

ATATÜRK KÜLTÜR, DİL VE TARİH YÜKSEK KURUMU
TÜRK TARİH KURUMU YAYINLARI

VII. DİZİ—Sa. 86

ULUSLARARASI
MİDHAT PAŞA
SEMİNERİ

BİLDİRİLER VE TARTIŞMALAR

Edirne, 8-10 Mayıs 1984

TÜRK TARİH KURUMU BASİMEVİ — ANKARA

1986

MİDHAT PAŞA'NIN BAĞDAT VİLÂYETİNDEKİ ALT YAPI YATIRIMLARI

Prof. Dr. YAŞAR YÜCEL

GİRİŞ

Bu tebliğimize konu olarak, 19. yüzyılın ikinci yarısında ünlü Osmanlı devlet adamı Midhat Paşa'nın siyasi hayatının bir dönemi, Bağdat valiliği sırasında, yönetici olarak alt yapıda gerçekleştirdiği yatırımlarını aldık. Çünkü bugüne kadar yapılan araştırmalarda bu büyük devlet adamının hayatının bu dönemi her nasılsa yeterince ilgi çekmemiş görünmektedir.

Ancak, hemen şunu belirtmek isterim ki; Midhat Paşa'nın Bağdat vilayetinde iş başında kaldığı üç yıllık süredeki bütün hayatı bir bildiri konusu olamazdı. Bu sebeple, biz bildirimizi Midhat Paşa'nın bu üç yıllık yöneticiliği süresinde Bağdat'ta gerçekleştirdiği bazı alt yapı yatırımlarını gözler önüne sermekle sınırladık ve istedik ki, araştırmacılar bu konu üzerine ilgilerini yoğunlaştırsınlar. Bunu yaparken de yepyeni bir kaynağı araştırmacılara tanıtmak istedik.

Bu kaynakta Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği ile neşir hayatına başlayan ZEVRÂ Gazetesidir. Çünkü Midhat Paşa tarafından Bağdat'a yayınlanan bu gazete onun üç yıllık valiliği sırasındaki faaliyetlerinin adeta bir günlüğüdür. Bu ana kaynağımızı Başbakanlık Arşivinden bazı belgelerle takviye etmeyi de ihmal etmedik.

Ulaşım Hizmetleri

Midhat Paşa'dan önceki duruma kısa bir bakış

Bağdat nehir yolları 19. yüzyıldan itibaren önem kazanmaya başlamıştır. Bu tarihe kadar nehir taşıtı olarak son derece ilkel araçlar kullanılıyordu. Bu yüzyılda modern nehir taşıt araçları, dünyanın önemli merkezlerinden biri olarak kabul edilen Bağdat'ta kullanılmaya başlanacaktır. Bu tarihlerde Bağdat su yollarının İngiltere ekonomisindeki yerini çok iyi değerlendiren İngilizler 1931'de Kaptan Chesney'i Bağdat'a nehirlerin ulaşım elverişli olup olmadığını kontrol etmesi için yollayacaktır. İngiltere Hindistan'da ki sömürgelerine ulaşmak için Fırat nehri aracılığı ile Basra Körfezi üzerinden bu bölgeye ulaşmayı düşünmekteydi.

Çünkü, Hindistan'a Akdeniz'den sonra karayolu ile Kızıldeniz'e oradan da Hint Okyanusu'na ulaşma projesini gündeme getirecektir. Nitekim kaptan Chesney Fırat'ta ki yaptığı incelemelerden sonra yolun ulaşma elverişli olduğunu İngiltere'ye bir raporla bildirmiştir. Bu raporla durumun kendileri için çok elverişli olduğunu gören İngiltere, iki gemiyi Fırat nehrinde işletebilmek için Osmanlı padişahından izin talep etmişti. 1833 yılında yapılan bu başvuru sırasında Bağdat valisi olarak görev yapan Ali Rıza Paşa "1831-1842" İngiltere'ye bu konuda ruhsat verilmemesini Bab-ı âli'den istemesine rağmen İngiltere bu ruhsatı alma başarısını elde etmişti. Fırat-üzerine gemi işletme ruhsatını alan İngiltere, 1836 yılında kaptan Chesney yönetiminde Dicle ve Fırat adını alacak olan iki gemiyi parçalar halinde karayolu ile Fırat'a taşıdı. Burada montesi yapılan bu iki gemiden Dicle yüzdürüldükten biray sonra batmış Fırat Gemisi ise, bazı zorluklarla Basra Körfezine ulaşabilmişti.

İngiltere'nin bu ilk denemesi başarısız olmakla birlikte bölgedeki nehirlerde gemi kullanmaya hak kazanmış olmaları kendileri için bir başarı olmuştu. İngiltere'nin Dicle ve Fırat nehirleri ile ilgilenmesi Osmanlı Devletini de bu iki nehirle ilgilenmeye sevk etmiştir. Ayrıca Irak ve Suriye'deki çeşitli Arap kabilelerinin sık sık ayaklanmaları nedeni ile bölgede daha sıkı bir kontrol mekanizması kurabilmek istemesi vergilerin zamanında ve süratle toplanabilme düşüncesi, bu su yollarına Osmanlı Devletinin ilgi duyması nedenleri arasındadır. Nitekim Midhat Paşa'dan önce Bağdat valiliği görevinde bulunmuş olan Reşit Paşa (1861-1867) Mehmet Namık Paşa (1861-1867) ve Takiyüddin Paşa (1867-1869), genellikle Bağdat Eyaletinin ekonomisini özellikle de sözünü ettiğimiz iki önemli su yolu üzerinde titizlikle durmuşlardır. Çünkü, Bağdat Eyaleti ulaşım ve taşıma güçlüğü nedeni ile kapalı ekonomi yapısına sahipti. Bazen, ürün fazlası olduğu dönemlerde dışarıya satılamadığından bu ürünler çürümekte bazen de kuraklık nedeni ile tüketici yiyecek azlığından sıkıntıya düşmekte idi. Bu nedenle Reşit Paşa'dan itibaren Bağdat'ta en önemli ıslahatın ulaşım araçlarını modernleştirme düşüncesi hakim olmaya başlamıştır. Sermayesinin yarısını devlet, yarısının da Bağdat ileri gelenlerinden toplanması yoluyla bir filonun kurulması çalışmaları Reşit Paşa ile başlatılacaktır. Amaç bölgedeki İngiliz Leng şirketine rakip olabilmektir. Bu amaçla Belçika tersanelerine Bağdat ve Basra adında iki geminin inşası sipariş edilmiştir. Ayrıca gemilerin tamiri için Bağdat'ta bir fabrika kurulmuştur. Bu işler yapılırken Reşit Paşa öldüğünden çalışmalar bir ara durakladı ise de, Namık Paşa'nın ikinci kez Bağdat valiliğine atanması üzerine yeniden canlanmıştır.

Namık Paşa gerçekten de İngiliz Leng şirketine rakip olarak "İdare-i Umman-ı Osmaniyye" adında bir şirket kurmuştur. Öte yandan İngilizler Namık Paşa'nın engellemelerine rağmen Bağdat sularında 1861'de Bab-ı âli'den aldıkları ruhsatla yeni gemileri sefere koyma çalışmalarını hızlandırmışlardır. Ancak, Bab-ı âli'den gerekli desteği alamayan Namık Paşa Başbakanlık Meclis-i Mahsus evrakları arasında yer alan bir kayda göre İngiliz gemileri ile kesin rekabete girebilecek üç ayrı gemiyi daha (Musul, Fırat, Risafe) Avrupa'ya sipariş verdiğini öğrenmekteyiz¹. Bu arada daha önce alınan Bağdat ve Basra gemilerinin bölge de başarılı hizmetler vermeye başlaması yöreye büyük bir canlılık getirmiştir. Osmanlı Padişahı Abdülaziz'den gelen 17-26 Mayıs 1865 tarihli bir fermanla tersâne-i amireden iki gemiye ilaveten iki gemi daha gönderilmesi, Basra tersanesinin genişletilmesi, Dicle ve Fırat'ın temizlenmesi, tesfiye edilmesi gereken yerlere bent ve havuzlar inşası ayrıca eşya taşınması için üç adet Şalupa'nın yapılması ve nehirlerin etrafında bulunan Arap aşiretlerinin itaat altına alınması emredilmekte idi. Namık Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde Avrupa'ya sipariş edilen üç geminin parçaları ancak yerine atanan vali Takiyüddin Paşa zamanında Bağdat'a ulaşabilmişti.

Midhat Paşa'nın Bağdat Valiliği Dönemi

1869 yılında Midhat Paşa Bağdat valiliğine atandığında, uluslararası ulaşım alanında büyük bir yenilik olan Süveyş Kanalı açılmak üzere idi. Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayacak olan Süveyş'in açılması uluslararası siyaset ve ekonomi alanında çok büyük bir olay olacaktı.

Özellikle Akdeniz'in en önemli kıyılarına sahip ve Basra Körfezi Hint Okyanusu'nu çevreleyen toprakları sebebiyle bu kanalın açılışı Osmanlı Devletini de geniş ölçüde etkileyecekti. Yine Başbakanlık Arşivi Meclis-i Mahsus evrakları arasında yer alan kayıtlar, bize İngilizlerin bu gelişmelerden önce yavaş yavaş Basra Körfez bölgesinde ticari alanda egemenliklerini kurma çalışmalarına başladıklarını göstermektedir. Aynı belge bu sıralarda İngilizlerin Hindistan'dan çıkıp Aden'i aldıktan sonra Bahreyn'i siyasi nüfuzları altına alma çalışmalarına başladıklarını dile getirmektedir². Midhat Paşa'ya göre, Bağdat merkez olmak üzere Arap Yarımadası'nın denetim altına alınması ancak Bağdat'ın siyasi ve ekonomik açıdan güçlenmesi ile mümkündü. Bu ancak güçlü bir filonun kurulmasına bağlı idi. Nitekim ZEVRÂ Gazetesinde çıkan bir makale bu değerlendirmeyi şu şekilde dile getirmektedir. "Osmanlı Devletinin Basra Körfezini

¹ Bk. Başbakanlık Arşivi, MM, 1581.

² Bk. BA, MM, 1611.

koruyabilecek ancak birkaç küçük gemisi vardı. Basra'dan Süveyş Kanalına kadar olan bölge de İngiliz, Felemenk, Fransız Bayraklı gemiler görülebilirken burada Türk Bayrağının dalgalandığı herhangi bir geminin bulunmayışı Midhat Paşa'yı çok üzüyordu. Bu yüzden Midhat Paşa bu sahilleri Osmanlı topraklarına bağlamak için büyük bir Osmanlı filosu kurmayı tasarladı. O sırada Basra'da Arapların yaptığı derme çatma kayıklar ile İran-Bağdat karayolunu kullanarak seyahat eden binlerce Müslüman türlü zorluk ve tehlikelerle karşılaşyordu. Ayrıca o derme çatma kayıklarla Basra'dan Necit'e her yıl onbin ton ağırlığında sevk edilen cephane ve erzak ile her türlü askeri araç, gereç, satın almak için ödenen paranın yarısı kadar taşıt kirası ödemekteydi. Buna rağmen yükün yarısı, teknik açıdan yetersiz olan nakliye araçları sayesinde batıyordu. Bu devlet için büyük bir zarardı".

Kurulacak modern filo bahsedilen yollarla hacca gidenlerden taşıt parası kazanacak ve Necit'e gönderilen askeri ihtiyaçların taşınması garanti altına alınacaktı. Böylece bu kazançlarla devlet bir adım daha ilerleyecekti³. Midhat Paşa'nın çabaları sonucu Takıyüddin Paşa zamanında inşası tamamlanmış olan iki gemi (Fırat ve Risafe) süratle sefere konulmuş böylece Bağdat vilayetinde Midhat Paşa'nın çabaları sonucu işleyen gemi sayısı beşe çıkarılmıştı. Ayrıca da Başbakanlık Arşivi ayniyat defterleri, dahiliye evrakları, maliye defterleri, Meclis-i Mahsus evrakları ve ZEVRÂ Gazetesinde ki, bugüne kadar araştırmacıların dikkatini çekmemiş kayıtlara göre Midhat Paşa Avrupa'dan aşağıda nitelikleri belirtilen gemileri getirterek sefere koydurmuştur.

1 - Babil: 450 beygir gücünde, 303 adım uzunluğunda 35 adım genişliğinde 25 adım derinliğinde. 39.877 liraya satın alınan gemi daha ilk seferinde 35.000 lira kâr getirdi⁴.

2 - Ninova: 150 beygir gücünde, 1800 tonluk yük kapasitesine sahip⁵.

3 - Necid: 150 beygir gücünde, 415 adım boyunda, 30 adım genişliğinde⁶.

4 - Asur: 120 beygir gücünde, 214 adım boyunda⁷.

5 - Diyale: 120 beygir gücündeki bu gemi Hindistan'dan satın alındı⁸.

³ Bk. Zevrâ Gazetesi [Özel Kitaplığımızda mikrofilmi mevcut], sayı 10.

⁴ Bk. Zevrâ, 45.

⁵ Bk. Zevrâ, 54, 60, 132, 215.

⁶ Bk. Zevrâ, 33, 37.

⁷ Bk. Zevrâ, 90, 94.

⁸ Bk. Zevrâ, 85.

وَأَمَّا



(فرد) ۱۰ (مثنیٰ) ۲ (سنة) ۱۳۳۷ (تین) ۴ (سنة) ۱۳۴۸ (ربیع) ۵ (صاں) ۶

افشورہ فاشلہ وخواجہ سودی و محمد ولایت شاہل اور قہ قہ عہدہ حاکم کثرتی جینٹر سے لکی (۱۰) واتی آجی (۲۰) غروشدہ سیر) انحصاسی (۶۰) بارہ ہزار فضل و تینتر راعدا حق ایون یویشہ سے لکی و لغو و جی آتی لکی ایون مرانی اسٹینسیک حاکمی (مرکزہ کربان حصہ سے مر اجعت اوقاف لازم کلو)

«مواخصره»
بوصاحت خضر قریب حاکمیت پاشا
بفرستاد. از آنجا اودی مایون ارکشته آمد
تا بهیج بولدانی و شو کورده بشمارد خود بها
و ماسادان کور اشک ازور و بولدنی شیر
افشاند
دردی ازنده کورده به اینجی اولان ایسی
مادولت و شو به ماورا یداده کشن اولان
مادولت لدی ای ایسی حاکمیت کور ایساز کور
به بل کور حاکمیت کور به فرج اولان ایسی
اولان و خنده کین بالا کور شهر این طریقه عزیت
و شو افشاند
«مواخصره»
بوصاحت خضر قریب حاکمیت پاشا
بفرستاد. از آنجا اودی مایون ارکشته آمد
تا بهیج بولدانی و شو کورده بشمارد خود بها
و ماسادان کور اشک ازور و بولدنی شیر
افشاند
دردی ازنده کورده به اینجی اولان ایسی
مادولت و شو به ماورا یداده کشن اولان
مادولت لدی ای ایسی حاکمیت کور ایساز کور
به بل کور حاکمیت کور به فرج اولان ایسی
اولان و خنده کین بالا کور شهر این طریقه عزیت
و شو افشاند

زوراء

(شماره) (تاریخ) (شماره) (تاریخ) (شماره) (تاریخ)

(مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه)

اولیاد فرزند اولیاد... (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه)

موسل میساقی داشتند... (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه)

سکسان بی ستمی... (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه)

نقد فلسفی... (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه) (مقدمه)

[illegible]

اگرچه بدن و چشمان و منقش و سوار بران لذتی
 ندارد سوارانی و پیاده ها در جنبه موجود اولیای
 و انسانان مردوری اختیار ادا بقدر تقییدین
 و ضرب و شکنجه کبر طویل شده بعد علوم
 و ادبیاتی از لذت حمود ایزتیه بزم طریقه کاد
 و لایقین قرقه ایزتیه عساکر سواران کاد یکی
 طویل طویل حمودی ایزتیه طرف کیکیک و پانچ
 عساکر قرقه ایزتیه کبر دو کیکیک

لَمْ يَرَى إِلَهًا دُونَكَ وَخَصَنِي وَارْتَدَّكَ بُوْدَاوَان
مُطَرَفُكُمْ لِبَعَارَتِ بَيْتِ الْبُحُورِ كَيْفَ وَبِأَوَّلِهَا أَسْوَاقُ
لِبَعَارَتِ الْبُحُورِ وَوَقْتُهِ كَلَانٌ وَقُرُوْهُ حُكُومَتُنِي
بِأَنَّ قُرْمَةَ حُلُطِ مَحَنِي فِي هَؤُلَاءِ أَوْدَانِ بِأَنَاءِ كُنْدُوسِي
وَسُيُوبِ أَتْرَعِهِ أَوَّلَانِ نَعُوْهُ وَأَسْأَلُ وَاسْمَهُ الْمُسْتَدِرَّ

کرک زیه کردی اولان اشقات نهب ایندلی
کرک کند ای صودنی نهد عینکلا اسزاد

[illegible]

پرتاج گوندو جہانگر کرک کی حکمتی لہرا بنکے
گولوب گولکے، سنی غرد میرن آخری ہی فرق
دھن درجہ و جھنڈو

هوالمعتمد
هوالمعتمد

(۵۰) ویر نهضتی (۵۰) پار، پور غزنی پوستانه کونړه په چک الوارل شوې ډکړې بش فروش اولوق اوند، وړقیاله پوستانه اېمرنی دخی منم اېډول (منډی اولوق استاتر مرکزولایت مطمعه مراجعت اېډول)

[illegible]

۞ اعلان خصوصی ۞
 حضرت مرشد و سالک لکھ آباد اولاد لکھ آباد اشوارا
 تہا پائندہ خنامہ رسیدہ اول جسدن تجدید است
 و یکدن غم غم مشق ارقا استیلا ترین مرکز
 و مہراج ولایت برائے دولت مطبوع ولایت و قویہ
 المندہ اولاد لکھ آباد حکومت تہا پائندہ
 لازم کلمہ یکی اعلان اولاد

استی ار دوی هارونک پیاده یکنهی الای تیرانی
 هرزنو صاع بکک ابرای تقدیرله برنه دودنی
 الای تانمشی هرزنو ایرلدم بکک میرانی واک
 برنه دنی رکنه، الیک برنی طابوری یکینس
 هرزنو شمان بکک تانمشی و طابور، مذکوره دنی
 رنه رکنی الایک رکنی طابوری صاع قولانی
 ووب اقدنک یکینسی نصب و تعیین لوندتاری
 ایولندر

بہمی اردوی ہاویں او۔ تھی الائی اڈائی اولان
ہرنلو حالی بکے جھوسہ میر تالین ویداسی
توجیبہ اتھی اردوی ہاویں مجلس اعشائتہ
تھیں بولڈائی ویرو مودی شام شریعدہ وانیہ
اوگنڈو بولڈائی شریعدہ حرکت بولڈائی طویلندہ

شعبه و این کتب مقرر است که بر ملا مقرب
سابق و اولت فائق افسر عالیله قصصی یوز
و رسد انشا الله تعالی یکی از کتابخانه قرون
مقبل یکی عدد حصصین بزرگه در کتاب عصبه
زک و تبرع مجلس و افسر سوی بیگز شورش کن
شان خیر حودن و خند

[illegible][illegible][illegible][illegible]

($\mathbf{a}_1, \mathbf{a}_2, \mathbf{a}_3$)

[illegible]

داحت سافند اوتان سکه پور
فرطین قلاقلان و سکرین و یکت
رقی ایش شینر ایش ابدیه یکت
و ز زان ایش تصاد ایدر بده کانی
فلماسی بده شینر ساه ایدر دوجده
طایفه ایدر سورن انضی ساه ایش
منه و ز ایش شینر و سکرین شایب
داحت سافند اوتان سکه پور
فرطین قلاقلان و سکرین و یکت
رقی ایش شینر ایش ابدیه یکت
و ز زان ایش تصاد ایدر بده کانی
فلماسی بده شینر ساه ایدر دوجده
طایفه ایدر سورن انضی ساه ایش
منه و ز ایش شینر و سکرین شایب
داحت سافند اوتان سکه پور
فرطین قلاقلان و سکرین و یکت
رقی ایش شینر ایش ابدیه یکت
و ز زان ایش تصاد ایدر بده کانی
فلماسی بده شینر ساه ایدر دوجده
طایفه ایدر سورن انضی ساه ایش
منه و ز ایش شینر و سکرین شایب

[illegible]

۱۲. مؤید علی بن محمد
(فرقه ۱۱) زید قیامت داد. فریق سه دستور دین
(۱۱) نام «مشرقی هر دو» ق ۱۱ (کمره سه ۱۱)
(۱۲) مؤید علی بن محمد (کمره سه ۱۲)
(۱۳) مؤید علی بن محمد (کمره سه ۱۳)

موتوں وراثت سے ہی وہ رفتہ رفتہ قویہ حضرت
نواب گھوڑ مشور نے سچو و حقیقت بگڑی
کسی حد تک گھوڑ مشور نے حیرت
حد تک نے حد تک حیرت

[illegible]

عبد الله بن عبد الرحمن

شماره ۱۵۹ و ۱۶۰

[illegible]

(یورقمیو)

[illegible][illegible]

افزون دیرتونیکی ایضاً به مطبوعه، کلان
هری قلمبه، وقتت زبوسیدر

معلوم ام وراسته تطویل گلام اولدنی لورنه
مفتی زراعت، صحت قیادت اسلی و تکه مالوق
اولان خلقت صاحت و روئت باشلورجه سی اولدنی
یوزکا اول زنده تالبت و استعاضی یونان عدل
مختصه هرالت اراشی به مشهور سی وودنی
اسدیق ایتدک کسه ودر

[illegible][illegible]

زندگانه تجریم بخت و رازت ملک اوستی
 بود و ملاک و ساسانی ترا و احدی است که
 چون مژده و در یک ایام بود به دست خدای
 بخت موجود از آن خویش خدای آن ملک

بعد هر کسی از کار است و پنج پیریه کافه و پندول
و بوب عربی و نیت اید و به یوسف و یوسف و یوسف
همچون بوب و نیت اید و به یوسف و یوسف و یوسف
نکته این است

﴿ حونت خارجیه ﴾

روغن زن حیات

[illegible]

(20)

[illegible][illegible][illegible]

(22)

بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله رب العالمين
والصلاة والسلام على
سيدنا محمد وآله الطيبين
الطاهرين

[illegible]

فصلی در مرقعیت مأمورین اوتیه هر چند کوردکری
حیات و محالیت ساخته شده و آن روز طرزه نجسوز
دولت کرامت کشفیات چندی بنی و دولت علیه
مأموریه اهل رحال دوستی و مسالمته ولسان این
و لنگ و کما نظر و شدی اهل یقینی دکل بکنر بزم
نور ملک استغریقی موجب در سن ایدرز

[illegible]

تذکره



(تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (۱۳۲۸) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

(تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

ماده انکسار... (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰) (تذکره) (۱۳۲۸) (۱۹۱۰)

[illegible][illegible]

[illegible][illegible][illegible]

توقار



(تورم) (نویسنده) (مترجم) (تاریخ) (محل نشر) (شماره) (جلد) (تعداد صفحات) (قیمت)

(این کتاب در باره... (تاریخ... (محل نشر... (شماره... (جلد... (تعداد صفحات... (قیمت...)

این کتاب در باره... (تاریخ... (محل نشر... (شماره... (جلد... (تعداد صفحات... (قیمت...)



این کتاب در باره... (تاریخ... (محل نشر... (شماره... (جلد... (تعداد صفحات... (قیمت...)



این کتاب در باره... (تاریخ... (محل نشر... (شماره... (جلد... (تعداد صفحات... (قیمت...)

۱۱۱

رسن قطنی و خطمہ و پنج ذکری الی آخر
ہذا سکر سے سے محسوساً قرار دین بدل

۱۰	عزرا کوه مجدده تهری
۱۱	مراش تهری
۱۲	قره ورده تهری
۱۳	سپین تهری
۱۴	خرابه تهری
۱۵	حصه تهری
۱۶	وادی رودخانه تهری
۱۷	تیر طایه تهری
۱۸	حسن تهری
۱۹	مجدرات تهری
۲۰	پایه تهری
۲۱	وتیل تهری
۲۲	الیزید تهری

استان و غلغلہ و فتح بلاد مصر و تونس و فتح
 قسطنطنیہ و فتح افریقہ و فتح مصر و فتح
 قسطنطنیہ و فتح افریقہ و فتح مصر و فتح
 قسطنطنیہ و فتح افریقہ و فتح مصر و فتح
 قسطنطنیہ و فتح افریقہ و فتح مصر و فتح

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

6 - Alûs: 30 beygir gücünde, 92 adım boyunda, 15 adım eninde, 8 adım derinliğinde⁹.

7 - Nâus: 20 beygir gücünde.

8 - Süreyya: 14 beygir gücünde.

9 - Telvefer: 12 beygir gücünde¹⁰.

10 - Ayrıca altı adet 10 beygirden az güce sahip küçük gemiler de satın alındı. Bu küçük gemilerin asıl görevi, nehirlerin keşfi, posta dağıtıcılığı, asayiş kontrolü idi¹¹.

Midhat Paşa ZEVRÂ Gazetesindeki bir kayda göre bütün bu gemileri Umman-ı 'Osmani adında bir şirket çatısı altında, toplanmış ve şirket çağına bir numaralı şirketleri ile rekabete girmişti¹². Bu şirket kısa bir sürede Bağdat Eyaletinin ekonomik durumunu sağlığa kavuşturmuş, Bağdat ekonomik alanda dışa büyük bir açılma yapmıştı. Ayrıca Bağdat'ta daha önce kurulmuş olan fakat faaliyeti durmuş, gemi tamir fabrikaları yeniden faaliyete geçirilmiş, seferdeki gemilerin onarımı ve yeni getirilen gemilerin montesi buralarda yapılmaya başlanmıştır. Bu başarısı ile yetinmeyen Midhat Paşa çalışmaları daha da genişletmek istemişti. Amacı Bilecik'e kadar bir demiryolu döşemek ve bu yolu Bilecik'ten geçen Fırat ile Basra Körfezine bağlamaktır. Böylece, yol Süveyş Kanalı'ndan daha kısa olacak ve İngilizlerle daha kolay mücadele edilecekti¹³. Bu proje için Fırat ve Dicle yataklarının keşfi işini tekrar gündeme getirmişti. Kaptan Chesney'in araştırmasından 30 yıl sonra Midhat Paşa Fırat'ın gemiler için uygun olup olmadığı keşfine tekrar cesaretle atılması bölgedeki, Osmanlı çıkarlarına ne denli önem verdiğini göstermesi açısından son derece dikkat çekicidir¹⁴. Bu çalışmalar günü gününe ZEVRÂ Gazetesi aracılığı ile bütün Bağdat halkına duyurulmakta idi. Zaman zaman bu keşif çalışmalarına Midhat Paşa bizzat refakat etmekte idi. Keşif heyetinin ZEVRÂ Gazetesinde yayınlanan raporda, Fırat nehrinin birkaç yerinde yıkık harabeler bulunduğunu ve bu engeller ortadan kaldırıldıktan sonra Fırat'ın gemiler için çok elverişli bir nehir durumuna geleceği ifade edilmekte idi¹⁵. Nehrin keşfi yapıldıktan sonra da bir

⁹ Bk. Zevrâ, 92.

¹⁰ Bk. Zevrâ, 65.

¹¹ Bk. Zevrâ, 31, 35, 99, 100; Krş. BA, Dahiliye, 42551; MAD, 8846, s. 53; AD, 851; MM, 1581.

¹² Bk. Zevrâ, 51.

¹³ Bk. Zevrâ, 48.

¹⁴ Bk. Zevrâ, 146.

¹⁵ Bk. Zevrâ, 40.

yandan maliye defterlerindeki kayıtlara göre, Fırat'ın akış durumuna dayanıklı gemiler sipariş ettiren Midhat Paşa, öte taraftan ulaşımına daha elverişli hale gelebilmesi için Avrupa'dan bazı modern aletler, kepçeler ve arabalar getirtmişti¹⁶.

Bütün bu çalışmalarla ilgili ZEVRÂ Gazetesinde bugüne kadar dikkati çekmemiş son derece orijinal bilgiler yer almaktadır. Bu gazetede yer alan bilgilerin ışığı altında Midhat Paşa'nın Fırat projesi diyebileceğimiz, bu çalışmalarının büyük bir kısmı kendi döneminde bitirilmiş olmasına rağmen nehir özlediği duruma getirilememiştir. Çünkü o, Fırat'ın Süveyş Kanalına tam bir rakip olmasını arzulamaktaydı. Düşüncemiz odur ki, bu projenin gerçekleşmemesinin nedeninin altında maddi imkânların yetersizliği ve Midhat Paşa'nın valilikteki, süresinin azlığı yatmaktadır. Nitekim ZEVRÂ Gazetesindeki kayıta bu düşüncemiz açıklıkla doğrulanmaktadır. Nehri düzenlemek için Midhat Paşa bütçeden ancak 3.000 lira ayırabilmişti. Oysa İngiltere nehrin sadece keşfi için kaptan Chesney'e 30.000 İngiliz lirasından fazla para tahsis etmişti¹⁷. Öte yandan Fırat'ta ki bu çalışmaların yanı sıra Dicle nehrinin keşif ve temizlik işlerini de Şehri Zor mutasarrıfına havale etmişti. Bu çalışmalarda da görev yapan heyet ancak Musul'a yakın Ebu Şarip engelini ortadan kaldıracak değildi. Diğer engellerin kaldırılamayışı yüzünden gemiler ancak Bağdat'tan Musul'a kadar gelebiliyorlardı. Dicle'nin Bağdat ile Basra arasındaki kısmının çok dolanbaçlı olması bu gemilerin hem yolunu uzatmakta, hem de fazla yakıt harcamalarına sebep olmakta idi. Midhat Paşa bu konuda da olumlu girişimlerde bulunmuş, birtakım kanallar açtırarak bu yolu mümkün olduğu ölçüde kısaltmıştır. Fırat ve Dicle arasında Kenaniye adlı bir kanal açtıran Midhat Paşa ulaşımına büyük bir rahatlık getirmişti¹⁸.

Midhat Paşa'nın nehir yolu dışında Bağdat'ta yaptığı alt yapı hizmetlerinden biri de Kazimiye kasabası ile Bağdat arasındaki atlı tramvay yoludur. Henüz İstanbul'da kullanılmaya başlanmasından 2,5 yıl sonra tramvayın Bağdat'ta kullanılması hükümetin Bağdat ulaşımının üzerinde titizlikle durduğunu göstermesi bakımından ilginçtir. Başbakanlık Şûra-yı Devlet evrakları arasında bulunan bir belge ile İngiltere'den getirtilen tramvayın işletilmeye konulmasına dair ZEVRÂ Gazetesindeki bilgiler son derece ilgi çekicidir.

¹⁶ Bk. Zevrâ, 243; Krş. BA, MAD, 8846, s. 200; AD, 849.

¹⁷ Bk. Zevrâ, 132, 146, 218; Krş. BA, AD, 849.

¹⁸ Bk. Zevrâ, 18, 22, 25, 39, 79, 128.

6 km. olarak planlanan fakat işletmeye açıldıktan sonra gösterdiği başarı nedeni ile 1 km. daha uzatılan atlı tramvay yolu çalışması herbiri 250 kurşuluk 6000 senet tutarında bir anonim şirket olarak faaliyetine başlamıştır. Başlangıçta halk ilgi göstermemiş, ancak 2000 senet satılabiliyordu. Kalan 4000 senet rehin verilmiş daha sonra bu borç gelirle ödenmişti. Bağdat-Kazimiye arasında günde birkaç bin yolcu taşıyabilen tramvay, içi geniş iki katlı bir araba idi. 8 arabalık bir parkı mevcuttu. İlk yılda % 20 gelir sağlamış ve bunu % 3 senet sahiplerine pay olarak ayırmıştı. 50 kişiden fazla yolcu alınmayan atlı tramvayın alt katı 1. sınıf olup ücreti 40 pare üst kat ise, kenarları açık olarak 2. sınıf 20 pare ücret karşılığında biniliyordu. Midhat Paşa'nın kurduğu bu atlı tramvay sistemi tam 70 yıl hizmet görmüş, 1938'de Bağdat'ta Belediye Otobüsleri İşletmesi kurulunca tramvayın ruhsatsız oluşu bahane edilerek kaldırılmasına karar verilmişti¹⁹

Haberleşme

Midhat Paşa'nın Bağdat vilayetinde ki bayındırlık faaliyetleri üç yıl boyunca aralıksız devam etmiştir. Başbakanlık dahiliye evraklarında bulunan muhtelif kayıtlar²⁰ Halep-Musul-Bağdat-Basra hattının stratejik önemini Midhat Paşa'nın çok iyi kavramış olduğunu belgelemektedir. Çünkü, bu kayıtlar Dicle ve Fırat su yolu Bağdat-Kazimiye tramvay yolundan sonra kendisinden daha önce başlamış bulunan telgraf hatlarının kuruluş işi çalışmalarını ciddiyetle ele aldığını göstermektedir. Bu konuda ilk girişim yine İngiltere'den geldi. İngilizler, Hindistan'dan Basra'ya deniz altından, Basra'dan Bağdat'a ise Dicle nehrinin altından telgraf hattı döşemeyi düşünüyorlardı. 1857 yılında Basra Körfezinden Suriye'ye İngilizlerin Doğu Hint Şirketi, telgraf hattı döşemiş ancak anlaşmaya göre hattın sahibi Osmanlı Devleti olmuştu.

1860 yılında Bağdat'ta Ahmet Tevfik Paşa zamanında bir telgraf idaresi kurulmuş ve 1861 yazında ilk kez İstanbul'dan Bağdat'a bir telgraf çekilmişti. 1863 yılında başlayan Bağdat Basra bölgesi telgraf hattı döşemeleri 1865 yılı sonunda bitirildi. Böylece Avrupa-Hindistan telgraf hattı Anadolu Irak hattı üzerinden FAV şehrinde birleşti. Bu hat Osmanlı Devletine yılda 150.000 Frank gelir sağlıyordu. Yapılan telgraf hatları Arap aşiretleri tarafından sık sık tahrip ediliyordu. Bu nedenle Midhat Paşa Fırat nehri boyunca Bağdat-Halep arasında yedek bir hat döşenilmesini başlattı. Osmanlı Devletinin Avrupa'yı Hindistan'a bağlayan bu başarılı telgraf hattı çalışması iki rakip tarafından sürekli engellenmeye çalışılıyordu. Önce

¹⁹ Bk. Zevrâ, 44, 86, 161, 188; Krş. BA, ŞD, 842, 947.

²⁰ Bk. BA, DA, 11712, 11816, 35516.

Rusya İran üzerinden Hindistan'a bir telgraf hattı döşedi. Fakat Rus hattı güvenilir olmadığı için rekabet konusunda etkili olamadı. Daha sonra İngilizler Aden yolu ile deniz altından Hindistan'a bir hat döşediler. Bu da, deniz altı hattı olması nedeni ile pahalı tarifydi. Dolayısı ile Anadolu-Bağdat hattı yine rakipsiz kalmıştı. Halkın Bab-ı âli'ye telgraf hattı döşenmemiş bölgelere telgraf hattı döşenmesi için yaptığı her teklif hükümet tarafından uygun görülüyor ve hemen yapımına geçiliyordu. Midhat Paşa'nın 3 yıllık çalışması sonunda Bağdat vilayeti tamamen düzenli bir telgraf şebekesi ile kaplanmış olduğu, Başbakanlık Arşivindeki çeşitli belgelerle kanıtlanmaktadır. Bu dönemde yine bu belgelerdeki, kayıtlara göre, Bağdat-Basra hattı dışında bir de Bağdat-Hindistan hattı döşendiği görülmektedir. Bu ikinci hat İran üzerinden geçtiği için İran'da Bağdat'a bağlanmış oluyordu. Midhat Paşa bu işler için İngiltere'den çok sayıda mors alet ve teçhizatı getirtti. Ancak bu buluş henüz yeni olduğu için sık sık arızalanıyor ve dolayısı ile pahalıya mal oluyordu. Bundanda kötüsü ayaklanan Arapların ilk işi ülkelerinin imarı için yapılmış olan bu bayındırlık eserlerini tahrip etmekte²¹.

Sağlık

Midhat Paşa'nın 3 yıllık kısa Bağdat valiliği sırasında yapmak istediği fakat maalesef tamamlayamadığı en hayırlı işlerden biri de Gureba Hastanesinin yapılmasıdır. Paşa Bağdat'a geldiğinde ne bir hastane ne bir doktor, ne de bir eczane vardı. İran üzerinden gelen veba, kolera, tifo gibi bulaşıcı hastalıklar özellikle bazı bölgelerde büyük tehlikeler yaratıyordu. Devlet karantina uygulamasını başlatmıştı. Ancak doktor ve hastane olmadığı için etkili olunamıyordu. ZEVRÂ Gazetesindeki, son derece dikkate değer kayıtlara göre Midhat Paşa gelişinden birkaç hafta sonra halk için gerekli bir hastane yapılmasına karar vermişti. Bu iş için gerekli araziye Dicle kıyısında buldu. Ancak binanın inşası, araç ve gereçlerini sağlanması büyük paralar gerektiriyordu. Yine aynı kaynağa göre Bağdat'ın bütçesi yeterli olmadığından, zenginlerden bahşiş toplamaya başladı, hemen inşaata geçildi. Hatta kutsai toprakları ziyarete gelen zamanın İran hükümdarı Nasrettin Şah'ta hastane için 2.000 lira bağışta bulundu. 1872 yılında hastane bitmek ve hizmete açılmak üzere iken Midhat Paşa'nın Bağdat'tan ayrılması üzerine çalışmalar durdu. Ancak 7 yıl sonra 1879 yılında açılabilirdi. Midhat Paşa sağlık hizmetleri konusunda başka olumlu çalışmalarda da bulundu. Şehri Zor ve Musul sancaklarına birer hükümet

²¹ Bk. Zevrâ, 6-10, 12, 215, 220; Krş. BA, DA, 40485, 40857, 43449; MAD, 8846, s. 4-10, s. 37, s. 68, s. 90; BA, ŞD, 1162.

doktoru atadı. Bağdat vilayetinin doktor ihtiyacını ZEVRÂ Gazetesi aracılığı ile duyurarak İstanbul doktorlarının Bağdat vilayetinde sağlık hizmetlerine katılmalarını gerçekleştirdi²².

Diğer hizmetleri

Çağdaş kütüphane ve arşiv belgelerindeki kayıtlar Bağdat valiliği sırasında bölgede gerçekleştirdiği imar faaliyeti ve yaptırdığı eserleri ayrıntıları ile gün ışığına çıkaracak niteliktedir. Modern bir şehircilik anlayışına da sahip olan Midhat Paşa'nın diğer eserleri de sayılamayacak kadar çoktur. Özellikle sosyal içerikli hizmetlerden bir tanesi yoksullar evinin inşasıdır.

Halkın şikayetlerinden biri, buğdayın el değirmenlerinde veya hayvan gücü ile işleyen değirmenlerde öğütülmesidir. Midhat Paşa bu konuya da el atmış ve buharlı un değirmenlerini getirterek halkın sağlıklı ekme yemesini sağlamıştır.

Ayrıca, halk ihtiyacını ya eşeklerin sırtında ya da elleri ile taşımak suretiyle elde edebilmekteydiler. Midhat Paşa'nın Avrupa'dan getirttiği buharlı su pompalarının kurulması sayesinde Dicle'den alınan su, şehre yerleştirilen şebeke sayesinde halka dağıtılmıştır. Bağdat Parkı, saat kulesi ve yeni köprülerinin inşası ve eskilerinin tamiri de bu arada sayılmaya değer hizmetleri arasındadır²².

Midhat Paşa, alt yapı çalışmaları yanı sıra, ekonomiye büyük çapta katkıda bulunacak önemli konularda da ilk adımı atmıştır. Bağdat Eyaletinde 2000 varil petrol çıkartılmasını sağlayarak bu bölgeyi Amerikan ve Rus petrollerine olan bağımlılıktan kurtarmaya çalışmıştır. Bunun yanı sıra Midhat Paşa'nın sadrazama gönderdiği ve yeterince ilgi görmediği halde kendi çabası ile bölgede kömür arama meselesine el atmış ve çıkarttığı kömürler pahalıya mal olmasına rağmen bizzat Bağdat Eyaletinde kullanılmaya başlanmıştır. Midhat Paşa'nın ZEVRÂ Gazetesindeki bir yazı da "Her ne kadar kömür çıkartma işi, bize dışarıdan ithal ettiğimiz kömürden pahalıya mal olsa da dışarıya para vermediğimiz için çok memnunuz" demektedir.

²² Bk. Zevrâ, 12, 43, 77, 93, 96, 97, 122, 129, 131, 136, 145, 147, 163, 179, 201, 216, 222, 223, 242.