

## KIZILDENİZ'İN GÜNEYİNDE REKABET - ŞEYH SAİD VE FERSAN ADALARI MESELESİ-

İLHAN EKİNCİ\*

### Giriş

Avrupa devletlerinin Kızıldeniz ile olan doğrudan ilgi ve irtibatları coğrafi keşifler sonrası Portekiz'in Hint ticaretini kontrol altına almak için buraya gönderdiği donanma ve bu donanmanın bazı stratejik noktaları işgal etme çabalarına kadar uzanır. Memlukları ortadan kaldırmak suretiyle Mısır'a, oradan Kızıldeniz sahillerine ulaşan Osmanlılar, Portekiz'le Hint denizlerinde hakimiyet mücadelesi vermişler ancak başarısız olmuşlardı<sup>1</sup>. Daha sonraki yüzyıllarda özellikle Kızıldeniz'in Hint okyanusuna çıkışı olan Babülmendeb Boğazı ve çevresinde önce Fransızlar, arkasından da İngilizlerin faaliyetleri ve stratejik noktalara yerleşme teşebbüsleri görülmektedir. Bölgenin tam bir uluslararası rekabet alanı haline gelmesi ise ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında olacaktır<sup>2</sup>.

İngilizler başta olmak üzere, ekonomik ilişkiler ve ticaret, Avrupa'nın Doğu ile olan ve gittikçe artan ilgisi, siyasetlerinin oluşumu, şekillenmesi, değişiminde en önemli belirleyici sebeplerden birisi haline gelmişti. Yüzerce yıllık geleneksel ticaret yollarının canlanması, yeni yol arayışları ve bu ticaret yollarının korunması, ticari akışın sağlanması, birçok Avrupa devletinin doğu ile ilgili siyasetlerinin merkezine oturmuştur. Avrupa ile Uzakdoğu arasındaki geleneksel ticaret yolu üzerindeki en önemli alanlardan birisi de Kızıldeniz'dir<sup>3</sup>.

Avrupalı devletlerin artan ilgileri ondokuzuncu yüzyılın ortalarından itibaren özellikle Kızıldeniz'in iki ucu, Babülmendeb ve Süveyş üzerinde yoğunlaşmaya başlamıştı. Kızıldeniz ile ilgili politikadaki köklü

\* Dr. OMÜ, Ordu Fen-Edebiyat Fakültesi.

<sup>1</sup> Bkz. Salih Özbaran, "Yemen'den Basraya, Sınırdaki Osmanlı", İstanbul 2004; Muhammad Yakub Mughul, *Kanuni Devri Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı-Hint Müslümanları Münasebetleri 1517-1538*, İstanbul 1974.

<sup>2</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti*, Ankara 1996.

<sup>3</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.134-137.

değişikliğin belirleyicisi, Süveyş kanalının açılması olmuştur. Süveyş kanalının açılması sonrasında özellikle İngiltere ve Fransa için Kızıldeniz ve çevresinin stratejik değeri daha da artmıştı. Bunun yanında, 1870'den sonra Avrupa siyasi dengelerinin değişmesiyle, bölge üzerinde daha etkin rol oynamak isteyen güç odakları arasında 1880'lerde İtalya, daha sonra da Almanya kaulacaktır<sup>4</sup>.

Kısalan zaman ve Doğu ile doğrudan ilişkinin artması bu yol üzerinde daha önce önemsiz veya az önemli olarak görülen birçok mevkiin jeopolitik değerlendirmelerinin yeniden yapılmasına sebep olmuştur. Yalnız Kızıldeniz'in giriş ve çıkışı değil, bu denizi çevreleyen sahilleri boyunca da birçok noktanın stratejik değeri artmıştı. Kızıldeniz, Avrupalı devletlerin Doğu ile irtibatını sağlayan bir geçiş noktası olmasının yanında, kıyısındaki limanları aracılığı ile iç kesimlere ulaşan ticaret ağı sebebiyle büyük önem taşımaya başlamıştı. Bu merkezlerden bazıları (Aden, Sevakin, Musavva gibi) yalnızca ticaret yollarının iase ve güvenliği için değil, iç bölgelere kadar uzanan ticarî yollarıyla aynı zamanda birer çıkış limanı haline de gelmişlerdi.

İngiltere, ondokuzuncu yüzyılda dış politikasının mihverine oturan Hindistan ve ülkesi arasında oluşturmaya çalıştığı "Doğu Güvenlik Yolu" politikasını gerçekleştirmeye yönelmişti. Bu yol üzerinde bulunan Cebelitarık-Malta-Kıbrıs-Aden-Basra Körfezi ve kıyıları gibi stratejik noktaları ele geçirmek veya bu bölgelerde nüfuz elde etmek politikasının ana hedefiydi. Süveyş-Kızıldeniz kıyılarının, hatta Arap yarımadasının İngiltere için özel bir önem taşımaya başladığı ortadadır<sup>5</sup>. Süveyş kanalının açılışı bu politikasını iyice pekiştirecektir. İngilizler bu konuda diğer devletlerden hatta kanalın açılmasından çok daha önce bu yol üzerinde birçok noktada iase ve kömür depoları oluşturmuşlardı. Aden<sup>6</sup>, Umman'ın güneyinde Sokotra adası<sup>7</sup> ve Kızıldeniz'in ağzında Perim (Mayyun) adası bunlardan bazılarıydı.

<sup>4</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.140-160.

<sup>5</sup> Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000, s. 57.

<sup>6</sup> Hint deniz yolu üzerinde kilit bir noktada bulunan Aden'e İngilizlerin ilgisi XIX. yüzyılın hemen başında başlamıştı. Bombay hükümeti tarafından gönderilen kuvvetlerle 1839'da burayı fiilen işgal eden İngilizler, oluşturdukları kömür ve su depoları, liman, antrepolarla burayı Hint ve Uzakdoğu ticaret yolları üzerinde işlek bir ticarî liman haline dönüştürmüşlerdi. B. Darkot, "Aden", *İslam Ansiklopedisi*, C.I, İstanbul 1993, s.136; Caesar E. Farah, *The Sultan's Yemen*, London 2002, s.120-126.

<sup>7</sup> Hint Okyanusunda Aden'in doğu sahilinde bulunan bu adaya Avrupa'nın ilk ilgisi Portekiz işgali (1507) ile başladı. 1835 yılında Şark Hind Kumpanyası tarafından burada bir kömür deposu kurmak suretiyle İngiliz etkisi altına girdi. Ada 1886 yılında Aden'e tabi olarak İngiliz hakimiyeti altına girdi. J. Tkatsch, "Sokotra", *İslam Ansiklopedisi*, C.X, İstanbul 1993, s.745-746.

Kızıldeniz'in çıkışında 13 km<sup>2</sup> yüzölçümlü Perim adası Babülmendeb Boğazına hakim konumu sebebiyle daha onaltıncı yüzyılda ilk Portekiz faaliyetleri esnasında dikkati çekmişti. Portekizliler adaya Veracruz adını vermişlerdi. Fransızların Mısır seferi sırasında İngiliz Doğu-Hint Kumpanyası, Napolyon'un planları arasındaki Hindistan'a ulaşan yolu kontrol altında tutma isteğine engel olabilmek için bu adayı işgal etmişti. Fakat yerleştirilen bataryaların Afrika kıyısı boyunca geçen gemilere engel olamayacağı anlaşılınca garnizon buradan geri alınmıştı. İngiltere Perim adasını 1857'de tekrar işgal etti<sup>8</sup>. Gayet korunaklı ve geniş bir limana sahip olan adada bir bölük İngiliz askeri vardı. Adadaki İngiliz şirketi, getirmiş olduğu buhar makinesi vasıtasıyla elde ettiği tatlı su ile diğer malzemeleri ve kömürü buraya uğrayan vapurlara satarak büyük kâr elde etmekteydi. Hindistan yolu üzerinde Aden'e uğramak istemeyen gemiler için çok uygun bir iâşe merkeziydi. İngilizler adaya kışla, telgrafhane yapmışlar ve biri büyük olmak üzere beş fener yerleştirmişlerdi<sup>9</sup>.

Perim adasının özellikle Hindistan yolu üzerindeki önemi tartışması çok önemliydi. İngiltere'nin Aden valisinin Bombay'a gönderdiği bir yazıda Perim adası etrafındaki arazi meselelerine değinilerek "*bu arazilerin şeyhiyle yapmış oldukları anlaşma gereği yıllık 4000 sterlin maaş tahsis edildiği, bu arazilerin giriş kapısı niteliğindeki Perim adasının elde tutulmasının mutlaka gerekli olduğu, Türklerle bir muharebe esnasında bu bölgeden hareketle Arabistan sahillerinin işgal edilebileceği, bu mevkiilerde gönderilen kraliyet mühendisleri vasıtasıyla uygun istihkâmlar yapılması gerektiği*" belirtilmekteydi<sup>10</sup>.

1869 yılında Süveyş kanalının açılmasıyla özellikle İngilizler başta olmak üzere Kızıldeniz ve çevresinin politik arenadaki yeri değişmişti. Fransa, Almanya ve İtalya'nın bölgeye olan ilgileri artmış, onlar da stratejik noktalar arayışına girmişlerdi. Almanya'nın Fersan adalarına olan ilgisi bu cümleden kabul edilebilir. Fakat İngiltere, Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde, başka bir devletin yer almasını istemediği için öncelikle üzerinde büyük nüfuzu olduğu Mısır'ın Kızıldeniz'in Afrika sahili boyunca yayılmasına müsamaha göstermişti. Arkasından Babülmendeb boğazı çevresinde yoğunlaşan Fran-

<sup>8</sup> A. Grohman, "Perim", *İslam Ansiklopedisi*, C.IX, İstanbul 1993, s.551-552.

<sup>9</sup> *Yemen Vilayet Salnamesi*, 1302, s.56.

<sup>10</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Esas Evrakı (YEE), 41/166, 21.06.1875, Aden Valisinden Gelen Yazının Tercümesi.

sa'nın ilgisini kırmak ve onu dengelemek amacıyla İtalya'yı teşvik etti. İtalyanlar, Kızıldeniz'in güneyinde Afrika sahillerinde bazı önemli noktaları İngilizlerin izniyle işgal etmişlerdi<sup>11</sup>.

Bu çalışmanın konusu, ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Avrupa devletlerinin Kızıldeniz'in güneyinde iktidar ve nüfuz mücadelelerinin arttığı bir dönemde, mekân ve Osmanlı Devleti'nin karşısındaki devletler açısından bakıldığında birbirinden bağımsız olan iki meselenin incelenmesidir. Bunlardan birisi 1869 yılından sonra Fransızların Şeyh Said arazisi, diğeri ise 1900 yılından sonra Almanların Fersan adaları üzerindeki istek ve politikalarıdır. Fransa ve Almanya'nın istekleri, bu yüzyılın ikinci yarısından sonra Kızıldeniz ve Yemen üzerinde nüfuzunu yerleştirmeye ve artırmaya çalışan Osmanlı siyasi iktidarı ile karşılaşmış, rekabete ve güçler dengesine İngiliz ve İtalyanlar da dahil olmuşlardı. Şeyh Said ve Fersan adaları meselesi Avrupa devletlerinin genişlemesi ve rekabeti karşısında, Osmanlı Devleti'nin son yıllarında izlediği siyasete (veya gösterebildiği tepkilere), topraklarını elde tutmak için getirmeye çalıştığı çözüm ve gayretlere, I. Dünya Savaşı sonrası bu bölgelerden çekilişi konularına ait iki küçük örnektir. Ayrıca bu iki mesele, yalnızca Osmanlı Devleti'nin "*sınırlarındaki bir hakimiyet mücadelesi*" değil, aynı zamanda devletin bu bölgelerdeki "*egemenliğinin sınırlarına*" ait ip uçları da vermektedir<sup>12</sup>.

### 1. Şeyh Said Arazisi ve Fransız İstekleri

Fransızlar, Uzakdoğu ve Afrika sömürgelerine uzanan hat üzerindeki Kızıldeniz ve Babülmendeb'i kontrol etme isteğinin bir sonucu olarak, Şeyh Said arazisi olarak adlandırılan bölgeye yerleşmek istemişlerdi. Şeyh Said, Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nun birleştiği bir noktada Yemen'in en güney ucunda stratejik değeri ile önem kazanmış bir bölgedir. Yemen'in Babülmendeb Boğazı'na bakan en uç kısmını oluşturan bu arazi, İngiltere'nin *askerî işgali altında olan* Perim adasına iki mil uzaklıkta bulunmaktaydı. Genelde düzlük olup yükseltileri az ve kumluk olan arazi, yaklaşık yirmi kilometre karedir. Arazi gayri meskûn olup tarım ve imara da uygun değildi. Bölge için önemli olan tatlı su, kuyulardan elde edilebili-

<sup>11</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.179.

<sup>12</sup> Onaltıncı yüzyılda bölgedeki Osmanlı egemenliğini ve derecesini, bölgenin ve tarihinin sınırlarında dolaştırarak sorgulanması hakkında bakınız, Salih Özbaran, "*Sınırdaki Osmanlı*", s.17-32.

yordu. Limanı da derin olmayıp mevcut haliyle ancak küçük, yerli teknelerin giriş çıkışına uygundu<sup>13</sup>.

1869 Ocağında iki Fransız (Mass ve Poilex) Şeyh Said arazişini Hakrani (belgelerde Hükm? olarak geçmektedir) göçebelerinden 80.000 riyale (425.000 Frank) satın aldılar<sup>14</sup>. Bölgedeki Osmanlı yetkililerinin, Şeyh Said arazisinin Fransızlara satıldığına ait ilk bilgileri Aden'deki İngilizler vasıtasıyla öğrendikleri anlaşılmaktadır. İlk tepkileri şaşkınlık olduğu anlaşılın Osmanlı yetkilileri, haberin doğru olmayabileceği, satan kişinin "bedevilik ve cehaletinden" kaynaklanan bir yanlışlık olabileceğini ifade etmişlerdi. Haberinin doğruluğunu araştırmak için yüzbaşı Salim Bey bölgeye gönderilmişti<sup>15</sup>.

Fransız vatandaşı olup uzun yıllardır Aden'de ticaretle meşgul olan Mass ve "Süveyş Kanalı Şirketi'nden" Mösyö Poilex Ekim 1868 başlarında Aden'den Moha'ya gelmişlerdi. Gelişlerinin görünüşteki sebebi, Kızıldeniz sahilindeki bazı yerlerde ve Kızıldeniz'in Babülmendeb'den girildikten sonraki ilk iskelesi olan Moha'da ticarethane açmak için keşif gezisinde bulunmuş olmalarıydı. Ancak uzun yıllardır Aden'de bulunan tecrübeli tüccarın bölgeyi tanımak için geziler yapmaya ihtiyacı yoktu. Yapılan tahkikatta; Mass ve Poilex'in Hükm kabilesi şeyhlerinden olup asiliği ve zorbalığıyla şöhet bulmuş olan Ali Sabit adlı kişiyle irtibata geçtikleri ve Şeyh Said olarak adlandırılmış boğazda Fransa'ya (belgede, muhtemelen konuya hakim olunmadığından dolayı "İngiltere'ye" şeklinde yazılmıştır) istihkâm vermiş olduğu haberi alınmıştı. Fakat satış mukavelesinin ayrıntıları konusunda Hükm kabilesi şeyhinin de bir malumatı olmadığından bir bilgi edinilememişti. Yalnız Şeyh Said boğazından güney, kuzey ve doğu yönünde altışar

<sup>13</sup> Buradaki suyu balıkçı, sedefçi kayıklarına ve Perim adasındaki İngilizlere satarak geçinenler vardı. Fakat Perim adasındaki İngilizler getirttikleri buhar makinesiyle tatlı su elde etmeye başlayınca bu gelir önemini yitirecektir. Osmanlı askeri bölgeye gelince yeni su kuyuları açılarak hakimiyet altına alınmıştı. *Yemen Vilayet Salnamesi* 1302, s.52-55.

<sup>14</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Şeyh Said Meselesi*, İstanbul 1334, s.2; Caesar E. Farah, *The Sultan's Yemen*, s.131-132.

<sup>15</sup> BOA, HR.SYS, 105/4, 8.11.1868, Aden Kumandanından gelen Ariza Sureti; "Ali Sabit de şaşırılmıştı. Onun şaşkınlığı Osmanlı yetkililerinin kendisine olan kızgınlığının sebeplerini anlayamamış olmasıydı. O, her zaman ailesinin üzerinde yaşadığı ve yönettiği topraklarını satmıştı" ifadeleri yerel gelenek ve tutumun tipik bir örneğini sergilemektedir. Caesar E. Farah, *The Sultan's Yemen*, s.131-132.

saatlik bir mesafedeki toprağın sekiz bin riyale satıldığı ve bu paranın da bir kısmının ödendiği öğrenilmişti<sup>16</sup>.

Zaman geçtikçe satış işlemi ile ilgili ayrıntılı ve daha doğru bilgiler de gelmeye başlamıştı. Fakat önceleri, araziye Fransızlar tarafından gösterilen ilginin gerçek sebebini anlayamamış olan bazı Osmanlı memurlarının, bunu, bölgenin “*birinci derecede mümbit*” olmasına bağlamaları dikkati çekmektedir. Halbuki subaylardan gelen raporlarda Fransız teşebbüsünü basit ticarî kaygılara indirgeyen bölgenin tarımsal potansiyelinin olduğu haberleri yalanlanmış, amacın arazi sahibi olmak değil, Babülmendeb Boğazı'nın kontrolü olduğu vurgulanmıştı. Fransızların amacı, boğaz açısından kilit bir noktada bulunan Şeyh Said arazisini ele geçirerek, İngiltere'nin bu boğazı kontrol etmekte olan Aden ve Perim adası noktalarına karşı stratejik bir üstünlük sağlayabilmektir<sup>17</sup>.

Osmanlı merkezinin ilk ne zaman tepki verdiği bilinmiyor fakat, aldığı ilk bilgilerinin karışık, düzensiz, eksik hatta yanlış değerlendirmelere sebep olacak nitelikte olduğu görülmektedir. Bu sebeple olsa gerek, Fransızlara karşı ilk ciddi tepkinin İngiltere'nin Aden komutanından geldiği anlaşılmaktadır. İngiliz yetkili, Fransa konsolosuna giderek bu durumun kabul edilemeyeceğini bildirmişti. Ayrıca İngilizler, “*Fransızların teşebbüsünü Yemen mutasarrıfı paşaya ulaştırmış olmalarına rağmen Osmanlı idarecilerinin bu konuda ciddi bir önlem almamalarından şikayetçi*” olmuşlardı. Fransızların bölgeyi ziyaretlerinin asıl sebebi, daha önce imzalanmış olan mukavelede bina yapımına başlanması için öngörülen altı ay sürenin bitmesi ve bu sürenin dört ay daha uzatılması için olduğu öğrenilmişti. Hatta İngilizler, Fransızların bu teşebbüsünden o kadar rahatsız olmuşlardı ki Ali Sabit ile doğrudan temasa geçerek Fransızların vermiş oldukları miktarın bir buçuk katını teklif etmişlerdi<sup>18</sup>.

Osmanlı hariciyesi, aldığı haberlerin doğrulanması ve İngiliz yetkililerin uyarısı üzerine gerekli tedbirleri almaya çalışmıştı. Hemen Ali Sabit'in yakalanması ve mukaveleden geri döndürülmesi için aşiretin muteber şeyhleri ile irtibata geçilmişti. Diğer taraftan, yetkililer, Fransa nezdinde gerekli diplomatik tepkiyi gösterebilmek için olayın; Fransız tüccarların basit bir ticarî

<sup>16</sup>Bu miktarın sekizbin değil yirmibin veya seksenbin riyal olduğu şeklinde, BOA, HR.SYS, 105/4, 22.11.1868, Hicaz Vilayetinden Gelen Arıza.

<sup>17</sup> BOA, HR.SYS, 105/4, 22.11.1868, Hicaz Vilayetinden Gelen Arıza.

<sup>18</sup> BOA, HR.SYS, 105/4, 22.11.1868, Hicaz Vilayetinden Gelen Arıza.

girişimi, tâbi oldukları devletin izni, veya Süveyş Kumpanyası'nın teşviki sonucunu olup olmadığını anlamaya çalışmaktaydılar<sup>19</sup>.

Yemen'den gelen raporlarda ise, Ali Sabit ve aşireti hakkında hiç de olumlu şeyler yazılmamıştı. Raporlara, dönemin Yemen'inin klasik bir manzarası yansımıştı. Aşiretle ilgili olarak; eskiden beri isyan halinde oldukları, çöllerde hecin üzerinde gezen kabilenin fesada meyilli olduğu, hükümet yanlısı kabile şeyhi varsa da sadakatle iş görmediği ve kabilenin, şartları uygun bulunduğu durumda Ali Sabit gibi kişiler etrafında toplanıp isyan ettiği, bildirilmişti<sup>20</sup>.

İlk gelen raporların aksine daha sonra problemi algılama düzeyinin arttığı anlaşılmaktadır. Osmanlı subayları açılacak olan Süveyş kanalından dolayı bölgenin artacak önemine dikkat çekmişlerdi. Fransa'nın da İngiltere gibi bölgede istihkâmlar elde etmek amacıyla olduğu, Ali Sabit meselesinde başarılı olamazlarsa bile başka teşebbüslerde bulunabilecekleri belirtilmişti. Alınan bilgilere göre; Fransızların mukavele ile ilgili olarak taleplerinden vazgeçmeyeceği, Ali Sabit ile imzaladıkları mukavele kabul edilmese bile devlet düzeyinde teşebbüslerde bulunarak ısrar edecekleri tahmin edilmekteydi<sup>21</sup>.

Osmanlı Devleti bu toprak satışı işlemini reddettiği gibi, Ali Sabit'in de peşine düşmüştü. Kendisini mektup göndererek savunmak zorunda kalan Ali Sabit'in ifadeleri dikkat çekicidir. Bu Fransız tüccarlarıyla burada istedikleri gibi bir liman yapmak üzere satulması hususunda görüştüğünü, burasının Devlet-i Aliyye'nin olduğunu ve onun izni ve rızasıyla ancak satulabileceğini, tüccarların Devlet-i Aliyye'nin rızasını alacaklarını söyleyerek kendisine bir

<sup>19</sup> BOA, HR.SYS, 105/4, 22.11.1868, Hicaz Vilayetinden Gelen Arıza.

<sup>20</sup> BOA, HR.SYS, 105/4, 17.03.1869, Yemen Mutasarrıflığına Arıza.

<sup>21</sup> Avrupa'da çıkan kolera salgınının Hacılar yoluyla ortaya çıkıp, yayıldığına dair Avrupa devletlerinin iddiaları üzerine oluşturulan bir heyet Kızıldeniz iskelelerinde karantina oluşturulmasına karar vermişti. Heyet Şeyh Said'de bir karantinahane kurulması önerisine, bölgede yapmış oldukları gezi sonucunda, yol olmadığı gerekçesiyle sıcak bakmamış ve bu görüşten vazgeçilmiştir. Halbuki mahalli ve askerî yetkililer Şeyh Said'in sahip olduğu limanı ile bölgede karantinahane için en uygun yer olduğu görüşündeydiler. Dikkati çeken husus "*burada yapılacak bir karantinahanenin bölgedeki Fransız iddialarını zayıflatacak veya boşa çıkaracağı*" düşüncesidir. BOA, HR.SYS, 105/4, 17.03.1869, Moha Kaymakamı Süleyman Nuri Bey; Askerî tedbirlerin yanında bölgede karantinahane açılmasının Osmanlı egemenliğini kuvvetlendireceği böylece Fransız taleplerinin bertaraf edilebileceği şeklindeki görüş 1882 yılında yeniden dile getirilmişti. BOA, YPRK. UM, 5/51, 5.12.1882, Hicaz Vali ve Komutanı Osman Nuri.

kağıt yazdırdıklarını, bu şartların mukavelede olup olmadığı veya çarpıtılıp çarpıtılmadığını bilmediğini, çünkü okuması ve yazması olmadığını, ayrıca mukavelede belirtilen süre şartını çoktan aştığı için artık mukavenenin öneminin de kalmadığını belirtmişti. Fransızların, mukavelede öngörülen sürenin bitmesi üzerine ikinci defa gelip müddeti uzatmak istediklerinde kabul ettiğini ve bir belgeye parmak basurdıklarını söylemişti. Bununla birlikte bu müddet de sona erdiğinden ve Osmanlı'dan bir ferman da getirmediği için mukavenenin hükümsüz kaldığını, altıyar saat mesafenin ne olduğunu bilmediğini, kararlaştırılmış olan 80.000 riyalden de hiçbir şey almadığını ifade etmişti. Bu arazinin devletin malı olduğunu bildiğini, gerçekte kendisinin bir mülkü tasarruf etmeye salahiyeti olmayıp meblağın alınması ve yerin tesliminin devletin rızasıyla olabileceğini yazmıştı. İfadesinde Fransızların verdiklerinden fazlasını başkalarının da teklif etmesi üzerine durumu kabul etmeyip yetkililere bildirdiğini söyleyen Ali Sabit (İngilizlerin daha büyük bir teklifle gittikleri anlaşılıyor) hakkındaki suçlamaları reddedip (devlete sadakat konusu da dahil) kendisinin masum olduğunu bildirmişti<sup>22</sup>.

1870 yılında Fransız şirketi Şeyh Said'e yerleşme konusunu keşinleştirmek üzere bina inşası için malzeme getirmişler ve inşaata başlamışlardı. Fransızların mülkiyet konusundaki ısrarları ve buradaki inşaatlarını genişletip bölgeyi ileride ele geçirecekleri ortaya çıkınca Babıali tedbir alma yoluna gitmişti. Osmanlı yetkilileri bir taraftan buradaki Fransızlara Osmanlı devletinin herhangi bir yerinde ecnebilerin sahip oldukları imtiyaz dairesi içerisinde hareket edilmesi, fazlasına müsaade edilmemesi emrini verirken diğer taraftan bölgenin aşiret ve kabilelerin müdahalelerinden kurtarılmasını istemişti. Ayrıca taraflar anlaşacakları zamana kadar inşaatların tatil edilmesini (statüko) kararlaştırmıştı. Fransızlar Avrupa'da bu sırada Almanya ile olan savaşları sebebiyle bölgedeki isteklerinden geçici olarak vazgeçmişler fakat durumu protesto etmişler ve yapmış oldukları harcamaların tazminini istemişlerdi<sup>23</sup>. Osmanlı bu binalarla ilgili olarak talep edilen korumanın, olayın öncesi ve sonrasında kişiyi oradaki mülk sahibi olarak görmediği ve mesele hallolmadığı için her ne kadar zo-

<sup>22</sup>BOA, HR.SYS, 105/4, 30.08.1869, Ali Sabit'in Mektup Tercümesi.

<sup>23</sup> HR.SYS, 105/1, 23.12.1871, Hudeyde Mutasarrıflığı Tahriratu; Fransızların buraya gelişine engel olmak için Moha kaymakamı olan Süleyman Bey yanına başıbozuk askerleri ve bazı aşiretlerden aldığı askerlerle beraber buraya gelip küçük bir kale inşa ettirerek içine birkaç asker koydurduğuna dair. *Yemen Vilayet Salnamesi* 1302, s.54.



runlu değilse de korunması için gerekli tedbirlerin alınmasını istemişti<sup>24</sup>. Fakat diğer taraftan bu protestonun ileride açılacak davaların başlangıcı olabileceğini fark eden Babıali, Fransa'nın Aden konsolosuna bir reddiye göndermişti. Çıkış yolu arayan yetkililer Fransızlara verilen senedin arazi satışı için değil burada bina yapımı izni için olduğu, Ali Sabit'in Osmanlı ruhsat verdiği takdirde bina yapılacağını zannettiği için amele ve malzeme tedariki için 80 bin riyale anlaştığını iddia etmişti. Kabile şeyhleri arasında arazi satışı hususunda yapılan yegane işlemin şer'i şerifte hüccet almaktan ibaret olduğu, satan kişinin senet vermesinin satışlar için muteber kabul edilmediği, hiç kimsenin kendi arazisi olmayan bir yeri başkasına satmaya muktedir olmadığı, senet iptal edilemese bile kabileler arasında itibarı olmadığı belirtilmişti. Meselelere sebep olan Ali Sabit'in ise hükümetten çekindiği için saklandığı ve kendisinden bu konuda cevap almanın da şu ana kadar mümkün olmadığı ifade edilmişti<sup>25</sup>.

1872 yılı Haziranında Fransa Şeyh Said açıklarına gönderdiği "Ases"? adlı kruvazörü ile bir kez daha işgal teşebbüsünde bulunmuş fakat sonuç alamamıştı. Fransızların çabaları devam etmiş, bölgeye egemen olabilmek için gönderdikleri askerlerle fiili işgale uygun zaman ve zemin yaratmaya çalışmışlardı<sup>26</sup>. Bu teşebbüsün başlangıcında Fransa'nın devlet olarak rolünün derecesini bilemiyoruz. Fakat araziye sahip olma konusunda sonuç alamayacağını anlayan şirketin 1884 yılında araziye Fransa hükümetine satmaya teşebbüs ettiği haberi alınmıştı<sup>27</sup>. Bu noktadan sonra mesele iki hükümet arasındaki bir soruna dönüşecektir.

## 2. İstekler Karşısında Osmanlı Tepkisi ve Politikası

Osmanlı Devleti'nin anlaşmayı yok hükmünde sayması ve buraya gönderdiği kuvvetlerle Fransızların geri çekilmesini sağlaması meseleyi halletmemiştir. 1876 yılında, muhtemelen Osmanlı için savaş yılları oluşundan istifade etmek isteyen Fransa'nın meseleyi yeniden gündeme getirdiği anlaşılmaktadır. Yetkililer mukavele karşılığı para alınıp alınmadığı, şeyhler arasında bu tür senetlerin itibarının ne olduğu, senetlerin arazi satışlarında

<sup>24</sup> HR.SYS, 105/1, 03.1.1872, Hudeyde Mutasarrıflığı Tahriratu.

<sup>25</sup> HR.SYS, 105/4, 23.03.1876.

<sup>26</sup> Fransa savaş gemilerinden birisi 1872 yılında içinde 2500 asker bulunduğu halde Şeyh Said'e gelmiş oradan Perim'e ve Aden'e geçmişlerdi. Bir müddet sonra yine Şeyh Said'e demir atmış ve bir subayla 500 asker, oradaki muhafız Osmanlı askerleriyle görüşüp araziye ve binaları gezmişlerdi. HR.SYS, 105/5, 01.05.1872, Yemen Vilayeti Tahriratu.

<sup>27</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Şeyh Said Meselesi*, s.2.

yerel kurallara uygun olup olmadığının araştırılmasını istemişlerdi<sup>28</sup>. Güç durumunda kalan Osmanlı Devleti'nin daha önce meseleyi çok kesin bir şekilde reddederken, bu sefer kendi iç hukuku açısından da incelemeye almış olması, zor durumda kaldığını göstermektedir.

Bu meseleyle ilgili olarak İngilizler her fırsatta Osmanlı yetkililerinin yanında yer alacaklar, dahası bölgeyle ilgili her türlü istihbaratı Londra elçiliği aracılığıyla İstanbul'a ulaştıracaklardı. Londra elçiliğinden gelen gizli telgrafta; Lord Granvil'in Aden valilerinden almış oldukları telgrafta "Brandon" adlı Fransız savaş gemisinin Perim karşısındaki Şeyh Said arazisini tasarrufları altına almak için bir tercüman ve bir miktar askerle karaya çıkmak istediğini, fakat Osmanlı askerinin Fransız komutanın çıkmasına engel olduğunu bildirmişti. Fransız subay Fransa'nın bölgeyi "Sultan"dan satın aldığını ifade etmişse de geri çekilmek zorunda kalmışlardı. Bu haberi ulaştıran elçilik yetkilileri, buradaki Osmanlı egemenliğinin sınırlarını gösteren bir ibareyi de not düşmüşlerdi. Lord Granvil, komutanın kullandığı "Sultan" tabirinin Osmanlı hükümdarını mı, yoksa bölge üzerine hak iddia eden "hakimlerden" birinin mi kastedildiğinin anlamadığını söylemişti. Ayrıca İngiltere bu haberin kendilerinden öğrenildiğinin gizli kalmasını istemişti<sup>29</sup>.

Osmanlı Devleti'nin bölgedeki hakimiyeti siyasal mekanizmalara dayanıyordu. Kurmaya çalıştığı devlet otoritesi sık sık isyanlarla bozuluyor ve Osmanlı hakimiyeti belli merkezlerin dışında sağlanamıyordu. İmparatorluğun sınırlarında, bu uzak topraklardaki hakimiyetini artırmak için ortaya atılan projeler, nihai olarak sınırdaki Yemen'e kadar uzatılıyordu. İlk etapta yapılması düşünülen Hudeyde-San'a hattının, daha sonra Hicaz Demiryolu ile birleştirilmesi hesapları yapılmaktaydı<sup>30</sup>. Umman-ı Osmanî gibi vapur şirketleri kurularak veya Kızıldeniz'e gönderilen savaş gemileriyle sahillerde hakimiyet ve denetim artırılmaya çalışılmaktaydı.

Yemen'de bulunan idareciler, bölge ile ilgili siyasî ve askerî isteklerin müdahalelerin önlenmesi için ekonominin yeniden canlandırılmasını önermekteydi. Özellikle Süveyş kanalının açılmasından sonra devletlerin bölgeyle ilgili artan niyet ve istekleriyle mücadele edebilmek, buradaki tica-

<sup>28</sup> HR.SYS, 105/4, 23.03.1876.

<sup>29</sup> BOA, YEE, 118/51, 23.10.1870, Londra Sefareti Telgrafı.

<sup>30</sup> Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s.214-216; Ufuk Gülsoy, "Yemen Demiryolu Projesi", *Osmanlı*, C.3, Ankara 1999, s.685-691.

ret yollarını İngiliz etkisinden kurtarmak, Osmanlı hakimiyetini yeniden canlandırmak gerekiyordu. Önerilerden birisi de özellikle Moha'nın durumunun iyileştirilmesiydi. Kızıldeniz'in güneyinde Yemen sahillerindeki bu liman kenti, İngilizler Aden'e yerleşinceye kadar çok canlı bir ticarete sahne olmuştu. İngilizlerin Aden'e yerleşmeleri ve kara ve deniz bütün ticaret yollarını buraya çekmeleri üzerine Yemen'in bu eski ve meşhur iskelesi günden güne önemini kaybetmişti. Limanın bakımsızlığı, gemilerden atılan safralarla dolmuş olması gibi teknik sebepler de buraya büyük gemilerin girişini engellemiş ve gümrük vergileri düşmüştü<sup>31</sup>.

Osmanlı Devleti'nin, Avrupa'nın bölgeye artan ilgisi karşısında, başvurduğu tedbirler arasında merkezle olan bağlarının güçlendirilmesindeki en büyük araçlardan olan telgraf hatlarına önem vermişti. Hicaz ve Yemen sahillerindeki mevcut hatlara yenilerinin eklenerek İstanbul'a bağlanması için çalışmalar başlatılmıştı. Bu çalışmalarda Şeyh Said mevkii de önemli bir yer tutmaktaydı. 1889 yılına gelindiğinde Yemen'de San'a, Moha ve Luhiye arasında telgraf hatları döşenmişti. Fakat bu hatlar yalnızca Yemen sahiliyle merkezi birbirine bağlıyordu. Artan önemine binaen bu hattın güneyde Şeyh Said'e kadar uzatılması planlanmaktaydı. Fakat bundan daha da önemlisi Yemen'deki hatların İstanbul'a uzanan ana hatlarla birleştirilmesi meselesiydi. Bunun için Yemen'deki hattın Konfide'ye, oradan denizden uzatılacak bir hatla Cidde'ye uzatılması veya Hindistan'dan gelen ve Aden-Perim-Sevakin üzerinden Süveyş ve Mısır'a uzanan *Eastern Telegraph Company*'nin telgraf hattına bağlanması düşünülmüştü. Bu noktada işin ekonomik boyutu devreye girmiş, telgraf ücretleri için bu şirketin İstanbul yetkilisi Serpuş Efendi ile görüşülmüştü. Dahası telgrafların dili, zamanı, tarifesi ve bunun için Perim adasında istihdam edilmesi gereken olan görevlinin maaşı meseleleri ortaya çıkmıştı<sup>32</sup>. Raporlarda Osmanlı hakimiyetinde olacak hatların yapımındaki masraftan kaçınmak için, daha az masrafla fakat dışa bağımlı olunacak olan Eastern Şirketinin hattı üzerinden bağlanılmasının tavsiye edilmesi dikkati çekmektedir. Halbuki Mısır Fevkalade Komiseri Ahmet Muhtar Paşa 1893 yılında padişaha gönderdiği bir raporunda, Hicaz, Yemen gibi bölgelerdeki telgraf hatlarının İngilizlerin elinde bulunmasının sakıncalarını vurguluyor, yeni hat çekmenin yollarının araştırılmasını öneriyordu<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> BOA, HR.SYS, 105/8, 05.06.1875, Taiz Mutasarrıfı Yusuf Mazhar Bey'in Tahriratu.

<sup>32</sup> Y.PRK.PT, 5/53, 08.10.1889, Mazbata Sureti.

<sup>33</sup> Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s.39.

Bu arazinin mülkiyeti ile ilgili olarak Avrupa basınında spekülâtif haberlerin yer aldığı anlaşılmaktadır. Şeyh Said arazisinin “*Marsilya Heyet-i Sarrafîyesi tarafından Alman Heyet-i Sarrafîyesine satıldığına*” dair Paris’ten gelen telgraf üzerine II. Abdülhamid’in bu arazinin hukuki durumunun araştırılmasını istediğini görmekteyiz<sup>34</sup>. Ayrıca haberin doğruluğu Paris sefaletinden sorulmuştu. Elçilik, arazi üzerindeki Fransız isteklerine dair yetkililerle yaptığı görüşmelerde kaçamak cevaplar verildiği ve Fransızların açık tavır sergilemekten kaçındıklarını bildirilmişti. Osmanlı, hukukunu korumak için buraya bir miktar daha asker göndermekten başka çare görememişti<sup>35</sup>.

1891 yılında Fransa’da ve Berlin’de yayınlanan gazetelerde yer alan habere göre ise; “*Mısır meselesinden dolayı İngiltere’ye karşı oluşmuş tepki ve kızgınlık sebebiyle Fransa ile Osmanlı Devleti Kızıldeniz’de İngilizlerin elinde bulunan Perim adasına karşılık Şeyh Said arazisini Fransa’ya terk edildiğine dair gizli anlaşma yapmışlardı*”<sup>36</sup>. Babıalı bu söylentiye yalanlamış ise de gazeteler arazinin mülkiyetinin Fransa tarafından satın alınmış olduğunu yazmaya devam etmişlerdi<sup>37</sup>.

Fransa’nın bu teşebbüs ile ilgili ilk niyeti ne olursa olsun; ister devlet düzeyinde, ister gayri resmî destek düzeyinde, isterse basit bir ticarî teşebbüs olsun, resmî düzeyde desteklenmeye devam ettiği anlaşılmaktadır. 1893 yılında, Fransa meclisinde Şeyh Said arazisinin işgal ve tahkimi tavsiye edilmişse de Fransa Sömürge Bakanı bu isteği yanıtız bırakmıştı<sup>38</sup>. Meclisin, hükümete yaptığı bu tavsiye kararına dair haberleri çoğu defa olduğu gibi İngiltere kaynaklı öğrenen Osmanlı yetkilileri, Fransa’dan bu konuda kesin teminat istemişlerdi. Diğer taraftan Yemen vilayetine de telgraflar çekilerek devlet egemenliğini orada temsil edecek mülki ve askerî memurlar bulundurulması istenmişti<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> Osmanlı Hariciyesi, bu konuda mevcut evraklardan kesin bir bilgi edilememiş olmasını, Fransa ile yapılan görüşmelerde askerlerinin buraya çıktığının aslı olmadığı, Fransızlar tarafından bölgenin Osmanlıya ait olduğunun kabul edilmiş olduğu, dolayısıyla bu tür iddiaların gerçek olmadığı şeklinde yorumlamıştı. BOA, YA. HUS, 180/44, 30.11.1884, Hariciye Nezareti Tezkiresi.

<sup>35</sup> BOA, YEE, 21.01.1885, Hariciye Nezareti Tezkiresi.

<sup>36</sup> BOA, Y.PRK.EŞA, 14/101, 21.11.1891.

<sup>37</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Şeyh Said Meselesi*, s.3.

<sup>38</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Şeyh Said Meselesi*, s.3.

<sup>39</sup> BOA, HR.SYS, 105/8, 02.04.1893, Sadaret Tezkiresi.

Fransızların ilgisi, Paris ve Londra elçiliklerinden gelen uyarılar, Osmanlı Devleti'nin Şeyh Said çevresindeki askerî durumunu yeniden gözden geçirmesine sebep olmuştu. Osmanlı burada bir koğuş, bir istihkâm, bir bölüklük kışla, iki top ve tepenin üst noktasında bir karakol, cephanelik ve cami yapmıştı. Konumu itibarıyla Perim adasının bir kısmı ve Fransızların daha önce çıktıkları fakat boşaltmak zorunda kaldıkları arazi de kontrol altında tutulmaktaydı. Bir telgrafhane yapılmıştı ve yanında bulunan karakolda resmî günlerde sancak çekilmekte, Şeyh Said önünden geçen gemilere de selam merasimi yapılmaktaydı<sup>40</sup>. Bu sembolik törenlerin bile bu bölgedeki egemenlik mücadelelerinde büyük önem taşıdığı anlaşılmaktadır.

Fransa'nın Şeyh Said ile olan ilgisinin parlamento düzeyinde 1897 ve 1909 yıllarında da devam ettiği görülmektedir. Fransa Meclisi ikinci başkanı tarafından gazeteler aracılığıyla hükümetinin bu arazi üzerine tasarruf hakkı olduğuna dair görüşlerini belirtmişti. Osmanlı, sahip olduğu Yemen'in bir parçası olan arazi üzerindeki Fransız isteklerinin asılsız olduğunu ifade ederek ve buradaki Osmanlı hakimiyetini pekiştirecek önlemler almaya çalışarak Fransızların bu isteklerine cevap vermişti<sup>41</sup>.

Fransızlar Şeyh Said ile olan ilgilerinin peşini bırakmamışlardı. 1911 yılında Paul Body adlı bir müteşebbisin Moha ile Şeyh Said arasında kömür arama imtiyazı için Osmanlı yetkililerine başvurduğu görülmektedir. Osmanlı yetkilileri Şeyh Said konusundaki Fransız isteklerini reddetmişlerdi<sup>42</sup>. 1912 yılına gelindiğinde, Fransa Şeyh Said arazisini satan Ali Sabit'in soyundan geldiği anlaşılan kişilerle irtibat kurarak, bunların bu satışı razı olup olmadıklarına dair tasdikname peşinde koşarken, Fransa'nın Hudeyde konsolosluguyla dışişleri bakanlığı arasındaki şifre haberleşmeler Osmanlı yetkililerinin dikkatinden kaçmamıştı<sup>43</sup>.

1868'de iki Fransız tüccarın satın aldıklarınının haber alınmasıyla başlayan Şeyh Said meselesi, Osmanlı hükümetinin Ali Sabit'i baskı altına alarak ve İngiltere'nin desteğiyle Fransa'ya karşı koymaya çalışmıştı. Fransızların işgal

<sup>40</sup> BOA, HR.SYS, 105/10, 06.04.1893, Yemen Umum Kumandanlığından; BOA, Y.MTV, 76/135, 06.04.1893; askeri tedbirlerin artarak devam ettirilmesine dair, BOA, Y.MTV, 77/42, 78/70, 13.05.1893.

<sup>41</sup> BOA, DH.MUİ, 18-2/5, 03.10.1909, Sadaret Tezkiresi.

<sup>42</sup> BOA, HR.SYS, 105/11, 16.01.1911, Paris Sefareti Tahriratı ve Mektubu.

<sup>43</sup> BOA, HR.SYS, 105/13, 30.12.1912.

teşebbüsleri ve hak iddialarıyla mesele I. Dünya Savaşı öncesine kadar taşınmıştı<sup>44</sup>.

### 3. Fersan Adalarına Osmanlı Devleti'nin İlgisi ve Adaların Durumu

Avrupalı devletlerin rekabetleri sonucu stratejik önem kazanan yerlerden birisi de Fersan adalarıydı. Fersan adaları Kızıldeniz'in güneyinde Cizan açıklarında Luhiyye'ye 75, Kamaran'a 95 ve Hudeyde'ye 140 deniz mili uzaklığında bir mercan adaları grubuydu.

Fersan adalarına olan ilgi arttıkça, bölgeyle ilgili olarak merkeze gönderilen layiha ve tahriratların da arttığı görülmektedir. Bu raporların hazırlanmasında Yemen'in içinde bulunduğu durum ve karmaşadan kaynaklanan endişeler bulunduğu gibi özellikle, 1901 yılından sonra yazılanlarda, ada üzerinde odaklanmış olan Alman ilgisinin de rol oynadığı anlaşılmaktadır. Layihada, Fersan adalarının coğrafi, idari yapısı, halkın durumu, maişetleri ile ilgili bilgiler yer almakta ve adanın maden kaynaklarının durumu, potansiyeli, üretime geçildiği takdirde devlete olan katkıları da incelenmişti<sup>45</sup>. Bu raporlar, yabancı devletlerin ilgi alanına girmiş olan Osmanlı Devleti'nin sınırlarındaki bir adasını koruma siyaseti, devletin bu ilgi karşısındaki tavrı ve hareket tarzına ait bazı bilgiler vermektedir. Bir anlamda devletin egemenlik konusundaki tepkilerine işaret etmektedir.

Raporda Fersan'ın idari durumu belirtilerek adalardaki meskûn ve gayri meskûn yerler ve özellikleri anlatılmıştı. Adalar idari bakımdan Hudeyde sancağına bağlı Ebu Ariş kazasının Cizan nahiyesine bağlıydı. Müdürlük, meskûn ve gayri meskûn yüzü aşkın irili ufaklı adacıklardan oluşmaktaydı. Fakat adaların ağırlık merkezi Büyük ve Küçük Fersan olarak adlandırılmış en büyük iki ada çevresindeydi. Diğer adalar çok az nüfus barındırmaktaydı. Fersan'ın, merkezinin bulunduğu ada ile birlikte toplam nüfusu 2500 kadardı. Raporda Osmanlı Devleti'nin 300 hanelik Fersan kasabasındaki hakimiyetinin sembolikliği, devleti temsil eden bir müdür ve iki gümrük kolcusunun dışında hiçbir şey olmadığı ifade edilmişti<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> BOA, HR.SYS, 105/11, 16.01.1911, Paris Sefareti Tahriratu ve Mektubu.

<sup>45</sup> BOA, YEE, 9/11, 13.02.1889, Yemen Vilayetinden Layiha; BOA, Y.PRK.BŞK, 64/32, 15.03.1901, Binbaşı Rüşdü Bey'in Tahriratu.

<sup>46</sup> Osmanlı yetkililerinin devlet egemenliğinin sembollerini konusundaki hassasiyeti yalnızca içe, ada halkına yönelik değildi. Devlet uluslararası alanda da sıkıntılı zamanlarından birini yaşamaktaydı. Ayrıca bölgedeki hakimiyeti açısından, semboller konusunda endişelenmekte haklıydı. Çünkü 1860'larda Babülmendeb Boğazı'ndaki Perim adası İngilizler tarafından işgal edilirken öne sürülen gerekçe "adada Osmanlı hakimiyetine dair hiçbir işaretin olmamasıydı". A. Grohman, "Perim", s.552.

Adalar arazisinin büyük bir kısmı taşlıktı ve tarım çok az yapılabilirdi. Tatlı suyun kaynağı yalnızca kuyulardı ve mevcut su kaynakları temel ihtiyaçlara ancak yetmekteydi. Adalarda bulunan nüfus ve dağılımı, kuyu sayısı ve tatlı suyun özellikleri ile paralellik göstermekteydi. Bu mercan adalarında halkın temel geliri inci, sedef ve balık avcılığıydı. Bunun yanında biraz hurma ağaçları (5000 civarında oldukları tahmin ediliyor), az miktarda koyun ve çok az da ziraatla uğraşılmaktaydı. Balık, sedef ve inci avı mevsiminde adalar ve çevresinde yalnızca ada halkı değil, Hicaz ve Yemen'in çeşitli yerlerinden hatta Kızıldeniz'in Afrika sahillerinden tekneler gelmekte ve civarda sayıları 4000'i bulan kayak toplanmaktaydı. Kızıldeniz'e mahsus Sinbuk denilen büyük kayıkların barınabileceği birçok limanı olan adanın çevresindeki nüfusun, av mevsiminde çok büyük oranda artarak 120.000'e yaklaştığı tahmin edilmektedir. Raporda ekonomik kaygılar da yer almaktaydı. Halk elde ettiği sedef ve inciyi vergiden kaçırmak için gizli olarak pazarlamaktaydı. Ekonomik olarak bölgenin Hindistan'la olan bağlılığına işaret edilmişti. Çünkü bu inci ve sedefin en büyük alıcısı Aden ve Bombay tüccarlarıydı. Bundan başka tube? olarak adlandırılan, yağı kalafat olarak, derisi yay, dişleri tespih yapımında kullanılmakta olan bir tür büyük bir balık cinsi avlanmaktadır<sup>47</sup>.

Bu bölgeye karşı devletin ilgisinin artmasındaki temel sebeplerden birisi, adaların ekonomik potansiyelinin fark edilmesidir. Bu potansiyelin en önemli bölümünü ise madenler teşkil etmektedir. Fersan'ın, büyük adasının kuzey doğusunda, bir petrol yatağı bulunmaktaydı. Sahilde, deniz çekildiğinde, çatlaklardan sızan ve yüzeye kadar çıkmış olan bir petrol madeni vardı. Deniz bastığında ise; el veya ağaçla karıştırıldığında deniz yüzeyine çıkan petrole, bölge ahalisi, med-cezir sebebiyle ancak sular çekildikten sonra ulaşabilmekteydi. Med-cezirden etkilenmeyecek şekilde bir rıhtım yapıldığı takdirde petrol çıkarmak için çok uygun bir yer olduğu ifade edilmişti. Almanlar, 1900'de adaya geldiklerinde, ellerinde bir burgu yardımıyla numune almışlardı. Fersan adasında ayrıca bir de Tuzla vardı<sup>48</sup>.

Adanın bir diğer ekonomik kaynağı ise çimento ydu. Halk bu çimento yu kayıklarının izolasyonu için kullanmaktaydı. Raporda, Avrupa'dan bir liraya alınan çimentonun fiçisinin burada yüz paraya mal olabileceği bildirilmişti. Adadan alınan maden örnekleri değerlendirilmek üzere İstanbul'a da

<sup>47</sup> BOA, YEE,9/11, 13.02.1889, Yemen Vilayetinden Layiha.

<sup>48</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 64/32, 15.03.1901, Binbaşı Rüşdü Bey'in Tahriratu.

gönderilmişti. Hatta ada tarihi eserler bakımından incelenmiş, fakat bunlar önemli derecede görülmemişti<sup>49</sup>.

Dikkatlerin ada ve çevresinde toplanmasını sağlayan hususlardan birisi de Kızıldeniz’de yapılmakta olan kaçakçılığın önemli güzergâhlarının üzerinde oluşuydu. Fersan adalarında (Feşt adasında) gözlerden uzak gayri meskûn yerlerde, Zengibar veya çevre sahillerinden aldıkları kapaklı tüfek ve cephaneyi sinbuklar vasıtasıyla Osmanlı sahillerine çıkararak silah kaçakçılığı da yapılmaktaydı. Özellikle, Kızıldeniz’in Afrika sahillerine İtalyanların yerleşmesiyle siyasi bir nitelik kazanan kaçakçılık, bu bölgede ve Yemen sahillerinde Osmanlı-İtalya arasında diplomatik çekişmelere sebep olmuştu. Adada bulunan iki gümrük kolcusuyla bu akışı denetleme imkânı olmadığı bildirilmekteydi. Ateşli silah, tütün ve köle kaçakçılığının engellenmesi için Midi iskelesine bir kışla yapılarak iki bölük asker koyulması, hatta her adaya ikişer gümrük kolcusu ve beşer zaptiye konulması önerilmişti. Adalar çevresinde iki küçük vapur veya bir kaç büyük kayıkla devamlı olarak denetim yaptırılmasının gerekli olduğu ifade edilmişti. Balık mevsimi başladığında bölgeye gelecek kayıkların, oluşturulacak iki kontrol noktasından tezkerelelerini almadan çalışamayacakları ilan edilmeli ve kayıklara içindeki insan ve taşıyabilecekleri yük nispetinde belirli bir vergi tahsis edilmeliydi. Çıkarılan inciler denetimden uzak olduğu için çok ucuz bir şekilde ecnebi tüccarlara satılmaktaydı. Bu ekonomik faaliyet, gümrük vergisi alınmayacağı ilan olunur ve yapılan inci ticaretinin gerçek potansiyeli anlaşıldıktan sonra hafif surette bir vergilendirmeye gidilirse hem halk için gerçek değerini bulabileceği hem de devlet için gelir getirir bir hale dönüştürülebileceği ifade edilmişti. Hali hazırda adanın yıllık ekonomik faaliyetlerinden alınabilen yıllık vergi geliri 35.000 kuruş kadardı<sup>50</sup>.

Hazırlanan ilk raporda daha çok idarî ve ekonomik kaynaklar ve bunların kullanımı konusu ağır basarken, 1901 yılında ada hakkında yazılan tahriratta Almanların adaya olan ilgileri, artan siyasi önemine karşılık asker istihdamı, savunma, karakol inşası gibi kayguların ön plana çıktığı görülmektedir<sup>51</sup>.

Osmanlı idarecilerinin, ada halkının yeni gelen güç karşısındaki durum ve bakışlarıyla da yakından ilgilenmeye başladıkları görülmektedir. Halkın

<sup>49</sup> BOA, YEE,9/11, 13.02.1889, Yemen Vilayetinden Layiha.

<sup>50</sup> BOA, YEE,9/11, 13.02.1889, Yemen Vilayetinden Layiha

<sup>51</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 64/32, 15.03.1901, Binbaşı Rüşdü Bey’in Tahriratı.



Almanlara karşı olan tavır tutum ve tepkileri de incelenmişti. Adaya, Osmanlı askerinin gelmesinden dolayı huzursuz olan halka bunun sebebinin, Almanların faaliyetleriyle ilgili olarak ve tamamen yabancılara karşı olduğu ifade edilmişti. Osmanlı yetkilisi halkın tepkisiyle ilgili olarak “*üzerlerinde silah taşımayan halkın Almanlara karşı sempati ve ilgileri yoksa da bir müdür ve zaptiyeden başka kimseyi görmediklerinden bedevilikleri ber-kemaldir*” diye yazmıştı. Bölgede stratejik noktalara yerel idarecilerle anlaşarak, zorlayarak veya aldatarak çıkan ve kendilerini kabul ettirdikten sonra buradaki hakimiyetlerini yerleştiren Batılıların bu gibi metotları karşısında tedbir alma gereği duyan idareciler, ada hakkında Almanlar lehine oluşacak kanaatlerle ilgilenmişler, bundan sonra halkın eğilimlerinde oluşacak değişmelerin sıkı şekilde takip edileceğini ifade etmişlerdi<sup>52</sup>.

Almanlar bölgeye geldikten sonra Sakıt limanı civarındaki adanın en yüksek tepesine çıkarak dürbünle görülebilen yerlerin haritasını çıkarmışlardı. Adaların birbirlerinden uzaklığı bir ile beş mil arasında değişiyordu. Balık avı meselesiyle ilgili olarak devlet çok basit bir resmi muamele geliştirmişti. Tekneler, Rüsumat ve Düyun-ı Umumiye’den oluşan memurlara kayıt yaptırarak ava çıkmaktaydılar. Fakat bu durum yalnızca Fersan kasaba merkezi için geçerliydi. Diğer adalarda bu işlem de yapılmamaktaydı. Tabiatıyla “*ele geçenlerden vergi alınabildiği için*” vergi denetimi veya toplama işi halkın beyanına ve katılımına kalmıştı. Adanın 1901’de toplam yıllık vergisi 50 bin kuruş kadardı. Su almak veya başka bir eksiğini gidermek için uğrayan sinbuklardan başka Fersan adalarına yabancı hiçbir vapur uğramamıştı<sup>53</sup>.

Osmanlı idarecilerinin adalara olan ilgilerinin artışı, bölgeye karşı uyanan uluslararası ilginin bir sonucu olarak görülebilir. Bu ilgi, Avrupalılarınkiyle paralel olarak bölgenin her türlü yeraltı, yerüstü kaynak ve değeriyle ilgilenmek, bunları işler, verimli bir şekilde kullanılmasını sağlamak şeklinde olduğu görülmektedir. Buralara giden veya gönderilen yetkililer bir taraftan kaynakların kullanımındaki etki ve denetimin artırılmasının yollarını ararken, diğer taraftan o zamana kadar devletin buralarda temsil edildiği değer ve dereceden üstü kapalı da olsa şikayet etmekte, bunun artırılmasının çarelerini aramaktadırlar. Bu çareler arasında merkeziyetçi yapının telleri olan telgraf, ekonomik bağ ve bunun göstergesi deniz

<sup>52</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 64/32, 15.03.1901, Binbaşı Rüşdü Bey’in Tahriratu.

<sup>53</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 64/32, 15.03.1901, Binbaşı Rüşdü Bey’in Tahriratu.

ulaşımının artırılması (bu adalar için petrol çimento) gibi konularda teşebbüs ve faaliyete geçildiği görülmektedir. Hiç kuşkusuz bu tedbirlerin asıl ağırlığı askerî ve siyasî merkezli olanlardı.

### 3.1. İngiliz ve İtalyanların Bölgeye İlgileri

İngilizlerin Kızıldeniz üzerindeki etki ve denetimleri Süveyş kanalının açılmasından ve Mısır'ın işgalinden sonra daha belirgin bir şekilde artmıştı. Hindistan yolu üzerindeki kömür ve ipe depolarına uğrayarak giden buharlı gemiler İngiltere'nin Hindistan ile olan ticaretini yürütüyordu. Buharlı gemilerin bu uzun güzergâh üzerinde kömür, su gibi başlıca temel gereksinimlerinin karşılanması gerekiyordu. Bu sebeple Kızıldeniz sahilindeki limanların önemi artmıştı. İngiliz tüccar ve konsolosları, limanlara uğrayacak gemilerin ihtiyaçlarını karşılayacak malzemeleri bu limanlarda bulundurluyorlardı. Bu noktada vapurların seyri için stratejik bir yakıt haline gelen kömür önem kazanıyordu<sup>54</sup>. Ticaret gemilerinin yanında bu güzergâh üzerinde savaş gemilerinin ihtiyaçları da söz konusu oluyordu. Bu sebeple bölgede artan hassasiyetler, kömürün alınması, saklanması, depolanması ve bu esnada uygulanan vergiler, kısacası kapitülasyon hukuku işin içine giriyor ve yeni sorunlara yol açıyordu. Örnek olarak; Hudeyde limanına uğrayacak olan İngiliz savaş gemilerine verilmek üzere British India Kumpanyasının almış olduğu 40 tonilato maden kömürü, Babiali'den izin verilmedikçe, karaya çıkarılmasına izin verilmeyeceği ifade edilerek mahalli yetkililer tarafından engel olunmuştu. Hudeyde mutasarrıflığı, bu işleme izin verildiği takdirde Hudeyde'de savaş gemileri için bir kömür deposu inşasına kalkışılacağı ve bu gemilerin Yemen sahillerinde sıkça dolaşmasının siyasî açıdan mahzurlu olacağı gerekçesiyle karşı çıkmıştı. Bunun üzerine vapurdan küçük kayıklara alınan kömür açıkta yüklenmek istenmiş fakat buna da müsaade olunmamıştı. 600 riyal değerindeki kömür, bedeli ödenerek satın alınmış ve acente yetkililerine de Babiali'den izin alınmadığı müddetçe işlemin aynen devam edeceği bildirilmişti<sup>55</sup>.

İngiliz konsolosu emaneten şirkete bırakılmış olan kömürün bu şekilde alınmasının serbest ticaret kurallarına uymadığını ifade etmişti. Osmanlı yetkilileri hukukî ve ticarî bakımdan engellenmemesi gereken bir durumla

<sup>54</sup> Vapurların kömür problemleri, kömür anbarlarının kuruluşu, Osmanlı ve İngiliz kaynaklı üretilen kömürlerin Doğu Akdeniz'deki rekabetleri konusunda bakınız Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1986, s.13-32.

<sup>55</sup> BOA, YA.RES, 10/14, 01.01.1181, Şuray-ı Devlet Mazbatası.

karşı karşıya kalmışlardır. Limanın ticaret gemilerine açık bir liman olduğu ve orada bir kömür ambarının inşasına engel olunmasının ticarete de sekte vuracağı hukuk müşavirliğinden bildirilmişti. Harp gemilerinin limanlara giriş ve çıkışları uluslararası kurallara dayanıyordu. Bu kurallar dahilinde ticarete engel olma şansı yoktu. Fakat başta yabancıların kömür deposu yapmak üzere arazi alma istekleri ve savaş gemilerinin buralara sıkça uğramalarının getireceği sakıncalar sebebiyle bu tür faaliyetlere izin verilmemişti. Bunun üzerine artan ihtiyaç üzerine depoların mahalli hükümetler tarafından yapıp isteyenlere kiralanması şeklinde bir çıkar yol düşünülmüştü<sup>56</sup>.

Yetkililerin kaygılarının sebebi geçmişteki örnekleriydi. Bu duruma Şuray-ı Devlet üyeleri de dikkat çekmişlerdi. Bir kömür deposu kurmak şeklinde başlayan küçük izinlerin ileride açacakları sorunlar ve doğuracağı tehlikeli sonuçlar, Aden örneğinde olduğu gibi, ortadaydı. Başlangıçta bir kömür deposu inşasıyla başlayan ilgi ve izin kısa zaman içinde buranın işgal ve istimlakine kadar giden süreci hazırlamıştı. Osmanlı yetkilileri açısından bu bölgeyle ilgili olarak ortaya çıkan siyasî kaygıların, ekonomik ve hukukî kaygıların çok daha önünde olduğu görülmektedir<sup>57</sup>. İngilizlerin Kızıldeniz çevresindeki faaliyetleri ve kötü şöhretleri, Osmanlı yetkililerinin, onların tüm faaliyetlerini potansiyel bir tehdit ve tehlike unsuru olarak görmelerini kolaylaştırmıştı.

İngilizlerin bölgedeki deniz ticaretini emniyet altına almak için yaptıkları çaba ve faaliyetler, bu yolu gittikçe daha sık kullanmaya başlayan Almanlar tarafından da takdir edilmişti. Berlin'de yayınlanan bir gazetede çıkan haberde; Kızıldeniz'in Osmanlı sahilinde mevcut fenerlerin, İngilizlerin hakimiyetinde bulunan Aden ve çevresindeki fenerlere nazaran daha kötü yönetildiği ve muntazam çalışmadıkları ifade edilmişti. Asya, Afrika ve Avrupa arasında işleyen ticaret gemilerinin yegane geçiş yeri olan Kızıldeniz'in son derece tehlikeli olan sahillerinde, uluslararası ticaretin güvenliği için gereken yerlere fenerler dikilmesi gerektiği ifade edilmişti. Osmanlı Devleti'nin, İngilizlerden sonra Almanların da ticari menfaatlerine hizmet edecek ıslahatlara teşebbüs edeceği ümit edilmekteydi. Osmanlı

<sup>56</sup> BOA, YA.RES, 10/14, 01.01.1181, Şuray-ı Devlet Mazbatası.

<sup>57</sup> Avrupalıların, Hindistan'ı sömürgeleştirilmelerinin başlangıcının, imtiyaz aldıkları küçük bir adadan hareketle olduğu üyeler tarafından hatırlanmıştı. BOA, YA.RES, 10/14, 24.03.1181, Şuray-ı Devlet Mazbatası.

elçilik yetkilileri bu makalenin Alman hükümetinin bilgisi dahilinde çıkarıldığını ve yazıdaki talepleri, Kızıldeniz sahilindeki fenerleri kendi idareleri altına almak için çalışan İngilizlere, Alman hükümetinin manevi yardımı olarak değerlendirmişlerdi<sup>58</sup>.

İngilizler, Almanların Fersan adasıyla ilgili kömür deposu kurma çalışmalarını da dikkatle takip etmişlerdi. İstanbul'daki İngiliz ticaret ataşesi Weakley, Alman kömür gemisi Marie'nin faaliyetleri hakkında merkeze bilgiler geçmişti. İngiliz gazeteleri meseleyle özellikle kömür deposundan bütün devletlerin yararlanabileceğine dair çıkan haberlerden sonra daha da ilgilenmişlerdi. İngilizler bölgedeki yerel ileri gelenlerin burada bir Alman kömür deposu fikrine sıcak baktıkları ve Sultanla anlaştıkları şeklinde duyumlar aldıklarını ifade etmişlerdi<sup>59</sup>. İngilizlerin adayla olan ilgileri adaya kendilerinin yerleşme isteği değil, Almanların yerleşmemesi fikri üzerine yoğunlaşmıştı. İngiltere, Kızıldeniz'in aşağı bölgesindeki faaliyet ve egemenlik yarışında Fransız ve Alman teşebbüsleri karşısında İtalya'nın bölgedeki faaliyetlerini desteklemişler ve İtalyanların Kızıldeniz'in hemen karşısındaki Afrika topraklarına olan ilgilerini, bölgedeki Fransız faaliyetlerine karşı bir denge unsuru olarak kullanmışlardı<sup>60</sup>. Hatta ilerleyen yıllarda Yemen'de artan Fransız nüfuzunu kırabilmek için Avusturya şirketlerinin yolunu açmaya çalışmışlardı<sup>61</sup>.

İngiltere, İtalya'nın dikkatini Avrupa'dan uzaklaştırmak, Kızıldeniz'in güneyinde Afrika sahillerinde yayılmaya çalışan Fransa'yı bu bölgede dengelemek için Kızıldeniz sahilindeki Musavva ve bazı yerleri işgal etmesine göz yummuştu<sup>62</sup>. İtalya'nın bölgedeki işgal ve faaliyetleri onu Osmanlı Devleti ile de karşı karşıya getirecektir. Nüfuzunu güçlendirmek ve Kızıldeniz'e yaymak isteyen İtalyanlar bölgeye has ulaşım deniz ulaşım ve nakliye araçları olan sinbukları kendi bayrağını taşımaya zorlamışlardı. Sinbukların İtalya bayrağı taşımaya başlamaları, bunların daha önce Osmanlı sahillerinde sahip oldukları bazı istisnai uygulamaların Osmanlı tarafından kaldırılmasını gündeme getirmişti. İtalya bayrağı çeken tekneler ve himaye altına giren personelin uluslararası hukuk kurallarına tâbi olmaları karşısında, istisnai uygulamaların kaldırılması için Yemen vilayetine tebligat yapılmıştı. İtalya himayesinin

<sup>58</sup> BOA, Y.PRK,EŞA, 18/81, 04.11.1893, Berlin Sefareti Müsteşarı Mehmed Refet.

<sup>59</sup> Caesar E. Farah, *The Sultan's Yemen*, s.116, 195.

<sup>60</sup> Caesar E Farah, *The Sultan's Yemen*, s. 195, 199; Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.157.

<sup>61</sup> Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s.216.

<sup>62</sup> Cengiz Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s.157.

deki teknelerin korsanlık ve kaçakçılık yapmaları, bu teknelerin Osmanlı sahil kuvvetleri tarafından takip edilmeleri ve bazılarının yakalanmaları, Osmanlı-İtalya ilişkilerini germişti<sup>63</sup>.

Osmanlı, İtalya bayrağı taşıyan sinbukların İtalya tabiiyetinde olarak tanınmalarının doğru olacağını kabul etmişti. Fakat İtalya, uluslararası hukukun uygulanmasını isteyerek kendi bayrağını taşıyanların ticaretlerini kolaylaştırmakla yetinmiyor, kendi bayrağını taşımayanları, özellikle Osmanlı sinbuklarını korsanlıkla itham ediyordu. Bu durum bölgedeki Osmanlı tabiiyetindeki sinbuklara ve ticaretine zarar verdiği gibi, ticari egemenliğin İtalya'nın nüfuzu altına girmesine sebep olacaktı. Bu sebeple bölgede gerçekten korsanlık yapanların denetlenerek ortadan kaldırılmaları hem Osmanlı ticaretinin korunması hem de Yemen sahillerinde yapılan kaçakçılık ve ateşli silah sevkiyatını durdurabileceği ifade edilmişti<sup>64</sup>.

Öyle anlaşılıyor ki, Kızıldeniz'de artan uluslararası rekabet, uluslararası hukuk kurallarının uygulanması söylemlerini de beraberinde getirmişti. Siyasî, ekonomik, askerî sorunlarla gelen uluslararası hukukun uygulanması isteklerinin, Osmanlı yetkilileri tarafından nasıl algılandığı ayrı bir merak konusudur. Fakat bu örnekte uluslararası hukuku, ondan istifade ederek egemenliğini sınırlandırmaya çalışan bir araç olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti, önceleri daha serbest hareket etmekte olan ve kendisinin de tanıdığı yerel halkın bazı eski istisnai uygulamalarından, sinbukların İtalya bayrağı çekmesi üzerine vazgeçmişti. Yetkililer, ister istemez sinbukların sahip oldukları yerel inisiyatif ve hareket alanlarını daraltmaya ve onlara, yerel teamüllerin dışında, uluslararası hukukun bir parçası gibi davranmak zorunda kalmıştı. Bu İtalya nüfuzunun yayılmak istenmesine karşı bir tepki olduğu gibi aynı zamanda gittikçe problem olmaya başlayan bir sahada uluslararası kuralları kullanmaya çalışarak daha fazla problemden uzak kalmak isteğinden de kaynaklanabilir. Fakat her durumda bölgedeki halkın gözünde Osmanlı egemenliğini törpülediğine şüphe yoktur.

### 3.2. Almanya'nın Fersan Adalarına İlgisi

Birliğini tamamladıktan sonra denizaşırı topraklarda sömürge elde etme yarışına giren Almanya, Uzakdoğu ve Afrika'da geniş koloniler oluşturdu.

<sup>63</sup> BOA, Y.PRK.HR, 01.12.1892, Hariciye Nezareti Tezkiresi; BOA, Y.PRK.BŞK, 67/36, 20.10.1902, Sadarete Gönderilen Tezkere.

<sup>64</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 67/36, 20.10.1902, Sadarete Gönderilen Tezkere.

Özellikle Çin çevresindeki Alman sömürgeleri için, Uzakdoğu'da hayli önemli Alman deniz birlikleri konuşlandırılmıştı. Alman bahriyesi en alt kademesinden en üst kademesine kadar Almanya'nın artan denizaşırı ticarî çıkarları karşısında bu çıkarların askerî olarak desteklenmesi gerektiğine inanıyordu. Sömürgelerine giden yollar üzerinde bir dizi üs kurma fikrini, 1899 yılında devrin Bahriye Bakanı Amiral Alfred von Tirpitz tavsiye etmişti. Bu üslerin hem askerî hem de sivil ticaret gemilerine kömür, su ve her türlü kumanya sağlaması amaçlanmıştı. Buradaki bir başka düşünce de rakip devletlerin benzer işlevli üslerine yakın olmaktı. Bu amaçlar doğrultusunda Alman Bahriyesinin Kızıldeniz'de Osmanlı egemenliğindeki Fersan adaları ile ilgili olarak bir takım planlar hazırladığı görülmektedir. Bu adalar bölgedeki İngiliz ve Fransız bahriye üslerinin gölgesi altında kalmış gibi duran Babülmendeb Boğazı'na yakınlığı sebebiyle de stratejik önem arz ediyordu. Özellikle Süveyş kanalı açıldıktan sonra Almanların Kızıldeniz'deki rotalarla ilgili çıkarları giderek önem kazanmıştı. Aynı zamanda bölgeye karşı yükselen Alman ilgisi; özellikle Basra Körfezi'ne doğru açılan yeni hatlar ve ulaşım yolları, bu rota üzerindeki noktaların stratejik değerini uluslararası arenada artırdığı açıktır<sup>65</sup>.

Fersan adaları ile ilgili Osmanlı-Alman ilişkileri, Çin'deki Boxer ayaklanmasıyla birlikte Alman ticaret ve savaş gemilerinin Çin'e giden deniz yolları üzerinde sıklaşan seferlerini, uygun yerlerde oluşturulacak kömür ve iaşe depoları vasıtasıyla desteklemek istemesi sonucu ortaya çıkmıştı. Kömür yüklü Alman Marie vapuru önce Kamaran'a uğramış, Çin'e giden bir Alman savaş gemisine kömür verdikten sonra Kamaran'a dönmüştü. Buradan aldığı bir kılavuzla Fersan adalarına gelerek burada bir depo kurmak için gerekli ölçümleri yapmış ve işaretlemişlerdi. Yerel yöneticilerin ifade ve endişeleri karşısında "*buralar Arap memleketidir Osmanlı tezkeresi geçmez*" diyerek bir hafta içinde beş harp gemisinin daha Fersan'a geleceğini ifade etmişlerdi. Daha sonra Kamaran'dan Berlin'e şifreli ve ayrıntılı telgraflar çekmişlerdi. Bunun üzerine devriye vapurlarından ikisi gerekli araştırmaları yapmak için buraya gönderilmiş ve Almanlar karaya asker ve kömür çıkaracak olurlar ise bunun engellenmesi için Hudeyde komodorluğuna bildirilmişti<sup>66</sup>.

<sup>65</sup> Walter Bloch, "Alman Bahriye Stratejisi ve Denizaşırı Ticareti", *Toplumsal Tarih*, S.21, Eylül 1995, s.20-21.

<sup>66</sup> BOA, Y. PRK.UM, 51/86, 20.09.1900, Yemen Valisi Hüseyin Hilmi Paşa'dan Şifre Telgraf.

Bunun üzerine Alman hükümeti, 1900 senesi başlarında Osmanlı hükümeti nezdinde yaptığı resmi müracaatla Uzakdoğu'ya giden harp gemileri için burada bir kömür deposu yapmak isteğini bildirmişti<sup>67</sup>. Osmanlı Devleti, Almanların Fersan'da bir kömür deposu oluşturma tekliflerini, gemilerinin bu hat üzerindeki Port Said ve Kamaran adasından kömür alabileceği gerekçesiyle reddetmişti. Fakat Alman elçisi ısrarlıydı. Teşebbüsünün padişaha gereği gibi arz edilmediği, mevcut ihtiyacı karşılayamayan Kamaran ve Port Said'deki kömür depolarını kullanmalarının mümkün görünmediğini ifade ederek istedikleri iznin verilmesi için yeni teşebbüste bulunmuştu<sup>68</sup>. Osmanlı hükümeti başlangıçta burada bir kömür deposunun kurulmasını bu bölgede kömür deposu bulunmayan devletler için kötü emsal olacağı gerekçesiyle kabul etmek istememişti<sup>69</sup>. Almanların, Osmanlı idarecilerinin, daha önce de benzer gerekçelerle girilen fakat bir daha çıkılmayan stratejik noktalardan dolayı ortaya çıkan temel endişelerini iyi bildikleri anlaşılmaktadır. Almanlar, hiçbir şekilde Osmanlı toprakları üzerinde gözleri olmadığını bütün amaçlarının Çin'e gitmekte olan harp gemilerinin ihtiyacı olan kömürün sağlanması için Osmanlı devletinin bazı yerlerine kömür çıkarmaktan ibaret olduğunu ifade etmiş ve Osmanlı yetkililerinin endişelerini gidermek için bu konudaki her türlü garantiyi vereceklerini söylemişlerdi. Yemen valiliğine, bu duruma engel olması konusunda verilmiş olan emrin zor ve şiddet kullanmaya varmaması, Osmanlı'nın oyalayan bürokrasisine de işlemlerin hızlandırılması için gerekli uyarıların yapılmasını istemişlerdi<sup>70</sup>.

Almanya, yalnızca kömür deposu izni istememiş, deponun yerini kendisi tespit etmek ve bu yerin kendisine kiralanması suretiyle tahsis edilmesini de istemişti. Yemen vilayetinden gelen telgrafta bunun kesinlikle doğru olmayacağı, elçilik aracılığıyla teşebbüse geçilerek duruma engel olunması gerektiği ifade edilmişti<sup>71</sup>.

Osmanlı hariciyesi Almanların bu konudaki isteklerinde ısrar edeceğini anlayınca, bir taraftan Almanya ile gelişmekte olan ilişkiler ve ittifak, diğer taraftan önceki kötü örnekler arasında bir ara yol bulmaya çalışmıştı. Gelecekte adalardaki egemenliğine mal olabilecek bir teşebbüse zemin

<sup>67</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Fersan Adaları Meselesi*, İstanbul 1334, s.1.

<sup>68</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/21, 29.9.1900, Hariciye Nezaretü Tezkeresi.

<sup>69</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Fersan Adaları Meselesi*, s.1

<sup>70</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/21, 29.9.1900, Hariciye Nezaretü Tezkeresi.

<sup>71</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/21, 29.9.1900, Hariciye Nezaretü Tezkeresi.

hazırlamamak ve hakimiyeti tamamen elden kaçırmamak için, kendisinin inşa edeceği ve tasarrufu altında olacağı bir kömür deposundan Alman gemilerine kömür satmayı teklif etmişti. Bunun için teşebbüse de geçilmişti. Adada ilk önce beş bin tonilatoluk bir kömür deposu yapılması ön görülmüş fakat daha sonra Yemen vilayetinden bunun ihtiyacı karşılayamayacağı, deponun en az on bin tonilatoluk olması gerektiği bildirilmişti. Deponun inşaa masrafının ise 15-20 bin lira kadar olacağı ifade edilmişti. Böylece Almanların burada kiralayacakları ve yapacakları bir kömür deposunun ortaya çıkaracağı siyasi sonuçların da önüne geçilmiş olacaktı. Tersane-i Amire tarafından yapılacak olan kömür deposundan Almanların kömür almaları konusunda razı edilmeleri ve bulunacak bir kömür müteahhidiyle Kamaran ve Port Said'den buraya kömür getirilebileceği ifade edilmişti<sup>72</sup>.

Osmanlıların oyalama politikasına karşı Almanlar, bir taraftan resmi izin peşinde koşarken diğer taraftan harekete geçerek adaya bir iskele yapmak için bir gemi göndermişlerdi. Fiili bir durum yaratmayı amaçladıkları anlaşılan Almanların bu teşebbüsleri üzerine Osmanlı devleti bu uygulamaların diğer devletler indinde bir gayri meşru örnek oluşturacağını söyleyerek duruma müdahale etmişti<sup>73</sup>. Durumun sorulması üzerine Alman elçiliği oyalama yoluna giderek, inşaattan haberleri olmadığını fakat Kum adasında bir depo yapılması ile ilgili teşebbüslerine ve ihtiyaçları olan kömürün uygun bir surette alınması konusunda Bahriye Nezaretine yapmış oldukları başvurulara henüz bir cevap alamadıklarını ifade etmişti. Mevcut durumun, girişimlerinin, Osmanlı yetkilileri tarafından cevapsız bırakılmış olmasından kaynaklanabileceğini ifade etmişti. Ayrıca kömür deposunun yeri konusunda Osmanlı Devleti'nin tayin ettiği Kum adasının sığ sularla çevrili olduğu, bu yüzden buraya bir iskelenin yapılmasının şart olduğunu bildirmişlerdi<sup>74</sup>.

Bu gelişmeler üzerine Osmanlı, Fersan'da bulunan Kum adasında kendisinin yapacağı bir depoya kendi kömürünün uygun ve gerçek bir fiyata

<sup>72</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 63/16, 06.10.1900, Bahriye Nezaretine Tezkere; Almanların Kızıldeniz'de bulunan boş adalardan birinde kömür deposu inşası için yaptıkları teşebbüsün gerçek amacının bu adalarda bulunan ve "Guano" adı verilen organik gübre yataklarının ruhsatsız olarak işletilerek Avrupa'ya ihracı amacına yönelik olduğu, eğer Kızıldeniz'de mutlaka kömür deposu yapılması gerekiyorsa denetlenebilmesi için Cidde veya Hudeyde gibi merkezlere yakın olması gerektiği ifade edilmişti. Y. PRK. HR, 23/69.

<sup>73</sup> İtalyan savaş gemilerinin Hudeyde limanına geldiği, İtalya'nın Hudeyde konsolosunu alarak oradan Kamaran'a daha sonra da Fersan'a giderek Alman vapurları gözlemlemekte olduğuna dair. BOA, Y.PRK. ASK, 164/95, 26.10.1900.

<sup>74</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/33, 19.11.1900, Hariciye Nezareti Tezkeresi.



satın alınması veya Almanların getirecekleri kömürün emanet suretiyle buraya bırakılıp kira, yükleme, boşaltına masraflarının verilerek savaş gemilerinin ihtiyacı olan kömürü buradan karşılamasına müsaade etmişti. Almanlar, deponun farklı amaçlarla Osmanlı tarafından kullanılmasını engellemek için depoya kömürden başka hiçbir şey konulmamasını istemişlerdi. Almanya'nın imtiyaz dairesini genişletmesinden çekinen Osmanlı devleti ise bu şartların ileride hiçbir şekilde Almanya tarafından bozulup değiştirilmeyeceğine dair teminat almıştı. Osmanlı yetkilileri Kum adasını seçerek, Almanların verdikleri garantiye rağmen sözlerinde durmamaları ve adayı işgal etmeleri halinde onları Fersan merkezinden ve büyük adalarından uzakta tutacak şekilde küçük bir adayı tahsis etmek istedikleri anlaşılıyor. Almanlar, Osmanlı Devleti'nin bu izninin memnuniyetle karşılandığını ancak bir an önce yapılması gereken deponun ihtiyaca yeterli olup olmadığının anlaşılması için planlarının kendilerine de iletilmesini istemişlerdi<sup>75</sup>.

Bu arada Osmanlı merkezi yönetiminin bölgeyle haberleşmesi konusunda sıkıntılar yaşıyordu. Emir ve tebliğlerin zamanında ulaşmamasından dolayı Almanların bazı teşebbüsleri geç öğreniliyor ve müdahale edilemiyordu<sup>76</sup>.

Diğer taraftan bir oldu bittiyle karşılaşmak istemeyen Osmanlı Devleti adaya asker sevkine karar vermişti. Yedinci Ordu'ya verilen bir emirle Luhiye'de bir tabur hazırlanmış ve adaya sevk edilmişti<sup>77</sup>. Almanlar, toprak bütünlüğü konusunda vermiş oldukları garantiye rağmen adaya Osmanlı askerinin yerleştirilmesini kendilerine karşı yapılmış bir hareket olarak değerlendirmişlerdi. Osmanlı yetkilileri ise sınırları içindeki basit bir askerî sevkıyat olarak değerlendirmişti. Gazeteler, Almanların bu adaya zorla kömür koyması ve almasına engel olunması için Osmanlı Devleti'nin adaya 400 asker gönderdiğini yazmıştı. Almanya askerlerin geri çekilmemesinden şikayetçi olmuş ve bütün bunların iki ülke dostluğuna ve iyi ilişkilerine zarar verdiğini bildirmişti<sup>78</sup>.

<sup>75</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/62, 05.12.1900, Hariciye Nezareti Tezkeresi; BOA, YA.RES, 110/68, 08.12.1900, Encümen-i Mahsus Mütalaası.

<sup>76</sup> BOA, YA.HUS, 412/55, 20.11.1900, Yemen Vilayeti Şifre Telgrafı.

<sup>77</sup> BOA, Y.PRK.HR, 165/76, 21.11.1900, Yedinci Ordu Müşiri Abdullah Paşa'nın Telgrafı.

<sup>78</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/62, 30.12.1900, Alman Sefareti Muhturası.

Görüşmeler devam ederken kömür deposuyla ilgili olarak iki ülke arasında başka problemlerin de çıktığını görmekteyiz. Almanlar, Fersan adasında elde ettikleri bu iznin yalnızca kendilerine münhasır olmasını ve deponun yalnızca kendilerine tahsis edilmesini istemişlerdi. Fakat Osmanlı diplomatları adanın egemenliği üzerinde ortaya çıkacak olan Alman nüfuzunu kırmak için, *Moniteur Oriental* gazetesine geçtikleri bir haberle, adadaki kömür deposundan isteyen her devlete kömür verilebileceğini ve adada başka kömür depoları yapma tasarrufunun kendi elinde olduğunu ilan etmişti. Bu durum Almanları hiç memnun etmemişti<sup>79</sup>. Her şeyden önce Almanların bu konudaki görüşmeleri mümkün mertebe saklamak istedikleri ve bu şekilde açığa çıkmasından memnun olmadıkları görülmektedir. Osmanlı Devleti ise alınan karar ve inşaa faaliyetlerini gizlemenin mümkün olmayacağı ve haberin gazetelerde yer almış olmasının bir haberin duyurulmasından öteye gitmediğini bildirmişti. Fakat Almanların asıl rahatsız oldukları nokta, bu depodan diğer devlet gemilerinin de faydalanabilmelerine izin veren açıklamalardı. Alman elçisi burada bir kömür deposunun yapılması kararının Alman devletinin teşebbüsü sonucu olduğu, dolayısıyla bu kararın ve izinin yalnızca kendilerini içerebileceğini ifade etmişti<sup>80</sup>.

Bu faaliyetlerden sonra Mısır'da yayınlanan *el-Müeyyed* gazetesinde Kızıldeniz'deki Fersan adasının Almanlara terk olduğuna dair haberler çıkmıştı. Bu tür haberlerin zaten isyanlar sebebiyle karışık olan bölgedeki durumu iyice zorlaştıracağı ve asilere cesaret vereceğini düşünen Osmanlı yetkilileri haberin hemen tezkip edilmesi için Mısır komiserliğine gerekli uyarının yapılmasını istemişti<sup>81</sup>.

Alman savaş gemilerinin 1901'de Fersan adalarına gelişi ve gözlemleriyle ilgili olarak; "18 Ocak 1901 günü Kondor kruvazörü yanında Marie istim botu olduğu halde Tibta koyuna girdi. Burada Galata adında bir Türk gemisi gümrük gözetimi yapıyordu. Alman ve Türk subaylar arasındaki görüşmeler dostça bir hava içinde geçti. Karada 400 dolayında Türk askeri vardı... Adaların Arap Müdürü bizi Fersan köyüne götürdü. 24 Ocak 1901'de Komodor Sadık Bey komutasında Pera gemisi Tibta koyuna geldi. Daha önce Türk

<sup>79</sup> Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Fersan Adaları Meselesi*, s.1.

<sup>80</sup> Hariciye Nazırı bu makaleyi basit bir gazete haberi olarak alınması isteğine karşı Alman elçisi, Osmanlı Devleti yayın hayatında sıkı sansür uygulandığını, dolayısıyla bu yazıya yanlış gözülle değil resmî bir yazıymış gibi bakacaklarını ifade etmişti. BOA, Y.PRK.HR, 29/62, 20.12.1900, Hariciye Nezareti Tezkeresi.

<sup>81</sup> BOA, Y.PRK.BŞK, 63/81, 17.02.1901, Alman Sefareti Muhurası.

*hükümetince seçilen kömür deposunun yerini onayladı. Aynı gün petrol kuyularının bulunduğu alana gidildi. Bunlardan siyah, kokulu bir yağ çıkıyordu. Yerel halk bu kuyular konusunu gizlilik havasına büründürmekteydi. Müdür bile bizim bu alanı ziyaret etmemizden tedirgin göründü. Kondor, Tibta koyundan 28 Ocak 1901 günü ayrıldı. Kondor'un komutanı bu kömür ikmal istasyonunun konumunu değerlendirirken, Aden Körfezi, Arabistan kıyıları veya Somali kıyılarında daha iyi bir yer bulunması gerektiğini düşünmüştür. Bağdat demiryolu tamamlanınca buraları Alman çıkarları bölgesine gireceğinden, böyle bir kömür ikmal istasyonu için Basra Körfezi girişini özellikle uygun bulmaktaydı.”<sup>82</sup> denilmektedir.*

Fakat Osmanlı askerî yetkilileri için durum görüldüğü gibi değildi. Almanların, henüz tam olarak anlaşma sağlanamadan ve vilayet yetkililerine resmî bir duyuru göndermeden, Fersan ve çevresinde faaliyete girmeleri özellikle askerî yetkilileri rahatsız etmişti. Alman kömür gemisi Marie'nin faaliyetlerine engel olunması üzerine Alman elçiliği bir muhtura vermişti<sup>83</sup>. Rahatsızlığın asıl sebebinin Almanların almış oldukları iznin uygulanmasından ziyade, bu iznin dairesini genişletmek istemeleri olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Almanların bir an önce karaya kömür çıkarma, işaret direkleri dikme, sahile şamandıralar yerleştirme gibi faaliyetlere girişmişlerdi. Hatta Almanlar, Fersan'daki petrol madenini de kontrol etmişler, numune almışlar, Kum adasının haritasını çıkarmışlardı. Bu faaliyetleri konusunda Osmanlıya garanti veren Almanlar, harita meselesinde ise adanın sığılığı ve mercan kayalıkları sebebiyle buna ihtiyaç duyduklarını ifade etmişlerdi. Petrol numunesi meselesini ise yalanlamışlardı. Karşılaşacakları zorluklardan dolayı ilgili birimlere işlerini kolaylaştıracak emirler gönderilmesini de istemişlerdi<sup>84</sup>.

Alman askerî kuvvetlerinin, diplomatların vermiş oldukları garantilere rağmen bölgedeki egemen güç gibi hareket etmeye başladıkları anlaşılmaktadır. Alman vapuru Kaptan Granvil'den Zohrab adasına çıkarılan birtakım Alman askerî buraya kereste, demir çıkarmış, adanın etrafına işaretler ve şamandıralar dikmişlerdi<sup>85</sup>. Alman vapuru adadan Kamaran'a

<sup>82</sup> Walter Bloch, "Alman Bahriye Stratejisi ve Denizası Ticareti", s.21.

<sup>83</sup> BOA, YA. HUS, 412/150, 16. 01. 1901, Almanya Sefaretinden Gelen Muhtura Tercümesi.

<sup>84</sup> BOA, YA.RES, 112/13, 06.02.1901, Hariciye Nezareti Tezkeresi.

<sup>85</sup> Bu ada Kum adasının 17 mil güneybatısında (kible-lodos) bulunuyordu ve gemilerin barınmaları için uygun bir limana sahipti. BOA, YA.RES, 112/13, 10.04.1901, Yemen Vilayetinden Telgraf.

dönmüş fakat 12 askerlik bir kuvveti orada bırakmıştı. Alman bayrağı diken bu grup, sahilden 300 metre uzakta 27 metre yüksekliğinde bir kule inşa etmişlerdi. Osmanlı yetkililerinin inşaatı bırakmaları uyarılarına, hükümetlerinin emri olduğunu söyleyerek devam etmişlerdi<sup>86</sup>. Yemen valiliğinden alınan bu haberler Alman elçiliğinden sorulmuş, elçi, ilkönce bu faaliyeti yalanlamışsa da daha sonra kulenin yapıldıktan sonra Osmanlıya terk edileceğini ve kesinlikle Alman bayrağı çekilmeyeceğine garanti vermiş ve inşaatın devamına izin verilmesini istemişti<sup>87</sup>. Almanların buradaki faaliyetlerinden rahatsız olan vilayet yetkilileri ve komutanlar Hariciye nezaretinden gerekli teşebbüslerin yapılarak duruma engel olunmasını istemişlerdi<sup>88</sup>.

Bu tartışmalar arasında Osmanlı Devleti ve Almanya sonunda 25 Nisan 1901'de dört maddelik bir beyanname üzerinde anlaştılar. Buna göre<sup>89</sup>:

1) Osmanlı hükümetinin inşa ettirmekte olduğu mahal, sadece Alman hükümetinin makul bir kira karşılığında geçici olarak depolayacağı kömürün saklanması tahsis edilecektir. Osmanlı yetkilileri bu deponun güvenliğinin korunması için gerekli bütün önlemleri alacaktır.

2) Bu kömürün yüklenip boşaltılması için gerekli bütün masraflar Alman hükümetine ait olacaktır.

3) Fersan adasında tam güvenli bir kömür deposundan yararlanmak dışında bir niyet taşımayan Alman hükümeti, adanın zenginlik kaynaklarından hiçbir şekilde istifade etmek için teşebbüs etmeyecektir.

4) Depolanacak kömürün alım ve tesliminin düzenli bir şekilde yürütülmesi için iki Alman memur bulundurulacaktır. Fakat bu memurlar hangi sebeple olursa olsun adı geçen görevleri dışında hiçbir işe karışmayacaklardır<sup>90</sup>.

<sup>86</sup> BOA, YA.RES, 112/13, 14.04.1901, Yemen Vilayetinden Telgraf; BOA, Y.PRK.ASK, 169/2, 21.04.1901.

<sup>87</sup> BOA, YA.RES, 112/13, 27.04.1901, Meclis-i Mahsus Mazbatası.

<sup>88</sup> BOA, Y.PRK.HR, 29/62, 31.03.1901, Yemen Vilayetinden Telgraf; BOA, YA.RES, 112/13, 10.04.1901, Berlin Sefareti Tahriratu.

<sup>89</sup> Walter Bloch, "Alman Bahriye Stratejisi ve Denizaşırı Ticareti", s.23; Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Fersan Adaları Meselesi*, s.4; BOA, YA.RES, 112/13, 25.04.1901, Alman Sefaretinin Beyanname Tercümesi.

<sup>90</sup> Alman subaylarının daha ilk keşifleri esnasında adadaki petrol madeninden örnek almaları Osmanlı yetkililerinin gözünden kaçmamıştı. Petrolün Almanlar tarafından kullanımına engel olmak istedikleri anlaşılmaktadır. Ayrıca burada kömür deposunun yeri Osmanlı'nın teklif ettiği Kum adası mı, yoksa Almanların istediği Fersan adası mı olduğu tam

İngilizlerin Aden ve Yemen merkezli hareketleri, Fransızların Babülmendeb Boğazı'nın Yemen sahilindeki Şeyh Said arazisi üzerindeki isteklerini yeniden dile getirmeleri, İtalyanların Afrika sahillerindeki işgal ve Kızıldeniz'deki faaliyetlerine karşılık, bölgede söz sahibi olmak isteyen Almanların araçlarından birisi de Fersan üzerindeki istekleri olmuştu. Bunlara isyanlarla sarsılan Yemen meselesi de eklenince Osmanlının bölgeyle ilgili temel endişeleri askerî merkezli bir hale gelmişti. Yetkililer Fersan adasını bir tabur askerle güçlendirmişler, Kum ve Zohrab adalarını da emniyet altına almaya çalışmışlar, Moha ve Hudeyde karşısında olan ve uzun süredir metruk olan Haniş ve Zugar adalarına asker konulması ve bölgedeki adaların haritalarının yapılmasını istemişlerdi. Kamaran'la ilgili olarak ise; burada bulunan tahaffuzhane, devlet tarafından adadaki egemenliğinin bir garantisi olarak görülmüştü. Ayrıca müdüriyet merkezi olması sebebiyle de yabancı devletlerin müdahalelerinden kurtarılmış, emniyet altına alınmış bir ada olduğu vurgulanmıştı<sup>91</sup>.

Bu arada Almanların Kızıldeniz sahillerinde kömür deposu arayışlarının Fersan dışında da başka yer ve şekillerde devam ettirdikleri görülmektedir. Tasarlanan Yemen Demiryolu fikri Almanların ilgisini çekmiş, Alman Dışişleri Bakanlığı, projenin uygulanabilirliğini araştırmak üzere Yemen'e bir mühendis göndermişti. Bu teşebbüste Almanların, demiryolu yapımından çok Kızıldeniz'de kömür cevheriyle meşhur Moha'ya ulaşma hesapları yaptıkları belirtilmektedir. Fakat II. Abdülhamid ileride ortaya çıkabilecek siyasi problemleri hesaba katarak Yemen Demiryolu inşaatını Almanlara vermekten vazgeçmişti<sup>92</sup>.

### 3.3. Petrol ve I. Dünya Savaşı Öncesi Fersan Adası

I. Dünya Savaşı öncesi daha büyük problemlere yoğunlaşan Avrupa devletlerinin adaya olan ilgilerinin de merkezi değişmişti. Ada artık, kömür deposu olarak değil dünyada gittikçe daha büyük rol oynayan petrol sebebiyle gündeme gelmekte ve devletlerarası mesele olmaktadır. Fersan adasındaki

---

olarak anlaşılmamaktadır. Çünkü bu konuda Yemen vilayetinden şikayet gelmeye devam ediyordu. Almanların getirdikleri kömürü kendilerine tahsis edilmiş olan Kum adasındaki depoya değil de Fersan adasına çıkarmak istedikleri fakat engel olundukları bildirilmişti. BOA, Y.PRK.HR, 31/30, 05.09.1901, Hariciye Nezareti Tezkeresi; BOA, YA.HUS, 419/89, 08.09.1901, Hariciye Nezareti Tezkeresi.

<sup>91</sup> BOA, Y.PRK.ASK, 170/87, 20.06.1901, Yedinci Ordu Müşiri.

<sup>92</sup> Ufuk Gülsoy, "Yemen Demiryolu Projesi", s.687.

petrol yatağı ve işletilmesi konusu bazı Osmanlı devlet adamlarının da dikkatini çekmiş ve madenin işletme imtiyazını almak istemişlerdi<sup>93</sup>.

Fersan'daki kömür deposunun kullanıldığına veya ne zamana kadar kullanıldığına dair bilgiye ulaşılamadı. Fakat Almanlar tarafından pek kullanılmadığı anlaşılmaktadır. I. Dünya Savaşı öncesinde bölgede artan hareketlilik sebebiyle olsa gerek adanın yeniden gündeme geldiği, bölgede artan Alman faaliyetleri sebebiyle buraya gelen Almanların takip edildiği anlaşılmaktadır. 1912 yılına gelindiğinde Almanların geçmişte Fersan'da bir kömür deposu inşa etme isteklerine işaret edilerek, bölgede ortaya çıkan şüpheler üzerine, durum Osmanlı Berlin elçiliğine sorulmuştu. Elçilikten, İngiliz gazetelerinde bu konuya ait bazı gerçek dışı haberler çıktığı ifade edilmişti. Bu ifadelerden adadaki kömür deposunun Almanlar tarafından artık kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Adanın stratejik değeri Trablusgarp savaşı dolayısıyla İtalya ile Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de de karşı karşıya gelmeleriyle yeniden gündeme gelmişti. Ada çevresinde İtalya gemileri ve bunların faaliyetleri görülmüştü<sup>94</sup>.

İngiltere'nin adayla olan doğrudan ilgisi 1913 yılı ve sonrası buradaki petrol madeni ile ilgili olarak ortaya çıkmıştı. Eastern Petrol Kumpanyası'nın, Şeyh İdris ile buradaki petrol imtiyazı için anlaştığı görülmektedir. Bunun üzerine, Osmanlı Devleti'nin buradaki petrol madeni işletme imtiyazını vermiş olduğu Yusuf Asım Bey devreye girmişti. Fakat Yusuf Asım Bey tarafından gönderilen mühendisler Fersan'a geldiklerinde halk tarafından kabul edilmeyerek zorla adadan gönderilmişlerdi. Mühendisler Şeyh İdris'den aldıkları izinle madeni keşfedebilmişler ve numune alabilmişlerdi. Bu hareket madenin işletilmesi konusunda Şeyh İdris'in şirketle anlaşmasının bir delili olarak kabul edilmişti. Bu aynı zamanda adadaki Osmanlı egemenlik ve inisiyatifinin de artık sona ermek üzere olduğunu göstermektedir. Babıali madenin işletilmeye başlandığında geriye dönüşünün olmadığını farkına vararak bunu engellemek istemişti. Bölgenin denetim ve kontrolü için mutlaka vapurlar gönderilmesi ve Kızıldeniz'de bulunan Hamidiye kruvazörünün burada kalması istenmişti<sup>95</sup>. İngiliz şirketi ile Şeyh İdris ortaklığını askeri tedbirlerle engellemeyi düşünen Osmanlı, adadaki hakimiyeti ve bu-

<sup>93</sup> Turhan Paşa, "bu adadaki petrol imtiyazının kesinlikle ecnebilere devretmemek şartıyla" talep etmişti. BOA, Y.PRK.AZJ, 47/35, 28.03.1903.

<sup>94</sup> BOA, HR.SYS,106/13, 06-30.04.1912, Berlin Sefareti Tahriratu.

<sup>95</sup> BOA, A.MKT.MHM, 744/20, 15.04.1913, Yemen Vilayetinden Telgraf.

radaki askerlerinin güvenliği için de adamın ileri gelenleri ve hakimleriyle iyi geçinme yoluna gitmişti. Şeyh İdris'in davetine icabet etmeyen, Osmanlı Devleti'ne sadık kalan ve Fersan'daki Osmanlı askerine her türlü yardım ve kolaylığı gösteren Şeyhülmeşayih Abdullah Sehl'e beşinci rütbeden Mecidi nişanı verilmişti<sup>96</sup>.

Osmanlı belgelerinde adayla ilgili son bilgiler Yusuf Asım Bey'in petrol çıkarma imtiyazını J.R. Rogers adında bir İngiliz'e devretmesiyle ilgilidir. Bu devrin gerektirdiği muamele Orman ve Meadin nezaretinden yapılmıştı. Şuray-ı Devlet tarafından kabul edilen işlem hükümet tarafından onaylanmamıştı. Fakat Edward Grey ile Hakkı Paşa arasında Londra'da yapılan görüşmelerde, İngiliz Dışişleri Bakanının 15 Eylül 1913 tarihiyle Hakkı Paşa'ya verdiği bir notayla, imtiyaz sahibinin araştırmalarına başlayabilmesi için anlaşmanın hükümet tarafından bir an önce onaylanması istenmişti<sup>97</sup>. Osmanlı, adadaki petrol madeni ile ilgili yapılacak olan keşiflerde Babıali'den izin alınması gerektiğini ifade etmişti<sup>98</sup>. Osmanlı Devleti'nin adayla ilgili son egemenlik kısıntılarının da bu petrol imtiyazını devretme tartışmaları arasında I. Dünya Savaşı öncesine kadar taşıdığı anlaşılmaktadır.

Osmanlı hakimiyetinin son izlerinin adadan çekilişi ise I. Dünya Savaşı'na girmesinin hemen öncesine rastlamaktadır. Osmanlı savaş öncesinde Fersan'daki taburunu çekmişti. Adanın hükümet memurlarına varıncaya kadar boşaltılmasının mahzurları görülünce buraya Luhiyye kaymakamı gönderilmiş ve orada kalması sakıncalı görülen bazı şahısları da beraberinde Luhiyye'ye getirmişti. Şeyh Abdullah adanın savunma ve güvenliğinden sorumlu kişi olarak aylık 100 riyal maaşla atanmıştı<sup>99</sup>. Savaş öncesi bölgede iyice bulanıklaşan ve sembolikleşen Osmanlı hakimiyeti, savaş sonrasında tasfiye edilen imparatorlukla birlikte kayboldu.

### Sonuç

Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Avrupa egemenliğinin genişlemesi ve bu genişleme karşısında Osmanlı coğrafyasında devleti ve toplumu ne yönde etkilediği ve dönüştürdüğü önemlidir. Osmanlı Devleti'nin geniş coğrafyasında bu dönüşümlere verilen tepkilerin farklılıklar göstermesi

<sup>96</sup> BOA, DH.KMS, 15/26, 15.02.1914.

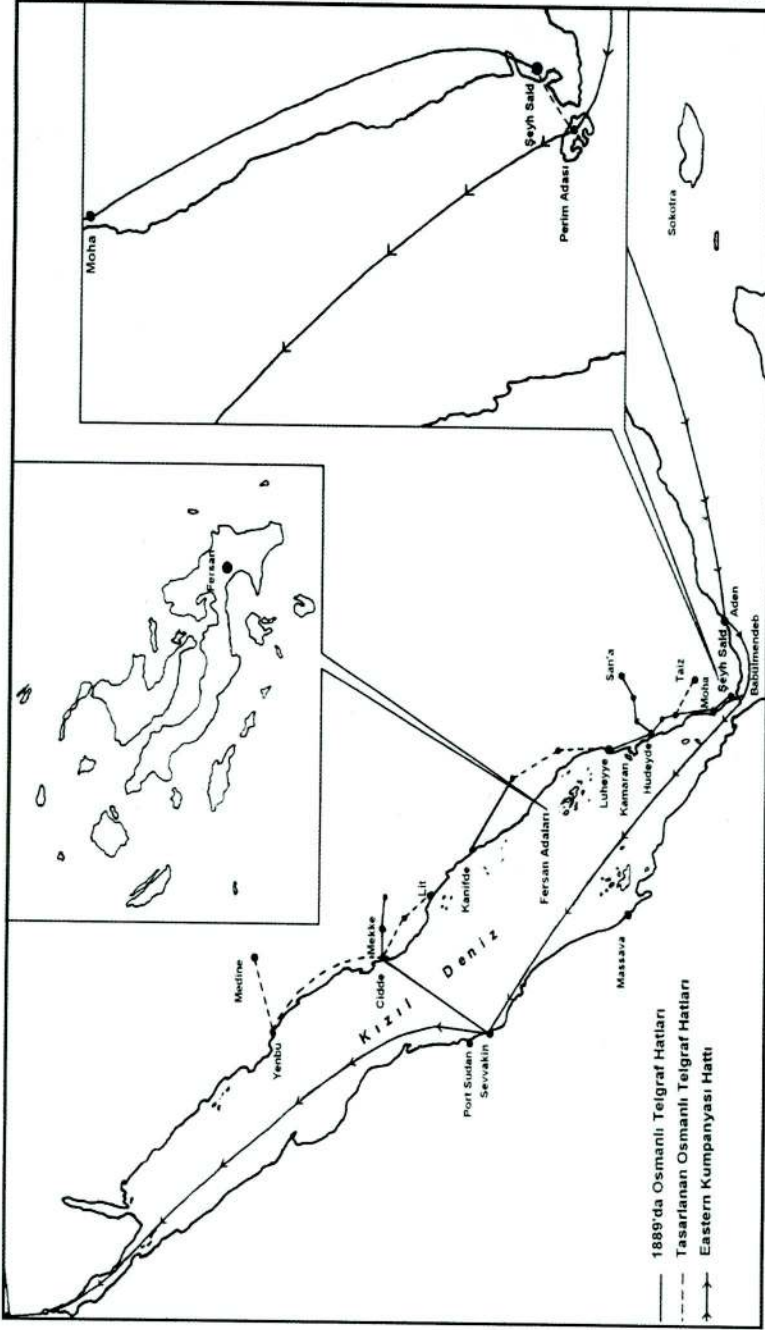
<sup>97</sup> Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C.II/III, Ankara 1991, s.370; Rumbeyoğlu Fahreddin, Mehmed Nabi, *Fersan Adaları Meselesi*, s.3; BOA, MV, 179/89, 28.02.1913.

<sup>98</sup> BOA, MV, 179/90, 25.02.1913.

<sup>99</sup> BOA, DH.EUM.4.şb, 1/12, 31.10.1914.

tabiidir. Avrupa yayılması birçok kavramı etkilediği gibi jeopolitik değer kavramını da değiştirmiştir. Önemsiz gibi görünen, çok az nüfus barındıran hatta hiç nüfus barındırmayan arazi veya küçük adaların bile stratejik anlamını değiştirmişti. Süveyş kanalının açılmasından sonra Avrupalı devletler için bir rekabet alanına dönüşen ve Kızıldeniz'de Şeyh Said arazisi ve Fersan gibi küçük adalar diplomatik rekabet alanı haline gelmişti. İngiltere'nin ilk müdahaleleri daha sonra Fransa ve Almanya'nın ilgileri arkasından diğer devletler katılımıyla meseleler uluslararası zemine taşımıştı. Batılı devletlerin müdahaleleri karşısında sahip olduğu stratejik noktaları koruma siyasetine yönelen devlet daha merkezîyetçiliği artıracak uygulamalara ve askeri önlemler almaya, egemenliğine ait unsurları daha fazla kullanmaya yönelmişti. Osmanlı Şeyh Said konusunda İngilizlerin desteğini arkasına alarak Fransa'nın bölge üzerindeki isteklerine geçit vermemişti. Fakat İngilizlerin kışkırttığı Yemen isyanlarıyla çözülmüceye kadar uğraşmak zorunda kalmıştı.





Kaynak: Y.PRK.PT. 5/53.

Harita: Kızıldeniz, Şeyh Said ve Fersan Adaları

