

ORTADOĞU'DA ŞATTÜLARAP'IN ÖNEMİ VE ŞATTÜLARAP ÜZERİNDEKİ ÇEKİŞMELER

THE IMPORTANCE OF SHATT AL-ARAB IN MIDDLE-EAST AND CONFLICTS BECAUSE OF SHATT AL-ARAB

ЗНАЧЕНИЕ ШАТТЮЛАРАПА В СРЕДНЕМ ВОСТОКЕ И ОСПАРИВАНИЯ НАД ШАТТЮЛАРАПОМ

Nurhan AYDIN* - Bahar ŞENTÜRK**

ÖZ

Ortadoğu; dünya ticaretine coğrafi konumu ve içinde bulunan Süveyş Kanalı, Basra Körfezi, Çanakkale-İstanbul Boğazları, Akdeniz Limanları gibi önemli suyolları ve onları birbirine bağlayan kara yolları nedeniyle çok önemli bir bölgedir. Önemli suyollarından biri de Şattülarap olarak anılan Fırat ve Dicle Nehirlerinin birleştiği mevki gösterilmektedir. Tarih boyunca milletler bu bölge için mücadele içine girişmişlerdir. Mücadele etmelerindeki asıl neden ise bu bölgenin verimliliği ve suyun petrol kadar değerli olmasından kaynaklanmaktadır.

Şattülarap bölgesi Osmanlı-İran arasında problem olmuştur. İran, savaşlar sırasında Şattülarap'ı nehir trafiğine kapatmıştır. Bu durum karşısında Ortadoğu'daki topraklarda gözü olan devletler müdahalede gecikmemiş, İngiltere ve Rusya hemen iki ülke arasında arabuluculuk rolünü üstlenmişlerdir. Bu arabuluculukla İngiltere, Şattülarap üzerinde serbest şekilde hareket etmiştir. Hatta İngiltere, Şattülarap Suyolunda vapur işletme hakkı alan ilk devlet olmuştur. Daha sonraları ise Rusya, Almanya ve İran'da bu haktan yararlanmışlardır.

Birinci Dünya Savaşı sırasında İngilizler, Şattülarap'ın önemini bildiğinden hemen Şattülarap'ın ağzında bulunan Fav mevkiini işgal etmişlerdir. Bu sırada Osmanlı Ordusu, Süleyman Askeri Beyi burada görevlendirmiş ama Süleyman Askeri Bey başarılı olamayıp geri çekilmiştir. Neticede meydana gelen gelişmeler İngiltere'nin Orta Doğu'ya iyice yerleşmesi sonucunu doğurmuştur. Bu durum ise Orta Doğu'nun bugünkü şekillenmesinin başlangıcını oluşturmuştur.

Şattülarap üzerindeki egemenlik sorunu ya da kısaca sınır sorunu İran-İrak arasında en ciddi sorunlardan biri durumundaydı. Irak'ın bu suyunun kontrolünü ele geçirmek için 20 Eylül 1980'de İran'a saldırmasıyla iki ülke arasında savaş başladı. Bu saldırı tamamen İran'a yarımış, Irak'ın ele geçirdiği İran topraklarını parça parça geri almıştır. İran-İrak Savaşı, iki devletin sınır boyuna yaydığı ve zaman zaman belirli kesimlerle toplayabildiği kuvvetlerle büyük stratejik uygulamalardan uzak manevra taktikleriyle kronikleşmeye başladıktan sonra Şehirler Savaşı ve Körfez Savaşı adıyla tarihe geçen yeni bir özellik göstermiştir. İran-İrak arasındaki mücadelenin Basra Körfezinde geçen bölümü askeri ve siyasi literatürde Körfez Savaşı olarak yer almıştır.

* Yrd. Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, KARS

** Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı T.C. Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Öğrencisi

Anahtar Kelimeler: Şattularap, İran-Irak, Mücadele, Sınır, Süleyman Askeri Bey, İngiltere, Ortadoğu

ABSTRACT

Middle-east is a very important place because of its geographic position in the world trade and important maritime lines as Suez Canal, Persian Gulf, Çanakkale-İstanbul straits and Mediterranean ports and important highways which connect them. An important maritime line is Shatt al-Arab where Tigris and Euphrates rivers combine. Nations have fought for this region throughout the history. The reason why they fought was that this region is very fertile and the water is as precious as oil.

Shatt al-Arab region became a problem between Ottoman Empire and Iran. During wars, Iran closed Shatt al-Arab for the transportation in the river. The countries which had intention to occupy lands of Middle-east interfered this situation. England and Russia held a mediatory position. Because of its position, England had the opportunity to have transportation in Shatt al-Arab as it wanted. England was even the first country to have right to operate ships in Shatt al-Arab. Later, Russia, Germany and Iran also made use of this advantage.

Since Britain knew the importance of Shatt-al Arab, it occupied Fav place which is at the opening of Shatt al-Arab during the World War I. Ottoman Empire appointed Suleyman Askeri Bey to fight for that place; whoever, he had to retreat. The developments in the region lead to the consequence that England guaranteed a place in Middle-east, which was the beginning of giving today's shape to Middle-east.

The problem of supremacy over Shatt-al Arab or shortly the problem about the borderline between Iran and Iraq was one of the most serious problems. The war outbreak between these two countries after Iraq's aggression against Iran on 20 September 1980 in order to occupy this maritime line which was in the control of Iran. This aggression went in Iran's favour because Iran took back its lands which had been occupied by Iraq before. After the Iran-Iran war was known as War of Cities of Gulf War after the forces which were appointed on the border line and which were collected in definite points became chronic with manoeuvres that were far from big strategies. The war which was fought in Persian Gulf during the Iran-Iraq war is known as Gulf War in the military and political literatures.

Key Words: Shatt al-Arab, Iran-Iraq, Fight, Border, Süleyman Askeri Bey, England, The Middle East

АННОТАЦИЯ

Ближний Восток, это важная территория, где проходят мировые торговые пути и находится Суэцкий канал, Басрийский залив, Босфорский и Дарданельские проливы, значительные порты Средиземного моря и сухопутные дороги связывающие их. Среди важных водных путей можно отличить место слияния двух рек Евфрата и Диджле, которая называется Шаттюларапом. На протяжении всей истории люди воевали между собой для овладения этой территорией. Причиной войны была плодородность этой земли и местные водоёмы, драгоценные как нефть.

Шаттюларап всегда был проблемной территорией между Ираном и Османией. Иран, во время войн перекрывал дорогу Шаттюларап ведущую к рекам. Пользуясь

таким положением другие государства, имеющие интерес к Ближнему Востоку, не опаздывая, вмешивались в его дела. Англия и Россия немедленно брали на себя роль посредника между этими государствами. Такое посредничество давало возможность Англии свободно действовать на территории Шаттюларап. Англия стала первым государством, получившим право на судоходства в водах Шаттюларап. В дальнейшем такого же права добились Россия, Германия и Иран.

Англичане, во время Первой мировой войны, зная значение Шаттюларап, сразу же захватили форпост на территории слияния двух рек. По этому направлению действовала османская армия под командованием Сулеймана Аскер Бейя, однако удачи не добилась и отступила назад. В последствии, Англия прочно укрепилась на Ближнем Востоке. Такое положение содействовало формированию нынешнему положению Ближнего Востока.

Вопрос гегемонии над Шаттюларапом и приграничные вопросы остро стояли во время войны между Ираном и Ираком. Ирак, с целью овладения водной пути, 20-го сентября 1980 года напал на Иран и началась война между этими государствами. В этой войне победил Иран. Он по частям вернул все свои земли, захваченные Ираком. Война между двумя государствами велась в основном вдоль границы. Порой сгруппировались вооружённые силы обеих стран и вели крупные военные действия между собой, которые потом, в истории стали называться войнами городов и заливов. Противостояние Ирака и Ирана в Басрском заливе в военной политической литературе стало называться войной залива.

Ключевые слова: Шаттюларап, Иран-Ирак, борьба, граница, Сулейман Аскери Бей, Англия, Ближний Восток.

GİRİŞ

Ortadoğu Kavramı

Ortadoğu; İkinci Dünya Savaşı'na kadar özellikle Anglo-Saksonlarca "Yakındoğu" olarak tanımlanmaktaydı. Doğu Akdeniz toprakları, bu savaşta bölgede konuşlandırılan "İngiliz Ortadoğu Komutanlığı"nın bir istihbarat ve harekât merkezi haline gelmesiyle, "Ortadoğu" adı dünya çapında tanınmaya ve anılmaya başlanmıştır. Ortadoğu teriminin yaygın olarak kullanılmaya başlanması İkinci Dünya Savaşı sırasında olmuştur. (Memiş 2006: 5-7)

Ortadoğu'nun adı gibi sınırları ve kapsamı da belirli değildir. Kuşkusuz bu, konu bakış açısına göre değişiklik gösterdiği gibi konuyu ele alanların ülkelerine ve dünya siyasetine göre değiştiği de görülmektedir. Avrupa-Asya-Afrika kıtalarını birleştiren konumu, coğrafi bütünlüğü, tarihi yakınlığı ve süper güçlerin çatışma alanı olması dikkate alındığında Ortadoğu'nun sınırları şöyle saptanabilir: Kuzeyde Türkiye, doğuda İran, güneyde Arabistan Yarımadası ve Sudan, batıda ise Mısır Birleşik Arap Cumhuriyeti topraklarının kapsadığı alan mantıklı bir saptama olabilir. Bu alanda konumlanmış bulunan belli başlı devletler; Türkiye Cumhuriyeti, İran İslâm Cumhuriyeti, Mısır Birleşik Arap Cumhuriyeti, Irak Arap Cumhuriyeti, Suriye Arap Cumhuriyeti, Suudi Arabistan Krallığı, Lübnan Cumhuriyeti, Ürdün Krallığı, İsrail Cumhuriyeti, Yemen Cumhuriyeti, Maskat Umman Emirliği, Bileşik Arap Emirlikleri, Kuveyt Emirliği, Sudan Cumhuriyeti, Kıbrıs Rum Cumhuriyeti ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'dir. (Erendil 1992: 7)

Ortadoğu; dünya ticaretine coğrafi konumu ve içinde bulunan Süveyş Kanalı, Basra Körfezi, Çanakkale-İstanbul Boğazları, Akdeniz Limanları gibi önemli suyolları ve onları

birbirine bağlayan kara yolları ile yön verebilecek önemli bir bölgedir. Kısacası insanlık tarihinin ve uygarlığın adeta beşiği olan Ortadoğu, daha önceki asırlarda olduğu gibi, XX. yüzyılda da dünyanın en önemli bölgelerinden biri olma özelliğini sürdürmüştür.

Her şeyin hızla değiştiği dünyamızda silah ve güç kullanmak suretiyle “Böl ve Yönet” ilkesinin üzerinden hiç kalkmadığı bölge Ortadoğu’dur. Ortadoğu, İkinci Dünya Savaşı’na kadar, başta İngiltere olmak üzere Fransa, Almanya, İtalya, Rusya gibi güçlerin, savaştan sonra ABD ve SSCB’nin devam eden siyasetiyle hakim olmak istedikleri bölgedir.(Kocaoğlu 1995: 5)

Şattularap’ın Tanımı

İngiliz jeopolitikçisi Mackinder, Asya Afrika ve Avrupa kıtalarının oluşturduğu “Büyük Dünya Adasını” birbirine bağlayan önemli geçit bölgeleri arasında Doğu Anadolu ve Mezopotamya’yı da saymaktadır. Bu iki bölgenin başlıca su kaynakları Dicle ve Fırat nehirleridir. Türkiye’den doğan bu iki nehirden Fırat, Suriye’den geçtikten sonra Irak’ta Dicle’yle birleşerek Şattularap adını almakta ve Körfeze boşaldığı yere kadar yaklaşık 130 millik bir yolu takip etmektedir. Şattularap’ın 55 mili, İran-İrak arasındaki sınırı oluşturmaktadır.(Yıldırım 2007: 323)

İrak’ın büyük bir bölümünü kapsayan Mezopotamya ovası, doğuda Zagros dağları ve kuzeydoğuda Toros dağları ile sınırlıdır. Irak’ın kalbi durumunda olan bu sahada nüfus yoğunluğu fazla olup tarihi eserlerle süslü şehirler görülür.(Atalay 2001: 36) Mezopotamya da Fırat ile Dicle arasındaki bu bölgeye Grekçede “İki ırmak arası” denmektedir. Mezopotamya kesin olarak iki ayrı bölgeyi kapsamakla birlikte bunlar; El-Cezire ve Irak-ı Arap’tır. Cezire, yukarı kısımda ırmakların gömüldüğü geniş bir platodur. Fırat ve Dicle asıl Mezopotamya’yı oluşturan Irak-ı Arap ovasına girdikten sonra burada birçok kol alır ve Harel-Hammer bataklık gölünü besler.(Güney 2003: 277) Şattularap’ın Basra Körfezine ulaştığı delta ovası yılda 40-50 metre kadar genişlemektedir. Şattularap’ın kıyısında ise hurma palmyeleri görülür ve bunlar dünya hurma ticaretinin %75’ini sağlar.(Güner-Ertürk 2005: 194-196)

I. Dünya Savaşı Öncesi Fırat ve Diclede Ulaşım ve Şattularap Meselesi

Şattularap Meselesinin Kaynağı

Şattularap meselesinin kökenine çok geniş bir tarihi arka planda bakıldığında, Pers-Babil, Sami-Hint Avrupa, Sünni-Şii, Osmanlı-İran ilişkileri ve sınır anlaşmazlıklarına kadar gidildiği görülmektedir. Klasik dönem egemenlik anlayışı içerisinde kalın ve belirsiz olan Osmanlı-İran sınırı çeşitli anlaşmalarla kesinleştirilmeye çalışılmış, bu anlaşmalarda Şattularap’da konu dahiline alınmıştır. Özellikle 1823 ve 1847 Erzurum Antlaşmaları, 1911 Tahran ve 1913 İstanbul Protokolü ile içerisinde Şattularap meselesinin de bulunduğu sınır anlaşmazlıkları ve seyrüsefer hakları düzenlenmeye çalışılmıştı. Şattularap ile ilgili temel problem Şattularap’ın aşağı kesiminin sol sahilinde yer alan Muhammere bölgesinden (Karun şehrinin kavuştuğu yerden denize kadar olan kısmında) dolayı İran’ın sınırı olması ve İran’ın burada hak iddialarıydı. İran sınırları içinden gelen ve Şattularap’a karışan Karun nehri aracılığıyla Basra Körfezi’ne çıkmak düşüncesi ve seyri sefer hakları konusundaki istekleri, bu meselenin diğer bir boyutunu oluşturuyordu. 19. yüzyılın ikinci yarısında bölgeye başta İngiltere ve Rusya olmak üzere yeni devletlerin ve arabulucuların girmesi, problemin daha da çözümsüz bir hal almasına neden olmuştu.(Ekinci 2007: 321-322)

Osmanlı Devleti ile İran arasında Şattularap ile ilgili en önemli anlaşmalardan biri 1639 yılında imzalanmış olan Kasr-ı Şirin (Zuhab Antlaşması)'dir. Bu antlaşma ile bölgedeki aşiretlerin yaşadıkları yerler dikkate alınarak sınırlar çizilmiştir. İran'a göre su yolu doğal bir sınır oluşturuyordu. Osmanlılar ise suyolunun her iki tarafında oturanların da Arap olmasını gerekçe göstererek burasının tamamen kendilerine ait olmasını savunuyorlardı. Bu antlaşma kara sınırlarını belirlemede başarılı olurken Şattularap tartışmalı kalmıştır. 17. yy'da Arabistan'dan gelen Ka'ab aşireti kısa sürede zengin olmakla birlikte ilk önce İran'la ardından da Osmanlı devletiyle savaşmış ve Şattularap'ı nehir trafiğine kapatmıştı. 1762'de başlayan bu ayaklanma, ancak 1768'de İngilizlerin yardımıyla bastırılabilirdi. 1812'de ise Muhasin aşireti liderliğinde Muhammara prensliği, (Kuzistan) Şattularap'ın doğu kıyısında ortaya çıktı ve iki ülke ilişkileri yeniden geriledi. 1821'de iki ülke arasında çıkan savaş İngiltere ve Rusya'nın müdahalesi sonucunda 1823'te Erzurum Antlaşması'yla bitmişti. Yapılan antlaşmaya göre iki ülke birbirlerinin sınırlarına müdahale etmeyecekti, ancak her iki ülkede antlaşmayı ihlale devam edeceklerdi. 1843'te sınır anlaşmazlıklarını görüşmek üzere İngiltere ve Rusya'nın arabuluculuğunda bir komisyon kurulmuş ve bu komisyonun çalışmaları 1847'de ikinci Erzurum Antlaşması'yla sonuçlanmıştır. Bu antlaşma iki Müslüman ülke arasında, Batılı standartlarına ve kurallarına göre yapılmış ilk anlaşma olması bakımından önemlidir. Barışı tesis etmek ve iki ülke arasındaki sınırları belirlemek için yapılan Erzurum Antlaşması, daha sonraki anlaşmalara temel ve içtihat oluşturması bakımından da önemlidir.(Yıldırım 2007: 324-326)

Şattularap'ta Osmanlı-İngiliz Nüfus Mücadelesi

Meşrutiyet sonrası siyasi ve ekonomik sorunlar altında kıvranan Osmanlı hükümeti İngiltere ve Fransa ile borç alma konusunda görüşmelere başlamıştı. 1911 yılı sonlarında başlayan görüşmelerde İngilizler, Ortadoğu'daki bütün çıkarlarını garanti altına alacak şartlar ileri sürmüşlerdi. Demiryolunun Bağdat-Basra kısmının bütün devletlerin eşit oranlarda katılacağı bir şirket tarafından yapılmasını, Güney Mezopotamya ve İran'daki İngiliz emperyalist çıkarlarının korunacağını garanti edilmesini, Şattularap'ta İngiliz sermayesine önemli haklar tanınmasını, İngiliz gemileri ve mallarından vergi alınmamasını, Bağdat demiryolu bütünü üzerinde İngilizlere eşit tarife uygulanacağını garanti edilmesi gibi tekliflerde bulundular. İngilizlerin teklifini kısmen kabul eden Bab-ı Ali, Basra Körfezi civarındaki egemenliğini daha fazla sarsacak hiçbir isteğe boyun eğmeme niyetinde idi. Osmanlı Devleti Şattularap, Fırat ve Dicle üzerinde İngiliz ticaretine herhangi bir farklı muamele yapılmasına yanaşmıyordu. Basra Körfezinde nüfusunu artıran İngilizlerle, geleneksel hakimiyetini modern esaslarla güçlendirmeye çalışan Osmanlılar, Şattularap konusunda karşı karşıya gelmişlerdi. Osmanlı yetkilileri çeşitli tedbirler alma yoluna gitmişlerdi. Osmanlı hükümetinin Şattularap konusunda inisiyatif alma isteklerine İngiltere tahammül edememişti. Anlaşmazlıklar devletlerin bölgede sembolik hakimiyet göstergelerinde bulunmaları şeklinde devam etmişti. Anlaşmazlık konularından birisi Şattularap ağzına koyulan şamandıralardı. Osmanlı yetkilileri koyulan şamandıraların ticareti aksatacağı ve yerinin uluslararası deniz hukukuna göre sahil devletin egemenlik alanını belirleyen sınırları ihlal ettiğini belirtmişlerdir. Yetkililer, İngilizlere şamandıraların Osmanlı suları dahilinde olmaması gerektiği uyarısında bulunmuşlardı. Bunun üzerine Şattularap ağzına şamandıra koymak, fener yaptırmak konusunda İngilizlerle Osmanlılar arasında bir egemenlik mücadelesi yaşanmış fakat Osmanlı yetkilileri, İngilizlerin siyasi baskısı sebebiyle şamandıraları kaldırtamamışlardı.(Ekinci 2007: 325-326)

Şattularap Antlaşması

Trablusgarp ve Balkan savaşları yüzünden yarıda kesilen Osmanlı-İngiliz görüşmeleri 1913 yılında yeniden başladı. İttihat ve Terakki, Osmanlı Devleti üzerinde İngiltere ve Almanya arasında artan rekabet sonucunda ortaya çıkan anlaşmazlıkları çözümlenmek üzere 1913 Şubat'ında Hakkı Paşa'yı Londra'ya gönderdi. Hakkı Paşa ile İngiliz Hariciye Nazırı yapmış oldukları görüşmeler sonunda; Fırat, Dicle ve Şattularap trafiği, Türkiye-İran sınır anlaşmazlıkları, petrol alanları, Kuveyt'in durumu, Türkiye'nin Mısır üzerindeki veto hakkı, Mezopotamya'nın sulanması gibi konuları içine alan anlaşmalar yapıldı. 18 maddeden oluşan Basra Körfezi ve civarında bulunan araziye ait mukavelename ile İngiltere'nin buralarda elde ettiği menfaatler ve körfez çevresindeki şeyhlerle yaptığı gizli anlaşmalar onaylandığı gibi bu imtiyazların hiçbir şekilde ihlal edilmeyeceği garantisi de veriliyordu. İngiltere'nin ticari çıkarlarını garanti altına almaya çalıştığı anlaşmalardan birisi Şattularap meselesiyle ilgiliydi. İngiltere ticari çıkarlarını destekleyecek şekilde Şattularap bölgesindeki Osmanlı-İran sınırını ve 1913 İstanbul Protokolünü her iki ülkeye kabul ettirmişti. İngiltere bu anlaşmayı tamamlayacak şekilde Şattularap'ta seyri sefanın düzenlenmesi konusunda 21 maddeden oluşan ve 6 Mayıs 1913'te "ad referendum" olarak Osmanlı ile bir anlaşma daha yaptı. Antlaşma Osmanlı-İngiltere arasında ikili olarak imzalanmış olmasına rağmen Şattularap nehrini bütün devlet ve milletlere ait gemilere açıyordu. Antlaşmaya göre; Osmanlı Devleti adeta uluslararası nehir statüsü verilen Şattularap'ta Kurna'dan denize kadar olan seyri sefaya dair olan görevleri yapmak için bir komisyon kuracaktı. Bu komisyon nehir ile deniz arasındaki mecranın ıslahı için yapılacak bütün çalışmaları yürütecekti. Osmanlı hükümeti komisyonun lüzum göreceği her araziye istimak etmesini kolaylaştırmayı taahhüt ediyordu. Buna karşılık hizmet mukabili olmadıkça Şattularap'ta gemi ve eşyadan ne Osmanlı ne de komisyon hiçbir vergi almayacaktı. Anlaşmaya olan tepkiler sadece Osmanlı içinden gelmemişti. Şattularap üzerinde İngilizlere tanıdığı imtiyazlı konum sebebiyle diğer devletlerinde tepkisini çekmişti. Rusya ve Almanya büyük tepkiler göstermişti. Sonunda İngilizler Rusya'nın konsolosu aracılığı ile komisyon işlerini, davalarını, cezaları ve bilgi vermeyi kabul ettiren bir nota vererek anlaşmazlığı sona erdirip Osmanlı ve Rusya'ya bu su yolundaki egemenliğini sessizce kabul ettirmişti.(Ekinci 2007: 329-337)

Sonuç olarak; Fırat ve Dicle nehirlerinde gemiciliğe dair anlaşmanın ilgili maddesinde (2. Madde) Osmanlı Devleti, İngiltere'ye bir imtiyaz olarak Şattularap'ta Kurna ile deniz arasındaki kısımla ve bütün orta noktalar arasında gemicilik yapma hakkını vermektedir. Bundan başka İbrahim Hakkı Pasa ile İngiltere Hükümeti'nin imtiyaz sahibi olarak gösterdiği James Lyle Inchcape arasında 12 Aralık 1913 tarihinde "Dicle ve Fırat Üzerinde Gemiciliğe Dair İmtiyaz" isimli bir anlaşma daha imzalanmıştı. Bu anlaşmanın da 5. ve 9. maddelerinde Musul, Meskene ve Kurna dahil olmak üzere denizden bu yerlere kadar olan Şattularap, Dicle ve Fırat sularında gemicilik imtiyazı Inchcape'e verilmekteydi.(Kocatürk 2011: 62)

Birinci Dünya Harbinde Şattularap Üzerindeki Mücadeleler

Birinci Dünya Savaşı sırasında Kafkasya hududuyla Akabe'de yeniden bir olay ortaya çıkmamıştır. Şattularap'ta gözetleme yapmak için gezmekte olan motorbotumuz Abadan'da ağır toplarla donatılmış İngiliz harp gemisi ile karşılıklı mücadeleye girişmeleri sonucunda Abadan'daki İngiliz gaz depolarına isabet eden bazı mermiler sonucunda gaz depolarında yangın çıkmıştır. Motorbotumuz arızasız Basra'ya gelmiştir.(Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi 2015: 82)

Şattularap'ta 18 Kasım 1914 İngilizler ile şiddetli bir muharebe olmuş 9 saat süren muharebe sonucunda düşmanın can kaybı bir hayli fazla olmuştur. Esirlerden alınan bilgilere göre İngiliz başkumandanının da yaralılar arasında olduğu öğrenilmiştir. Ayrıca Marmaris Ganbotumuzdan atılan mermiler bir İngiliz ganbotuna isabet etmiştir. (Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi 2015: 102)

Basra'daki Faaliyetler

Basra Vilayeti, Irak'ın güneyinde, Hamar Gölünün güneydoğu ucunda, Şattularab suyunun batı kıyısındadır. Basra Körfezi'ne 55, Bağdat'a ise 545 kilometre uzaklıktadır. Basra Körfezi ise, Hint Okyanusunun Arabistan Yarımadası ve İran arasındaki girintisidir. Doğusunda İran, kuzeybatısında Irak ve Kuveyt, batısında Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri bulunur. Dicle ve Fırat nehirleri birleşerek Şattularab adıyla körfezin kuzey ucundan denize dökülür. Körfez, kuzey-güney doğrultusunda Şattularab'ın döküldüğü yerden Hürmüz Boğazına kadar uzanır. Buradan Umman Denizine ve oradan da Hint Okyanusuna bağlanır.(Kılıç 2014: 320) Osmanlıluların bölge ile alakası, 1546 senesinde Ayas Paşa komutasında sevk edilen kuvvetlerin Basra şehrini hakimiyet altına almasıyla başlamıştır. Bu suretle Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'in dışında Hint Okyanusu'na açılan başka bir kapıya da sahip olmuştur. İngilizler XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Basra Körfezine hâkim olmak ve varlıklarını idame ettirmek için körfez bölgesindeki Arap şeyhleri ile iyi ilişkiler tesis ederek bölgeye yerleşme siyaseti izlediği daha önce belirtilmişti. Bu amaçla İngilizler, şeyhler üzerinde güç ve etkisini hissettirmek amacıyla, aralarında meydana gelen anlaşmazlıklarda arabuluculuk yaparak, bölge ahalisi üzerinde büyük bir nüfuz kazanmıştı.(Kızılkaya 2013: 295-297) İngilizler bölgeye o denli hâkim olmaya çalışmaktadırlar ki, 1891 yılında Basra körfezi dâhilinde ve Şat-tül Fırat kenarında bulunan Arap çocuklarına İngiliz dilini öğretmektedirler.(Kılıç 2014: 322)

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Bağdat demiryolu ve Mezopotamya'nın sulanması meselesi, İngiltere ve Almanya'nın Ortadoğu'daki nüfuz mücadelesinin odak noktasını oluşturdu. Sonuçta bu imtiyazları alan taraf bölgenin geleceği üzerinde söz sahibi olacaktı. İngiltere Lynch Şirketi'nin de etkisiyle I. Dünya Savaşı'na kadar bölgede nüfuzunu hep hissettirdi.(Malhut 2013: 147-151)

Bu dönemde, Osmanlı topraklarında siyasi ve ekonomik faaliyetlerde, yabancı devletlerin etkisi açık bir şekilde hissedilmekteydi. Osmanlı Devleti'nin bu durumundan yararlanmak isteyen devletler, hedeflerine ulaşmak için Basra Körfezine dikkatlerini toplamışlardı. Uzun süre İngiltere'nin hâkimiyet alanı olan körfez bölgesine Almanya ve Rusya'da sirayet etmeye başlamışlardı. Bundan dolayı körfez sahillerindeki İngiliz hâkimiyeti nedeniyle, Ruslar ile Almanlar, İran ve Osmanlı toprakları üzerinden körfeze ulaşmaya çalışıyorlardı. Amaçlarının körfez bölgesi ve zengin yeraltı kaynaklarına İngilizlerin tek başına egemen olmasını engellemek ve pay kapmak olduğu açık şekilde anlaşılırmaktaydı. Bu nedenle İngilizler, Şattularap Nehri'nin iç kısımlarına kadar hâkimiyet sahasını genişletmek istiyordu. Çünkü Şattularap suyu, Basra ve diğer iç bölgelerden gelen ticaret mallarının körfeze ve dünya piyasalarına ulaştığı yol olması nedeniyle büyük önem arz etmekteydi. Bu durumdan dolayı Şattularap Suyolu'nda vapur işletilmesi imtiyazı için Osmanlı Devleti baskılara maruz kalmıştır. İngiltere, Şattularap Suyolu'nda vapur işletme hakkını alan ilk devlet olmuş, ardından Rusya, Almanya ve İran vapur işletme hakkı elde etmiştir.(Kızılkaya 2013: 300)

1914 Eylül ayı ortalarında İngiliz bayraklı ve telsiz telgraf cihazı taşıyan Odin gambotu Şattularab'a girmişti. Hariciye Nezareti, Osmanlı karasularına giren gambotların Şattularap'tan çıkması için İngiliz Hükümeti nezdinde girişimlerde bulundu. Basra Vilayeti

gambotun çıkmakta gecikmesi halinde silahlı askerlerin gambota yerleştirileceğini bildirmiş. Bu gelişmelerin ardından Şattularap içerisine giren İngiliz gemileri hakkında Hariciye Nezareti tarafından Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa'ya bir telgraf çekildi. Telgrafta mevcut anlaşmazlıklarda Osmanlı Devleti'nin tarafsızlığı nedeniyle İngiliz bayraklı savaş gemilerinin Osmanlı karasularında bulunmalarına müsamaha edilemeyeceği vurgulandı. Bu yüzden Şattularap'ta bulunan İngiliz gemilerinin bir an önce bölgeden uzaklaşmaları için İngiliz makamları tarafından emir verilmesi istendi. Aksi takdirde milletlerarası kuralların gerektirdiği tedbirlerin söz konusu İngiliz gemileri hakkında alınmak zorunda kalınacağıın İngiliz Hükümeti'ne iletilmesi talep edildi.(Kocatürk 2011: 1456-1459)

1913 yılının Şubat ayı sonlarında gündeme gelen olayda, Şattularap üzerinde ve Muhammara dahilinde, Abadan'ın "Braum" mevkiinde bir İngiliz şirketi aracılığıyla çıkarılan petrolün Şattularap suyuna karışarak Devasir ve civarındaki Osmanlı topraklarını kirletmesiyle patlak verdi. Petrolün kokusu gittikçe kuzeye ve güneye doğru yayılmaya başlayıp, bu bölge sahilindeki halk da petrolü suları içmek zorunda kalınca durum Basra Vilayeti'ne bildirildi. Basra Vali Vekili Ali Rıza Paşa halkın sağlığına, ekinlere ve hurmalıklara gelen zararın ortadan kaldırılması ve petrolün Şattularap suyuna karışmaması için gereken tedbirlerin alınmasını 20 Şubat 1913 tarihli telgrafla Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi. Dâhiliye Nezareti meseleyi 24 Şubat'ta Nafia Nezareti'ne iletti. Nafia Nezareti'nden 11 Mart 1913 tarihinde gelen cevapta, Şattularap suyunu içilemez ve kullanılamaz bir hale getirdiği anlaşılan petrolün Osmanlı sınırı dışında bir nehre bırakılmakta olduğu belirtildi. Bu hususta gereken önlemlerin alınması için her şeyden önce iki hükümet toprağından geçen bir nehrin, bu hükümetlerden biri tarafından diğerinin zararına olarak kullanılıp kullanılmayacağıın devletler hukuku açısından saptanması gerektiği ifade edildi. Bu ancak Hariciye Nezareti aracılığıyla halledildikten ve söz konusu petrolün Şattularap'a karıştırılmaması hususunun devletler hukuku kurallarına uygunluğu anlaşıldıktan sonra olabilir. Bundan sonra Basra'da bir mühendis, bir tarım ve iki sağlık görevlisi ve bir hukukçudan oluşan bir komisyon oluşturularak, incelemeler sonucunda hazırlanacak raporlara göre mesele çözümlenebilirdi. Gelişmeler Dâhiliye Nezareti tarafından Basra Vilayeti'ne de iletildi. Londra Sefiri Tevfik Paşa'nın cevabı ise 24 Aralık 1913 tarihinde Hariciye Nezareti'ne ulaştı. İngiltere Dışişleri Bakanlığı nezdinde gerekli girişimlerin yapıldığını belirten Tevfik Paşa, kendisine cevap olarak gelen 22 Eylül 1913 tarihli açıklamanın suretini göndermiştir. İngiliz Dışişleri'nin bu yazısına göre, şirketin (The Anglo-Persian Oil Company) incelemeleri ve Muhammara'daki İngiliz Konsolosu'nun raporu gelmişti. Alınan bilgiye göre şirketin petrol tesisleriyle nehre olan her çıkışı özel petrol ayırıcılar ile donatılmıştı. Bundan dolayı petrolün tesislerden Şattularap'a ulaşması imkânsızdı. Ancak yakın zamanda şirketin rafinerisinde bir kaza olmuştu. Braum'deki şirket tesislerinin karşısında 60 bin galon petrol yüklü bir mavnaya batmıştı. Büyük bir olasılıkla şikayet edilen kirlenme batık kargodan sızan petrolden kaynaklanmaktaydı. Söz konusu kazadan beri başka bir şikayetin olmaması bu olasılığı güçlendirmekteydi.(Kocatürk 2011: 1450-1451)

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

geçirilecekti.(Kılıç 2014: 330) Denizlerdeki hakimiyeti dolayısıyla İngiliz nüfuzu, bölgede kendini gemileriyle göstermişti. Almanya ise 19. yüzyılın sonlarında başlayan ve zamanla İngilizlerin denizlerdeki hâkimiyetine kafa tutacak duruma gelmeden önce, bir kara gücü olarak bölgedeki nüfuz mücadelesine demiryolu ile katılacaktı.(Malhut 2013: 151) İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na olan muhalefetlerini artırıyor. Bilindiği gibi, İngilizleri her şeyden önce, Hindistan yolunun güvenliği açısından Basra Körfezi'nin denetimi ilgilendiriyordu. 1903 sözleşmesinin hemen ardından Konya ile Bulgurlu arasındaki ilk 200 kilometrelik bölüm, demiryolu yapımına uygun bir bölge olduğundan hızla tamamlanabilmişti. Ancak sonraki bölümler aşılması hayli güç olan Toros ve Amanos dağları nedeniyle yapımı en güç ve maliyetli olanlardı.(Özyüksel 2008: 246) Bir sonraki 38 kilometrelik hat, 1911 yılı ortalarında yapılabildi. 1912'de ancak Konya'dan Karapınar'a 290 kilometrelik bir hat uzatılabildi. Daha sonra güneyde bazı hatlar yapıldıysa da Bağdat demiryolunun tamamlanması Osmanlı İmparatorluğu zamanında mümkün olmadı.(Malhut 2013: 153)

Almanlar, 15 Haziran 1914 tarihinde, İngilizlerle de bir anlaşma imzaladılar. Bu anlaşmaya göre; Basra, Bağdat hattının son noktası olarak kabul edilmekte ve Almanların Basra Körfezi'ne çıkmamaları öngörülmekte idi. Buna karşılık olarak da İngiltere, demiryolu yapımı sırasında engel çıkarmamayı, Bağdat ve Musul illerinde rakip ayrıcalıklar elde etmek için çaba göstermeyi yükümleniyordu. Buna karşı bir iyi niyet göstergesi olarak Bağdat Demiryolu Şirketi de, şirkete İngiliz sermayesinin katılmasını ve iki İngiliz müdür yönetiminde yer vermeyi kabul ediyordu. Ayrıca bu anlaşmaya göre; Bağdat ve Basra'da liman yapımında % 40 oranında İngiliz sermayesinin katılımı kabul edilmiş, İngilizler de, Mezopotamya'da nehir taşımacılığı için almış oldukları ayrıcalığa Alman sermayesinin % 20 oranında katkıda bulunmasına izin vermişlerdir. Bu arada Mezopotamya petroleri konusunda da İngiltere, Almanlara % 25 işletme payı tanımıştır. Emperyalist devletler, Bağdat Demiryolu yapımı sırasında, Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerindeki her türlü çıkarlarını garantiye almak için bütün güçleri ile yarış içinde olmuşlardır. Ancak kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, daha önce yapılan hesapları da altüst etmiştir.

I. Dünya Savaşı Sırasında Şattularap'taki Faaliyetler

5 Kasım 1914'te Osmanlı Devleti'ne İngiltere'nin harp ilân etmesine müteakip, İngiliz harp gemileri Şattularap ağzındaki Fav Hisarını ve Bataryasını top ateşiyle tahrip etmişler ve Fav mevkiini işgal etmişlerdir.(Sakin 2010: 136)

Osmanlı Devleti kuvvet oluşturma işiyle meşgulken İngilizler, 14 Kasım 1914'te Basra'nın güneydoğusunda, Seyhan civarındaki Türk müdafaa mevzilerine taarruz ederek burayı zapt etmişlerdir. 17 Kasım'da daha gerideki ikinci müdafaa mevziini de ele geçirmişlerdir. Irak'ta 14 ve 17 Kasım muharebelerinin kaybedilmesi üzerine artık Basra'yı müdafaa ve muhafaza imkânı bulamayan Osmanlı kuvvetleri, 19/20 Kasım gecesi Basra şehrini terk etmişler, bunun üzerine İngilizler, bir gece yürüyüşünden sonra 22 Kasım'da dirençle karşılaşmadan Basra'ya girmişlerdir. Altıncı İngiliz Fırkası, General Barrett kumandasında yeniden ileri harekete geçerek 9 Aralık 1914'te Kurna mevkiini kuşatıp işgal etmiştir. Kurna mevkiî Fırat ve Dicle nehirlerinin birleştiği yerde bulunduğu için askeri stratejisi açısından çok önemli bir yere sahiptir. Bunu bilen General Barrett, 17. Tugayı Kurna'da ordugâha yerleştirmiştir. Kurna'nın İngilizlerin kontrolüne geçmesi üzerine Dâhiliye Vekâletinde Aşiret ve Muhacir işleriyle meşgul olan Kurmay Binbaşı Süleyman Askerî Bey bir miktar seçme subay ile birlikte Basra'yı geri almak üzere Irak'a gönderilmiştir. Süleyman Askerî Bey ilk iş olarak 1915 Ocak ayı başlarında, Fırat ve

Şattularap'ın batısında toplanan yaklaşık 10.000 Arap gönüllüden oluşan 35. ve 38. Tümenlerden 8 kadar taburu, Basra'ya doğru ilerletmiştir. İlk çarpışmadan sonra Süleyman Askerî Bey Basra şehrini geri almaya ve Kurna'daki İngiliz kuvvetlerinin geri dönüş hatlarını kesmeye karar vermiştir. Bu maksatla Şubat ayı içinde Fırat vadisindeki Nasriye tarafında kuvvet toplamaya ve hazırlıklar yapmaya başlamıştır. Nihayet Süleyman Askerî Bey, 11 Nisan 1915'te Bercisiyye ve Şuaybe'deki müstahkem İngiliz mevzilerine (General Townshend'in verdiği bilgilere göre 15–20 kadar dağ topu ve 20.000 kadar Arap ve Kürt-Türk kuvvetiyle) taarruz etmiştir. Türkler büyük kayıplara uğrayarak 3.000 şehit ve yaralı, 800 esir verip geri çekilmiştir. İngiliz ve Hint kıtalarının kayıpları da 1.000 ölü ve yaralıdır. Süleyman Askerî Bey, geri çekilme sırasında ümitsizliğe düşmüş ve Bercisiyye koruluğunda intihar etmiştir. Süleyman Askerî Bey'in vefatı üzerine Irak ve havalisi kumandanlığına, Kolordu Kumandanı yetkisiyle, Edirne'deki 2. Kolordunun 4. Fırkası kumandanı Albay Nurettin Bey tayin olunmuştur. 31 Mayıs günü General Townshend komutasındaki İngilizler, özel olarak oluşturulmuş bir filolitanın yardımıyla saldırıya geçmişlerdir. Amare işgal olmuştur. Kutü'l-Amare'yi ele geçiren General Townshend, 15 bin kişilik kuvvetiyle Kasım ayı ortasında Bağdat istikametinde ileri yürüyüşe başlamıştır. 22 Kasım'da Selman-ı Pak'ta Nurettin Paşa komutasındaki kuvvetlerle tekrar bir savaşa tutuşmuştur. Savaş çok kanlı olmuş, iki taraf da ağır kayıplar vermişlerdir. Neticede İngilizler yenilerek geri çekilmeye mecbur olmuşlardır. Bu durumda 3 Aralık'ta Kutü'l-Amare'ye sığınmışlardır. Albay Nurettin komutasındaki Türk ordusu ise 7 Aralık'ta İngiliz kuvvetlerini Kutü'l-Amare'de tamamen kuşatmıştır. Kuşatma yaklaşık 5 ay sürmüştür. 5 ayın sonunda General Townshend, elinde bir peksimet bile kalmadığını görmüş ve 29 Nisan 1916'da teslim olmuştur. Fakat bu başarıyı devam ettirememiş ve bölgedeki kuvvetlerini başka tarafa kaydırmıştır. Neticede meydana gelen gelişmeler İngiltere'nin Orta Doğu'ya iyice yerleşmesi sonucunu doğurmuştur. Bu durum ise Orta Doğu'nun bugünkü şekillenmesinin başlangıcı oluşturmuştur.(Sakin 2010: 135-150)

İran'ın Irak Politikasında Şattularap Suyolu Sorunu

Irak, I. Dünya Savaşı sonunda İngiliz mandası altında 23 Ağustos 1923'te yarı bağımsız bir devlet oldu. İran İngiliz denetiminde de olsa Şattularap üzerinde Irak denetimini reddetti ve nehri kullanan gemilerinden nehirden geçiş ücreti vermemelerini istedi. İran, telveg prensibinin (nehrin ortasını sınır alma) iki ülke arasında sınır olarak kabul edilmesi gerektiğini iddia etti. Irak bağımsız bir devlet olarak ortaya çıktığında, sadece sınır komisyonunun bitmemiş işini değil, aynı zamanda Osmanlı ve İranlılar arasındaki birçok tarihi İran'ın Irak Politikasında Şattularap Suyolu Sorunu ihtilafları da devraldı.(Yıldırım 2007: 327)

Irak'ın 1929 yılında İran tarafından tanınmasından hemen sonra, iki ülke ilişkilerini direk olarak hükümetler vasıtasıyla yürütmeye başladılar. Bağımsızlıktan sonra Irak'ta İngiliz etkisi azalınca İran, Basra limanının bulunduğu Şattularap'ta, nehir trafiği ve genelde Basra ve Körfez arasındaki sınırların yeniden gözden geçirilmesi talebinde bulundu. Kral Faysal 22 Nisan 1932 de İran'a bir ziyaret yaparak, ziyarette İran tarafı Şattularap'ta telveg Satraç Tahtasında İran "Nükleer Program" prensibinin uygulamasını isteyecek, bu öneri Irak tarafından reddedilecekti. Irak'ın bağımsız devlet olmasından itibaren Irak ve İran, Şattularap Suyolu üzerindeki anlaşmazlıkları direk görüşmeler yolu ile çözemediler. Birçok pazarlık teşebbüsünden olumlu bir sonuç alınamadı. Çünkü İran, Irak'ın Şattularap'ın tamamını kontrolünü teklifini kabul etmeyip telveg hattının geçerli olmasını istiyordu. İki taraf da konuyu Milletler Cemiyeti Konseyine getirme konusunda anlaşılabilir. Milletler Cemiyeti Konseyi sorunun ülkeler arasında direk görüşmelerle çözülmesi tavsiyesinde bulundu ve taraflara yardımcı olmak gayesi ile İtalyan delegesi

Baron Alosi'yi, raportör olarak atadı. Baron İran'ın Irak Politikasında Şattularap Suyolu Sorunu Alosi'nin sorunun çözümü için Şattularap'ın milletlerarası nehir (bütün ülkelere açık) kabul edilmesi teklifine iki taraf da yanaşmadı. Irak konuyu, tavsiye kararı vermesi için Milletlerarası Adalet Divanı'na götürmeyi teklif etti, fakat İran bu teklifi kabul etmedi.(Yıldırım 2007: 328-330)

İran-İrak Savaşı

Birbirleri ile komşu iki Ortadoğu devleti arasında 1980 yılı sonbaharında başlayan savaşın sebeplerini birkaç başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar, Basra Körfezindeki egemenlik mücadelesi, Şattularap üzerindeki kontrol hakları ve etnik-dini sebepler olarak özetlenebilir.(Erendil 1982: 120) Petrol gibi sular üzerindeki mücadelelerde Ortadoğu'da istikrarsızlık sorunu olarak ortaya çıkmıştır.(Yıldız 2004: 264)

İki ülke arasında en ciddi sorunlardan biri yıllardır devam eden Şattularap üzerindeki egemenlik sorunu ya da kısaca sınır sorunuydu. Zira iki ülke arasında 1975 Martında imzalanan Cezayir Antlaşması ile başta Kürt sorunu ve su yolunun denetim sorunu olmak üzere pek çok sorun çözüme kavuşturulmuş olsa da Saddam zorunlu şartlar altında imzaladığını iddia ettiği bu antlaşmadan memnun kalmamıştı. Dolayısıyla Irak, 1979 Şubatında gerçekleşen devrimden sonra İran'da ortaya çıkan kargaşa ortamından yararlanarak 18 Eylül 1980'de Cezayir Antlaşması'nı tanımadığını açıkladı.(Arı 2007: 545)

İran'ın iç karışıklıklarından faydalanan Irak'ın bu suyolunun kontrolünü ele geçirmek için 20 Eylül 1980'de İran'a saldırmasıyla savaş başladı.(Atalay 2001: 335) İran, Irak'a karşı sürdürdüğü harekate başlayabilmiş ve Irak'ın ele geçirdiği İran topraklarını parça parça geri almıştır. İran-İrak Savaşı, iki devletin sınır boyuna yaydığı ve zaman zaman belirli kesimlerde toplayabildiği kuvvetlerle büyük stratejik uygulamalardan uzak manevra taktikleriyle kronikleşmeye başladıktan sonra Şehirler Savaşı ve Körfez Savaşı adıyla tarihe geçen yeni bir özellik göstermiştir. İran-İrak arasındaki mücadelede Basra Körfezinde geçen bölümü askeri ve siyasi literatürde Körfez Savaşı olarak yer almıştır.(Erendil 1982: 129)

1988'de ateşkes görüşmeleri sonucu iki ülkede büyük mal ve can kaybına sebep olan savaş sona erdirildi. İran-İrak savaşı esnasında Saddam Hüseyin, Kuzey Irak'ta yaşayan Kürtler ve Türkmenler için kimyasal silah da kullanarak binlerce direnişçiyi öldürttü.(Atalay 2001: 35) Diğer taraftan Irak'ın İran petrolünü taşıyan tankerlere saldırması, Kuveyt havayollarına ait bir uçağın İran'a kaçırılması, bir Amerikan muhabirinin mayına çarparak yara almasına misilleme olarak ABD'nin İran'a ait iki petrol platformunu vurması ve bir Amerikan donanmasına ait bir kruvazörün İran'a ait bir yolcu uçağını düşürerek 290 sivilin ölümüne neden olması 1988'in önemli olaylarıydı.(Arı 2007: 551)

Körfez Harbi

Körfez Krizi, 2 Ağustos 1990 günü Irak askeri birliklerinin, Kuveyt sınırını geçerek burayı işgal etmesiyle başlamıştır. Bir anda uluslararası arenada şaşkınlık uyandıran ve şok etkisi yapan kriz çok kısa süre içinde uluslararası krize dönüştü.(Efegil 2002: 47) 3 Ağustos 1990 günü Milli Güvenlik Kurulu Irak'ın Kuveyt'ten hemen ve koşulsuz olarak çıkmasını istemiş, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 6 Ağustos 1990'da kabul ettiği Irak'a ekonomik ambargoya da 7 Ağustos'ta katılmıştır. Türkiye bu kararla birlikte Kerkük-Yumurtalık boru hattını da kapamış ve böylece Irak'ın günde 1,5 milyon varil petrol ihrac imkanını elinden almıştır. Bunun dışında Irak'a yapılan ihracat da sona erdirilmiş, ayrıca Türkiye üzerinden üçüncü ülkelerin Irak'a yaptıkları ihracat da sona erdirilmiştir.

(Bölükbaşı 2002: 93) Birleşmiş Milletlerin ambargosu neticesinde Türkiye ile Irak arasında ticaret neredeyse durmuştur.(Aras 2004: 171)

İran ile savaş, Kuveyt'in işgali ve müttefik orduların saldırıları sırasında Arap ülkeleri içinde yalnız Ürdün, Irak'ın yanında yer almış ve bütün gücüyle onu desteklemiştir. 17 Ocak 1991'de başlayan ve yaklaşık bir ay kadar süren Körfez Savaşı sonunda Irak Kuveyt'ten çıkarıldı. Savaş sonunda Irak büyük zarara uğradı.(Atalay 2001: 35-284)

KAYNAKÇA

AKTAŞ, Ehşan, “Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları”, 2. Uluslararası Demiryolu Kongresi, İstanbul, 1997.

ARAS Bülent, Irak Savaşı Sonrası Ortadoğu, Tasam Yayınları, İstanbul, 2004.

ARI Tayyar, Geçmişten Günümüze Orta Doğu, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2007.

ATALAY İbrahim, Resimli ve Haritalı Dünya Coğrafyası, İnkılap Yayınları, İstanbul, 2001.

BÖLÜKBAŞI Süha, Türkiye ve Yakınındaki Orta Doğu, Dış Politika Enstitüsü, Ankara.

DEMİR, Ali “İran'ın Basra Körfezini Bloke Etme İhtimali ve Hürmüz Boğazından Geçişlerin Uluslararası Hukuk Açısından Analizi”, Savunma Bilimleri Dergisi, 2014.

EFEĞİL Ertan, Körfez Krizi ve Türk Dış Politikası Karar Verme Modeli, Gündoğan Yayınları, İstanbul, 2002.

EFEĞİL, Ertan “İran'ın Dış Politika Yapım Sürecini Etkileyen Unsurlar”,Ortadoğu Analiz, Sayı:48, 2012.

EKİNCİ İlhan, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti, Asil Yayıncılık, Ankara, 2007.

ERENDİL Muzaffer, Çağdaş Orta Doğu Olayları, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1982.

GÜNER İbrahim-ERTÜRK Mustafa, Kıtalar ve Ülkeler Coğrafyası, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2005.

GÜNEY İbrahim, Komşu Ülkeler Coğrafyası, Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, Ankara, 2003.

KAYA KILIÇ Selda, “ 19. Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Körfezine İlişkin Bazı Tespitler”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi, 2014.

KIZILKAYA Oktay, “ XIX. Yüzyılın Sonu XX. Yüzyılın Başlarında Basra Körfezinde Uluslararası Hakimiyet Mücadelesi”, Turkish Studies-International Periodical For The Languages Literature and History of Turkish or Tukic, Ankara, 2013.

KOC AOĞLU Mehmet, Uluslararası İlişkiler Işığında Ortadoğu (Parçalanmak İstenen Topraklar ve İstismar Edilen İnsanlar), Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1995.

KOCATÜRK Önder, “ İngiliz Vapurlarının Osmanlı Devleti Egemenliğindeki Kurna'ya Girmesi Meselesi”.

KOCATÜRK Önder, “İngilizlerin Irak ve Basra Körfezindeki Faaliyetleri (1913-1914)”, Turkish Studies-International Periodical For The Languages Literature and History of Turkish or Tukic, 2011.

MALHUT Mustafa, “Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfus Mücadelesi”, Tarih Okulu, Sayı: XVI, 2013.

MEMİŞ Ekrem, Kaynayan Kazan Ortadoğu, Çizgi Kitabevi, Konya, 2006.

Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Başbakanlık Arşivi Daire Başkanlığı, Yayın No: 130, İstanbul, 2015.

ÖZYÜKSEL Murat, “ İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman-İngiliz Nüfus Mücadelesi”, İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, No:38, 2008.

SAKİN Serdar, “ Birinci Dünya Savaşı’nda Irak Cephesinde Osmanlı Devleti ile İngiltere Arasındaki Çarpışmalar”, Akademik Barış, Sayı:7, 2010.

YILDIRIM Zafer, “ İran’ın Irak Politikasında Şattularap Suyolu Sorunu”, Türk Asya Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2007.

YILDIZ Yavuz Gökalp, Oyun İçinde Oyun Büyük Ortadoğu, IQ Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2004.