakam olmadığı izlenimini uyandırmıştır. Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah Paşa'nın Fav'da bulunan hurma bahçeleri ile ilgili evrakı kasten saklaması ve böylece idari yetkilerini kötüye kullanmış olması bu izlenimi güçlendirmektedir⁹⁰. Ayrıca bir devlet görevlisi olmasına rağmen Kuveyt Şeyhi ile maddi ilişkiler geliştirmekten de çekinmemiştir. Bu ilişkilerin bir göstergesi olarak Şeyh'ten senet karşılığı 50 Osmanlı Lirası borç almış, fakat bu borcu zamanı geldiği halde ödememiştir⁹¹.

Bütün bu gelişmelerden sonra 1 aylık izin süresi dolmasına rağmen, görev yerine dönmeyen Ferit Bey, 12 Kasım 1911 tarihinde azledilmiş ve yerine Halit Bey Fav Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir⁹².

Halit Bey'den sonra Fav Kaymakamlığı bazen asaleten, bazen de vekâleten yürütülmüş ve buradaki Osmanlı idari teşkilâtı, I. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin bölgeyi işgaline kadar sürdürülmüştür.

Osmanlı Devleti, Fav bölgesinin stratejik önemini takdir ederek burada bir kaza teşkilâtı kurmuş ve bölgedeki etkinliğini arttırmaya çalışmıştır. Bununla beraber Fav'da görev yapacak dirâyetli ve güvenilir kaymakamlar bulmakta fazla bir başarı sağlandığı ileri sürülemez. Tayin bekleyen birçok kaymakam Fav'da görevlendirilmek istememiş, buraya tayin olup gelenler ise, kaymakamlık görevini çoğu zaman çok kısa

⁸⁸ Atıf Bey'in Özgeçmişi: Mekteb-i Mülkiye mezunu olup, Fav'a tayininden önce Cezâir-i Bahr-i Sefid Vilayeti maiyetinde bulunmaktaydı (BOA, *İD*, nr. L 1327, 28).

⁸⁹ Özgeçmişinde istihdam edilmesine engel bir durum olmayan Ferit Bey, Mekteb-i Harbiye mezunu olup, bazı yabancı dillere ve Arapça'ya aşinadır (BOA, *İD*, nr. R 1329, 6).

⁹⁰ BOA, *İD*, nr. Za 1329, 17.

⁹¹ BOA, *DH-H (Dâhiliye Nezareti Hukuk Kalemi Evrakı)*, nr. 17/21.

⁹² Halit Bey, Mekteb-i Mülkiye mezunu olup, Konya Vilayeti maiyetinde bekleme süresini doldurduğundan Fav Kaymakamlığı'na tayin edilmiştir (BOA, *İD*, nr. Za 1329, 17).

bir süre ifa edip, başka bölgelere tayin istemişlerdir. Fav Kaymakamları, bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bir iki istisna hariç, burada layıkıyla görev yapacak şahsiyetlere rastlanılmadığı söylenebilir. Bu da bölgede Osmanlı hâkimiyetine yönelen iç ve dış tehditlerin gittikçe tehlikeli bir hal almasına neden olmuştur.

Bu idari zafiyete Teftiş-i Askeri Komisyonu üyesi ve 6. Ordu Erkan-ı Harbiye Reisi Ferik Pertev Paşa da dikkat çekmiştir. 1907 yılında Dâhiliye Nezareti'ne işarda bulunan Pertev Paşa, Basra Vilayeti'nde dürüst ve muktedir mülkiye memurları bulunmadıkça aşiretlere karşı kalıcı bir tedbir alınamayacağını ve yabancıların birçok faaliyetlerinden dolayı vilayetin gelecekte vilayetin tehlike altında kalacağını belirtmiştir⁹³.

Basra ve Bağdat Vilayetleri'nde idari teşkilatı olumsuz etkileyen bir unsur da vekâlet meselesidir. Bu vilayetlerde görevini kötüye kullanan kaza kaymakamlarının yargılanması sürecinde, yerlerine asaleten atama yapılmamış ve vekil kaymakamlar görevlendirilmek suretiyle ortaya çıkan idari boşluk doldurulmaya çalışılmıştır. Davaların uzamasına rağmen zan altındaki kaymakamlar görevden alınmadığından, kazaların uzun müddet vekil kaymakamlarla idare edilmesi zorunluluğu doğmuştur. Bunun yanı sıra liyakatli vekil kaymakamların bulunup tayin edilmesinde de sorunlarla karşılaşmıştır. Mahallince uygun görülen kimseler yarım maaşla kaymakamlık vekâletini kabul etmemişler, İstanbul'dan tayin edilen vekil kaymakamlar ise mahalli usulleri bilmediklerinden görevlendirildikleri yerlerde intibak sorunu yaşamışlardır. Vekâlet usulünden doğan bütün bu sıkıntılar, sözü edilen yerlerde var olan idari düzensizliklere yenilerinin eklenmesine neden olmuştur⁹⁴.

⁹³ BOA, *BEO*, nr. 229286.

⁹⁴ BOA, *MV*, nr. 24/22.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI BİR REKABET ALANI: FAV TELGRAF HATTI

I. HİNDİSTAN (FAV) TELGRAF HATTI

1. Telgraf Hattının İnşa Nedenleri

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere, telgraf haberleşmesi ve telgraf hatları alanında, dünya çapında düzenlemeler yapmaya başlamıştır. Bu düzenlemeler sadece kendisi için değil, üç kıtada egemenlik kurmuş olması sebebiyle Osmanlı Devleti için de önemli sonuçlar doğurmuştur. İngilizlerin özellikle Hindistan ile haberleşme yapmak üzere, Osmanlı Devleti'nin de iştirâkiyle çok geniş bir telgraf hattı projesi başlatmaları ve bu projenin stratejik kavşaklarından biri olarak Fav noktasının seçilmesi, Basra Körfezi sahillerindeki bu Osmanlı kasabasının iletişim konusunda uluslararası bir önem kazanmasına neden olmuştur.

İngiliz Hükümeti, sömürgesi durumunda bulunan Hindistan'ı Londra'ya bağlamakla daha kolay ve ucuz şekilde kontrol altında tutacağını bildiğinden buraya bir telgraf hattı yapmayı gerekli görüyordu. Bunun için derhal harekete geçmişti. Hattın incelenmesi esnasında daha kolay görüleceği üzere, bu hat aynı zamanda Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının telgraflarının düzenlenmesinde esas teşkil etmiştir. İngilizler ilk olarak Hindistan'a ulaşabilmek için iki yol seçtiler. Bunlardan biri Akdeniz'den, İskenderiye- Süveyş- Kızıldeniz güzergâhını takip eden hat, ikincisi ise Osmanlı Devleti toprakları üzerinden Basra Körfezi'ne ve buradan Hindistan hatlarına birleşen güzergâhtır⁹⁵.

Londra'dan Bombay'a kadar yapılacak olan bu büyük hattın inşasına muhtelif bölgelerde aynı zamanda başlandı. Bölge bölge tamamlanan hatlar birleştirildiğinde büyük hat da tamamlanmış olacaktı. İngiliz Hükümeti bu hattı gerçekleştirmek için "East India Telegraph Company" adında bir şirket kurdu. Bu şirket, ilk olarak

⁹⁵ Mustafa Kaçar, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854–1871)*, (İÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986, s. 51.

Karaçi'den İran Körfezi'ne kadar uzanan denizaltı telgraf kablosunu döşemeyi planladı. Bu çalışmalar bittiği zaman Hindistan, İngiltere'ye ve Avrupa'ya 2000 mil yaklaşacaktı ki, asıl gâye de buydu⁹⁶.

Daha önce de belirttiğimiz gibi İngiltere Hükümeti ve East India Telegraph Company, ülkenin dominyonlarıyla olan uzaklığı ve izole olmuş durumu karşısında telgrafın kendilerine sağlamış olduğu denetleme ve kontrol kuvvetini gereğince takdir etmekte olup, proje için yeterli miktarda yardım ve destek bulmaya da hazırdılar. Tüccar ve gemi sahipleri hızlı haber alıp vermenin kendilerine sağladığı çıkardan haberdar olup, daha evvel telgrafın olmaması dolayısıyla çok ağır kayıplara uğramışlardı. Bütün bunların yanı sıra birbirinden uzakta yaşayan aile fertlerinin haberleşmeleri, telgraf idaresine büyük gelir sağlayacaktı. Zira, İngiltere'de bulunan binlerce ailenin yakınlarıyla olan haberleşmesinden sağlanacak gelir, büyük meblağlara ulaşacaktı⁹⁷.

2. Telgraf Hattının Güzergâhı

İngiltere'den başlayan, ülkeler, denizler ve kıtalar geçtikten sonra Hindistan'a ulaşan ve önemli bir kavşak noktası da Fav olan bu hattın güzergâhı ise şöyleydi: İngiltere'de başlayan hat Fransa, İsviçre ve Avusturya'dan geçtikten sonra Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarına giriş yapıyordu⁹⁸. Hattın batıdan Osmanlı topraklarına giriş noktası Gradiska olup, güzergâh Saraybosna, Piriştine, Niş, Filibe, Edirne, Tekirdağ, İstanbul, İzmit, Ankara, Yozgat, Sivas, Diyarbakır, Musul, Kerkük, Hacı Kara, Bağdat, Semave ve Basra yönünü takip ederek Fav'a ulaşıyordu. Fav kasabası, hattın doğuda Osmanlı topraklarındaki en uç noktaydı⁹⁹. Fav'dan sonra Osmanlı topraklarını terk eden telgraf hattı, Benderbuşir, Mussendom, Gwadur ve Karaçi'yi geçerek Bombay'a varmaktaydı¹⁰⁰.

⁹⁶ Kaçar, *a.g.e.*, s. 51- 52.

⁹⁷ Kaçar, *a.g.e.*, s. 52- 53.

⁹⁸ BOA, *İH*, nr. 13513.

⁹⁹ BOA, *İH*, nr. 13687. Telgraf hattının Osmanlı toprakları içindeki güzergâhını gösteren harita için bkz. EK 1.

¹⁰⁰ *Communications And Transport (1860–1960)* , National Development Records, C. 4, 1996, s. 8.

3. Fav Telgraf Hattının İnşa Çalışmaları

Bu bölümde Hindistan hattının, İstanbul'dan Fav'a kadar uzanan ve Fav Telgraf Hattı olarak isimlendirilen bölümünün inşa safhalarını ve hizmete açılışını inceleyeceğiz.

Fav Telgraf Hattı, tamamlanmak üzere olan Hindistan hatlarıyla aynı anda birleşebilmesi için, güzergâh üzerinde birkaç kolda birden inşa çalışmaları başlatılmıştı. Buna göre aynı anda İzmit'ten başlayarak Sivas'a bir kol, Sivas'tan başlayarak Bağdat'a bir diğer kol inşasına girişilmişti. Ayrıca hat, Bağdat'tan Basra ve Fav'a uzatılacaktı. Bu farklı kollar tamamlandığında, hattın inşaatı da tamamlanmış olacaktı¹⁰¹.

İnşaatına birkaç farklı koldan başlanan telgraf hattının, Bağdat ile Basra arasındaki bölümü, Fırat Nehri'ne kablo döşemek suretiyle yapılmak istenmiştir. Güzergâhın çöl bölgesinden geçmesinden dolayı, burada yaşayan aşiretlerin hatları tahrip etmesinden çekinilmiştir. Nehrin içinden kablo döşendiği takdirde, haberleşmenin güvenliğinin sağlanacağı ve aşiretlerin yapacağı zararların engelleneceği düşünülmüştür¹⁰². Bununla beraber yapılan hesaplar, nehirden geçirilecek bir hattın çok pahalıya mal olacağını göstermiştir. Ayrıca hatta herhangi bir bozukluk meydana geldiğinde, tamirin de güç olacağı göz önüne alınarak bundan vazgeçilmiş ve kabloların karadan demir direkler üzerinden geçirilmesi yoluna gidilmiştir¹⁰³.

1858 yılında başlayan telgraf hattı inşaatı, birkaç koldan sürdürülen çalışmalar sonucunda hızla ilerlemiş ve son olarak Bağdat-Fav hattının Şubat 1864'te döşenmesiyle bir bütün olarak tamamlanmıştır. 31 Ağustos 1864 tarihinde, İngiltere tarafından deniz yoluyla çekilen telgraf kablosu Benderbuşir'den Fav'a ulaştırılmış ve Bağdat hattı ile birleştirilmek üzere çalışmalara devam edilmiştir. Hatlar bağlanmadan önce İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında hatların irtibatı dolayısıyla bir mukavele yapılması kararlaştırılmış ve henüz haberleşme başlamadan müzakerelere girişilmiştir¹⁰⁴.

¹⁰¹ BOA, *İH*, nr. 8385.

¹⁰² BOA, *İMM (İrade Meclis-i Mahsus)*, nr. 718.

¹⁰³ Kaçar, *a.g.e.*, s. 63.

¹⁰⁴ Kaçar, *a.g.e.*, s. 68.

Atılan bu son adımlarla Londra-Bombay arasında telgraf haberleşmesine başlama ve Doğu ile Batı arasındaki bu en büyük hattı tamamlama aşamasına gelinmiştir.

Üsküdar'dan Basra'ya kadar inşa olunan hattın masrafı, memur maaşları da dâhil olmak üzere toplam 505.867 kuruş olarak belirlenmiştir. Bağdat Eyaleti Emvâli'nden karşılanan bu meblağın 164.000 kuruşu memur vs. maaşı, geri kalanı (341.867 kuruş 4 para) inşa masrafı olarak harcanmıştır¹⁰⁵.

Osmanlı Devleti, telgraf hatlarının yerel aşiretler tarafından tahrip edilmesi ve bu yüzden haberleşmenin sekteye uğramasını önlemek için güzergâh üzerinde güvenliği sağlamak üzere görevliler tayin etmiştir. Bu amaçla, Musul-Bağdat arasında 28 çavuş ve 2 başçavuş¹⁰⁶, Bağdat ile Basra ve Hille arasında da 5 çavuş, 1 başçavuş ve 2 hademe görevlendirilmiştir¹⁰⁷.

4. Telgraf Hattı İşletme Mukavelesi

Yapılan çalışmalar ve yürütülen müzakerelerden sonra, İngiltere ile 20 Eylül 1864 tarihinde, Hindistan ile Fav Boğazı'ndan Osmanlı Devleti ve Avrupa'nın diğer taraflarıyla haberleşmek üzere tesis edilecek denizaltı telgraf hattı için mukavele imzalanmıştır. Bu mukaveleye göre;

1. Osmanlı Devleti masrafı kendisine ait olarak Üsküdar'dan Bağdat'a kadar yaptığı büyük hattı, Şattülarab'a kadar temdit etmiştir. Hanikin'e ve buradan Benderbuşir'e ulaşan hat, deniz hattına kara hattı ile bağlı İran hatlarıyla birleştirilmiştir. Zikrolunan Osmanlı hatlarının muhafaza ve tamirâtı Osmanlı Telgraf İdaresi'nin sorumluluğu altındadır.

2. Hindistan İdaresi dahi masrafı kendisine ait olmak üzere bir deniz hattı inşa edecek ve bu hattı Hindistan'dan Benderbuşir'e kara yoluyla getirip, buradan Şattülarap Boğazı'nda Osmanlı Devleti hatlarıyla birleştirecektir. Bu hatların da bakım ve tamiri Hindistan İdaresi'ne bırakılacaktır.

¹⁰⁵ BOA, *İMV*, nr. 22991.

¹⁰⁶ BOA, *İH*, nr. 10769.

¹⁰⁷ BOA, *İH*, nr. 11813.

3. Burada bir İngiliz Telgrafhanesi kurulacak ve 50 kişiyi geçmeyecek bir memur kadrosu ve münhasıran bir İngiliz müdür maiyetinde bulunacaktır. Bu telgrafhanenin masrafı ve hattın işlemesi için gerekli olan alet ve edevât İngiltere tarafından karşılanacaktır.

4. Osmanlı Devleti'nin telgrafhanesi yanında bir "Muhtelit Merkez" kurulacak ve bu merkezin aracılığı ile telgraflar elden ele verilecektir. Bu merkezin idare ve diğer masrafları İngiltere ile yarı yarıya karşılanacaktır.

5. İngiliz telgraf kaleminin işi deniz hattıyla Hindistan'dan gelen telgrafları alıp, elden ele verilen telgrafları göndererek Şattülarap ile Hindistan arasında telgraf haberleşmesinin icrasına nezaret etmekten ibaret olacaktır. Muhtelit Merkez'in genel idaresi Osmanlı Telgraf İdaresi'ne ait olup ancak, idarenin İngiliz kaleminin dâhili işlerine karışmaya hakkı olmayacaktır.

6. Osmanlı Devleti, Hindistan'dan ve Avrupa'dan gönderilen telgrafların süratle ve muntazam olarak alınıp verilmesini temin etmek için İstanbul ile Basra arasında bulunan hat üzerindeki telgrafhanelerde daimi haberleşmeyi tesis edecektir. Bu hizmetin iyi bir şekilde olması için buraya yeterli derecede İngilizce bilen memurlar tayin edecektir.

Bundan başka Osmanlı Devleti, bir de Hindistan muhaberâtının daha süratli ve muntazam olması için, sadece Hindistan muhaberâtına ait olmak üzere İstanbul'da, başında İngilizce bilen bir telgraf müdürünün bulunacağı bir şube açacaktır. Diğer personel de İngilizce bilenler arasından seçilecektir.

7. Hindistan ve Avrupa telgraflarının İstanbul'dan Basra'ya ve Hanikin'den İran'a veya buralardan İstanbul'a kadar gönderilecek olan telgraflardan,

a. Anadolu telgraf hattı vasıtasıyla İstanbul'dan Fav'a ve Fav'dan İstanbul'a olmak üzere gönderilen âdi telgrafların her birinden alınacak ücret 27.50 franktan fazla olmayacaktır.

b. Hanikin-İstanbul ve İstanbul-Hanikin arası 22.50 frank olacaktır.

c. Hindistan'dan Fav'a ve Fav'dan Hindistan'a gönderilecek telgraflardan alınacak ücret 62.50 frank olacaktır.

d. Benderbuşir'den Hindistan'a ve Hindistan'dan Benderbuşir'e gönderilecek telgraf ücreti 50 frank olarak alınacaktır.

8. İki devletin telgraf idarelerinin merkezleri ve hatlarının Hindistan ile Avrupa arasında telgraf hattı tayin olunan Basra'ya nispetle olan ücret tarifelerini mümkün mertebe varış tarafında birbirlerine tebliğ edeceklerdir. Basra hattı vasıtasıyla iki idare arasında alınıp verilecek ücretler ve bu tarife gereğince, hazırlanacak aylık muhasebe defterlerine kaydolunacaktır.

9. Hindistan'dan gelen veya Hindistan'a gönderilen bütün telgraflar, duruma göre Basra'dan veya Hanikin'den geçirilecektir.

10. a. Bu mukavele deniz hattı Osmanlı hattıyla birleştikten ve muhabereye başlandığı tarihten itibaren yürürlüğe girecektir.

b. Tasdik olunan mukavelelerin teâtisinden itibaren 3 sene müddetle yürürlükte kalacaktır.

c. Her iki devlet, ittifakla bu mukavelede değişiklikler yapabilecektir.

d. 3 senelik müddet dolduğunda mukavele sonsuza kadar veya iki devletin birinin müracaatı olduğunda, müracaat tarihinden 6 ay bitimine kadar yürürlükte kalacaktır¹⁰⁸.

Mukavelenin imzalanmasından sonra telgraf hattı çalışacak duruma getirilmiş ve nihayet 1 Şubat 1865 tarihinde, Bağdat Valisi Namık Paşa, Hindistan Telgraf Hattı'nın açılışı nedeniyle Bombay Valisi Mösyö Bartel'e ilk telgrafi çekmiştir. Bu telgraf;

“Bağdat ile Fav beyninde telgraf hattı hitâm-pezir olarak Memâlik-i Şarkiye ile muhabere-i telgrafîyenin küşâdı vesilesiyle tebrikât-ı halisânemi kabul etmelerini rica eder ve işbu birinci telgrafnâmenin ne kadar vakit zarfında vusul bulduğunun cevapnâme-i asilnâmelerinde işarına himmet eylemelerini iltimas eylerim”

şeklinde olup, Mösyö Bartel'in cevabi telgrafi da aşağıdadır;

“29 tarihli telgrafnâmeleri Maklum'da cüzi bir tehirden sonra Bombay'a vusul bulmuş olmakla ol babda vaki olan hemşiranelerine teşekkür eder ve Kanûn-u Sâni'nin

¹⁰⁸ Kaçar, *a.g.e.*, s. 69–71.

31. günü, öğleden sonra saat 4.00’de cevabının irsâline ibtidâr ile devleteyn hakkında fevâid-i azimeyi müstelzim böyle bir emr-i nafiâdan dolayı zât-ı vâlâlarını tebrik ederim. Telgrafnâmenizi Kalkûta hükümdarı hazretlerine tebliğ eylerim”¹⁰⁹.

5. Osmanlı Devleti’nin Telgraf Haberleşmesinden Beklentileri

Hindistan Telgraf Hatları’nın tamamlanıp hizmete açılması sadece İngiltere’ye değil, hattın büyük bir bölümünün topraklarından geçmesinden dolayı Osmanlı Devleti’ne de son derece faydalı sonuçlar doğurmuştur. Her şeyden önce Osmanlı Telgraf Hatları’ndan geçen her telgraf için tarifelerde belirlenen miktarda alınan ücretler, belirli bir gelir kaleminin oluşmasını sağlamıştır. Ayrıca telgraf hatları, geçtiği bölgelerde ve özellikle Irak’ta, medeniyet ve ilerlemenin artmasında, ahâli ve kabilelerin ticari faaliyetlerinin gelişmesinde ve nehirler üzerindeki vapur ulaşımının hızlanmasında etkili olmuştur. Irak gibi her tarafı tamamıyla taht- ı zabıtaya alınamamış olan yerlerin idari bakımdan tanzimi, ıslâhı ve imarı da kolaylaştırılmaya çalışılmıştır.

Bu konuda Osmanlı Devleti’nin Fav Telgraf Hattı’nı, Kuveyt’e uzatma teşebbüsleri iyi bir örnek teşkil etmektedir. Fav’dan Kuveyt’e uzatılacak bir telgraf hattı ve Kuveyt’te inşa edilecek bir Osmanlı Telgrafhanesi ile Babiâli’ye olan bağlılığı görünüşten öteye gitmeyen Kuveyt Şeyhi’nin zabt-ı rabt altına alınması amaçlanmıştır. Fakat bu doğrultuda yapılan bütün teşebbüsler, bağımsız hareket etmeye meyilli Kuveyt Şeyhi tarafından engellenmiştir.

Öte yandan Fav gibi imparatorluğun çok uzak bir noktasına telgraf hatlarının ulaştırılması, bu bölgede ortaya çıkabilecek aşiret ve kabile çatışmalarının zamanında öğrenilmesini ve gerekli asayiş kuvvetlerinin gönderilerek güvenliğin kısa sürede sağlanmasını kolaylaştırmıştır¹¹⁰.

Bölgenin güvenliği için bir diğer tehdit unsuru olan ve sık sık Fav Boğazı’ndan Şattûlarap Nehri’ne giriş çıkış yapan İngiliz savaş gemileri ve onların

¹⁰⁹ BOA, *İH*, nr. 12220. İlk telgrafın çekilmesine dair arşiv vesikası için bkz. EK 2.

¹¹⁰ BOA, *DH-H*, nr. 17/37. Fav’da Meamir Şeyhi Nakimiş ile hurma bahçesi sahiplerinden Baduniler arasında çıkan çatışmaya ve bölgeye önce jandarma kuvvetlerinin, bunların yeterli gelmemesi üzerine de 100 neferden müteşekkil bir nizamiye müfrezesinin gönderilmesine dair 27 Ağustos 1913 tarihinde Fav Telgrafhanesi’nden çekilen telgraflar için bkz. EK 3.

faaliyetleri de, Fav Telgrafhanesi'nden çekilen telgraflarla düzenli olarak devlet merkezine bildirilmiştir¹¹¹.

II. TELGRAF HATTI'NDA KARŞILAŞILAN SORUNLAR VE ALINAN TEDBİRLER

1 Şubat 1865 tarihinde ilk telgrafın çekilmesiyle fiilen faaliyete geçen Fav Telgraf Hattı, kısa sürede Avrupa ile Hindistan arasındaki telgraf haberleşmesinin ana güzergâhı haline gelmiştir. Bu yoğun haberleşmeden, sadece Osmanlı Devleti'nin elde ettiği aylık gelir, 1872 yılı itibariyle 100.000–150.000 frank seviyesine ulaşmıştır¹¹². Fakat telgraf haberleşmesinde yaşanan bazı iç ve dış olumsuzluklar, Fav Telgraf Hattı'nın layıkıyla işletilmesini ve elde edilen gelirin korunup arttırılmasını önlemiştir. Bu olumsuzlukları, rakip telgraf hatlarından kaynaklanan rekabet ve Irak aşiretlerinin telgraf hatlarına yönelik saldırıları şeklinde sınıflandırabiliriz.

1. Rakip Telgraf Hatlarından Kaynaklanan Rekabet

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Fav-Hindistan hattının alternatifi olarak, Rusya üzerinden Hindistan'a ve Kızıldeniz sahillerinden Hindistan'a olmak üzere iki ayrı telgraf hattı haberleşmeye açılmıştır. Bu durum Osmanlı hatlarının büyük bir rekabetle karşılaşması sonucunu doğurmuştur¹¹³. Ayrıca rakip telgraf hatlarını işleten şirketler, haberleşme alanındaki paylarını arttırabilmek için Hindistan'a giden telgraflardan aldıkları ücretleri düşürmüşlerdir. Bu gelişme, Osmanlı Devleti'nin Fav üzerinden Hindistan'a yaptığı telgraf haberleşmesini olumsuz yönde etkilemiştir¹¹⁴.

¹¹¹ Fav'dan Basra'ya 4 Aralık 1893 tarihinde hareket eden Lawrence isimli İngiliz savaş gemisi (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/116) ve Basra Körfezi'nden Fav'a gelerek 26 Ekim 1901'de burada demirleyen Sfenski isimli İngiliz savaş gemisine (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 421/85) dair Fav mahreçli telgraflar için bkz. EK 4

¹¹² BOA, *İMM*, nr. 1828.

¹¹³ BOA, *İD*, nr. 42840.

¹¹⁴ BOA, *İPT (İrade Telgraf ve Posta Nezareti Tasnifi)*, nr. Ş 1320, 6.

2. Urban ve Aşiretlerin Telgraf Hattına Yönelik Saldırıları

Osmanlı Devleti, Fav Hattı'nın işletilmesi ve açık tutulması konusunda en çok yerel aşiretler ve urbanın telgraf hatlarına yönelik saldırı ve tahribâtından kayıplara uğramıştır. Özellikle Bağdat ile Fav arasındaki telgraf hatları, aşiretlerin yoğun olarak bulunduğu yerlerden geçtiğinden, sürekli olarak saldırılara maruz bırakılmış ve haberleşmenin yürütülmesi sık sık kesintiye uğratılmıştır.

Telgraf hattı hizmete açıldıktan sadece 4 yıl sonra yani Aralık 1869 tarihinde, Bağdat'tan Basra'ya uzanan telgraf hatlarının, Divaniye ile Hille arasındaki bölümünde bulunan telgraf telleri ve direkleri Aşâir-i Urban tarafından kesilmiş ve gasp edilmiştir. Bu hattın tamiri için gerekli olan tel, makara, fincan ve diğer edevâtın tutarı 42.060 frank olarak hesaplanmıştır¹¹⁵. Bu olaydan birkaç ay sonra bu sefer de, Şattülarap Nehri'nin güneyinden geçen telgraf hatları, aşiretler ve urban tarafından tahrip edilmiştir¹¹⁶.

1880 senesinde Kurna ile Semave arasında 47 saat mesafesi olan ve genellikle bataklıktan geçip edevâtı noksan bulunan telgraf hattının, 4 mahallinden 16 saatlik bölümü kırılmış ve direkleri, telleri ve fincanlarının büyük bir kısmı tahrip edilmiştir. Bu tahribâtın tamiri aylarca sürebilecekken, yapılan yoğun çalışmalar sonucunda, tamirat kısa zamanda tamamlanmış ve haberleşme yeniden başlatılmıştır¹¹⁷.

1882 senesinde Bağdat Vilayeti dâhilindeki Şukuşşuyuh, Hammare, Semave ve Nasırıye arasındaki iki telgraf teline sahip hatlar, Urban ve Saduni Aşireti* tarafından tahrip edilmiştir. Buralardaki hattın bir teli dâhili haberleşme, diğer teli de Hindistan haberleşmesi için kullanılmaktaydı. Mevcut hatların, urban ve aşiretlerin göç yolları üzerinde bulunması, sık sık tahribât ve kesintiye uğramalarının temel nedenini teşkil etmektedir. Telgraf hatlarında eşkiya ve urbandan kaynaklanan zararların, bunlar üzerine yapılan askeri harekât sonucunda ele geçirilen mallardan tazmin edilmesi

¹¹⁵ BOA, *İD*, nr. 42055.

¹¹⁶ BOA, *BEO*, *Ayniyat Defteri*, nr. 851, s. 66.

¹¹⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 164/134.

* Saduniler Aşireti: Bu aşiret, Bağdat Vilayeti'nin önemli ve büyük mahallerinden biri olan Müntefik Sancağı'nda yaşamaktadır. Bedevi hayat tarzına sahip olan Saduniler Aşireti, nizam ve kanun hükümlerine vâkıf değildir. Kendi gayr-i meşru menfaatlerinden başka hiçbir şeye önem vermemekte, ülkenin zenginleşmesi, ahâlinin huzurunun sağlanması ve devlet gelirlerinin artırılması konularına da dikkate almamaktadırlar (BOA, *ŞD*, nr. 2152/22).

kararlaştırılmıştır. Bu amaçla sözü edilen bölgedeki urban ve aşiretler üzerine yapılan askeri harekât sonucunda, 2558 deve ele geçirilmiş ve bunların satılmasıyla 92.321 kuruş elde edilmiş ise de, bu harekâta 807. 988 kuruş harcama yapılmıştır¹¹⁸.

1890 senesinde Şatra ile Kurna arasındaki ve Nasırıye taraflarındaki telgraf hatları, aşiretler tarafından tahrip edilmiş, yerel görevlilere hattın korunması için talimat verilmesine rağmen, bir sonuç elde edilememiştir¹¹⁹. Eylül 1891’de Basra ile Kurna arasındaki telgraf hatlarından 5 demir telgraf direği telleriyle birlikte mahalli aşiretler tarafından çalınmıştır¹²⁰. Kasım 1891 tarihinde Nasırıye ile Şukuşşuyuh arasındaki telgraf hattından 7 telgraf direği ve Ümmü’l- Halak denilen yerde 130 metre tel ile 12 çengel urban tarafından çalınmıştır. Ayrıca Aligarbi ve Ammare arasındaki telgraf hattı, Beni Lâm Aşireti tarafından tahrip edilmiş, buradaki tahribât tamir edildikten hemen sonra, aynı aşiret bu sefer 6 top telgraf telini çalmıştır¹²¹.

Haziran 1907’de Şatrâtü’l- Ammare ile Ammare Livası ve Nasırıye ile Şukuşşuyuh arasındaki telgraf hatları urban tarafından tahrip edilmiştir. Nasırıye ile Şukuşşuyuh arasındaki hatları tamire gönderilen işçi ve çavuşların üzerine urban saldırı düzenlemiş, işçi ve çavuşlar darbedilmiş, alet ve silahlarına el konulmuştur. Daha sonra bölgeye gönderilen jandarmalar ve memurlar, hattı tamir etmişler ise de, urban yeniden saldırarak hattı çalışmaz hale getirmiştir¹²².

Urban saldırıları sadece Ammare ve Nasırıye bölgeleriyle sınırlı kalmamıştır. Aynı zaman dilimi içinde, Şatra civarındaki Ceri noktasında 21 direk ve 6 izaletör çalınmış, 2 demir direk tahrip edilmiş, Aziziye ile Kesara arasındaki 48 direk ve bu direkler üzerinde çekili telgraf telleri çalınmış, 10 demir direk ve 40 izaletör tahrip edilmiş, geri kalan direkler ise devrilmiştir. Yine Kurna ile Harise arasındaki telgraf hatlarından çok miktarda tel çalınmış ve direkler tahrip edilmiştir. Fav Hattı’nın Kurna’dan Azir’e ve Azir’den Şatra’ya kadarki bölümü, kullanılmaz hale getirilmiştir. Kurna ile Şatra arasındaki bu tahribâtı gidermek ve hattı tamir ederek yeniden işler hale getirmek için Basra’dan bölgeye 110 top tel gönderilmiştir. Bölgede yaşanan tahribâtın

¹¹⁸ BOA, ŞD, nr. 616/6.

¹¹⁹ BOA, BEO, *Ayniyat Defteri*, nr. 969, s. 49.

¹²⁰ BOA, BEO, *Ayniyat Defteri*, nr. 969, s. 59.

¹²¹ BOA, BEO, *Ayniyat Defteri*, nr. 969, s. 71.

¹²² BOA, BEO, nr. 231498.

bu kadar tel ile tamiri mümkün gözükmemekte, tamir edilse bile urbanın bu telleri de çalacağına kesin gözüyle bakılmaktadır¹²³.

Bağdat, Musul ve Basra Vilayetleri'ndeki telgraf hatlarına yapılan saldırılar sonucunda, 1905-1907 yılları arasında 32.900 izaletör, 30.225 gr. tel ve 616 adet demir ve ahşap direk, bu bölgelerdeki aşiretler tarafından tahrip edilmiş veya çalınmıştır. Bu saldırılar karşısında hemen tamir faaliyetlerine girişilerek telgraf hatları yeniden işler hale getirilmeye çalışılmıştır. Fakat bu saldırıların tekrarlanması harcanan çabanın boşa gitmesine neden olmuştur. Nitekim Basra civarındaki Samyan ile Ebû Rüveyşir noktası arasındaki hatlar yeni tamir edilmesine rağmen, telgraf hattından 22 direklik tel çalınmış ve hat yeniden işlemez hale getirilmiştir¹²⁴.

1910 senesinde Fav Telgraf Hattı'nın Halep ile Deyr-i Zor arasındaki kısmına Aneze Aşireti'nin yedi kolundan biri olan Ramazanü'l- Akseki fırkası saldırıda bulunmuş, 50'yi aşkın direk ile bir hayli tel çalınmış ve hat tahrip edilmiştir¹²⁵. Aneze Aşireti, 1912'de bu sefer Bağdat Vilayeti'nde bulunan Ane ile Hadise arasındaki hatlara saldırı ve 10 adet ahşap direk ile bir miktar tel çalmıştır. Bu saldırı üç gün süreyle haberleşmenin kesilmesine neden olmuştur. Tamire giden çavuş ve teknisyenler ise darbedilmiştir¹²⁶.

1913 senesinde Kut ve Hayy arasındaki telgraf hatları, Zikaf ve Kasap Aşiretleri'nin saldırısına uğramış, 24 direk ve 90 metre tel çalınmıştır. Yapılan takibat sonucunda, Hayy civarındaki aşiretlerin elindeki bir kısım direkler geri alınmış ve eski yerlerine yerleştirilmiştir. Bununla beraber suçluları yakalanıp cezalandırılması ve zararın kendilerinden tahsili konusunda yerel idarecilerin göstermiş olduğu beceriksizlik; haberleşmenin aksamasına, yapılan tamiratın boşa gitmesine ve hazinenin zarara uğramasına neden olmaktadır. Ammare ile Saidiye arasındaki hatlar ile Bedre telgraf hatları da aşiretler ve çobanların tel ve fincanları tahrip etmesinden dolayı kullanılmaz hale gelmiştir. Aligarbi ile Ammare arasında Kahde'l- Gazban, Muhammedü'l- Hattab ve Necmü'l- Abdullah isimindeki aşiret reislerinin mukataalarından geçen telgraf hattından 29 adet direk, bir miktar tel ve fincan

¹²³ BOA, *BEO*, nr. 229793.

¹²⁴ BOA, *BEO*, nr. 226112.

¹²⁵ BOA, *DH-İD (Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı)*, nr. 119-1/37.

¹²⁶ BOA, *DH-İD*, nr. 145-1/17.

çalınmıştır. Geçen sene urban tarafından tamamen tahrip edilen bu hat, tamir edilmiş ise de, bu yeni saldırılar ile haberleşme yeniden kesilmiştir. Bu tahribâtla ilgili olarak Muhammedü'l- Hattab mukataası mülteziminden telgraf aletleri masrafı olarak 5 lira tahsil edilmiştir¹²⁷.

Hille ile Divaniye arasındaki telgraf hatlarının 7 demir direği ile 10 adet fincanı Şammar Aşireti'nin Dügane fırkası tarafından kırılmış ve 40 metre tel de çalınmıştır. Bu hattın İmam Hamza ile Hille arasındaki kısmında bulunan 2 direk de tahrip edilmiştir. Tahrip edilen alet edevâtın tutarı olarak suçlulardan 30 lira tahsil edilmiştir¹²⁸.

Bu bilgilerden de anlaşılacağı üzere özellikle Bağdat ve Basra üzerinden Fav'a uzanan telgraf hatları, güzergâh üzerindeki aşiret ve urbanın saldırıları ile tahrip edilmekte, tel, izaletör ve direkler çalınmakta ve böylece sağlıklı ve düzenli bir haberleşme sağlanamamaktadır. Saldırıların süreklilik arz etmesi, yerli aşiretlerin Osmanlı Devleti'ne karşı adeta bir isyan görüntüsü sergilemesi sonucunu doğurmuştur. Anlaşılan odur ki, bölgedeki Osmanlı egemenliği, yerli aşiretlerin tepkisini çekmekte ve bu tepkiler Osmanlı varlığının göstergelerinden olan telgraf hatlarına yönelmektedir. Irak havalisinde böyle bir durumun yaşanması, ahâli içinde bir vatandaşlık bilincinin, sosyal ve ekonomik bir dayanışmanın ve devlete bağlılık anlayışının gelişmediğini göstermektedir. Aksi takdirde bir ülke vatandaşlarının kendi medeniyet unsurlarını ve zenginlik vasıtalarını tahrip etmesini açıklamak imkansız bir hal alacaktır.

Urban ve aşiretler, elde ettikleri telgraf tellerinden zincir yapmışlardır¹²⁹. Ayrıca telgraf fincanlarını da nişangâh olarak kullanmışlar ve bunların parçalarını toz haline getirerek silahlarını cilalamışlardır¹³⁰.

Osmanlı Devleti, Fav Hattı'ndaki bu saldırılar ve bundan kaynaklanan kesintilerden dolayı, Avrupa Devletleri nezdinde zor duruma düşmüştür. Telgraf hattında meydana gelen arıza ve kesintiler, yapılan antlaşmalar gereğince hattan

¹²⁷ BOA, *DH-İD*, nr. 127/12.

¹²⁸ BOA, *DH-İD*, nr. 127/12.

¹²⁹ BOA, *BEO*, nr. 13984.

¹³⁰ BOA, *DH-İD*, nr. 119-1/37.

yararlanan devletlere bildirilmek zorunda olduğundan, Osmanlı Devleti kendi toprakları üzerinde sözü geçmeyen bir devlet durumuna düşmüştür¹³¹.

Telgraf hatları konusunda böyle olumsuz gelişmeler yaşanırken, Basra Valiliği bu durumun nedeni olarak, telgraf direklerinin kısa ve kuvvetsiz olmasını, tellerin de gerektiği gibi çekilmemesini göstermiştir¹³². Bir diğer neden olarak da, Dicle ve Fırat Nehirleri'nin taşma zamanlarında, şiddetli akıntı ve taşkınların telgraf direklerini tahrip ettiği yerel yetkililerce öne sürülmüş ise de, bu iddia gerçekten uzaktır¹³³.

Urban saldırılarını önlemek amacıyla, aşiret reisleriyle müzakerelere girişilmesi ve hatlara yapılan saldırıların durdurulması karşılığında, aşiret liderlerine para ödenmesi (taahhüdât-ı nakdiyeye rabt) Bağdat Valiliği'nce teklif edilmiştir¹³⁴. Divaniye Mutasarrıflığı da, Divaniye Hattı'nın sağlıklı bir şekilde işletilmesi için güzergâhın değiştirilmesini ve yeni bir hat inşa edilmesini talep etmiştir¹³⁵.

Fav Telgraf Hattı Müfettişliği, Fav Hattı'na saldırılar düzenleyen Aneze ve diğer urban kabilelerinin engellenmesi için, hat boyunca devriye gezecek bir süvari müfrezesinin görevlendirilmesini 6. Ordu Kumandanlığı'ndan talep etmiştir¹³⁶. Kumandanlık bu talebe karşı, mevcut kuvvetlerle hattın güvenliğini sağlayamayacağını, daha büyük bir kuvveti de tahsis edemeyeceğini belirterek, başka bir tedbir alınmasını istemiştir¹³⁷.

Basra Vali ve Kumandanı Ferik Muhlis Paşa, hatlarda meydana gelen olumsuzluklara karşı, devlet görevlilerinin ilgisizlikleri üzerine, bozukluk olan yerlerde, telgraf hatları tam olarak tamir oluncaya kadar, o noktanın sağ ve sol taraflarında bulunan kaza kaymakamları ve nahiye müdürleriyle, telgraf memurları ve jandarma zabitlerinin gün hesabıyla maaşlarının kesilmesini İstanbul'a teklif etmiştir. Bu teklif

¹³¹ BOA, *BEO*, nr. 13984.

¹³² BOA, *BEO*, nr. 216046.

¹³³ BOA, *BEO*, nr. 194312.

¹³⁴ BOA, *BEO*, nr. 13984.

¹³⁵ BOA, *BEO*, nr. 231498.

¹³⁶ BOA, *BEO*, nr. 198150.

¹³⁷ BOA, *BEO*, nr. 215465.

karşısında, telgraf hatlarının korunmasında ağır davranan mülkiye memurları hakkındaki muamele, Muhlis Paşa'ya bırakılmıştır¹³⁸.

3. Telgraf Tarifelerinin Tenzil Edilmesi

Osmanlı Devleti, Fav Hattı'nın uluslararası telgraf haberleşmesindeki payını korumak ve diğer devletlerin hatlarıyla rekabet edebilmek amacıyla bazı düzenlemeler yapmıştır. 1867 senesinde, Prusya ve Rusya üzerinden Hindistan'a yapılan telgraf haberleşmesinde indirimle gidilince, Osmanlı Devleti de kendi telgraf tarifesinde tenzilat yapmayı uygun görmüştür. Prusya ve Rusya vasıtasıyla Londra-Benderbuşir arasında çekilen 20 kelimelik telgraflardan alınan ücret, yapılan son düzenlemeyle 41 franka indirilmişti. Osmanlı Devleti de, kendi hatlarıyla bağlantılı olan devletlerle görüşerek, Hindistan'a yönelik haberleşmeyi 41 frank olacak şekilde düzenlemiştir. Bu düzenlemeye göre her devletin alacağı ücret yeniden tanzim edilmiştir;

<u>Yeni Tarife</u>	
İngiliz şirketi	2 frank
Fransa	3 frank
İsviçre	1 frank
Avusturya	5 frank
Osmanlı Devleti	17.50 frank
Fav'dan Benderbuşir	
Hattı için Hindistan'a	<u>12.50 frank</u>
Toplam	41 frank ¹³⁹ .

1902 senesinde Avrupa ile Hindistan arasında telgraf haberleşmesi yapan şirketler, ücret tarifelerinde yeniden indirimle gitmişlerdir. Bu uygulama Osmanlı Devleti tarafından dikkate alınmayınca Fav Hattı'nın telgraf tarifesi, İstern ve Rusya şirketlerine oranla daha yüksek kalmıştır. Önceleri Fav Hattı tarifesi daha ucuzken, bu son düzenleme diğer şirketler lehine bir sonuç doğurmuş ve bu yüzden Temmuz

¹³⁸BOA, *BEO*, nr. 194312.

¹³⁹BOA, *İH*, nr. 13513.

1902’de bir ay boyunca, Fav Hattı’ndan Hindistan’a sadece 2 telgraf nakledilmiştir. Rusya ve İstern Telgraf Şirketleri’nin telgraf ücretini kelime başına 5 franktan 3.12 franka indirmeleri üzerine, Osmanlı Devleti de kendi tarifesiyle yine onlardan %10 ucuz olacak şekilde, 4.5 franktan 2.81 franka indirmiştir¹⁴⁰. Bu düzenlemelerle Osmanlı hatlarının rakip devletlere ait hatlar karşısında rekabet gücü arttırılmaya çalışılmıştır. Fakat bu tedbirler tek başına yeterli değildir. Öncelikle telgraf hatlarının sağlıklı bir şekilde işletilmesi sağlanmalıdır.

4. Alternatif Telgraf Hatlarının İnşa Edilmesi

Telgraf hatlarındaki kesinti ve kopuklukların neden olduğu kayıplara son vermek için İstanbul’dan başlayan Ankara, Yozgat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır, Musul ve Bağdat üzerinden Fav’a ulaşan telgraf hattının, bazı bölgeleri arasında alternatif hatların inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu amaçla ilk önce Diyarbakır ile Bağdat arasındaki bölgede, mevcut güzergâhın dışında yeni bir güzergâhın inşa edilmesi düşünülmüştür. Diyarbakır-Bağdat Hattı, sadece 2 telden ibaret bir kol durumundadır. Bu kolda bir kopukluk meydana geldiğinde Musul, Bağdat ve Basra bölgeleriyle dolayısıyla da Hindistan ile haberleşme tamamen kesilmektedir¹⁴¹.

Diyarbakır ile Halep arasında 24 Eylül 1862 tarihinde açılan ve halen kullanımda olan bir telgraf hattı bulunmaktadır. Bağdat’taki telgraf hattını, Halep hatlarıyla birleştirmek için çalışmalar başlatılmıştır¹⁴². Bağdat’tan başlayacak olan bu alternatif telgraf hattı; Remadiye, Ane ve Deyr-i Zor güzergâhını takip ederek Halep’e ulaşacaktır¹⁴³. Bu hattın inşasında Bağdat Telgrafhanesi ambarında bulunan direk ve aletlerden başka Avrupa’dan getirilen bazı alet ve edevâtın kullanılması kararlaştırılmıştır. Buna göre Avrupa’dan getirtilecek eşyanın tutarı 67.676 frank, bunların nakliyesi ve inşaat tutarı 7 Yük 95.960 kuruş ve burada görev yapacak memurların aylık maaş tutarı da 38.300 kuruş olarak tespit edilmiştir. Bağdat-Diyarbakır arasındaki eski hattın yanı sıra Bağdat-Halep-Diyarbakır hattının da

¹⁴⁰ BOA, *İPT*, nr. Ş 1320, 6.

¹⁴¹ BOA, *Y. MTV*, nr. 233/49.

¹⁴² Kaçar, *A.g.e.*, s. 96.

¹⁴³ BOA, *İMM*, nr. 1813. Diyarbakır, Musul ve Bağdat arasındaki merkezi telgraf hattı ile buna alternatif olarak inşasına başlanılan Diyarbakır, Halep ve Bağdat telgraf hattının güzergâhlarını birlikte gösteren harita için bkz. EK 5.

tamamlanıp kullanıma açılması, hatların herhangi birinde arıza meydana gelmesi halinde, Hindistan haberleşmesinin diğeri üzerinden yürütülmesi imkanını sağlayacaktır. Böylece hali hazırda uğranılan zararlar da önlenecektir¹⁴⁴.

1872 senesinde başlatılan Halep-Bağdat alternatif telgraf hattı, bazı erteleme ve duraklamalardan dolayı ancak 16 Şubat 1902’de tamamlanabilmiştir. Halep’ten Deyr-i Zor’a ve oradan da Ane ve Remadiye’ye kadar yeni bir hat döşenmiş, Remadiye ile Bağdat arasında eskiden bu yana kullanılan tek telli hatta ise bir tel daha eklenmiştir. Böylece Diyarbakır ile Bağdat arasındaki telgraf haberleşmesi iki farklı güzergâhtan yürütülme imkanına kavuşturulmuştur¹⁴⁵.

III. FAV TELGRAF HATTI’NI NECİD VE KUVEYT’E UZATMA TASARILARI

1. Fav-Necid Telgraf Hattı Tasarısı

Osmanlı Devleti Basra’ya bağlı Necid bölgesiyle deniz ve kara yoluyla bağlantı kurma konusunda birçok güçlükle karşılaşmış ve Necid Sancağı ile rabitanın güçlü bir şekilde sağlanması amacıyla, bölgeye bir telgraf hattı döşemeyi düşünmüştür. Necid ahâlisi urban ve aşiretlerden oluştuğu ve orada asayişin sağlanması için meydana gelen her gelişmenin zamanında öğrenilmesi gerektiğinden, bölgeye telgraf hatlarının ulaştırılması gerekli görülmüştür. Üstelik Necid Livası merkezi, Basra’ya çok uzak olduğundan önemli ve acil durumlarda karadan özel ulak vasıtasıyla yapılan tebligatlar, 15 günde Necid’e ulaşmakta, oradan da ancak 15 günde Basra’ya cevap geri gelmekte olup, haberleşme için en az 30 gün gerekmektedir. Telgraf hatları inşa edildiği takdirde bu zaman kaybı da önlenilecektir¹⁴⁶. Nitekim Temmuz 1899 tarihinde, Port Sait’ten silah ve cephane ile geçen bir İngiliz vapuru hakkında, Basra’dan Necid Mutasarrıflığı’na tebligat yapılmış ve gerekli önlemlerin alınması istenmiştir. Bu tebligata rağmen, haberleşmedeki gecikme yüzünden, vapurun gelmesi ve yükünü indirmesi engellenememiştir¹⁴⁷. Bu olumsuzluğa benzer bir gelişme Ocak 1900 tarihinde

¹⁴⁴BOA, *BEO*, *Ayniyat Defteri*, nr. 851, s. 167.

¹⁴⁵BOA, *MV*, nr. 103/68.

¹⁴⁶BOA, *Y. MTV*, nr. 198/60.

¹⁴⁷BOA, *Y. MTV*, nr. 191/146.

yaşanmıştır. Bu sefer Mısır Hidivi tarafından bazı hediyelerle Necid'e gönderilen ve amaçları Necid'deki aşiretleri kışkırtarak Hicaz Vilayeti'ne saldırtmak olan bazı kimseler hakkında, Basra'dan Necid Mutasarrıflığı'na hemen tebligat yapılmış ve bu kimselerin yakalanarak etkisiz hale getirilmeleri istenmiş ise de, haberleşmedeki zorluklardan dolayı Necid'den zamanında cevap alınamamıştır¹⁴⁸.

Haberleşmedeki gecikmelerden kaynaklanan bu olumsuzluklara bir çözüm olarak, mevcut telgraf hatlarının Osmanlı Devleti'nin bu ücra köşelerine kadar uzatılması düşünülmüştür. Fav'dan Katar Kazası'na kadar Necid sahillerinin uzunluğu, İstanbul'dan Trabzon'a kadar olan sahilin uzunluğu ile aynıdır. Necid sahillerinin önemine binaen korunması ve inzibatın sağlanması gerekmekte ise de, bu sahillerin hiçbir noktasında telgraf hattı yoktur. Bu eksikliğin giderilmesi için, Necid'e kadar bir telgraf hattının inşa edilmesi ilk defa 29 Temmuz 1893 tarihinde Basra Vilayeti'nce istenmiştir¹⁴⁹. Bu istekten ancak 6 yıl sonra yani 2 Kasım 1899 tarihinde, Necid Sancağı'nın gereken yerlerine telgraf hatlarının tedricen inşa edilmesi irade buyrulmuştur. Bu irade gereğince başlangıç olarak Fav'dan Necid Livası'nın iskelesi olan Katif'e kadar, 80 mil uzunluğunda bir telgraf hattının döşenmesi ve Katif'te bir telgrafhane inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu iş için gerekli olan telgraf kablosu, alet ve edevâtı ile hattın inşaat masrafı 50.900 İngiliz lirası, orada bir telgrafhane inşaatı ve tefrişi için 16.500 kuruş ve merkezdeki görevlilerin maaşı ve buranın bir yıllık masrafı için de 57.520 kuruş harcanması gerektiği anlaşılmıştır. Bu iş için gereken paranın telgraf bütçesinden ödenmesi mümkün olmadığından, Hazine-i Celile'den karşılanması düşünülmüştür. Ancak hazinenin içinde bulunduğu mali müzayakadan dolayı, bu kadar paranın Hazine-i Celile'den de karşılanamayacağı anlaşıldığından, bu telgraf hattı inşaatının ileriki bir tarihe ertelenmesi uygun görülmüştür¹⁵⁰.

1899'da inşa edilmesi kararlaştırılmasına rağmen, mali sıkıntılardan dolayı tehir edilen Necid Telgraf Hatları meselesi, 1912 yılında Basra sabık mebusu Abdülvahap Paşa tarafından yeniden gündeme getirilmiştir. Basra Vilayeti'nde yapılması gereken ıslahatlar hakkında, 27 Ocak 1912 tarihli raporunda Abdülvahap

¹⁴⁸ BOA, Y. MTV, nr. 198/60.

¹⁴⁹ BOA, Y. MTV, nr. 191/146.

¹⁵⁰ BOA, Y.A. Hus, nr. 400/139.

Paşa, Basra dâhilindeki Fav ile Necid dâhilindeki Acir, Hufuf, ve Katif arasında bir telsiz telgraf haberleşmesi kurulmasını istemiştir¹⁵¹.

Osmanlı Devleti, 1893 ile 1912 yılları arasında çeşitli defalar gündeme getirilmesine rağmen, bir türlü Fav'dan Necid'e telgraf hattı ulaştıramaz ve böylece Necid Sancağı ile bağlantısını güçlendiremezken, İngiltere, Mart 1912 tarihinde Basra Körfezi'nin İran sahilindeki bir merkezde, telsiz telgraf istasyonu kurmuş ve bu istasyondan Bombay, Aden ve Süveyş tarafları ile buralardaki savaş gemileri arasında haberleşmeyi sağlamıştır¹⁵².

2. Fav Telgraf Hattı'nın Kuveyt'e Uzatılması Tasarıları

Osmanlı Devleti, 1910 yılında Fav Telgraf Hattı'nı Kuveyt'e ulaştırma tasarılarını gündeme getirmiştir. Bu amaçla, 16 Mayıs 1910 tarihinde, Basra Valisi vasıtasıyla Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah'a telkinlerde bulunulmuş ve Fav'dan Kuveyt'e bir telgraf hattı çekilmesi ve orada Osmanlı telgraf memurlarının çalışabileceği bir telgrafhane inşa edilmesi istenmiştir¹⁵³. Kuveyt'te Osmanlı sancağından başka mahkeme ve gümrük gibi Osmanlı hükümrانlığını kuvvetlendirecek ve nüfuzunu arttıracak hiçbir resmi müessese olmamasından dolayı, Kuveyt'e telgraf hatlarının döşenmesi ve burada bir Osmanlı telgrafhanesi açılması, nüfuzun artırılması konusunda bir ilk adım olarak düşünülmüştür. Fakat Kuveyt Şeyhi'nin bu teklifi reddetmesiyle bu düşünce hayata geçirilememiştir¹⁵⁴.

IV. FAV TELGRAFHANELERİ

1. Osmanlı ve İngiliz Telgrafhaneleri'nin Hizmete Açılışı

Osmanlı Devleti, İstanbul'dan geçen telgraf hattını Fav'a ulaştırdıktan ve İngiltere de Hindistan'dan başlattığı hattı Fav'a çıkardıktan sonra, Fav'da her iki devletin ortaklaşa kullanacağı bir telgrafhane açılmıştır 1864'de hizmete giren bu telgrafhanede, Osmanlı ve İngiliz istasyonları, aynı bina içinde birbirinden ayrı

¹⁵¹ BOA, *BEO*, nr. 299644.

¹⁵² BOA, *DH-İD*, nr. 145-1/4.

¹⁵³ BOA, *DH-MUI*, nr. 95/32.

¹⁵⁴ BOA, *MV*, nr. 139/126.

bölümler halinde çalışacaklardı. Telgraflar, iki bölümü birbirine bağlayan bir pencereden karşılıklı olarak alınıp verilecekti.

Sekiz odalı olarak ahşaptan inşa edilen bu birleşik telgrafhanede, haberleşme başladıktan sonra, özellikle Türk memurların çalıştığı bölümde büyük yoğunlukla karşılaşılmıştır. Bunun üzerine ikinci bir bina inşası düşünülmüştür. Bu bina yapılıncaya kadar İngiltere, haberleşmede kullanılmak üzere Haydarabad'da bir ofis oluşturmuştur. Bağdat Valisi Namık Paşa, haberleşmenin tıkanmasını önlemek için, ikinci bir bina yapılması teklifini Babiâli'ye iletmiştir. Gerekli iznin verilmesiyle birlikte, birinci binadan 30 metre uzakta, yine ahşaptan olmak üzere ikinci bir bina, Bağdat Valiliği tarafından inşa edilmiştir. İki bina arasında gelip-giden telgrafları teâtî etmek amacıyla bir de ofis inşa edilmiştir. Yeni inşa edilen telgrafhane İngiltere yönetimine bırakılmıştır¹⁵⁵.

1868 senesinde inşa edilen ve İngiliz telgraf memurlarının kullanımına bırakılan bu telgrafhanenin, işçi ve bina masrafı 1500 kese akçe olup, bu meblağ Osmanlı Devleti tarafından karşılanmıştır. İngiliz memurların Hindistan'dan getirttiği ahşap ve diğer inşaat malzemelerinin tutarı da 1500 kese olup, bu tutar Bağdat İngiltere Konsolosluğu tarafından ödenmiştir. Osmanlı Devleti, bu meblağı da konsolosluğa ödemeyi uygun bulmuş ve böylece ileride binanın mülkiyeti hakkında çıkabilecek anlaşmazlıkları önlemeyi amaçlamıştır¹⁵⁶. Osmanlı Devleti'nin bu konuda gösterdiği hassasiyete rağmen, İngilizlerin Şattûlarap Nehri'nin hemen kıyısında ve Fav Boğazı'na çok yakın olan bir mevkide müstakil bir telgrafhaneye sahip olmaları, ileriki yıllarda birçok sorunun ortaya çıkmasına neden olacaktır.

2. Fav Osmanlı Telgrafhanesine Yapılan Tayinler

Fav Telgrafhanesi inşa edildikten sonra, hemen gerekli tayinler yapılmış ve telgrafhanenin Osmanlılara ait bölümüne işlerlik kazandırılmıştır. İngiltere'ye de telgrafhanenin kendi kullanımında bulunan bölümü için, bir İngiliz müdürün yönetimi altında 50 adet personele kadar atama yapma izni verilmiştir.

¹⁵⁵ *Communications and Transport (1860–1960)*, C. 4, s. 11.

¹⁵⁶ BOA, İD, nr. 40684.

Osmanlı Devleti ilk olarak 3500 kuruş maaşla Sururi Efendi'yi Fav Telgraf Müdürlüğü'ne tayin etmiştir. Telgrafhanenin birinci muharebe memurluğuna Emin Efendi, ikinci muhabere memurluğuna ise Mehmet Şevki Efendi getirilmiştir¹⁵⁷.

Hattın güvenliğini sağlamak ve haberleşmenin kesintiye uğramasını önlemek için, Basra ile Fav arasındaki güzergâha ve bu güzergâhta bulunan telgrafhanelere başçavuş, çavuş ve memurlar atanmıştır. Basra Telgrafhanesi ve civarında 3 başçavuş, 22 çavuş ve 2 memur, Dıracı Telgrafhanesi ve civarında 2 başçavuş, 12 çavuş ve 1 memur, Divaniye Telgrafhanesi ve civarında 4 çavuş, Fav Telgrafhanesi ve civarında 3 çavuş ve 1 memur ve El Hamra Telgrafhanesi ve civarında 5 başçavuş, 42 çavuş ve 5 memur görevlendirilmiştir. Böylece toplam 102 görevli ile telgraf hattının yerli aşiretlerden korunması ve telgraf akışının sürdürülmesi amaçlanmıştır¹⁵⁸.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanan telgraf mukavelesiyle, Hindistan haberleşmesi için Üsküdar Telgrafhanesi'nden başlayarak Anadolu ve Bağdat taraflarındaki telgraf merkezlerine İngilizce ve Fransızca bilen memurların yerleştirilmesi kararlaştırılmıştı. Bağdat Valiliğe ve İngiliz Sefareti'nin çalışmaları sonucunda Üsküdar'dan Fav'a kadarki telgrafhanelere yabancı dil memurları tayin edilmiştir. Bu görevlendirmede, İngilizce ve Fransızca bildikleri ve bu konuda kabiliyetli oldukları için genellikle Rumeli telgraf merkezlerinde görev yapan memurlar tercih edilmiştir. Bu düzenlemenin bir parçası olarak da Fav Telgrafhanesi yabancı dil memurluklarına;

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Mostar'dan 1. sınıftan şef Mösyö Antonyadis, | 3500 kuruş maaşla, |
| 2. Gelibolu'dan kontrol memuru Mösyö Kanon, | 3000 kuruş maaşla, |
| 3. Rusçuk'tan 1.sınıftan memur Mösyö Galyar, | 2500 kuruş maaşla, |
| 4. Tekfurdağı'ndan 1. sınıftan memur Mösyö Popekrin, | 2500 kuruş maaşla, |
| 5. İstanbul'dan 2. sınıftan mülazım memur Jevlini, | 2000 kuruş maaşla, |
| 6. _____ 2. sınıftan mülazım memur Hülâsi, | 2000 kuruş maaşla |
- tayin edilmiştir¹⁵⁹.

¹⁵⁷ BOA, *İH*, nr. 11920.

¹⁵⁸ BOA, *İH*, nr. 12361.

¹⁵⁹ BOA, *İH*, nr. 12045.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İNGİLİZ NÜFUZUNA KARŞI DİRENÇ OLUŞTURMA SÜRECİ: FAV İSTİHKÂMLARI

I. İNGİLİZ NÜFUZUNUN OLUŞUM SÜRECİ

1. Basra Körfezi'nde İngilizler

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın son çeyreğinde Basra Körfezi ve Şattülarap Nehri'nde gittikçe artan İngiliz nüfuzuna karşı bazı tedbirler almayı gerekli görmüş ve bu tedbirler çerçevesinde Fav Boğazı'nda bir istihkâm inşa etmeye karar vermiştir. İngiliz nüfuzuna karşı bir direnç oluşturma amacı güden bu istihkâm meselesine girmeden önce, söz konusu coğrafyada İngiliz etkinliklerinin başlangıcı ve gelişimi hakkında bilgi vermek doğru olacaktır.

İngiltere'nin Basra Körfezi'ne ilgisi, İngiliz emperyalizminin Hindistan'a yöneldiği tarihlerde başlamıştır. İngilizler, 1600 yılında Doğu Hindistan Kumpanyası'nı kurmuşlar ve Hindistan'da bazı yerler elde ederek buraya yerleşmeye başlamışlardır. İngiliz emperyalizminin Doğu Hindistan Şirketi vasıtasıyla Hindistan'a adım atması, burada egemenlik kurmuş olan Portekizlilerle çatışmayı kaçınılmaz kılmış ve bu çatışma kısa sürede Basra Körfezi'ne de yayılmıştır.

İngilizlerin Basra Körfezi'ne adım attıkları tarih ise 1622 yılı olmuştur. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, İran Şahı ile 1622'de imzaladığı bir antlaşma ile körfezin savunulması için daima iki savaş gemisini burada devriye gezdirmeyi taahhüt etmiş ve aynı zamanda körfezde yerleşen ve buradaki ticareti tekeline almış olan Portekizlilerin uzaklaştırılması hususunda Şah'a yardım amacıyla bir filoyu da bölgeye göndermiştir. Basra Körfezi'ni himaye ve muhafaza için İngiltere tarafından yapılan bu ilk uygulamalar, daha sonra üç asır devam edecek bir daimi vazife haline getirilmiştir¹⁶⁰. İngilizler, 1622 antlaşmasıyla Basra Körfezi'ndeki ilk ticaret merkezlerini Benderabbas

¹⁶⁰ Moberly, *Irak Seferi 1914 – 1918*, C. I, (Çev. Binbaşı Cemal), Askeri Basımevi, İstanbul 1928, s. 46.

şehrinde kurma imkanını da elde etmişlerdir¹⁶¹. Bu ticaret merkezi 1759 senesinde Doğu Hindistan Kumpanyası tarafından Benderbuşır şehrine nakledilmiştir¹⁶².

XVII. yüzyılın başlarından itibaren önce Hindistan'da ve hemen sonra Basra Körfezi'nde Portekiz ile İngiltere arasında yaşanan büyük sömürgecilik mücadelesi, İngiltere'nin her iki cephede elde ettiği kesin zaferlerle sonuçlanmıştır. İngiltere, bu başarılarından sonra, kendisi için büyük bir öneme haiz olan Hindistan'ın çevresinde karada ve denizde geniş bir güvenlik sahası oluşturmaya öncelik vermiş ve Hindistan'a yönelebilecek her türlü tehdidi daha ilk adımda engellemeye çalışmıştır. Bu çabalara ek olarak Basra Körfezi'ndeki İngiliz ticaretinin kesintisiz ve güvenlik içinde yürütülebilmesi için bazı tedbirler de alınmıştır.

Basra Körfezi sahillerinde ve özellikle körfezin batı kıyılarında bulunan Katar ile Umman arasındaki bölgede, adalar ve limanlara mâlik bulunan ve müstakil bir şekilde yaşayan Arap kabileleri, buradaki İngiliz varlığı ve ticari etkinlikleri için öncelikli bir tehdit oluşturmuşlardır. Yerli Arap kabilelerinin Basra Körfezi'ndeki İngiliz ticaret gemilerine yönelik saldırıları XVII. asrın sonlarında başlamış, XVIII. asrın sonu ve XIX. asrın başlangıcında ise en yüksek dereceye ulaşmıştır. İngilizlere ait Doğu Hindistan Şirketi'nin çeşitli ticaret gemileri ve kruvazörleri körfezdeki Arap korsanları tarafından tahrip edilmiş ve hatta bazılarına el konulmuştur. Bu durum karşısında korsanlık yapan kabileleri itaat altına almak amacıyla Hindistan'daki İngiliz kuvvetleri vasıtasıyla Basra Körfezi'nin bu bölgesine üç defa deniz seferi düzenlenmiştir. Bu seferlerin sonuncusu 1819 yılında 13 savaş gemisi ve 3000'ni aşkın askerle yapılmış ve sonuç olarak Arap aşiretleri itaat altına alınarak 1820 yılında bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Arap kabile şefleri; korsanlık faaliyetlerini sona erdirmeyi, kendi aralarında çıkabilecek her türlü anlaşmazlığı Benderbuşır'deki İngiliz mümessiline bildirmeyi ve onun aracılığı ile çözümlemeyi kabul etmişlerdir¹⁶³.

İngiltere, 1820 yılındaki bu antlaşmadan sonraki yıllarda bölgedeki Arap şeyhleri ile yeni antlaşmalar imzalamış ve böylece onlar üzerindeki etkinliğini gittikçe arttırmıştır. Bu yeni antlaşmalarla Arap şeyhleri; İngiltere'den başka bir devletle herhangi bir müzakerede bulunmamayı, bu devletlere arazi tahsis etmemeyi ve

¹⁶¹ Bilge, *a.g.m.*, s. 115.

¹⁶² Meydan Larousse, C. II, s. 664.

¹⁶³ Moberly, *a.g.e.*, s. 46.

İngiltere'nin müsaadesi olmadan hiçbir yabancı devlet memuruna kendi topraklarında ikamet izni vermemeyi kabul etmişlerdir.

Basra Körfezi'nde yıldan yıla artan İngiliz siyasi ve ticari nüfuzunun bir gereği olarak, Hindistan Hükümeti'nin emri altında görev yapmak üzere Benderbuşir şehrinde bir İngiliz konsoloslugu kurulmuştur. Belli bir dereceye kadar İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na bağlı olan Benderbuşir Konsolosu, İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki siyasi mümessili olarak görev yapmıştır. Bu konsolosun görev ve sorumluluk bölgesi; Huzistan ve Luristan Vilayetleri, Lince Kazası ve İran memleketine dâhil olan adalar ve sahiller olarak belirlenmiş ise de, kendisi aynı zamanda Maskat, Bahreyn, Katar ve Kuveyt'in siyasi işleri üzerinde de geniş bir nüfuza sahip olmuştur¹⁶⁴.

İngiltere, XVII. ve XX. yüzyıllar arasında Basra Körfezi'nde, gerek yerli Arap kabilelerine ve gerekse önce Portekiz ve daha sonra Osmanlı Devleti'ne karşı bir üstünlük mücadelesine girişmiştir. Bu mücadelelerde rakiplerine üstünlük sağladıktan sonra Basra Körfezi'nde herhangi bir yeri işgal ederek doğrudan hâkimiyetine almadan, güvenliğin sağlanmasına ve ticaretin geliştirilmesine önem vermiştir. Çıkarları gereği Basra Körfezi'nde yaşayan fakat kendi tebası olmayan toplumlar arasında barışı sağlamaya ve onları kendi kontrolü altında tutmaya çalışmıştır. 300 sene boyunca süren bu kontrol altına alma ve nüfuzunu genişletip güçlendirme politikası, XX. yüzyılın başlarından itibaren yerini, fiili işgal ve istila politikasına terk edecek ve bu durum körfezin kuzeyinde hâkim bulunan Osmanlı Devleti için çok olumsuz sonuçlar doğuracaktır. Söz konusu İngiliz istila hareketinin başlangıç noktası olarak da karşımıza Fav Boğazı ve Fav kasabası çıkacaktır.

2. Şattülarap Nehri ve Basra Şehri'nde İngilizler

1622 yılında Basra Körfezi'ne giriş yapan İngilizler, kısa sürede etkinliklerini körfezin kuzey ucuna kadar götürmüşler ve 1639 yılında Doğu Hindistan Şirketi'nin öncülüğünde Basra'da ilk ticaret kurulunu (acente) oluşturmuşlardır. Beş senelik bir zaman zarfında Basra, bu şirketin en önemli mübadele merkezlerinden biri haline getirilmiştir. XVII. asrın ortalarından itibaren şirket gemileri, Fırat ve Dicle Nehirleri

¹⁶⁴ Moberly, *a.g.e.*, s. 47.

üzerinde seyrü sefere başlamışlar ve İngiliz bayrağı taşıyan gemilerle yürütülen bu ticari seferler, XVIII. ve XIX. yüzyıllar boyunca da devam ettirilmiştir. 1834 yılında İngiliz Hükümeti, Fırat Nehri'nde iki yolcu vapuru işletme hakkını bahşeden bir özel ferman almayı başarmıştır. 1841'de İngilizlerin Fırat Nehri'nde buharlı gemilerini de işletmelerine izin verilmiştir. 1861 senesinde İngiltere'nin Hindistan'daki deniz kuvvetlerinde görevli kaptanlardan Mösyö Lynch, Dicle ve Fırat Seyrû Sefain Kumpanyası'nı (Lynch Şirketi) kurmuştur. 1864 yılında bu şirketin Dicle Nehri'nde hali hazırda sefer yapan vapuruna ek olarak, ikinci bir vapur işletmesine müsaade edilmiştir. İngiliz ticaret gemilerine tanınan bu geniş ayrıcalıklar, Basra'daki yerel Osmanlı idarecilerinin Babiâli'ye bazı itirazlarda bulunmalarına neden olmuştur. Bu itirazlar sonucunda 1883 yılında, İngiliz gemilerinin bölgedeki seferleri aniden ve cebren durdurulmuştur. Bu uygulamayla Osmanlı gemilerine öncelik ve ayrıcalıklar sağlanması amaçlanmıştır. İngiltere'nin şiddetli protestosu üzerine, şimdiye kadar istifade edilen bütün haklardan yararlanmak suretiyle engeller kaldırılmıştır¹⁶⁵.

1861 senesinde kurulan Lynch Şirketi, kısa sürede Bağdat ile Basra arasındaki nehir nakliyatını tekeline geçirmiştir. Bu şirket rekabet olmadığı için akıl durduracak ücretler karşılığında ve istediği şartlar içinde taşımacılık yapmıştır¹⁶⁶. 1893 yılı itibariyle şirketin Bağdat-Basra arasında işleyen vapurlarının adedi 4'e çıkarılmış olup, bunların isimleri; Mecidiye, Halife, Golas Lynch ve Melamir'dir¹⁶⁷.

Lynch Şirketi sayesinde Fırat ve Dicle Nehirleri'nde gemi taşımacılığını ele geçiren İngilizler, 1890 yılında bu sefer Karun Nehri vasıtasıyla Muhammara-Ahfaz arasında gemi işletmeye başlamışlardır. İki şehir arasındaki 117 millik mesafede haftada bir kez düzenlenen seferlerde Şoşan isimli bir İngiliz gemisi görevlendirilmiştir¹⁶⁸.

XIX. yüzyılın son çeyreğinde Fırat, Dicle ve Karun Nehirleri'nde taşımacılığın ezici bir üstünlükle İngiliz vapur şirketlerinin elinde olduğu görülmektedir. Aynı dönemde Basra'daki İngiliz ticaret acentelerinin sayısı da 5'e çıkarılmıştır. Bu

¹⁶⁵ Moberly, *a.g.e.*, s. 44–45.

¹⁶⁶ Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul 1972, s. 209.

¹⁶⁷ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁶⁸ *Basra Körfezi Rehberi*, s. 488–489.

acentelerin Bağdat ile ticari muameleleri, nehirler arasında işleyen İngiliz vapurları vasıtasıyla yürütülmüştür¹⁶⁹.

İngiliz vapur şirketleri, sadece Bağdat ile Basra arasındaki nehir ulaşımında değil, Basra şehrinde körfeze ve açık denizlere yönelik olan deniz ulaşımında da üstünlük elde etmişlerdir. Bu sayede Basra'daki İngiliz ticaret acenteleri, Basra ile Hindistan ve İngiltere arasında ticari faaliyetlerini kolayca yürütebilmişlerdir. Ticaret acentelerinin malları; West Hartlepool, Grey Mc Kenzie ve Anglo Arabiyan* isimli İngiliz vapur şirketleriyle Basra-Fav-Londra ve Basra-Fav-Hindistan arasında taşınmıştır¹⁷⁰. Basra-İngiltere arasında gidip gelen vapurlar yol üzerinde Benderbuşir, Maskat ve Aden'e uğramakta ve Süveyş Kanalı'ndan geçerek Akdeniz'e açılmaktadırlar¹⁷¹. Sözü edilen şirketlerin dışında İngilizlere ait Mil Kumpanyası¹⁷² ve British India Şirketi de Basra-Hindistan arasında sefer düzenlemektedir¹⁷³. Bu ticaret vapurlarının yanı sıra Basra'dan Bombay'a her hafta posta vapurları sefer yapmaktadır. Bu posta vapurları gidiş gelişlerinde bir İngiliz konsolosluğu ve ticaret merkezinin bulunduğu Benderbuşir şehrine de uğramaktadırlar¹⁷⁴. Bu güzergâhta faaliyet gösteren bir diğer şirket ise, yine İngilizlere ait olan Hidiviye Postası Kumpanyasıdır¹⁷⁵. XIX. yüzyılın son çeyreği itibarıyla Basra ve Şattularap Nehri'nden hareket edip, büyük denizlere açılan ticaret gemilerinin %90'nı İngilizlere ait bulunmaktadır¹⁷⁶.

XIX. yüzyılın sonları, Basra Körfezi, Şattularap Nehri ve bu nehre bağlı olan nehirlerde, İngilizler tarafından bölgesel ve uluslararası ölçekte yürütülen ticari

¹⁶⁹ Basra Körfezi Rehberi, s. 492.

* İngiliz Grey Mc Kenzie, Anglo Arabiyan ve Hidiviye Postası vapurlarının kullandığı maden kömürünün vergiden muaf tutulması meselesi Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında anlaşmazlık yaşanmasına neden olmuştur. Sözü edilen şirketlere 1880 yılında kullandıkları kömürle ilgili olarak vergi muafiyeti tanınmıştır (BOA, Y.A. Hus, nr. 486/26). Bu muafiyet 1903 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti tarafından kaldırılmıştır. Bu düzenlemeye neden olarak da “sadece sefere başladıkları ve seferi bitirdikleri yerler yabancı ülke olan vapur şirketlerinin bu tür bir muafiyetten yararlanabileceği” kuralı gösterilmiştir. İngiliz şirketleri Basra ile yabancı ülkeler arasında sefer yaptıkları için, bu kuralın sağladığı muafiyetin dışında bırakılmışlardır. Anglo Arabiyan ve Grey Mc Kenzie şirketleri adına gelen ve önceleri vergiden muaf tutulan kömür ithalatının senelik vergisi ise 50.000 kuruş olarak hesaplanmıştır (BOA, Y.A. Res, nr. 122/124).

¹⁷⁰ BOA, Y.A. Res, nr. 122/124.

¹⁷¹ Basra Körfezi Rehberi, s. 45.

¹⁷² BOA, A.MKT. MHM (Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı), nr. 581/10.

¹⁷³ BOA, DH-İD, nr. 72/3.

¹⁷⁴ Basra Körfezi Rehberi, s. 491 ve s. 466.

¹⁷⁵ BOA, Y.A. Hus, nr. 486/26.

¹⁷⁶ Moberly, a.g.e., s. 45.

faaliyetler ile nehir ve deniz taşımacılığının en etkin mertebeye çıkarıldığı bir dönem olmuştur. Bu durum Şattularap Nehri ve Basra Körfezi'nde İngiliz savaş gemilerinin İngiliz tüccarları ve vapurlarını korumak amacıyla devriye gezdirilmeleri uygulamasını da beraberinde getirmiştir. Sözü edilen dönemde Benderbuşir'deki İngiliz konsolosunun emri altında Lawrence* ve Sfenski* isimli iki İngiliz savaş gemisi daimi olarak devriye işiyle görevlendirilmiştir. Benderbuşir Konsolosu, bu savaş gemilerine ek olarak her ne zaman arzu ederse Bombay'dan başka iki vapur daha celb ederek, Basra Körfezi'ndeki önemli noktalara göndermektedir. Talep halinde Basra Körfezi'ne takviye güç olarak gönderilen bu vapurlardan biri korvet*, diğeri ise üç direkli bir telgraf vapurudur¹⁷⁷.

İngiliz savaş gemileri, hem Basra Körfezi, hem de Şattularap Nehri'nde devriye gezmektedirler. Bu gemilerin nehir ile körfez arasında devriye değişimi yaptıkları yer ise Fav Boğazıdır. Basra Körfezi sahillerinde (Katar, Bahreyn, Necid ve Kuveyt) devriye görevini tamamlayan İngiliz savaş gemileri Fav Boğazı'na gelmekte ve buradan Basra'ya doğru yola çıkmaktadır. Şattularap Nehri'nde devriye görevini bitiren gemiler ise, Fav Boğazı'na gitmekte ve buradan Basra Körfezi'ne açılmaktadır. Böylece her iki yönde güvenlik daimi olarak sağlanmaya çalışılmaktadır¹⁷⁸.

* Lawrence Vapuru: Bu vapur, Benderbuşir Konsolosu'nun maiyet vapurudur. Beyaz renkli, iki bacalı, yandan çarklı ve 8–10 kadem su kesimini havidir. Büyüklüğü, Osmanlı Devleti'nin Garreddin Vapuru'ndan bir miktar küçük ise de, genişlik ve yüksekliği ondan fazladır. Sürati saatte 12 mil olan bu vapurun, 4 kıta kuyruktan dolar büyük armstrong topu, davlumbazları üzerinde konulmuş 2 adet mitralyöz, roket ve torpido kovanları vardır (BOA, YEE, nr. 8/3).

* Sfenski Vapuru: Bu vapur; renk, şekil ve hız özellikleri bakımından Lawrence Vapuru'na benzemektedir (BOA, YEE, nr. 8/3). 1891 yılı itibariyle 5 top, 12 tüfek ve 115 mürettebata sahiptir (BOA, Y.A. Hus, nr. 253/73). 1905 yılında top sayısı 8'e çıkarılırken, mürettebatı 105'e düşürülmüştür (BOA, BEO, nr. 206362).

* Bu korvet bir bacalıdır. Büyük ve küçük çapta müteaddit toplar, torpido ve kovanlarla teçhiz edilmiştir. Şeklen Mansur Korvet-i Hümayunu'na benzemektedir (BOA, YEE, nr. 8/3).

* Bu telgraf vapuru da bir bacalıdır. Toplar, torpido ve roketlerle teçhiz edilmiştir. Ayrıca elektrik fenerleri ve telgraf alet ve edevâtına sahiptir. İdare-i Mahsusa'nın Canik Vapuru büyüklüğündedir (BOA, YEE, nr. 8/3).

¹⁷⁷ BOA, YEE, nr. 8/3.

¹⁷⁸ BOA, Y.A. Hus, nr. 481/14.

II. FAV'DA OSMANLI İSTİHKÂM FAALİYETLERİ

1. İstihkâm İnşa Edilmesinin Nedenleri

1878 tarihli Berlin Konferansı, dünyadaki siyasi dengelerin büyük değişime uğradığı bir konferans olmuştur. Bu konferanstan sonra İngiltere, gittikçe güçlenen Alman İmparatorluğu'na karşı Rusya'ya yakınlaşmaya başlamış ve bu yakınlaşma, İngiltere'nin bir asırdan bu yana uyguladığı Osmanlı Devleti'ni destekleme politikasından vazgeçmesi sonucunu doğurmuştur. Osmanlı Devleti'nin ayakta duramayacak kadar zayıfladığı düşüncesine sahip olan İngiliz Hükümeti, bu devletin topraklarından pay alabilmek için yayılmacı bir politika uygulamaya başlamıştır. İngiltere'nin bu yeni politikasını tatbik etmeye başladığı ilk yer ise Ortadoğu'daki Osmanlı toprakları olmuştur. Nitekim 1878'te Kıbrıs ve 1882'de Mısır, İngiltere tarafından işgal edilerek Osmanlı Devleti'nden koparılmıştır.

İngiltere'nin işgaline uğrayan ilk Osmanlı toprakları olan Mısır ve Kıbrıs'ın konumuna bakıldığında, buraların Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan bir geçiş noktasında bulundukları görülmektedir. Bu durum İngiltere'nin stratejik mülahazalarla hareket ettiğinin göstergesidir. Fav İstihkâmları'nın inşa edildiği Fav Boğazı da böyle bir stratejik öneme sahip bulunmaktadır. Fav Boğazı'nın stratejik önemi; Irak şişesinin tıpası, Basra Körfezi kıyılarından Basra, Bağdat, Musul ve Anadolu'nun güney taraflarına ulaşan yolların ve Şattülarap Nehri ile bu nehre dökülen Dicle, Fırat ve Karun Nehirleri'nin başlangıç noktasında bulunması durumundan kaynaklanmaktadır.

Mısır ve Kıbrıs'ın işgali, İngiltere'nin artık Ortadoğu'ya yerleşme planlarını yürürlüğe soktuğunu ve öncelikle stratejik noktaları işgal edeceğini göstermiştir. Bu gelişmeler Ortadoğu'da Türk hâkimiyetinde bulunan diğer bölgelerde çeşitli tedbirlerin alınmasını zorunlu kılmıştır. Özellikle İngiliz nüfuzunun ağırlıklı olarak hissedildiği Irak havalisinde siyasi ve askeri önlemlerin hayata geçirilmesine öncelik verilmiştir. Bu anlayışın bir sonucu olarak Mısır'ın İngiltere tarafından işgal edilmesinden 4 yıl sonra, yani 1886 senesinde Fav'da bir istihkâm inşa edilmesi Sultan II. Abdülhamid tarafından irade buyrulmuştur.

Fav İstihkâmları'nın tamamlanmasıyla birlikte, Fav Boğazı'ndan geçerek Şattülarap Nehri vasıtasıyla Irak içlerine gidip gelen gemiler -bu gemilerin çoğu

İngiltere'ye aittir- kontrol altına alınabilecektir. Ayrıca, İngiltere'nin Irak üzerindeki gizli politikaları ve bir anlaşmazlık durumunda Basra ve civarına denizden gelebilecek İngiliz saldırıları da engellenebilecektir¹⁷⁹.

2. İstihkâm İnşaatı'nın Başlatılması

Fav İstihkâmları biri büyük, ikisi küçük olmak üzere toplam üç istihkâmdan oluşmaktadır. Büyük istihkâm, Fav'ın 2 saat kadar güneydoğusunda ve Şattûlarab'ın tam denize döküldüğü yerde bulunmaktadır¹⁸⁰. Bu istihkâm bundan sonraki bölümlerde merkez istihkâm olarak isimlendirilecektir. Diğer iki küçük istihkâm ise, Fav'daki İngiliz Telgrafhanesi'nin kuzey ve güneyinde ve Şattûlarap Nehri kıyısında bulunmaktadır. Bu istihkâmlar da tali istihkâmlar olarak adlandırılacaktır¹⁸¹.

Merkez istihkâmın inşaatına 13 Mayıs 1886 tarihinde başlanmıştır¹⁸². 1889 senesine kadar kesinti olmaksızın inşaatı devam edilmiştir. 1889 senesinde ortaya çıkan kolera salgınından dolayı yalnız 7 ay çalışılabildiği¹⁸³. Mart 1890 tarihinde İngiltere'nin Fav İstihkâmı'na müdahale etmesi sonucunda Fav Hadisesi yaşanmıştır¹⁸⁴. Bu hadiseden sonra istihkâm komisyonu başkanı ile Seraskerlik makamı arasında cereyan eden bazı yazışmalar nedeniyle inşaat tehir edilmiştir. Daha sonra inşaat faaliyetleri yeniden başlatılmış ise de, 1892 yılında inşaat komisyonu başkanının vefatından dolayı yalnız Mayıs'tan Haziran ortasına kadar çalışmalara devam edilebilmiştir¹⁸⁵. İngiltere'nin daimi itirazları üzerine 1 Aralık 1893 tarihinde istihkâm inşaatına son verilmiştir¹⁸⁶. Burada söz konusu olan inşaat faaliyetleri yalnız merkez istihkâmları için geçerlidir. Genel istihkâm planı içinde tali istihkâmlar yer almasına rağmen, bunların inşaatına hiçbir zaman başlanamamıştır.

¹⁷⁹ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁸⁰ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁸¹ BOA, *İMM*, nr. 110/4732.

¹⁸² BOA, *Y. MTV*, nr. 21/16.

¹⁸³ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁸⁴ BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

¹⁸⁵ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁸⁶ BOA, *İ.Hus (İrade Hususi)*, nr. Ca 1311, 64.

Fav İstihkâm inşaatını yürütmek üzere bir istihkâm komisyonu* oluşturulmuştur. Bu istihkâm komisyonunun kurucu başkanı olarak Binbaşı Kamil Bey atanmıştır¹⁸⁷. 2 Haziran 1887 tarihinde istihkâm komisyonu birinci başkanı Kamil Bey'e 3. rütbeden Mecidi Nişanı, komisyon âzâsı Kolağası Mehmet Raşit Efendi'ye 4. rütbeden Mecidi Nişanı ve komisyon refakatinde bulunan Mülazım Ömer Şakiri Efendi'ye 5. rütbeden Mecidi Nişanı verilmiştir¹⁸⁸.

3 Şubat 1889 tarihinde istihkâm komisyonu birinci başkanı Binbaşı Kamil Bey hakkında soruşturma açılmıştır. Bu soruşturma sonucunda, istihkâm inşaatının makbuz, satın alma ve harcama işlerinin kaidelere aykırı olarak yürütüldüğü ve komisyon üyelerinin çeşitli hizmetlere yönlendirilmesiyle akçeli işlerin Kamil Bey'in tekeline geçtiği anlaşılmıştır. Elde edilen bilgiler üzerine, büyük harcamalar yapılarak yürütülen istihkâm inşaatının yoluna koyulması, sarf edilen paranın tetkiki ve istihkâmın şimdiye kadar yapılan ve bundan sonra yapılacak olan kısımlarının gözden geçirilmesi için, 6. Ordu'dan biri miralay ve diğeri binbaşı olmak üzere iki müfettiş Fav'a gönderilmiştir¹⁸⁹.

1886 yılında göreve başlayan istihkâm komisyonu birinci başkanı Kamil Bey, 4 Eylül 1889 tarihinde hastalık nedeniyle hava değişimi almış ve Fav'daki görevinden ayrılmıştır. Onun yerine vekâleten istihkâm komisyonu ikinci başkanı Binbaşı Nazif Bey getirilmiştir. Nazif Bey, bu görevlendirilmeden hemen sonra istihkâmın mevcut durumu ve inşaatın gidişatı hakkında bilgi vermek üzere İstanbul'a davet edilmiştir¹⁹⁰. Kamil Bey, iyileşmesine müteakip tenzil-i rütbe ile Üsküp İstihkâm İnşaatı Komisyonu üyeliğine atanmıştır. Fav istihkâm komisyonu birinci başkanlığı, 6 Kasım 1889'a kadar vekâleten yürütülmüştür. Bu tarihte Kurmay Binbaşı Abdülhamit Bey, komisyon başkanlığına tayin edilerek, vekâlet uygulamasına son verilmiştir¹⁹¹.

İstihkâm inşaatının başladığı tarihlerde, merkez istihkâmın güvenliğini sağlamak amacıyla bir de istihkâm bölüğü* kurulmuştur. Bu istihkâm bölüğünün başına

* İstihkâm Komisyonu; Birinci başkan, ikinci başkan, âzâ, komisyon kâtibi ve komisyon maiyetinde bulunan iki mülazımdan oluşmaktadır (*Basra Salnamesi*, 1308, s. 72).

¹⁸⁷ BOA, *Y. MTV*, nr. 21/16.

¹⁸⁸ BOA, *İD*, nr. 1033/81351.

¹⁸⁹ BOA, *Y. MTV*, nr. 37/59.

¹⁹⁰ BOA, *Y. MTV*, nr. 40/9.

¹⁹¹ BOA, *Y.PRK. MBC (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Mabeyn Cedvelleri)*, nr. 58/62.

* İstihkâm Bölüğü Heyeti: Yüzbaşı rütbesinde bir komutan, kâtip, imam, tabip, eczacı ve iki mülazımdan oluşmaktadır (*Basra Salnamesi*, 1308, s.72).

Yüzbaşı Hüseyin Ağa getirilmiştir¹⁹². İstihkâm bölüğünün asker mevcudu, istihkâm inşaatının ilerlemesiyle birlikte merkezden gönderilen 200 neferin katılımıyla artırılmıştır. 5 Temmuz 1887 tarihinde, ilaveten gönderilen 200 nefer maaş alamadıkları gerekçesiyle ayaklanma çıkarmışlardır. Ayaklanmanın bastırılmasından sonra yapılan tahkikatta, başkaldırıya önyak olanların bir çavuş, iki onbaşı ve bir asker oldukları anlaşılmış ve bunlar sorgulamaya müteakip merkeze gönderilmişlerdir¹⁹³. İstihkâm bölüğünün mevcudunda ileriki yıllarda azalma yaşanmış ve 1893 yılı itibariyle bölükteki asker mevcudu 45 nefere düşmüştür. Bu neferlerin 21'i Fav, 12'si Ebu'l-Hasib ve 12'si de Basra'dan tedarik edilmiştir¹⁹⁴.

3. İstihkâma Karşı İtirazlar

1) Kuveyt Şeyhi'nin İtirazı

Fav merkez istihkâmı inşaatının Mayıs 1886'da başlatılması, içte ve dışta bazı tepki ve itirazların ortaya çıkmasına neden olmuştur. İstihkâma karşı içte Kuveyt Şeyhi'nin, dışta da İran ve İngiltere'nin itirazlarıyla karşılaşmıştır.

Kuveyt Şeyhi'nin itirazı Fav'da sahip olduğu arazilerden kaynaklanmaktadır. Kuveyt Şeyhi Abdullahüssabah ve kardeşi Seyyid Muhammedüssabah, bu mesele ile ilgili olarak 12 Temmuz 1886 tarihinde Babîâli'ye başvurmuşlar ve Fav'da öteden beri imar ve ıslâh yolunda bir hayli masraf yaptıklarını ve Fav'daki arazilerinin üzerine istihkâm inşasına başlanılmasıyla zarara uğrayacaklarını belirterek, bu soruna hakkaniyetle çözüm bulunmasını istida etmişlerdir¹⁹⁵.

Babîâli, istihkâm inşaatının başlamasından sadece 2 ay sonra vuku bulan bu itiraza rağmen, istihkâmın yerini değiştirmemiş ve Kuveyt Şeyhi, Fav'daki arazisinin bir kısmını istihkâm için terk etmek zorunda kalmıştır¹⁹⁶.

¹⁹² BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

¹⁹³ İsyan, askerlerin sabah çorbasını suya dökmesiyle ve ahalinin çevredeki bahçelerine saldırmasıyla başlatılmıştır (BOA, *Y. MTV*, nr. 27/6).

¹⁹⁴ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

¹⁹⁵ BOA, *DH-MKT*, nr. 1356/24.

¹⁹⁶ BOA, *HR. SYS*, nr. 104/31.

2) İran'ın İtirazları

Osmanlı Devleti'nin Fav'da istihkâm inşaatına başlaması, sınır komşusu olan İran'ın da itirazlarına neden olmuştur. İstanbul'daki İran Sefiri, 23 Ocak 1888 tarihinde bu konuyla ilgili olarak Babiâli'ye verdiği takrirden, 1848 yılında Osmanlı Devleti ile İran arasında imzalanan ve İngiltere ile Rusya'nın arabuluculuk yaptığı Erzurum Antlaşması'nı öne sürerek, Fav İstihkâmları'nın bu antlaşmanın şartlarına ve karşılıklı dostluk ilişkilerine uygun düşmediğini belirtmiş ve inşaatın tahkim edilmeyerek bir an evvel yıkılmasını istemiştir.

Babiâli bu takrire, Erzurum Antlaşması'nda Fav'da istihkâm inşa edilmesini yasaklayan açık bir kayıt olmadığı cevabını vermiştir. Babiâli'ye göre antlaşma imzalandığı sırada İran memurları “Şattülarab'ın sağ sahillerinde Osmanlılar istihkâm inşa etmedikçe, İran da aynı nehrin sol sahillerinde istihkâm inşa etmeyecektir” şeklinde bir beyannâme yayınlamışlar ise de, bu beyannâme ve onun içeriği, Osmanlı tarafını istihkâm inşasından men eden bir antlaşma maddesi özelliği taşımamaktadır.

İran Sefareti, Osmanlı Devleti'nin bu cevabına 2 Nisan 1888 tarihinde yeni bir takrirle karşılık vermiştir. Bu takrirden, Şattülarap sahillerinde istihkâm inşa edilmemesi konusu, arabulucu devletlerin katılımıyla karara bağlandığından, söz konusu devletlerin onayı olmadan, alınan kararların tadil ve ihlal edilemeyeceği bildirilmiş ve yeniden Fav'daki istihkâmların yıkılması istenmiştir. İran Sefareti, bu konuda Osmanlı tarafını tehdit etmekten çekinmeyerek, verilen takririn neticesiz kalması durumunda kuvvetli bir protestoda bulunulacağını ve bundan doğacak kötü neticeden Babiâli'nin sorumlu olacağını belirtmiştir.

Babiâli, bu takrire karşı Erzurum Antlaşması'nda Osmanlı Devleti ve İran'ı istihkâm inşa etmekten alıkoyan bir madde olmadığı şeklindeki cevabını tekrar etmiş ve istihkâm konusunda arabulucu devletlerin rızasına gerek duymadan kendi kararıyla hareket edebileceğini belirtmiştir.

Osmanlı Devleti'nin bu açıklamaları İran üzerinde herhangi bir tesir uyandırmamıştır. İran Sefareti, Erzurum Antlaşması'nı ve arabulucu devletlerin rolünü öne sürerek itirazlarında ısrar etmiştir¹⁹⁷.

¹⁹⁷ BOA, *HR. SYS*, nr. 689/2.

İran'ın Fav İstihkâmları konusunda öne sürdüğü itirazlar ve bu itirazları dayandırdığı siyasi gerekçeler, İngiltere'nin öne sürdüğü itiraz ve gerekçelerle paralellik göstermektedir. İngiltere, Fav İstihkâmları meselesinde İran'ı yanına çekmeyi ve bu davaya ortak etmeyi başarmıştır. Bu durum İran ve İngiltere tarafından engelleyici bir unsur olarak gündeme getirilen Erzurum Antlaşması'nın diğer bir arabulucu devleti olan Rusya'yı harekete geçirmiştir. Rusya, Fav İstihkâmları konusunda İran'ı İngiltere'den ayırmak ve öne sürdüğü itirazlardan vazgeçirmek amacıyla İran Şahı nezdinde teşebbüse geçmiştir. Bu teşebbüs ve telkinlerin neticesinde Şubat 1891 tarihi itibarıyla İran, Fav İstihkâmları hakkındaki itirazlarını geri çekmiştir. Rusya, istihkâm meselesinde sadece İran'ın niyet ve lisanını değiştirmekle kalmamış, İstanbul'daki elçisi Nelidof vasıtasıyla Osmanlı Hariciyesi'ne de bazı mahremane tavsiyelerde bulunmuştur¹⁹⁸.

3) İngiltere'nin İtirazları

Osmanlı Devleti'nin Fav Boğazı'nda inşa etmeye başladığı istihkâmların Irak'taki İngiliz çıkarları için büyük bir tehdit oluşturduğunu idrak eden İngiltere, bölgedeki bu tahkimat çalışmalarına büyük tepki göstermiş ve bu faaliyetlerin durdurulması için diplomatik girişim başlatmıştır.

İngiltere'nin bu konudaki ilk hareketi, 19 Mayıs 1848 tarihinde Şattülarap Nehri boyunca sınır çizgisini belirlemek için Osmanlı Devleti ile İran arasında imzalanan Erzurum Antlaşması'nı öne sürmek olmuştur¹⁹⁹. İngiltere, 11 Aralık 1887'de Babiâli'ye verdiği bir takrirle, Fav'da başlatılan istihkâm inşaatının, Erzurum Antlaşması'nın “Şattülarap Nehri'nin her iki sahilinde istihkâm inşa edilmemesi” maddesine aykırı olduğunu ileri sürmüştür. Fakat antlaşmada böyle bir madde olmayıp, sadece antlaşmanın imzalanması sırasında kabul edilen bir beyannâmede “Şattülarap Nehri'nin Osmanlı Devleti'ne ait olan kıyısında istihkâm yapılmadıkça, İran da nehrin kendisine ait olan kıyısında istihkâm yapmayacaktır” şeklinde bir madde vardır. Böyle bir beyannâmenin varlığı, istihkâm inşaatını yasaklayan bir durum yaratmamaktadır. Osmanlı Devleti'nin istihkâm inşaatına başlamasıyla birlikte, İran'ın da istihkâm

¹⁹⁸ BOA, Y.PRK. HR (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Hariciye Nezareti), nr. 14/24.

¹⁹⁹ BOA, Y.A. Hus, nr. 215/60.

yapmaya hakkı doğmuştur. Bu yüzden İngiltere'nin itirazı haklı bir gerekçeye dayanmamaktadır²⁰⁰.

İngiltere, bu ilk teşebbüsünde başarılı olamayınca 6 Ağustos 1888 tarihinde bu sefer bir muhtıra vermek suretiyle, açıktan açığa Osmanlı Devleti'ni tehdit etmeye başlamıştır. Fav'dan gidip gelen gemilerin büyük kısmının İngiltere'ye ait olması, yapılan istihkâmın İran ya da başka bir devlete değil, doğrudan doğruya İngiltere'ye yönelik bir tehdit olarak algılanmasına neden olmuştur. İstihkâm, Fav Boğazı'nın tamamını kontrol edebildiği gibi, inşaatın bitirilmesi ve toprakların yerleştirilmesi halinde, Basra ve Muhammara'ya giden bütün büyük tüccar gemilerinin seferlerini engelleyebilecekti. Zaten İngiliz Sefareti'nin bilgisine göre, bu muhtıranın verildiği tarihlerde istihkâm inşaatı bitme durumuna getirilmişti. İstihkâmı sadece kendisine yönelik bir tehdit olarak gören İngiltere, Babıâli'nin bu teşebbüsünü İngiliz menfaatlerini engellemeye yönelik hasmâne bir hareket olarak kabul etmiştir. İstihkâm inşaatına son verilmemesi durumunda, mukabil harekete girişileceği belirtilmiştir. İngiliz makamları, Türk-İngiliz dostluğunu rencide eden bu son gelişmeye, istihkâmın terk edilmesi şeklinde bir çözüm bulunmazsa, istihkâm inşaatını fiilen müdahale ederek durduracaklarını ilan etmişlerdir. İngiliz Sefareti'nin bu sert muhtırasına karşı Babıâli, Erzurum Antlaşması'nda Osmanlı Devleti'nin istihkâm yapmayacağına dair bir taahhüt bulunmadığı şeklindeki görüşünü tekrar etmiş ve ticareti tehdit etmek gibi bir niyetin olmadığı cevabını vermiştir²⁰¹.

İngiltere, Fav İstihkâmları'na yönelik itirazlarını, Erzurum Antlaşması'na ve bu antlaşmanın İran'a sağladığı haklara dayandırmıştır. Bu şekilde davranması için İran'ı teşvik ve tahrik etmekten de geri durmamıştır. Zaten İran'ın aynı nedenler ve aynı yöntemleri kullanarak Osmanlı Devleti'ne itirazda bulunduğunu bir önceki bölümde belirtmiştik.

Diplomatik itirazlar, İngiltere'nin Fav İstihkâmları politikasının sadece bir yönünü teşkil etmiştir. Erzurum Antlaşması hakkında tahrir ve muhtıra vermek suretiyle yürütülen bu politikanın yanı sıra, Fav İstihkâmları'na yönelik bir İngiliz karşı hareketi başlatılmıştır. Bu karşı harekette, Fav İngiliz Telgrafhanesi vasıtasıyla istihkâm

²⁰⁰ BOA, *MV*, nr. 26/71.

²⁰¹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 215/60.

çevresinde çeşitli tertiplere girilmiş ve daha sonra da doğrudan askeri tedbirlere başvurulmuştur. Fav İngiliz Telgrafhanesi ve Fav'a gidip gelen İngiliz savaş gemileri, bu karşı hareketin vasıtaları olarak kullanılmıştır.

III. FAV İSTİHKÂMLARI'NA YÖNELİK İNGİLİZ KARŞI HAREKETİ

1. İngiliz Telgrafhanesi Etrafındaki İnşaat Faaliyetleri

Fav merkez istihkâmı, Fav Nahiyesi'nin 2 saat kadar güneydoğusunda, İngiliz Telgrafhanesi'nin 7 km. güneyinde ve Şattularab'ın tam denize döküldüğü mahalde bulunmaktadır. Merkez istihkâmın inşaatına 1886 yılında başlanmıştır. Merkez istihkâmdan başka Fav'da iki tane de tali istihkâm inşa edilmesi planlanmış olup, bu tali istihkâmlar Şattularap kıyısında ve İngiliz Telgrafhanesi'nin kuzey ve güney taraflarında yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nin Fav gibi stratejik bir noktada istihkâm inşaatına başlaması, İngiltere'yi mukabil harekete yöneltmiştir. İngilizler, istihkâmın Osmanlı Devleti'ne sağlayacağı güç ve üstünlüğü azaltmak amacıyla, Fav'daki İngiliz Telgrafhanesi'nin kullanımındaki araziye genişletmek, bu arazinin mülkiyetini resmen ele geçirmek, arazi üzerinde binalar ve arazi etrafında duvarlar inşa etmek ve bu bina ve duvarları tahkim etmek cihetine gitmişlerdir. Bu gibi gizli emelleri gerçekleştirmeye matuf çalışmalar, engellemelerle karşılaşınca, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında istihkâm meselesine bağlı olarak yeni anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır.

Fav İstihkâmları'na yönelik İngiliz karşı hareketinin ilk adımı, Fav'daki İngiliz Telgrafhanesi etrafında başlatılan inşaat çalışmaları olmuştur. Bu inşaat çalışmaları İngiliz telgraf memurlarının, telgrafhane etrafındaki arazi üzerinde çamurdan mamül binalar (kulübe)²⁰² ve bu kulübeler ile telgrafhaneyi çevreleyen yine çamurdan duvarlar inşa etmeleri işinden ibarettir²⁰³. Bunlara ek olarak İngiliz Telgrafhanesi'ni Şattularap Nehri'nden kaynaklanan su taşkınlarından korumak amacıyla bir sed inşasına da başlanmıştır²⁰⁴. Bütün bu inşaat çalışmalarına Osmanlı istihkâmında inşaatın başlatılmasından hemen sonra girilmiştir.

²⁰² BOA, Y.PRK. A (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Sadaret), nr. 5/4.

²⁰³ BOA, Y.A. Res, nr. 45/25.

²⁰⁴ BOA, Y.PRK. A, nr. 5/4.

İngiliz Telgrafhanesi etrafındaki inşaat çalışmaları taş kullanmak suretiyle tahkimat aşamasına getirilince yani çamurdan mamül kulübe ve duvarlar ithal edilen taşlarla kargire dönüştürülmeye başlanınca, Osmanlı yerel idarecilerinin müdahalesiyle karşılaşmıştır. Tahkimat için taş ithaline Mayıs 1887 tarihinde başlanmış ve bu amaçla Benderbuşir'den 6000 adet taş getirilmesi planlanmıştır. Bu 6000 taşın bir kısmını oluşturan 1300 adedinin Fav'a nakledilmesi, Basra Valisi'nin emriyle 21 Ağustos 1887 tarihinde Fav Nahiye Müdürü tarafından engellenmiştir. Bu engelleme üzerine İngiliz Sefareti, Babiâli'ye başvurarak taşların ithaline müsaade edilmesini istemiş ise de, uygulamada bir değişiklik yaşanmamıştır. 1300 adet taşı Fav'a getiren gemi, bunların 300'nü denize atmak ve 1000 adedini de geri götürmek zorunda kalmıştır²⁰⁵.

Son sevkiyatla nakledilmeye çalışılan 1300 adet taşın engellenmesine rağmen, İngilizler tarafından önceden getirilen bir miktar taş Fav'da bulunmaktadır. İngiliz telgraf memurları ellerinde bulunan bu taşlarla, 1887 yılı Kasım ayının başlarında, çamurdan mamül kulübeleri ve bunları çevreleyen duvarları tahkim etmeye ve kargire çevirmeye başlamışlardır. Duvarların tahkim edilmesi için yürütülen çalışmalar Osmanlı Telgraf Müdürü'nün gönderdiği zaptiyeler tarafından durdurulmuş ve İngilizler tarafından dikilen hurma kütükleri yerlerinden çıkarılmıştır. İngiliz Telgraf Müdürü, Fav Nahiye Müdürü'nden suçluların yakalanmasını istemiş ise de, Basra Valisi'nin emriyle hareket edildiği cevabını almıştır. İngiliz Telgraf Müdürü'nün vilayetten kendisine resmen tebligat yapılmadığını öne sürerek, kütükleri tekrar yerine diktirmesi üzerine nahiye müdürü, asker sevk ederek kütükleri söktürmüş ve tahkimat işini zorla durdurmuştur.

Bu olaydan hemen sonra İngiliz Telgraf Müdürü bu sefer, telgrafhanenin güneyinde ve nehrin kıyısında bulunan duvarı tahkim ettirmeye başlamıştır. Bu teşebbüs de nahiye müdürü tarafından durdurulmuş ve kayıkçıların haricen çalışmaları men edilmiştir. İşler, Basra Valisi'nin şifahi emirleriyle yürütülmüş ve kesinlikle yazılı tebligatta bulunulmamıştır.

Fav'da yaşanan bu gelişmeler üzerine İngiltere, önce Basra Konsolosu vasıtasıyla Basra Valisi'ne ve sonra da İstanbul Sefareti vasıtasıyla Babiâli'ye karşı itirazlarda bulunmuştur. Bu itirazlar üzerine Basra Valisi, 16 Kasım 1887 tarihinde özel

²⁰⁵ BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

olarak görevlendirdiği Hüsnü Bey'i Fav'a göndermiştir. Hüsnü Bey'in beraberinde İngiltere'nin Basra Konsolosu Britanik bulunmaktadır. Bu ikiliye Fav'a varışlarında Fav İngiliz Telgrafhanesi Müdürü Butcher de katılmıştır. Konsolos ve telgrafhane müdürü, Hüsnü Bey'e İngilizlere ait Basra Körfezi Telgraf İdaresi'nin, telgrafhane etrafında devam etmek arzusunda olduğu tamirat hakkında bilgi vermişlerdir. Hüsnü Bey, bu açıklamalar karşısında, kendiliğinden hiçbir şeye karar veremeyeceğini fakat Fav'daki durumu rapor halinde Basra Valisi'ne bildireceğini söylemiştir. 28 Kasım 1887'de Britanik, tamirat meselesiyle ilgili olarak Basra Valisi'yle görüşmüş ise de vali, "Hüsnü Bey'in tahriratının henüz kendisine ulaşmadığını ve Basra Körfezi Telgraf İdaresi'nin yapmayı istediği tamiratın ekserisinin lüzumsuz olduğu düşüncesini taşıdığını" söylemiştir. Basra Konsolosu vasıtasıyla yapılan girişimlerin başarısız olması, İngiltere'nin bu sefer İstanbul Sefareti vasıtasıyla harekete geçmesine ve Babıâli'ye 6 Aralık 1887'de bir takrir ve 6 Ocak 1888'de bir muhtıra vermesine neden olmuştur²⁰⁶.

Bu takrir ve muhtırada, Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafında girişilen inşaat çalışmalarının ve taş ithalinin yerel idareciler tarafından engellenmesinin, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında Eylül 1864'te imza ve Ekim 1864'te İstanbul'da tasdik edilen telgraf mukavelesinin 3. ve 4. maddelerine* aykırı olduğu belirtilmiştir. Ayrıca mukavelenin imza tarihi olan 1864 yılından bu yana Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafında her türlü inşaat ve tamirat faaliyetine izin verildiği ve bu sayede iyi neticeler elde edildiği bildirilerek, Basra Valisi'ne gerekli emirlerin gönderilmesi ve engellemelerin kaldırılması istenmiştir. Zaten sefarete göre yaşanan anlaşmazlık, Basra'daki mahalli memurların 1864 antlaşmasının İngiltere'ye kazandırdığı haklara vakıf olmamalarından kaynaklanmaktadır²⁰⁷. İngiliz Sefareti'nin dile getirdiği bu ihtar ve isteklere rağmen Fav'daki durumda bir değişiklik yaşanmamış ve inşaat faaliyetlerine yeniden başlanmasına izin verilmemiştir.

²⁰⁶ BOA, *Y.A. Res*, nr. 45/25.

* 3. madde: Fav'da bir İngiliz Telgrafhanesi kurulacak ve 50 kişiyi geçmeyecek bir memur kadrosu ve münhasıran bir İngiliz müdür maiyetinde bulunacaktır. Bu telgrafhanenin masrafı ve hattın işlemesi için gerekli olan alet ve edevât İngiltere tarafından karşılanacaktır.

4. madde: Osmanlı Devleti'nin telgrafhanesi yanında bir "Muhtelit Merkez" kurulacak ve bu merkezin aracılığı ile telgraflar elden ele verilecektir. Bu merkezin idare ve diğer masrafları İngiltere ile yarı yarıya karşılanacaktır (Kaçar, *a.g.e.*, s. 69).

²⁰⁷ BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

Bu durum İngiltere'nin Fav İstihkâmları'na yönelik karşı hareketinde ikinci adımın atılmasına neden olmuştur. Bu aşamada İngilizler, telgrafhane ve kulübeleri çevreleyen arazilerin mülkiyetini ele geçirmeye ve mevcut araziye yeni eklemeler yaparak tasarrufları altındaki yerleri genişletmeye çalışmışlardır.

Fav'da telgrafhane arazisi ve istihkâm hakkında yaşanan bu anlaşmazlık ve çekişmeler, konuyla yakından ilgisi olan Fav İstihkâm Komisyonu'nu harekete geçirmiştir. Komisyon Başkanı Binbaşı Kamil Bey, meseleyle ilgili olarak 12 Nisan 1888 tarihinde bir rapor hazırlamış ve bu raporu Seraskerlik makamına sunmuştur. Bu raporda:

“İngiliz Telgrafhanesi istihkâm mevkiine 7 km. mesafede olup, istihkâmın daire-i müdafaası içinde bulunmaktadır. İstihkâmın boğaz tarafı telgrafhanenin karşısındadır. Telgraf memurlarının ikamet binaları gayet yüksek olup, dürbün vasıtasıyla ve hatta açık havalarda çıplak gözle istihkâmın içi görülebilmektedir. İngiliz Telgrafhanesi'nin mevki, istihkâmın merkezine yakın olup takviye kuvvetlerin yerleştirilmesine, ambar, cephane ve top tabyası inşasına uygundur. İngilizler, bu bölgede 8 odalı ve 1 mutfaklı daireler inşa etmişler ve buralara 3 telgraf memuru ile 1 hekim yerleştirmişlerdir. Bu memurlar için bu daireler lüzumundan fazla olduğu halde, dairelerin etrafına çamurdan 1,5 metre yüksekliğinde duvarlar çekerek ve bu duvarları seneden seneye ilerleterek, 3000–4000 m² genişliğindeki bir alana el koymuşlardır. Bu el koydukları alanın içerisine çamurdan küçük binalar yapmışlardır. Fav İstihkâmı'nın inşasına başlandıktan sonra Benderbuşir'den çok miktarda taş getirmişler ve bu taşlar ile çamurdan inşa ettikleri korunaklar ve binaları kargire çevirmeye başlamışlardır. Bütün bunlar istihkâma karşı bir çeşit gizli tedarikât (tedarikât-ı hâfiye) olduğundan, telgrafhanenin bu bölgede kalması uygun değildir ve Kuveyt Limanı'na nakledilmesi gereklidir”²⁰⁸.

ibareleriyle durumun ciddiyeti ortaya konmuştur.

²⁰⁸ BOA, *Y.A. Res.*, nr. 45/25.

2. İngiliz Telgrafhanesi Arazisinin Genişletilmesi

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafında başlatılan inşaat çalışmalarından dolayı ortaya çıkan anlaşmazlık, İngilizlerin inşa ettikleri kulübe ve duvarların bulunduğu araziye kendi tasarrufları altına almak amacıyla Babiâli'ye başvurmalarıyla yeni bir boyut kazanmıştır. Ocak 1888'de yapılan bu başvuru ile telgrafhane etrafındaki arazilerin İngiltere'nin tasarrufuna bırakılması ve bunun Babiâli tarafından tasdik edilmesi istenmiştir²⁰⁹.

İngiltere'nin bu isteklerine karşı Babiâli, 18 Nisan 1888 tarihinde, 50 metre genişliğinde ve 50 metre uzunluğunda olmak üzere toplam 2500 m² büyüklüğünde bir araziye İngiliz Telgrafhanesi'ne tahsis etmiştir. Bu tahsise karşılık İngilizler, belirlenen arazinin dışına çıkmayacak, burada taştan metin ve muhkem binalar inşa etmeyecek ve bundan sonraki inşaatları şimdiye kadar yapıldığı şekliyle (çamurdan) yapacaklardı²¹⁰.

Kamil Paşa'nın sadrazamlığı zamanında yapılan bu düzenleme İngiltere'yi tatmin etmemiş ve İngiliz Sefareti 18 Temmuz 1888 tarihinde verdiği bir takrir-i şifahi ile Babiâli'nin yaptığı düzenlemeyi yeterli bulmadığını beyan ederek yeni bazı isteklerde bulunmuştur. Bu takrire göre, Babiâli'nin tahsis ettiği 2500 m² arazi, telgrafhanenin hali hazırda kullandığı 3750 m² büyüklüğündeki araziden az bulunmaktadır. Zaten 3750 m² büyüklüğündeki arazi de telgraf merkezinin mevcut ihtiyacına yeterli gelmemektedir. Bu yüzden sefaret, bu 3750 m² arazinin tasdik edilmesini ve buna ek olarak telgrafhanenin kuzeyinde 385 m² büyüklüğündeki bir arsanın küçük ambarlar inşası, telgrafhanenin güneyindeki 668 m² büyüklüğündeki bir arsanın da telgraf mukavelesinin 3. maddesi gereğince 50 kişiden mürekkep olacak telgraf memurlarının Tenezzüh Bahçesi olarak kullanımı için ilave olarak verilmesini istemiştir. İlavesi istenen iki arsayla birlikte telgraf merkezinin genişliği 4803 m²'ye ulaşmaktadır. Bölgedeki hava şartlarının olumsuzluğundan dolayı, bu genişlikteki bir arazinin telgrafhaneye çok görülemeyeceği düşüncesi ileri sürülmüştür.

Takirde ayrıca Babiâli'nin İngiliz Telgrafhanesi ve çevresindeki inşaat faaliyetlerine getirdiği kısıtlamalara da itiraz edilmiştir. Bu itirazlar, Fav'da görevlendirilen İngiliz telgraf heyetinin kendisine mahsus olan meskende, lüzum

²⁰⁹ BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

²¹⁰ BOA, *Y.A. Res*, nr. 45/25.

göreceği tamirat ve inşaatı uygun göreceği şekilde ve yine kendi başına harcama yapmak suretiyle icra eylemekte serbest olduğu ve Osmanlı Devleti'nin müdahale hakkı bulunmadığı şeklinde olup, bunlara dayanak olarak telgraf mukavelesi'nin 3. ve 5. maddeleri* gösterilmiştir²¹¹.

İngiltere, 18 Temmuz 1888 tarihli takrirden sonra da, Fav İngiliz Telgrafhanesi ve bu telgrafhanenin kullanımındaki arazi hakkında isteklerde bulunmuştur. Bu istekler, telgrafhane arazisinin İngiltere mülkiyetine verilmesi²¹² ve telgrafhanenin yıkılarak yeniden kargir olarak inşa edilmesiyle ilgilidir²¹³.

İngiltere'nin telgrafhane etrafında kulübeler inşa etmek suretiyle geniş bir araziye tasarrufu altına alması ve bu arazilere ek olarak yeni arsaların verilmesini istemesi, Fav İngiliz Telgrafhanesi çevresinde 1887–1888 yılları arasında yapılan çalışmaların tamamen ve açık şekilde Fav İstihkâmları'nı engellemeye yönelik olduğunun göstergesidir. Öncelikle İngiliz Telgrafhanesi etrafında yaklaşık 5 dönümlük (4803 m²) bir alana el konulmaya çalışılması, Fav Boğazı gibi önemli bir mevkide İngilizlerin bir köprübaşı oluşturmaya çalıştıklarının ispatıdır. Bu genişlikteki bir arazinin İngiltere'ye bırakılması Fav merkez istihkâmının sağlayacağı faydaların iyice azalmasına yol açacağı gibi, tali istihkâmların inşa edileceği araziye tecavüz edilmesine de neden olabilecektir. İngilizlerin, İngiliz Telgrafhanesi'nin bulunduğu konuma göre kuzey ve güney taraflarından istedikleri arsaların yönüne ve buna bağlı olarak büyüklüklerine bakıldığında, tali istihkâmlara karşı uygulanan politika açıkça ortaya çıkmaktadır. Tali istihkâmlardan biri, İngiliz Telgrafhanesi'nin kuzeyinde ve yakınında bulunmaktadır ve bu yönde istenen arazi 385 m² dir. Tali istihkâmların diğeri ise, telgrafhanenin güneyinde ve biraz ötesinde bulunmaktadır ki, bu yönde istenen arazi diğerinin neredeyse iki katı olmak üzere 668 m² dir. İngilizlerin, telgrafhanenin doğu ve batı yönünde değil de, özellikle kuzey ve güneyinden arsa istemeleri, kuzey ve

* 3. madde: Fav'da bir İngiliz Telgrafhanesi kurulacak ve 50 kişiyi geçmeyecek bir memur kadrosu ve münhasıran bir İngiliz müdür maiyetinde bulunacaktır. Bu telgrafhanenin masrafı ve hattın işlemesi için gerekli olan alet ve edevât İngiltere tarafından karşılanacaktır.

5. madde: İngiliz telgraf kaleminin işi deniz hattıyla Hindistan'dan gelen telgrafları alıp, elden ele verilen telgrafları göndererek Şattûlarap ile Hindistan arasında telgraf haberleşmesinin icrasına nezaret etmekten ibaret olacaktır. Muhtelit Merkez'in genel idaresi Osmanlı Telgraf İdaresi'ne ait olup ancak, idarenin İngiliz kaleminin dâhili işlerine karışmaya hakkı olmayacaktır (Kaçar, *a.g.e.*, s. 69) .

²¹¹ BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

²¹² BOA, *Y.A. Res*, nr. 50/41.

²¹³ BOA, *ŞD*, nr. 1154/35.

güneyden istedikleri arsaların miktarını da, tali istihkâmların telgrafhaneye olan uzaklığına göre, kuzeyde az ve güneyde fazla olacak şekilde talep etmeleri yapılan işin tali istihkâmlara mümkün olduğunca yaklaşmak amacını taşıdığıının bir işaretidir²¹⁴.

Arazi meselesinden dolayı yaşananlar, 1864 tarihli telgraf mukavelesiyle telgrafhane için İngilizlere verilen arazinin sakıncalı bir konumda bulunduğu göstermektedir. Bu telgraf mevkiinin Şattûlarap kıyısına, Fav Boğazı'na ve dolayısıyla Basra Körfezi'ne yakın bir yerde değil de, daha içeride bir yerde verilmesi doğabilecek sakıncaları önleyebilirdi. Ayrıca telgraf mukavelesinde İngiltere'ye Fav Telgrafhanesi'nde 50 kişiye kadar görevli memur bulundurma hakkı verilmesi, ayrı bir istismara neden olmuştur. İngiliz Telgrafhanesi'nde daimi olarak 3 telgraf memuru ve 1 hekim görev yaparken, İngilizler bu 50 memur maddesini öne sürerek 4 memur için 4803 m² büyüklüğünde bir alanı tasarrufları altına alma teklifini yapabilmışlerdir. Telgraf mukavelesi öne sürülerek yapılan istismar bununla sınırlı kalmamış ve mukavelenin, muhtelit merkezdeki İngiliz kaleminin dâhili işlerine Osmanlı tarafının karışmaya hakkı olmadığı şeklindeki 5. maddesi, geniş bir tefsire tabi tutularak İngilizlerin telgrafhane ile ilgili her türlü faaliyetlerinde serbest oldukları şeklinde yorumlanmıştır. 1864'de Fav'da bir İngiliz Telgrafhanesi açmak suretiyle Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında başlatılan iyi ilişkiler, 1887-1888 senelerine gelindiğinde, istihkâm meselesine bağlı olarak işbirliğinden rekabete ve dostluktan düşmanlığa dönüşmüştür.

İngiltere'nin Fav İstihkâmları'na karşı Fav İngiliz Telgrafhanesi vasıtasıyla yürüttüğü politikalar, Sultan II. Abdülhamid'in dikkatini çekmiştir. Sultan II. Abdülhamid, bu mesele ile ilgili olarak Fav Boğazı haritasının çıkarılması ve oradaki İngiliz Telgrafhanesi hakkında bir mütalaa hazırlanmasını irade buyurmuştur. Bu irade gereğince Fav merkez ve tali istihkâmlarını ve bunların İngiliz Telgrafhanesi'ne olan konumlarını gösteren bir harita*, İngiliz Sefareti'nden alınarak Türkçeye çevrilmiş ve padişaha sunulmuştur. Ayrıca konu ile ilgili mütalaada bulunmak üzere Maiyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Feriki Rıza Paşa görevlendirilmiştir. Bu konuda incelemelerde

²¹⁴ BOA, *İMM*, nr. 110/4732.

* Bu harita; Fav merkez istihkâmını, istihkâmın daire-i müdafaasını, istihkâma yerleştirilecek topları, bu topların ateş hatlarını; İngiliz Telgrafhanesi'ni, bu telgrafhanenin kuzey ve güneyinde yapılması planlanan tali istihkâmları ve İngiliz Telgrafhanesi'nin nakli için önerilen Fav dışındaki B noktasını göstermektedir. Söz konusu harita için bkz. EK 6 (BOA, *İMM*, nr. 110/4732).

bulunan Rıza Paşa, bir arıza hazırlayarak 9 Temmuz 1889 tarihinde padişaha sunmuştur. Fav'da olup bitenlerin bir özeti şeklindeki bu arızada;

“Askerlik ilmi ve istihkâm ve topçuluk sahalarındaki ilerlemelerden dolayı Osmanlı Devleti'nin tahkime muhtaç olan yerleri meyanında Basra havalisinin Şattülarap Nehri girişinden set ve tahkim edilmesi için Fav Boğazı'nda seçilen bir noktada, bundan birkaç sene önce bir sahil tabyası inşasına başlanmış ve inşaat hayli ilerlemiştir.

İstihkâm inşaatının başlamasından sonra orada bulunan İngiliz memurları, telgrafhane etrafında çamurdan binalar yaparak, telgrafhane arazisini genişletmeye ve dışarıdan taş getirerek, söz konusu binaları kargire çevirmeye başlamışlardır. Bu çalışmalar, Fav İstihkâm Komisyonu Riyaseti tarafından Seraskerlik makamına bildirilmiştir.

Seraskerlik makamı da telgrafhane arazisinin 2500 m² olarak sınırlandırılması ve bu mahallin içinde taştan sağlam bina inşa olunmaması şeklinde Sadrazamlık makamına işarda bulunmuş ve Sadaret de Hariciye Nezareti vasıtasıyla İngiliz Sefareti'ne tebligat yapmıştır. Sefaret, seraskerliğin önerisini tamamen reddetmiş ve telgrafhane mahallinin darlığından bahisle kuzeyden ve güneyden birer miktar mahallin ilavesini ve telgrafhane arazi-i müstemilesinin tasdik edilmesini istemiştir. Seraskerliğin önerisi Meclis-i Hass-ı Vükela'da değerlendirilmeye alınmış ve bu konuda bir mazbata hazırlanıp padişaha sunulmuştur.

Bir tabyanın civarında ve daire-i müdafaasında bulunup da istihkâmdan ateş edilmesini engelleyecek ve tabyanın içine nezaret edecek her türlü engelin bertaraf edilmesi lüzumundan dolayı ve İngiliz Telgrafhanesi ise Fav Boğazı Tabyası'nın boğaz hattı tarafında ve daire-i müdafaası dâhilinde bulunduğundan, öyle metin hale getirilmesi caiz değildir. Çünkü İngiliz Sefareti'nin göndermiş olduğu takrirlerin birinde “İngiliz memurlarının Fav Boğazı'ndaki İngiliz Telgrafhanesi'nin emniyet, ahval-i sıhhiye ve refah-ı hal noktalarından görünecek lüzum üzerine tamirat ve ıslahat icrasında serbest ve muhtar olacakları” yazılı olup, bunun cevapsız bırakılması, Fav'da bulunan İngiliz Telgrafhanesi'nin icabında metin bir hisar haline dönüştürülmesi hakkını İngiltere'ye vermek demek olduğundan Fav İstihkâmı'ndan beklenecek faydalar boşa çıkacaktır.

İngiliz Telgrafhanesi'nin sözü edilen yerde bırakılması doğru olmayacağından, bunun başka uygun bir yere, mesela istihkâmın daire-i müdafaası haricinde olarak haritada B* harfiyle gösterilen mahalle naklinde İngiltere'nin de bir mahsur görmeyeceğine mebni, oraya nakli gerekmektedir. Şayet telgrafhanenin, mukavelenin akdinden sonra gösterilen mahalde yani mevcut yerinde kalmasında ısrar edildiği takdirde, telgrafhane binasının istihkâmın içine nezaret edebilecek şekilde yüksek ve top ateşine mukabele edemeyecek raddede metin olmayıp, binaların hali hazırdaki durumda bırakılmasına dikkat edilmelidir. Dinlenme (tenezzüh) bahçesinin genişliği ise bunun güneye doğru müdürün ikametgâhıyla* birleşmeyecek şekilde yani müdürün ikametgâhı ile bahçe arasında ve bahçe ile Şattülarap tarafındaki çayırılık arasında gayet geniş caddeler bırakılmak şartıyla genişletilmesinde mahzur yoktur. Ayrıca telgrafhane arazisinin kuzeye doğru genişletilmesi caiz değildir.

İngiliz Telgrafhanesi istihkâmın daire-i müdafaası dâhilinde bulundukça ileride istihkâmın faaliyete geçmesiyle birlikte, telgrafhanenin istihkâm ateşinden etkileneceği ve bu durumun devletler arasında süregelen iyi ilişkileri olumsuz etkileyebileceği nazarı dikkate alınmalıdır” ifadeleri bulunmaktadır²¹⁵.

Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafındaki araziler ve bu arazilere ilave edilmesi istenen arsalar ile ilgili istekler, Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemiş ve iş sürüncemede bırakılmıştır. Böyle bir durumun yaşanmasında, İngiltere'nin Babiâli tarafından tahsis edilen 2500 m² lik arazinin neredeyse iki katı (4803 m²) büyüklüğündeki bir araziye istemesi ve inşaat usulü ile ilgili kısıtlamaları reddetmesi etkili olmuştur. Babiâli'nin bu tavizsiz tutumu iki taraf arasındaki gerginliği daha da artırmıştır.

Taraflar arasındaki gerginlik süreci, İngiltere'nin Erzurum Antlaşması'nın ihlalini öne sürerek yaptığı itirazların Babiâli tarafından reddedilmesiyle başlamıştır. Bu gelişme İngiltere'nin Fav İstihkâmları'na yönelik bir karşı hareket başlatmasına neden

* B Noktası: İngiliz Telgrafhanesi'nin nakli için önerilen bu nokta, daire-i müdafaası haricinde kalmaktadır. Konumu da, Şattülarap Nehri kıyısında olmak üzere, Fav kasabasının kuzeyinde ve bayağı uzağında bulunmaktadır (BOA, İMM, nr. 110/4732).

* Fav İngiliz Telgrafhanesi'ni, bu telgrafhanenin güneyinde verilmesi istenen arsayı ve bu arsanın Fav İngiliz Telgrafhane Müdürü'nün ikametgâhına olan yakınlığını gösteren kroki için bkz. EK 7 (BOA, Y.A. Res, nr. 45/25).

²¹⁵ BOA, HR. SYS, nr. 689/2.

olmuştur. Bu hareketin ilk adımı olan, kulübe ve duvar inşaatı ve bunların tahkim edilmesi çalışmaları, yerel Osmanlı idarecileri tarafından engellenmiş ve bu engelleme, ilişkileri daha da kötüleştirmiştir. İngilizler, ikinci adım olarak telgrafhane etrafındaki arazilere yeni arsalar ilave edilmesini ve bunların kendi mülkiyetlerine verilmesini istemişlerdir. Bu istek, Babîâli tarafından sürüncemede bırakılmış ve böyle bir tutum gerginliğin iyice artması sonucunu doğurmuştur. Bütün bu gelişmeler üzerine İngilizler, üçüncü bir adım atmak üzere, Basra Körfezi ve Şattûlarap Nehri'ndeki deniz kuvvetlerini harekete geçirmişler ve doğrudan Fav İstihkâmları'na yönelik bir tecavüze yeltenmişlerdir. Bu mütecaviz teşebbüs ise Fav Hadisesi'ne neden olmuştur.

3. Fav Hadisesi

Fav İstihkâmları, inşa edilmeye başlandıkları tarihten itibaren İngiltere'nin dikkat ve merakını çekmiş ve istihkâm inşaatında seneden seneye kaydedilen ilerlemeler İngilizler tarafından takip edilmiştir. Bu takibatın ilk örneği, 1886 senesinde merkez istihkâmdaki inşaat, yalnız talimhane mahallinin tesviyesinden ibaret iken yaşanmıştır. Buna göre Fav İngiliz telgraf memurları, Fav İstihkâm Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Hüseyin Ağa'nın göz yummasıyla, Fav İstihkâm Bölüğü Heyeti'nden eczacı efendiyi ziyaret etmek bahanesiyle istihkâm içine girmişler ve inşaatı inceleme fırsatı bulmuşlardır. Fav İstihkâm Komisyonu'nun bu olayı ihbar etmesi üzerine, Yüzbaşı Hüseyin Ağa 9 ay hapis cezasına çarptırılmıştır²¹⁶. 1888 senesinde bu sefer İngiliz Sefareti, Babîâli'ye başvurarak, istihkâm inşaatının bitme noktasına geldiğini ve çalışmaların derhal sona erdirilmesi gerektiğini bildirmiştir²¹⁷. 1888 senesi itibarıyla istihkâm bitme noktasına gelmediğinden, ya yanlış bir bilgiye dayanılarak itirazda bulunulmuş, ya da durum abartılarak Babîâli üzerinde baskı kurmaya çalışılmıştır. Fav Hadisesi'nden sonra Osmanlı Devleti'nin Londra Elçisi'nin İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Salisbury ile yaptığı görüşme, istihkâm hakkında yürütülen takibatın ipuçlarını vermektedir. Bu görüşmede Salisbury, Fav Hadisesi'ne neden olan İngiliz subaylarının

²¹⁶ BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

²¹⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 215/60.

istihkâmı ziyareti meselesinde amaçları, istihkâmda top bulunup bulunmadığını anlamaktan ibarettir diyerek, işin gerçek nedenini ortaya koymuştur²¹⁸.

Bu gelişmelerden anlaşılabileceği üzere Fav Hadisesi'nin yaşanmasında, istihkâm inşaatındaki ilerlemelere vakıf olma isteği etkili olmuştur. Bir diğer neden olarak da, İngiltere'nin istihkâm inşaatının durdurulması isteğinin reddedilmesi ve İngiliz Telgrafhanesi etrafındaki faaliyetlerinin engellenmesi durumu gösterilebilir. Bu iki durum bir araya geldiğinde İngilizler, Fav İstihkâmları'na karşı doğrudan doğruya harekete geçmişlerdir.

Babıâli, Fav Hadisesi'ni aydınlatmak için üç koldan tahkikat başlatmış ve öncelikle olayda dahli bulunan Yüzbaşı Hüseyin Ağa'dan izahat istenmiştir. Fav İstihkâm Bölüğü Komutanı Hüseyin Ağa'nın 19 Mart 1890 tarihli jurnaline göre hadise şöyle gelişmiştir:

“3 İngiliz savaş gemisi 10 Mart 1890 Pazartesi akşamı Fav merkez istihkâmı civarına gelerek demirlemişlerdir. 11 Mart 1890 Salı günü saat 10.00 raddelerinde bu gemilerin kumandanları, yanlarında 7–8 asker olduğu halde, gemilerinden ayrılarak filikalara binmişler ve Fav İstihkâmları'na yönelmişlerdir. İstihkâma iyice yanaşıp içine girmek üzere harekete geçtiklerinde istihkâmdaki nöbetçi el-kol işaretleriyle gelenleri durdurmaya çalışmıştır. Bu çabalara rağmen İngilizler teşebbüslerinde devam ederek, nöbetçiyi korkutmak amacıyla 3–4 el rovelver ile havaya ateş etmişlerdir. Nöbetçinin bağırması üzerine devriye çavuşu ile 2 nefer yetişerek yardıma gelmişler ve ancak havaya 4 el ateş etmek suretiyle İngilizleri geri döndürmeyi başarmışlardır”²¹⁹. Ertesi gün İngiliz gemilerinin kaptanları, istihkâmı görmek için yazılı olarak izin istemişler, fakat yabancıların istihkâma girmesi yasak olduğundan bu istek kabul edilmemiştir. Buna rağmen vapurlar geriye dönmemişler ve amirallerinden gelecek emri beklediklerini bildirmişlerdir²²⁰.

Fav Hadisesi'ni aydınlatmak amacıyla Fav İstihkâm Komisyonu Başkanı Binbaşı Abdülhamit Bey'den de bilgi istenmiştir. Abdülhamit Bey'in bu konuyla ilgili

²¹⁸ BOA, *Y.PRK. EŞA (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik)*, nr. 13/16.

²¹⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/84.

²²⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/80.

olan 21 Mart 1890 tarihli telgrafı, Hüseyin Ağa'nın jurnaline göre farklı bilgiler ihtiva etmektedir. Bu telgrafa göre:

“..İstihkâma yaklaşan İngilizler, önce nöbetçi tarafından sesle ve el işaretleriyle uyarılmıştır. Bu uyarıların fayda getirmemesi üzerine nöbetçi yardım istemiştir. Nöbetçiye yardıma gelen devriye çavuşu da sesle ve el işaretleriyle İngilizleri geri döndürmeye çalışmış, fakat başarılı olamamıştır. Bunun üzerine önce devriye çavuşu ve müteakiben nöbetçi tarafından havaya 2’şer el ateş edilmiştir. Bu tedbir, İngilizleri geri döndürmeye yeterli olmuştur. İngilizler geri dönerken, istihkâm bölüğü komutanı Yüzbaşı Hüseyin Ağa, tüfek seslerini duyarak olay mahalline gelmiştir. İngilizler tarafından silah atılmamıştır. Hüseyin Ağa'nın jurnalinde İngilizlerin rovelver ile ateş ettikleri bildirilmiş ise de, kendisi olayın vukuunda orada olmadığından, efrattan hilaf-ı hakikat olarak aldığı bilgilere dayanarak bu açıklamayı yapmıştır”²²¹.

Sultan II. Abdülhamid, Fav Hadisesi'nin yarattığı tehlikeli durumdan dolayı, kara ve deniz subaylarından müteşekkil bir heyetin 6. Ordu tarafından oluşturulmasını, heyet üyelerinin kimler olduğunun kendisine bildirilmesini ve heyetin bir an evvel Fav’a giderek tahkikatta bulunmasını irade buyurmuştur²²². 23 Mart 1890 tarihinde Fav’a hareket eden tahkikat heyeti*, 29 Mart 1890’da tahkikat raporunu tamamlayarak Seraskerlik makamına göndermiştir. Bu rapora göre:

“..İstihkâmdaki nöbetçi, İngilizlerin ilerleyişini uyarılara rağmen durduramayınca yanındaki nefer vasıtasıyla durumu, çavuşa ve Yüzbaşı Hüseyin Ağa’ya bildirmiştir. Hüseyin Ağa, İngilizlerin yaklaştığını ve nöbetçinin uyarılarının tesirsiz kaldığını görünce, yanındaki çavuşa 10 kadar silahlı asker getirmesini emretmiş ve kendisi de sesle* ve el işaretiyle uyarıda bulunmuştur. İngilizler, bu uyarıyı da dikkate almamışlar ve herhangi bir cevap da vermeyerek istihkâma yaklaşmaya devam etmişlerdir. Hüseyin Ağa, İngilizlerin her zaman yanlarında tercüman bulundurmalarından dolayı, istihkâmdan yapılan “yasaktır” uyarılarına rağmen yollarına devam etmelerini, uyarıları önemsemedikleri şeklinde yorumlamıştır. Seraskerlik

²²¹ BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

²²² BOA, *Y.PRK. ASK (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Askeri Maruzat)*, nr. 60/74.

* Tahkikat heyetinin başkanı, Basra Bahriye Kumandanı Emin Bey’dir. Heyet üyeleri: Bahriyeden Kolağası Sadık, Bahriyeden Yüzbaşı Halil, Redif Binbaşısı Necib, Piyade Mülazımı Kamil ve Miralay Kadri’den oluşmaktadır (BOA, *İMM*, nr. 111/4742).

* Bu uyarı “yasaktır, gelmeyin” şeklinde yapılmıştır (BOA, *İMM*, nr. 111/4742).

makamının, Osmanlı memurlarından başka kimsenin istihkâma girmesine ve yakınında gezmesine izin verilmemesine dair emirlerinden dolayı, son çare olarak yaklaşmakta olan İngilizlere karşı müdafaaya girişilmiştir. Müdafaaya amacıyla Hüseyin Ağa önceden çağırdığı 10 askeri, nöbetçinin yanına dizmiş ve eline aldığı bir tüfekte havaya birkaç el ateş etmiştir. Bunun üzerine İngilizler geriye dönmek zorunda kalmıştır. Hüseyin Ağa'nın böyle bir karşılıklı bulunmasında, 1886 senesinde Fav İngiliz telgraf memurlarının istihkâm içine girmelerine göz yumması nedeniyle 9 ay hapis yatmasından dolayı, yine bu çeşit bir cezaya uğramama düşüncesi etkili olmuştur²²³.

Fav Hadisesi hakkındaki tahkikatta, istihkâmdan havaya ateş edenlerin kimler olduğu konusunda farklı bilgilere rastlanmış, fakat İngilizlerin silah kullanmadığı kesin olarak anlaşılmıştır. Yüzbaşı Hüseyin Ağa'nın jurnalinde verdiği bir kısım bilgilerin, Binbaşı Abdülhamit Bey ve 6. Ordu'nun görevlendirdiği tahkikat heyeti tarafından yalanlanması, kendisinin mesuliyet altında kalmasına neden olmuştur.

1) Fav Hadisesi'nin Yankıları

Fav Hadisesi, hadiseye sebebiyet verenler İngiliz zabitleri olmasına rağmen, İngiltere tarafından istismar edilmiş ve bu olaydan Osmanlı Devleti sorumlu tutulmuştur. Hadiseye müteakip İstanbul, Basra ve Londra'da durumu normalleştirmek amacıyla görüşmeler başlatılmıştır.

İlk hareket İngiltere'nin İstanbul Sefareti'nden gelmiş ve sefir Sir William White 15 Mart 1890 tarihinde Babıâli'ye imzalı bir nota vermiştir²²⁴. Bu notada Fav İstihkâmları'ndan bir İngiliz gemisine top ateşi açıldığı öne sürülerek, resmi bir açıklama istenmiştir. Sefaretin bu iddiası tamamen asılsız bir bilgiye dayanmaktadır. Çünkü Fav İstihkâmları, henüz tamamlanıp teçhiz edilmediğinden edilen ateşin top ateşi olması mümkün değildir. Üstelik istihkâm teçhiz edilmiş olsa bile, dost bir devlete ateş edilmeyeceği aşîkârdır. Bütün bu gerçeklere rağmen İngilizlerin böyle hilâf-ı hakikat bir iddia öne sürmeleri, Babıâli'nin dikkatini çekmiştir. Osmanlı Hükümeti, vaktiyle

²²³ BOA, *İMM*, nr. 111/4742. Fav Hadisesi hakkındaki tahkikat raporu için bkz. EK 8.

²²⁴ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

İskenderiye'nin topa tutulması için Arabi Olayı'nın* bahane olarak kullanıldığını göz önünde tutarak, Fav Hadisesi'nin de böyle bir durum için istismar edilmesini önlemek amacıyla harekete geçmiştir²²⁵. İngiliz Sefiri William White, Babîâli'nin yaptığı izahatı yeterli görmeyerek tarziye istemiş ve bu talebini ağır tehditlerle teyit etmiştir²²⁶.

Fav Hadisesi'ne neden olan 3 savaş gemisinden biri hadiseye müteakip Fav'da kalmaya devam ederken, diğer ikisi (bir yandan çarklı vapur ve bir korvet) 17 Mart 1890 tarihinde vali ile görüşmek üzere Basra'ya gitmişlerdir²²⁷. Bu görüşme isteği karşısında Babîâli, Basra Valisi'nden görüşmeye gelenleri kabul etmesini ve Fav'daki askerler talimatlar dışında bir hata yapmışlar ise tarziye verileceğini bildirmesini istemiştir²²⁸. İngiliz savaş gemilerinin kaptanları* Basra İngiliz Konsolosu'nun refakatinde Basra Valisi'ni ziyaret etmişlerdir. Ziyaret esnasında Basra İngiliz Konsolosu; gemiler Fav'da demirli iken ve kaptanlar üniformaları üzerlerinde olarak istihkâmı görmek ve subaylarla görüşmek üzere istimbotla sahile çıktıklarında, istihkâm nöbetçisi tarafından 12 el tüfek atışıyla engellendiklerini belirterek, bu engellenmenin nedenini sormuştur. Vali de bu olay hakkında üzüntülerini beyan ederek, istihkâm konusunda memuriyetleri olmadığından bu konuda bilgileri bulunmadığı açıklamasını yapmış ve konsolosa; hadise, gemiler karantinalarını tamamladıktan sonra mı olmuş, görüşmeye geleceklerini önceden haber vermişler mi diye sormuştur. Konsolos, bu soruları hazır bulunan 2 kaptana yönelterek, cevap olarak da karantinalarını bitirmemiş ve haber de vermemiş olduklarını beyan eylemiştir²²⁹.

* Arabi Olayı: Mısır'da Fransa ve İngiltere'nin gittikçe artan siyasi nüfuz ve mali kontrollerine karşı Miralay Arabi liderliğinde 9 Eylül 1881 tarihinde başlatılan milli karakterli ayaklanma. Ayaklanma kısa sürede başarı kazandı ve Mısır Hükümeti'nde kontrol, Arabilerin eline geçti. Bu gelişme üzerine İngiltere ve Fransa, savaş gemilerini İskenderiye'ye gönderdiler. Mısır'daki karışıklıkları ve İskenderiye sahillerinde kendisine karşı tahkimat yapıldığını bahane eden İngiltere, 13 Temmuz 1882'de İskenderiye şehrini topa tuttu ve 15 Temmuz'da da İngiliz kuvvetleri, şehri işgal etti. Osmanlı Devleti'nin çekingen davrandığını gören İngiltere, 15 Eylül 1882'de Kahire'yi de ele geçirerek, Mısır'ı fiilen egemenliği altına aldı (*Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. 12, s. 111–113, Çağ Yayınları, İstanbul 1993).

²²⁵ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/60.

²²⁶ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²²⁷ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 60/74.

²²⁸ BOA, *BEO, Basra Telgraf Giden Defteri*, nr. 969, s. 44.

* Fav Hadisesi'ne sebebiyet veren ve daha sonra Basra Valisi ile görüşmek üzere Basra'ya giden İngiliz kaptanlardan birisi mister Bolero'dur. Kaptan Bolero, Sfenski Vapuru'nun amirali olduğu için, bu durum Fav Hadisesi'ne karışan vapurlardan birinin Sfenski olduğunu göstermektedir (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/99).

²²⁹ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 60/74.

İstanbul ve Basra'daki bu görüşmelerden sonra esas önemli izahat ve mülakat Londra'da Osmanlı Sefiri Abdülhak Hamit tarafından İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury nezdinde yürütülmüştür. Bu mülakatlardan ilki 19 Mart 1890 tarihinde yapılmış ve Abdülhak Hamit, Fav Hadisesi hakkında bilgi verip²³⁰, bu olayda tarziye verilip verilmemesi kararını Lord Salisbury'ye bırakmıştır²³¹. Osmanlı Sefiri'nin açıklamalarından sonra Lord Salisbury, Fav İstihkâmları'nın lüzumsuz olduğundan ve yalnız İngiltere'ye karşı yapılmış bulunduğu bir nevi memnuniyetsizlikle bahsetmiş ve istihkâma top yerleştirilmesine izin verilmeyeceğini bildirmiştir. Ayrıca hadisede İngiliz bayrağına hakaret edilmiş ise işin tamiri cihetine gidilmekten başka çare olmadığını ve mesele parlamento ve gazetelere intikal etmeden bir çözüm bulunabileceğini umduğunu söylemiştir²³².

Abdülhak Hamit ile Lord Salisbury arasındaki ikinci mülakat 21 Mart 1890 tarihinde yapılmıştır. Osmanlı Sefiri bu mülakatta, Babıâli'nin Fav Hadisesi ile ilgili hazırladığı tebligatı sunmuştur. Bu izahat hakkında Bahriye Heyet-i İdaresiyle müzakere etmesi gerektiğini söyleyen Lord Salisbury, iyi ki bu hadisede bulunan savaş gemilerimizin kumandanları genç ve hadid'ü-l mizaç zabitlerimizden değilmiş, yoksa iş fena olurdu diyerek üstü kapalı tehditte bulunmuştur²³³. Mülakat sırasında lordun, sefir tarafından yapılan tebligatın bir suretini istemesi üzerine, Osmanlı Sefiri elindeki sureti gayr-i resmi bir şekilde takdim etmeyi mahzurlu görmemiştir²³⁴. Bu görüşmede ayrıca, Fav Hadisesi'ndeki uzlaşmacı tavrından dolayı Sultan II. Abdülhamid'in İngiltere Başvekili'ne gönderdiği selam-ı şahane de İngiliz tarafına tebliğ edilmiştir²³⁵.

Yapılan mülakat ve verilen izahatlardan sonra İngiliz tarafı, Fav Hadisesi'nde silah atılmasını bahane ederek tarziye talebinde bulunmuştur²³⁶. Tarziye olarak da istihkâmın gezilmesine izin verilmesini istemişlerdir. Bu istek üzerine tarziye olarak kabul edilmek düşüncesiyle istihkâmın İngilizler tarafından ziyaret edilmesine izin verilmiştir. Babıâli, istihkâm halen inşa halinde olduğundan bu ziyareti önemsememe

²³⁰ BOA, *Y.PRK. EŞA*, nr. 13/16.

²³¹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/84.

²³² BOA, *Y.PRK. EŞA*, nr. 13/16.

²³³ BOA, *Y.PRK-EŞA*, nr. 10/88.

²³⁴ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/90.

²³⁵ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²³⁶ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/84.

yoluna gitmekte ise de, aksi bir durumun zor ve şiddet kullanılarak istihkâmın işgaline neden olacağı gerçeğinden hareketle bu şekilde bir tarziye verilmesi uygun görülmüştür²³⁷. Verilen bu iznin sonucunda, 23 Mart 1890 Pazar günü sabah saat 7 raddelerinde, Fav'da bulunan İngiliz savaş gemileri kumandanları, bir tercüman ve bir kısım askerle ve yanlarında Fav İstihkâm Komisyonu Reisi olduğu halde istihkâma girmişler ve yarım saat süren bir incelemeden sonra oradan ayrılmışlardır²³⁸.

Bu tarzidenin verilmesinden bir gün sonra Fav'da bulunan 3 İngiliz savaş gemisinden biri ayrılmış, diğer ikisi orada kalmıştır. Fav'dan ayrılan vapurun hareketi esnasında tayfalar direklerle tırmanarak 8–10 defa nara atmak suretiyle Osmanlı askerini tahrike çalışmışlardır. Fav'da kalan 2 savaş gemisi, 25 Mart 1890 Salı günü Fav Boğazı'nda 5–6 saat kadar tüfekle nişan talimi yapmışlar ve 26 Mart günü Fav'dan körfeze doğru yola çıkmışlardır²³⁹.

Lord Salisbury, İngiliz kumandanlarının istihkâmı ziyaretini tarziye olarak kabul etmiş, ancak Fav Hadisesi'nde Osmanlı askerlerinin havaya değil, sandala doğru ateş ettiklerini ve kurşunların subay ve erlerin başları üzerinden geçtiğini belirterek²⁴⁰, bu olaya sebebiyet verenlerin cezalandırılması şartıyla meselenin hallolmuş kabul edileceğini söylemiştir²⁴¹.

Fav Hadisesi'nden sonra Fav İstihkâm Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Hüseyin Ağa, Divan-ı Harp'te yargılanmak üzere İstanbul'a sevk edilmiştir²⁴². Yargılama sonucunda istihkâma yaklaşmakta olan İngilizleri dostane şekilde kabul ederek yasağı beyan etmesi gerekirken, daha uzakta ve sandal içinde bulundukları sırada ateş etmek suretiyle engellemek ve hilaf-ı hakikat beyanda bulunmak fiillerinden suçlu görülmüştür. Bu suçlara karşılık olmak üzere, Mülkiye Ceza Kanunnamesi'nin 29. maddesinin ilavesi gereğince 6 ay hapis cezasına çarptırılmıştır. Ayrıca cezasının bitmesine müteakip görev yerinin değiştirilmesine de karar verilmiştir. Nöbetçi nefer ile

²³⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/92.

²³⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/95.

²³⁹ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 60/74.

²⁴⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/100.

²⁴¹ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²⁴² BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/100.

çavuş ve diğer efradın Hüseyin Ağa'nın emriyle hareket etmelerinden dolayı mesuliyetlerinin olmadığı anlaşılmıştır²⁴³.

Fav Hadisesi'nden yüzünden tarziye verilmesi ve Hüseyin Ağa'nın yargılanıp cezalandırılmasına rağmen, olaydan 1,5 ay sonra İngiliz basını meseleyi yeniden gündeme getirmiştir. Times Gazetesi 7 Mayıs 1890 tarihli baskısında "Basra Körfezi'nde Türk Taaddisi" başlığı altında Fav Hadisesi'ni tafsilatlı olarak anlatmış, bundan bir gün önce de Daily News buna benzer bir haber vermiştir. İngiliz basınının hayli zaman sonra böyle bir yayına başlaması üzerine, tarziye verilmesi ve mesul olanların cezalandırılması suretiyle meselenin sona erdiğinin İngiliz kamuoyuna ilan edilmesi kararlaştırılmıştır²⁴⁴.

Fav Hadisesi'nin meydana geldiği tarihlerde Seraskerlik makamıyla Fav İstihkâm Komisyonu arasında sıkı bir haberleşme başlatılmış ve 6. Ordu'nun görevlendirdiği bir tahkikat heyetinin Fav'a gönderilmesiyle haberleşme bir kat daha önem kazanmıştır. Bununla beraber 18 Mart 1890 tarihinde Bağdat'ın güneyinde Basra ve Fav'a uzanan telgraf telleri iki koldan kesilmiş ve haberleşmenin kesintiye uğraması üzerine hızla tamirata başlanmıştır. Basra ve Fav bölgesindeki aşiretlerin saldırılarından kaynaklanan ve önceki bölümlerde tafsilatı verilen bu gibi kesintiler, Fav Hadisesi gibi önemli bir meselede karşılaşılan güçlüklerin daha da artmasına neden olmuştur²⁴⁵.

2) Fav Hadisesi'nden Sonra İngiliz İsteklerinin Kabulü

Fav Hadisesi, Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye karşı yaşadığı acziyeti göstermesi bakımından önemi sonuçlar doğurmuştur. Hadise sırasında istihkâmı tehdit eden 3 İngiliz savaş gemisine karşı, Osmanlı tarafının herhangi bir deniz gücü ile mukabelede bulunamaması, İngilizlerin istihkâma karşı tecavüzünü engelleyen istihkâm bölüğü komutanının cezalandırılması ve tarziye olarak istihkâmın gezilmesine izin verilmesi, içinde bulunulan acziyetin belirgin göstergesidir. Tarziye verilmesine rağmen istihkâmın henüz tamamlanmadığını öne sürerek, yapılan ziyareti önemsizmiş gibi göstermek, verilen tavizi hafifletmeye yönelik bir hareketten öteye gidememiştir.

²⁴³ BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

²⁴⁴ BOA, *Y.PRK. EŞA*, nr. 11/7.

²⁴⁵ BOA, *HR. SYS*, nr. 682/2.

Tarziye hakkında resmi belgelerde rastlanan üslup farklılığı da yaşanan olayın vahametini gizlemeye matuftur. Osmanlı tarafı tarziyeyi, istihkâmın gezilmesi veya ziyaret edilmesi şeklinde algılarken²⁴⁶, İngiliz tarafı istihkâmın kendileri tarafından teftişi için verilen bir resmi müsaade olarak nitelendirmiştir. Zaten Marki Salisbury, Fav hadisesi'nden önce Fav İstihkâmları'nı teftiş için Şattûlarab'a savaş gemileri göndereceğini Osmanlı makamlarına bildirirken de aynı üslubu kullanmıştır²⁴⁷.

Fav Hadisesi, bütün bu olumsuzlukların yanı sıra, İngiltere'nin Fav İngiliz Telgrafhanesi hakkında öne sürdüğü isteklere karşı Babıâli'nin gösterdiği direncin sona ermesi sakıncasını doğurmuştur. Fav İngiliz Telgrafhanesi çevresindeki inşaat faaliyetleri ve arazi tahsisi ile ilgili olan ve 1887–1888 yıllarında gündeme getirilen istekler, Babıâli tarafından kabul edilememiş ve iş sürüncemede bırakılmıştı. Bu süreç 1890 senesine kadar bu şekilde ve taviz vermeksizin sürdürülürken Fav Hadisesi işin gidişatını değiştirmiştir. İngiltere'nin güç kullanmaya meyilli olduğu anlaşılınca 11 Mart 1890 tarihinde meydana gelen Fav Hadisesi'nden sadece 8 gün sonra, yani 19 Mart 1890 tarihinde, Meclis-i Vükela* kararıyla bahsi geçen İngiliz istekleri kabul edilmiştir. Meclis-i Vükela bu kararları, Teftiş-i Askeri Komisyonu'nun konuyla ilgili olarak hazırladığı mazbataya dayandırmıştır. Bu kararlara göre;

1. 1864 tarihli telgraf mukavelesine aykırı olduğu için İngiliz Telgrafhanesi'nin mevki değiştirilmeyip, mevcut yerinde bırakılacak. Böylece İngiliz Telgrafhanesi'nin Binbaşı Kamil Bey tarafından teklif edilen Kuveyt'e veya Ferik Rıza Paşa tarafından Fav dışında belirlenen B noktasına nakledilmesi önerileri uygulamaya geçirilememiştir.

2. İngiliz Telgrafhanesi'nin hali hazırda kullanımında olan 3750 m² lik arazi tasdik edilecek, bu arazinin genişliği, kuzey tarafından 385 m² ve güney tarafından 668 m² lik arsaların ilave edilmesiyle 4803 m² ye çıkarılacak.

²⁴⁶ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/92.

²⁴⁷ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

* Meclis-i Vükela kararlarında imzası olanların isimleri şunlardır: Hariciye Nazırı Said, Dâhiliye Nazırı Münir, Bahriye Nazırı Hasan, Serasker Ali Saib, Şura-yı Devlet Reisi Arifi, Şeyhülislam Ömer Lütfi, Sadaret Müsteşarı Şefkati, Mesarîf Nazırı Münif, Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni, Evkaf Nazırı Rıza, Maliye Nazırı Agop, Adliye Nazırı Cevdet, İmla-ı Divan-ı Hümayun Tevfik ve Sadrazam Kamil (BOA, *Y.A. Res*, nr. 50/41).

Meclis-i Vükela'nın bu kararına dayanak teşkil edilen Teftiş-i Askeri Komisyonu* mazbatasında, Fav'daki İngiliz ve Osmanlı Telgrafhaneleri birleşik olduğundan, İngiliz Telgrafhanesi arazisinin bu şekilde genişletilmesinin herhangi bir mahzur doğurmayacağı belirtilmiştir.

3. İngiltere, tahsis edilen arazi miktarının dışına kesinlikle çıkmayacak, bu arazi dâhilinde taştan ve sağlam (kargir ve metin) binalar yapmayacak ve şimdiye kadar ki inşaat usullerini (çamur ve ahşap) kullanmaya devam edecek.

Bu karar çerçevesinde, Fav İngiliz Telgrafhanesi'nin yıkılıp yeniden kargir olarak inşa edilmesi şeklindeki istekler reddedilmiş ve ancak statüko halinde yapılacak tamirata müsaade edilmiştir. Bu kısıtlama, İngiliz Telgrafhanesi ve etrafındaki binaların Fav İstihkâmları'nın daire-i müdafaası dâhilinde bulunmalarından kaynaklanmıştır. Daire-i müdafa dâhilinde kargir ve metin bina inşası, istihkâm için sakıncalı görülmüştür²⁴⁸.

Bu konudaki duyarlılık 1905 yılına kadar sürdürülmüştür. Fakat İngiliz Sefareti'nin başvurusu üzerine 13 Eylül 1905 tarihinde alınan bir kararla; İngiliz Telgraf binasının 41 yıl önce inşa edilmesi, çatısının sac ve gövdesinin ahşaptan olması, dolayısıyla sıcağa karşı dayanıksız olması ve tamir masrafının büyük meblağlara ulaşacağı düşünüldüğünden yıkılarak yeniden kargir olarak inşa edilmesi uygun görülmüştür. Yapılan keşif sonunda binanın eski ölçülerine göre yeniden inşası için 4389 lira gerektiği anlaşılmıştır²⁴⁹. 1905 yılının sonlarına doğru inşaat başlanmış ve ilk ödenek olarak 3000 lira tahsis edilmiştir²⁵⁰.

Telgrafhanenin yeniden inşasından önce yine o bölgede bazı düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerden biri, İngiliz Telgraf Müdürü'nün ailesi için inşa edilen ahşap balkondur ve bu balkon için 6555 kuruş harcanmıştır. Diğer düzenleme de,

* Teftiş-i Askeri Komisyonu üyeleri; Muzaffer, Süleyman, Asaf, Ali Nizami, Mahmud Hamdi, İsmail Hakkı, Hasan Rıza, Ahmet Afif ve Rıza Paşa'dan oluşmaktadır (BOA, *Y.A. Res*, nr. 50/41). Komisyon üyelerinden Ferik Rıza Paşa, Fav İstihkâmları ve İngiliz Telgrafhanesi ile ilgili bir arıza hazırlayarak Sultan II. Abdülhamid'e sunmuştur. Bu arizada, telgrafhanenin güneyinden belli şartlarla arsa tahsis edilebileceği belirtilirken, kuzey tarafından arsa verilmesinin caiz olmadığı beyan edilmiştir. Bu beyana rağmen komisyon, hem kuzey hem de güney taraflarından arsa tahsisini uygun görmüştür. Komisyonun bu kararı, komisyon üyesi Rıza Paşa'nın arizasıyla tenakuz yaratmıştır.

²⁴⁸ BOA, *Y.A. Res*, nr. 50/41.

²⁴⁹ BOA, *İPT*, nr. Ş 1324, 4.

²⁵⁰ BOA, *ŞD*, nr. 1154/35.

telgrafhaneyi su baskılarından koruyacak bir sed inşasıdır ve bu inşaat 11.950 kuruşa tesviye edilmiştir²⁵¹. İngiltere, bütün bu inşaat işlerini Osmanlı Devleti'nin katılmaması halinde tek başına üstleneceğini bildirmesine rağmen, telgrafhane arazisinin öneminden dolayı ileride bir tasarruf sorunu yaşanmaması için, söz konusu inşaatların masrafı Osmanlı Devleti tarafından karşılanmıştır²⁵².

4. İngiliz Telgrafhanesi'nin kullanımındaki arazi eskiden olduğu gibi Osmanlı mülkiyetinde kalacak ve bu arazi ariyeten (ödünç olarak) İngiltere'nin kullanımına bırakılacaktır²⁵³.

Meclis-i Vükela'nın bu kararlarıyla, İngiliz Telgrafhanesi etrafında yaklaşık 5 dönümlük bir arazi İngiltere'nin kullanımına bırakılmış fakat şart koşulan inşaat kısıtlamalarıyla, İngilizlerin bu arazi içinde serbestçe hareket etmeleri engellenmeye çalışılmıştır. Telgrafhanenin kuzey ve güneyinde tahsis edilen arsaların sınırlarını belirlemek üzere 1891 yılının başlarında harekete geçilmiştir. Basra Valisi, İngiltere'nin Basra Konsolosu, Basra Nakibi (seyyid ve şeriflerin temsilcisi), İngiltere'nin Karaçi Telgraf Müdürü, Basra Müftüsü, İngiliz Politika Memuru ve Basra Bahriye Kumandanı 5 Şubat 1891 tarihinde Fav'a giderek, terk edilecek arsalar hakkında müzakerede bulunmuşlar ve belirlenen sınırlar telgraf telinden bir muhafaza kordonuyla çevrilmiştir²⁵⁴.

IV. FAV İSTİHKÂMLARI'NDA SON PERDE

1. İstihkâm İnşaatının Tatil Edilmesi

Fav Hadisesi'nden sonra İngiltere'nin İngiliz Telgrafhanesi ile ilgili isteklerinin kabul edilmesi, mevcut sorunun sadece bir maddesinin çözülmesini sağlamıştır. Fav İstihkâmları ve bu istihkâmlarda yürütülen inşaat çalışmaları meselenin esasını oluşturmakta ve İngiltere bu konudaki itirazlarından vazgeçmemektedir. Nitekim 1893 yılına gelindiğinde İngiliz diplomasisi yeniden harekete geçmiş ve 17 Ağustos 1893 tarihinde İngiltere'nin İstanbul Sefareti Baştercümanı Mösyö Sandison tarafından

²⁵¹ BOA, ŞD, nr. 1136/20.

²⁵² BOA, ŞD, nr. 1154/35.

²⁵³ BOA, Y.A. Res, nr. 50/41.

²⁵⁴ BOA, Y.PRK. ASK, nr. 69/55.

Babiâli'ye bir muhtıra* verilmiştir. Bu muhtırada, Ağustos 1888 tarihinde İngiliz Elçisi William White tarafından verilen muhtıraya atıfta bulunulmakta ve Osmanlı Devleti'nin Fav'daki istihkâm inşaatına derhal son vermesi istenmektedir. İstihkâmların Şattûlarab'daki İngiliz deniz ticaretini tehdit edeceği bildirilmiş ve buna rağmen inşaaata devam edilmesi, hasmâne bir hareket olarak görülmüştür. Mösyö Sandison, istihkâm inşaatının durdurulması için kendilerine teminat verilmesini, inşaaata devam edildiği takdirde Fav'a iki adet savaş gemisi gönderileceğini ve istihkâmın zorla yıkılacağını beyan etmiştir²⁵⁵. Bu muhtıradan kısa bir süre sonra, İngiltere'nin Lawrence²⁵⁶ ve Layub isimli savaş gemileri Fav'a gelerek demir atmışlardır²⁵⁷. Osmanlı Devleti başlangıçta bu muhtıraya karşı, Fav İstihkâm inşaatına son verilmesinin başka yerlerde yapılacak olan istihkâmlar için bir su-i misal olabileceği cevabını vermiş²⁵⁸ ve İngiltere ile aramızdaki bu sorunun çözümünde arabuluculuk yapması için Rusya'nın yardımlarına başvurulmasını kararlaştırmıştır²⁵⁹.

Ağustos 1893 tarihli muhtırada İngiliz tarafı, Fav'da bir istihkâm inşa edilmesinin Osmanlı-İngiliz dostluğuna aykırı bir hareket olduğunu öne sürmüş ise de, Osmanlı Devleti'nin inşa ettiği bir istihkâma karşı olmak esasen dostluk anlayışıyla bağdaşmamaktadır. Ayrıca İngiltere'nin bu husustaki müdahaleleri de Devletler Hukuku hükümlerine aykırıdır²⁶⁰.

Bütün bu gelişmelerden sonra, İngiltere'nin Fav civarında iki savaş gemisi bulundurduğu göz önüne alınarak, herhangi bir hadisenin yaşanmaması ve fiili bir durumun ortaya çıkmaması için İngiliz taleplerinin dikkate alınması kararlaştırılmıştır. Bu konuda Osmanlı Devleti'nin kendi toprakları üzerinde istediği yerlerde istihkâm inşa

* Tespit edebildiğimiz kadarıyla 1887-1894 yılları arasında, İngiltere tarafından Fav İstihkâmlarıyla ilgili olarak; 2 takrir, 2 takrir-i şifahi, 7 muhtıra ve 1 nota verilmiştir. İstanbul'daki İngiliz Sefareti vasıtasıyla verilen bu nota, takrir ve muhtıraların tarihleri ise şöyledir: 6 Ekim 1887 takrir-i şifahi (BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 5/4), 6 Aralık 1887 takrir (BOA, *Y.A. Res*, nr. 45/25), 11 Aralık 1887 takrir (BOA, *MV*, nr. 26/71), 18 Temmuz 1888 takrir-i şifahi (BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 5/4), 21 Eylül 1887 muhtıra (BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20), 6 Ocak 1888 muhtıra (BOA, *Y.A. Res*, nr. 45/25), 6 Ağustos 1888 muhtıra (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 215/60), 26 Şubat 1889 muhtıra (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/80), 7 Haziran 1889 muhtıra (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/80), 17 Ağustos 1893 muhtıra (BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/89), 29 Aralık 1894 muhtıra (BOA, *HR. SYS*, nr. 689/2), 15 Mart 1890 nota (BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20).

²⁵⁵ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/89.

²⁵⁶ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/116.

²⁵⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 288/57.

²⁵⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 280/85.

²⁵⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/89.

²⁶⁰ BOA, *İ.Hus*, nr. L 1311, 69.

etme hakkına sahip olduğu ve başkalarının buna itiraz ve müdahale etmeye haklarının bulunmadığı bilinmekle beraber, Fav'da istenilen istihkâmın inşa edilmesi hakkı saklı kalmak şartıyla, inşaatın geçici olarak durdurulması kararı alınmıştır²⁶¹. Bu karar gereğince 6. Ordu Müşirliği'ne tebligat yapılmış ve 1 Aralık 1893 tarihinde Fav İstihkâm inşaatı tatil edilmiştir²⁶². İstihkâm inşaatının tatil edilmesi kararı, İngiltere'nin İstanbul Sefareti'ne ve Osmanlı Devleti'nin Londra Sefareti vasıtasıyla İngiltere Hükümeti'ne tebliğ edilmiştir. Bu tebligattan 5 ay sonra yani Nisan 1894 tarihinde İngiltere, istihkâm inşaatına yeniden başlanıldığını öne sürerek, Hindistan taraflarından Fav'a bir savaş gemisi gönderileceğini bildirmiştir. Bu haber üzerine Basra Vilayeti'yle muhabereye girişilmiş ve inşaatı yeniden başlanılmadığı bilgisi alınarak, İngiliz Sefareti'ne tebliğ edilmiştir²⁶³.

Fav İstihkâm inşaatı başlama tarihi olan 1886 yılından itibaren 7 yıllık bir çalışma yapılmasına rağmen 1893 yılında tatil edilmek zorunda kalmıştır. İstihkâm inşaatının toplam masrafı 70.000 lira olarak keşif ve tahmin edilmiştir. İnşaat çalışmalarının tatil edildiği 1893 yılına kadar, bu meblağın 16.000 küsur lirası sarf edilmiştir²⁶⁴.

1887–1893 yılları arasında Irak'taki Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde, Fav İstihkâmları ve Fav İngiliz Telgrafhanesi belirleyici bir rol oynamıştır. İngiltere'nin istihkâm ve telgrafhane konusunda yayılmacı ve tehditkâr bir politika izlemesi, yıpratıcı bir gerginlik ortamının oluşmasını kaçınılmaz kılmıştır. 6 yıl süren bu gerginlik ve çekişme ortamı, sahip olduğu donanma gücünün de katkılarıyla İngiltere'nin lehine sonuçlar doğuracak şekilde sona ermiştir.

Osmanlı Devleti, Fav İngiliz Telgrafhanesi'nin kullanımındaki alanın 4803 m² olacak şekilde genişletilmesini ve Fav İstihkâmı inşaatının tatil edilmesini kabullenmek zorunda kalmıştır. İstihkâm inşaatının sona erdirilmesi, Osmanlı Devleti için birçok olumsuz sonuç doğuracak ise de, bu konuda uğranılan kayıpların büyüklüğü esas olarak 21 yıl sonra yani, 1914 yılında anlaşılacaktır. Çünkü I. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne karşı Irak Cephesi'ni açmasıyla, saldırı düzenlediği ilk nokta Fav

²⁶¹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/65.

²⁶² BOA, *İ.Hus*, nr. Ca 1311, 64.

²⁶³ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 293/75.

²⁶⁴ BOA, *YEE*, nr. 8/3.

olacaktır. Fav’a yönelik olarak başlatılan İngiliz çıkarması, burada herhangi bir müstahkem mevki olmadığı için ciddi bir direnişle karşılaşmadığından başarıya ulaşmıştır. Fav’a çıkan İngiliz kuvvetleri buradan hareketle Irak’ın içlerine doğru ilerlemeye başlamışlardır.

2. Fav İstihkâmları’nın Kısımları

Fav İstihkâmları’nın şekli ve kısımlarıyla ilgili bilgiler, Basra’dan Katar’a gönderilen ve Katar Hadisesi’ni incelemekle görevlendirilen Binbaşı Seyyid İsmail ve Ahmet Muzaffer Beyler’in hazırladığı mufassal rapora dayanmaktadır. 22 Eylül 1893 tarihli bu raporda esas konuyu Katar Hadisesi oluşturmuş ve Katar Hadisesi’nin yanı sıra Fav İstihkâmlarıyla ilgili bilgilere de yer verilmiştir. Fav’da yapılması planlanan tali istihkâmların inşaatına başlanılmadığından, bunlarla ilgili herhangi bir malumata rastlanmamıştır. Söz konusu rapora göre Fav merkez istihkâmının şekil, kısım ve özellikleri şu şekildedir:

“Fav İstihkâmı, şeklen beş köşeli olarak inşa edilmekte ve cephesinin uzunluğu 120 metre bulunmaktadır. Her biri 80’nar metre olmak üzere, iki cenah ve iki köşesinin toplam uzunluğu 320 metredir. İstihkâmın kapı siperi daire şeklinde tasarlanmıştır. Cephe, cenah ve köşelerin kalınlığı 20’şer metre olup, bunun yaklaşık 1 metrelik kısmı tuğladan inşa edilmiştir. İstihkâmın içine toplam olarak 16 top konulması planlanmıştır. Bunların üçünün 21, sekizinin 15, üçünün 9 cm.lik Krupp Topu olması ve iki de havan topu yerleştirilmesi düşünülmüştür. İstihkâmın cephe, cenah ve köşelerinde 7 adet, daire şeklindeki kapı siperinde ise 4 adet olmak üzere toplam, 11 adet ara siperinin inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Binanın cephesinde bulunan 3 ara siperinin altında iki katlı cephaner mahalleri yapılmaktadır. Cephanelerin tavanının tonoz olarak inşa edilmesi ve ara siperlerinin genişliğinin 12’şer ve uzunluğunun da 16’şar metre olması öngörülmüştür. Ara siperlerinin kargir olan kısımlarının temelleri genellikle 2’şer metredir. Siperlerin kargir kısımlarının yüksekliği, istihkâmın zemininden itibaren 4’der metredir. Bunların üst tarafını oluşturan kemerlerin üzerine 1 metre beton ile 4 metre toprak konulacaktır. Ara siperlerin zeminden yüksekliği, 9 metre olarak hesaplanmıştır.

Daire şeklindeki kapı siperine yerleştirilecek toplar ile bunları kullanacak olan topçu askerini, istihkâmın ateş hattını aşarak gelebilecek olan düşman mermilerinden

korumak amacıyla, altında cephaneliği olacak ve 18 metre uzunluğunda ve 12 metre genişliğinde bulunacak, başka bir merkezi ara siper tesis edilmektedir. Ayrıca top başında bulunmaları gerekmeyen askerler ile eşya ve erzakın, gerektiğinde düşman ateşinden korunması için, 335 askeri içine alabilecek bir kışla ve bu kışlayı koruyacak büyük bir siper yapılmaktadır. Bu kışlanın uzunluğu 22 metre ve genişliği 6 metre olacaktır. Bu kışlanın içinde 18 adet koğuş, 2 adet subay odası ve 3 adet kapı da bulunacaktır.

Med zamanında deniz, istihkâmın önündeki sete kadar ilerleyerek tabii bir engel teşkil etmektedir. Cezir zamanında ise sular, bu setten 100–150 metre kadar çekilerek, bugün, istihkâmın ilerisini geçilmez bir bataklık haline getirmektedir. Bu yüzden istihkâmın önünde hendek kazmaya gerek duyulmamıştır²⁶⁵.

3. Fav İstihkâmları'nın Son Durumu

Fav merkez istihkâmı inşaatı 1 Aralık 1893 tarihinde tatil edilmiştir. Binbaşı Seyyid İsmail ve Ahmet Muzaffer Beyler tarafından hazırlanan ve Fav İstihkâmları hakkında bilgi veren rapor ise, 22 Eylül 1893 tarihini taşımaktadır. Bu bölümde söz konusu rapora dayanarak, Fav İstihkâmları'nda inşaat çalışmalarının tatil edilmesinden 3 ay önceki durum hakkında tafsilat verilecektir. Buna göre;

“İstihkâmın inşa edildiği zemin, deniz seviyesinden pek az yüksekte bulunmaktadır. İstihkâmın zemini 1 veya 1,5 metre kadar kazıldığında su çıkacağından temel atılması son derece güç olacaktır. Arka siperin alt tarafında yapılacak kışlanın zemini de gayet rutubetlidir. Bu yüzden özellikle med zamanlarında, kışla ile birinci kat cephaneliklerin alt tarafı ve istihkâmın içi, tamamen su içinde kalabilecektir. Bunu önlemek için istihkâmın iç zemini, normal zeminden 1,5 metre kadar yükseltilmiştir.

İstihkâmın önünde bulunan çamur, istihkâm inşaatında kullanıldığı takdirde, kısa zamanda kurumakta ve üzerinde yarıklar oluşmaktadır. Bu yüzden istihkâmın iç zemininin büyük kısmı, dışarıdan satın alınan 40.000 mikap toprakla ve bir kısmı da bu çamurla doldurulmuştur. İç zeminin bu çamurla doldurulan kısımlarında, daha sonra yarıklar meydana gelmiştir.

²⁶⁵ BOA, YEE, nr. 8/3.

İstihkâmın cephe (ön taraf), cenah (sağ ve sol taraflar), köşeleri ve iç duvarlarının kargir kısımları, ara siperi ile kışlanın bir kısmı, daire şeklindeki kapı siperinde yapılmakta olan ara siperlerinin ve merkezi ara siperinin kargir kısımları tamamen inşa edilmiştir. Kuzeybatı tarafındaki duvarların yüksekliği, iç zeminden itibaren 2 metre 25 cm.dir. Bu duvarın temelinin atıldığı zemin sağlam olmadığı için bugünlerde boydan boya yan tarafa doğru 15–20 cm kadar eğilmiştir.

İstihkâm inşaatı için gerekli olan tuğlaların üretilmesi için, Ebu'l- Hasib civarında bulunan Ebu'l- Falus mevkiinde bir tuğla imalâthanesi tesis edilmiştir. Burada bir hayli tuğla üretilmiş ise de, istihkâm inşaatının birçok defa tehir edilmesinden dolayı, üretilen tuğlalar kullanılamamış ve bu yüzden son zamanlarda tuğlahanedeki üretim durdurulmuştur.

İstihkâm inşaatına başlanıldığından 1893 yılına kadar geçen 7 sene zarfında, iç zemin kısmen toprakla doldurulmuş ve istihkâmın kargir kısımlarının büyük bölümü (2/3) tamamlanmış, fakat siperlerin toprak kısımlarıyla diğer teferruatlarına henüz başlanılmamıştır. İstihkâm komisyonu başkanlığına, istihkâm inşaatlarında uzun müddet bilfiil istihdam olunarak tecrübe ve maharet kazanmış birinin tayin edilmesi halinde, istihkâmın kargir aksamının 1–1,5 seneye kadar bitirilmesi mümkün olabilecektir. İstihkâm siperlerinin toprak kısımları için 1 milyon metre ve mikap toprağa ihtiyaç vardır. Bu miktar toprağın süratle tedariki halinde, siperlerin toprak aksamı 4–5 sene zarfında bitirilebilecektir²⁶⁶.

Fav İstihkâmları'nın kısımları ve son durumunu bu şekilde açıkladıktan sonra, inşaatın tatil edilmesine müteakip, istihkâmın ve istihkâmla ilgili olarak istihkâm komisyonu ve istihkâm bölüğünün akıbeti hakkında bilgi vermek doğru olacaktır.

Fav istihkâm inşaatı 1 Aralık 1893 tarihinde tatil edilmesine rağmen, 1894 yılı için istihkâma ödenek tahsis edilmiştir²⁶⁷. İstihkâm inşaatından sorumlu olan istihkâm komisyonu, 1893 yılından sonra da varlığını sürdürmüştür. Seneden seneye komisyon üyelerinin sayısında azalma yaşanmasına rağmen, 1902 yılına kadar Basra Salnameleri'nde istihkâm komisyonu hakkında kayıtlara rastlanmaktadır²⁶⁸. İstihkâmın

²⁶⁶ BOA, YEE, nr. 8/3.

²⁶⁷ BOA, BEO, Basra Telgraf Giden Defteri, nr. 969, s. 128.

²⁶⁸ Basra Salnamesi, 1320, s. 197.

korunması amacıyla oluşturulan istihkâm bölüğü, Fav'ın İngiliz işgaline uğradığı Kasım 1914 yılına kadar bu bölgedeki görevine devam etmiştir. O tarihte 40 erden oluşan istihkâm bölüğü, Fav'a yönelik İngiliz çıkarmasına karşı diğer birliklerle beraber direniş göstermiştir. Böylece 1890 yılındaki Fav Hadisesi'nden 24 yıl sonra, Osmanlı istihkâm askerleriyle İngiliz kuvvetleri bir defa daha karşı karşıya gelmişlerdir. Bu durum, İngiltere'nin vaktiyle istihkâma neden şiddetli bir tepki gösterdiğini de açıklamaktadır²⁶⁹.

Fav merkez istihkâmı, inşaat tamamlanamadığı ve top ve diğer silahlarla teçhiz edilemediği için askeri bakımdan herhangi bir değer ve öneme haiz olamamıştır. Buna rağmen istihkâm, 1914 yılında alınan, Osmanlı Ülkesi'ndeki bütün eski kale ve istihkâmın yıkılması kararından muaf tutulmuş ve yıkılacak istihkâmın dışında bırakılmıştır. Bu durum 1914 yılı itibariyle istihkâmın ayakta olduğunu göstermektedir²⁷⁰.

²⁶⁹ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 68.

²⁷⁰ BOA, *DH-İD*, nr. 86/12.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

FAV BOĞAZI VE ŞATTÜLARAP NEHİRİNDE GÜVENLİK

Bu bölümde Kuveyt'ten başlayarak Safvan, Ümm-ü Kasır ve Fav Boğazı'na ve oradan Şattülarap Nehri boyunca Basra'ya kadar uzanan sahillerde karşılaşılan güvenlik sorunlarından bahsedilecektir.

XIX. yüzyılın son çeyreği ile XX. yüzyılın ilk çeyreği arasındaki zaman dilimi içinde, bahsedilen coğrafyada gerek iç ve gerekse dış nedenlerden kaynaklanan bu sorunları üç ana maddede toplamak mümkündür:

I. Bu maddelerden birincisi İngiltere'nin Basra Körfezi ve Şattülarap Nehri sahilllerinde uyguladığı yayılmacı politikadır. İngiltere, Irak içlerine dirayetli ajanlar göndererek urban ve aşiretlerle ilişki kurmuş, bunları hem birbirlerine hem de Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtmıştır. Bu faaliyetlerinde aşiretlere silah ve para temin etmekten de geri durmamıştır²⁷¹. Özellikle Benderbuşir'deki İngiliz Konsolosu'nun çalışmaları, Basra Körfezi'nde ve Irak'ta belirleyici bir özelliğe sahiptir. Binlerce lira gizli ödenek alan, emrinde 5 hafif savaş gemisi ile sefer mevcutlu bir tabur bulunan bu konsolos, Irak bölgesindeki aşiret ve şeyhleri, Muhammara Hâkimi'nden Kuveyt Şeyhi'ne kadar kendisinden en ufak bir yarar gelecek bir şeyhi ve nüfuz sahibi bir Arabı bile himaye etmiş, para vermek veya başka suretlerle kendisine bağlamayı başarmıştır²⁷². Bundan da anlaşılacağı üzere, Irak bölgesinde karşılaşılan güvenlik sorunlarının büyük bir kısmında, İngiltere'nin bölge üzerindeki gizli emelleri etkili olmaktadır.

II. Irak'ta karşılaşılan bir diğer güvenlik sorunu da silah kaçakçılığı ve aşiretlerin silahlandırılmasıdır. İngilizler, Basra yoluyla Osmanlı Ülkesi'ne silah sokup, bunları urban ve aşiretlere dağıtmışlardır²⁷³. Osmanlı topraklarına kaçak silah sokulması

²⁷¹ BOA, *Y. MTV*, nr. 252/399.

²⁷² *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 22.

²⁷³ BOA, *İ.Hus*, nr. R 1317, 87.

ve bunların aşiretlere dağıtılması, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki otoritesini büyük ölçüde zayıflatmıştır. Bu silah kaçakçılığında Kuveyt ve Muhammara adeta bir merkez haline getirilmiştir. Kaçak silahlarla teçhiz olunan aşiretler, Osmanlı idaresine başkaldırmakta, Osmanlı askerleriyle silahlı çatışmaya girmekte, vergilerini ödememekte ve tahsil memurlarını engellemektedirler. Bu durum da bölgede bir başıboşluğun ortaya çıkmasına neden olmuştur²⁷⁴.

III. Osmanlı Devleti'nin Irak ve Basra Körfezi'ni egemenliği altına aldığı tarihten bu yana geçerli olan ve aşiret düzenine dayanan siyasi yapı da güvenlik açısından devamlı bir olumsuzluk yaşanmasında etkili olmuştur. Az çok bağımsız olan ya da Osmanlı Devleti'ne sözde bağlılık gösteren aşiretler ve onların liderleri, otoritenin sağlanması yolunda başlatılan girişimlere devamlı olarak karşı koymuşlar ve müstakil hareket etmek için her fırsatı değerlendirmişlerdir. Bağdat'tan Katar'a kadar uzanan bir coğrafyada etkinlik sahibi olan; İbnissuud, İbnürreşit, Sadunü'l- Müntefik, İbnissabah ve Casimüssani gibi mütegalibeler, güvenlik ve asayişin sağlanmasında en büyük engeli teşkil etmektedirler²⁷⁵. Bu isimlere, Osmanlı toprakları dışında hüküm sürmesine rağmen Basra civarındaki olaylarda rol oynayan Muhammara Hâkimi Şeyh Hazal'ı da eklemek uygun olacaktır.

I. GÜVENLİK SORUNLARI

İngiltere'nin Kuveyt, Fav Boğazı ve Şattülarap Nehri'nde uyguladığı yayılmacı ve müdahaleci politika, çeşitli güvenlik sorunlarının ve karşılıklı bir çekişmenin yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Bölgedeki Osmanlı egemenliğini zaafa uğratmaya yönelik bu politikanın dayanakları; İngiliz savaş gemileri, Fav İngiliz Telgrafhanesi, Basra ile Benderbuşir'de bulunan İngiliz Konsoloslukları ve bunların koordineli olarak yürüttükleri çalışmalar olmuştur.

²⁷⁴ BOA, *BEO*, nr. 220106.

²⁷⁵ BOA, *BEO*, nr. 263711.

1. İngiliz Savaş Gemileri

Bu bölümde 1886–1915 yılları arasında Safvan, Ümm-ü Kasır, Bubyen Adası, Fav ve Basra’ya gidip gelen İngiliz savaş gemileri, bunların gizli-açık faaliyetleri ve İngiliz emperyalizmine yaptıkları katkılar incelenecektir.

1886 ile 1900 yılları arasında sözü edilen bölgede Sfenski²⁷⁶, Komet²⁷⁷, Lawrence²⁷⁸ ve Layub²⁷⁹ isimli İngiliz savaş gemileri görev yapmıştır. 1900–1915 yılları arasında Sfenski²⁸⁰, Komet²⁸¹ ve Lawrence²⁸² görevlerine devam ederken bunlara ek olarak Leponik²⁸³, Lepoyen²⁸⁴, Asay²⁸⁵, Romerik²⁸⁶, Persepolis²⁸⁷, Ridereast²⁸⁸, Alert²⁸⁹, Avron ve Polinoros²⁹⁰ isimli savaş gemilerinin de faaliyetlerde bulunduğu tespit edilmiştir.

İngiliz savaş gemilerinin başlıca faaliyeti, Şattülarap Nehri ve Basra Körfezi arasında devriye gezmektir. Bu devriye faaliyetinin nedeni olarak Hint gemilerinin korunması ve hurma mevsiminde deniz ve nehirdeki hırsızlıkların önlenmesi ileri sürülmüştür. Ayrıca konsolosların bir yerden başka bir yere nakilleri için de savaş gemileri görevlendirilmiştir²⁹¹.

Fav Boğazı ve Şattülarap Nehri’nde özellikle İran’a ait aşiretlerden kaynaklanan saldırıların önlenememesi, İngiliz savaş gemilerinin devriye gezdirilmesi için bir bahane olarak gösterilmiştir. Bu bölgedeki yağma, hırsızlık ve katliamlar genellikle Muhammara’dan kaynaklanmaktadır. Fav ile Basra arasındaki 70 millik

²⁷⁶ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 253/73.

²⁷⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 247/21.

²⁷⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/116.

²⁷⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 288/57.

²⁸⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 481/14.

²⁸¹ BOA, *Y. MTV*, nr. 292/161.

²⁸² BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²⁸³ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 435/53.

²⁸⁴ BOA, *İ.Hus*, nr. B 1320, 58.

²⁸⁵ BOA, *HR. SYS*, nr. 103/33.

²⁸⁶ BOA, *Y. MTV*, nr. 265/113.

²⁸⁷ BOA, *Y. MTV*, nr. 246/82.

²⁸⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 481/14.

²⁸⁹ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²⁹⁰ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

²⁹¹ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

mesafenin ortasında bir yerde ve Karun Nehri'nin Şattularab'a döküldüğü mahallin sahilinde bulunan Muhammara*, önceden Osmanlı idaresi altındayken, daha sonra İran egemenliğine girmiştir. Bununla beraber Muhammara'da Hacı Cabir Han, İran'dan az çok bağımsız bir idare kurmayı başarmıştır. Muhammara; zamanla hırsız, katil ve asker firarilerinin toplandığı bir merkez haline gelmiştir. Bu kişiler, fırsat buldukça Şattularab'ın Osmanlı Devleti tarafına geçmekte ve Şatt boyunca saldırı ve hırsızlık yaparak yine Muhammara'ya dönmektedirler. Bu gibi suçluların yakalanıp iade edilmesi birçok defa istenmiş ise de, bu istek Muhammara Hâkimi tarafından pek dikkate alınmamıştır²⁹².

Muhammara'daki bu asayişsizlik özellikle Şattularap Nehri'ne gidip gelen Hint ticaret gemilerini etkilemiştir. Bu duruma örnek olarak 29 Ekim 1870 tarihinde Muhammara'da yaşayan El Nasar Aşireti'ne mensup 10 silahlı şahsın, Hindistan'dan gelen bir ticaret gemisine, Fav Boğazı'nda demirli bulunduğu bir sırada düzenlediği saldırı gösterilebilir. Bu saldırıda 1 yolcu öldürülüp gemi soyulmuştur²⁹³.

Bu olayın bir benzeri 14 Aralık 1895 tarihinde yaşanmıştır. El Nasar Aşireti, bu sefer de Fav Boğazı'nın 2 saat açığında demirli bir İngiliz ticaret gemisine saldırarak soygun yapmıştır. Aynı aşiret, Fav civarındaki Osmanlı tebasına da saldırmaktan ve soygun yapmaktan geri durmamıştır. Aşirete mensup saldırganlar, daha sonra yeniden Muhammara'ya dönmüşlerdir²⁹⁴.

Bu tür saldırıların tekrarlanması üzerine, Lawrence isimli İngiliz savaş gemisi, Basra ile Fav arasındaki bölgeden geçen İngiliz ticaret gemilerini korumak amacıyla Şattularap Nehri'ne gönderilmiştir. Gemi kaptanı 15 Eylül 1898 tarihinde Basra Valiliği'ne verdiği bir tezkire ile aşiretler ile kendileri arasında bir çatışma yaşanmaması için, Osmanlı idarecilerinin aşiret reislerine tembihatta bulunmalarını istemiştir²⁹⁵.

* Osmanlı Devleti, 1848 Erzurum Antlaşması'yla, Muhammara şehrini İran'a bırakmış, fakat şehrin etrafındaki arazinin eskiden olduğu gibi Osmanlı egemenliğinde kalması kararlaştırılmıştır. Antlaşmaya müteakip Osmanlı ve İran memurları sınır hattını belirlemek amacıyla birkaç kez çalışma başlatmışlardır. Bu çalışmaların İranlı memurların çıkardığı zorluklar yüzünden başarısızlıkla sonuçlanması, İran aşiretlerinin Şattularab'ın sol sahilindeki arazilere ve Kurna'ya doğru yayılmalarına ve buraları kendilerine mal etmelerine neden olmuştur (BOA, *Y.MTV*, nr. 41/42).

²⁹² BOA, *ŞD*, nr. 2152/22.

²⁹³ *Zevrâ*, (Bağdat Vilayeti resmi gazetesi) nr. 90, 5 Şaban 1287, s. 179.

²⁹⁴ BOA, *BEO*, nr. 54424.

²⁹⁵ BOA, *Y. MTV*, nr. 181/135.

Lawrence Vapuru, devriye göreviyle yetinmeyerek Şattülarap üzerinde vaktiyle bir Hint gemisinin yağmalanmasından sorumlu tuttuğu kişiler hakkında tahkikata başlamış ve Basra'nın birkaç saat aşağısında meskûn ahâlden bazılarını tevkif ederek, diğer bazılarını da araştırmaya devam etmiştir²⁹⁶. Bu vapur daha sonra Fav'a gelerek istimbot ve filikalara bindirdiği askerleri Fav ile Devasir arasında gece gündüz devriye gezdirmiştir. İstimbot ve filikalarla devriye gezen İngiliz askerleri, uyarı ve seslenişlerine cevap vermeyenleri tutuklayarak Fav'daki vapura göndermişlerdir. Gerek Basra ve gerekse Fav civarında tutuklananların sorgulanması için Fav İngiliz Telgrafhanesi memurlarından Arapça ve Farsça bilen bir memur da gemiye alınmıştır²⁹⁷. Lawrence'a başka bir İngiliz savaş gemisinin katılmasıyla ve Lawrence, Fav'dan Basra'ya doğru yola çıkarken, bu geminin de Basra'dan ayrılarak Fav'a yönelmesiyle Şattülarap Nehri'nde karşılıklı olarak devriye gezilmeye başlanmıştır²⁹⁸. Bu durum, İngiliz savaş gemilerinin Osmanlı Devleti'ne ait olan bir nehirde devriye gezmenin ötesine geçerek araştırma ve tutuklama yapma imkanı elde ettiklerini göstermesi bakımından önemlidir.

İngiltere'nin güvenlik konusundaki uyarıları sadece Şattülarap Nehri için değil, bu nehri oluşturan su yollarından biri olan Dicle Nehri için de geçerlidir. 15 Mart 1908 tarihinde İngiltere'nin Basra Konsolosu, Dicle Nehri'nde seyrü sefer eden İngiliz vapurlarının güvenliği sağlanmazsa, bu vapurlara konsolosluktaki askerlerden muhafızlar bindirileceğini ve seri atışlı toplarla mücehhez olan konsolosluk maiyetindeki vapurun da kumpanya vapurlarını korumakla görevlendirileceğini Osmanlı mülki idarecilerine bildirmiştir. Osmanlı Devleti'nin tam anlamıyla yerine getiremediği bir sorumluluğu, İngilizlerin üstlenecek olması, bölgedeki Osmanlı egemenliği için olumsuz bir gelişmedir. Aşiretlerden kaynaklanabilecek bir saldırıya, İngiliz kuvvetlerinin karşılık vermesi, İngilizlerle Osmanlı aşiretleri arasında çatışma çıkmasına neden olacağından, olay daha da büyüyebilecektir²⁹⁹.

İngilizler, bu tür bir uyarıyı sadece Osmanlı Devleti'ne değil, Muhammara Hâkimi'ne de yapmışlardır. Muhammara'daki İngiliz Konsolosu, Muhammara'da

²⁹⁶ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 145/4.

²⁹⁷ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 144/85.

²⁹⁸ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 145/131.

²⁹⁹ BOA, *BEO*, nr. 246925.

mahkeme ve zabıta gibi resmi müesseselerin olmamasından dolayı, İngiliz tebasından birinin o bölgede bir saldırıya uğraması durumunda, İngiltere'nin Muhammara'yı işgal ederek askerleri vasıtasıyla ihkak-ı hak edeceğini Şeyh Hazal'a bildirmiştir. 11 Eylül 1910 tarihinde meydana gelen bu uyarı üzerine Muhammara Hâkimi Şeyh Hazal, Osmanlı makamlarına başvurarak Şattülarap üzerinde güvenlik tedbirlerinin arttırılması için işbirliği teklif etmiştir³⁰⁰.

İngiliz savaş gemilerinin devriye faaliyetlerinde bulunmasında, Osmanlı yönetimindeki aşiretlerde yaşanan aile içi çekişmeler ve bundan kaynaklanan güvenlik sorunları da önemli rol oynamıştır. Mayıs 1896 başlarında Mübareküssabah'ın Kuveyt Şeyhi ve Kaymakamı olan kardeşi Muhammed'i öldürterek idareyi ele geçirmesi böyle bir karışıklığa ve dolayısıyla İngiltere'nin de müdahalede bulunmasına neden olmuştur. Maktul Kuveyt Şeyhi Muhammed el- Sabah'ın varislerinin haklarını elde etmek için Bombay taraflarında ticari faaliyetlerde bulunan varislerin dayısı Yusuf İbrahim, Mübarek'e karşı bir ittifak oluşturmuş ve Kuveyt'e müdahale hazırlığı başlatmıştır³⁰¹. Bu gelişmeler üzerine İngiltere, Temmuz 1897'de Fav Boğazı'na savaş gemileri göndererek alışılagelmişin ötesinde nümayişler yapmaya ve şiddetli ateş talimleri icra ederek güç gösterisi sergilemeye başlamıştır. Kuveyt'teki karışıklıkları ve Yusuf İbrahim'in faaliyetlerini öne süren İngiliz savaş gemileri, yöredeki köylülerle gizli haberleşmeye girişmişler ve Yusuf İbrahim'i alet ederek yerlilere silah nakletmeye ve gâile çıkarmaya çalışmışlardır³⁰². Fav Boğazı'nda ateş talimleri yapmak suretiyle güç gösterisinde bulunulması İngilizlerin adet haline getirdiği bir davranış olmuştur. 1890'da meydana gelen Fav Hadisesi'nde ve 1911 şamandıra meselesinde de böyle aşırı ve gözdağı vermeye yönelik hareketlerle karşılaşmıştır.

Yusuf İbrahim taraftarlarının Aralık 1902'de Fav karşısında ve İran'da bulunan Kasba'da bir eşkiya çetesi toplayarak, Meamir'in karşısında bulunan İran'ın Menuhi mukataasında demirli bir gemiye saldırımları Fav'da demirli olan Asay isimli İngiliz torpidoçekerinin müdahale etmesine neden olmuştur. Gemide bulunanların bazılarını öldüren, bazılarını yaralayan ve mallarını yağmalayan Yusuf İbrahim taraftarlarına karşı

³⁰⁰ BOA, *DH-MUI*, nr. 129/27.

³⁰¹ Zekeriya Kurşun, *Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi, Katar'da Osmanlılar (1871-1916)*, TTK, Ankara 2004, s. 181-182.

³⁰² BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 128/123.

harekete geçen Asay, bunların 5'ni yakalayarak Muhammara'ya götürmüştür. Bu olay, her ne kadar İran tarafında olmuş ise de, İngilizlerin Basra Körfezi'nde korsanlığın devam ettiği şeklindeki şikâyetlerine delil teşkil edecek niteliktedir³⁰³.

İngiliz savaş gemilerinin Osmanlı Ülkesi'nde ortaya çıkan aile içi çekişmelere müdahil olması, kendilerinin de hedef haline gelmesi sonucunu doğurmuştur. Yusuf İbrahim'in adamları tarafından İran taraflarında toplanan çetelerin Kuveyt'e saldırı düzenlemek amacıyla yelkenli gemilere bindirilerek Fav Boğazı'na getirilmesi, burada bulunan Leponik isimli İngiliz savaş gemisiyle aralarında çatışma çıkmasına neden olmuştur. 2 Ocak 1903 tarihinde yaşanan bu çatışmada, Leponik'in mürettebatından bir kişi ölmüş, birkaç kişi de yaralanmıştır. Gemi kumandanı Armstrong'un yaralıları muayene etmek amacıyla gemiye gönderilen Osmanlı memurlarına izin vermemesi ve maktul olan kişi hakkında bir delil elde edilememesi, bazı şüpheler doğurmuşsa da, Kuveyt meselesinin çözülemeyip, eşkiya çetelerinin engellenememesi, İngiliz savaş gemilerinin faaliyetlerinde meşruiyet kazanmasına neden olmuştur³⁰⁴.

Fav Boğazı ve civarına gidip gelen İngiliz savaş gemilerinin görevlerinden biri de, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki nüfuz ve etkinliğini artırmak amacıyla yaptığı düzenlemeleri engellemektir. Savaş gemilerinin bir baskı ve tehdit unsuru olarak kullanıldığı bu politika sayesinde, Osmanlı Devleti'ne karşı İngiliz çıkarlarının korunması ve zamanla geliştirilmesi mümkün olmuştur.

Deniz kuvvetlerinin Osmanlı nüfuzunun engellenmesi ve İngiliz yayılmacılığının güçlendirilmesine sağladığı katkılara verilebilecek en iyi örnek ise Fav İstihkâmları meselesinde yaşanan gelişmelerdir. İngiltere, Mart 1890'da Fav Boğazı'na gönderdiği 3 savaş gemisi sayesinde, istihkâm inşaatının son durumunu incelemek üzere Osmanlı Devleti'nden gereken müsaadeyi alabilmiştir³⁰⁵. 1893 senesinde Fav İstihkâm inşaatının tatil edilmesi gündeme getirildiğinde ise, istihkâm karşısında demirli bulunan 2 İngiliz savaş gemisi, Babiâli'nin bütün inşaat çalışmalarını durdurma kararı almasında etkili olmuştur³⁰⁶.

³⁰³ BOA, *HR. SYS*, nr. 103/33.

³⁰⁴ BOA, *Y.PRK. UM (Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahrirâtı)*, nr. 61/124.

³⁰⁵ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 234/99.

³⁰⁶ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 288/57.

Buna benzer bir durum Şubat-Mart 1911'de Fav Boğazı'nda yaşanan şamandıra meselesinde ortaya çıkmıştır. Fav Boğazı'na gelen Lawrence, Polinoros ve Avron isimli İngiliz savaş gemileri, önce Basra Vilayeti'nin Fav Boğazı'na şamandıra ve fener dubası yerleştirmesini engellemeye çalışmışlardır. Bu teşebbüslerinde başarılı olamayınca, mukabil hareket olarak, Fav kıyısına bir direk ve boğaza da kendi şamandıra ve fener dubalarını yerleştirmişler ve Osmanlı idarecilerinin İngiliz şamandıra ve fener dubasını kaldırmasını da engellemişlerdir³⁰⁷.

İngiliz savaş gemileri, belirtilen faaliyetler dışında; keşif yapmak, harita almak, iskandil etmek ve istihbarat toplamak gibi devletler hukuku kaidelerine aykırı hareketlerde bulunmuşlardır. Osmanlı sahillerinde yapılan bu kuraldışı uygulamalar, Havr Abdullah Boğazı ile Fav Boğazı gibi stratejik bölgelerde yoğunlaşmıştır. 29 Mart 1888 tarihinde Kuveyt ile Fav arasında bulunan Havr Abdullah Boğazı'na gelen bir İngiliz beylik gemisi, burada keşifte bulunarak boğazda inşası düşünülen istihkâmın top atış menzilini tespit etmeye çalışmıştır. Keşiften sonra Havr Abdullah'tan ayrılan beylik gemisi, Muhammara'ya giderek, Muhammara karşısında inşası düşünülen istihkâmın top atış menzilini belirlemeye çalışmıştır³⁰⁸.

İngiliz savaş gemilerinin keşif faaliyetleri 11 Mart 1890 tarihinde Fav Hadisesi'nin yaşanmasında etkili olmuştur. İnşası devam etmekte olan Fav İstihkâmları'na top yerleştirilip yerleştirilmediğini keşfetmek üzere harekete geçen İngiliz savaş gemileri böyle bir hadiseye neden olmuşlardır³⁰⁹.

Fav Hadisesi'nden sonra, İngiliz beylik gemisi Komet, Fav Boğazı'nda iskandil atarak ve Şattülarap sahiline kazıklar dikerek harita almaya başlamıştır³¹⁰. Bu çalışmalar hakkında İngiltere'nin Basra Konsolosu'ndan açıklama istenmesi üzerine, sahilden 4 mil uzaklıkta seyrü sefain için bir deniz haritası hazırlandığı söylenmiştir³¹¹. Bu mesele ile ilgili olarak 25 Aralık 1890 tarihinde Londra'daki Osmanlı Sefiri, İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury ile bir görüşme yapmıştır. Lord Salisbury bu görüşmede, mahalli hükümetten izin almaksızın karaya işaretler koymanın kanunsuz bir

³⁰⁷ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

³⁰⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 212/37.

³⁰⁹ BOA, *Y.PRK. EŞA*, nr. 13/16.

³¹⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 247/21.

³¹¹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 242/58.

hareket olduğunu kabul etmekle birlikte, iskandil atmanın kanunsuz olup olmadığını kestiremediğini söylemiştir. Karasularında hiçbir savaş gemisinin izin almadan iskandil atamayacağını Osmanlı Sefiri tarafından belirtilmesi üzerine de, bu konuda bilgi alacağını ve kanunsuz sayılabilecek her türlü hareketi sona erdireceğini beyan etmiştir³¹².

İngiliz savaş gemilerinin keşif faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin istihkâm yaptığı ya da yapmayı planladığı yerlerde yoğunlaşırken, istihbarat faaliyetleri daha çok Osmanlı savaş gemilerinin hareketlerini takip etmeye yönelik olmuştur. 25 Kasım 1893 tarihinde Fav'a gelen 2 İngiliz savaş gemisi, Katif ve Katar'a asker götüren Müjde Resan ve Sâhir Vapurları'nın* nereye hareket ettiklerini ve taşımış oldukları asker miktarını öğrenmeye çalışmışlardır³¹³.

İngiliz savaş gemileri, istihbarat konusunda Fav İngiliz Telgrafhanesi ile işbirliği yapmışlar ve telgrafhane ile istişarede bulunarak, onların elde ettikleri istihbaratın gerekli mercilere iletilmesini sağlamışlardır. 17 Eylül 1899 tarihinde Fav'da demirli bulunan İngiliz savaş gemisi Sfenski'nin Amirali mister Bolero, Fav İngiliz Telgrafhanesi Müdürü mister Lovel tarafından bir bayrak vasıtasıyla vuku bulan davet üzerine, beraberinde İngiltere'nin Benderbuşir Konsolos Muavini olduğu halde sandalla kıyıya yanaşmıştır. İngiliz telgraf müdürü, amiral ve konsolos muaviniyle bir saatten fazla muhaberede bulunmuş ve yanında getirdiği bir belgeyi amirale vermiştir. Fav

³¹² BOA, *Y.A. Hus*, nr. 242/32.

* Müjde Resan ve Sâhir Vapurları; aynı şekil ve sistemde, ikişer direkli ve birer bacalı, takriben 120'şer kadem uzunluğunda ve 10 ila 12'şer kadem su kesimini havidirler. Bu vapurlar Basra'dan Katar'a asker naklinde kullanılmakta ve müsait havalarda seyrü sefer ettiklerinde yelkensiz 4 ila 5 mil, yelkenlerini açtıkları takdirde de azami 5,5-6 mil hız yapabilmektedirler. Rüzgârlı havalarda ise süratleri 1 mili geçememektedir. Basra'dan 400 mil uzaklıkta bulunan Katar'a sefer düzenlediklerinde, gidiş ve gelişleri için 50-60 ton kömüre ihtiyaç duymakta fakat kömürlükleri sadece 17'şer ton kömür alabildiği için, geri kalan miktarı güvertelerine yüklemek zorunda kalmaktadırlar. Bu durum asker naklinde yer darlığı yaşanmasına ve müsait havalarda, sadece güverteadaki kömür çuvallarının üzerine oturtulmak şartıyla 60'şar nefer asker taşıyabilmelerine neden olmaktadır. Fırtınaların hüküm sürdüğü mevsimlerde, askerler güverteye alınamadığından, başaltındaki ufak bir anbara indirilmekte ve bu durumda ancak 30'ar asker taşıyabilmektedirler. Müjde Resan Vapuru, oldukça sağlam ise de, Sâhir Vapuru'nun teknesi köhne bir halde bulunmaktadır. Müjde Resan Vapuru; 2 adet 6 fondluk ağızdan dolan Armstrong topu, 10'nar namluyu havi 2 adet mitralyöz ve 1 adet de roket kovanıyla teçhiz edilmiştir. Sâhir Vapuru da; 2 adet 8 cm.lik Krupp topu, 2 adet mitralyöz ve 1 adet roket kovanına sahiptir (BOA, *YEE*, nr. 8/3).

³¹³ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/10.

Karantina memuru Levondopulos Efendi, bu görüşmeye şahit olmasına rağmen herhangi bir müdahalede bulunmamıştır³¹⁴.

İngiliz savaş gemileri 1902 yılının başlarında istihbarat faaliyetlerini Kuveyt ile Fav arasındaki sahilde bulunan Bubyen Adası ile Ümm-ü Kasır mahalline ve burada yapılmakta olan Osmanlı karakollarına yöneltmişlerdir. 15 Şubat 1902 tarihinde Ümm-ü Kasır'a gelen Sfenski Vapuru; gemi süvarisi, bir subay ve birkaç askeri karaya çıkarmıştır³¹⁵. Gemi süvarisi, kendilerini karşılayan Osmanlı karakol subayı Mülazım Reşit Efendi'ye, "burada niçin ve ne zamandan bu yana bulunduklarını, ne kadar daha kalacaklarını, asker mevcudunu, kumandanlarının kim olduğunu, etrafta su olup olmadığını, Zuhaf Vapuru'nun ne zaman hareket edeceğini ve buraya gelişlerinin Basra'ya bildirilip bildirilmediğini sormuştur"³¹⁶. 22 Şubat 1902'de bu sefer Lawrence Vapuru, Bubyen Adası'nda inşa edilen Osmanlı karakolunun karşısına demirlemiş ve gemi süvarisi birkaç silahlı İngiliz bahriyesiyle karaya çıkarak, karakol subayı Mülazım Şakir Efendi'nin nezdine gelmiş ve "adada su bulunup bulunmadığını, karakolun suyu nereden aldığını, Zuhaf Korveti'nin ne zaman Basra'dan hareket edeceğini ve adada başka ne gibi binalar yapılacağını" sormuştur³¹⁷.

Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasında İngiliz savaş gemilerinden kaynaklanan bir anlaşmazlık da, bu gemilerin Basra'ya gidip gelmeleri meselesidir. Bu anlaşmazlığın başlangıcı çok öncelere gitmekte ise de, 5 Mayıs 1913 tarihinde İngiltere'nin Alert isimli ganbotunun Basra'ya gelip demirlemesi ve Basra Vilayeti'nin bu gelişme karşısında girişimde bulunması, meselenin yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Basra Vilayeti'nin başvurusu üzerine 16 Haziran 1913 tarihinde Babîlî Hukuk Müşavirliği tarafından bir tezkire hazırlanmıştır. Bu tezkirede şu ifadeler yer almaktadır:

"Devletler hukukuna göre nehirler üç kısma ayrılır. Birincisi, dâhili nehirlerdir ve bir memleketin toprakları dâhilinde bulunur. İkincisi, iki devletin topraklarını ayırır ve sınır çizgisini teşkil eder. Üçüncüsü, müşterek nehirlerdir ki, birkaç devletin arazisinden geçer. Şattülarab'ın Kurna ve Basra'dan Muhammara'ya kadar olan kısmı,

³¹⁴ BOA, *A.MKT. MHM*, nr. 614/31.

³¹⁵ BOA, *Y. MTV*, nr. 230/53.

³¹⁶ BOA, *İ.Hus*, nr. Za 1319, 33.

³¹⁷ BOA, *Y. MTV*, nr. 230/53.

birinci çeşit nehirlerle, Muhammara'dan Fav'da denize döküldüğü yere kadar olan kısmı da ikinci çeşit nehirlerle örnektir. Tuna Nehri ise üçüncü çeşit nehirlerle örnek olarak gösterilebilir.

Nehirlerin tabi olduğu usullere gelince, bunlardan dâhili nehirler, bir devletin arazisiyle tamamen çevrilmiş olduğundan bunların tasarruf hakkı ve hâkimiyeti, o devlete aittir. Bu çeşit nehirlerle yabancı gemilerin giriş yapması gerekli görüldüğü takdirde engellenebilir.

İki devlet arazisini ayıran nehirler hakkında farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşlerden biri, iki devletin bu çeşit nehirleri müşterek olarak tasarruf edebilecekleri şeklindedir. Diğer görüş ise, suyun akış gücüyle teşkil eden sathın ortasından geçen hatt-ı mevhumu kadar devletlerin hâkimiyet hakkına sahip olduğu şeklindedir. İkinci görüş devletler hukuku uzmanlarının birçoğu tarafından tasvip edildiği gibi, Lunawille (1801), Viyana (1815) ve Berlin (1878) Antlaşmaları'nda da teyit olunmuştur.

Müşterek nehirler için antlaşmaya imza koyan devletler tarafından oluşturulan bir müşterek idarenin seyrü sefayın kurallarını uygulaması kararlaştırılmıştır.

1848 tarihinde Osmanlı Devleti ile İran arasında imzalanan Erzurum Antlaşması'nda Şattülarap Nehri'nin tasarrufu ile ilgili bir düzenleme yapılmıştır. Antlaşmanın 2. maddesinin son fıkrasına göre “Şattülarab'ın denize döküldüğü mahalden (Fav) tarafların sınırlarının birleştiği mahalle kadar (Muhammara) nehirde, İran gemilerinin tam serbesti ile gelip gitme hakları vardır”. Devletler hukuku kurallarına ve Erzurum Antlaşması'nın zikredilen 2. maddesine göre, Basra ile Muhammara arasında seyrü sefer hakkı sadece Osmanlı Devleti'ne aittir. Muhammara ile Fav arası ise İran ile Osmanlı Devleti'nin müşterek sınırını oluşturduğundan bu bölgede İran gemilerine müsaade tanınmıştır. Bu bölgede ahden yalnız İran Hükümeti'nin gemilerini işletme hakkı vardır. İki devleti birbirinden ayıran sınır (hatt-ı fasıl) olan bu çeşit nehirlerde alakadar devletler, ticaretin geliştirilmesi amacıyla yabancı ticaret gemilerinin seyretmesine izin verebilmektedirler. Fakat aksine antlaşma bulunmadıkça hem hudut devletler savaş gemileri dışında, başka devletlere ait savaş gemilerinin zikredilen nehirlerle girişi yasaktır. Hatta son zamanlarda müşterek

nehirlerin en bilinenlerinden olan Tuna ve Kongo Nehirleri'nin bile tarafsız bir hale konulması kararlaştırılmış yani onlara savaş gemilerinin sokulması yasaklanmıştır.

İngiliz ticaret gemileri, ticaretin geliştirilmesi düşüncesiyle Fav'dan Muhammara'ya ve oradan Basra'ya kolayca gidip gelmekte ve böylece İran gemilerine tanınan hakların da ötesinde haklara sahip olmaktadır. Bununla birlikte İngiliz savaş gemilerinin Fav'dan Muhammara'ya gelmeleri, sadece Osmanlı Devleti ve İran'ın sahip olması gereken bir hakkı kullandıklarını göstermektedir. Şattülarab'ın Muhammara'dan Basra'ya uzanan ve tamamen Osmanlı toprakları içinde kalan kısmına İngiliz savaş gemilerinin girmesi ve bunların Basra'ya kadar gitmesi, ne devletler hukuku hükümlerine ne de herhangi bir antlaşma şartına dayanmayan bir uygulama görünümündedir.

Basra Vilayeti'nin Basra Limanı'na demirleyen Alert Ganbotu'na uygulanacak muamele hakkındaki başvurusu, bundan önceki uygulamaların araştırılmasını lüzumlu kılmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda, Basra Limanı'na 1904 senesinden beri bazen 1 senede, bazen de 2 senede bir defa olmak üzere İngiltere'nin muhtelif savaş gemilerinin geldiği anlaşılmıştır. Dâhiliye Nezareti evrakında, 1909 senesinde Basra'da iki adet İngiliz ganbotunun bulunduğu görülmekte ise de, Osmanlı idarecileri tarafından bu duruma itiraz edildiğine dair bir çeşit kayıt bulunamamıştır. Bu bilgilere nazaran, İngiliz savaş gemilerinin Şattülarab Nehri'ne girişine göz yumularak aleyhimize bir teamül vücuda getirildiği anlaşılmaktadır. Zaten Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında geçerli olan siyasi ilişkiler, Alert Ganbotu hakkında icra edilecek teşebbüslerden bir sonuç çıkmasını sağlamayacağından, ileride uygun bir zamanda harekete geçilmek üzere şimdilik sessiz kalınması kararlaştırılmıştır”.

1904–1913 yılları arasındaki uygulamalara dayanan bu mütalaaya rağmen meselenin geçmişi daha eskiye dayanmaktadır. 1874 senesinde bir Fransız ve bir İngiliz savaş gemisinin Basra'dan Kurna'ya gitmelerinden dolayı Paris Sefareti'ne tebligatta bulunularak “hiçbir savaş gemisinin Basra'ya gitmesine müsaade olunamayacağı” belirtilmiştir³¹⁸.

1885 yılında İngiltere'nin 2 ve Fransa'nın 1 korvetinin bir müddet kalmak üzere Basra Limanı'na gelmeleri üzerine, bu ziyaretin nedenini öğrenmek amacıyla

³¹⁸ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

ilgili devletlerin elçilerinden bilgi istenmiştir. Bunun üzerine Fransa Sefareti 20 Aralık 1885 tarihli cevabında “tayfalar için havası kötü olan bazı denizlerdeki savaş gemilerinin ara sıra tebdili denizcilerce usulden olduğundan Madagaskar’daki deniz mevkiimize bağlı Skorpiyon gemisi Basra’ya gönderilmiştir. Skorpiyon’un İngiliz savaş gemileriyle Basra Limanı’nda bulunması tamamen tesadüftür” açıklaması yapılmıştır. İngiltere Sefareti de konuyla ilgili olarak “Basra’ya gelen savaş gemisi her sene kış mevsiminde nöbetleşerek 1 ay kadar Basra’da kalan Basra karakol gemilerinden birinin yerine getirilmiştir. Zaten önceleri de İngiliz savaş gemileri buralara gidip gelmektedir” beyanında bulunmuştur³¹⁹.

Bu bilgiler göstermektedir ki, İngiliz savaş gemilerinin Basra’ya gelmeleri Osmanlı idarecilerinin göz yummasından değil, yapılan itirazların tesirsiz kalmasından kaynaklanan bir teamüle dayanmaktadır. Yerel idarecilerin itirazları ve Babîâlî’nin diplomatik girişimlerine rağmen bu teamül sonraki yıllarda da devam etmiştir. Nitekim 14 Kasım 1891’de Sfenski Vapuru 14 gün³²⁰ ve 25 Ekim 1898’de Lawrence Vapuru 1 ay kalmak üzere Basra’ya gelmiştir³²¹.

İngiliz savaş gemilerinin Fav ve Basra’ya gidişlerinde tabi oldukları karantina süresi 48 saattir³²². Osmanlı memurları tarafından karantina uygulamalarına azami itina gösterilmesine rağmen, bazen İngilizlerin karantina ihlalleriyle karşılaşmıştır³²³.

Şattülarap Nehri’ne giriş yapan İngiliz savaş gemilerinin isimlerini, hal ve hareketlerini tahkik edip bildirme görevi Fav Nahiyesi Müdürlüğü’ne verilmiştir³²⁴. Yapılan incelemeler bu konuyla ilgili telgrafların çoğunlukla Fav’dan çekildiğini göstermektedir³²⁵. Fav Nahiyesi’nin 1902 yılında kazaya dönüştürülmesinde yabancı gemilerin geçiş yaptığı bir mahalde bulunması etkili olmuştur³²⁶. Takibat ve tahkikat işi Fav, kaymakamlık olduktan sonra da sıkı bir şekilde sürdürülmüştür³²⁷.

³¹⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 186/107.

³²⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 253/73.

³²¹ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 145/131.

³²² BOA, *Y.PRK. UM*, nr. 59/79.

³²³ BOA, *A.MKT. MHM*, nr. 614/31.

³²⁴ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 285/10.

³²⁵ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 288/57.

³²⁶ BOA, *İD*, Dosya nr. 1443, Gömlek nr. 1324 S- 25.

³²⁷ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 481/14.

Kuveyt ile Fav ve Fav ile Basra arasındaki bölgelere gidip gelen İngiliz savaş gemileri; hukuki dayanaktan mahrum oldukları halde ve yapılan itirazları dikkate almaksızın, Basra'ya kadar gitmekte, orada istedikleri kadar kalmakta, Şattülarap Nehri'nde devriye, tahkikat ve tevkifat yapmakta, bölgede yaşanan anlaşmazlıklara müdahil olmakta, Osmanlı nüfuzunu güçlendirecek düzenlemelere engel, İngiliz etkinliğini artıracak politikalara destek teşkil etmektedirler. Bunları yaparken karantina uygulamasına bile itina göstermemektedirler. Bütün bu kural tanımaz hareketlere karşı, Fav İstihkâmları'nın önemi bir kez daha anlaşılmaktadır. Fav Boğazı'na bir istihkâm inşa edilmesi halinde, gerektiğinde bu gemilerin Şattülarab'a girişinin kolayca engellenebileceği aşîkârdır.

2. Fav İngiliz Telgrafhanesi

Fav ve çevresinde İngiliz savaş gemilerinden başka, İngiliz Telgrafhanesi'nden ve bu telgrafhanenin çalışmalarından kaynaklanan güvenlik sorunlarıyla karşılaşmıştır. Uluslararası telgraf haberleşmesine hizmet amacıyla 1868 yılında Fav'da kurulan ve buradaki Osmanlı Telgrafhanesi ile koordineli çalışması planlanan bu telgrafhane, göreve başladığı andan itibaren bir fesat yuvası haline dönüşmüş ve devletlerarasında dostluk ve işbirliğini geliştirmekten ziyade, İngiliz menfaatlerinin korunmasına hizmet etmiştir. Osmanlı Devleti'nin 1871 yılında düzenlediği Ahsa Askeri Harekâtı sırasında meydana gelen bir olay, İngilizlerin dostluk değil düşmanlık düşüncesiyle hareket ettiklerinin göstergesi olmuştur. Ahsa Askeri Fırkası, Fav üzerinden Necid'e doğru giderken, Fav'daki İngiliz Telgrafhanesi yanından geçmiştir. Bu sırada bir İngiliz memuru telgrafhaneden çıkarak, subay ve kumandanları yanında olduğu halde, yoldan geçen askerleri elindeki sopa ile dövüp hakarete kalkışmıştır. Bu durum bütün askerlerde umumi bir heyecan meydana getirmişse de askerler teskin edilmiştir. Bunun üzerine konsoloshane ve Hindistan İdaresi ile haberleşerek, böyle bir durumun bir daha meydana gelmemesi şartıyla, mesele dostane bir şekilde çözülmeye çalışılmıştır³²⁸. İngiliz memurun misafiri olduğu bir ülkede, yine bu ülkenin askerlerine karşı yaptığı davranış belirli bir tahammülsüzlüğün göstergesi olması bakımından önemle değerlendirilmelidir.

³²⁸ Kurşun, *a.g.e.*, s. 53–54.

Fav İngiliz Telgrafhanesi, Şattülarap Nehri kıyısında ve Basra Körfezi'ne 7 km. uzaklıkta bulunmaktadır. Telgrafhanenin nehrin ve körfezin birleştiği böyle stratejik bir konumda bulunması, Fav Boğazı'nda Osmanlı Devleti tarafından istihkâm inşaatının başlatılmasıyla bazı zorlukların ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1886 yılında başlatılan Fav İstihkâmları projesi ile Şattülarab'ın tam Basra Körfezi'ne döküldüğü yerde bir merkez istihkâm, Şattülarap kıyısında ve İngiliz Telgrafhanesi'nin güney ve kuzeyinde iki tali istihkâm inşa edilmesi planlanmıştır. İstihkâm inşaatının başlatılmasıyla birlikte, Fav'daki İngiliz telgraf memurları telgrafhanenin etrafında ve tali istihkâmlar arazisinin hemen yanı başındaki bölgede, çamurdan kulübeler inşaatına girişmişler ve inşaat alanını yine çamurdan duvarlarla çevirmişlerdir. Mayıs 1887'de Bendebuşir'den Fav'a taş nakledilerek telgrafhane etrafındaki kulübe ve duvarlar kargire çevrilmeye başlanmıştır. Bu faaliyetlerin Fav'daki Osmanlı idarecileri tarafından durdurulması üzerine, İngiltere'nin Basra Konsolosu Britanik, Basra Valisi'ne itirazda bulunmuş ve vilayet tarafından görevlendirilen Hüsnü Bey'le birlikte durumu görmek amacıyla Fav'a gitmiştir. Konsolosun Fav'daki keşif faaliyetine İngiliz Telgrafhanesi Müdürü Butcher de katılmıştır. Fav'daki keşif faaliyetlerine ve vilayete yapılan itirazlara rağmen, inşaatın tahkimine izin verilmemiştir³²⁹. Fav'daki bütün bu inşaat çalışmaları, Fav İstihkâm Komisyonu Başkanı Binbaşı Kamil Bey tarafından Fav İstihkâmları'na karşı bir gizli tedarik olarak nitelendirilmiştir³³⁰.

İngiltere, sadece Fav İngiliz Telgrafhanesi etrafında kulübe ve duvar inşa etmekle yetinmemiş, inşa edilen duvar ve kulübelerin bulunduğu arazinin telgrafhanenin tasarrufuna bırakılmasını talep etmiştir. Bu talep üzerine Babıâli, telgrafhane etrafında 2500 m²'lik bir araziye İngiliz Telgrafhanesi'nin tasarrufuna bırakmıştır. Bunun yeterli görülmemesi üzerine, arazinin büyüklüğü önce 3750 m²'ye, itirazların sürdürülmesi üzerine de, telgrafhanenin kuzeyinde 385 m² ve güneyinde 668 m²'lik arsaların verilmesiyle 4803 m²'ye çıkarılmıştır. Böylece telgrafhane, kuzey ve güneyinde yapılması planlanan tali istihkâmlara iyice yaklaşmış, hatta bu istihkâmların arazisine müdahalede bulunmuştur. İngiliz Telgrafhanesi'nin çalışmaları sadece tali istihkâmlar için değil, merkez istihkâm için de sakınca doğurmuştur. Telgrafhane, merkez istihkâma 7 km uzaklıkta olmasına rağmen istihkâmın içi ve buradaki faaliyetler

³²⁹ BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

³³⁰ BOA, *Y.A. Res.*, nr. 45/25.

telgraf memurları tarafından gözlenebilmektedir. Ayrıca telgrafhanenin bulunduğu ve sonradan kullanımına kattığı yaklaşık 5 dönüm büyüklüğündeki arazi, istihkâm müstemilatı için ihtiyaç duyulacak bir mevkide bulunmaktadır³³¹.

Fav'daki inşaat ve arazi istekleri, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında 1864 yılında imzalanan telgraf mukavelesine dayandırılmıştır. Bu mukaveledeki 50 İngiliz memurun istihdam edilmesi maddesi öne sürülerek, fiilen görev yapan ve orada bulunan 4 İngiliz memuru için 5 dönümlük bir arazisinin verilmesi istenmiştir. Ayrıca inşaat çalışmalarının hukuki dayanağı olarak da, mukavelenin "İngiliz telgraf heyeti kendisine mahsus olan meskende, lüzum göreceği tamirat ve inşaatı uygun göreceği şekilde ve yine kendi başına harcama yapmak suretiyle icra etmekte serbest olacağı" şeklindeki maddesi gösterilmiştir. Mukavele şartlarının bu şekilde istismar edilmesi, yabancı bir devlete ülke topraklarında arazi tahsisi ve bir merkez tesisi müsaadesi verilirken işin hukuki boyutuna azami dikkat edilmesi zorunluluğunu ön plana çıkarmıştır³³².

Fav İngiliz Telgrafhanesi, Fav İstihkâmları'na karşı İngiltere tarafından üç koldan uygulanan engelleme politikasının birinci kolunu teşkil etmektedir. Bu telgrafhane, çevredeki arazilere el koyarak ve bu arazilerde kulübe ve çevresinde duvarlar inşa ederek Fav İstihkâmları'nı etkisiz kılmaya çalışmıştır. Bu politikanın ikinci kolu İngiltere'nin Basra ve Benderbuşir Konsoloslukları ve onların yaptıkları müdahalelerdir. Telgrafhanedeki inşaat için taşlar Benderbuşir'den gönderilirken, Basra Vilayeti'nin duvar ve kulübe inşaatını durdurma kararı da Basra Konsolosluğu tarafından geçersiz kılınmaya çalışılmıştır. Fav İstihkâmları meselesinde İngiliz savaş gemileri de söz konusu politikanın üçüncü kolunu oluşturmaktadır. 1890'da meydana gelen Fav Hadisesi'ne ve 1893'de istihkâm inşaatının tatil edilmesine, Fav'a gönderilen İngiliz savaş gemileri neden olmuştur. 1893'de Fav'da bulunan gemilerden Lawrence'ın Benderbuşir Konsolosu'nun maiyet vapuru olması, konsolosun bu meseledeki rolünü göstermesi bakımından önemlidir.

Fav İngiliz Telgrafhanesi, asıl görevi olan telgraf haberleşmesi dışında, kuruluş amacıyla bağdaşmayan faaliyetlerin odağı haline dönüşmüştür. Telgraf memurları tarafından gizli olarak yürütülen bu faaliyetler; yerli aşiretlerle ilişki kurma, Fav ve

³³¹ BOA, *Y.A. Res*, nr. 50/41.

³³² BOA, *Y.PRK. A*, nr. 5/4.

civarında istihbarat toplama ve Kuveyt Şeyhi ile kurye vasıtasıyla haberleşmeyi gerçekleştirme şeklinde sıralanmaktadır.

İstihbarat faaliyetlerinin ilk örneği Fav İstihkâmları inşaatının başlama yılı olan 1886'da görülmüştür. Fav İngiliz telgraf memurları, merkez istihkâmdaki inşaat, yalnız talimhane mahallinin tesviyesinden ibaret iken, Fav İstihkâm Bölüğü Komutanı Yüzbaşı Hüseyin Ağa'nın göz yummasıyla, Fav İstihkâm Bölüğü Heyeti'nden eczacı efendiyi ziyaret etmek bahanesiyle istihkâm içine girmişler ve inşaatı inceleme fırsatı bulmuşlardır. Fav İstihkâm Komisyonu'nun bu olayı ihbar etmesi üzerine, Yüzbaşı Hüseyin Ağa 9 ay hapis cezasına çarptırılmıştır³³³.

Basra Vilayeti, İngiliz telgraf memurlarıyla, gerek buradaki telgrafhaneye ve gerekse bölgedeki çeşitli köylere gidip gelen İngilizlerin ne amaçla hareket ettiklerini anlamamanın bir nahiye müdürü vasıtasıyla mümkün olmadığı düşüncesiyle, Fav'ın idari statüsünde değişiklik yapmayı gerekli görmüştür. Bu amaçla 1893 yılında, mahalli gelirlerinin müsait olup olmadığına bakılmaksızın Fav'ın nahiyeden birinci sınıftan kaymakamlığa dönüştürülmesi ve buraya muktedir, yabancı dile aşina bir kaymakam tayin edilmesini istemiştir³³⁴.

İngiliz telgraf memurları istihbarat faaliyetlerinde, gayr-i müslim* Osmanlı memurlarından yararlanmaya çalışmışlardır. Bu amaçla, Fav'daki Osmanlı Telgraf ve Karantina İdareleri'nde çalışan Ermeni asıllı memurları kendi yanlarına çekerek, onlardan devletin bazı sırlarını elde etmeyi başarmışlardır. Şattülarap Nehri'nde devriye gezen Alus Vapuru Süvarisi'nin 27 Eylül 1898 tarihinde bu konuda verdiği bir jurnal üzerine, sözü geçen memurlar görevden el çektirilmiştir³³⁶. Bu olaydan 3 gün sonra yani 30 Eylül 1898'de, telgraf memurlarının asli görevleri dışındaki faaliyetlerine örnek

³³³ BOA, *İMM*, nr. 111/4742.

³³⁴ BOA, *Y. MTV*, nr. 78/177.

* Osmanlı Devleti'nin imparatorluk özelliğinden dolayı, gayr-i müslim unsurlar da devlet görevine alınmış ve bu çerçevede Fav'da çeşitli görevlerde istihdam edilmişlerdir. 1864 senesinde Fav Osmanlı Telgrafhanesi'nin yabancı dil memurluklarına atananların tamamına yakını gayr-i müslim olup, isimleri Antonyadis, Kanon, Galyar, Popekrin ve Jevlini'dir (BOA, *İH*, nr. 12045). Daha sonraki yıllarda Fav'da görev yapan gayr-i müslim Osmanlı memurlarından bazıları da şunlardır: 1875 yılında Fav Osmanlı Telgrafhanesi Fransızca baş memuru Mavrifesi Efendi ve Fransızca memuru Tavyek Efendi (*Bağdat Salnamesi*, 1292, s. 108), 1894 yılında Fav İstihkâm Heyeti tabibi Konstantin Efendi (*Basra Salnamesi*, 1311, s. 147), 1897 yılında Fav Telgrafhanesi memuru Dimitri Efendi ve Fav karantina memur vekili Liyon Efendi (*Basra Salnamesi*, 1314, s. 100 ve 103), 1899 yılında Fav karantina memuru Levondopulos Efendi (*Basra Salnamesi*, 1317, s. 128).

³³⁶ BOA, *BEO*, nr. 90172. Söz konusu jurnali ihtiva eden arşiv vesikası için bkz. EK 9.

teşkil etmek üzere, Arapça ve Farsça bilen bir telgraf memuru, Lawrence Vapuru tarafından, vapurda tutuklu bulunan bazı Osmanlı ve İran vatandaşlarının sorgulanmasına yardım amacıyla Fav'dan alınmıştır³³⁷.

Ermeni asıllı bazı Osmanlı memurlarının İngiliz telgraf memurlarına istihbarat desteği vermesi, Fav ve o bölgedeki İngiliz politikalarının; konsolosluk, telgrafhane ve savaş gemilerinden sonra dördüncü bir dayanağa kavuştuğunu göstermektedir. Bu dörtlü ittifakın içyüzünü ortaya çıkaran bir olay, 17 Eylül 1899 tarihinde yine Fav'da meydana gelmiştir. Zikredilen tarihte Fav'da demirli bulunan İngiliz savaş gemisi Sfenski'nin Amirali mister Bolero, Fav İngiliz Telgrafhanesi Müdürü mister Lovel tarafından bir bayrak vasıtasıyla vuku bulan davet üzerine, beraberinde İngiltere'nin Benderbuşir Konsolos Muavini olduğu halde sandalla kıyıya yanaşmıştır. İngiliz telgraf müdürü, amiral ve konsolos muaviniyle bir saatten fazla muhaberede bulunmuş ve yanında getirdiği bir belgeyi amirale vermiştir. Fav Karantina Memuru Levondopulos Efendi, İngiliz amirali ve konsolos muavinin karantina muamelatı yapılmadan sahile çıkmalarına ve telgraf müdürüyle muhaberede bulunmalarına şahit olmasına rağmen herhangi bir müdahalede bulunmamıştır. Meselenin Basra Vilayeti'ne intikal etmesi üzerine Basra Karantina İnspektörlüğü, Levondopulos Efendi'den açıklama istemiş fakat bu istek, karaya çıkma ve muhaberede bulunma söylentilerinin aslı ve esası olmadığı şeklinde cevaplanmıştır. Vilayet, bunun üzerine bir de Fav Osmanlı Telfrafhanesi Müdürlüğü'ne başvurmuş ve telgrafhane müdürü Ali Ramiz Bey, karantina ihlalini ve yapılan muhabereyi doğrulamıştır³³⁸. Fav'da meydana gelen bu amiral-telgraf müdürü görüşmesi; İngiliz savaş gemileri, İngiliz yayılcılığının deniz ve nehirdeki koruyucusu ise İngiliz Telgrafhanesi de karadaki bekçisidir düşüncesini haklı çıkarmıştır.

İngiliz telgraf memurlarının gizli faaliyetlerinden birisi de, Kuveyt Şeyhi ve Kuveyt'teki İngiliz Konsolosu'yla haberleşmenin yürütülmesidir. Özellikle 1904 yılının başlarında Kuveyt'te bir İngiliz politika memurunun yerleştirilmesinden sonra, bu memurla yapılacak muhaberât işi İngiltere açısından bir sorun yaratmıştır³³⁹. Benderbuşir'deki İngiliz Genel Konsolosu Binbaşı P. Z. Cox, İngiltere Dışişleri

³³⁷ BOA, *Y.PRK. ASK*, nr. 144/85.

³³⁸ BOA, *A.MKT. MHM*, nr. 614/31.

³³⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 481/2.

Bakanlığı Hindistan sekreterliğine 13 Ağustos 1904 tarihinde yazdığı bir mektupla, bu sorunun çözümü yolunda bazı önerilerde bulunmuştur. Binbaşı Cox bu mektubunda:

“İki haftada bir Hindistan posta vapuru Kuveyt’e geldiği için haberleşme oldukça sınırlıdır. Fav’daki İngiliz telgraf memurları vasıtasıyla fırsat buldukça mektuplar Kuveyt’e ulaştırılmaktadır. Fakat Fav’dan gönderilen habercilerin izlenmesi ve Şeyh Mübareküssabah’ın gözlenmesi yüzünden bu metot risklidir. Bu yüzden Fav ile Benderbuşır arasında deniz altında bulunan kabloya, Kuveyt’ten bir hat çekilmelidir. Bu hattın uzunluğu sadece 50 mil olduğu için pek önemli bir engel doğurmamaktadır. Ayrıca hızlı bir posta vapuru da, haftada bir kez Kuveyt’e gelmelidir”.

ifadelerini kullanmıştır³⁴⁰.

Fav İngiliz Telgrafhanesi, telgraf haberleşmesiyle ilgisi olmayan bazı İngiliz memurlarının konakladığı bir merkez durumundadır. Telgrafhanenin faaliyet alanıyla çelişen böyle bir durum, 1905 yılı başlarında yaşanmıştır. Londra’dan Kuveyt’e gelen İngiltere Devleti memurlarından Mösyö Biçis, Kuveyt’te bazı faaliyetlerde bulunduktan sonra Mübareküssabah’ın tahsis ettiği bir gemi ile 2 Nisan 1905 tarihinde Kuveyt’ten Fav’a geçmiş ve doğrudan İngiliz Telgrafhanesi’ne giderek burada ikamete başlamıştır. Daha sonra Fav Boğazı’ndaki şamandıraları kontrol eden ve bazılarını değiştiren Mösyö Biçis’in bu faaliyetleri, telgrafhanenin bölgedeki İngiliz politikalarının yürütülmesinde odak haline geldiğini göstermektedir³⁴¹.

İngiliz Telgrafhanesi’nin başına buyruk ve kural tanımaz hareketleri, 1907 senesinde Ajans telgraflarının çekilmesi konusunda anlaşmazlık yaşanmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti ile Fav’daki İngiliz Telgraf İdaresi arasında 1905 yılında imzalanan bir antlaşmaya göre, Reuters Ajansı’ndan Fav’daki İngiliz Telgrafhanesi’ne gelen günlük telgrafların bir sureti, Fav’daki Osmanlı Telgrafhanesine verilecek ve Osmanlı telgraf memurları, bu haberlerin bir nüshasını Bağdat Valiliği’ne, diğer nüshasını da Bağdat İngiliz Konsoloslukuna iletceklerdi. Antlaşma bu haliyle birkaç sene uygulandıktan sonra, İngilizler tarafından ihlal edilmeye başlanmış ve Fav’daki İngiliz telgraf memurları, kendilerine ulaşan ajans telgraflarını Osmanlı Telgrafhanesi’ne vermeden İngiliz vapurları vasıtasıyla Bağdat’taki İngiliz

³⁴⁰ *Communications and Transport (1860–1960)*, C. II, s. 3–4.

³⁴¹ BOA, Y. MTV, nr. 273/77.

Konsoloslugu'na ulaştırmaya başlamışlardır. Bu davranışlarıyla da, ajans haberlerinin sansüre tabi tutulmasını ve Osmanlı Devleti'nin aleyhine bilgiler içerip içermediklerinin anlaşılmasını engellemişlerdir. Bu duruma son vermek ve eski usule geri dönölmesini sağlamak amacıyla 4 şubat 1907 tarihinde girişim bařlatılmıřtır³⁴².

Fav İngiliz Telgrafhanesi ve bu telgrafhanenin faaliyetleri, ölke toprakları içinde yabancı bir devlete arazi tahsis etme ve herhangi bir merkez kurma izni verilirken dikkate alınacak noktalar üzerinde önemli ipuçları vermiştir. Bu gibi meselelerde öncelikle dikkat edilmesi gereken konu, tahsis edilen arazinin konumudur. Yabancı devletlerin herhangi bir merkez kurmak için kullanımına açılacak arazi, stratejik bir mevkide olmamalı ve tahsisatı yapan devletin ileriki yıllarda gerçekleştireceği düzenlemelere engel teşkil etmemelidir. Bu açıdan bakıldığında Fav İngiliz Telgrafhanesi'ne verilen arazi, son derece sakıncalı bir mevkide bulunmaktadır. 1868 senesinde bu araziye telgrafhane için İngilizlerin tasarrufuna bırakan Osmanlı idarecileri, 18 yıl sonra burada bir istihkâm inşa etmenin lüzumlu olabileceği ihtimalini dikkate almamışlardır. Bu stratejik körlük, şattularap Nehri'yle Basra Körfezi'nin birleştiği ve gemilerin Irak içlerine giriş yaptığı bir nokta olan Fav Boğazı'nda inşası istenilen istihkâmın çeşitli engellerle karşılaşmasına neden olmuştur.

Fav İngiliz Telgrafhanesi'nden kaynaklanan sorunlar, yabancı bir devlete arazi tahsis edilirken, hukuki boyutun en ince teferruatına kadar düzenlenmesi ve yapılacak antlaşmaya açık anlam ifade eden sınırlayıcı maddelerin konulması zorunluluğunu da göstermiştir. Telgraf mukavelesinde bazı noktaların muğlâk bırakılması, konunun istismar edilmesine ve İngiltere'ye tanınan ayrıcalıkların zamanla Osmanlı Devleti aleyhine genişletilmesine ortam hazırlamıştır. İngilizlerin telgrafhane etrafındaki inşaat faaliyetlerini ve arazinin genişletilmesi isteklerini, telgraf mukavelesi maddelerine dayandırmaları, hukuki boyutun önemini ortaya çıkarmaktadır.

Bir yabancı devlete, ölke toprakları üzerinde telgrafhane gibi bir merkez kurma izni verilmesinde dikkat edilmesi gereken bir diğer husus da, bu merkezin kuruluş amacının dışında çalışmalar yapmasının engellenmesi ve faaliyetlerinin dikkatli bir şekilde denetlenmesidir. Bunlar yapıldığı takdirde İngiliz telgraf memurlarının

³⁴² BOA, *BEO*, nr. 224342.

tercümanlık, kuryelik ve casusluk faaliyetlerinde bulunmalarının önüne kolayca geçilebilecektir.

3. Basra Vilayeti'ne Yönelik Silah Kaçakçılığı

İngiltere; Fav Boğazı'nda, Şattülarap Nehri'nde ve onu oluşturan Fırat ve Dicle Nehirleri'nde güvenliğin sağlanması amacıyla bir yandan Osmanlı ve İran makamlarına baskı yaparken ve ayrıca bu bölgelerde kendi savaş gemilerini de devriye gezdirirken, diğer yandan da, genellikle İngiliz ve bir kısmı da Fransız tabiiyetindeki tüccarlar aracılığıyla Basra Körfezi sahillerindeki Osmanlı topraklarına silahlar getirilmekte ve bu silahlar çeşitli vasıtalarla aşiretlere satılmaktaydı.

Birbiriyle çelişen bu iki politika, bölge devletleri olan Osmanlı ve İran'ın yanı sıra, orada ticaret yapan İngiliz vatandaşlarını da etkilemektedir. Basra Vilayeti'ne sokulan kaçak silahın sevk merkezi olarak Mısır ve Hindistan göze çarpmaktadır. Mısır ve Hindistan'a getirilen silahlar Benderbuşir ve Muhammara Limanları'na indirildikten sonra, buradan özellikle Bahreyn, bazen de Kuveyt ve Katar üzerinden çöl içlerine sevkedilmekteydi. 1890'lardan sonra bölgede yoğunlaşan silah ticaretinde, Benderbuşir İngiliz Konsolosu tercümanı İranlı Ahmed Kebabi, İngiliz uyruklu Hoca Fransis ve Moha asıllı olup Bahreyn'de oturan Muhammed Rahim gibi isimlerin büyük rolleri olduğu anlaşılmaktadır³⁴³.

Silah ticaretinin yurtiçi ve yurt dışındaki güzergâhını gösteren birçok olayla karşılaşılmiştir. Mayıs 1888'de British India Kumpanyası'na ait vapurlardan biri transit olarak Basra'ya bağlı Zebir, Kuveyt ve Katar'a getirmek üzere Zengibar'dan 70 sandık martini tüfek ve mühimmat yüklemiştir. Bunların Osmanlı topraklarına sokulmasını engellemek için gerekli tedbirlerin alınması emredilmiştir³⁴⁴. 1899 yılı Temmuz ayında transit olarak İngiltere'den Mısır'daki Port Said Limanı'na getirilen 25 fiçi yanı sıra mühimmat, uygun vasıta bulunduğu Basra Vilayeti'ne sevkedilmek üzere hazırlanmıştır³⁴⁵. Aynı yılın Ağustos ayında, yine İngiliz tüccarlar tarafından Basra Vilayeti'ne birçok tüfek kaçak yollardan sokulmuş ve bu tüfekler urban ve aşiretlere

³⁴³ Kurşun, *a.g.e.*, s. 171.

³⁴⁴ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 214/16.

³⁴⁵ BOA, *BEO*, nr. 98468.

verilmiştir. Bu tüfeklerin alım satımı ise, aşiretler arasında 4 mecrediye fiyatla yapılmaktadır³⁴⁶.

Silah ticareti 1900–1901 yıllarında Kuveyt ve Muhammara taraflarında yoğunluk kazanmıştır. Yabancı bandıralı gemiler silahları, Muhammara ve Ebu'l-Hasib'e çıkarmakta, buradan da kayıklar ile aşiretlerin yaşadıkları bölgelere göndermekteydiler. Dicle Nehri'nin sağ tarafının yani Kurna ile Zübeyr arasındaki yolun, gemilerin işleyemeyeceği şekilde bataklık hale gelmesi, buraların Basra donanmasının sahip olduğu büyük gemilerle kontrolünü imkansız hale getirmiştir. Diğer taraftan Fav ile Kuveyt arasındaki Havr Abdullah'tan Zübeyr'e kadar yelkenliler ile gidilebilmesi de Kuveyt taraflarına sokulan silahların, kolayca iç taraflara dağıtılmasına imkan veriyordu³⁴⁷. Irak'ın büyük kısmında göçebe ve birbirine düşman urban ve aşiretler bulunduğundan, bunların belirtilen güzergâhlar kullanılarak getirilen silahları elde etmeleri, zaten aralarında eksik olmayan çatışmaların artmasına ve asayişin daha da bozulmasına ortam hazırlamıştır³⁴⁸.

Son gelişmeleri dikkate alan Osmanlı Hükümeti, biri Fav-Muhammara ve Aşar Nehri arasındaki sahilleri; diğeri, Katar, Kuveyt ve Fav arasındaki sahillerin güvenliğini sağlayıp silah kaçakçılığını engelleyecek, Kilid Bahr isimli korvet ile Seyyad-i Derya isimli ganbotu bölgeye göndermeye karar vermiştir. Sadaret'in Bahriye Nezareti'ne yazdığı 12 Ocak 1901 tarihli bir yazı ile bu emrin geciktirilmeden yerine getirilmesi istendiği gibi, Maliye Nezareti'ne yazılan başka bir yazıyla da işin mali boyutunun halledilmesi istenmiştir³⁴⁹.

Osmanlı Hükümeti tarafından Basra Körfezi ve Şattülarap Nehri'nde devriye gezdirilen savaş gemilerinin en temel görevi silah kaçakçılığını önlemek olmuştur. Her ne kadar ahâli ve aşiretlerin eline geçmiş olan silahların toplanmasına çalışılmakta ise de, ülkeye silah sokulmaya devam edildikçe, yapılan müsadere bir anlamı kalmamaktadır. Bu durum savaş gemilerinin özellikle sözü edilen noktalarda devriye gezdirilmesini elzem kılmaktadır³⁵⁰.

³⁴⁶ BOA, *İ.Hus*, nr. R 1317, 87.

³⁴⁷ Kurşun, *a.g.e.*, s. 175.

³⁴⁸ BOA, *BEO*, nr. 211347.

³⁴⁹ Kurşun, *a.g.e.*, s. 175.

³⁵⁰ BOA, *BEO*, nr. 211347.

1901 yılında alınan tedbirler uzun ömürlü olmamış ve Kuveyt ile Muhammara taraflarında yeniden silah kaçakçılığı yoğunluk kazanmıştır. Bunun bir göstergesi olarak Ekim 1906'da bir İngiliz vapurunun Kuveyt'e yüklü miktarda silah çıkarması ileri sürülebilir. Bu silahların 19 yükü Safvan'a yakın bir noktadan geçirilip Bedre'nin 8 saat mesafesindeki Sadun ve aşiretine götürülmüştür³⁵¹.

Kuveyt'ten başka diğer bir kaçakçılık merkezi olan Muhammara'ya da, Nisan 1910 tarihinde British İndia Kumpanyası'na ait Modra Vapuru tarafından çok miktarda silah getirilmiştir³⁵².

4. Bağdat Demiryolu Projesi ve İngiltere

İngiliz savaş gemilerine karşı Şattülarap Nehri ve Basra Körfezi'nde, İngiliz Telgrafhanesi'ne karşı Fav Nahiyesi'nde ve İngiliz ticaret gemileri tarafından yürütülen silah kaçakçılığına karşı da Kuveyt ve Muhammara'da sürdürülen ve artık her cephede bir Osmanlı-İngiliz çekişmesi haline dönüşen mücadele, 1902 yılına gelindiğinde Fav ile Kuveyt arasındaki bölgeye sirayet etmiş ve bu seferki mücadelenin konusunu Bağdat Demiryolu Projesi oluşturmuştur.

Bağdat Demiryolu projesinde Kerbela, Necef, Zübeyr, Basra hattının inşa edilerek Zübeyr'den Kuveyt'e uzatılması fikri ortaya çıkınca, bu proje tahakkuk ettiği takdirde, Almanya ve Türkiye Basra Körfezi kıyılarına inmiş olacağından, Hindistan'daki menfaatleri dolayısıyla Bağdat Hattı meselesini dikkatle takip eden İngiltere, bu tasavvuru önlemek için tedbirler almaya başladı. Bütün kudreti ile Basra Körfezi'nde İngiltere'den başka bir devletin nüfuz tesis etmemesi politikasını tatbik

³⁵¹ BOA, *BEO*, nr. 220106.

³⁵² BOA, *DH-İD*, nr. 130/6.

alışan Hindistan Genel Valisi Lord Curzon*, Benderbuşır'deki İngiliz siyasi memuru (konsolosu) Albay Meade'yi Kuveyt şeyhi ile bir muahede imzalamaya memur etti³⁵³.

23 Ocak 1899 tarihinde imzalanan ve önceleri gizli tutulan bu ittifak antlaşmasına göre; Kuveyt şeyhi, kendi topraklarından herhangi bir parçasını İngiltere'den başka hiçbir devlete veya bu devletin uyuğuna terk etmemek, kiralamamak ve İngiltere'nin görüşü olmadan hiçbir yabancı temsilci kabul etmemek yükümlölüğünde bulunuyordu. Buna karşılık kendisine yılda 1500 İngiliz altını verileceği gibi İngiltere ve Fransa'dan önemli silah ithalatı yapabilecekti³⁵⁴. Almanya'nın Bağdat Başkonsolosu Stemrich, Bağdat Demiryolu tetkik komisyonu reisi sıfatıyla, Kuveyt şeyhi ile demiryolunun nihayetleneceği mahal hakkında anlaşmak ve Kuveyt Körfezi sahilinde Ras El- Kazime mevkiinde bir imtiyaz teminine çalışmak üzere, 1900 yılı başlarında buraya gelince, şeyh İngiltere ile akdettiği muahede hükmüne göre, herhangi bir müzakereye girişmeye yanařmadı³⁵⁵.

1899 antlaşması ile Kuveyt'in İngiliz himayesine alınması, Basra Körfezi'ndeki bu derin su limanına, Almanların sahip oldukları ve kontrol ettikleri bir demiryolunun ulaşmasının, İngiltere'nin çıkarlarına aykırı olacağını Türkiye ve Almanya'ya ihtardan başka bir şey değildi. En büyüğünden en küçüğüne kadar bütün İngiliz resmi kişileri, imparatorluğun çıkarlarına zarar verecek böyle bir iş ile ilgili hiçbir anlaşmaya imza koymayacaklardı. Hindistan savunmasının bir ileri noktası olan Basra Körfezi, böylece, Bağdat Demiryolu'na İngiliz muhalefетinin bir kilit taşı haline geldi³⁵⁶.

Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'ne uzatılması meselesi, Osmanlı Devleti'nin Fav ile Kuveyt arasındaki arazide yaptığı düzenlemeler nedeniyle 1902

* George Nathaniel Curzon: 1898 yılında Hindistan Genel Valiliği'ne tayin edilmiştir. Valilik görevine başladığında 40 yaşından genç olmasına rağmen, o dönemde İngiliz İmparatorluğu'nu kuranlara özgü bilgi ve tecrübeye sahipti. Eton ve Oxford'da okumuş, Yakındoğu'da inceleme gezileri yapmıştır. 1886 ile 1898 yılları arasında parlamento üyeliğinde de bulunmuştur. 1891'de Hindistan Bakanlığı Müsteşarlığı'na ve 1895'de Dışışleri Bakanlığı Müsteşarlığı'na tayin edilmiştir. 1895 yılında Kral'ın Danışma Konseyi'ne katılmıştır (Earle, *a.g.e.*, s. 219). İngiliz sömürge imparatorluğunda birçok önemli görevde bulunan Lord Curzon, son olarak İngiliz Dışışleri Bakanlığı'na getirilmiş ve Kasım 1922'de toplanan Lozan Konferansı'nda İngiltere başdelegesi olarak görev yapmıştır.

³⁵³ Besim Darkot, "Küveyt", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, İstanbul 1967, C.VI, s. 1132.

³⁵⁴ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 14–15.

³⁵⁵ Darkot, *a.g.m.*, s. 1132.

³⁵⁶ Earle, *a.g.e.*, s. 219–220.

yılında yeniden gündeme gelmiştir. Babıâli, Fav Boğazı'nın hemen batısında ve Fav'dan Kuveyt'e uzanan sahilde bulunan Ümm-ü Kasır ve Safvan'da karakollar inşa etmiş ve Ümm-ü Kasır'a bir müfreze ve Safvan'a bir tabur yerleştirmiştir. Bu noktaların karşısında bulunan Bubyen Adası'na da 11 Şubat 1902'de karakol inşa edilmeye başlanmış ve adaya Binbaşı Hüsnü Bey komutasında bir bölük gönderilmiştir³⁵⁷. Bu uygulamanın görünürdeki nedeni, bölgede esir ve silah kaçakçılığını önlemektir³⁵⁸. Fakat karakolların kurulduğu bu üç noktanın konumu incelendiğinde Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'ne açılabilceği bir son istasyon özelliği gösterdiği de gözlerden kaçmamaktadır. Zaten Kuveyt Şeyhi, bu mühim topraklar üzerinde hak iddia ettiği gibi, İngiltere de bu bölgeye göz dikmişti³⁵⁹. Kuveyt Şeyhi ve İngiltere'nin bu düşüncesi, 1899 tarihli antlaşmaya da yansımış ve antlaşma hükümlerinin o sırada başka bir hükümetin işgalinde bulunan ve Kuveyt Şeyhi'nin toprağı kabul edilen yerler için de geçerli olması kararı alınmıştı. İngiltere, Kuveyt'i bağımsız kabul etmekte ve Osmanlı Devleti'nin bölgedeki faaliyetlerini bir ecnebi devletin faaliyetleri olarak görmekteydi. Ayrıca antlaşmada ifade edilen “Şeyhe ait işgal altındaki topraklar” ifadesi ile de Bubyen ve Varba Adaları (Varba Adası, Bubyen Adası ile sahil arasında bulunmaktadır) kastedilmektedir³⁶⁰. Babıâli'nin son düzenlemeleri karşısında İngiltere, kuvvet ve diplomasi yoluyla müdahale etmekte gecikmemiştir.

Bu müdahalenin bir göstergesi olarak, Sfenski isimli İngiliz savaş gemisi, 15 Şubat 1902 tarihinde Havr Abdullah sahilindeki Ümm-ü Kasır noktasına gelerek demir atmıştır. Karaya çıkan gemi süvarisi, tercüman, bir subay ve birkaç asker, orada Mülazım Reşit Efendi komutasında bulunan Osmanlı karakol kuvvetleri tarafından karşılanmışlardır. Bu sırada Kuveyt taraflarından 100 kadar atlı urban ortaya çıkmış ve Osmanlı kuvvetlerine yaklaşmaya başlamıştır. Türk kuvvetlerinin harp ve savunma vaziyeti alması üzerine, İngiliz gemisi tercümanı bir işaret vererek, urbanın Kuveyt tarafına doğru geri çekilmesini sağlamıştır. Kuveyt Şeyhi ve İngiltere tarafından müşterek olarak gerçekleştirilen bu hareketle, Ümm-ü Kasır'daki Osmanlı karakolu ve askerleri oradan çıkarılmaya çalışılmış ise de, karakol komutanının aldığı tedbirlerle bu teşebbüs önlenmiştir. Bu olaydan sonra, Ümm-ü Kasır'daki kuvvetlerin takviye

³⁵⁷ BOA, *İ.Hus*, nr. Za 1319, 33.

³⁵⁸ BOA, *Y. MTV*, nr. 230/53.

³⁵⁹ Darkot, *a.g.m.*, s. 1132.

³⁶⁰ Kurşun, *a.g.e.*, s. 116–117.

edilmesi kararlaştırılmış ve Safvan tabur ağasının komutasındaki bir miktar zabtiye süvarisi ile Basra’da bulunan süvari müfrezesi oraya gönderilmiştir. Ayrıca Fav’dan da özel bir gemi çıkarılmıştır³⁶¹.

Sfenski Vapuru’nun Ümm-ü Kasır’dan ayrılmasından sonra, 22 Şubat 1902’de, bu sefer Lawrence isimli İngiliz savaş gemisi Bubyan Adası’na gelmiş ve adadaki Osmanlı karakolunun karşısına demirlemiştir. Gemi süvarisi, birkaç silahlı İngiliz denizcisiyle beraber karaya çıkmış ve karakol subayı Mülazım Şakir Efendi’nin nezdine gelmiştir. Süvari:

“Adada su bulunup bulunmadığını, karakolun suyu nereden aldığını, Zuhaf Korveti’nin ne zaman Basra’dan hareket edeceğini ve adada başka ne gibi binalar yapılacağını”

sormuş ve sorularına cevap alamayınca “denizler bizimdir” diyerek gemiye dönmüştür³⁶².

Bağdat Demiryolu’nun Basra Körfezi’ne ulaştırılması projesi ile ilgili olarak, Babiâli ile Kuveyt Şeyhi ve İngiltere arasında Bubyan ve Ümm-ü Kasır’da yaşanan mücadeleye benzer bir durum, 1910 yılına gelindiğinde Kazime mevkiinde ortaya çıkmıştır. Basra Körfezi’nin kuzey ucunda, Fav ile Kuveyt arasındaki sahilde, fakat Fav’a yakın Kuveyt’e uzak bir mevkide bulunan Kazime, Bağdat Demiryolu’nu körfeze ulaştıracak bir son istasyon yapımına uygun bir konumdadır. Doğal bir iskele olan Kazime’ye İngiliz vapurları seyrü sefer etmektedir. Önceden kasaba iken şimdiki halde meskûn olmadığından dolayı ne kaymakam ve müdür, ne de bir şeyhle idare edilmektedir. Kazime’yi nüfuz ve idaresi altından bulunduran Kuveyt Şeyhi, Kuveyt’in önemini sekteye uğratacağı ve İngilizlerin menfaatine aykırı düşeceği için, buranın Osmanlı memurları tarafından imar edilmesini önlemiştir. Daha sonraları Necid ahâlisi de imar yolunda teşebbüste bulunmuş, fakat Mübareküssabah ve İngilizler tarafından engellenmişlerdir. Kuveyt Şeyhi ve İngiltere, Osmanlı memurlarının Kazime’deki faaliyetlerini engelledikleri gibi; Basra, Kuveyt ve Fav arasındaki geniş bölgede Osmanlı nüfuzunu azaltmak için Safvan, Amal, Kasab mevkileriyle Bubyan Adası’ndaki Osmanlı askerlerini kaldırmaya çalışmışlardır. Bütün bu menfi faaliyetlere

³⁶¹ BOA, *İ.Hus*, nr. Za 1319, 33.

³⁶² BOA, *Y. MTV*, nr. 230/53.

karşı, zikredilen yerlerdeki Osmanlı karakollarının tahkimi ve asker mevcudunun artırılması, sahilin muhafazası için istendiği halde gönderilmeyen seri bir ganbotun gönderilmesi ve ayrıca körfez kıyısında bir istasyon yapmaya uygun olan Kazime’de bir karakol veya mahalli bir idarenin kurulması, 5 Aralık 1910 tarihinde Bağdat Vali ve Kumandanı Nazım Paşa tarafından işar edilmiştir³⁶³.

5. Fav Boğazı’nda Şamandıra Meselesi

Fav Boğazı’nda gemi trafiğini düzenlemek için gereken fener dubası ve şamandıraların tedariki ve yerleştirilmesinde İngiltere öncü bir rol oynamış ve bu konudaki ilk düzenlemeler 1865 yılında İngiltere tarafından gerçekleştirilmiştir. Fav Boğazı’ndaki İngiliz şamandıra ve dubaları, belirli aralıklarla değiştirilmiş ve bunların varlığı 1911 yılına kadar bu şekilde sürdürülmüştür³⁶⁴.

Fav Boğazı gibi jeopolitik önemi son derece fazla olan bir geçiş noktasında gemi trafiğini düzenlemek için gerekli olan şamandıra, duba ve diğer alet ve işaretlerin tedariki, yerleştirilmesi ve kontrolü işinde önceliğin İngiltere’ye kaptırılması, boğazın statüsü ve tasarruf hakkı konusunda çeşitli belirsizliklerin doğmasına neden olmuştur. İngiltere, boğazdaki gemi trafiğini yönlendirmedeki etkinliğini kullanarak ve Osmanlı Devleti’nin bu konudaki ekonomik ve teknik yetersizliklerinden de yararlanarak, Fav Boğazı’nın aidiyeti konusunu tartışmalı bir zemine çekmeyi başarmıştır. Irak’ta ve Basra Körfezi’nin kuzeybatı sahillerinde yüzyıllardır devam eden Osmanlı egemenliği, Fav Boğazı’nın Osmanlı Devleti’ne aidiyeti konusunda hiçbir şüphe bırakmıyorsa da, İngiltere’nin boğazdan geçiş için tek taraflı olarak yaptığı düzenlemeler zamanla bir egemenlik tartışmasının doğmasına neden olmuştur. Bu ve bunun gibi olumsuzluk ve belirsizliklerin ortaya çıkmasında ise önceden de ifade edildiği gibi, Osmanlı Devleti’nin teknik yetersizlikleri ve siyasi ihmalkârlıkları etkili olmuştur. İngiltere ise bu ihmal ve yetersizlikleri iyi değerlendirmeyi bilmiştir.

İngiltere’nin Fav Boğazı’ndaki şamandıra uygulamalarına ilk karşı koyuş ve mukabil hareket, Celal Bey’in Basra Valiliği sırasında gerçekleştirilmiştir. Bu durum iki devlet arasında yeni bir gerginlik ve çekişmenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 1911

³⁶³ BOA, *HR. SYS*, nr. 95/27.

³⁶⁴ BOA, *BEO, Ayniyat Defteri*, nr. 849, s. 221/2.

yılında mevcut İngiliz duba ve şamandıralarını yenilemek üzere harekete geçilmesiyle birlikte mücadele başlamıştır. Basra Vilayeti, İngilizler şamandıraları yenilemeden önce, üstünlük kazanmak amacıyla hazırlanan ilk 2 şamandırayı Fav merkezinde bulunan Marmaris Ganbotu'na göndermiştir. Maiyet vapuru Lawrence ile birlikte Fav'da bulunan İngiltere'nin Benderbuşir Konsolosu, 2 şamandıranın Fav'a ulaştırıldığını öğrenince 22 Şubat 1911'de Marmaris Ganbotu Süvarisi'ne bir muhtıra vermiştir. “şamandıraların mahalline vaz'ı hakkı İngiltere Hükümeti'ne ait olduğundan, bil muhabere yüksek makamlardan emir almadıkça, vaz edilmemesi gerektiği” şeklindeki muhtıra, Basra Vilayeti tarafından, işin muhabereye dökülerek geciktirilmesi ve birden bire şamandıralar vaz'ıyla vilayetin, emr-i vaki karşısında bırakılmasına yönelik bir hareket olarak değerlendirilmiştir. Basra Valisi Celal Bey, Marmaris Ganbotu Süvarisi'ne, muhtıraya rağmen şamandıraları hemen uygun yerlere yerleştirmesini ve konsolosa “şamandıra vaz etmek hakkının kime ait olduğunu takdir ve tayin etmek salahiyetim haricindedir. Hükümetimden aldığım emir, şamandıraların gerekli yerlere yerleştirilmesi şeklindedir. Bu da deniz gereçlerinin seyrü seferini kolaylaştırmak maksadına yöneliktir” şeklinde cevap vermesini emretmiştir.

Marmaris Ganbotu, Benderbuşir Konsolosu'nun itirazlarına rağmen 25 Şubat 1911 tarihinde 2 adet şamandırayı Fav Boğazı'na yerleştirmiştir. Şamandıraların yerleştirilmesinden hemen sonra, bu düzenlemeye misilleme yapmak amacıyla İngiltere'nin Avron Ganbotu, güya meddin ne nispette yükseleceğini anlamak üzere Fav Osmanlı Telgrafhanesi'nin önüne ve hükümet konağının karşısına bir direk dikmiştir. Bu hareket Celal Bey tarafından şiddetle protesto edilmiş ve Avron Ganbotu Süvarisi'ne; direğin bir an evvel kaldırılması, şayet kaldırılmayacak olursa, jandarma tarafından kaldırılarak kendilerine teslim edileceği, kabul edilmemesi halinde, hükümet konağından muhafaza edilerek, daha sonra vilayet merkezine gönderileceği şeklinde tebligat yapılmıştır. Ganbot süvarisi bu protestoya:

“Direk hakkındaki itirazınızı kemal-i teessüfle kayıt ve işaret ederim. Fav'da bir direk bulunmuş olsa idi, sizin güzel nehrinizi kullanan bilcümle akvam için büyük bir istifade olacak idi. Sed haricinde bulunan kayadaki suyun derinliği tamamıyla keşif olunacak idi”

şeklinde cevap vermiş ve direği yerinden kaldırmaktan da kaçınmıştır. Bunun üzerine Fav'daki Osmanlı memurları direği yerinden sökmüşler ve bir filika ile ganbota götürmüşlerdir. Ganbot süvarisi direği* kabul etmek zorunda kalmıştır³⁶⁵.

Fav Boğazı'ndaki Osmanlı-İngiliz çekişmesine Rusya'nın Basra Konsolosu da müdahale etmiş ve konsolos, Basra Valisi'ni ziyaret ederek; İngilizlerin Fav'a iki gemi gönderdikleri, Fav Boğazı'nda çalışmalar başlattıkları, şamandıralar koydukları ve Basra Valiliği'nden önce bir fener koymaya teşebbüs edecekleri ve Osmanlı Devleti'nin bir fener koyması halinde bile, onların da ayrı bir fener koyacakları haberini aldıklarını bildirmiştir. Konsolos, bu halde Fav Boğazı'nda İngilizlerin bir tasarruf hakkı iddia etmelerinin de tabii olacağını ilave etmiştir. Bunun üzerine Basra Valisi Celal Bey, boğazın doğrudan doğruya Osmanlı Hükümeti'nin tasarrufu altında olduğunu ve İngilizlerin teşebbüslerinin hiçbir zaman kendilerine bir hak kazandırmayacağını, amaçlarının hükümeti meşgul etmekten ibaret olduğunu söylemiştir³⁶⁶.

Marmaris Ganbotu, ilk 2 şamandıradan sonra 3 adet şamandıra ve 10 mil uzaklıktan görülebilecek 1 adet fener dubasını Fav Boğazı'na yerleştirmiştir. Böylece Fav Boğazı'nda Osmanlı Hükümeti tarafından 5 şamandıra ve 1 fener dubası bulundurulmaya başlanmıştır. Şamandıra ve fener dubası hakkındaki düzenlemeler ve bunların ne amaçla oraya yerleştirildikleri de denizcilik çevrelerine duyurulmuştur.

Osmanlı Hükümeti'nin Fav Boğazı'ndaki şamandıra çalışmalarını tamamlaması, henüz herhangi bir ilerleme kaydedemeyen İngiltere'ye karşı üstünlük elde edilmesini sağlamıştır. İngiltere, bu duruma son vermek amacıyla 19 Mart 1911'de

* Fav Boğazı'ndaki direk meselesine benzer bir durum, 1996'daki Kardak Krizi ve sonrasında yaşanmıştır. Krizin başlangıcı esnasında, helikopterle Kardak kayalıklarına inen Hürriyet Gazetesi muhabirleri, adadaki Yunan bayrağını kaldırmışlar ve yerine yanlarında getirdikleri Türk bayrağını dikmişlerdir. Olaylar yatıştıktan sonra Hürriyet Gazetesi Genel Yayın Müdürü Ertuğrul Özkök, gazetenin İzmir temsilcisi Nedim Demirağ'dan, adadan alınan Yunan bayrağını kadife bir kutu içerisine koyarak Yunanistan'ın İzmir Başkonsolosluğu'na iade etmesini istemiştir. Bu istek üzerine özel bir kutuya konularak başkonsolosluğa götürülen bayrak, başkonsolosun "benim bu bayrağı alıp alamayacağımı Ankara'daki büyükelçiliğimize sormam lazım" demesi üzerine iade edilememiştir. Büyükelçilik, bayrak meselesini Atina'ya iletmış ve Atina'dan da "hayır, almayın" talimatı gelmiştir. İzmir'deki başkonsolosluk, bütün bu sürecin sonunda bayrağı iade etmek isteyenlere "eğer bu bayrağı alırsak, yenilgiyi kabul etmiş sayılırız" açıklamasında bulunmuştur. Bayrak meselesinde yaşananlar, 1911'de Fav'daki direk meselesinin ifade ettiği sembolik anlam için önemli bir örnek teşkil etmektedir. Söz konusu Yunan bayrağı halen Hürriyet Gazetesi Genel Yayın Müdürü'nün odasında bulunmaktadır (*Hürriyet Gazetesi*, 4 Şubat 2006, s. 25).

³⁶⁵ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

³⁶⁶ BOA, *BEO*, nr. 290160.

Polinoros ve Avron Ganbotları'nı Fav'a göndermiştir. Bu ganbotlar, Fav'dan büyük bir salapura kiralayarak, 20 Mart 1911 tarihinde Fav Boğazı'na 5 şamandıra ve 1 fener dubası yerleştirmişlerdir. Ayrıca Fav'da bulunan Bekabe isimli yelkenli gemiye İngiliz bandırası çekerek orada ikame etmişlerdir. Bütün bu düzenlemelerden sonra da, tıpkı Osmanlı Hükümeti'nin yaptığı gibi, denizcilik çevrelerine duyuruda bulunmuşlardır.

Basra Valisi Celal Bey*, bu durum karşısında hemen Babiâli'yi uyararak, İngilizlerin şamandıralarını Şattûlarab'ın deltasına, sınır hattının batısına yani nehrin bize ait kısmına koyduklarını belirtmiş ve duba ve şamandıraların* enlem ve boylamlarını bildirerek Osmanlı karasularının ihlal edildiğini ileri sürmüştür. Ayrıca İngiltere'nin Basra Konsolosluğu'na bir protestonâme göndererek, Osmanlı karasuları içine konulan şamandıralar ve diğer işaretler ile orada ikame edilen Bekabe gemisinin kaldırılmasını istemiştir.

Babiâli, şamandıra meselesiyle ilgili olarak İngiltere nezdinde girişim başlatmış ve bu çerçevede Londra'daki Osmanlı Elçisi, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı Sir Arthur Nikolson'la 8 Nisan 1911 tarihinde bir görüşme yapmıştır. Bu görüşmede Osmanlı Elçisi'nin itirazları karşısında müsteşar, “şamandıra konulması yeni bir şey olmayıp, eskiden beri tüccar gemilerinin güvenle geçişi maksadına matuftur.

* Hüseyin Celal Bey'in Özgeçmişi: 1866 yılında Hanya'da doğmuştur. İlk ve orta öğretimini Hanya'da tamamladıktan sonra, Mekteb-i Sultani'de 1 yıl ve Mekteb-i Mülkiye'de 5 yıl eğitim görmüştür. Arapça, Fransızca ve Rumca'ya aşinadır. 5 Şubat 1889 tarihinde Bursa İdadisi'ne öğretmen olarak atanmıştır. Burada genel tarih, cebir, hendese ve fen dersleri vermiştir. 15 Haziran 1890'da Kudüs ve 12 Eylül 1892'de Diyarbakır İdadisi Müdürlüğü'ne tayin edilmiştir. Mesleğindeki başarısından dolayı, 26 Ekim 1893 tarihinde Rütbe-i Hamise ile ödüllendirilmiştir. 14 Ağustos 1894'de Van Vilayeti ve 20 Şubat 1896'da Diyarbakır Vilayeti Maarif Müdürlüğü'ne atanmıştır. 27 Haziran 1898'de Diyarbakır'daki görevinden ayrılarak, kaymakamlık vazifesine tayin için Dâhiliye Nezareti'ne başvurmuştur. 10 yıllık öğretmenlik ve müdürlük görevi sırasında, zimmet ve istihdamına mani bir ilişkisi görülmediğinden, idari bir göreve tayini uygun bulunmuş ve 23 Haziran 1899'da 1575 kuruş maaşla 2. sınıftan olan Payas Kazası Kaymakamlığı'na atanmıştır. Mesleğindeki gayreti nedeniyle 12 Eylül 1899 tarihinde rütbe-i selase ile ödüllendirilmiştir. 7 Ağustos 1902'de Adana Vilayeti Payas Kazası Kaymakamlığı'ndan hastalığını öne sürerek istifa etmiştir. 29 Kasım 1902'de 1. sınıftan olan Zaviye Kazası Kaymakamlığı'na atanmıştır. 1. ve 2. sınıftan olan mektepli adayların rağbet etmemesinden dolayı, 3. sınıf mülahız durumunda olmasına rağmen bu göreve getirilmiştir. Hüseyin Celal Bey, Zaviye'de 4 yıl görev yaptıktan sonra, 22 Kasım 1906'da Trablusgarb Vilayeti Fizan Mutasarrıflığı'na (BOA, *İD*, Dosya nr. 1450, Gömlek nr. 1324 L- 34) ve buradan da 3 Ağustos 1909'da Kerbela Mutasarrıflığı'na tayin edilmiştir (BOA, *İD*, Dosya nr. 1476, Gömlek nr. 1327 B-49). Kerbela'da 1 yıl görev yaptıktan sonra, Basra Valiliği'nden istifa eden Nazif Bey'in inhasıyla, 7 Eylül 1910 tarihinde Basra Valiliği'ne tayin edilmiştir. Bu göreve getirilmesinde Irak'ın ahvaline vakıf olduğunun düşünülmesi etkili olmuştur (BOA, *İD*, Dosya nr. 1483, Gömlek nr. 1328 N- 38).

* Fav'da görev yapan Marmaris Ganbotu, Fav Boğazı'ndaki Abadan ve Abdullah Bankları arasına yerleştirilen Osmanlı ve İngiliz şamandıralarını gösteren bir harita hazırlayarak İstanbul'a göndermiştir. Bu harita için bkz. EK 10 (BOA, *HR. SYS*, nr. 101/2).

Bunların yerleştirildiği mevkinin Osmanlı suları içinde bulunduğu beyan edilmekte ise de, Fav Boğazı'nın yalnız bir tarafı Osmanlı Devleti'ne ve diğer tarafı da İran'a aittir. Nehrin kenarına gerektikçe dikilen sırkılar ise, Şattülarab'ın sık sık tebdil-i mecra etmesiyle bundan dolayı gemilere yol göstermek ve karaya oturmak gibi kazadan korunmaları niyetine müstenit bulunduğundan, bu gibi hareketlerde bir aşırılık fikri olduğunun ileri sürülemeyeceği” cevabını vermiştir³⁶⁷.

Müsteşarın açıklaması, Fav Boğazı'ndaki şamandıra meselesinde İngiltere'nin İran'ı öne sürerek üstünlük kazanmayı amaçladığını göstermektedir. Osmanlı Devleti'nin Şattülarap Nehri'ndeki nüfuz ve etkinliği, İran'ın sahip olduğu haklardan yararlanılarak azaltılmaya çalışılmaktadır. İran faktörünün engelleyici bir unsur olarak kullanılması, eskiden beri uygulanan bir yöntem olup, Fav İstihkâmları meselesinde de bu yolla çeşitli zorluklar çıkarılmıştır. Şamandıra meselesinde esas anlaşmazlık konusu ise, Fav Boğazı'ndaki sınır hattıdır. Celal Bey'in enlem ve boylamlarını vermek suretiyle öne sürdüğü görüş, şamandıraların nehirdeki sınır hattının batı tarafına konulduğu şeklindeyken, İngiltere, burayı İran'a ait sınır hattı içinde saymaktadır. Bu çelişki, Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında aynı durumdan farklı anlamlar çıkarıldığının göstergesidir.

Londra'daki Osmanlı Sefiri'nin İngiliz Dışişleri Bakanlığı nezdindeki girişimi istenen faydayı doğurmasa da, Basra'nın aktif valisi Celal Bey, İngiliz şamandıralarının kaldırılması için Babiâli'den izin istemiş ve bu hususta ısrarcı davranmıştır. Basra Valisi'nin muvafakat isteğinin İngiltere tarafından duyulması üzerine, İngiliz Sefareti Baştercümanı, Osmanlı Hariciye Nazırı'nı ziyaret etmiştir. Baştercüman 12 Nisan 1911 tarihli bu ziyaretinde, Şattülarap Nehri girişine İngiltere tarafından konulan ve Osmanlı karasularının dışında bulunan şamandıraların, Basra Vilayetince kaldırılmak istendiğinin öğrenildiğini ve bunu önlemek için Fav'a bir savaş gemisi gönderildiğini ifade etmiştir. Osmanlı Hükümeti, İngiliz Sefareti'nin bu itirazı üzerine bölgede bir gerginlik çıkmasını önlemek için geri adım atmayı uygun görmüştür. Yakın zamanda İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında, Basra Körfezi hakkında müzakerelere girişileceği göz önüne alınarak, şamandıra meselesinin çözümünün o vakte kadar ertelenmesi ve konulan şamandıraların Basra Vilayeti tarafından kaldırılmasından vazgeçilmesi

³⁶⁷ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

kararlaştırılmıştır. Buna teşebbüs edildiği takdirde, İngiltere'nin engellemesiyle karşılaşılacağından, mevcut durumun muhafazası Babiâli tarafından gerekli görülmüş ve Basra Valisi'nin istekleri reddedilmiştir³⁶⁸.

Osmanlı Devleti ve İngiltere, Fav Boğazı'na aynı sayıda fener dubası ve şamandırayı birbirine paralel olacak şekilde yerleştirerek ve bu durumu denizcilik çevrelerine ayrı ayrı ilan ederek, kıyasıya bir rekabetin içine girmişlerdir. Bu tür bir rekabet ve çekişme Haziran 1911 tarihinde Abadan Adası'ndaki Perim iskelesinde yaşanmıştır. Abadan Adası, Şatt-ı Behimşir ile Şattülarap Nehirleri arasında, Fav'ın 33 mil kuzeyi³⁶⁹ ve Muhammara'nın 15 km. güneyinde bulunmaktadır. İngilizlere ait Ahfaz Petrol Kumpanyası, 1911 yılında 5 milyon lira sermaye ile İran'ın Ahfaz bölgesi civarındaki Meydan-ı Neft denilen mevkide, 99 sene süreli petrol imtiyazı almış ve çıkarılan petrolü inşa ettiği 140 km. uzunluğundaki boru hattıyla Perim'e ulaştırmıştır³⁷⁰. Böylece Perim iskelesi, İngiliz şirketinin petrol ihraç noktası haline gelmiştir. Osmanlı Hükümeti ile İngiltere arasında yeniden şamandıra anlaşmazlığına neden olan gelişme ise, zikredilen petrol şirketinin 10 Haziran 1911'de Perim iskelesine, iskeleye yaklaşan vapurların raptı için 2 adet şamandıra çıkarmasıdır³⁷¹. Basra Valisi Celal Bey Perim'deki duruma müdahale etmek amacıyla Babiâli'ye başvurmuş ve hükümetin şamandıra meselesinde İngiltere'ye müsamahalı davranmasının ve Basra Vilayeti'ni mukabil hareketlerden men etmesinin İngiliz iddialarını güçlendirdiğini belirtmiştir. Bu gidişata son vermek ve İngilizler tarafından şamandıra konulmasını engellemek amacıyla, vilayetçe gereken önlemlerin alınması için muvafakat verilmesi de talep edilmiştir³⁷².

Celal Bey'in işarı üzerine Hariciye Nezareti, Londra Sefareti vasıtasıyla İngiltere nezdinde girişim başlatmış ve Şattülarap Nehri'ne şamandıra konulmasının Osmanlı sularına müdahale anlamına geldiği ve böyle bir müdahalenin kabul edilemeyeceği beyan edilerek, bu duruma son verilmesi istenmiştir³⁷³.

³⁶⁸ BOA, *DH-İD*, nr. 130/2.

³⁶⁹ Charles Towsend, *Irak Seferim*, (Çev. Tarih- i Askeri Encümeni), Askeri Matbaa, Dersaadet 1337, s. 31.

³⁷⁰ BOA, *DH-MTV (Dâhiliye Nezareti Mütenevvi Evrakı)*, nr. 13/22.

³⁷¹ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

³⁷² BOA, *DH-İD*, nr. 130/2.

³⁷³ BOA, *HR. SYS*, nr. 94/20.

Fav Boğazı'ndaki şamandıra meselesinde, İngiliz tarafına fırsat vermemek için Osmanlı Hükümeti'ne ait şamandıra ve dubaların yenilenmesine özen gösterilmiştir. Bu amaçla Basra Vilayeti 2 Şubat 1913 tarihinde, 2 beyaz fenerin yerine, deniz seviyesinden 25 kadem yükseklikte ve 6 mil uzaklıktan görülebilen bir kırmızı feneri Fav Boğazı'na yerleştirmiştir. Yerleştirmeye müteakip fenerin çalışıp çalışmadığını tespit için yapılan deneme de başarılı olmuştur. Önceden yerleştirilmiş olan fener veya şamandıraların değiştirilmesi İngiltere'nin herhangi bir itirazına neden olmazken, 5 Nisan 1913 tarihinde mevcutlara ek olarak 2 adet gaz aydınlatmalı şamandıranın Fav'a gönderilmesi İngiltere'nin derhal itirazda bulunmasına sebep olmuştur. İngilizlerin, Basra Körfezi hakkında sürdürülen müzakereler sonuçlanıncaya kadar, bölgedeki statükonun devam ettirilmesi şeklindeki istek ve itirazları, Babıâli tarafından uygun görülmuş ve Basra Vilayeti'nin bölgede bu çeşit faaliyetlerden kaçınması emredilmiştir³⁷⁴.

Şubat 1913'de Fav Boğazı'na yerleştirilmiş olan fener dubası, daha sonra meydana gelen bir fırtınadan dolayı iş göremeyecek hale gelmiştir. Bu dubanın yerinden kaldırılması halinde İngilizlerin kendi dubalarını koyacakları bilindiğinden, Osmanlı tebaasından Ağa Cafer'in 1300 ton ağırlığındaki Caferi isimli vapuru, Basra Vilayeti tarafından kiralanmış ve 21 Ekim 1913 tarihinde fener dubasının yerine konulmuştur³⁷⁵.

Fav Boğazı'ndaki gemi trafiğini kolaylaştırmak için yapılması düşünülen düzenlemelerden biri de, boğazın temizlenmesi ve böylece gemilerin güvenli bir şekilde seyrü seferlerinin sağlanması işidir. Basra Vilayeti'nin bu konudaki 19 Şubat 1910 tarihli işarı, Ticaret ve Nafia Nezareti bütçesinde yeterli tahsisat bulunmadığı için o zaman yerine getirilememiştir³⁷⁶. Boğazın temizlenmesi ve buradaki bataklıkların kurutulması meselesi, 18 Mayıs 1912 tarihinde yeniden gündeme geldi ise de, İngiltere'nin Basra Konsolosu, Şattülarab'ın girişinde temizlenecek bir Osmanlı arazisinin olmadığını söyleyerek, konuyu kendi devletine iletmiştir. İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın girişimi üzerine, bu çeşit gelişmelerin Bağdat Meselesi hakkında taraflar

³⁷⁴ BOA, *DH-İD*, nr. 130/7.

³⁷⁵ BOA, *DH-İD*, nr. 74/59.

³⁷⁶ BOA, *DH-İD*, nr. 9/4.

arasındaki görüşmelere kötü yönde etki yapacağından, boğazın temizlenmesi işi ileriki bir tarihe ertelenmiştir³⁷⁷.

Fav Boğazı'nda geçmişten bu yana gelen ve İngiltere'nin lehine sonuçlar içeren statüko, özellikle Celal Bey'in Basra Valiliği zamanında değiştirilmeye çalışılmıştır. Celal Bey, 1911 yılından itibaren, Fav Boğazı'ndaki İngiliz şamandıra ve dubalarının kaldırılmasına ve bunların yerine Osmanlı Devleti tarafından yeni alet ve işaretlerin konulmasına çalışmıştır. Böylece hem bölgedeki İngiliz nüfuzunun kırılması, hem de boğazın aidiyeti konusundaki belirsizliklerin giderilmesi amaçlanmıştır. Basra Vilayeti'nin bu çalışmaları karşısında İngiltere, bölgeye savaş gemileri göndererek kendi alet ve işaretlerinin kaldırılmasını önlemiş ve Babiâli'yi de baskı altına alarak, Basra'daki Osmanlı mülki idarecilerinin çabalarını engellemiştir. Bütün bu gelişmeler ise, İngiltere'nin Fav Boğazı'nın statüsü ile ilgili iddialarında güç kazanması sonucunu doğurmuştur. Celal Bey'in çabaları, Babiâli tarafından tasvip edilmediği gibi, Fav'daki mülki idarecilerden de destek görmemiştir. Şamandıra anlaşmazlığının doruğa çıktığı günlerde, Fav'da bulunan komodor vekilinin iş gördürülemeyecek kadar atalet içinde olması karşılaşılan idari boşluğa iyi bir örnek teşkil etmektedir. Basra Vilayeti'nin aynı dönemde, Fav'a mektepli ve muktedir bir kaymakamla, devletlerarası deniz hukukuna vakıf bir liman reisinin süratle atanması isteğinde bulunması da idari yetersizliğin bir başka delilidir³⁷⁸. Basra Vilayeti'ndeki memurların yetersiz ve liyakatsiz durumu öteden beri şikayet edilen bir konudur. Yaşanılan idari ve mülki boşluk; liyakatli görevlilerin Basra ve civarındaki idari birimlere gitmeye çekinmeleri, gitmiş olanların kısa sürede oradan ayrılmaları ve görev yerlerinde karşılaştıkları olumsuz gelişmelere karşı kayıtsız kalmalarından kaynaklanmaktadır. Avrupa devletleri memurlarının sadece uzak memleketlere değil, yakın zamana kadar hiçbir Avrupalının ayak basmadığı, bilinmeyen kıtalara bile itirazda bulunmadan gitmeleri, Basra'daki durumla tezat oluşturmaktadır³⁷⁹.

³⁷⁷ BOA, *DH-İD*, nr. 6/35.

³⁷⁸ BOA, *BEO*, nr. 290160.

³⁷⁹ BOA, *İ.Hus*, nr. R 1317, 87.

6. Kuveyt Şeyhi'nden Kaynaklanan Güvenlik Sorunları

Fav ve civarında karşılaşılan güvenlik sorunlarının bir kısmında, Fav kasabasında geniş arazilere sahip bulunan Kuveyt Şeyhleri'nin pay sahibi olduğu görülmektedir. Irak'taki aşiret düzeninden kaynaklanan bu durum, Kuveyt'in Osmanlı idaresi altında olması ve Kuveyt Şeyhleri'nin de kaymakam sıfatı taşımasına rağmen, zaman zaman başına buyruk hareketlerle karşılaşılmamasına ve güvenliğin zaafa uğratılmasına neden olmuştur.

Fav'ın 70 mil kadar batısında³⁸⁰, gayet geniş ve emin bir koy ve onun kıyısında bir liman şehri olan Kuveyt, 1829 yılında Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetini kabul ederek vergi ödemeye başlamıştır. Kuveyt Şeyhi, 1845'de gemilerine Osmanlı bayrağı çekmeyi, muayyen bir tahsisat karşılığında Basra Limanı'nı korumayı taahhüt etmiş ve 1853 yılında da doğrudan doğruya Osmanlı Devleti'nin himayesi altına girmiştir. 1863 ve 1865 yıllarında Şattülarap Nehri'nin girişini koruma görevi Kuveyt Şeyhi'ne verilmiştir³⁸¹. Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği döneminde (1869–1872), Kuveyt'in Osmanlı Devleti'ne bağlılığı arttırılmış ve o vakit ki Kuveyt Şeyhi Abdullahüssabah, Kuveyt Kaymakamı unvanını taşımayı kabul ederek Necid'e düzenlenen seferi de desteklemiştir³⁸².

1) Kuveyt Şeyhleri'nin Fav'daki Emlakı

Kuveyt Şeyhleri'nin Kuveyt kasabası dışında önem verdikleri ve etkilerini gün geçtikçe arttırmaya çalıştıkları en önemli bölge, Fav kasabası ve civarıdır. Kuveyt Şeyhleri'nin Fav kasabasına olan ilgileri 1839 yılında başlamıştır. Bu tarihe kadar Fav'ın büyük bölümünün mülkiyeti, Raşit Sadun isimli birinin elinde bulunmaktaydı. 1839 yılında Sabah ailesinin lideri Şeyh İbnüssabah, Fav kasabasının bir bölümünü Raşit Sadun'dan satın alarak eşi Meryem'e hediye etmiştir. Meryem de Araplara mahsus bir adet üzere burada bir davet düzenlemiştir. Fav kasabasının bir bölümü Sabah ailesinin eline geçince, bu aileden ibn-i Cebran, buraya önem vermiş ve Fav'daki mera ve otlaklardan yararlanmak amacıyla sahibi olduğu hayvan sürüleriyle Fav'a gelerek

³⁸⁰ BOA, *İD*, nr. 44930.

³⁸¹ Darkot, *a.g.m.*, s. 1131.

³⁸² Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılâbı Tarihi*, C. II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1973, s. 352.

yerleşmiştir³⁸³. Sabah ailesinin Fav'daki bu ilk yerleşiminden sonra, 1863 ve 1865 yıllarında Şattülarap Nehri'nin giriş noktasını yani Fav Boğazı'nı koruma görevi de Kuveyt Şeyhi'ne bırakılmıştır.

Kuveyt Şeyhleri, Fav kasabasında satın almış oldukları emlak ve hurma bahçelerini günden güne genişletmeye ve buradaki varlıklarını güçlendirmeye çalışmışlardır. Bu durumun bir göstergesi olarak Kuveyt Kaymakamı Abdullahüssabah, Fav'da deniz kenarında yetiştirmiş olduğu bağların hisse-i miriyesine mahsuben, 1872 yılı Eylül ayında mahallince yapılan müzayedede, 11.500 kuruş karşılığında arazinin kullanım hakkını yine kendi uhdesine almıştır. Bu müzayede sonucunda, her sene belirlenen bu meblağ vergiyi ödemesi şartıyla, arazi 7 seneliğine şeyhe ihale edilmiştir. Kuveyt Kaymakamı olması hasebiyle bir devlet memuru sayılan Abdullahüssabah'a, devlet memurlarına iltizam verilmemesi usulüne aykırı olarak böyle bir ayrıcalık tanınmıştır. Kendisinin Necid Seferi'ne destek vermesi ve halen yardımına başvurulması bu ayrıcalığın tanınmasında etkili olmuştur³⁸⁴.

Kuveyt Şeyhleri, emlak ve nahlistanlarının imarı ve korunması için Fav'da mutemet ve bekçiler görevlendirmişlerdir. Buradaki silahlı kuvvetin miktarı önceleri 120 kişi iken, Mübareküssabah'ın şeyhliği sırasında (1896-1915) bu sayı 40'a düşmüştür. Böyle bir silahlı kuvvetin Fav'da bulundurulması ve her nasılsa uzun zamandır buna müsaade edilmesi, Ekim 1904'de Osmanlı askerleriyle bu bekçiler arasında bir hadisenin yaşanmasına neden olmuştur. Söz konusu hadise, Basra'ya tabi Hamidiye Mukataası'nda işlenen bir cinayetin faillerinden olup, Fav tarafına kaçan Amir isimli kişinin jandarmalar tarafından yakalanması sırasında, Mübareküssabah'a bağlı 40 kişilik kuvvetin müdahalede bulunmasından kaynaklanmıştır. Bu müdahale sonucunda cinayet zanlısı jandarmalardan kurtarıldığı gibi, 3 Osmanlı jandarması da esir edilmiştir. Esir edilen jandarmalar, 10 Ekim 1904 tarihinde Mübareküssabah'ın emriyle Fav'da demirli bulunan Romerik isimli İngiliz savaş gemisine götürülmüştür. Romerik gemisi kaptanı ise, Osmanlı jandarmalarını Fav Kaymakamlığı'na teslim etmiştir. Bu durum karşısında, bir yabancı devletin himayesine iltica etmek şeklindeki bu küstahlığın doğuracağı zararları önlemek ve Hindistan Valisi'nin 1903 yılı sonlarında Basra Körfezi'ne yaptığı ziyarete cevap vermek üzere, Basra Vali ve

³⁸³ Nerhani Muhammed b. Halife, *A.g.e.*, s. 235–236.

³⁸⁴ BOA, *BEO, Ayniyat Defteri*, nr. 851, s. 162.

Kumandan Vekili Mirliya Fahri Bey, teftiş amacıyla Fav ile Kuveyt arasındaki bölgede bulunan Ümm-ü Kasır ve Bubyan karakol mevkilerine gönderilmiştir³⁸⁵.

Basra Vilayeti, bu hadiseden Kuveyt Şeyhi'nin Fav'daki mutemedi ve orada bulunan silahlı kuvvetin amiri olan Molla Muhammed'i sorumlu tutmuştur. Yaşanan karışıklıklardan sonra asayiş, zabtiye memurları tarafından sağlanmış ve bu esnada Kuveyt Şeyhi'nin adamlarından ikisi öldürülmüş, bazıları da yaralanmıştır. Bu gelişmeleri bahane eden Mübareküssabah, Basra'ya gelerek Nakibü'l-Eşraf Kaymakamı vasıtasıyla vilayetten bazı isteklerde bulunmuştur. Bu istekler; hükümet memurlarının zulmünden dolayı Fav'daki mülkünde asayiş bulunmadığı, bu yüzden emlakında silahlı bekçiler ikametine ve vekillerinin korunması için gerekli tedbirleri almaya hakkı bulunduğu şeklindedir. Bunlara ek olarak, olayda rolü olan kaymakam vekili ile zabıta memurunun görevden alınmasını da talep etmiştir. İsteklerini bildirmesine müteakip, İngiltere'nin Sfenski Vapuru'yla Basra'dan ayrılarak Fav'a gitmiştir. Fav'da meydana gelen karışıklıklar, Osmanlı Devleti'nin iç işlerine müdahale etmek ve bölgedeki nüfuzunu zayıflatmak için fırsat kollayan İngiltere'yi harekete geçirmiştir. İngiltere'nin Basra Konsolosu, olayları müteakip Basra Vilayeti'ne başvurarak; Fav'daki olaylarda 1. Tabur'un* mezalimde bulunduğu ve zabıta memurlarının 2 kişiyi öldürüp bazı kişileri de yaraladığı, yaralıların Fav'da bulunan İngiliz savaş gemisi tabibi tarafından muayene edildiğini beyan etmiş ve bu karışıklıklara son verilmesini istemiştir.

Bütün bu itiraz ve isteklere karşı Basra Vali ve Kumandan Vekili Fahri Bey, hükümet memurlarından hatalı bir davranışta bulunanların ihtarına gerek kalmaksızın görevden alınmakta olduğunu Nakibü'l-Eşraf vasıtasıyla Mübareküssabah'a bildirmiş ve Nakib'ü'l-Eşraf'tan Kuveyt Şeyhi'ni ikna ederek itaatinin sağlanması yolunda çalışmasını istemiştir. İngiltere'nin Basra Konsolosluğu'na da; Fav'daki İngiliz savaş gemileri, Fav İngiliz Telgrafhanesi'nden çekilen şifreli telgraflar ve konsolosluğa gelen İngilizler ve tercümanlarından mesele öğrenildiği halde, Osmanlı askerlerine mukabele ve saldırıda bulunan Molla Muhammed'in sözüyle hükümet memurlarının mezalim yapmakla itham edilmesinin teessüfle karşılandığı belirtilmiştir. Ayrıca bu gibi durumlarda iddia sahipleri, Osmanlı mahkemelerine müracaatla suçluların gerektiği

³⁸⁵ BOA, Y. MTV, nr. 265/113.

* Bu tabur, Redif 85. Alay'ın 2. Fav Taburu ismiyle 1896 yılında Fav'da teşkil edilmiştir. Tabur komutanı olarak Binbaşı Mehmed Nafiz Bey görevlendirilmiştir (BOA, İAS (İrade Askeri), nr. S 1314, 3). Tabur bünyesinde 4 bölük bulunmaktadır (*Basra Salnamesi*, 1317, s. 115).

şekilde cezalandırılmasını sağlayabileceklerinden, bu olay bahane edilerek dâhili işlere müdahalede bulunulmasının kabul edilmeyeceği söylenmiştir³⁸⁶.

Fav'daki karışıklıklar sırasında İngiltere; konsolosluk, telgrafhane ve savaş gemilerinin koordineli ve organize çalışmaları sayesinde etkin bir şekilde müdahalede bulunma imkanı yakalamıştır. Üç dayanak noktası tarafından desteklenen bu müdahalede; Fav İngiliz Telgrafhanesi Fav'daki gelişmeleri şifreli telgraflarla Basra Konsolosluğu'na bildirmiş, İngiltere'nin Basra Konsolosu Kuveyt Şeyhi'ni himaye amacıyla Basra Vilayeti'ne itiraz ve isteklerde bulunmuş, Romerik ve Sfenski Vapurları da Fav'da demirleyerek bir tehdit unsuru oluşturmuştur. Kuveyt Şeyhi, kaymakamlığını yaptığı Osmanlı Devleti'ni İngiltere'ye şikâyet ederek ve İngiliz Konsolosu'yla işbirliği yaparak bütün bu çalışmalara katkıda bulunmuştur.

Mübareküssabah, yaşanan olaylara rağmen İngiltere'nin desteğine güvenerek Fav'da silahlı adamlar bulundurmaya, gün geçtikçe bunların sayısını arttırmaya ve mutemedi Molla Muhammed'i emlakında ikamete devam etmiştir. Fav'daki gelişmeler Babiâli tarafından dikkatle takip edilmiş ve mesele Meclis-i Mahsus-u Vükela'da müzakere edilmiştir. Müzakereler sonucunda, Mübareküssabah'ın mülkündeki silahlı adamların zor kullanılarak kazadan çıkarılmaları ve cezalandırılmaları gündeme gelmiş, fakat İngiliz savaş gemileri ve konsolosunun müdahalesinden çekinildiği için bundan vazgeçilmiştir. Ayrıca Fav Zabıta Memuru Mülazım Muhammed Efendi'nin aşırı davranışları, kaymakam vekilinin de mesleki yetersizliğinden dolayı görevden alınmaları düşünülmüş ise de, bunların Mübareküssabah'ın ihtarı üzerine azledilmeleri uygun görülmemiştir. Meselenin tahkiki için, Basra Vilayeti'nin mülkiye ve zaptiyeden yüksek rütbeli iki memuru görevlendirmesi kararlaştırılmıştır³⁸⁷.

Babiâli, temkinli tavrını olaylar yatışınca kadar sürdürmüş ve meselenin önemini kaybetmesiyle birlikte harekete geçilmiştir. 30 Ekim 1904 tarihinde düzenlenen bir operasyonla, Mübareküssabah'ın mülkündeki bekçiler, hiçbir direnişle karşılaşmadan oradan çıkarılmış ve olaylarda rolü olan 2 şaki ile gâileyi tertip eden Molla Muhammed firara mecbur edilmiştir. Bunların yerine Fav Kaymakamlığı

³⁸⁶ BOA, *İD*, Dosya nr. 1427, Gömlek nr. 1322 Ş- 20.

³⁸⁷ BOA, *İD*, Dosya nr. 1427, Gömlek nr. 1322 Ş- 20.

tarafından güvenilir mutemet ve bekçiler ikame edilmiştir³⁸⁸. Ekim 1904’de meydana gelen bu olaylar göstermektedir ki, Kuveyt Şeyhi sadece Kuveyt’te değil, az ya da çok etki sahibi olduğu her yerde, İngiliz himayesine de güvenerek otorite tanımaz tavırlar sergilemekten çekinmemektedir.

Kuweyt Şeyhi’nin Fav Kazası’ndaki bu başına buyruk hareketlerine Aralık 1907 tarihinde bir yenisi daha eklenmiştir. Fav’da istihkâmın kuzey tarafında, Şattûlarap Nehri’nin taşıdığı topraktan oluşan boş araziye, kendi kullanımına geçirmek isteyen Mübareküssabah, Fav’daki vekili vasıtasıyla 25 Aralık 1907 tarihinde, söz konusu arazinin çevresinde sed inşaatı başlatmıştır³⁸⁹. Bu sed inşaatının tamamlanmasıyla birlikte, Şattûlarap Nehri kıyısındaki 40.000 metre murabbıdaki bir arazi-i miriye, hurma bahçesi haline getirilmiş ve Mübarek Paşa tarafından tasarruf edilmeye başlanmıştır. Bu gelişme üzerine Basra Vilayeti, 6. Ordu Kumandanlığı ve Harbiye Nezareti duruma müdahale etmiştir. 25 Eylül 1909’da meseleyi görüşmek üzere toplanan Basra Vilayeti İdare Meclisi, önce 1908 yılında Fav’a gönderilen keşif heyetinin hazırladığı raporu değerlendirmiş ve bu değerlendirme sonucunda el konulan arazinin istihkâmın bitişiğinde ve top atış meydanında olduğu anlaşılmıştır. Arazinin böyle önemli bir mevkide olduğunun anlaşılması üzerine, arazi miktarının askeri makamlarca tespiti ve sed inşası ve hurma dikilmesi gibi faaliyetlere son vermesinin Mübareküssabah’a tebliğ edilmesi kararı alınmıştır.

6. Ordu Kumandan Vekili Mirliya Şevket Paşa, 23 Kasım 1909’da Basra Vilayeti’ne başvurarak, Mübareküssabah’ın nahlistana dönüştürdüğü arazinin geri alınması, sedlerin yıkılması ve tecavüze son verilmesi hakkında izin istemiştir. Fav’daki durum, 11 Aralık 1909 tarihinde Harbiye Nezareti’ne intikal etmiş ve Harbiye Nazırı, istihkâm civarındaki arazinin Şattûlarap Nehri’nin taşıdığı topraktan meydana gelmesinden dolayı, arazi-i miriye olarak kabul edildiği, bu arazinin istihkâm mıntıkasında olması ve siyasi bakımdan önem kazanma ihtimali taşıması sebebiyle geri alınması gerektiğini belirtmiştir.

Kuweyt Şeyhi ve Kaymakamı Mübareküssabah Paşa, resmi merciler tarafından dile getirilen istekleri 18 Mayıs 1910 tarihinde cevaplandırmıştır. Mübareküssabah bu

³⁸⁸ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 481/2.

³⁸⁹ BOA, *BEO*, nr. 241415.

cevabında, öncelikle istihkâmın içinde bulunduğu son durumu tasvir ederek, vaktiyle inşaatı tamamlanamamış olan istihkâmın, hali hazırda harap bir halde bulunduğunu ve istihkâmda sadece 1. metre yüksekliğindeki temel duvarlarının ayakta kaldığını belirtmiştir. Ayrıca Şattülarap Nehri'nin taşıdığı toprağın, savaş gemilerinin geçiş yapmasına izin vermeyecek şekilde Fav Boğazı'nı doldurduğunu ileri sürerek, orada yeni bir istihkâm inşa etmenin gereksiz olduğunu beyan etmiştir. Bütün bu sebeplerden dolayı inşa ettiği sedlerin yerinde bırakılmasını istemiş ve bu sedleri, istihkâm civarındaki araziye tasarruf maksadıyla değil, Fav'da uhdesinde bulunan birçok nahlistanı nehrin taşmasından korumak amacıyla inşa ettiğini söylemiştir³⁹⁰.

Mübareküssabah'ın 18 Mayıs 1910 tarihli ifadeleri, kanun dışı faaliyetlerini haklı çıkarmaya yönelik ard niyetli bir çabadan ibarettir. Her ne kadar Fav İstihkamları'nın 1910 yılındaki durumu hakkında elde belge olmadığından bir yorum yapılamamakta ise de, Fav Boğazı'nın savaş gemilerin geçişine müsait olmadığı ve bu yüzden burada yeniden istihkâm inşa etmenin gereksiz olduğuna dair beyanlar, tamamen maksatlı ve gerçek dışıdır. Bu beyandan sadece 1 yıl sonra Fav'da şamandıra anlaşmazlığının patlak vermesiyle Polinoros, Avron ve Lawrence isimli İngiliz savaş gemilerinin Fav Boğazı'na akın etmesi, Kuveyt Şeyhi'nin ifadelerinin yanlışlığını ispat için yeterlidir.

Mübareküssabah Paşa, istihkâm civarındaki arazi hakkındaki baskı ve uyarıların sürdürülmesi üzerine, 21 Kasım 1911 tarihinde Basra Vilayeti'ne bir tahrirat göndererek, bir kez daha sed inşa etmekteki haklılığını öne sürmüştür. Bu tahriratında; nahlistanlarının vergisini hasattan önce ödediğini, mülkü dâhilinde bir dönüm bile kanunsuz (mirsiz) arazi olmadığını, Fav'daki arazisinin su baskınlarına karşı tehlikeli bir noktada ve üç su arasında (batı ve güneyden Basra Körfezi ve doğudan Şattülarap Nehri) bulunduğunu ve her sene gelirinin üçte ikisini mülkündeki sedlere harcadığını beyan ederek, kendisine karşı adaletli davranılmasını istemiştir³⁹¹.

Mübareküssabah'ın bu beyanlarına rağmen istihkâm mevkiindeki arazinin terk edilmesi isteğinden vazgeçilmemiştir. Fakat Kuveyt Şeyhi'yle daha derin bir anlaşmazlık ve hatta çatışma yaşanmaması için, askeri kuvvetlerden önce mülkiye

³⁹⁰ BOA, *DH-MUI*, nr. 32-2/28.

³⁹¹ BOA, *HR. SYS*, nr. 104/31.

memurlarının girişimde bulunması kararlaştırılmıştır³⁹². Kuveyt Şeyhi'nin Fav'dan başka Muhammara'nın karşısında bulunan Kutüzzeyn'de de nahlistanları vardır. Kendisi ve kardeşi Cabirüssabah, sık sık Fav ve Kutüzzeyn'e giderek bu nahlistanları imar etmektedir³⁹³.

Son arazi ve sed anlaşmazlığı göstermektedir ki, Kuveyt Şeyhi her türlü imkan ve fırsatı kullanarak, hatta Osmanlı Hükümeti ile ters düşmeyi de göze alarak, Fav civarındaki hurma bahçelerini genişletmeyi amaçlamaktadır. 1905 yılı itibariyle Kutüzzeyn ve Fav civarındaki hurma bahçelerinin toplam büyüklüğü 3690 arşın olup, bu bahçelerden mutemedi vasıtasıyla yılda 285.000 kuruş gelir elde etmektedir. Şattülarap Nehri kıyısındaki boş araziye el koymak şeklindeki kanun dışı uygulamalarını sürdürmesi halinde, mevcut arazilerini daha da genişletmesi mümkün olabilecektir. Kuveyt Kaymakamları'na, kaymakamlık görevi karşılığında özel bir maaş ödenmemekte, fakat eskiden bu yana kendilerine yılda 108 ton hurma verilmekteyse de, 1902 yılından itibaren bu tahsisat da kesilmiştir³⁹⁴. Fav kasabasında, Kuveyt Şeyhi'nden başka Saduni Mezih Paşa'nın da nahlistanları bulunmaktadır. Bu nahlistanlar, oğlunun ölümü üzerine mirasçısı kalmadığından Medine-i Münevvere fukarasına vakfedilmiştir³⁹⁵.

II. OSMANLI DEVLETİ'NİN ALDIĞI GÜVENLİK TEDBİRLERİ

1. Fav Boğazı'ndan Geçen Gemilerin Yoklanması

Şattülarap Nehri'nde ve bu nehirle birleşen Karun, Dicle ve Fırat Nehirleri'nde güvenliğin sağlanması ve bu bölgelere kaçak silah sokulmasının önlenmesi için önem verilmesi gereken en kilit nokta Fav kasabasıdır. Şattülarap'ın girişinde ve bu nehre gidip gelen gemilerin geçiş noktasında bulunan bu kasabada alınacak tedbirler, yaşanabilecek birçok sorunu daha baştan önleyebilecektir. Osmanlı Devleti, Basra Körfezi'nden gelip Fav'dan geçerek Şattülarap'a girecek olan vapur ve gemileri kontrol ederek, ülkeye sokulması yasak olan yanıcı madde, silah ve cephane, içeriği zararlı olan

³⁹² BOA, *BEO*, nr. 297654.

³⁹³ BOA, *Y.PRK. UM*, nr. 58/10.

³⁹⁴ BOA, *BEO*, nr. 198122.

³⁹⁵ BOA, *DH-İD*, nr. 34/75.

kitap ve risalelerin ele geçirilmesi için Fav'da bir Rüsumat İdaresi kurmuştur. Ayrıca Şattülarap Nehri ve çevresinde işlenebilecek suçları ve diğer gelişmeleri tahkik etmek ve gümrük memurlarının vapurlarda yaptığı kontrollere katılmak üzere yine Fav kasabasında polis memurları görevlendirmiştir. Polis memurlarının Şattülarab'da seyir ve hareketi ile Fav'a gelen vapur ve yolcuları yoklamaları için 2 adet kayığa ihtiyaç duyulmuştur³⁹⁶. İhtiyacı beyan edilen ve Belim* tabir olunan bu iki kayık Şubat 1894 tarihinde, 3000 kuruşa satın alınmış ve 4 adet kürekçinin tahsis edilmesiyle polislerin kullanımına verilmiştir³⁹⁷.

Osmanlı Devleti'nin Fav kasabasından geçen gemilerde yasak silah ve kaçak eşya kontrolünün gümrük memurları tarafından yapılması hakkındaki düzenlemesi İngiltere'de rahatsızlık uyandırmıştır. Yürürlükte olan antlaşmalarla, İngiliz gemilerinin gümrük kontrollerinin yapıldığı yerlerde, Osmanlı gümrük memurlarının nezdinde, İngiliz memurlarının da bulunması zorunluluk haline getirilmiştir. Antlaşmalardan doğan bu yükümlülüğün yerine getirilmesi konusunda ise çeşitli güçlüklerle karşılaşmıştır. Çünkü Fav noktasına en yakın İngiliz Konsolosluğu Basra'da bulunmakta ve gümrük kontrolleri için her defasında Basra'dan Fav'a memurlar gönderilmesi çeşitli gecikmelere neden olmaktadır. İngiltere, bu gecikmeleri önlemek ve Fav'daki kontrollere zamanında iştirak edilmesini sağlamak üzere, burada daimi olarak görev yapacak bir konsolos tayin edilmesini uygun görmüştür. Bu amaçla 7 Eylül 1896 tarihinde Mösyö Manfedé, Fav İngiliz Konsolosu olarak tayin edilmiş ve bu atamanın Osmanlı Devleti tarafından da kabul edilmesi istenmiştir. İngiltere Sefareti tarafından bir takrirle bildirilen bu istek, Seraskerlik makamı tarafından Fav'ın bir istihkâm noktası olması ve Irak'ın kapısı durumunda bulunması nedeniyle son derece sakıncalı görülmüştür. Beyan edilen bu sakınca nedeniyle, Mösyö Manfedé'nin Fav'a konsolos olarak atanması kabul edilmemiştir. Bunun üzerine İngiltere, yapılan kontrollere katılacak İngiliz memurlarının ikameti için, Fav'da daimi olarak görev

³⁹⁶ BOA, ŞD, nr. 1291/2.

* Belim: Bu kayıklar, 8–10 metre uzunluğunda ve 1 metre genişliğindedir (*Basra Salnamesi*, 1318, s. 205).

³⁹⁷ BOA, İD, nr. Ş 1311, 21.

yapacak beylik, ufak bir geminin gönderilmesini gündeme getirmiştir. Osmanlı Devleti, gereken kontrollerin Basra'da yapılabileceğini belirterek bu teklifi de reddetmiştir³⁹⁸.

2. Savaş Gemilerinin Devriye Gezdırilmesi

Fav Boğazı'nda yapılan kontroller güvenliğin sağlanması için önemli olmakla beraber, dikkate alınması gereken arazinin büyüklüğü karşısında yeterli değildir. Bu kontrollerin yanı sıra, gerek Fav'ın güneyinde Basra Körfezi sahillerinde ve gerekse Fav'ın kuzeyinde Şattularap Nehri'nde devamlı surette devriye gezdirilecek savaş gemileri bulundurulmalıdır. Böylece Şattularap ve Basra Körfezi üzerinden ülkeye silah sokulması önlenecektir³⁹⁹. Ayrıca Şattularap Nehri üzerinde aşiretlerden kaynaklanan saldırılara karşı güvenlik sağlanacak ve Şattularap dâhilinde ve Basra Limanı'nda çeşitli savaş gemileri ile her türlü müdahaleye hazır bekleyen İngilizlerin aşırı hareketleri engellenmiş olacaktır⁴⁰⁰. İngiltere'nin Basra Körfezi'nde daimi olarak 4 savaş gemisi bulundurması ve bu gemilerin gidip gelmek suretiyle Basra Körfezi'nden Şattularap Nehri'nin başlangıç noktasına kadar nöbetleşe devriye gezmeleri karşısında, Osmanlı Devleti'nin de bu bölgedeki devriye işine önem vermesi bir zorunluluktur⁴⁰¹.

Basra Körfezi ve Şattularap Nehri'nde amaçlanan güvenliğin sağlanması için, 2 savaş gemisi ve Şattularap'ta devriye gezecek savaş gemileri tarafından kullanılmak üzere, 5 adet istimbotun gönderilmesi, 10 Ekim 1880 tarihinde Bağdat Vilayeti'nce istenmiştir. Bu istek üzerine Merih* ve Zuhaf Korvetleri, eksiklikleri giderildikten sonra, İstanbul'dan Basra'ya doğru yola çıkarılmıştır. İstimbotların ise İstanbul'dan gönderilmesi son derece müşkül olacağından, bunların mahallince satın alınması kararlaştırılmıştır. İstimbotların her biri için 1300 ve topları için de 300 lira gerektiğinden, bir istimbotun maliyeti 1600 liraya, istimbotların toplam maliyeti ise

³⁹⁸ BOA, *MV*, nr. 89/46.

³⁹⁹ BOA, *DH-MUI*, nr. 32-1/20.

⁴⁰⁰ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 479/31.

⁴⁰¹ BOA, *BEO*, nr. 220106.

* Merih Korveti: Önce Hudeyde'de görevlendirilmiş, buradaki görevini tamamladıktan sonra Basra donanmasına katılmıştır. Bu korvet; 3. sınıf korvetlerden olup, 3 direkli, 2 bacalı, takriben 180 kadem uzunluğunda ve 12-13 kadem su kesimini havidir. Müsait hava şartlarında yelkensiz 3,5 mil, yelkenlerini açtığı takdirde 5 mil hız yapabilmektedir. Rüzgârlı havalarda azami hızı 1 mili geçememektedir. Oldukça geniş bir yapıya sahip olduğundan, 400 mevcutlu bir tabur piyade askerini taşıyabilmektedir. Fakat teknesi gayet eski olduğundan, denize açıldığında verimi düşmektedir. Bu korvette, 3 adet 12 cm.lik Krupp topu ve 1 adet 3 fondluk vardiya topu mevcuttur (BOA, *YEE*, nr. 8/3).

8000 liraya ulaşmaktadır. Bu meblağ Tersane-i Amire bütçesinden karşılanmıştır. İstanbul'dan Basra'ya doğru yola çıkarılan korvetlerden Merih, son anda duyulan bir ihtiyaç üzerine Hudeyde'de görevlendirilmiş, diğeri ise Basra'ya sevk edilmiştir⁴⁰². Kasım 1895 tarihinde var olan savaş gemilerine ilave olmak üzere, Kızıldeniz'de bulunan Seyyad-i Derya Ganbotu, Basra'daki Donanma-yı Hümayun'a katılmak üzere görevlendirilmiştir⁴⁰³.

Şattülarap Nehri'nin girişinde gümrük kontrollerinin yapılması ve nehir boyunca savaş gemilerinin devriye gezdirilmesine ek olarak, Fav Boğazı'ndan Basra'ya kadar Şattülarap Nehri kıyılarında güvenlik noktaları oluşturulmuş ve bu noktalara asker yerleştirilmiştir. Bu güvenlik noktalarını teftiş etmek amacıyla, Mart 1897'de 2 Zaptiye Bölük Ağası görevlendirilmiş ve bunlara 2 adet kayık tahsis edilmiştir. Ayrıca Şattülarap'ın karşı yakasında kurulacak noktalarda görev yapacak zaptiyelere 1 kayık ve bunları teftiş edecek Merkez Tabur Ağasına da ayrı bir kayık daha tahsis edilecektir. Gerekli görülen 4 adet kayık için, tanesi 1500 kuruştan, toplam 6000 kuruş sarf edilmiştir⁴⁰⁴.

Bu güvenlik noktalarından başka, Fav Boğazı'ndan başlayarak Şattülarap Nehri boyunca, Dicle ve Fırat Nehirleri'nin birleştiği Kurna Kazası'na ve oradan Dicle Nehri'ni takip ederek Ammare Sancağı'na ve Fırat Nehri'ni takip ederek de Müttefik Sancağı'na kadar ki noktalarda, asayiş ve güvenliğin sağlanması ve telgraf hatlarının korunması için Meşhuf* denilen küçük kayıkları kullanan Şebane Bölükleri görevlendirilmiştir. Fakat bunların tertibatında zamanla eksiklikler ortaya çıktığı için güvenliğin sağlanmasında bazı zorluklar yaşanmıştır. Bu zorlukları gidermek amacıyla nehir boyunca vazife yapan Basra, Ammare ve Müttefik Şebane Bölükleri'nin asker mevcudu, 6 Haziran 1907 tarihinde yapılan bir düzenlemeyle, 166'dan 336'ya, subay mevcudu ise 7'den 11'e çıkarılmıştır. Bu düzenleme sonucunda adı geçen bölük efradının yıllık maaş tutarı, 183.240 kuruştan 430.593 kuruşa yükselmiş ve 247.353

⁴⁰² BOA, *İD*, nr. 65789.

⁴⁰³ BOA, *BEO*, nr. 52472.

⁴⁰⁴ BOA, *İAS*, nr. L 1314, 16.

* Meşhuf: Ağaç ve ziftten imal edilen küçük gemilerdir (*Basra Salnamesi*, 1318, s. 224).

kuruşluk bir ilave ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu bölüklerin kullanması için 7 adet kayık da satın alınmıştır⁴⁰⁵.

1902 yılı itibarıyla Osmanlı Devleti'nin Basra Körfezi sahillerinde ve Şattülarap Nehri içinde devriye gezdirdiği savaş gemisi sayısı 4'e çıkarılmıştır. Bölgede önceden varolan Alus Vapuru* ve Zuhaf Korveti'ne ek olarak, Kilid Bahr Korveti de Basra'ya gönderilmiş ve İdare-i Mahsusa'ya ait olup, 1500 ton büyüklüğünde olan Adana Vapuru da bu deniz gücüne katılmıştır. Bunlardan Adana Vapuru asker sevkiyatı; Kilid Bahr, Alus ve Zuhaf Korvetleri ise karakol ve devriye işiyle görevlendirilmişlerdir. Zuhaf Korveti, daha sonra görülen lüzum üzerine tamir edilmek amacıyla Kamran'a gönderilmiş ve onun yerine Şevketnûma Vapuru Irak havalisinde vazifelendirilmiştir. Basra'da bir tersane ve bir de havuz mevcut olup, oradaki küçük gemiler bu tersanede tamir edilmektedir. Kamran'da da bir gemi tezgâhı ve bir kızak inşa edilmiş olup, Basra Tersanesi'nde tamiri mümkün olmayan gemiler Kamran'a gönderilmektedir⁴⁰⁶.

1902 senesinde Basra Körfezi sahillerinde ve Şattülarap Nehri'nde 4 vapurun devriye gezdirilmesi sayesinde sağlanan olumlu gelişmeler, daha sonraki yıllarda ortadan kalkmıştır. Zuhaf Korveti, tamir edilmek üzere Kamran'a gönderilince, Irak havalisinde 3 vapur kalmıştır. Bunlardan Adana Vapuru, zaten geçici bir müddet için görevlendirilmiş olduğundan, Ekim 1904'de aldığı bir emir üzerine İstanbul'a doğru sefere çıkarılmıştır. Dicle Nehri'nde güvenliği sağlayan Alus Vapuru ise, buradan alınarak Fav'a gönderilmiş, fakat devriye gezecek büyüklük ve dayanıklılıkta olmadığından istenilen fayda elde edilememiştir. Elde devriye gezdirilmek üzere sadece Kilid Bahr Korveti kalmıştır⁴⁰⁷. Bu korvet de, Ekim 1904'de tamire alınınca, devriye gezdirilecek gemi kalmamıştır. Bu korvetin tekne ve mekanik aksamının tamiri için Basra Vilayeti'nce istenen 65.000 kuruş, bir türlü gönderilmeyince, tamir işi gecikmiş ve sahillerde karakol vazifesi ve devriye gezdirilmesi işi yapılamamıştır⁴⁰⁸.

⁴⁰⁵ BOA, ŞD, nr. 650/12.

* Alus Vapuru: 60–80 kişi taşıyabilen ve 8 mil sürat yapabilen bir vapurdur. Üç topu vardır (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 50).

⁴⁰⁶ BOA, Y. MTV, nr. 234/116.

⁴⁰⁷ BOA, Y.A. Hus, nr. 479/31.

⁴⁰⁸ BOA, BEO, nr. 193296.

Irak sahillerinde devriye gezdirilecek tek bir geminin bile elde kalmaması, Irak havalisinin savunmasız bırakılmasına, Kuveyt ile Basra arasındaki bölgede İngilizlerin nüfuzlarını arttırma fırsatını elde etmelerine ve İngiltere'nin adeta ablukası altında kalmış olan ve ne bir telgraf hattı, ne de bir muntazam posta ile merkeze bağlı olmayan Necid'in sahipsiz kalmasına neden olmuştur⁴⁰⁹. Basra Vilayeti'ndeki bu durum, genel görünümün bir parçasını oluşturmaktadır. Bahriye Nezareti'nin tespitine göre, 1905 yılı itibarıyla bütün Osmanlı sahillerinin güvenliğini sağlamak için 75 adet karakol gemisine ihtiyaç duyulmaktadır. Nezaret, bu ihtiyaca rağmen 60 adet ganbotla idare-i maslahat edilmesine, bu 60 ganbot da bir defada tedarik edilemeyeceğinden şimdilik sadece 12 ganbotun, halen görev yapan en eski vapurlarla değiştirilmek üzere satın alınmasına karar vermiştir. Satın alınacak 12 ganbotun top ve diğer mühimmatıyla birlikte toplam maliyeti 340.400 İngiliz lirası olarak hesaplanmıştır⁴¹⁰.

XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin Basra Vilayeti topraklarında askeriye ve bahriye kuvvetlerinde yaşanan bu eksiklikler, hemen sonuçlarını göstermeye başlamıştır. Ekim 1906'da Kuveyt'e gelen bir İngiliz vapuru, karaya büyük miktarda silah çıkarmış ve bu silahlardan bir kısmı, Bedre'nin 8 saat uzaklığındaki Sadun ve aşiretine götürülmüştür. Şartların elverişsizliğinden dolayı, bu kaçakçılık engellenememiştir. Ayrıca Eylül ayı hasat mevsimi olmasına rağmen, Basra Vilayeti'ndeki askeri kuvvetlerin yetersizliğinden dolayı, hurma vergisi gerektiği gibi toplanamamıştır. Kaçakçılık sayesinde silahlarla teçhiz edilen aşiretler, vergi ödememişlerdir. Bu gelişmelerin ışığında Basra Vilayeti, valiliğin sorumluluğu altındaki sahillerde güvenliği sağlamak için 3 savaş gemisi ve 4 ganbotun tahsis edilmesini ve aşiretlerin itaat altına alınarak vergi tahsilinin sağlanması için de 10 Tabur asker gönderilmesini Babiâli'den istemiştir⁴¹¹.

Ekim 1904'de tamir için görevden alınan Kilid Bahr Korveti, gecikmeli bir tamir sürecinden sonra Ağustos 1907'de tekrar devriye vazifesine başlamış ve görülen lüzum üzerine Şattülarap Nehri'ne gönderilmiştir⁴¹².

⁴⁰⁹ BOA, *Y.A. Hus*, nr. 479/31.

⁴¹⁰ BOA, *Y. MTV.*, nr. 278/185.

⁴¹¹ BOA, *BEO*, nr. 220106.

⁴¹² BOA, *BEO*, nr. 234366.

1907 senesinde Dicle Nehri kıyılarında ve Dicle'nin Şattularap Nehriyle birleşme noktası civarında yaşayan Medine Aşireti* ile Saad Aşireti arasında çatışmalar yaşanmaya başlanmıştır. Aşiret kavgalarını ve isyancılardan Hatimü'l- Sayhud'un Dicle Şattı'ndaki ticari gemilere saldırmasını önlemek ve Dicle Nehri güzergâhında asayiş sağlamak üzere Alus Vapuru bölgeye sevk edilmiştir. Bu vapur, devriye için gereken yeterliliğe sahip olmamasına rağmen, eldeki imkansızlıklar bu düzenlemeyi zorunlu kılmıştır⁴¹³.

Israrlı istek ve uzun bir bekleyişten sonra, Basra Vilayeti'nce kullanılmak üzere 2 adet ganbot İstanbul'dan gönderilmiştir. Bunlardan biri, son anda görülen lüzum üzerine Yemen Vilayeti'nde görevlendirilmiş, Marmaris isimli diğer ganbot ise 30 Ocak 1910'da Basra'ya ulaşarak göreve başlamıştır⁴¹⁴. Marmaris Ganbotu*, 8 aylık bir görev sürecinden sonra, çeşitli arızalardan dolayı verimsiz olmaya başlamıştır. Fav ve Basra'ya gidip gelen İngiliz ve diğer yabancı savaş gemileri hakkında bilgi toplamak ve geliş sebeplerini öğrenmek amacıyla kullanılan bu ganbotun iş göremez hale gelmesi üzerine, yeni bir ganbotun gönderilmesi talep edilmiştir⁴¹⁵.

Dicle Nehri sahillerinde Medine ve Saad aşiretleri tarafından 1907 senesinde başlatılan isyan, 1910 senesine kadar aralıklarla sürdürülmüştür. Bu isyancı aşiretlerin liderlerinden Gazban ve Sayhud oğulları, biri Dicle ve diğeri de Fırat Nehri civarından geçerek Bağdat'a ve oradan da Anadolu'ya uzanan telgraf hatlarının Dicle kolunu, 1909 senesinde kesmişler ve bu hat bir sene boyunca işler hale getirilememiştir. Diğer bir kol olan Fırat hattı ise, haftada birkaç kez yine eşkiya tarafından kesilmekte ve bazı kereler İstanbul'la haberleşme ancak 8–10 günde sağlanabilmektedir. Savaş gemilerinin devriye

* Medine Aşireti: Bu aşiret, Müntefik hududuyla Kurna Kazası'nın merkezi arasındaki mesafenin ortasında bulunan ve kalabalık bir nüfus ile büyük bir gelire sahip olan Medine mahallinde yaşamaktadır. Son derece verimli topraklara ve önceleri bir ticaretgâha sahip olan Medine bölgesinin idaresi, mahalli aşiret reislerinin elinde bulunmaktadır. Buradaki aşiret ve kabileler vahşi mizaçlı oldukları için, daima aralarında katliam yapmakta, birbirlerinin mallarını yağmalamakta ve fırsat buldukça gelip geçenlerin mallarına el koymaktadırlar. Bu durum buradaki aşiretler arasında, her sene bir hayli nüfus kaybı yaşanmasına neden olmaktadır (BOA, ŞD, nr. 2152/22).

⁴¹³ BOA, ŞD, nr. 650/12.

⁴¹⁴ BOA, DH-MUI, nr. 38–1/44.

* Marmaris Ganbotu: 1908 yılında inşa edilmiştir. 531 ton ağırlığında, 163 metre boyunda ve 24 metre enindedir. Sürati 14 mil olup, su kesimi 2,5 metredir. 65 mm. çapında 4 top, 37 mm. çapında 2 top ve bir torpido kovanına sahiptir (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 50).

⁴¹⁵ BOA, DH-MUI, nr. 127/5.

gezdirilmesinin aşiretler üzerinde etkili olduğu bilindiğinden, Bağdat Vapuru*, Mart 1910 tarihinde teçhiz edilerek Kurna, Dicle ve Fırat sularında devriye gezdirilmeye başlanmıştır. Bu uygulama kısa sürede, telgraf hatlarının korunması yolunda başarılı sonuçlar doğurmuştur⁴¹⁶.

Basra Körfezi sahillerinin güvenliği hakkında özellikle Basra Vilayeti valileri, ihtiyaç duyulan deniz araçlarının sağlanması ve gereken tedbirlerin alınması hususunda merkezi hükümete çeşitli defalar isteklerini bildirmişler ise de, bu isteklerin tam olarak yerine getirilmesi mümkün olmamış ve alınan tedbirler de geçici olmaktan öteye gidememiştir. Devletin askeri ve iktisadi kudretiyle doğrudan ilişkili olan bu durum karşısında, ortaya çıkan sonucun pek de olumlu olduğu iddia edilemez. Bu konuda Basra Mebusu Abdülvahap Paşa ile Basra Valisi Celal Bey'in istekleri belirleyici bir örnek olarak gösterilebilir. Abdülvahap Paşa, 3 Mayıs 1911'de Meclis-i Mebusan Riyaseti'ne sunduğu teklifte, Marmaris Ganbotu'nun yanında görev yapmak üzere 2 adet ganbotun daha Basra'ya gönderilmesini istemiştir. 17 Mayıs 1911'de bu sefer Basra Valisi Celal Bey, Fav'dan Kurna'ya ve oradan da Nasırıye'ye kadarki sahillerin güvenliği için devriye gezdirilmek üzere kano otomobiller satın alınmasını istemiş ve bu isteğini defalarca tekrarlamasına rağmen bir cevap alamamıştır. Celal Bey, 9 Haziran 1912'de bu defa, Fırat Nehri'nin Müntefik Livası'nda kalan kısmında bulunan ve nehirden su almak için açılan kanallar üzerinde yaşayan aşiretleri itaat altına almak ve bunların ürettiği hurmadan vergi tahsil edebilmek amacıyla, bu kanallarda devriye gezebilecek 3,5 cm.lik seri atışlı bir topla mücehhez, su kesimi 2 kadem, etrafı 3 mm. kalınlığında çelik zırhla kaplı, motor ya da kömürle çalışan küçük vapurların temin edilmesini istemiştir. Bütün bu isteklere bir cevap olarak, merkezi hükümet, 13 kadem genişliğinde, 5 kadem derinliğinde, 70 kadem uzunluğunda, 10,5 mil süratinde, benzin veya gazla çalışan, 37 mm.lik 2 adet otomatik maksim toplarıyla mücehhez 3 motorbotu İngiltere'ye sipariş etmiştir. Temmuz 1912 tarihi itibarıyla bu motorbotlar, İngiltere'de hazır duruma getirilmişler ise de, savaş dolayısıyla Basra'ya gönderilememişlerdir⁴¹⁷.

* Bağdat Vapuru: 80–100 kişi taşıyabilen ve 8 mil sürat yapabilen bir nakliye gemisidir. Bir topu vardır (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 50).

⁴¹⁶ BOA, *DH-MUI*, nr. 83/16.

⁴¹⁷ BOA, *DH-İD*, nr. 130/4.

Basra Vilayeti sahilllerinde denizde ve nehirde güvenliğin sağlanması ve savaş gemilerinin devriye gezdirilmesinde karşılaşılan en büyük engel, devletin içinde bulunduğu mali buhranın etkisiyle Bahriye Nezareti ödeneğinin yetersiz kalmasıdır. Bu yetersizlik; devriye gemilerinin periyodik bakım ve tamirlerinin gecikmesine⁴¹⁸, tamire alındıklarında tamir sürecinin uzamasına⁴¹⁹, yolcu gemilerinin karakol görevine⁴²⁰, nehir vapurlarının açık denizlere çıkarılmasına⁴²¹ ve bazen de devriye gezdirmek ve asker nakletmek için vapur gönderilmesi hakkında mahallince 33 defa yapılan işarın cevapsız bırakılmasına neden olmuştur⁴²².

III. I. DÜNYA SAVAŞI VE IRAK HAVALİSİ

1. I. Dünya Savaşı'ndan Önce Basra Körfezi'nde Durum

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında özellikle XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Irak ve Basra Körfezi sahilllerinde başlayan rekabet ve mücadele, 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlaması ve Osmanlı Devleti'nin de bu savaşa katılmasıyla fiili bir muharebe durumunu almıştır. Yılların biriktirdiği anlaşmazlık ve düşmanlıklar, İngiltere'nin Irak bölgesine saldırmasıyla karşılıklı bir savaş durumuna dönüşmüş ve Osmanlı Devleti birçok cephenin yanı sıra Irak Cephesi'nde de mücadele etmek zorunda kalmıştır. İngiltere, Irak bölgesinde bir istila hareketi başlatarak yıllardır bu bölgede tasarladığı gizli emellerini hayata geçirmek istemiştir.

Savaştan hemen önce Basra Körfezi ve Irak'taki duruma bakıldığında, İngiltere'nin büyük bir etkinliğe sahip olduğu görülmektedir. 29 Temmuz 1913 tarihinde sabık sadrazamlardan Hakkı Paşa ile İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey arasında Londra'da imzalanan Basra Körfezi'ne ait antlaşma, Kuveyt'ten Bahreyn'e kadar uzanan bölgede, İngiltere'ye barış yoluyla elde edebileceklerinin hepsine sahip olma hakkını tanımıştır. Bu antlaşmanın Kuveyt ile ilgili maddelerine göre; Kuveyt, bir Osmanlı kazası olarak kabul edilecektir. Kuveyt Şeyhi, Osmanlı bayrağını kullanacak ve isterse onun bir köşesine "Kuveyt" kelimesini koyabilecektir.

⁴¹⁸ BOA, *Y. MTV.*, nr. 278/185.

⁴¹⁹ BOA, *BEO*, nr. 198230.

⁴²⁰ BOA, *Y. MTV.*, nr. 234/116.

⁴²¹ BOA, *Y.A. Hus.*, nr. 479/31.

⁴²² BOA, *BEO*, nr. 211347.

Osmanlı Hükümeti hiçbir bakımdan Kuveyt işlerine karışmayacak ve oraya asker göndermeyecektir. Şeyh ölünce Osmanlı Hükümeti onun mirasçısını padişah fermanıyla kaymakam atayacaktır. Osmanlı Hükümeti İngiltere ile Kuveyt Şeyhi arasında yapılmış olan bütün antlaşmaları tanıyacaktır. Bu antlaşma da göstermektedir ki, I. Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti, yalnız veraset sırasına göre Şeyh ailesinden birine kaymakamlık fermanı vermek hakkını muhafaza etmek ve az bir değişiklikle Osmanlı bayrağının ibkasını sağlamak karşılığında Kuveyt'ten tamamıyla vazgeçmiş ve İngiltere'nin üstün durumunu tanımıştır⁴²³.

29 Temmuz 1913 antlaşması Kuveyt'in yanı sıra Katar ve Bahreyn Adaları hakkında da düzenlemeler ihtiva etmektedir. Buna göre, Osmanlı Hükümeti, Katar yarımadası ile Bahreyn Adaları üzerindeki bütün hak ve iddialarından vazgeçmiş ve bu bölgeleri adeta İngiltere'ye terk etlemiştir⁴²⁴.

Kuveyt ile Katar arasında kalan el-Ahsa bölgesinin I. Dünya Savaşı öncesindeki durumuna gelince, bu bölge, Osmanlıların Balkan Harbiyle meşgul bulunmasını fırsat bilen Riyat Emiri İbnüssuud tarafından 1913'te istila edilmiştir. Burada bulunan ve 3 tabur piyade ile bir bataryadan ibaret olan Türk müfrezesi de Basra'ya çekilmek zorunda kalmıştır. Osmanlı Hükümeti önceleri İbnüssuud'u cezalandırmak üzere harekete geçmiş ise de, meydana gelen bazı gelişmeler bu teşebbüsü önlemiş ve 1914 senesi ilkbaharında Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imzalanan bir antlaşma ile Ahsa'daki sorun çözüme ulaştırılmıştır. Bu antlaşmada, Kuveyt'te olduğu gibi el-Ahsa üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti de bazı kayıtlarla tanınmıştır. Fakat buna müteakip dünya harbinin çıkmasıyla durum olduğu gibi kalmış ve el-Ahsa, İbnüssuud'un eline geçmiştir⁴²⁵.

Bu gelişmeler de göstermektedir ki, Fav Boğazı'nın güneyinde ve Basra Körfezi'nin batı kıyılarında bulunan Kuveyt ve el-Ahsa, sadece şeklen Osmanlı Devleti'ne bağlı görünmekte, Katar ve Bahreyn'den ise tamamen vazgeçilmiş bulunmaktadır. İngiltere açısından I. Dünya Savaşı'nın Irak Cephesi'nde amaç, Fav'ın güneyinde bulunan sahillere ve bölgelerdeki himaye yönetimini fiili egemenliğe dönüştürmek ve Fav Boğazı'ndan başlatılacak askeri bir harekât ile Irak ana karasını

⁴²³ Bayur, *a.g.e.*, C. II, s. 353.

⁴²⁴ Bayur, *a.g.e.*, C. II, s. 354–355.

⁴²⁵ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 16.

istila etmek olmuştur. I. Dünya Savaşı'ndan çok önceleri, Irak havalisine olan ilgisini çeşitli vesilelerle göstermiş olan İngiltere, esas savaşı Fav Boğazı'ndan girerek, kuzeye doğru ilerlemek suretiyle yapacaktır.

2. I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi

I. Dünya Savaşı, 1 Ağustos 1914 tarihinde Almanya'nın Rusya'ya savaş ilan etmesiyle başlamıştır. Osmanlı Devleti, 2 Ağustos'ta Almanya ile bir savunma antlaşması imzalamış ve aynı gün seferberlik kararı almıştır. Türk tarafı bu düzenlemelere rağmen, savaşa hemen girmemiş ve tarafsızlığını ilan etmiştir. Osmanlı Devleti'nin savaştaki tarafsızlığı, Alman Amirali Souchon komutasındaki Osmanlı donanmasının, 28–29 Ekim 1914 gecesi Rusya'nın Odessa ve Sivastopol Limanları'nı topa tutmasına kadar devam etmiştir. Bu olay üzerine Rusya 2 Kasım, İngiltere ve Fransa da 5 Kasım 1914'te Osmanlı Devletine savaş ilan etmişlerdir. Osmanlı Devleti de bu devletlere karşı 12 Kasım 1914 tarihinde resmen savaş ilan ederek, Almanya'nın yanında I. Dünya Savaşı'na dâhil olmuştur⁴²⁶.

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı başladıktan 3 ay sonra Almanya'nın yanında bu savaşa katılmış ve İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı birçok cephede savaşmak zorunda kalmıştır. Osmanlı cephelerinden birini de Irak Cephesi oluşturmuş olup, burada İngiltere'ye karşı mücadele edilmiştir.

1) Osmanlı Devleti'nin Hazırlıkları

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'nın başladığı tarih olan 1 Ağustos 1914'ten kendisinin de savaşa katıldığı tarih olan Kasım 1914'e kadar geçen zaman zarfında, bazı hazırlıklarda bulunmuş ve bu çerçevede Irak'ta da bazı tedbirler almaya girişmiştir.

Başkumandan Vekili Enver Paşa, Irak'ta alınacak tedbirlerle ilgili olarak 7 Ağustos 1914 tarihinde Bağdat Valisi ve 4. Ordu Müfettişi Cavit Paşa'ya yazdığı yazıda:

⁴²⁶ Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih (1789–1994)*, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s. 461, 465 ve 467.

“İngiltere ile harp etmek ihtimal dâhilindedir. Böyle bir halde Talip Bey, İbnüssuud, Kuveyt Şeyhi vesair kabileler şeyhleriyle ve o bölgelerin ileri gelen önemli şahıslarıyla gizli olarak müzakerelere girişiniz ve böyle bir savaşın kutsal olacağını dikkate alarak bazı aşiret ve kabilelerle İran ve Kafkasya’daki din kardeşlerimizi kurtarmak üzere İran dâhilinden geçip Afganlılara iltihak ve onlarla birlikte Rus ve İngiliz egemenliğindeki araziye tecavüz ederek, oralandaki İslam ahâliyi ayaklandırmak hususlarının yetenek derecesini inceleyiniz ve sonucunu bildiriniz”.

demesi üzerine Cavit Paşa da bu emri Musul ve Basra Valileri’ne bildirmiştir⁴²⁷.

Musul Valisi Süleyman Nazif Bey’in Cavit Paşa’ya gönderdiği cevap yazısı şöyleydi:

“Talip Bey’le Mübareküssabah’ı şahsen ve İbnissuud’u da birçok haberleşmeler ve işlemleri ile tanırım. Talip, insanların kutsal tanıdıklarının hepsine düşmanlığını ilan etmiş bir canavardır. Kötülerden ancak şer ve zar gelebilir, kaldı ki devlet memurlarından türlü vesileler ve hileler ile ödünç ve satın aldığı kuvvetten başka şahsi ve ailevi bir nüfuza mâlik değildir. Mübareküssabah’ın İngilizlere bağlılığı o kadar kuvvetlidir ki, bu bedevi şeyhini o din düşmanlarımızdan ayırarak, din bağlılığımız bile onu bize bağlayamaz. İbnissuud ise, en ziyade mensup bulunduğu ailede toplanan ve birçok kere Arap Yarımadası’na taşan mezhep düşmanlığı (Vehhabi) ile Osmanlılara düşmandır. Bunların bizden alacakları paralar ve araçlar ile İngilizlere hizmet ve belki niyet ve tasarılarımızı girişimlere geçmeden önce onlara ihbar edeceklerine eminim”⁴²⁸.

Irak’taki aşiret ve kabile reislerinin devlete bağlılığını sağlamak üzere eskiden bu yana çaba sarf edilmiş ve bu gaye için 31 Ocak 1912’de Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah’a 1. rütbeden Mecidi Nişanı verilmesi kararlaştırılmıştır. Basra Vilayeti’nden gönderilen bir heyet, Kuveyt’e giderek burada düzenlenen bir törenle tevcih edilen nişanı şeyhe vermiştir⁴²⁹. Mübareküssabah’ın bir nişan ile taltif edilmesi, Osmanlı Devleti ile kıyasıya bir rekabet içinde olan İngiltere’yi mukabil harekete yöneltmiştir. İngiltere’nin Heyakliyer savaş gemisinin amirali ile Benderbuşir

⁴²⁷ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 20–21.

⁴²⁸ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 21.

⁴²⁹ BOA, *DH-MTV*, nr. 13/22.

Konsolosu Kolonel Cox, 22 Mayıs 1912’de Kuveyt’e giderek, Kuveyt Kaymakamı Mübareküssabah’a Sir payesi ile Knight Komandor İndiyan Abpayar Nişanı’nı tevcih etmişlerdir⁴³⁰.

Basra Valisi Kurmay Albay Suphi Bey, ordu müfettişliğine gönderdiği 11 Ağustos 1914 tarihli yazısında Enver Paşa’nın taarruz fikrine karşı çıkmakta ve şu fikirleri öne sürmekteydi:

“İngiliz ile harp halinde hükümetimizin en zayıf bulunduğu mahal Irak ile Hicaz ve özellikle Basra Vilayetidir. İngilize etki gösterecek noktalardan Irak ve Basra’yı aşılmaz denizler ve geçilmez çöller ayırmakla beraber Osmanlı Devleti bir gün olup da İngiliz ile harp etmek ihtimalini hayalinden geçirmediğinden ve bunun için vaktiyle hiçbir önlem almadığından değil taarruz, hatta kendisini müdafaadan bile acizdir. İngiliz ise Basra Körfezi’ne kuvvetli ve hesaplı yerleşmiştir. Şattûlarap gibi savunması, Fav yakınlarında mayın hattı kurmakla ve önemsiz masrafla temin olunacağını çocukların bile akıl erdireceği en ehven bir savunma şeklini nasılsa hükümetimiz düşünmediğinden dolayı, bugün milyonlarca lira değerinde ticari ve ayrıca siyasi önemi olan ve Irak şişesinin tıpası denilebilen Basra’yı ilan-ı harple beraber düşman derhal ele geçirmeye çalışacaktır”⁴³¹.

Enver Paşa’nın seferberlik ilanından sonra Irak’taki askeri kuvvetler hakkında yaptığı düzenlemeler buradaki vali ve komutanların düşüncelerini dikkate almadığını ve yerel aşiret güçlerine bel bağlamayı devam ettirdiğini göstermektedir. Irak’ta bulunan Türk kuvvetleri, barışta yani seferberliğin ilanından önce; karargâhı Bağdat’ta bulunan 4. Ordu Müfettişliği’ne bağlı ve her biri ikişer tümenli 12 ve 13. Kolordular’dan oluşmuştu. Bunlardan 12. Kolordu 35. ve 36. tümenlerden, 13. Kolordu ise 37. ve 38. tümenlerden kurulmuştu. 2 Ağustos 1914’te genel seferberliğin ilanı ile birlikte Irak’taki Türk kuvvetlerinin kuruluşunda önemli değişiklikler yapıldı. Harbiye Nezareti’nin emriyle 12. Kolordu Suriye’de teşkil edilen 4. Ordu ve 13. Kolordu da 3. Ordu kuruluşuna sokuldular. Ve seferberliklerini yapar yapmaz hareketle yeni ordularına katılmaları bildirildi. Görülüyor ki bu yeni düzen sonunda Irak’ın savunması için belli başlı bir kuvvet kalmamıştı. Başkomutanlık Vekâleti din bağlılığına

⁴³⁰ BOA, HR. SYS, nr. 104/40.

⁴³¹ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 22–23.

güvenerek, yerli halka ve bunların başlarına büyük ümitler bağlıyordu. Bu durum üzerine, aynı zamanda Bağdat Valisi olan 4. Ordu Müfettişi Cavit Paşa, 7 Ağustos 1914'te Dâhiliye Nezareti'ne ve 15 Ağustos 1914'te Başkomutanlık Vekâleti'ne gönderdiği yazılarda, Irak'ın iç ve dış tehditlere karşı savunulabilmesi için hiç olmazsa 13. Kolordu'nun eskisi gibi Irak'ta bırakılmasını istemiştir.

Ordu müfettişliğinin bu müracaatına Başkomutan Vekili Enver Paşa, ancak 20 Ağustos 1914'te cevap vererek, Irak'ın savunması ve Basra Körfezi yoluyla vaki olacak bir İngiliz taarruzunu önlemek için 13. Kolordu'dan 38. tümenin Irak'ta kalmasını emretti. Bu suretle bütün Türk ordularını teşkil eden 38 tümenden ancak bir tek tümen bu cephede bırakılmıştır. Emirde ayrıca gerek aşiretlerden ve gerekse tümenden yararlanılarak, İngilizlerin Irak'ı zaptetmelerine kesinlikle engel olunması da isteniyordu⁴³².

Enver Paşa, Irak'ın Trablusgarb ve çok övündüğü Bingazi biçiminde yerli aşiretlere dayanılarak savunulabileceğini umuyordu. O, bu düşüncesinde uzun zaman ayak direyecektir. Oradaki kuvvetleri seferberlikle beraber geri çekmesi büyük ölçüde bu yöne bel bağlamasından ileri geliyordu. Fakat Irak'ın kendine has şartları Başkumandan Vekili'ni umduğu dayanaklardan mahrum bırakacaktır. O, ilk yanlısını İngiliz imkanlarını ve vuruşkanlığını İtalyanlarınkiyle bir tutmakla ve aradaki ölçüsüz farkı görmemekle yapmıştı. Bundan başka Irak'ta Bingazi'de olduğu gibi Şeyh Sünusi'ye benzer bir yerli başkan bulunmuyordu. Osmanlıların müttefiki olan Şammar Emiri İbnürreşit güçsüz kalmıştı ve Necid Emiri İbnissuud'un düşmanlığı onu iş göremeyecek bir durumda bırakıyordu. Gerçek durumu görmek istemeyen Enver Paşa, ilk İngiliz başarılarından sonra düşüncesini değiştirmeyip aynı yolda ayak direyecektir. Bu amaçla oraya Bingazi'de kendisiyle çalışmış olan Kurmay Binbaşısı (sonra yarbayı) Süleyman Askeri Bey'i gönderecektir. Süleyman Askeri Bey* de esasen Irak'ta düzenli

⁴³² *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 39–42.

* Süleyman Askeri Bey: Bu subay öteden beri çete vuruşmalarında usta idi. Bingazi'de İtalyanlara karşı başarı ile dövüştüğü gibi, Balkan Savaşı'nın ikinci devresinde Bulgarlar kendi bağdaşıkları tarafından yenilip Edirne Osmanlılarca geri alındıktan az sonra, kendisi Batı Trakya'ya geçmiş ve orada kuvvetli bir teşkilat kurarak, Osmanlı-Bulgar barışına kadar orada bir Türk egemenliği yaşatmıştır.

Süleyman Askeri Bey, I. Dünya Savaşı'nın başlarında Makedonya'dan İstanbul'a dönerken Sofya'ya uğramış ve burada Ataşemiliterlik görevi yapan Atatürk'le görüşmüştür. Atatürk, Süleyman Askeri Bey'e muharebe cephelerimiz içinde en zayıf durumun Irak Cephesi'nde olduğunu ve bunun tehlikeler doğurabileceğini söyleyerek, kendisinin (Atatürk'ün) oraya gönderilmesi konusunda Enver Paşa ile

ordudan çok aşiret ve mücahitlerle çete savaşı yapılarak başarı elde edilebileceğine inanıyordu⁴³³.

Seferberliğin ilanıyla birlikte Irak'ta ve diğer bölgelerdeki Türk kara kuvvetlerinin konuşlanması hakkında yapılan bazı düzenlemelerin yanı sıra, çeşitli denizlerde kıyılarımız olması sebebiyle denizlerde de bazı tedbirlerin alınmasına girilmiştir. Bu çerçevede Enver Paşa'nın emriyle 22 Eylül 1914 tarihinde Osmanlı karasuları 3 milden 6 mile çıkarılmış ve bu karar yabancı elçiliklere bildirilmiştir. Her hükümete kendi karasularını tayin etme hakkı tanıyan devletler hukuku hükümlerine dayanılarak denizlerdeki güvenliğimizi sağlamak amacıyla alınan bu karara, İngiltere hemen itirazda bulunmuştur. İtalya ve Yunanistan Hükümetleri'nin Osmanlı Devleti'nden önce karasularını 6 mile çıkarmalarına rağmen, İngiltere bu düzenlemelere itiraz etmemiştir. Karasularının 6 mile çıkarılmasının bir uzantısı olarak, Akdeniz ve Karadeniz Boğazları ile İzmir ve Fav Boğazları yasak bölge olarak ilan edilmiş, bu yasak bölgelere karşı girişilebilecek herhangi bir tecavüze fiilen ve cebren engel olunması kararlaştırılmıştır⁴³⁴.

Karadeniz ve Akdeniz Boğazları'nın imparatorluğun başkenti olan İstanbul'un kilit noktaları olduğunun bilincinde hareket eden Osmanlı Genelkurmayı, Fav Boğazı'nın da Irak için sahip olduğu önemi kavrayarak, Şattülarap ağzındaki Bişa Burnu - Fav batısı merkez olmak üzere çizilecek 6 mil yarıçapındaki dairenin iç tarafını yasak bölge haline getirmişti. Irak Cephesi'nde vazife görecektir nehir filosuna da başlangıçta Şattülarap ağzını, sonra da Dicle ve Fırat'ın çeşitli yerlerinin mayınlanması, bu nehirlerde nakliyatın yapılması ve kara harekâtının nehir filosundaki gemilerin atışıyla desteklenmesi vazifeleri verilmişti⁴³⁵.

22 Eylül 1914 tarihinde Osmanlı karasularının 3 milden 6 mile çıkarılması ve Fav Boğazı'nın yasak bölge haline getirilmesinden sadece 2 gün sonra yani 24 Eylül 1914 tarihinde, İngilizlerin Odin*, Lawrence ve Delhuzi* isimli savaş gemileri Fav

konuşmasını istemiştir. Süleyman Askeri Bey, bu isteği kabul etmiş ise de, çok geçmeden Irak Cephesi'nde bizzat kendisi görev almıştır (Bayur, *a.g.e.*, C. III, s. 398).

⁴³³ Bayur, *a.g.e.*, C. III, s. 397–398.

⁴³⁴ B0A, *HR. SYS*, nr. 2095/5.

⁴³⁵ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 49.

* Odin: Küçük bir harp gemisidir. 4 adet 4 pusluk (102 mm.) çabuk ateşli, 2 adet 3 librelik mermi atan top ve 3 maksim tüfeği vardır (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 56).

Boğazı'ndan geçerek Şattülarap Nehri'nden yukarıya doğru çıkmaya başlamışlardır. Bir müddet sonra Fokus ismindeki savaş gemisinin de onlara katılmak üzere bölgeye doğru harekete geçtiği öğrenilmiştir. Bu gelişmeler üzerine Irak ve Havalisi Kumandanı Cavit Paşa, Başkumandanlık Vekâleti'ne çektiği telgrafta; İngiliz savaş gemilerinin Şattülarap içine girmeleri ve sed mahalli olarak tayin ettiğimiz hattın yukarısına geçmelerinin İngilizlerin hakkımızda bazı fikirler taşıdıklarını ispat etmekte olduğunu belirtmiş ve bu gemilerin şu sırada bölgede bulunmalarının kabul edilemeyeceğinden bunlara karşı sed yapılmasını teklif etmiştir. Bu telgraf üzerine Enver Paşa, Irak'ın müdafaası için Şatt'ın seddine lüzum varsa vakit geçirilmeksizin torpil vesair ile sed edilmesini ve İngiliz savaş gemilerinin Şattan çıkarılması için gerekli olan siyasi teşebbüslerin yapılmasını emretmiştir⁴³⁶.

Bu gelişmeler üzerine gerek Fav Boğazı ve Şattülarap Nehri'ne vaki İngiliz tecavüzlerini önlemek ve gerekse de Irak'ta İngiltere ile yaşanacak muhtemel bir savaşta güvenliği sağlamak amacıyla Fav deniz feneri söndürülmüştür. Fav Boğazı'nın mayınlarla kapatılması için İstanbul'dan torpil istenmiştir. Bunların tedarik edilip gönderilmesi gecikeceğinden Başkumandan Vekili Enver Paşa, torpil konuyormuş gibi sahte hareketler yapılmasını ve Şattülarab'ın torpillerle kapatılmış olduğunun resmen ilan edilmesini emretmiştir. Sözü edilen torpiller geldiği zaman Fav düşmüş olacaktır. Açık denizlere mahsus olan bu torpiller sonradan nehirlerde kullanılacaksa da kolayca görülmeleri nedeniyle İngilizler tarafından zararsız hale sokulacaklardır.

Bu çalışmalara ek olarak Şattülarab'ın en dar bir yerinden kapatılmasına karar verilmiştir. Bunun için en uygun yer olan Muhammara karşısında kuzeye doğru uzanan Ümmülhasasif Adası'yla, bunun kuzeyindeki Şamşamiye Adası'nın arası uygun görülmüştür. Çünkü Ümmülhasasif Adası'nın güneyi sığ olduğundan bütün gemiler bu iki ada arasından geçmek zorunluluğundaydılar. Fakat İngilizlerle iyi ilişkilerin devamı halinde Şattülarab'ın tekrar açılmasındaki güçlük düşünülerek, şimdilik bu engelin yapılmasından vazgeçilmiştir. Şayet Fav Boğazı'na karşı bir tehlike belirirse o zaman yapılması kararlaştırılmıştır. Basra'da bulunan 8 sahra ve 4 dağ topundan 4 adet sahra topu Belcaniye Adası'na tabiye edilmiştir. Hem bu bataryanın hem de yapılacak engelin

* Delhuzi: Bu savaş gemisi 4 adet 6 librelilik mermi atan bir topa sahiptir (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 56).

⁴³⁶ BOA, *BEO*, nr. 323418.

iki taraf sahilinden tüfek ateşiyle korunması için Kurna Hudut Taburu bu bölgeye gönderilmiştir.

29 Ekim 1914'te Karadeniz Olayı'nın yaşanması ve Osmanlı Devleti'nin fiilen savaşa girmesi üzerine, 30 ve 31 Ekim 1914'te yukarıda belirtilen adalar arasında 4 nehir gemisinin batırılması suretiyle attlarap Nehri kapatılmıştır. Fakat batırılan gemilere uygun bir vaziyet verilmemiş olduğundan yapılan bu engel tam bir başarı sayılamazdı. Burada unu belirtmek yerinde olur ki, attlarap bölgesinde Türkler tarafından gizli yapılmak istenen her harekettten İngilizlerin günü gününe haberleri oluyordu. Fav'da bulunan Kuveyt eyhi Mübareküssabah'ın temsilcisi bilgileri hemen İngilizlere ulatırıyordu⁴³⁷.

2) İngiltere'nin Hazırlıkları

İngilizlerin Fav'a düzenledikleri çıkarmayla balayan Irak Seferi için başlangıçta görevlendirdikleri kuvvet, D sefer kuvveti gizli adı altında 6. Povna Piyade Tmeniydi. Bu suretle bütün İngiliz ordusunda mevcut 86 piyade tmeninden ancak bir tanesi Irak için ayrılabilmiti. Esasen Fransa'da kullanılmak üzere seferber edilmiş bulunan bu tümen, görülen lüzum üzerine ve  kademe halinde Irak'a gönderilmişti.  piyade tugayından meydana gelen bu tümenin tugaylarında, birisi İngiliz ve  Hintli olmak üzere dört tabur vardı. Taburlar da dörder blklyd⁴³⁸.

16 Ekim 1914'te 6. Povna Piyade Tümeni'nin 16. Piyade Tugayı, Irak'a yönelik sefer kuvvetinin ilk kademesi olarak General Delameyn kumandasında Bombay'dan hareket etti. Görevin niteliği generale mühürlü bir zarf içinde verilmiş olan emirde belirtilmişti. Kuvvet, 23 Ekim 1914'te, Basra Körfezi'ndeki Bahreyn Adası önüne geldiği zaman General Delameyn zarfı açtı ve görevini öğrendi. Hint seferi kuvveti; attlarab'ın ağzındaki Abadan Adası'nı işgal ederek petrol kuyularını, depoları ve boru hatlarını koruyacak, yerli Arapları Türkiye'ye karşı kışkırtacak ve daha sonra gönderilmesi muhtemel kuvvetler için bir kprbaı hazırlayacaktı. Irak'taki İngiliz yüksek komiseri Sir Percy Cox, siyasi subay olarak ordunun emrine verildi. General Delameyn durumunu kuvvetlendirmek için gerekli gördüğü her askeri ve siyasi

⁴³⁷ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 63–64.

⁴³⁸ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 52.

tedbiri alabilecek, hatta Basra'yı işgal edebilecekti. Bununla birlikte, generale sıkı sıkıya talimat verilerek sadece "Basra Körfezi'nin ucunda bir gövde gösterisi yapmaya çalışması, Türklerle bir çatışmaya girişmekten, çok büyük bir askeri zorunluluk olmadıkça, kaçınması" bildirildi⁴³⁹. Böylece Hindistan'dan gönderilen İngiliz kuvvetleri, Basra Körfezi'nde kontrolü sağlamak ve Türklerin harbe katılmaları halinde Irak'a çıkarma yapmak için Bahreyn Adaları civarında emir beklemeye başlamışlardı.

İngiliz kuvvetlerinin Osmanlı Devleti ile savaş vukuunda öncelikli görevlerinden biri olarak Abadan Adası'nın işgali ile vazifelendirilmeleri, Irak'ta başlatılacak savaşta petrolün oynadığı rolü açıkça göstermektedir. Şatt-ı Behimşir ile Şattülarap Nehirleri'nin arasında ve Fav'ın 33 mil kuzeyi⁴⁴⁰ ve Muhammara'nın 15 km. güneyinde bulunan bu ada, İran petrolünün boru hatları vasıtasıyla ulaştırıldığı ve burada İngilizler tarafından kurulan tesislerde işlendiği bir yerdir. İngiltere'nin 1911 yılında 5 milyon lira sermaye ile İran'daki Ahvaz bölgesinde 99 sene için petrol ihracı imtiyazını alması ve buradan çıkan petrolü Abadan'a isale etmek için boru hatları kurması, Abadan Adası'nın önemini daha da arttırmıştır⁴⁴¹.

3) Fav Boğazı'ndaki Türk Kuvvetlerinin Durumu

İngiltere, Irak Cephesi'ndeki işgal harekâtının başlangıç noktası olarak, Irak'ın denize açılan tek kapısını meydana getiren Fav Boğazı'nı seçmiştir. Bununla beraber Fav Boğazı'nın her iki tarafı herhangi bir çıkarmaya elverişli olmayan ve hemen hemen deniz seviyesinde bir sahadan ibarettir. Kıyıları ise küçük deniz araçlarının dahi kolaylıkla yanaşamayacağı şekilde geniş bataklıklarla çevrilmiştir. Boğaz girişinin 10–15 km. ilerisi sığ ve kumluk olduğundan derinlik ancak 2–4 metre kadardır. Med zamanında boğazın iki tarafındaki arazi sular altında kaldığı gibi, cezir zamanlarında da söz konusu arazi çamur deryası halini almaktaydı. Boğazın bu coğrafi durumundan anlaşılacağı üzere dar geçit yerlerinin manilerle kapatılması ve Fav Yarımadası'nın kuzey ucuna yerleştirilecek uzun menzilli toplarla bu stratejik geçidin uzun zaman savunulması mümkün olabilirdi.

⁴³⁹ Earle, *a.g.e.*, s. 310–311.

⁴⁴⁰ Towsend, *a.g.e.*, s. 31.

⁴⁴¹ BOA, *DH-MTV*, nr. 13/22.

Bu takdirde boğazın ele geçirilebilmesi için Kuveyt yahut Ümm-ü Kasır'a yapılacak bir çıkarmayla karadan bir harekât zorunluluğu meydana gelirdi. Ümm-ü Kasır ve civarı özellikle med zamanlarında bir çıkarmaya elverişli değildi.

Böyle bir çıkarma yapılmış olsa dahi bu stratejik yolun ele geçirilebilmesi için Basra dolaylarına kadar ulaşılması gerekirdi. Gerek bu çıkarmanın ve gerekse ilerlemenin buralarda bulunacak Türk kuvvetleri tarafından karşılanması halinde çıkarma kuvvetlerinin çok tehlikeli durumlarda kalmaları muhtemeldi.

Kuveyt bölgesi bir çıkarmaya daha elverişli ise de susuz çölden uzun bir yol üzerinde yapılacak ileri harekât, özellikle Ümm-ü Kasır civarında Türk kuvvetlerinin direnişiyle karşılaştığı takdirde başarısızlıkla sonuçlanabilirdi. Bu şekil hareketler İngilizler tarafından düşünülmüş ise de doğrudan doğruya Fav'a çıkarma daha uygun görülmüştü.

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere coğrafi bakımdan savunulmaya çok elverişli bir konuma sahip olan Fav Boğazı, az bir gayret ve fedakârlıkla ele geçirilmesi güç bir müstahkem mevzii haline getirilebilirdi. Her ne kadar son zamanlarda bu konu düşünülmüş ve Fav Boğazı'nda biri büyük diğer ikisi küçük üç istihkâmın yapılması padişah tarafından arzu edilmiş ise de uygulanamamıştı.

Fav Boğazı'nı koruyacak olan Türk kuvveti ise, 350 mevcutlu Fav Hudut Taburu ile 40 erlik istihkâm müfrezesi, 60 topçu eri ve dört 8,7 cm. çapında koşusuz mantelli topu, 250 silahlı yerli halktan (milis) ibaretti.

Hudut taburu erlerinin büyük kısmı 1876–1881 doğumlu ve yerli ikmal erleri olup, askerlik eğitimleri çok zayıftı. Buna ilaveten hükümete bağlılıkları da yoktu. Bütün arzuları ilk fırsatta evlerine kaçmaktı. Nitekim İngiliz gemilerinin Fav etrafında dolaştığı haberlerinin duyulması üzerine 100 er derhal kaçmıştı.

İki bölük halinde kalan taburun 190 mevcutlu olan 1. bölüğünden 80 er kışla olarak kullanılan Fav Kalesi'nde, geri kalan kısmıyla 40 erlik istihkâm müfrezesi ilçe merkezi Fav'da bulunuyordu.

2. bölük, 160 mevcutlu olarak Abadan karşısında Saniye bölgesindeydi. Dört toplu mantelli batarya kışlanın güneydoğusunda tabiye edilmişti. Toplar için saz ve çamurdan yapılmış top mevzilerinin çamurları dahi tamamıyla kurumamıştı.

Kendisine silah verilmiş olan 250 kadar (milis) fellah da sözde savunmaya yardımcı olacaklardı. Görülüyor ki Fav Boğazı'nın savunmasını yapacak olan ilk ordu kuvveti 80 piyade eri, 40 istihkâm askeri olmak üzere 120 insan ve dört mantelli toptan ibaretti. İngilizler ise bu kuvveti 400 er ve yedi, sekiz top olarak haber almışlardı⁴⁴².

4) Fav'ın İngilizler Tarafından İşgali

23 Ekim 1914 gününden beri Bahreyn Adaları civarında bulunmakta olan Hindistan sefer kuvvetinin ilk kademesi, Tuğgeneral Delameyn komutasında olarak 3 Kasım 1914 günü akşamına doğru Şattülarap açıklarına geldiler ve burada bulunmakta olan Odin Ganbotu'yla buluştular.

Fav Hudut Taburu Komutanı bu durumu 38. Tümen Komutanı'na telgrafla haber vererek, gerekirse canlarını fedaya hazır olduklarını bildirmişti.

İngilizler 4 ve 5 Kasım günleri hazırlıkla meşgul oldular⁴⁴³. 6 Kasım sabahı saat 6.00'da iki nakliye gemisine bindirilen 600 mevcutlu 3 piyade bölüğü, iki dağ topu ve bir istihkâm bölüğünden kurulu bir kuvvet, Yarbay Roşer komutasında olarak ve Odin Ganbotu'nun koruyuculuğu altında Fav'ın zabtı için ileri gönderildi⁴⁴⁴. Bu kuvvet, saat 10.00'dan biraz sonra kıyıya yaklaşıncı Türk topçusunun ateşine maruz kaldılar. Odin Ganbotu'nun çabuk ateşli uzun topları da karşı ateşe başladılar.

Düşman ateşinin üstünlüğüne karşın Türk topçuları Odin Ganbotu'na birkaç mermi isabet ettirdiler. Odin'in şiddetli ateşine hedef olan iki Türk topu da parçalandı. Bir süre sonra Türk topçuları tamamen susturulmuş olduğundan saat 12.30'da geri kalan batarya erleriyle bir kısım istihkâm erleri geri çekildiler. Bunların çekilişini gören ve duyan ve batarya mevziinden 200–300 metre kadar gerideki Fav Kalesi'nde bulunan piyade erleri de silah ve mevzilerini terk ederek, hurmalıklar içinde dağıldılar. Birliğinden kaçan yerli erler asker olduklarının anlaşılmasında için daima silahını ve askeri elbisesini bırakıp yerli kıyafetli olarak kaçıyorlardı.

⁴⁴² *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 67–69.

⁴⁴³ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 69.

⁴⁴⁴ Towsend, *a.g.e.*, s. 32.

Fav'ı savunacak kuvvete katılacağı hesap edilen sivil yardımcı kuvvetler de muharebenin başladığını görünce kısmen evlerinde saklanmışlar kısmen de uzaklara kaçmışlardı. Fav bölgesi genel olarak Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah'ın hurmalıklarından ibaret olduğu için kendi hurmalıklarında çalışan bu insanlara Şeyh tarafından daha önceden özel surette gönderilen habercilerle onlardan Fav savunmasına katılmamaları istenmişti.

Karşılarında her çeşit direnişin kalktığını gören İngilizler, boğazdan ilerleyerek saat 14.30'da Fav ilçe merkezinin karşısına geldiler ve topçu ateşine başladılar. Burada bulunan askerler de intizamsız bir surette ilçeyi terk ederek hurmalıklar içinde dağıldılar. Başlıca bir engel kalmadığını gören İngilizler de saat 16.00'da Fav'ın işgali için gönderilmiş bütün birliklerini sallarla karaya çıkardılar. Çıkarmanın tamamlanmasından sonra Fav Kalesi'nin ele geçirilmesi amacıyla güneydoğu yönünde ilerlemeye başladılar ve aynı gece kaleyi de işgal ettiler. Parçalanmış iki topu Şattülarab'a yuvarladılar.

Basra'da bulunan 38. Tümen Komutanı, düşmanın Fav'a taarruz haberini yukarıda açıklandığı üzere, hudut tabur komutanının telgrafından öğrenmiş ise de bundan sonraki olaylar hakkında başkaca hiçbir haber alamamıştı. Çünkü Abadan önlerinde bulunan düşman Espiegle* Ganbotu'nun karaya çıkardığı bir küçük birlik tarafından telgraf hattı kesilmişti. Tümen ancak Fav'dan kaçarak gelmiş olan sivil hükümet memurlarından gerekli bilgileri 7 Kasım 1914 sabahı öğrenebilmişti⁴⁴⁵.

İngiliz kuvvetleri Fav Boğazı'nı geçtikten ve Fav Kazası'nı işgal ettikten sonra esas çıkarmayı kuzeydeki Saniye arazisine yapmışlardır. Irak'a tahsis edilen D sefer kuvvetinin, yani 6. Tümenin yaklaşık olarak üçte biri oranındaki bir kuvvet, 14 Kasım 1914 tarihi itibarıyla General Delameyn komutasında Saniye arazisine yerleşmiş bir durumda bulunuyordu.

General Delameyn komutasındaki kuvvetler, Saniye arazisinden kuzeye doğru harekete geçerek birkaç yerde önemsiz çarpışmalardan sonra 22 Kasım 1914'te Türk kuvvetleri tarafından boşaltılmış olan Basra'yı almışlardır. Osmanlı komutanlığının dikkatsizliği yüzünden İngilizler yerli birçok ufak gemi ele geçirdiklerinden

* Espiegle Ganbotu: Küçük bir harp gemisidir. 6 adet 4 pusluk (102 mm) çabuk ateşli, 4 adet 3 librelilik mermi atan top ve 2 maksim tüfeği vardır (*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 56).

⁴⁴⁵ *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, s. 70.

Şattularab'ın su kesimi az olan kısımlarından kolaylıkla ilerleyebilmiş ve askeri harekât yapabilmışlardır. Basra'yı aldıktan sonra ileri harekâtlarını sürdüren İngiliz kuvvetleri 9 Aralık 1914 tarihinde Kurna'yı ele geçirerek Şattularap Nehri'nin öbür ucuna ulaşmışlardır.

Kurna'da 38. Tümen Komutanı Suphi Bey, 1000 kadar subay ve erle 4 top İngilizlerin elinde kalmıştır. Diğer Türk kuvvetleri ise Dicle Irmağı boyunca çekilmişlerdir. Tutsak olan 38. Tümen Komutanı Suphi Bey yerine daha önce bahsettiğimiz Süleyman Askeri Bey, Basra Vali ve Komutanı sıfatıyla orayı geri almakla görevlendirilerek Irak'a gönderilmiştir. Çok geçmeden Irak Cephesi Komutanı Cavit Paşa görevden alınacak ve Süleyman Askeri Bey "Irak ve Havalisi Komutanlığına" atanacaktır⁴⁴⁶.

Süleyman Askeri Bey komutasında Basra'yı kurtarmak için yapılan Türk karşı taarruzunun başarısız olması üzerine İngiliz kuvvetleri yeniden ilerlemeye başladılar ve Bağdat yakınlarına kadar geldiler. Fakat Türk kuvvetleri, 22–24 Kasım 1915'te, Selman-ı Pak'ta İngilizleri yenerek geri püskürttü. 29 Nisan 1916'da da Kutü'l-Amare'deki İngiliz kuvvetlerini kuşatan Türk kuvvetleri, başlarında komutanları Townsend olmak üzere 18.000 İngiliz askerini esir aldı. Böylece Irak'ta düşmanın ilerlemesi durduruldu. Fakat İngilizler Basra'dan yeni kuvvetler karaya çıkardılar. Bu defa başarı kazanarak 11 Mart 1917'de Bağdat'a girdiler. Bağdat'ı ele geçiren İngiliz kuvvetleri, kuzeye doğru ilerleyeme başladılar. Nitekim, 1918 yılı Ekim ayı sonlarında Musul yakınlarına kadar geldiler ve burayı ele geçirme girişiminde bulundular. Ancak, şehre giremediler. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'nda yenilgiyi kabul ederek 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalamasıyla diğer bütün cephelerde olduğu gibi Irak Cephesi'nde de savaş sona erdi. İngiltere bu antlaşmanın hükümlerine dayanarak 3 Kasım 1918'de Musul'u işgal etti⁴⁴⁷.

⁴⁴⁶ Bayur, *a.g.e.*, C. III, s. 399.

⁴⁴⁷ Uçarol, *a.g.e.*, s. 470.

SONUÇ

Bu tez çalışmasının dayanağını Osmanlı arşiv belgeleri oluşturmuştur. Fav ve civarında yerel ve uluslararası ölçekte önemli olayların yaşanması ve merkezi hükümetin bu olayları dikkatle takip etmesi, birçok yazışmanın ve buna bağlı olarak çok miktarda belgenin ortaya çıkmasına imkan tanımıştır. Tez çalışmamız Osmanlı belgelerine dayandırıldığı için, olaylar ve kişiler de Osmanlı Devleti'nin görüş açısına göre değerlendirilmiş ve bu değerlendirilmelerin ışığında aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

1. Fav Boğazı, İran ve Türkiye'den gelerek Irak'a ulaşan ve Şattülarap Nehri'ni oluşturan nehirlerin Basra Körfezi ile birleştiği noktada bulunmaktadır. Burası Irak'taki nehirleri kullanan gemiler için Basra Körfezi'ne çıkış, Basra Körfezi'nde seyrü sefer eden gemiler için de, Irak içlerine giriş noktası durumundadır. Fav'ın böyle bir coğrafi konumda bulunması, stratejik bakımdan büyük bir öneme sahip olmasına neden olmuştur. Denilebilir ki Fav Boğazı, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Süveyş Kanalı'ndan sonra Osmanlı Devleti'ndeki en stratejik mevkilere birisidir. Bu stratejik önem Fav'ın Irak'ın kapısı veya Irak şişesinin tıpası şeklinde tanımlanmasına neden olmuştur. Bu özelliklerinden dolayı Fav Boğazı ve Yarımadası, son yüzyılda Irak'ın dâhil olduğu savaşlarda düşman tarafların öncelikle ele geçirmek istediği yer olmuştur. Nitekim I. Dünya Savaşı'nın Irak Cephesi'nde (1914) İngiltere, İran-Irak Savaşı'nda (1980–1988) İran ve II. Körfez Savaşı'nda (2003) Koalisyon Güçleri Fav'a yönelik çıkarma harekâtları düzenlemişlerdir.

2. Fav ve civarı Yükselme Devri'nde Osmanlı egemenliğine alınmasına, buradaki Türk hâkimiyeti uzun bir geçmişe dayanmasına ve bölge büyük bir stratejik öneme sahip olmasına rağmen, merkezi hükümet tarafından uzun bir süre ihmal edilmiş ve bu ihmalkârlık XIX. asrın sonlarına kadar sürmüştür. XIX. asrın sonlarında iç ve dış dinamiklerin zorlamasıyla, Fav ve civarında devlet otoritesini güçlendirmek amacıyla bazı düzenlemelerin yapılması gerekli görülmüştür. Bu düzenlemeleri zorunlu kılan iç dinamik, yerli aşiretlerin ve bazı kabile şeyhlerinin merkezi otoriteden bağımsız hareket

etmeyi alışkanlık haline getirmiş olmalarıdır. Dış dinamik ise Basra Körfezi'nde ve Irak'ta gittikçe nüfuzunu artırmakta olan İngiltere ve onun yayılmacı politikalarıdır. Bu politika Fav ve civar bölgelerde; Fav İngiliz Telgrafhanesi, Basra ve Benderbuşir Konsoloslukları ve bölgede faaliyet gösteren savaş gemilerinin koordineli çalışmalarıyla yürütülmeye çalışılmıştır. İngiltere, bunlara ek olarak bazen de yerli aşiret şeyhlerini (Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah gibi) Babiâli'ye karşı kendi yanına çekmeyi başarmıştır.

Osmanlı Devleti'nin Fav ve civarında otoritesini güçlendirmek amacıyla yaptığı düzenlemeler, her şeyden önce bu otoritenin kabul ettirilmek istendiği tarafların muhalefetiyle karşılaşmıştır. Gerek yerli aşiretler ve gerekse İngiltere, her fırsatta Osmanlı ıslahat ve icraatlerini engellemeye çalışmışlardır. Bunlara ek olarak bir diğer önleyici unsur da, devletin içinde bulunduğu mali buhran ve bundan kaynaklanan ödenek yokluğu veya yetersizliğidir. Islahat ve icraatlerin kesintiye uğraması ve sonuçsuz kalmasında iç ve dış dinamiklerin muhalefetinden bağımsız olarak mali sıkıntılar tek başına etkin olabilmektedir. Bazen de uygulanması planlanan bir projenin finansman ihtiyacı karşılanmasına rağmen, iç ve dış dinamiklerin engellemesi yüzünden sonuca ulaşamamıştır. Bu üç engelleyici unsurun bertaraf edilmesiyle gerçekleştirilebilen proje sayısı son derece azdır. Fav'da gerçekleştirilebilen, zikredilen engeller sebebiyle gerçekleştirilmesine hiç teşebbüs edilemeyen veya çalışmaları başlatılmasına rağmen yarıda bırakılan proje ve icraatler ise şunlardır:

1) Fav Telgraf Hattı, hem dâhili bir proje olması hem de İngiltere tarafından planlanan uluslararası telgraf projesinin bir parçası olması bakımından Fav kasabasına iletişim alanında önemli bir rol kazandırmıştır. Osmanlı Devleti, İstanbul'dan Fav'a uzanan bu telgraf hattının bütün masraflarını tek başına karşılayarak, mali sıkıntıların engelleyici rol oynamasının önüne geçmiştir. Fav Telgraf Hattı, İngiltere tarafından inşa edilen Londra-Bombay hattının bir parçası olduğundan, bu projede İngiltere'nin desteği sağlanmış, hatta hattın inşasında İngiliz mühendisler görev almıştır. Bu olumlu gelişmelere rağmen, telgraf haberleşmesinde önemli engellerle karşılaşmış ve en önemli engel de, Irak'taki aşiretlerin telgraf hatlarına yönelik saldırılarından kaynaklanmıştır. Bu saldırılar sonucunda sadece 1905–1907 yılları arasında Irak'ta 32.900 izaletör, 30.225 gr tel ve 616 adet telgraf direği aşiretler tarafından çalınmış veya tahrip edilmiştir. Saldırıların süreklilik arzemesi ve tamire gönderilen personelin

bile darbedilmesi, meselenin adeta sosyal bir cinnet boyutuna ulaştığını göstermiştir. Yerli aşiretlerin böyle bir tutum sergilemesi, Fav Telgraf Hattı'ndan istenen faydanın elde edilmesini önlemiş ve üç engelleyici faktörden sadece birinin bile ne kadar etkili sonuçlar doğurabileceğini kanıtlamıştır.

Fav Telgraf Hattı, sonraki yıllarda Necid ve Kuveyt'e uzatılmak istenmiş, fakat Fav-Necid Hattı, telgraf bütçesinde ödenek yokluğundan, Fav-Kuveyt Hattı da, Kuveyt Şeyhi'nin karşı çıkmasından dolayı inşa edilememiştir. Kuveyt Şeyhi Mübareküssabah'ın bu olumsuz tavrında İngiltere'nin etkisi olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin Kuveyt'e kadar telgraf hatlarını ulaştırmasını ve orada kendi telgrafhanesini kurmasını istemeyen İngiltere, Kuveyt Şeyhi'ne baskı yaparak bu projenin gerçekleştirilmesini engellemiştir.

2) Fav'da hayata geçirilmeye çalışılan ikinci büyük proje, Fav İstihkâmları projesidir. Bu proje, Şattûlarap Nehri'nde gittikçe artış gösteren İngiliz nüfuzunu önlemeye yöneliktir. Fav Boğazı'nı kullanan İngiliz ticaret ve savaş gemilerini zabt-ı rabt altına almak amacıyla inşa edilmesi planlanan Fav İstihkâmları, üç engelleyici faktörden en önemlisi olan İngiltere'nin muhalefeti ile karşılaşmıştır. İngiltere, önce diplomasi yolunu seçerek 2 takrir, 2 takrir-i şifahi, 7 muhtıra ve 1 nota vermek suretiyle istihkâm inşaatını durdurmaya çalışmıştır. Bu girişimlerinden bir başarı elde edemeyince de askeri tedbirlerle inşaatın tamamlanmasını engellemiştir. Fav İstihkâmları projesinin yarıda kalmasında İngiltere'nin muhalefeti yeterli olmuştur. Her ne kadar zamanın Kuveyt Şeyhi, Fav'daki arazilerinden dolayı istihkâm inşaatından memnuniyetsizliğini Babiâli'ye duyurmuş ise de, bu memnuniyetsizlik siyasi değil, ekonomik kaygılara dayanmaktadır. Fav İstihkâmları meselesinde komşu devlet olan İran'ın da itirazlarıyla karşılaşmış, İngiltere'nin teşvik ve tahriklerinden kaynaklanan bu itirazlar, önemli bir sonuç doğurmamıştır. İstihkâm projesinin mali boyutu, meselenin öneminden dolayı, herhangi bir sorunla karşılaşılmayacak şekilde tesviye edilmiştir. Hatta inşaat tatil edilmesine rağmen, istihkâm için bütçeden ödenek tahsisine devam edilmiştir. Osmanlı Devleti, Fav İstihkâmları meselesinde İngiltere'nin 8 yıl boyunca çıkardığı çeşitli gâilelere karşı, şiddetli ve inatçı bir direniş göstermiş ve bu karşı koyuş, istihkam inşaatının tamamlanmasını sağlayamasa bile, en azından İngiliz tarafının mütecaviz politikalara yönelmesinde engelleyici bir unsur olmuştur.

3) Fav ve civarında Osmanlı nüfuz ve etkinliğini artırmaya yönelik projelerden biri de, Bağdat Demiryolu Hattı'nın Basra Körfezi sahillerine uzatılması projesidir. İngiltere'nin Basra Körfezi ve Şattülarap Nehri'ndeki üstün konumuna karşı geliştirilen bu proje, meselenin önemine vakıf bulunan İngiltere ve İngiltere ile 1899 yılında bir ittifak antlaşması imzalamış olan Kuveyt Şeyhi tarafından önlenmeye çalışılmıştır. Demiryolu hattının körfeze çıkış noktası olarak Kuveyt ile Fav arasındaki sahilde bulunan Ümm-ü Kasır, Safvan ve Kazime mevkileri ön plana çıkmıştır. Babiâli, Ümm-ü Kasır ve Safvan mevkilerine karakollar inşa ederek ve asker yerleştirerek, gelecekte demiryolu istasyonu olması muhtemel bulunan bu mevkilerdeki egemenliğini güçlendirmiştir. Bunlara ek olarak, Ümm-ü Kasır ve Safvan'ın karşısında bulunan Bubyen Adası'na da karakol inşa edilmiş ve bir bölük asker yerleştirilmiştir. Babiâli'nin bu faaliyetleri karşısında İngiltere, denizden savaş gemilerini ve karadan Kuveyt Şeyhi'nin kuvvetlerini harekete geçirerek, Osmanlı karakollarını kaldırmaya çalışmıştır. Ayrıca Bubyen Adası'nın Kuveyt Şeyhi'ne ait olduğu ve Babiâli'nin bu adada işgalci durumunda bulunduğu iddiasını ortaya atmıştır. İngiltere, bu teşebbüs ve iddialarından herhangi bir sonuç elde edememiştir. Fakat aynı bölgede demiryolu istasyonu yapılmaya uygun olan ve Kuveyt Şeyhi'nin nüfuzu altında bulunan Kazime mevkiinde, Babiâli'nin nüfuz tesis etmesine ve karakol veya mahalli bir idare kurmasına da engel olmuştur. Bağdat Demiryolu Hattı hiçbir zaman Basra Körfezi sahillerine ulaştırılamamıştır. Bununla beraber demiryolu meselesine bağlı olarak bölgede alevlenen sınır anlaşmazlığı Osmanlı Devleti'nin Irak'taki egemenliği sona erdikten sonra da varlığını sürdürmüş ve günümüze yakın bir tarihte savaşa bile neden olmuştur. 2 Ağustos 1991 tarihinde Irak'ın Kuveyt'e saldırmasıyla başlayan bu savaşın görünürdeki nedeni, artık Kuveyt'in yönetiminde bulunan Varba ve Bubyen Adaları'nın Irak'a kiralanması teklifinin reddedilmesi olmuştur.

4) Şattülarap Nehri, Fav Boğazı ve Basra Körfezi'nde savaş gemilerinin devriye gezdirilmesi meselesi, Osmanlı Devleti'nin zikredilen yerlerdeki hâkimiyetini korumak ve geliştirmek yolunda üzerinde önemle durduğu bir mesele olmuştur. Yerli aşiretlerin itaatının sağlanması ve İngiltere'nin yayılmacı politikalarının önlenmesi için için gerekli görülen devriye ve karakol faaliyetlerinin, mali sıkıntılardan kaynaklanan ödenek yetersizliği nedeniyle layıkıyla yürütülmesi mümkün olmamıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ndeki genel görünümün Basra Körfezi'ndeki yansımasıdır. Bahriye

Nezaretî'nin 1905 yılı kayıtlarına göre, bütün Osmanlı sahilleri için 75 adet karakol gemisinin satın alınması gerekli iken, o zaman için bu miktarın ancak 12 adedinin tedarik edilebileceği belirtilmiştir. Ülke sahillerinin tamamında güvenliğin sağlanması için gerekli olan savaş gemilerinin ancak altıda birinin satın alınabilmesi, Basra Körfezi ve Irak havaisi için yeterli sayıda ganbotun görevlendirilmesini önlemiştir. Bu durum zincirleme bir etkiyle; Bağdat ve Basra Valileri'nin sık sık bölgeye yeni bir ganbot gönderilmesi şeklindeki işarlarının gereğinin yapılamamasına, eldeki ganbotların görevlerine devam etme zorunluluğu yüzünden periyodik bakım ve tamirlerinin gecikmesine, yolcu gemilerinin amaç dışı olmak üzere karakol veya devriye görevine çıkarılmalarına ve nehir vapurlarının vasıfları uygun olmamasına rağmen açık denizlerde görevlendirilmelerine neden olmuştur. Bu olumsuzlukların giderilememesi, Basra sahillerinde meydana gelen boşluğun İngiliz savaş gemileri tarafından doldurulması sonucunu doğurmuştur.

5) Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali sıkıntılar, savaş gemilerinin devriye gezdirilmesinin yanısıra Fav ve civarında devlet otoritesini güçlendirecek bir diğeri unsur olan, idari teşkilatlanmanın ve imar faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini de engellemiştir. İdari teşkilattaki düzenlemelerden birisi 1893 yılında Fav Nahiyesi'nin kazaya dönüştürülmesi suretiyle gerçekleştirilmeye çalışılmış, fakat yeni kurulacak kazanın tahsisatı meselesi halledilemediğinden, bu düzenleme yarıda kalmıştır. Fav Nahiyesi, 9 yıllık bir gecikmeyle 1902 yılında, bu sefer kalıcı olarak kazaya dönüştürülmüş ise de, kaza tahsisatını karşılamak amacıyla Ammare Sancağı'na bağlı Zebir ve Dübeyriç Kazaları nahiyeye dönüştürülmek zorunda kalmıştır. Tahsisat yetersizliği, 1910 yılında Fav Boğazı'nın temizlenmesi ve 1914 yılında Fav'da hapishane inşa edilmesi tekliflerinin gerçekleştirilmesini önlemiştir.

Fav'daki Osmanlı idari teşkilatının zaafa uğramasında tahsisat yetersizliğinin yanısıra burada görev yapan mülki idarecilerin liyakatsizliği de etkili olmuştur. Bu konuda Basra Vilayeti tarafından üst makamlara sık sık uyarılarda bulunulmuş ve Basra Vilayeti ve buraya bağlı kazalarda dürüst ve muktedir mülkiye memurlarının görevlendirilmemesi halinde, gelecekte vilayetin aşiretlerin ve yabancı devletlerin faaliyetleri karşısında tehlikeye düşeceği belirtilmiştir. Bu uyarılara rağmen, birinci sınıf kazalardan olan Fav'a, idari statüsüne uygun derecede kaymakam tayininde zorluklarla karşılaşmış, burada göreve başlayan kaymakamlar da, kısa bir süre görevde kaldıktan

sonra başka yerlere tayin aldirmişlardır. İdari teşkilattaki bu tür zorluklar, yaygın olarak vekil kaymakamlarla idare şeklinin benimsenmesine neden olmuştur. Nitekim 1904 yılında Kuveyt Şeyhi'nin Fav'daki emlakında yaşanan olaylarda Fav Vekil Kaymakamı ve 1911 yılındaki şamandıra meselesinde Fav Komodor Vekili'nin yetersizlikleri şikâyet konusu olmuştur. Fav'daki idari bozuklukların sadece mülkiyede değil, askeriyede de örnekleriyle karşılaşılmıştır. Fav İstihkâm Komisyonu Başkanı Binbaşı Kamil Bey, istihkâm inşaatında yolsuzluk yapmaktan, istihkâm bölüğü komutanı Yüzbaşı Hüseyin Ağa da, görevi suistimalden takibata uğramışlardır.

6) Fav Boğazı'na şamandıra ve fener dubası yerleştirme projesi, Osmanlı Devleti'nin iç ve dış dinamiklerden ve mali sıkıntılardan kaynaklanan engelleri bertaraf ederek gerçekleştirdiği tek proje olması bakımından istisnai bir yere sahiptir. Fav Boğazı'na ilk defa 1865 yılında İngiltere tarafından fener dubası ve şamandıra yerleştirilmiş, Osmanlı Devleti 1880 yılında kendi fener dubası ve şamandıralarını yerleştirmek üzere bir çalışma başlatmış ise de, bu çalışmadan bir sonuç elde edilememiştir. İngiltere'nin bu konudaki üstünlüğüne son vermek amacıyla Basra Vilayeti 1911 yılında harekete geçmiştir. Dönemin Basra Valisi Celal Bey'in emriyle Marmaris Ganbotu, İngiliz fener dubası ve şamandıralarına paralel olacak şekilde 5 şamandıra ve 1 fener dubasını Fav Boğazı'na yerleştirmiştir. Osmanlı Devleti'nin kendi fener dubası ve şamandıralarını ilk defa olmak üzere Fav Boğazı'na yerleştirmesi, İngiltere'nin muhalefetine neden olmuş ve Benderbuşir Konsolosu, emrindeki savaş gemileriyle bu faaliyetleri engellemeye çalışmıştır. Babiâli, İngiltere'nin engellemelerini bertaraf ettiği gibi, işin mali boyutu için gerekli fedakârlığı da göstermiştir. Elde edilen bu başarı, Basra Körfezi hakkında İngiltere ile yapılacak müzakereler öncesinde, Babiâli'nin pazarlık gücünü artırmıştır. Şamandıra projesi, Osmanlı Devleti'nin Fav ve civarında gerçekleştirmeyi başardığı tek proje olmuştur. Bu başarının arka planında; dirayetli bir idareci olarak Basra Valisi Celal Bey, Osmanlı hukukunun koruyucu olarak Marmaris Ganbotu ve işin mali ve siyasi sorumluluğunu üstlenen ve İngiltere'nin muhalefetine direnen Osmanlı Hükümeti'nin katkı ve fedakârlıkları vardır. Şimdiye kadarki projelerde yaşanan başarısızlıklarda ise, böyle koordineli bir işbirliğinin sağlanamaması etkili olmuştur.

Şamandıra meselesinde elde edilen başarı istisnai bir özelliğe sahiptir. Fav ve civarında uygulamaya çalışılan diğer proje ve politikalarda böyle bir başarıya

ulaşılamamıştır. Bu durum XX. asrın başlarında patlak veren I. Dünya şavaşı'nın meydana getirdiği yıkımların Irak havalisini de içine almasını kolaylaştırmıştır. Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesiyle imparatorluğun birçok bölgesi gibi Fav ve Irak'ın diğer kesimleri de işgale uğramıştır. Fav ve Irak'ın XIX. yüzyılın sonlarındaki durumuna bakıldığında bu sonucun ortaya çıkacağı son derece belirgindir. I. Dünya Savaşı, Irak havalisine yüzyıllardır sinsice yerleşmeye alışan İngiltere için, yürüttüğü bu gizli politikaları başarıya ulaştırma şansı yaratmıştır.

BİBLİYOGRAFYA

I. ARŞİV VESİKALARI

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

A. İrade Tasnifi

1. İrade Askeri (İAS)
2. İrade Dâhiliye (İD)
3. İrade Hariciye (İH)
4. İrade Hususi (İ.Hus)
5. İrade Meclis-i Mahsus (İMM)
6. İrade Meclis-i Vâlâ (İMV)
7. İrade Şura-yi Devlet (İŞD)
8. İrade Telgraf ve Posta Nezareti (İPT)

B. Yıldız Tasnifi

1. Yıldız Esas Evrakı (YEE)
2. Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y. MTV)
3. Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK. ASK)
4. Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik (Y.PRK. EŞA)
5. Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti (Y.PRK. HR)
6. Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Cedvelleri (Y.PRK. MBC)
7. Yıldız Perakende Evrakı Sadaret (Y.PRK. A)
8. Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahriratı (Y.PRK. UM)
9. Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A. Hus)
10. Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A. Res)

C. Şura-yı Devlet Tasnifi (ŞD)

D. Meclis-i Vükela Mazbataları Tasnifi (MV)

E. Babîâli Evrak Odası Defterleri (BEO)

1. Babîâli Evrak Odası (BEO) Ayniyat Defterleri
2. Babîâli Evrak Odası (BEO) Bağdat Giden
3. Babîâli Evrak Odası (BEO) Basra Giden
4. Babîâli Evrak Odası (BEO) Dâhiliye Giden
5. Babîâli Evrak Odası (BEO) Harbiye Gelen
6. Babîâli Evrak Odası (BEO) Harbiye Giden
7. Babîâli Evrak Odası (BEO) Hariciye Giden
8. Babîâli Evrak Odası (BEO) Basra Telgraf Giden

F. Dâhiliye Nezareti Tasnifi

1. Dâhiliye Nezareti Hukuk Kalemi Evrakı (DH-H)
2. Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı (DH-İD)
3. Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH-MKT)
4. Dâhiliye Nezareti Mütenevvi Evrakı (DH-MTV)
5. Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Kalemi Evrakı (DH-MUİ)
6. Dâhiliye Nezareti Mebani-i Emiriye - Hapishaneler Müdüriyeti Kalemi (DH.MB. HPS)
7. Dâhiliye Nezareti Sicill-i Nüfus Müdüriyeti (DH.SN. M)

G. Hariciye Nezareti Tasnifi

1. Hariciye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı (HR. SYS)

H. Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT. MHM)

II. KAYNAK ESERLER VE İNCELEMELER

Ali Tevfik, *Memalik-i Osmaniye Coğrafyası*, İstanbul 1315.

Bağdat Salnamesi, sene 1292, 1300 ve 1301.

Basra Salnamesi, sene 1308, 1311, 1314, 1317, 1318 ve 1320.

Basra Körfezi Rehberi, (Çev. Binbaşı Süleyman Nutki), Bahriye Nezareti Matbaası, İstanbul 1317.

BAYUR, Y. H. , *Türk İnkılâbı Tarihi*, C. II-III, TTK, Ankara 1973.

BİLGE, Mustafa L. , “Basra Körfezi”, *DİA*, İstanbul 1992, C. V.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Irak-İran Cephesi (1914–1918), C. III-Kısım I, T.

C. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1979.

Communications And Transport (1860–1960), National Development Records, C. II-IV, 1996.

DARKOT, Besim, “Küveyt”, *İA*, İstanbul 1967, C. VI.

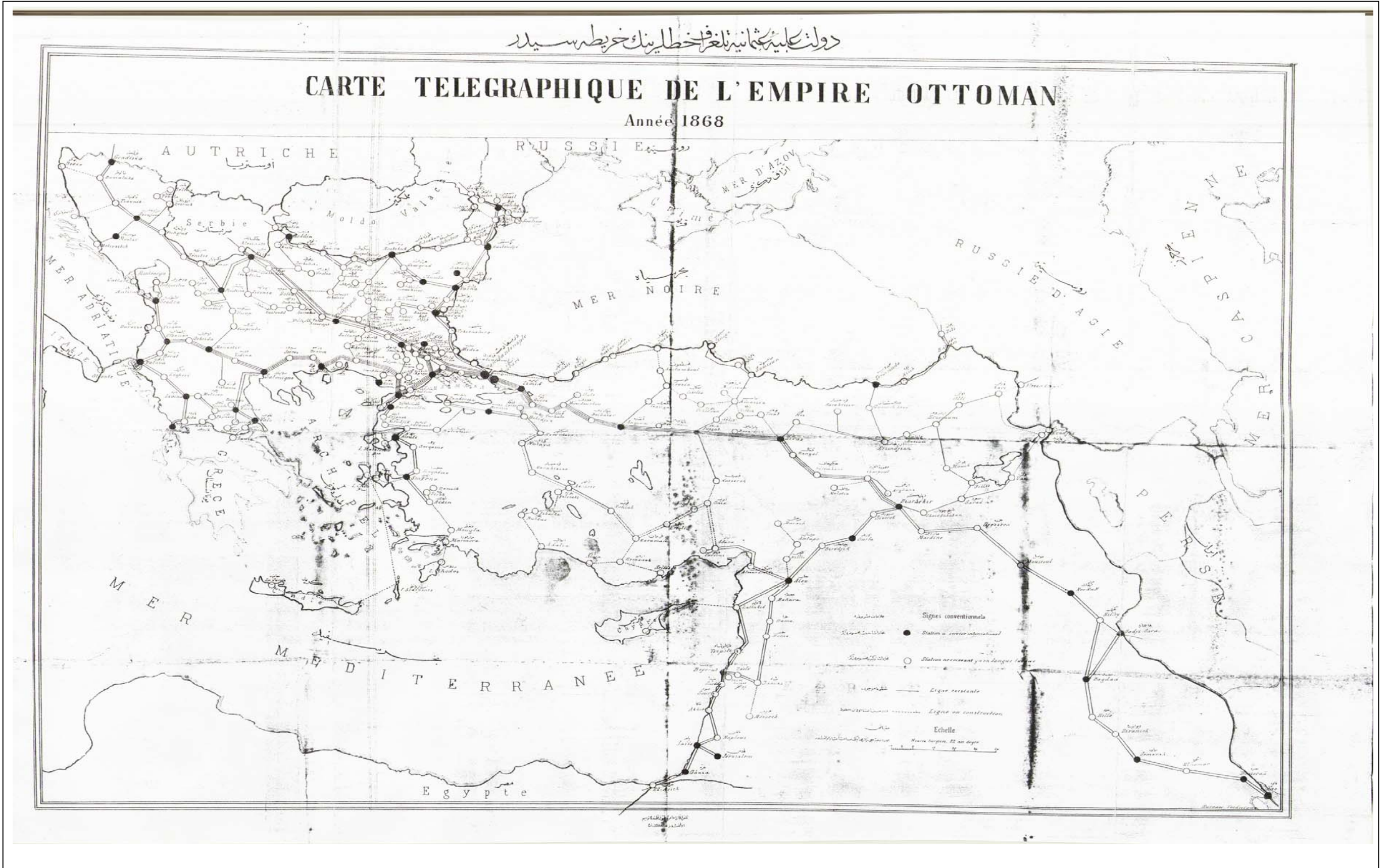
EARLE, Edward, M., *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev. Kasım Yargıcı), İstanbul 1972.

HALAÇOĞLU, Y. , “Basra”, *DİA*, İstanbul 1992, C. V.

KAÇAR, Mustafa, *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854–1871)*, (İÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986.

- KURŞUN, Zekeriya, *Basra Körfezi'nde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi, Katar'da Osmanlılar (1871–1916)*, TTK, Ankara 2004.
- MOBERLY, *Irak Seferi 1914–1918*, C. I, (Çev. Binbaşı Cemal), Askeri Basımevi, İstanbul 1928.
- NERHANİ, Muhammet b. Halife, *Et- Tuhfetü'n- Nebhâniyye Fi Tarihi'l- Ceziretü'l- Arabiyye*, Daru İhyâü'l- Ulûm, Beyrut 1986.
- ÖZBARAN, Salih, “XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliği'nin Kuruluşu”, *İÜEF Tarih Dergisi*, sayı 25, İstanbul 1971.
- Şattülarap (Basra'dan Fav Boğazı Haricindeki Fener Dubasına Kadar Rehber)*, Bahriye Nezareti Matbaası, İstanbul 1337.
- Şemseddin Sami, *Kamusu'l- Alam*, İstanbul 1314.
- TOWSEND, Charles, *Irak Seferim*, (Çev. Tarih-i Askeri Encümeni), Askeri Matbaa, Dersaadet 1337.
- UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih (1789–1994)*, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995.
- Zevra*, Bağdat.

EKLER



EK 1 - Hindistan Telgraf Hattı'nın Osmanlı Devleti sınırları içindeki güzergâhını gösteren harita (1868), BOA, İH, nr.13687.

مقام عالی صدارت عظماء اساطع ناربخله میخا وونلو نامیباشا هفتی طرفنده درود ابد لغواقام ناک محمد سید

iran, Haricije, 12220

برودعه همدان ابر کجابه لغواقام ناک کساری وسیله سید برمای غود و نوری موسی یارلی طرفنده باربلانه لغواقام ایه درود ابدیه جوایک برده
ایمال و تقصیر مساعت ایدم
طرف عاجزانه ۱۱ کانو ناک بعد الظاهر مساعت الی دینه ناربخله مورخا شادیه غود و نوری طرفنده باربلانه لغواقام ناک صورتی
بعد ابله فاده بنده لغواقام خط فاسد اولردنه ممالک شریقه ابله کجابه لغواقام ناک کساری وسیله سید برمای خالصی قبول ایلدی و جابود
و اسیر می لغواقام ناک تقدیر وقت طرفنده وصول بولدیغک جوایم اصلانه لیده اسعاده هفت ایلدی انیس ایدم
شادیه غود و نوری طرفنده درود ابدیه جوایم ناک صورتی
بکلی حضور ناربخلی لغواقام لری مکاتبه جده یاخرده حکم بوسابه وصول بولس ایلعله اولیاده واقع اولاده هم مشرب ایه تسکاید و کانو ناک
اونور برمی کوی بعد الظاهر ساعت دنده جوایک اسانه ایلد ابله دولته حصده فولد عقیقه فی سیدم بولله بار یاقدنه طولانی دن والای بیایک
ایلام لغواقام لری کلمه حکمداری خط فاسد بلیغ ایدم
المشرد

EK 2 - Hindistan Telgraf Hattı'nın açılışı münasebetiyle Bağdat Valisi Namık Paşa'nın Bombay Valisi Mösyö Bartel'e çektiği 1 Şubat 1865 tarihli telgraf, BOA, İH, nr. 12220.

DH-H. 17/37

TELEGRAMME



تلفرافنامه

دولت علیه عثمانیه تلفراف اداره سی

ADMINISTRATION DES TELEGRAPHES DE L'EMPIRE OTTOMAN

L'état n'accepte aucune responsabilité à raison du service de la télégraphie

دولت تلفراف معامداتدن دولای مسئولیت قبول ایتر
[نمونه ۱۹]

Retransmission ou Expédition				RECEPTION			
تکرار کشیده ویا سوت				اخذ			
سوت نومبروس No d'expédit.	کشیده اولشان مرکز transmis à	تاریخ Date	مأمور امضای Signature de l'employé	مأمور امضای Signature de l'employé	تاریخ Date	واحد مرکز Reçu de	نمبره نومبروس N° d'ordre
۵		۱۴ H. M.			۱۴ H. M.	ربا یک	

De Pour. موردی

N° Mots Date H. M. ساعت دقیقه

Voie Inaug. Circulaires اشارت محتدا

داخله تقاضیه جیه

فادده معامر سرکاری نقیسه ایل ملک صاحبدری ادلاسه بدوینلراره سنده
مهمل ادلاسه اضلا فک و نقیسه سرشان معاملات و بناد زانده حل و مضایله
ایشک صبه نویسی ایچینه اغلام ادلانله زاندره فونگانی کلیرک مشند
نوسج ابلکده ادلیغی قانمقا ملقنده بلیدرلس ادرینه بدو موجودا برلرزه
تظامیه ایل موتر بدو ملک بدو فاده اغلام فلدینی و نجه سنکه وضرطیغیر

۱۴
رله والیردلیک
غزت



مستند احمد احسان و شریکین

EK 3A - Fav'da Meamir Şeyhi Nakimiş ile Baduniler arasında çıkan çatışma hakkında Basra Vali Vekili İzzet Bey'in 27 Ağustos 1913 tarihli telgrafi, BOA, DH-H, nr.17/37.

DH-H, 17/37

TELEGRAMME



تلغرافنامه

دولت علیہ عثمانیہ تلغراف اداره سی

ADMINISTRATION DES TELEGRAPHES DE L'EMPIRE OTTOMAN.

L'état n'accepte aucune responsabilité à raison du service de la télégraphie

دولت تلغرافی معاملاً لاندن دولتی مسئولیت قبول ایذا

[۱۹۰۸]

Retransmission ou Expédition			RECEPTION		
No d'expédition	کشیده اولتان مرکز	Date	مأمور امضای	مأمور امضای	تاریخ
	transmis à		Signature de l'employé	Signature de l'employé	
		دقیقه ساعت	دقیقه ساعت	دقیقه ساعت	دقیقه ساعت
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.

De Pour موردی
 N° Mots Date H. M.
 Voie Indir. Circulaires اشارت خطیه

ر رعایه الی نظامت الداخله

الیوم عندنا السعدون و ابراهیم و محمد و عبد الرزاق و عبد الغنی و محمد علی
 فر کما رقتلوه مد عندنا عشره انفا و نزه تایت بیت نسترحم تعزونا
 ولایت البصره بعداته حکومت تخلیصون مد مظالمهم و مد مظالم الدما بید
 الحکم مقتضیه الجواب سریعاً افندم

شیخ الممد و الدواخه نفیسه التقدیه



EK 3B - Fav'daki olaylar hakkında Meamir Şeyhi Nakimiş'in Fav Telgrafhanesi'nden Dâhiliye Nezareti'ne çektiği 26 Ağustos 1913 tarihli Arapça telgraf, BOA, DH-H, nr.17/37.



YA-Hus. 285/116

تذکرہ
شامہ

مجلس اعلیٰ تعلیم و تربیت دہلی									
وضو و نوبت	امضائے	نام و تخلص	تاریخ	مقام	مقام	مقام	مقام	مقام	مقام
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے
امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے	امضائے

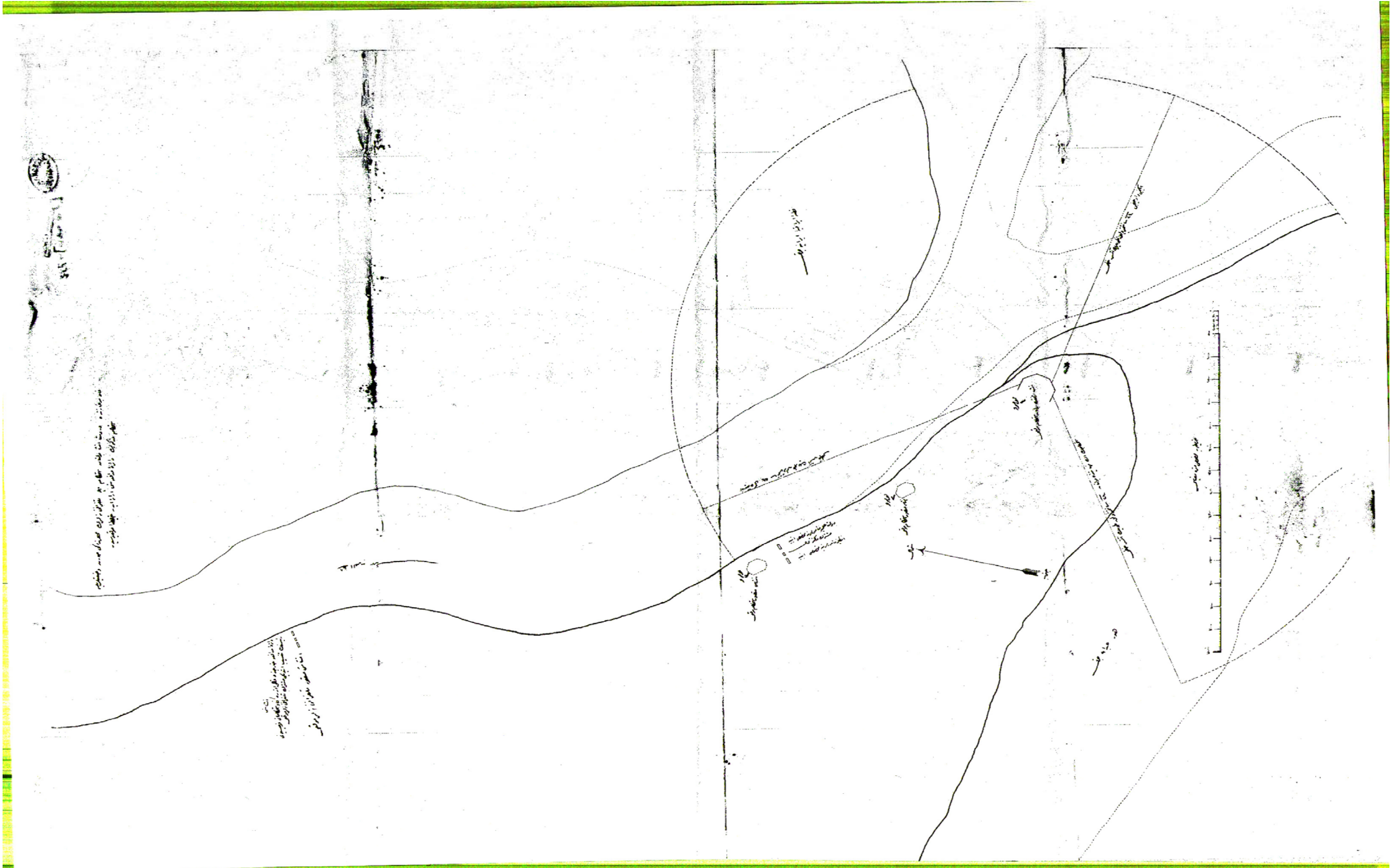
محضر علیٰ حساب صدر مجلس

فائدہ دکرہ حرکت ایندہی ۱۸ رجب المرجب ۱۲۹۵ھ انکندہ دولتہ لوائے نام بھلا کینک ہو کوہ
فائدہ بھرہ بہ مرور ابدی علیٰ حساب استقامت معروفہ ۱۸ رجب المرجب ۱۲۹۵ھ

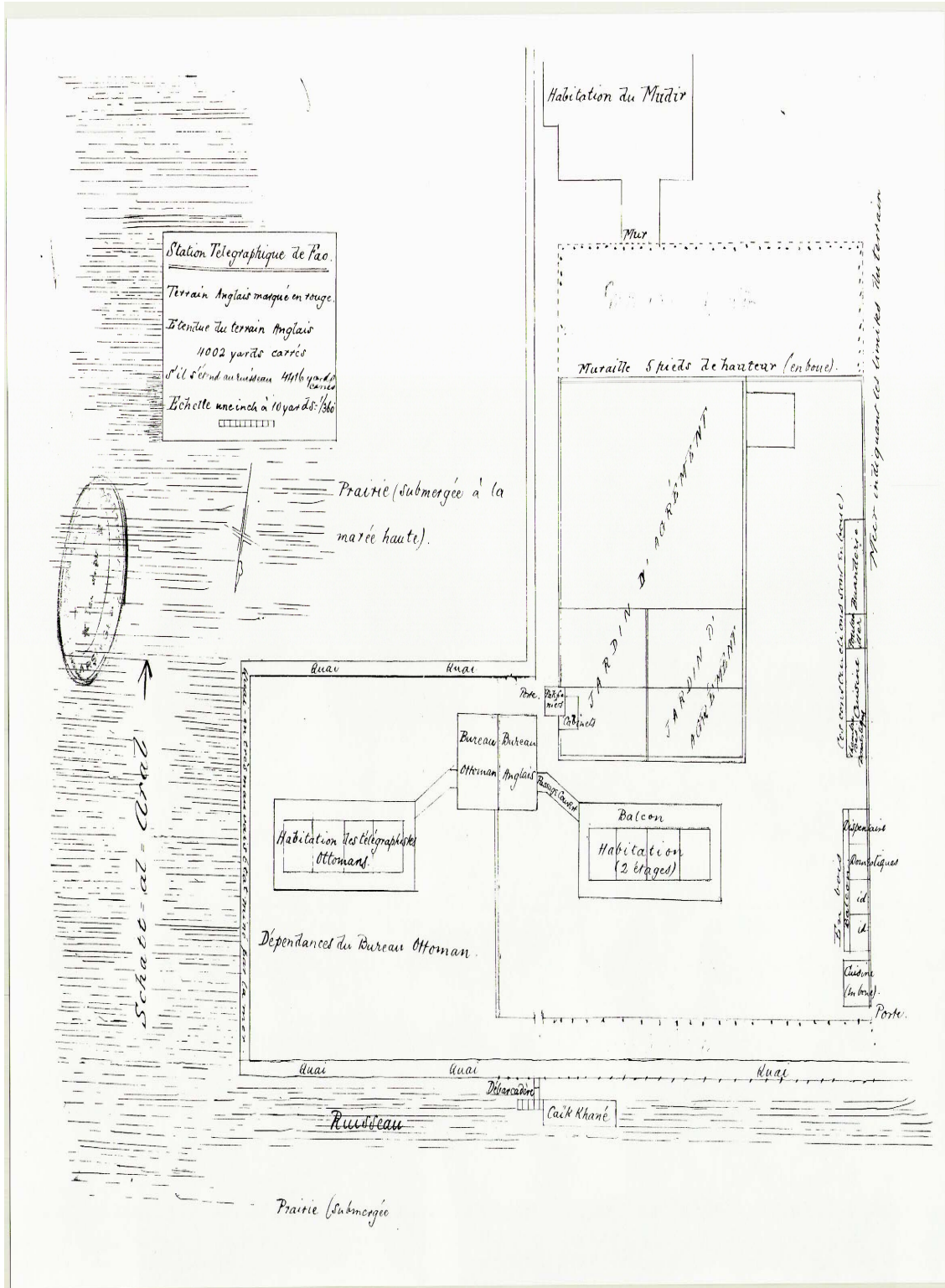
درہ ولی
مرد



EK 4B - Sfenski Vapuru'nun Basra Körfezi'nden gelerek Fav'a demirlediğine dair, Fav Nahiye Müdürlüğü'nün 26 Ekim 1901 tarihli ışı, BOA, Y.A. Hus, nr. 421/85.



EK 6 - Fav merkez ve tali istihkâmlarını ve bunların İngiliz Telgrafhanesi'ne olan konumlarını gösteren harita (1889-1890), BOA, İMM, nr. 110/4732.



EK 7 - Fav İngiliz Telgrafhanesi'ni, bu telgrafhanenin güneyinde verilmesi istenen arsayı ve bu arsanın Fav Telgrafhane Müdürü'nün ikametgâhına olan yakınlığını gösteren kroki, BOA, Y.A. Res, nr. 45/25.

(29 mart 1890)

توتی بولدیغی اتفاقاً ایلده ایله اینر و طبع
سایه منور الی برلای شیمی قورقاسیم بجستی ریف
فلس فیلین صارد خجیب قدری امیه قولادی

BEO, Dahiliye Giden, 90172

[illegible]

فاد و نرفاد و دانسته مغوری ایمنی و انگیزه سال و در تفسار این بربریه معلوم
و یکدیگر بولند فاد و در مغرب و سلاطین و حتی قره خور اوس سوارین و بریه
نرفاد و در اینده اهل شمشه و کتیبه بار و زبال و لایه بیدیه اولی برای معلوم
قرصه اول و نرفاد



EK 9 - Fav Osmanlı Telgraf ve Karantina İdareleri'nde çalışan Ermeni asıllı memurların İngiliz telgraf memurlarına temayülü hakkında Alus Vapuru Süvarisi'nin 27 Eylül 1898 tarihli jurnali, BOA, *BEO*, nr. 90172.

ÖZGEÇMİŞ

Bu tezin yazarı Mustafa Yılmaz, 15 Ağustos 1973 tarihinde Fatsa’da doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Fatsa’da tamamladıktan sonra, 1991 yılında Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü’nde lisans eğitimine başlamıştır. 1995 yılında Tarih Bölümü’nden birincilikle mezun olmuş ve Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü’nde Yüksek Lisans çalışmalarına başlamıştır.