

nin yeni şartlar altında gelişmesi ve özellikle Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde (1869-1872) buralarda devlet nüfuzunun kuvvetlenmesiyle yeniden gelişme imkânı buldu. Midhat Paşa, valiliği döneminde Lahsâ ve Necid'de Osmanlı idaresini tekrar tesis ettiği gibi Basra'da bir kışla, hastahane, tersane gibi büyük binalarla beraber yeni bir mahalle kurdurdu. Ayrıca nehir üzerinde işlemekte olan İngiliz vapurlarına karşılık idâre-i Nehriyye ve Basra'dan İstanbul'a doğru vapurlar işletmek için Ummân-ı Osmânî adlı birer şirket kurdu. Yüzyılın sonlarında buraya gelen V. Cuinet Basra'nın nüfusunu 18.000 olarak göstermekte, *Kâmûsü'l-a'lâm*'da ise nüfusun 20.000 civarında olduğu kaydedilmektedir. Şehirde birçok cami, mescid, han ve mahzenle büyük bir çarşı bulunduğu, ayrıca 20 km. uzunluğunda bir surla çevrili olduğu, çevresinde hurmalık ve bahçelerin yer aldığı, hurmalarının ve güllerinin çok meşhur olduğu belirtilmektedir.

Osmanlılar döneminde şehir bir hayli imar edilmiştir. Hüseyin Paşa'nın burada yaptırdığı büyük cami XVIII. yüzyılda bile şehrin başlıca camii hüviyetini taşımaktaydı. Ancak XIX. yüzyılda Dâvud Paşa'nın kölelerinden mütesellim Aziz Ağa'nın inşa ettirdiği kâgîr cami bunu geçebilmiştir.

Basra şehrinin etrafında dışarıdan gelecek istilâlara karşı bir sur yaptırıldığı, bu surun kaleye açıldığı, kalenin çevresinde de bir hendek yer aldığı ve bunun nehir vasıtasıyla doldurulduğu belirtilmektedir. Basra'nın çevresinin kanallarla ve bataklıklarla çevrili olması zaman zaman veba, kolera ve sıtma salgınlarına mâruz kalmasına sebep olmuştur. Bu yüzden 1849 yılında şehrin Şattûlarap kenarına nakli için çalışmalar yapılmış, öte yandan Basra Tersanesi ıslah edilmiştir. Ayrıca Üskûdar'dan Konya ve Halep yolu ile Bağdat'a ve oradan da Basra körfezine kadar uzanan ünlü Bağdat demiryolu inşası için çalışmalar yürütülmüştür. Ancak Bağdat ile Basra arasındaki demiryolu 1914-1918 yılları arasında dar bir biçimde İngilizler tarafından yapılmış ve bu demiryolu bölgedeki ticaretin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Bu hat daha sonra yerini Türkiye'den gelip Musul'dan geçen normal genişlikteki demiryoluna bırakmıştır. I. Dünya Savaşı'nda İngilizler'in Irak'ı işgali ve 1920-1932 yılları arasındaki manda yönetimi sırasında Basra'nın daha modern bir yapıya kavuşması için bazı çalışmalar yapıldı. Şattûlarap'ın ağzında ihtiyaca cevap verecek bir liman inşa

edildi. Şehir ve civarı yeni yollar ve binalar yapılarak geliştirildi. Basra artan önemi sebebiyle Irak demiryollarının en güneyindeki istasyonu ve havayolu ulaşımının önemli merkezi haline geldi. Manda sonrasında Ebû'l-Hasib ve Kurna kazalarını içine alan bir livânın merkezi oldu ve gelişen ulaşım imkânlarıyla körfezde Irak'ın vazgeçilmez bir ihraç limanı olarak önem kazandı. 1948'de Zübeyr yakınlarında bir petrol sahasının bulunması Basra'nın gelişmesinde etkili oldu ve çıkarılan petrol 1951 yılında boru hatlarıyla Fav İskeleyi'ne ulaştırıldı. 1952'de de Müftiye'de küçük bir petrol rafinerisi kuruldu.

Bugünkü Basra şehri Aşşâr ve Ma'kil adlı iki küçük kasaba ile Nehrûlaşşâr'ın çevresindeki bazı köylerden oluşmaktadır. Nüfusu 1985'te 616.700 idi.

Basra sekiz yıl süren İran-İrak savaşında (1980-1988) büyük ölçüde yıkılmışsa da kısa süre içinde yeniden onarılmıştır. Ancak şehir son Körfez bunalımı sırasında Amerika Birleşik Devletleri'nin liderliğinde Irak'a karşı savaşan müttefik kuvvetlerin ağır bombardımanı sonucu (17 Ocak – 28 Şubat 1991) tekrar yıkılmıştır.

#### BİBLİYOGRAFYA :

- BA, *Tapu-Tahrir*, nr. 282, s. 1-76; BA, *TD*, nr. 1022, s. 1-2; BA, *KK*, Ruûs, nr. 225, s. 222-225; BA, *Meclis-i Vâlâ*, nr. 3864 (sene 1265); nr. 23.166 (sene 1281); BA, *İrade-Dâhiliye*, nr. 10.434 (sene 1265); nr. 42.472 (sene 1287); BA, *Meclis-i Mahsus*, nr. 1444 (sene 1284); *Matrakçı Nasuh, Sefer-i Irâkîyn*, s. 242; *Selânikî, Târih* (İpsirli), bk. İndeks; *Peçuyul İbrâhim, Târih*, I, 366 vd.; *Kâtib Çelebi, Cihannümâ*, s. 351; *Evliya Çelebi, Seyahatnâme*, I, 186; *Naîmâ, Târih*, VI, 116; *Nazmizâde Murtaza Efendi, Gülşen-i Hulefâ*, İstanbul 1143, vr. 64<sup>a</sup>, 81<sup>a-b</sup>, 94<sup>a</sup>; *Silâhdar, Târih*, I, 15, 473 vd.; *Râşid, Târih*, I, 126 vd.; *İzzî, Târih*, İstanbul 1199, vr. 197<sup>b</sup>; *Ahmed Hamdi, Üsûl-i Coğrafya-i Kebîr*, İstanbul 1292, s. 353; *Cevdet, Târih*, III, 282 vd.; J. B. Tavernier, *Les six Voyages en Turquie, en Perse et aux Indes*, Paris 1677, I, 218 vd.; C. Niebuhr, *Voyage en Arabie*, Amsterdam 1780, II, 172 vd.; *Kâmûsü'l-a'lâm*, II, 1314-1316; *Cuinet*, III, 258 vd.; R. Hakluyt, *Voyages*, London 1962, III, 203; *Abdürrezzâk el-Hasenî, el-'Irâk kıldîmen ve hadîşen*, Beyrut 1980, s. 172-187; *Cengiz Orhonlu*, "1559 Bahreyn Seferine Aid Bir Rapor", *TD*, sy. 22 (1968), s. 1-9; *Salih Özbaran*, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", a.e., sy. 25 (1971), s. 51-72; *Yusuf Halaçoğlu*, "Midhat Paşa'nın Necid ve Havalisi ile İlgili Birkaç Lâyihası", *TED*, sy. 3 (1973), s. 149-176; *Abdülkadir Özcan*, "Daltaban Mustafa Paşa", a.e., sy. 13 (1987), s. 309-318; *R. Hartmann* — [B. Darkot — M. Tayyib Gökbilgin], "Basra", *İA*, II, 320-327; *S. H. Longrigg*, "Al-Basra", *EI<sup>2</sup>* (İng.), I, 1086-1087; *F. M. Donner*, "Başra", *Elr*, III, 851-855.



YUSUF HALAÇOĞLU

## BASRA KÖRFEZİ

Arabistan yarımadasının doğusu ile İran'ın güneybatısı arasında kalan Hint Okyanusu'na bağlı körfez.

Yüzölçümü 240.000 km<sup>2</sup>'ye varan bu iç denizin Irak kıyılarında Şattûlarap'ın ağzından başlayarak Hürmüz Boğazı çıkışına kadar olan uzunluğu 975 km., eni ise 370 kilometredir. Araplar tarafından el-Halîc'ül-Arabî, İranlılar tarafından Halîc-i Fârisî ve bölgede bir dönem hâkimiyet kurmuş olan Osmanlılar tarafından da Basra körfezi olarak adlandırılmıştır. İstahri ve İbn Havkal gibi eski İslâm coğrafyacıları ise eserlerinde bu körfezi ve hatta Hint Okyanusu'nu Bahr-ı Fâris olarak göstermişlerdir. XVI. yüzyılın başlarında Basra ve Lahsâ'nın fethiyle Osmanlı Devleti sınırları içine giren körfezin batı kıyıları zamanla bazı idari değişikliklere uğramış ve I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı hâkimiyetinde kalmıştır. Körfezin kıyılarında yer alan Fav, Basra, Küveyt, Katif, Uceyr, Bahreyn, Katar, Ebûzabî, Maskat, Benderabbas, Lince ve Büshehr gibi iskeleler tarihî liman ve kıyı şehirlerini oluşturmuştur.

İran sahilinin yüksek ve dağlık olmasına karşılık Arap sahilleri düz ve kumluktur. Uman ve İran kıyılarında birçok ada bulunur; körfezdeki en büyük ada topluluğu ise Bahreyn yöresindedir ve bugün Bahreyn Devleti'nin topraklarını oluşturur. Genel olarak körfezin derinliği İran'a yakın taraflarda 90 - 110 m. arasında iken Arap kıyılarında ortalama 35 m. civarındadır. Çevresinde sığ suların bulunduğu Bahreyn adası ile Suudi Arabistan kıyıları arasında, ayaklar üzerine oturtulan 22 km. uzunluğunda bir köprü inşa edilmiştir. Köprü'nün orta kısımlarında Bahreyn ile Suudi Arabistan'ın sınır girişleri ve gümrük kontrol merkezleri bulunur. Esasen sığ olan körfez bölgesinde Fırat, Dicle ve diğer nehirlerin taşıdıkları kum ve çamurlar da git-tikçe denizi doldurmakta ve özellikle kuzey kıyılar güneye doğru ilerlemektedir. Önceleri bu kıyıların çok daha yukarıda oldukları ve Fırat ile Dicle'nin ayrı yerlerden denize döküldükleri bilinmektedir. Başlıca tatlı su kaynakları Dicle, Fırat ve Kârûn'dur. Nehir sularının azlığı ve aşırı buharlaşma dolayısıyla körfezin suyu oldukça tuzludur. Balık çeşitleri pek bol olup özellikle "hamur" denilen balık hemen bütün sahil şeridinde avlanır. Daha önce balıkçılıkla inci ve sedef avcılığı

ğının çok yapıldığı körfezde petrol çıkması çevresindeki ülkeleri zenginliğe kavuşturmuş ve ticaret maksadıyla yapılan bu meslekler zamanla terkedilmiştir. Dünya petrol üretiminin üçte biri körfez bölgesinde gerçekleştirilirken yine dünya petrol rezervlerinin üçte ikisi de bu bölgede bulunmaktadır. Petrol zenginliğine ilâve olarak Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar gibi ülkelerde bol miktarda doğal gaz da çıkmaktadır.

Körfezin adalar civarında sığ olan sularla çok yakın zamanlara kadar yapılan inci avcılığı ve inci ticareti büyük bir gelir kaynağı teşkil etmekteydi. Ancak 1920'lerde Japonlar'ın kültür incisi üretimini geliştirmeleriyle bu ticaret yavaş yavaş geriledi. İnci ticaretinin gerilemesinden özellikle Bahreyn, Katar ve bugün Birleşik Arap Emirlikleri'ne dahil olan Ebûzabî ile Dübey çok etkilendiler. Arap tüccarların bölgeye uğrayan Avrupalı tüccarlarla geliştirdikleri ticaret, 1930'lar da bütün dünyada görülen ekonomik buhran sırasında küçüldü ve o yıllarda Dübey Hindistan'la kaçak altın ticareti yapmaya başladı. II. Dünya Savaşı'ndan sonra bölgede petrol bulunması ile bütün kalkınma planları bu yeni zenginlik kaynağı üzerine yoğunlaştırıldı. Çıkarılan petrol çok geçmeden sosyoekonomik hayatı etkiledi. Bölgedeki Arap kabileleri, aralarındaki eski münasebetleri de göz önüne alarak devletleşmeye doğru gittiler. Önceleri bölgenin en zengin ve güçlü devletleri olan Uman, Re'sülhaye ve Şârika, petrol yarışında geri kalmaları sebebiyle diğerleri yanında fakir düştüler. Körfezdeki şehir devletlerinin ortaya çıkışı ve gelişmesi bölgedeki çöl Araplar'ının geleneksel politik modeli üzerine dayalı olmuştur. Genelde bölgedeki hâkim kabile şehrin idarecisi durumunda ortaya çıkmıştır. Böylece kabile şeyhi şehrin hâkimi ve idarecisi olmuş, aynı zamanda ticareti elinde bulundurmak suretiyle iktisadî gücü de ele geçirmiştir. Ticarete dayalı olan iktisadî gücün kaybolmaması için ticareti bozacak her türlü toplum içi huzursuzluklardan kaçınılmıştır. Körfez üzerinden yapılan doğu-batı ticaretinde, aynı zamanda çok iyi denizci olan Umanlılar önde bulunmuşlar, dolayısıyla bölge yönetiminde de etkili olmuşlardır.

Umanlılar'ın körfez ticareti üzerinde ki bu etkinlikleri yanında Avrupalı güçler de doğu-batı ticaretinde söz sahibi olmak gayesiyle bölgeye gelmişlerdir.

Hindistan'a doğru yola çıkan Vasco de Gama 1497'de Doğu Afrika kıyılarından geçerek Malindi'de Arap denizcisi Ahmed b. Mâcid'in yardımını alarak Calicut'a varmıştır. Portekizliler daha sonra Ümitburnu'ndan dolaşp oradan Akdeniz'e ulaşmışlar ve doğu ticaret yolunu bu yöne çevirmişlerdir. Bu arada Vasco de Gama'nın Hindistan taraflarında gemiyle müdafaasız ve silâhsız olarak seyahat eden hacı adaylarına reva gördüğü insafsızca davranışlar bilinmektedir. Portekizliler bölgedeki zalimane hareketlerine rağmen hristiyan Batı tarafından devamlı şekilde desteklenmişlerdir. 1506'da Alfonso de Albuquerque Hindistan'a doğru seyahate çıktı. Hindistan yolunda Albuquerque, körfezin girişindeki Maskat ile birlikte bölgedeki Suhâr, Hor Fekkan ve Hüzmüz'ü ele geçirerek Portekiz'in körfezdeki pozisyonunu kuvvetlendirmiş ve bunun Kızıldeniz ticareti bakımından da çok önemli olduğuna dikkat çekmiştir. XVI. yüzyılın sonlarına doğru da Hollanda ile İngiltere körfez ticareti üzerinde şanslarını deneme girişiminde bulunmuşlardır.

1516-1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ı fethederek Kızıldeniz'e ulaşan Osmanlılar, 1534'te de Irak-ı Arab ve Irak-ı Acem bölgelerini (Irakeyn) ele geçirip varlıklarını Basra körfezinde hissettirmeye başladılar. 1546'da Basra şehrini alarak Hindistan deniz yolunun bir parçasını teşkil eden Basra körfezine açılmış oldular. Osmanlılar bu bölgelere Safevîler'e karşı üstünlük sağlamak, Basra körfezine inmek, Kızıldeniz hâkimiyetini pekiştirmek ve dolayısıyla Hindistan'a doğru uzanan Uzakdoğu hâkimiyetinde daha etkili olmak için gelmişlerdir. Ayrıca Basra körfezinde kuvvetli bir durumda bulunarak Hindistan yolunu tıkayan Portekizliler bölgedeki müslümanlara ve her yıl Uzakdoğu'dan deniz yoluyla gelen hacı adaylarına çeşitli zulümler yapıyorlardı. Elinde bulundurduğu hilâfet makamı sebebiyle İslâm âleminin meselelerini halletmeyi üstlenen Osmanlı Devleti bu sefer için kendini görevli adanmıştı. Ayrıca Hindistan tarafından gelen ticaret malları Basra'ya ve oradan nehir gemileriyle Fırat üzerinden Birecik'e varıyor, sonra da Trablusşam, Halep ve İskenderun'a naklediliyordu. Böylece sıkıntılı Uzakdoğu kara ulaşımı yerine daha uygun bir yol kullanılmaya başlanmış oluyordu. Osmanlılar'ın Bağdat'ı alması üzerine bölgedeki Arap şeyhleri sırasıyla

la bağlılıklarını arzettiler. Katîf ve Bahreyn de elçiler göndererek padişaha boyun eğdiklerini bildirdiler; daha sonra da Lahsâ aynı şekilde savaş yapmaksızın bağlılığını bildirdi. 1550'de Basra Beylerbeyi Ali Paşa'nın Katîf Kalesi'ne toplar yerleştirerek Portekizliler'e karşı kaleyi müstahkem hale getirmesiyle iki kuvvet Basra körfezinde karşılaşmış oldu.

1587'de İran tahtına geçen I. Şah Abbas, körfezdeki Portekiz varlığından ve onların müslümanlara yaptıkları muameleden rahatsızlık duyuyordu. 1602'de Portekizliler'i önce Bahreyn'den, sonra 1608 ve 1615'te Hüzmüz'den dışarı çıkarmayı başardı. 1622'de Kışm adasındaki Portekiz kuvvetlerine karşı İranlılar'ın yanında yer alan İngilizler Doğu Hindistan Şirketi (East India Company) vasıtasıyla Benderabbas'ta bir merkez kurdular. Öte yandan Uman'da bulunan Ya'rubîler'in lideri Nâsir b. Mürşid de 1643'te Suhâr'ı ve 1650'de Maskat'ı Portekizliler'den geri aldı. Ya'rubîler'den sonra Uman'da, onların son Suhâr valisi olan Ahmed b. Saîd bağımsızlığını ilân etti ve böylece bugün Uman'da hüküm süren Bû Saîdî hânedanını kurdu (1744). I. Şah Abbas'la başlayan ve Nâdir Şah'la devam eden körfezdeki Şii hâkimiyetine karşı Şattûlarap taraflarında Osmanlılar ve Uman'da da Bû Saîdîler karşı güç olarak ortaya çıkmışlar ve bu iki güç zaman zaman iş birliği içinde olmuşlardır. İranlılar'ın Basra kuşatması sırasında Ahmed b. Saîd denizden Türkler'e yardıma geldi (1189/1775). Bu tarihten itibaren Türkler Basra körfezinde etkin bir güç olarak bulundu. Bu etkinlik I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir.

Osmanlılar körfezde, merkezden gönderilen valiler yerine bölge halkı içinden tayin ettikleri kaymakamlarla yönetim tarzını benimsemişlerdir; Küveyt ve Katar kaymakamlıklarının durumu buna bir örnek teşkil eder. Osmanlı gücü körfezden çekildikten ve petrolün keşfinden sonra İngilizler, Fransızlar ve Amerikalılar bölgede etkili güçler olarak görülmüşlerdir. Körfezdeki hâkimiyet müzakereleri ve bu husustaki muhtelif İngiliz raporları, buradaki Osmanlı hâkimiyetinin kısmen de olsa XX. yüzyılın başlarına kadar kendini hissettirdiğini göstermektedir. İngiltere'nin körfezdeki siyasî gözlemcisi olan Albay Ross'un raporundan anlaşıldığına göre Osmanlılar'ın Katar, Hasâ, Bidâa, Udeyd ve Kü-

veyt'teki hâkimiyetlerine İngilizler tarafından da uzun müddet riayet edilmiştir.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra 1947'de Hindistan'ı kaybeden İngiltere körfeze karşı tutumunu değiştirdi. Hindistan'daki sömürgelerini korumak gayesiyle önceleri gerekli gördüğü körfezdeki askerî gücünü zayıflattı. Petrol bulunmasıyla bu defa bölgenin iktisadî önemi ön plana çıkmış oldu. İngilizler Uman, Şarika ve Bahreyn'deki son askerî güçlerinin de yüklü masrafları karşısında geri çekilmek zorunda kaldılar. 19 Haziran 1961'de ilk önce Küveyt bağımsızlığına kavuştu. 1971'de İngiltere körfez ülkelerinden tamamen çekildi ve 14 Ağustos 1971'de Bahreyn, 1 Eylül 1971'de Katar, 2 Aralık 1971'de de Birleşik Arap Emirlikleri istiklallerine kavuştular. Böylece körfez ülkeleri XX. yüzyılın son otuz yılında modern dünyanın bağımsız devletleri olarak yerlerini aldılar. Bugün körfezde sınırı olan ülkeler İran, Irak, Küveyt, Bahreyn, Suudi Arabistan, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Uman'dır. Bu ülkeler arasından Irak ve İran dışındaki altı körfez ülkesi, 25 Mayıs 1981'de bir araya gelerek kurdukları Körfez İşbirliği Konseyi (Gulf Cooperation Council, el-Meclisü't-teâvünü'l-Halîcî) ile ekonomik, kültürel ve sosyal meselelerde iş birliği ve

yardımlaşma içine girmişlerdir. Konseyin aldığı prensip kararları adım adım gümrük duvarlarının, vizelerin kaldırılmasını ve serbest ikametle iş kurma serbestliğinin getirilmesini hedeflemektedir. Haziran 1981'de, Körfez İşbirliği Konseyi'ne üye devletlerin maliye bakanları genel olarak yatırım, petrol, gümrük duvarlarını kaldırmak ve malî meselelerde koordinasyon yapmak üzere anlaşmaya vardılar. Bu anlaşma ilk ürününü Kasım 1982'de 2.1 milyar dolarlık bir yatırım fonunun kurulması şeklinde verdi. Mart 1983'te gümrük duvarlarında bir gevşeme oldu, ülkeler arasında birlikte iş kurma ve çalışma hakları tanındı, ortak yatırımlarla tesisler kurulmaya başlandı ve ülkeler arası ulaşım hizmetleri artırıldı. 1986 Ocak ayında ortak telekomünikasyon şebekesi kurulmasına karar verildi. Petrol ihracatında görülen körfezdeki yüklemeye sıkıntıları hafifletmek gayesiyle borularla nakledilecek petrol için açık denizde sahili bulunan Uman'da yüklemeye limanları yapılması kararlaştırıldı. Hürmüz Boğazı'nın taşımacılıkteki tehlikeli durumu ve İran'ın boğazı kapatma tehdidi de böylece ortadan kaldırılmak istendi.

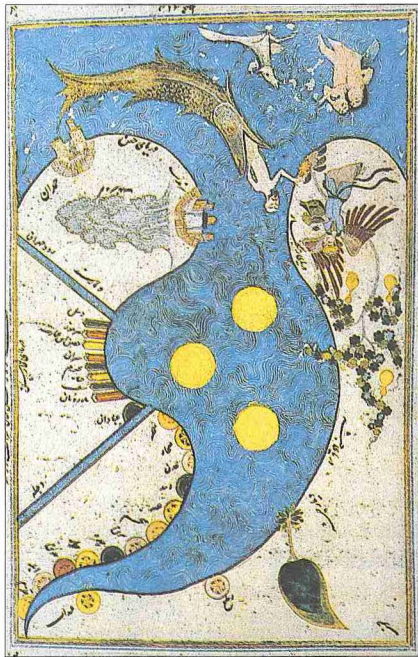
Ocak 1982'de toplanan savunma bakanları körfez için ortak bir savunma planı geliştirmeye çalıştılar. Plana göre körfezin iç ve dış emniyeti ortaklaşa sağlanacak ve ortak bir hava gücü oluşturulacaktı. Ekim 1983'te kara kuvvetleri, 1984'te hava kuvvetleri ortak manevralar yaptılar. 1984 ve 1985 yıllarında Körfez İşbirliği Konseyi üyeleri Avrupa Topluluğu yetkilileriyle görüşerek petrokimya ürünlerini doğrudan pazarlama yollarını araştırdılar. Ayrıca Avrupa Topluluğu ile doğrudan ticaret yapabilmenin imkânları araştırıldı; 1986'da da aynı çerçeve içinde Amerika ve Japonya ile görüşmeler yapıldı.

Basra körfezi, sekiz yıl devam eden İran-Irak Savaşı'nda (1980-1988) ve Irak'ın Küveyt'i işgal etmesi üzerine başlayan Körfez Savaşı'nda (17 Ocak - 28 Şubat 1991) büyük bir tahribata uğradı. 1980'de Irak'ın İran'a saldırmasıyla başlayan İran-Irak Savaşı'nda, körfezden batıya giden petrol nakliyatının aksamaması ve emniyet altında tutulması amacıyla Amerika Birleşik Devletleri ve bazı Batılı ülkelerin buraya gönderdikleri savaş gemileriyle bölge denetim altında tutuldu. Savaş sırasında petrol yüklü tankerlerin ve her iki ülkeye ait petrol tesislerinin

roket ve füzelerle karşılıklı vurulması körfezde ciddi tehdit oluşturdu. Vurulan tanker ve tesislerden denize sızan petrol çevre kirliliğine ve yangınlara sebep olurken temizlenmesi de büyük bir problem teşkil etti. 3 Temmuz 1988 tarihinde 290 yolcu taşıyan İran'a ait bir uçağın Amerika Birleşik Devletleri filosundan yanlışlık sonucu fırlatılan bir füzeyle düşürülmesi, bölgenin ve bütün dünyanın geniş tepkisine sebep oldu. İran'ın Birleşmiş Milletler'in 598 sayılı ateşkes kararını kabul etmesiyle son bulan bu savaş Basra körfezinde çeşitli acılarla büyük bir tahribat bıraktı.

İran - Irak Savaşı'ndan iki yıl sonra 2 Ağustos 1990'da Irak'ın bazı petrol ve sınır anlaşmazlıklarını gerekçe göstererek Küveyt'i işgal ve ilhak etmesiyle patlak veren körfez krizi, Irak'ın kayıtsız şartsız geri çekilmesini öngören Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi kararlarını tanınamaması üzerine 17 Ocak 1991'de savaşa dönüştü. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin kararlarına uygun biçimde başta Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, İtalya, Suudi Arabistan ve Mısır olmak üzere pek çok ülkenin oluşturduğu müttefik güçlerle Irak arasında 28 Şubat'a kadar devam eden savaşta Basra körfezi tarihinin en büyük tahribatına sahne oldu. Irak'ın denizden ablukaya alınması için Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Fransa, İtalya, Kanada ve Avustralya gibi ülkelerin bölgeye gönderdikleri çok sayıda savaş gemisi körfezde ve girişinde mevzilen-dirildi. Savaşa hazırlik amacıyla bölgeye, II. Dünya Savaşı'ndan sonra görülen en büyük yığınak yapıldı. Yaklaşık 1,5 milyon askeri karşı karşıya getiren son kırk beş yılın bu en büyük savaşı sırasında Küveyt'te bombalanan petrol tesislerinden akan ve ayrıca Irak tarafından denize bırakılan milyonlarca varil ham petrol, Basra körfezinde tarihin en büyük çevre kirlenmesine sebep oldu. Deniz yüzeyinden güneye doğru akan petrol Suudi Arabistan, Katar ve Bahreyn'in deniz suyundan içme suyu temin ettikleri artıma tesisleri için tehlike oluştururken denizdeki canlıların da ölmesine yol açtı. Diğer tarafa Küveyt'te ateşe verilen ve yıllarca yanacağı tahmin edilen 500 kadar petrol kuyusundan yükselen dumanlar, yalnız körfez ülkelerinde değil bütün Ortadoğu'da çevre kirliliği meydana getirdi; bölgede yer yer siyah yağmurların yağmasına ve ısı düşmelerine yol açtı. Savaşta tahrip edilen ve tabii den-

İstahri'nin *Kitabü'l-Mesâlik ve'l-Memâlik* adlı eserinde Basra körfezi ve çevresi (TSMK, Bağdat Köşkü, nr. 334, vr. 17<sup>a</sup>)



gesi bozulan körfezin temizlenerek eski haline kavuşturulmasının yıllar alacağı tahmin edilmektedir.

#### BİBLİYOGRAFYA :

TSMA, nr. E 4455, 5766, 8499; S. H. Longrigg, *Four Centuries of Modern Irak*, Oxford 1925, s. 105-108, 187-195; Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasî Münasebetleri 1578-1590*, İstanbul 1960, Giriş; Mahmûd Ali Dâvûd, *el-Ḥalîc'ül-ʿArabî ve'l-ʿalâkâtü'd-devliyye (1890-1914)*, Kahire 1961; Cemâleddin Zekerîyyâ Kâsım, *el-Ḥalîc'ül-ʿArabî (1840-1914)*, Kahire 1966; R. S. Whiteway, *The Rise of the Portuguese Power in India*, London 1967, s. 222; *Deḥlû'l-Ḥalîc (Coğrafya)*, I, 3, 125-128; a.e. (Târih), I, 14-50; II, 644, 803; III, 1215, 1457; Ahmad Mustafa Abu Hakima, "The Development of the Gulf States", *The Arabian Peninsula Society and Politics* (nşr. D. Hopwood), New Jersey 1972, s. 31-53; *Middle East and North Africa*, London 1985, s. 218; *Arabian Boundaries, Primary Documents 1853-1957* (ed. R. Schofield — G. Blake), Oxford 1988, II, 307-311, 321-327, 339-343, 353; Cengiz Orhonlu — Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *TD*, XII/17-18 (1963), s. 78-79, 90-91, 99; Cengiz Orhonlu, "Seydî Ali Reis", *TED*, sy. 1 (1970), s. 39-56; a.mlf., "1559 Bahreyn Seferine Âid Bir Rapor", *TD*, XVII/22 (1967), s. 1-16; Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sâhillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", a.e., sy. 25 (1971), s. 51-54; Richard N. Frye, "The Persian Gulf and Changes in Nomenclature", *Jerusalem Studies in Arabic and Islam*, XIII, Jerusalem 1990, s. 33-43.



MUSTAFA L. BILGE

#### BASRİYYÜN

( البصريون )

Mu'tezile'nin

Basra ekolüne mensup olan  
kelâmcılara verilen genel ad  
(bk. MU'TEZİLE).

#### BASRİYYÜN

( البصريون )

II-IV. (VIII-X.) yüzyıllar arasında  
Basra'da yetişen ve  
Arapça'nın gramer kaidelerini  
tesbit etmeye çalışan dilcilerle  
bunların görüşlerini benimseyen  
âlimlere verilen ad.

İslâmiyet'in doğuşundan sonra Araplar'ın Arapça'yı bilmeyen topluluklarla ilişkileri sonucunda hayat tarzlarında bazı değişimler ve dillerinde bozulmalar oldu. Konuşma dilinde fasih Arapça'dan farklı özellikler görülmeye başlandı. Bu durum sadece günlük konuşmalarda değil Kur'an-ı Kerîm'in okunmasında da kendini gösterdi. Kur'an'ın

doğru okunmasını ve doğru anlaşılmasını temin etmek için Arapça'nın İslâmiyet'i yeni kabul etmiş Arap olmayan milletler tarafından öğrenilmesini kolaylaştırmak, bunun için de Arap dili gramerini ilmi usullere dayalı kaideler halinde tesbit etmek gerekiyordu. Böylece Arap filolojisinin kuruluşu, klasik dil ve edebiyat malzemesinin derlenmesi, ayrıca ihtiyaç duyulan gramer ve lugat çalışmaları, ilk defa Arap yarımadasının kuzey-doğusunda Araplar'la Arap olmayanlar arasında âdeta bir sınır vazifesi gören Basra'da, yaklaşık bir asır sonra da ona paralel olarak Küfe'de başlayıp üç asır kadar devam etti.

Bu iki muhitteki dil ve edebiyat çalışmaları, prensipleri ve meselelere bakış tarzları birbirinden farklı, dolayısıyla aralarında ihtilâflar bulunan iki dil mektebinin doğmasına yol açtı. Önceleri Basriyyûn'dan faydalanarak yetişen ve II. (VIII.) yüzyıl sonlarında ayrı bir grup teşkil eden Küfiyyûn, rekabet duygusunun etkisiyle hararetli bir çalışma içine girdi. Küfe'de Ali b. Hamza el-Kisâî ve Yahyâ b. Ziyâd el-Ferrâ gibi iki büyük nahiv âlimi yetiştikten sonra bu iki mektep mensupları arasında görüş ayrılıkları çoğalmış, ihtilâfları müstakil kitaplara konu teşkil eden çalışmaları, Arapça'nın edebî mahsullerinin derlenmesi ve kaidelerinin tesbitinde önemli rol oynamıştır.

İlk ihtilâf, Küfe'nin temsilcisi olan Ebû Ca'fer er-Ruâsî ile Basra'nın temsilcisi ve alfabetik Arap lugatçılığının kurucusu olan Halîl b. Ahmed el-Ferâhidî (ö. 175/791) arasında başlamış, daha sonra Küfeli Kisâî ile Basralı Sîbeveyhi (ö. 180/796) arasında devam etmiştir. Bu iki âlimin Hârûnürreşid'in emriyle "Zünburiyye" meselesi üzerinde yaptıkları tartışma çok meşhurdur (bk. Zeccâcî, s. 9-10). Bu ihtilâflarda tarafların muhalifleri ve müdafileri vardı. Münakaşa ve münazaraların çoğu halifelerin saraylarında cereyan etmiştir. Küfe'nin Bağdat'a yakın olması ve Küfeliler'in Hâşimîler'e olan sempaticileri sebebiyle Abbâsî hânedanı ve vezirleri daha çok Küfeliler'in tarafını tutmuştur. Basriyyûn'la Küfiyyûn arasında cereyan eden münazaralar nahivcilere dair ilk tabakat kitaplarında yer almış, daha sonra bunların bir kısmını Ebû'l-Kâsım ez-Zeccâcî (ö. 337/949) *Meccâlisü'l-ʿulemâʾ* adlı eserinde toplamıştır. Bu ilk kaynaklar daha sonra kaleme alınan tabakat ve hal tercümesi kitaplarıyla iki mektebin ihtilâfına dair eserlere de kaynak teşkil etmiştir.

Her iki mektebin çalışmaları semâ'a ve kıyasa dayanmakla beraber farklı sonuçlar elde etmelerinin birtakım sebepleri vardır. Arap dilini hatasız bir şekilde konuşan bedevîlerin çöle yakın bir şehir olan Basra'da toplanması, Câhiliye dönemindeki Ukâz panayırını andıran ve İslâmî dönem panayırılarının en önemlilerinden biri olan Merbid'in Basra'da bulunması gibi sebeplerden ötürü Basriyyûn, titizlikle seçtikleri bedevî Araplar'ın fasih lehçesini esas alıp dile ait genel kuralları koymuşlar, bu kurallara uymayan şekilleri şâz\* kabul ederek onlar için ayrıca kaide koymaya gerek görmemişlerdir. Buna karşılık Küfe'nin dil bakımından karışık unsurlarla dolu olması sebebiyle Küfiyyûn semâin kaynağını seçmede aynı titizliği göstermeyerek Araplar'dan rivayet edilen her kullanıma itibar etmişler, nâdir ve şâz olsa bile duydukları her şekli kaideye esas almışlardır. Bunun için Süyûtî İbn Dürüstevyeh'ten naklen, "zaruret sebebiyle kullanımı câiz olan şâz lugatları birer asıl kabul ettiği için Kisâî'nin nahiv ilmini ifsat ettiğini" söylemiştir (*Buğyetü'l-vu'ât*, II, 164).

İki mektep arasındaki anlayış farkı ve ihtilâf sebeplerine örnek olarak aşağıdaki kelimelerin çoğul yapılması hususu gösterilebilir: "Kapı" mânasına gelen bâb kelimesi ebvâb, bîbân ve ebvibe şeklinde çoğul yapılır. Ancak ebvibe fazla kullanılmayan nâdir bir şekildir. Aynı vezinde olup "köpek dişi" anlamında kullanılan nâb kelimesinin çoğul şekilleri ise enyüb, enyâb ve nüyûbdur. Aynı vezinde olan deff (tef), raff (raf) ve saff (sıra, dizi) kelimeleri sadece düfûf, rufûf ve sufûf şekillerinde cemilenir. Def vezninde olup "el ayası" ve "yumruk" mânasına gelen keff kelimesinin çoğul biçimleri ise eküff, küfûf ve küffdür. Basriyyûn'a göre bu kelimelerden bedevî Arap-



Aḥbârü'n-  
nahviyyûn'in  
unvan  
sayfası  
(Stüleymaniye Ktp.,  
Şehid  
Ali Paşa,  
nr. 1842)