



e-ISSN: 2630-6417

International Journal Of Social,
Humanities And Administrative
Sciences (JOSHAS JOURNAL)

Vol: 8
Issue: 49
Year: 2022
pp
289-294

Arrival
21 December 2021
Published
28 February 2022

Article ID
918
Article Serial Number
14

Doi Number
<http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.918>

How to Cite This Article
Canatan, Y. (2022). "Şattularap Ve Osmanlı-İngiliz Rekabeti", Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 8(49):289-294.



International Journal Of Social,
Humanities And Administrative
Sciences is licensed under a
Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0
International License.

This journal is an open access,
peer-reviewed international
journal.

Şattularap Ve Osmanlı-İngiliz Rekabeti

Şattularap And Ottoman-British Rivalry

Doç. Dr. Yaşar CANATAN

Artvin Çoruh Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Artvin, Türkiye

ÖZET

İngilizlerin bir ticari ve siyasi nüfuz alanı olarak Basra Körfezi ile ilgilenmesi, 19. yüzyılın başlarına tekabül etmektedir. East India şirketinin bölgedeki varlığı her ne kadar eski olsa da İngilizlerin Basra Körfezi'ndeki aktif faaliyetleri Fransızların Mısır'ı işgallerinin bir sonucu olarak düşünülebilir. İngilizlerin buradaki faaliyetleri siyasi nüfuzlarını Maskat'ın ilerisine ve Osmanlı Devleti'nin idaresindeki Basra vilayetine kadar uzatmak ve iktisadi menfaatlere elde etmek şeklinde yoğunlaşmıştır. 20. yüzyılın başlarında bölgede petrolün bulunması, Şattularap'ın önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu bölgede petrolün bulunması üzerine "Anglo-Persian Oil Company Limited" şirketi kurularak petrolün çıkarılması, taşınması ve pazarlanması başlanmıştır. Petrol üretimi doğal olarak nakliye sorununda beraberinde getirmiş, Şattularap'ın önemini daha da arttırmış ve burası İngiliz menfaatleri için vazgeçilmez bir bölge haline gelmiştir.

Anahtar Kelimeler: Şattularap, Basra Körfezi, Dicle-Fırat Nehri, Osmanlı Devleti

ABSTRACT

The British interest in the Persian Gulf as a commercial and political sphere of influence corresponds to the beginning of the 19th century. Although the East India Company's presence in the region is old, the active activities of the British in the Persian Gulf can be considered as a result of the French occupation of Egypt. The activities of the British here focused on extending their political influence beyond Muscat and to the Basra province under the administration of the Ottoman Empire and to gain economic benefits. The discovery of oil in the region at the beginning of the 20th century further increased the importance of Shatt al-Arab. Upon the discovery of oil in this region, "Anglo-Persian Oil Company Limited" was established and the extraction, transportation and marketing of petroleum began. Oil production naturally brought along the transportation problem, increased the importance of Şattularap even more and this became an indispensable region for British interests.

Key words: Shatt al-Arab, Persian Gulf, Tigris-Euphrates River, Ottoman Empire

1. GİRİŞ

Bildiğimiz gibi Dicle ve Fırat nehirlerinin Irak coğrafyasının Güney bölgesindeki Kurna mevkiinde birleştikleri nokta ile Basra Körfezi'ne ulaştıkları nehir yatağı Şattularap adıyla anılmaktadır. Jeopolitiği, jeostratejisi çok önemli ve ayrıca da nehir taşımacılığıyla da bu bölgedeki ticaretin adeta bel kemiğini oluşturan yaklaşık 175 kilometrelik bu coğrafyanın bir bölümü Osmanlı Devleti, diğer kısmı ise İran'ın idaresinde olarak İran ve Irak arasındaki tabii sınırı meydana getirmekteydi. Şattularap nehrinin Nazilli nehrine kadar her iki yakası da Osmanlı coğrafyası içerisindeydi. Nehir buradan Basra Körfezi'ne döküldüğü yere kadar iki koldan devam etmektedir. Nehrin batı ve doğu yakalarının kime ait oldukları her zaman tartışmalı olmakla birlikte fiili olarak batı yakasının Osmanlı Devleti'ne, Doğu yakasının ise İran'a ait olduğu kabul edilmiştir. Bu fiili durum 1914 yılına kadar hukuki duruma dönüşmemiş, aslında münazaralı olmakla beraber İran ve Irak Devletleri arasında büyük çatışmalara sebebiyet verebilecek büyüklükte bir problem olarak da görülmemektedir. Ancak yabancı devletlerin özellikle de İngilizlerin menfaatleri 19. asrın ikinci yarısında bölgeyi bir çatışma alanına çevirmiştir. Yine de İngilizlerin girişimleriyle de bir sınır belirleme komisyonları kurulmuştur. Bu zaman süreç içerisinde yapılan görüşmeler, protokoller ve sınır belirleme çalışmaları 1914 yılında tamamlama noktasına geldiyse de I.Dünya harbinin çıkması üzerine bu hususta yapılan her şey yeniden başa dönmüştür. (Kurt, 2006:1-9)

İngilizlerin ekonomik, siyasi, mali ve ticari nüfuz alanı olarak, Basra Körfezi ile ilgilenmesi 19. yüzyılın başlarında tekabül eder. East India şirketinin bu bölgedeki (BOA, İ.DH, 632:43975) varlığı her ne kadar eski olsa da İngilizlerin, Basra Körfezi'ndeki belirgin faaliyetleri Fransızların Mısır'ı işgallerinin bir sonucu olarak tasavvur edilebilir. İngilizlerin bu bölgedeki faaliyetleri her türlü siyasi, iktisadi nüfuzlarını Maskat bölgesinin ilerisine ve Osmanlı idaresindeki Basra vilayetine kadar uzatmak bunun yanında iktisadi ve mali imtiyazlar elde etmek biçiminde

birkaç noktada yoğunlaşmıştır. İngilizlerle Osmanlı Devleti arasında meydana gelen Şattularap problemi İngilizlerin, Dicle ve Fırat nehirlerinde gemi işletmeciliğiyle ilgilenmeleri ile başlatılabilir. Zira Dicle, Fırat ve bu nehirlerin devamı olan Şattularap bölgesi, gemi taşımacılığına elverişli olarak geleneksel yöntemlerle nakledilen mallar Basra Körfezi üzerinden dünyaya yayılmaktaydı. Bu bölgedeki limanlara gelen mallar ise nehirler vasıtasıyla iç yerleşim merkezlerine taşımaktaydı. 1835 senesinde İngiliz albayı Chensey ile ekibi dil Dicle, Fırat ve Karun nehirleri ile Şattularap'ın buharlı gemi işletmeciliğine uygun olup olmadığını tespit etmek üzere çıktığı nehirler keşfi iki yıl devam etmiştir. Bunun yanı sıra ayrıca yine İngiliz H.B. Lynch Fırat Euprates adlı gemisiyle Dicle Nehri'nde 1939 senesine kadar devam edebilecek olan bir başka keşfe çıkmış ve Şattularap meselesi de bu yapılan keşiflerden sonra meydana gelmiştir. İngilizler yaptıkları bu keşif incelemelerinden sonra Dicle nehrinde gemi işletmek gayesiyle Bağdat şehrinde bir şirket kuran H.B. Lynch Hindistan kumpanyasına ait gemileri satın alarak söz konusu şirketin çalışmalarını fiilen hayata geçirmiştir. Ve bununla beraber de 1861 yılında da Dicle Nehri'nde buharlı gemi çalıştırma işletmesi imtiyazını almıştır. İngilizlerin bu bölge ile bu şekilde yakından ilgilenmesi harekete geçirdiği Osmanlı Devleti, bu bölgeyi söz konusu imtiyaz alanların keyfine bırakmamak ve bu husustaki kendi işletmesini kurmak amacıyla Avrupa ülkelerinden gemiler satın almıştır. (BOA, İ.DH, 632:43975)

Osmanlı İdar-i Nehriye şirketi 1857 senesinden bu yana Basra Körfezi, Fırat ile Dicle nehirleri üzerinde posta gemileri çalıştırmaktaydı. Söz konusu bu gemiler şirketin İngilizlerle rekabet edebilmesi için satın alınmıştır. 1869 senesinde Bağdat Valiliğine atanan Mithat Paşa'nın bu hususta samimi gayretleriyle Umman Osmanî Şirketi kurulmuş ve bir süre sonra iki şirket birleştirilmiştir. Osmanlı Devleti böylece Dicle ve Fırat nehirlerin de kendi verdiği imtiyazlarla, kendi sularında rekabet etmeye çalışmıştır. Ancak İngiliz şirketleriyle yarış yapmakta zorlanmıştır. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Basra Körfezi'nde yapılmakta olan uluslararası ticari faaliyetler daha da artmıştır. Bunun üzerine bu bölgede taşımacılık yapmak amacıyla Marsilya'dan Basra şehrine işleyecek bir vapur şirketi kurma girişiminde bulunan Fransızlar, İngilizlerin Basra bölgesinde rakipsiz kalmalarından dolayı konuyla ilgili fiyatların çok anormal derecede yüksek olduğunu ve Osmanlı şirketlerinin söz konusu şirketlerle rekabet edemediklerine vurgu yapmışlardır. (Bağdat Fransız Konsolos vekilinin Bağdat vilayetine gönderdiği mektup için bkz. Zevra, nr.51, 14 Rebiülevvel 1287) O günkü Osmanlı hükümetinin amacı Umman-i Osmanî Şirketi'ni geliştirerek bu hususta yabancı şirketlerle rekabet edebilecek bir düzeye getirmek ve ayrıca Birecik'e kadar bir demiryolu yaparak buradan Fırat Nehri vasıtasıyla Basra Körfezi'ne kadar ulaşabilmektir. Böylece Süveyş kanalından daha kısa alternatif bir ulaşım ağının ortaya çıkması umulmuştur. Ancak Osmanlı hükümeti bu planını gerçekleştiremediğinden dolayı H.B. Lynch gittikçe daha da zayıflamıştır. 1876 yılına gelindiğinde ise Dicle vapurunun batmasıyla da adı geçen Osmanlı şirketinin zafiyeti daha da belirginleşmiştir. Konuyla ilgili artan talepleri karşılayamayan Lynch kumpanyası ise daha fazla gemi çalıştırma imtiyazı talep etmiştir. (Ekinci, 2007:89-90)

Bu durum Umman-i Osmanî Şirketi'nin geliştirilmesi veya özelleştirilmesi münakaşalarına sebep olmuştur. Esasında bu şirketin özelleştirme durumunda bunu üstlenecek yerli sermaye de yoktur. 1887-1894 yılları arasında yerli sermayeden meydana gelen iki girişim yapılsa da Lynch İngiliz şirketinin engellemeleriyle kurulacak bu şirketlerin de başarısız olma ihtimalleri yüksektir. Bu yüzden Umman-i Osmanî Şirketi'nin yabancı sermayeye satılması da o günün şartlarında mümkün görülmemiştir. Basra bölgesinde gemi işletmeciliği, Fransızların yanında Hollandalıların da iştahlarını kabartmıştır. Ancak dış politikada o güne kadar birçok tecrübeden geçmiş olan II. Abdülhamid bu söz konusu taleplere şüpheyle bakmıştır. Netice itibarıyla de söz konusu nehirlerde gemi işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya devredilmesi gibi yeni ve tehlikesiz bir formül geliştirilmiştir. Böylece hem Hazine-i Hassa'nın emlak-ı seniyye gibi alanlarda mevcut işletme tecrübesi sayesinde yabancı şirketlerle rekabet edebilir bir hizmetin meydana getirilmesi ve hem de yabancı bir şirkete verilecek yeni imtiyazların meydana getirebileceği sıkıntıların giderilmesi hedeflenmiştir. Hazine-i Hassa, adı geçen Umman-i Osmanî Şirketini 1900 senesinde tamamen satın alarak Hamidiye Vapurları İdaresini kurmuştur. Bu yeni kurulan şirket bütün yetersizliklere rağmen Birkaç yıl içerisinde Lynch yabancı İngiliz şirketi ile rekabet etmeye başlamış ve hatta bu yabancı şirketin önüne geçmeye başlamıştır. Hamidiye Vapurları İdaresinin fiyatları düşürerek ve müşterisini devamlı elinde tutarak rakibini zor duruma düşürmesi üzerine bir çıkış yolu arayan yabancı Lynch şirketi, 1907 yılından itibaren İngiliz hükümetini devreye sokarak yüksek tuttukları ücretlerin de söz konusu rekabeti sonlandıracak bir ortak fiyat belirlemesi arayışına girmiştir. 20 yüzyılın başında Irak bölgesinde petrolün bulunması Şattularap'ın önemini bir ve birkaç kat daha arttırmıştır. Aslında Şattularap bölgesinin ve Karun nehirlerinin gemi taşımacılığına elverişli olması petrol arama işini hızlandırarak teşvik etmiştir. Musul bölgesinde de imtiyaz peşinde koşan D'Arcy şirketi 1901 yılında İran'dan petrol arama almıştır. İran'ın Kasr-ı Şirin bölgesinde başarılı olamayınca oradan İran'ın Huzistan taraflarına yönelir, ancak bu bölgedeki ilk dönemlerde de başarılı olamamıştır. 1908 yılına gelindiğinde ise aynı bölgede bulunan Mescidi Süleyman'da Petrol çıkarmayı başarmıştır. Burada petrolün bulunması üzerine Anglo-Persian Oil Company Limited şirketi kurularak petrolün çıkarılması, taşınması ve pazarlanmasına başlanmıştır. (Kurt, 2006:1-19)

Petrol üretimi tabiatı gereği nakliye sorununu da beraberinde getirmektedir. Bu bakımdan Şattularap'ın ehemmiyeti daha da arttırılmış ve Şattularap İngilizlerin çıkarları için vazgeçilmez bir bölge haline gelmiştir. Bab-ı Ali Baskını sonrasında fiilen işbaşına gelen ittihatçılar, özellikle mali problemleri çare bulmak, gümrük vergilerini arttırmak ve ayrıca da dış politikada yalnızlıktan kurtulmak amacıyla eski sadrazam İbrahim Hakkı Paşa'yı Şubat 1913 tarihinde fevkalâde murahhas sıfatı ile Londra'ya göndererek İngilizlerle müzakereye başlamıştır. Türklerin bu durumu fırsat bilen İngilizler Osmanlı ile İngiltere arasında ne kadar birikmiş problem veya geleceğe dönük ne kadar hesapları varsa anlaşma masası üzerine getirmiştir. Üzerinde anlaşılan veya parafe edilen beş mukabele İbrahim Hakkı Paşa ile Sir Edward Grey tarafından imzalanmıştır. Uzun müzakerelerden sonra 9 Temmuz 1913 tarihinde imzalanan bu Osmanlı-İngiltere Antlaşması'nın bir bölümü Şattularap'ta gemi işletmeciliğini düzenleyecek bir komisyonun teşekkül etmesini öngörür; Şattularap'da gemi işletmeciliğini tertipleyen bu antlaşma Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına ters bazı maddeler içermektedir. Bunu şu şekilde ifade etmek yerinde olur: Osmanlı Devleti adeta Şattularap üzerindeki egemenlik haklarını İngiltere ile paylaşır; İngiltere sahip olduğu imtiyazı bir noktada egemenliğe çevirmiştir. Daha da vahimi söz konusu antlaşma bu tartışmaya yeni bir boyut kazandırmıştır. Ve bu problemi iki devlet arasındaki bir mesele olmaktan çıkararak uluslararası bir soruna dönüştürmüştür. Aşağıda metni verilecek olan raporun yazarları, Osmanlı Devleti'nin aleyhinde olan maddelerin I.Dünya Savaşı'nın bitiminde tekrar yeniden ele alınmasını umuyorlarsada, bildiğimiz gibi bu beklentileri gerçekleşmemiştir. Osmanlı Hariciye Nezareti'nin mücadele ettiği problemlerden biri de, Muhammara meselesidir. Muhammara, İran'ın Huzistan eyaletinde Şattularap ile Karun nehirlerinin birleştiği Haffar Kanalı üzerindedir. İran'ın Şuster Vilayetine 200 kilometre uzaklıkta, Osmanlı Devleti'ne ait Basra vilayetinin 37 kilometre kuzeydoğusundadır. Adı geçen Karun Nehri ise bu bölgeden 130 kilometre uzaklıkta yukarıya kadar nehir ulaşımına uygun bir bölgedir. Muhammara ayrıca Karun Nehri ile Şattularap ve Huzistan arasındaki kilit bir noktada bulunmaktadır. (Sami,1316:4220)

Söz konusu Muhammara'nın ticaret merkezi olması sebebiyle o tarihlerde gelişmiş bir kasaba olarak halkın çoğu Basra ve Nasriye şehirleri yakınından türeyen göçebe bir Ka'b aşiretine mensuptur. Ayrıca bu kabilenin bir kolu olan ve Muhammara taraflarına yerleşen el-Muhaysin kabilesi hem akrabalık, hem ticaret ve değişik sebeplerle Bafra vilayeti ile devamlı ilişki içerisindeydi. Bu kabilenin ana gövdesi Sünni olmasına rağmen yerleşik hayata geçerken kimi kolları Şiileşmişti ki Muhammara da bulunan insanlar Şii ve İran'ın etkisine tamamına açıldı ve halen de etkisindedir. (Mehmet Hurşit Paşa, 1997:1-23)

Bağdat Valisi Davut Paşa'nın dönemine kadar bunlardan bazen vergi sayılabilecek hediyelerde alınır. Buna rağmen söz konusu kabilenin gerek iki taraf arasında kalması gerekse Osmanlı ile İran topraklarındaki dolaşmaları 19. asrın ortalarına kadar iki devlet arasında herhangi bir problem teşkil etmemiştir. Muhammara bölgesi tarıma elverişli, havası güzel bir yerleşim merkezi ve uygun bir limana sahip olmasıyla da gelişmiş ve ticaret yerleşim merkeziydi. Muhammara sakinlerinin tabiiyeti meselesinden dolayı Osmanlı Devleti onların mezhepleri dolayısıyla da İran nüfuzunun etkisi altında kabul edilen bu bölge ilk olarak 1847 yılında yapılan Osmanlı-İran Antlaşmasının da her iki devlet arasında söz konusu edilmiştir. Bu yapılan antlaşmanın ikinci maddesi ile Zuhab bölgesinin batısının Osmanlı Devleti'ne, doğusundaki dağlık tarafının da İran'a verilmesi taahhüt altına alınmıştır. Ayrıca İran tarafının da Süleymaniye hakkında hiçbir iddia talebinde bulunmayacağı taahhüdüne karşılık olarak Osmanlı Devleti de Muhammara şehriyle limanı, Ceziretü'l Hazar limanı ile Şattularap'ın doğuda kalan sol tarafını İran'a terk eder; yapılan antlaşma da ayrıca burada yaşayan aşiretlerin İran'la ilişkilerinin dikkate alındığı ve tasarruflarındaki arazinin İran'a bırakıldığı vurgulanmıştır. (Muahdat Mecmuası, 1298:5-6)

Bu söz konusu antlaşmadan 10 yıl sonra 1857 tarihinde Osmanlı'nın İranlılarla yaptıkları savaş sırasında adı geçen Muhammara'yı işgal eden İngiltere, daha sonraki yıllarda bu işgali kaldırdıysada burayı kendi himayesinde bir şeyhlik olarak elinde bulundurmaya devam etmiştir. İngilizlerin 1857 yılının sonuna doğru bu bölgedeki petrol arama çalışmaları için Karun Nehri'nin Nasriye ve Ahvaz'a kadar olan bölgelerini temizleyerek gemi ulaşımına elverişli hale getirerek hem Muhammara'nın ticaret bakımından gelişmesine ve hem de bir çatışma alanı haline gelmesine sebep olmuştur. 20. yüzyılın başlarında Muhammara şeyhi olan Haz'al'ın İranlılardan ziyade İngilizlerle ilişkiye girmesi o bölgede İngiliz nüfuzunun iyice bölgeye yerleşmesine sebep olmuştur ve hatta bununla da kalmayarak dostluk kurduğu Kuveyt gibi bölgedeki şeyhliklere de etki etmiş ve Basra sınırları içine giren arazilerden satın alarak Hazal, kendi tartışmalı durumunu mücavir bölgelere de taşımıştır veya İngilizler tarafından taşınmıştır. O tarihe kadar bölgede Osmanlı Devleti ile İran arasında Muhammara'da sınır taşları dahi yokken bölgede İngilizlerin varlığı dikkate alınarak Osmanlı Devleti ile İran arasındaki söz konusu bölgede sınır çizimi gündeme gelmiştir. Basra Körfezi'nde kendi nüfuz alanlarını belirleme arzusu içinde olan İngiltere'de bu talebe sıcak yaklaşmış ve böylece Muhammara hududu 29 Temmuz 1913 tarihli Osmanlı-İngiliz Antlaşması ile belirlenmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu husustaki niyeti Şattularap'ın Ummu'l Rasas ve Ummu'l Hasasif adacıklarının alüvyon ile dolup derinliğini kaybeden sağ tarafını tarayarak nehrin taşımacılığına uygun hale getirmek böylece gemilerin sonradan ortaya çıkan Muhammara tarafındaki yolu terk edip daha uygun olan bu eski hattı takip etmelerini sağlamaktır. Bu şekilde

Muhammara limanının ticari öneminin azalıp buradaki uluslararası rekabetin bertaraf edilmesi buluyordu. Aslında adı geçen 1913 Antlaşması'nın konuyla ilgili maddelerinde bir tuhafılık vardı. Zira daha önce İran'a verilen bir toprağın sınırlarının üçüncü bir devletle yani İngiltere ile çizilmesinin yanlışlığına dikkat çeken Osmanlı Devleti'nin o tarihteki Tahran seferi Sahreddin bey savaş sonunda bu konunun masaya yatırılması gerektiğini ifade etmiştir. (Murtaza, 1998:82)

2. KUVEYT MESELESİ

Basra Körfezi'nin kuzeybatısında, Şattularap'a yakın bir bölgede bulunan Kuveyt korunaklı limanlarıyla o coğrafyanın önemli ve stratejik bir bölgesidir. Yeni bir yerleşim yeri olmakla beraber ne zaman ve kimler tarafından iskân edildiği konuları ihtilaflıdır. Ancak bu bölgenin Osmanlı Devleti'nin Lahsa-Ahsa eyaletinin yerel yöneticilerinden olan Beni Halid kabilesinin yazın kullandığı veya inci avı için gittiği bir yer olduğu bilinmektedir. Osmanlı kaynakları bu hususta Kuveyt'i idare eden ailenin mensup olduğu Utup kabilesi hakkındaki ilk Osmanlı arşiv belgesi 1701 yılına dayanmaktadır. Söz konusu belgeye göre Bahreyn'de yaşayan bu kabilenin o dönemlerin İran nüfuzunda ki Şii kabilelerden çeşitli baskılar görüp göç etmek için Basra valisine müracaatları söz konusu edildiyse de (BOA,MD, 2518-713) bu belgede doğrudan Kuveyt'ten bahsedilmemekle beraber, aileleriyle birlikte Basra şehrine geçici olarak yerleşen veya yerleştirilen, bu grubun sonraki göç yolu ve akıbetleri bilinmemektedir. 1709 tarihli mahalli bir kaynak olan Şamlı Murteza b. Ulvan'ın seyahatnamesinde bir bölge olarak Kuveyt'ten bahsedilmiş; ancak detaylı bilgi verilmemiştir. (Murtaza, 1998:82)

Batılı kaynaklar bölgeyle ilgili ve haritalarda da Kuveyt sakinlerinin ve hatta Al-i Sabah hakkındaki bilgiler ancak 1757 yılından sonra takip edilebildiğine göre, (Slot,2003:1 vd.) Osmanlı belgesinde konu edilen Utub kabilesinin buraya yerleştirilmiş olduğu neticesi çıkarılabilir. Bu tarihi malumat 19. ve 20. yüzyıllarda bu bölgede hep münazara konusu olan ve halen de tartışılan Kuveyt'in tarihi seyir içerisinde bağımsızlığı veya aidiyeti meseleleri bakımından büyük önem içermektedir. Her iki durumda da yani Beni Halid Kabilesi tarafından yerleşime açılması veya Utub kabilesinin Osmanlı Devleti'nin müsaadesi ile buraya yerleşmiş olması Kuveyt'in Osmanlı Devleti ile olan bağlarını göstermektedir. Özellikle çok önemli bir inci avı, ticaret merkezi ve iyi bir liman olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin merkezden atadığı idarecilerle gümrük sistemini kurmamış olması kesinlikle Osmanlı'ya bu bağlılığın olmadığı anlamına gelmez. Osmanlı hariciye nezareti tarafından hazırlanan ancak arşiv kaynakları belirtilmeyen raporda Kuveyt hakkında verilen bilgiler dikkate şayandır ve hatta bugün bile Kuveyt tarihi ile ilgili tartışmalara yeni boyutlar kazandırabilecek mahiyettedir. Buna göre Kuveyt, Bağdat (Abbasi) hilafetinin çökmesinden sonra İranlıların nüfuzu altına girmiştir. 1628 tarihinde IV.Murad döneminde Bağdat ve civarının yeniden Osmanlı Devleti'nin idaresine girmesiyle beraber Kuveyt'te yavaş yavaş Osmanlı hakimiyeti hudutları içerisine girmiştir. Ayrıca Kuveyt'teki Arap kabilelerin bölgeyi 18.asrın başlarında İranlılardan geri aldığı ifade edilir ki o zaman bir önceki hüküm doğru olmamış olur. Ancak vaziyet böyle değildir. Söz konusu aynı satırların devamında "Kuveyt, bilahare siyasi ve dini bakımlardan Türklerin tebaası olmuşlardır" diye ifade edilerek asıl gaye ortaya konmuştur. Kuveyt'in idarecileri olan Sabah ailesinin Mutayr aşiretine mensup olduklarına dair rapor da verilen bilginin ise yanlış olması gerekir, zira daha önce de ifade edildiği gibi bu aile Utub kabilesindedir. Anlaşılanlara göre Kuveyt sakinlerinin Osmanlı Devleti'nin coğrafyası kabul edilen bölgelerden Kuveyt bölgesine göç etmesi ve burasının Osmanlı toprağının bir uzantısı olması onların Osmanlı tebaası sayılmaları için yeterli olmaktadır. Osmanlı Devleti için vergi ve asker verme kaynağı olmayan söz konusu bölgede devam etmekte olan geleneksel idarenin gemilerine Osmanlı bayrağı çekmesi ve hutbelerde Osmanlı sultanının adını ifade etmesi yeterli bulunmuştur. Ancak 1820 yılından itibaren İngilizlerin Basra vilayetinin Körfezi'ndeki şeyhliklerle ilgilenmesi ve bazılarıyla da gizli anlaşmalar yapması, Osmanlı Devleti'nin gözünden kaçmamıştır. Özellikle Bahreyn'in tamamı ile İngilizlerin etkisi altına girmesi Osmanlı yetkililerini harekete geçirmiştir. Bağdat valileri Takıyyüddin Paşa ile Mithat Paşa, Katif Ahsa hatta Basra vilayetinin muhafazasının Kuveyt'le olan münasebetlere bağlı olduğu kanaatindeydiler. Mithat Paşa'ya göre Kuveyt'te Bahreyn benzeri bir yabancı himayenin kurulması durumunda Irak ve Arap Yarımadası tamamen tehdit altına girer düşüncesindeydi. Bu bakımdan Mithat Paşa selefi gibi oda ilk iş olarak Al-i Sabah ailesinin reisi olan Abdullah b. Sabah'la ilişkiye geçerek onu Basra'ya davet etmiştir. Yapılan görüşmelerde Kuveyt'ten vergi alınmayacağı ve eski idari hiçbir şekilde müdahale edilmeyeceği talimatını vermiştir. Çünkü burada Osmanlı Devleti'nin amacı onlardan vergi almak değil, orada yabancı müdahalelere engel olacak düzenlemeleri yapmaktır. Abdullah b. Sabah'ın önünde diğer bazı Körfez şeyhleri gibi İngilizlerle anlaşmak veya hilafeti temsil eden Osmanlı Devleti'nin arzu ve isteklerine uymak biçiminde iki seçenek vardı. Abdullah b. Sabah Mithat Paşa'nın telkinleriyle ikinci seçeneği tercih ederek 1869 yılında Abdullah b. Sabah, Kuveyt kaymakamı olarak atanmayı kabul etmiş ve bunun üzerine Abdullah b. Sabah'a Kuveyt'in kaymakamlık beratı gönderilir ve bununla birlikte Abdullah b. Sabah uzun yıllar bu kaymakamlık görevini devam ettirmiştir. Söz konusu aynı beratla şer'i naib olarak da Şeyh Muhammed b. Abdullah es-Sani atanmıştır. (BOA, A. MKT. UM, 11-13)

Bununla beraber Kuveyt şeyhleri Osmanlı idaresinin Ahsa ve Katif bölgelerinde kuvvetlenmesine katkı vererek Mithat Paşa'nın Necid seferine 80 gemiyle de yardımda bulunmuşlardır. Her iki taraf arasındaki bu mutabakat 1889 yılına kadar İngilizleri Kuveyt'te etkisiz hale getirmiştir. Ancak 1889 yılından sonra meydana gelen gelişmeler ve kardeşini öldürerek şeyhliği eline geçiren mübarek es-Sabah'ın takip ettiği politikalar Kuveyt şeyhliğini Osmanlı Devleti'nden uzaklaştırmıştır. Bazı Kuveytli yerel tarihçiler özellikle bu dönem Osmanlı-Kuweyt münasebetlerine ve 1913 Osmanlı-İngiliz Antlaşması'na bakarak (Kurşun, 2004: 136-151) Kuveyt'in hiçbir dönemde Osmanlı Devleti'ne bağlı olmadığını ileri sürerler. Ancak bu yaklaşımları tarihi gerçekliklerden uzaktır. Çünkü tarihi açıdan bakıldığında her şey ayan beyan ortada görülmektedir ve tarihi belgeler bu hususa yeterince ışık tutmaktadır. Kuveytli tarihçilerin bu görüşleri ayrıca ulus-devlet olma kaygısı güdenlerin psikolojisini yansıtmaktadır. 1913 tarihinde yapılan Osmanlı İngiliz Antlaşması Osmanlı Devleti ile Kuveyt arasında meydana gelmiş olan tabiiyet ve metbuiyet münasebetlerini zedelediği için bazı olumsuzluklar meydana gelmiştir. Oysa savaş sonrasında bu antlaşma yeniden gözden geçirilmiş olsaydı, olumlu yönde düzeltilseydi bazı olumsuzluklar olmazdı. Zira bu adı geçen antlaşma Kuveyt'i özerk bir kaymakamlıktan çıkartarak adeta sınırları belli olan bağımsız bir emirliğe dönüştürmüştür. İngilizlerin temel politikaları himayesinde olduğunu iddia ettikleri bu emirlik sayesinde Osmanlı-Alman ortaklığındaki Bağdat demiryolu projesinin Basra Körfezine inmesine engel olma ve sonuç itibarıyla de İngilizler bu proje engel olmuşlardır. Söz konusu demiryoluna yapılan itirazlarda bu demiryolu hattının ulaşacağı noktaya odaklanmıştır. Önce Basra'ya ardından Kuveyt'e uzatılması düşünülen bu hat yukarıda da belirtildiği gibi İngilizlerin korkulu rüyasıydı. Ve bu tehlike 1913 Antlaşması'yla ortadan kaldırılmıştır. Ancak bir I.Dünya Savaşı sonrasında oluşan yenedünya şartları söz konusu antlaşmanın düzeltilmesine imkân vermemiştir. Özellikle yakın dönemde uluslararası müdahalelere neden olan Irak ile Kuveyt arasındaki bölgesel sorunların, büyük bir öngörü ile tanımlanan sınır problemlerinden ve zengin petrol rezervlerinden kaynaklandığı apaçık ortadadır. (Babıali Hariciye Nezareti, 1917: 31-32)

3. SONUÇ ve ÖNERİLER

Basra Körfezi'nin kuzeybatısında Şattülarap'a yakın bir yerde bulunan Kuveyt, korunaklı limanı ile önemli ve stratejik bir mevkidir. Yeni bir yerleşim yeri olmakla beraber ne zaman ve kimler tarafından iskâna açıldığı konuları ihtilaflıdır. Ancak buranın Osmanlı'nın Lahsa-Ahsa eyaletinin yerel yöneticilerinden olan Beni Halid kabilesinin yazın kullandığı veya inci avı için gittiği bir yer olduğu bilinmektedir. Kuveyt sakinlerinin Osmanlı coğrafyasının bir uzantısı olması, onların Osmanlı tebaası sayılmaları için yeterli olmaktadır. Devlet için vergi ve asker kaynağı olmayan bu bölgede sürmekte olan geleneksel idarenin gemilerine Osmanlı bayrağı çekmesi ve hutbelerde Osmanlı sultanının adını zikretmesi ayrıca Kuveyt'in Osmanlı tebaasının olduğunu perçinlemektedir.

KAYNAKÇA

Arzu Terzi, Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras, İstanbul, 2007

Babıali Hariciye Nezareti, Kuveyt Meselesi, İstanbul, 1917

Babıali Hariciye Nezareti, Necid Kıtası Meselesi, İstanbul, 1917

Bağdat Fransız konsolos vekilinin Bağdat vilayetine gönderdiği mektup için bkz. Zevra nr.51, 14 Rebiülevvel 1287

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, A.M.K.T.U.M, 11/13

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, HR. SYS, 85-24, lef 11; lef 13

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, HR.HMŞ. İŞO, 50-8

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, İ.D.H, 632/43975

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, MD, nr III, hüküm nr. 2518

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, MV, nr.162

Benj Slot, Kuwait, The Growth of a Historic Identity, Kuveyt, 2003

Burcu Kurt, Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2006

İlhan Ekinci, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti, Ankara, 2007

Mehmet Hurşid Paşa, Seyahatname-i Hudud, Neşr Alaeddin Eser, İstanbul, 1997

Muahedat Mecmuası, Ceride-i Askeriye Matbaası, İstanbul, 1298, III

Rihlet Murtaza b.ulvan, Neşr Said b. Ömer el Ömer, Kuveyt, 1998

Şemsettin Sami, Kamusü'l Alem, İstanbul, 1316, VI 4220

Zekeriya Kurşun, Basra Körfezinde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi, Katar'da Osmanlılar 1871-1916, Ankara, 2006

Zekeriya Kurşun, Necid ve Ahsa'da Osmanlı Hâkimiyeti Vahhabi Hareketi ve Suud Devletinin Ortaya Çıkışı, Ankara, 1998

Zekeriya Kurşun, Necid ve Ahsa'da Osmanlı'dan Amerika'ya Tanımlanamayan Irak Dosyası, İstanbul, 2003