T.C.

TOKAT GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

ORTA DOĞU'DA NÜFUZ MÜCADELESİ: İNGİLİZ DEMİRYOLLARI MESELESİ (1918-1930)

DOKTORA TEZİ

Mustafa IŞIK

Danışman: Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN

TOKAT-2024

JÜRİ KABUL VE ONAY

Mustafa IŞIK tarafından hazırlanan "Orta Doğu'da Nüfuz Mücadelesi: İngiliz Demiryolları Meselesi (1918-1930)" adlı tez çalışmasının savunma sınavı 01.03.2024 tarihinde yapılmış olup aşağıda verilen Jüri tarafından Oy Çokluğu ile Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tarih Bilim Dalı'nda Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)	**İmzası**
Üye (Danışman) :Prof. Dr. İsmet TÜRKMEN	[redacted]
Üye :Doç. Dr. İsmail ÖZER	[redacted]
Üye :Doç. Dr. Fehim KURULOĞLU	[redacted]
Üye :Doç. Dr. Murat HANİLÇE	
Üye :Doç. Dr. Süleyman TEMİZ	[redacted]

ONAY

...../...../.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

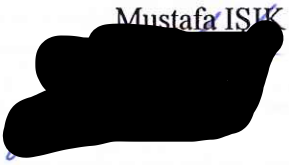
ETİK SÖZLEŞMESİ

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Prof. Dr. İsmet Türkmen danışmanlığında hazırlamış olduğum "Orta Doğu'da Nüfuz Mücadelesi: İngiliz Demiryolları Meselesi (1918-1930)" adlı Doktora tezinin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımı kabul edeceğimi beyan ederim.

25/03/2024

Tez Yazarı

Mustafa IŞIK



Çocuklarım; Şimal ve Kuzey'e

ÖNSÖZ

Orta Doğu, çoğu zaman medeniyetlerin beşiği olarak anılan, yazının ilk olarak kullanıldığı, tarihin başlama noktası, medeniyetin en önemli kilometre taşı olarak değerlendirilmektedir. İçerisinde sakladığı kültürel ve ekonomik birçok özellik nedeni ile tarih boyunca neredeyse tüm güç merkezlerinin gözünün üzerinde olduğu, her yerinden bereket fışkıran topraklardır. Kimi zaman güçlü imparatorluklar vücuda getirip dünyaya hükmeden bölge, kimi zaman ise güçlü devletlerin hükmetmek için birbiri ile rekabet ettikleri önemli bir merkezdir. Tüm bu cazibesinin yanı sıra Orta Doğu, birçok devleti ve imparatorluğu yutan bir kara delik misali hem vazgeçilemeyen hem de uzak durulası bölgedir. Özellikle Sanayi Devrimi'ni takip eden süreçte kritik öneme haiz ulaşım kavşaklarının merkezinde olması ve yer altı zenginliklerinin bakir kalması, bölgeyi daha da gözde hale getirmiştir.

I. Dünya Savaşı öncesi ve sırasında bölgede yaşanan siyasi ve askeri olaylar sıkça değerlendirilmesine rağmen savaş sonrası ortaya çıkan yeni siyasi düzen çok fazla değerlendirilmemiştir. Özellikle demiryolu-petrol ekseninde bölgenin kazanmış olduğu jeo-stratejik önem, savaş sonrasında bölgede kurulan İngiliz hegemonyası nedeniyle İngiliz arşiv kaynakları çerçevesinde incelenmeye değer bir konu olması, çalışmamızın ana yol haritasını belirlemektedir. Çalışmamızda işaret edilen hususlar merkeze alınarak ağırlıklı olarak İngiliz arşiv belgeleri ve İngiliz basınında yaşanan akisleri değerlendirilerek I. Dünya Savaşı sonrasında Orta Doğu özelinde oluşan siyasi manevralar demiryolları-petrol ilişkisi üzerinden anlatılmaya çalışılmıştır.

Çalışmamız zamansal olarak 1918-1930 yılları arasında İngilizlerin, Orta Doğu nüfuz mücadelesini kapsasa da konunun daha iyi anlaşılabilmesi için Sanayi Devrimi ile başlayan süreç kısaca anlatılmaya çalışılmıştır. Bu mücadelenin temelinde yatan temel tarihi süreçteki kırılma anları, I. Dünya Savaşı'na kadar olan bölümde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Mekânsal olarak ise, İngiltere'nin nüfuz bölgesi içerisinde bulunan alanlar başta olmak üzere değerlendirilmiştir. Bu alanların başında savaş sonrasında İngiltere yönetimi altında kalan Irak (Musul, Bağdat, Basra Vilayetleri) başta gelmektedir. Irak'ın yanı sıra savaş öncesinde de İngiliz nüfuz alanı olan güney İran bu kapsamda değerlendirilecektir. Savaş sırasında Arap halkına verilen sözlere binaen savaş sonrasından kurulan Ürdün ve savaş sırasında İngiltere Dış İşleri bakanlarından Balfour'un yayımladığı deklarasyon ile fikri yapısı oluşturulan Filistin'de bir Yahudi devleti kurulması çabaları da çalışmanın mekânsal bölgelerini oluşturmaktadır. Son olarak ise I. Dünya Savaşı öncesi bu bölgelerin tamamına hâkim olan Osmanlı Devleti'nin parçalanması

sonucu Anadolu'da başlayan Milli Mücadele ile Türk-İngiliz çekişmesi hasebiyle Anadolu da çalışmanın mekânsal konusu içerisinde yer almaktadır.

Konu olarak ise, ağırlıklı Irak ve İran üzerinden değerlendirilen İngiltere'nin nüfuz mücadelesi kavramı, demiryolları ve maden (petrol) kaynakları üzerinden değerlendirilen iki ana bölüme ayrılıp incelenmeye çalışılmıştır.

Bize bu çalışmamızdan önce akademik merak duygusunu aşılayan lisans ve yüksek lisans döneminde araştırma yöntemlerini öğrenmemizi sağlayan değerli hocam Prof. Dr. Selçuk Ural'a teşekkürlerimi sunarım. Doktora sürecinde ise gerek fikri gerekse metodik olarak farklı bakış açılarını, tabiri caiz ise madalyonun diğer yüzünün de görebilmenin önemini ortaya koyan, çalışmamızın yol haritasını belirleyen ve gerektiğinde eksikliklerini gözler önüne seren değerli Doç. Dr. İsmail Özer ve değerli Doç. Dr. Fehim Kuruloğlu hocalarıma teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca kıymeti benim için paha biçilmez olan, naçizane beni doktora öğrencisi olarak kabul eden ve bu süreçte benden kıymetli yardımlarını esirgemeyen değerli Prof. Dr. İsmet Türkmen hocama minnet ve teşekkürlerimi sunmayı bir borç görmekteyim. Son olarak ise bana bu süreçte maddi manevi yardımlarını esirgemeyen eşim Şule Duman Işık ve Işık ailesine minnettarım.

ÖZET

ORTA DOĞU'DA NÜFUZ MÜCADELESİ: İNGİLİZ DEMİRYOLLARI MESELESİ (1918-1930)

Işık, Mustafa

Doktora, Tarih Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. İsmet Türkmen

Mart 2024, ix + 307 sayfa

Orta Doğu'nun I. Dünya Savaşı ile yaşadığı sosyo-ekonomik çalkantılar içerisinde başta İngiltere olmak üzere batılı devletler tarafından manda yönetimlerine alınmaya başlanılması sorunları bitirmemiş aksine ateşe benzin dökmüştür. Özellikle İngilizlerin hâkimiyet alanı kurma çabalarını incelediğimiz bu çalışmamızda, tümden gelim metodu ile bölgenin I. Dünya Savaşı akabinde başlayan bölünme-parçalanma ve idare altına alınma çabalarına karşı bölge halkı tarafından zaman zaman yükselen itirazlar ve bu itirazların dönüştüğü isyanlar çerçevesinde çıkar yol arama gayretlerini incelemeye çalıştık. İngiliz arşive belgeleri ve İngiliz basını incelenerek ortaya koymaya çalıştığımız özellikle tarihsel olarak çok fazla ortaya koyulmayan iki savaş arası dönemin Orta Doğu'ya yansımalarının demiryolları ve petrol perspektifinden 1918-1930 yılları arası incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca yapılan çalışma ile 18 ve 19. yüzyılları domine etmeyi başaran İngiltere'nin bölgede hâkimiyetinin önce hızla artması ve zamanla kademeli olarak azalmasını incelediğimiz çalışmamızda, savaşlar çıkaran demiryolu ve petrol ikileminin anlaşmalar ile nasıl batılı devletler tarafından paylaşılabildiğini ortaya koymayı hedefledik.

Anahtar Kelime: Anglo-Irak, İngiltere, Petrol, Demiryolu.

ABSTRACT

THE STRUGGLE FOR INFLUENCE IN THE MİDDLE EAST: THE BRİTİSH RAİLWAYS ISSUE (1918-1930)

Işık, Mustafa

Doctorate's Degree, History Scientific

Advisor: Prof. Dr. İsmet Türkmen

March 2024, ix + 307 pages

In the middle of the socio-economic turmoil experienced by the Middle East after the First World War, the fact that it was included in the mandate administration by the western states, especially England, did not end the problems, on the contrary, it poured gasoline on the fire. In this study, where we especially tried to establish a domination area of the British, we tried to examine the efforts to find a way out within the framework of the objections raised from time to time by the people of the region against the division-fragmentation and administration efforts of the region that started after the First World War with the deductive method, and the rebellions that these objections turned into. By examining the British Archive Documents and the British Press, we tried to examine the reflections of the interwar period, which has not been revealed much historically, on the Middle East, from the perspective of railways and oil, between 1918-1930. In addition, in our study, in which we examined the rapid increase and gradual decrease in the dominance of England, which managed to dominate the 18th and 19th centuries, in the region, it was tried to reveal how the railroad and oil dilemma that caused wars could be shared by the western states through agreements.

Keyword: Anglo-Iraq, England, Oil, Railway.

İÇİNDEKİLER

ETİK SÖZLEŞMESİ.....i
ÖNSÖZ.....iii
ÖZET.....v
ABSTRACT.....vi
İÇİNDEKİLER.....vii
KISALTMALAR.....ix
GİRİŞ.....1
1.BÖLÜM: I. DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR İNGİLTERE'NİN DOĞU SİYASETİ.....6
1.1. Doğu Ticaretinin Ortaya Çıkışı ve İngiltere'nin Bakış Açısı.....6
1.2. İngiltere Özelinde Sanayi Devrimi Ve Demiryollarının Ortaya Çıkışı.....8
1.3. 93 Harbi Ve Sonrası İngiltere'nin Orta Doğu Politikasındaki Kırılma: Kıbrıs Ve Mısır İşgalleri.....13
1.4. Almanya'nın Doğuşu Ve Osmanlı Devleti İle İlişkilerinin Gelişmesinde İngiltere'nin Orta Doğu Siyaseti.....19
1.5. Osmanlı Devleti'nde Demiryolları: İngiltere-Fransa Ve Almanya Rekabeti.....27
1.5.1.Anadolu Demiryolları Ve İngiltere'nin Bakış Açısı.....30
1.5.2.Bağdat Demiryolu Ve İngiltere'nin Bakış Açısı.....33
1.5.3.Hicaz Demiryolu Ve İngiltere'nin Bakış Açısı.....42
1.6.Orta Doğu Demiryolları-Petrol İlişkisi Doğuşu.....45
1.6.1.Musul-Bağdat ve Basra Vilayetleri Petrolleri.....45
1.6.2.Osmanlı-İngiltere ve Almanya'nın Musul-Bağdat Vilayetleri Konusunda Anlaşma Çabaları.....50
1.6.3.Osmanlı-İngiltere ve Almanya'nın Basra Vilayeti Konusunda Anlaşma Çabası52
2.BÖLÜM: I. DÜNYA SAVAŞI VE SONRASI ORTA DOĞU DEMİRYOLU.....55
2-1. I. Dünya Savaşı Ve Orta Doğu.....55
2.1.1.Basra-Bağdat ve Musul Vilayetleri Ekseninde Savaş ve Demiryolları.....57
2.1.2.Filistin-Suriye Ekseninde Savaş ve Demiryolları.....84
2.1.3.Mondros Ateşkes Antlaşaması Sonrası Osmanlı Demiryolları'nın İngiltere ve Fransa'ya Devri.....91
2.2.İngiltere-Fransa Ve ABD'nin Orta Doğu Çıkmazı.....94
2.2.1.Savaş Sonrası Paylaşımlar ve Arap İsyanı.....94
2.2.2.Orta Doğu'nun Geleceği İngiltere'nin Kahire Konferansı.....110
2.2.3. İngiltere'nin Faysal'ı Irak Kralı Yapması.....120
2.2.4.Ankara Anlaşması ve Irak Ekseninde Türk-Fransız-İngiliz Münasebetleri.....123

2.2.5.Irak Mandasının İngiltere'ye Maliyetleri.....127
2.2.6.1924 Yılı Irak-İngiltere Anlaşması ve Demiryolları.....135
2.2.7.Milli Mücadele Dönemi ve Lozan Sürecinde İngiltere'nin Orta Doğu Demiryollarına Bakış Açısı.....142
2.2.8.Irak-İngiltere Anlaşmalar Çıkmazı: Demiryolu-Petrol.....165
2.3.Savaş Sonrası İran Demıryolları-Petrol.....174
2.4.Cumhuriyet Sonrası Anadolu Demiryolları Ve İngiltere..... 198
3.BÖLÜM: SAVAŞ SONRASI PETROL-DEMİRYOLU İLİŞKİSİ 202
3.1.Petrol Ve Orta Doğu 202
3.1.1.İngiltere'nin Orta Doğu Petrol Politikası.....206
3.1.2.Savaş Sonrası Orta Doğu Petrolü Ve Müttefiklerin Anlaşma Çabaları.....210
3.1.3.Irak-İngiltere Petrol Anlaşmasına Giden Yol.....223
3.1.4. Müttefiklerin Anlaşma Sonrası Turkish Petroleum Company Ve Irak'ta Sondaj Çalışmaları.....235
SONUÇ 242
KAYNAKÇA..... 249
EKLER..... 272
ÖZGEÇMİŞ 300

KISALTMALAR

ABD.	Amerika Birleşik Devletleri.
APOC.	Anglo-Persian Oil Company.
BOP.	Büyük Orta Doğu.
CAB.	Cabinet Office Pepers.
CO.	Colanial Office.
FO.	Foregin Office.
GHQ.	General Headquarters.
IPC.	Irak Petroleum Company.
OADC.	Ottoman-American Development Company.
RDSC.	Royal-Dutch Shell Company.
s.	Sayfa.
ss.	Sayfa sayısı.
SSCB.	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği.
TBMM.	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TPC.	Turkish Petroleum Company.
UK.	United Kingdom.
WA.	War Office.

GİRİŞ

"Tarih Sümer'de Başlar"[1] belki çok iddialı da olsa ünlü Sümerolog, Samuel Noah Kramer kitabına verdiği isim ile tüm dünyaya Orta Doğu'nun önemini nakş etmeyi başarmıştır. Bu topraklar, ilk yazının bulunduğu, ilk devletlerin ve imparatorlukların vücuda getirildiği nadide bir alandır. Tarih boyunca hem kültürü hem siyasi organizasyonları hem de yeraltı ve üstü zenginlikleri ile araştırılmaya değer özel bir bölgedir. Semavi dinlerin doğduğu kutsal alanları, doğu-batı aksinde jeo-politik konumu ve daha sayılamayacak kadar çok olan özelliği nedeniyle bölge tarih boyunca güçlü devletlerin dikkatini üzerine çekmeyi başarmıştır.

Peki, Orta Doğu kime göre *Orta,* kime göre *Doğu*? Bilinen ilk Orta Doğu terimini 1902 yılında Amerikalı bir deniz subayı kullanmıştır.[2] Her ne kadar II. Dünya Savaşı'na kadar bu terim yaygın olarak kullanılmasa da zamanla dillere pelesenk olmuştur. Orta Doğu tanımı dar ve tarihi anlamda düşünüldüğünde; Türkiye, İran ve Mısır üçgeni içinde yer alan ülkeleri içerir. Bu tanım 20. yüzyılın başından itibaren farklı ve daha geniş bir coğrafyayı ifade etmiştir. Buna göre Orta Doğu; Bahreyn, Irak, Ürdün, Kuveyt, Lübnan, Umman, Katar, Suudi Arabistan, Suriye, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen, Filistin ve Mısır'ın da içinde yer alan on iki Arap ülkesi ve İsrail anlaşılmıştır. Orta Doğu sahasını daha geniş mahiyette ise adı geçen devletlere ve onlara komşu olan çevre Müslüman ülkeleri, yani Kuzey Afrika, Sudan, Somali ve Afganistan'ı içerir tanımlamalar da vardır. Günümüzde yaygın olarak kullanılan "*Büyük Orta Doğu*" teriminden anlaşılması gereken coğrafya da geniş bakış açısıdır. Büyük Orta Doğu terimi ise, ilk olarak 1902 yılında Amerikalı tarihçi Alfred Thayer Mahan tarafından Fas'tan Hindistan'a kadar olan bölgeyi tanımlamak için kullanılmıştır.[3]

2003 tarihinden itibaren BOP terimi siyasi ortama taşındığı görülmektedir. BOP konusunda en önemli adımlardan biri 22 Haziran 2003 tarihinde Ronald Asmus ve

---

[1] Samuel Naoh Kramer, *Tarih Sümer'de Başlar*, çev. Hamide Koyukan (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2002).

[2] Gökhan Çetinsaya, "Ortadoğu", *İslam Ansiklopedisi,* C.33, TDV İslam Araştırmaları Merkezi 2007, http://islamansiklopedisi.org.tr/ortadoğu (03.05.2023), 403.

[3] Süleyman Özmen, *Ortadoğu'da Etnik, Dini Çatışmalar ve İsrail,* (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık 2006), 13.

Kenneth Pollack'un Washington Post gazetesinde yayımlanan "*The Neoliberal Take on the Middle East*" (Orta Doğu'nun Neoliberal Açıdan Ele Alınışı) başlıklı makaledir. Makalede özet olarak Orta Doğu'daki tehditlerin güç kullanmak yerine Avrupalı müttefiklerin de katkısıyla ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi boyutlu kapsamlı bir proje yürütülerek ortadan kaldırılabileceği belirtilmektedir.[4]

Anlaşılacağı üzere, bölge tarihi süreçte farklı sahaları da içine almak üzere kullanılmış olsa da, bölge çoğunlukla Arap kültürü ve İslâm dini daima hâkim olmuştur. Orta Doğu aynı zamanda İslâmiyet'e büyük katkılar sağlayan Türk ve İranlıların da anayurdudur. Bölgede Türkiye, İran ve İsrail devletleri dışında Arap kültürü başat roldedir. Bölgenin dünya siyasindeki tarihi rolü; daha çok Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında sosyo-kültürel ve iktisadi bir aracı konumuna sahip olmasından ileri gelmektedir. Bu ifade açmak gerekirse: Dünyanın en önemli su yolları olan Türk Boğazları başta olmak üzere; Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Babel Mendep Boğazı, Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi bu tarihi mirasın belli başlı mihenk taşlarıdır. Yakın tarihlerden itibaren bölge petrolü başta Avrupa ile Asya olmak üzere dünya ülkelerinin enerji gereksinimini karşılamaktadır. Bu stratejik ham maddedeki zenginliği, Orta Doğu'yu büyük güçler dâhilinde bir rekabet sahası hâline getirmiştir.[5]

Bölge çeşitli yönleriyle tarih araştırmalarına verimli bir kaynak olmuştur. Özellikle Yakın Çağ alanında bölgeye Batılı devletlerin ilginin artması yazın dünyası için çok kıymetli eserlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kapsamda demiryolları özelinde Murat Özyüksel tarafından kaleme alınan *Hicaz Demiryolu* ve *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*[6], Edward Mead Earle'ye ait *Bağdat Demiryolu Savaşı* [7] ve İlber Ortaylı'nın *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman*

---

[4] Çağrı Erhan, "Ortadaki Büyük Oyun BOP-1", *Cumhuriyet*, 22 Haziran 2004.

[5] Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, (İstanbul: İmge Kitabevi Yayınları, 2003), 71-74.

[6] Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000); Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul:, *Arba Yayınları*, 1988).

[7] Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, (Milliyet Yayınları, 1. Baskı 1972).

Nüfuzu[8] kitapları I. Dünya Savaşı öncesi bölgedeki nüfuz mücadelelerini ortaya koymaktadır.

I. Dünya Savaşı ile başlayan süreç ise bölgenin yeni siyasi organizasyonlara evirilmesine neden olmuştur. Savaş sırasında İtilaf ve İttifak Devletleri olarak ikiye ayrılan ülkelerin bölgedeki askeri harekâtlar ve siyasi çabaları tarihi metodoloji çerçevesinde sıkça işlenen konuların başında gelmektedir. Özellikle Arzu Tozduman Terzi tarafından kaleme alınan *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi*[9] ve Daniel Yergin'in *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*[10] isimli eserler savaş öncesi ve sonrasında küresel petrol tröstlerinin mücadelesini gayet başarılı bir şekilde ele almaktadır.

Yabancı kaynaklar açısından ise I. Dünya Savaşı sonrası, Orta Doğu ve Mezopotamya bölgesi sıkça işlenen bir alandır. Ancak yabancı kaynaklar ki bunların başında önemli Şarkiyatçılardan Bernard Lewis gelmektedir. Lewis, *Ortadoğu; Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*[11], isimli çalışmasından ve diğer Orta Doğu yazarlarında göze çarpan genel husus bölgeyi mekânsal ve zamansal olarak bir bütün ihtiva edecek şekilde ele almalarıdır. Genellikle siyasi tarih üzerinden verilen bu çalışmalarda lokal konular ve mekânlar çok tercih edilmemektedir. Ali A. Allawi tarafından kaleme alınan *Irak Kralı I. Faysal*[12] isimli çalışma ise biraz daha mekânsal olarak lokal bir yaklaşım sergilese de konu açısından gayet geniş bir yelpazede Irak bölgesi işlenmektedir. Bu kıymetli çalışmalarda da demiryolu-petrol denklemi eksiklik göstermektedir.

Savaşın başlaması ve özellikle Orta Doğu'ya sıçraması bölgenin kaderinde yeni başlangıçlar doğurmuştur. Zira İngilizlerin ekonomik olarak yıllardır nüfuz ettiği bölgede

---

[8] İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* (İstanbul: Timaş Yayınları 16. Baskı, 2017).

[9] Arzu Tozduman Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,* (İstanbul: Timaş Yayınları 2014).

[10] Daniel Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, çev. Kamuran Tuncay, (Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları 1995).

[11] Bernard Lewis, *Ortadoğu; Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, çev. Mehmet Harmancı, (Yeni Binyıl Yayınları).

[12] Ali A. Allawi, *Irak Kralı I. Faysal*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2016).

artık İngiliz askerleriyle bilfiil işgale girişmiş ve İngiltere'nin Mezopotamya demiryolları ve petrol ekseninde çalışmaları bu dönemde başlamıştır. Savaş boyunca Osmanlı ordusuna karşı üstünlük sağlamak için demiryolları inşası yapan İngiliz askeri birlikleri, bölgeye 1917 yılından itibaren demiryolları ve ticaret konusundan savaş sonrası dönemin dikkate alınarak çalışmalar hazırlanması için uzmanlar göndermiştir.

Savaşın son bulmasıyla gerek demiryolları gerekse petrol imtiyazları açısından Osmanlı Devleti döneminde kazanılan hakların akıbeti hakkında paylaşımlar mücadelesi araştırılmaya değer bir alandır. Savaşın kazananları ile kaybedenleri arasındaki barış görüşmeleri savaş sırasında yapılan gizli anlaşmalar ve verilen sözler gölgesinde kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin parçalanmasının ardından bölgenin tek hâkimi haline gelen İngilizler, Basra Körfezi'nden Musul'a, Kudüs'ten Bağdat'a kadar olan alanda kesin bir hâkimiyet kurmuştur. Suriye üzerinde de askeri tedbirleri olan İngilizler, daha sonra bu bölgeyi müttefiki olan Fransa'ya devretmiştir. Fakat savaşın kazanan tarafında yer alan ABD, İngiltere ve Fransa'nın bu tavrından dolayı dışlanmış hissine kapılmıştır. ABD, bu hissin getirdiği mücadeleci tavır ile İngiltere ve Fransa'nın bölge hakkındaki kararlarına eleştirel yaklaşım sergilemiştir.

Müttefiklerin bu siyasi denklemlerin yanı sıra Anadolu'da Türk varlığının göz ardı edilerek işgallere girişmesi Anadolu'da anti-emperyalist bir mücadele doğmasına neden oldu. Ayrıca savaş sırasında Arap halka verilen sözlerin tutulmaması Suriye-Irak bölgelerinde İngiliz ve Fransızlara karşı isyana dönüştü. Dünya siyasetini allak bullak eden tüm bu gelişmelere tümden gelinerek aktarılması lokal bölgelerin siyasi tarihinin anlaşılmasına katkı sağladığı gibi parçadan hareketle bütünün anlaşılması için de önem arz etmektedir. Zira dünyanın büyük bir kısmında siyasi olarak söz sahibi olan İngiltere-Fransa ve ABD üçlüsü, Orta Doğu ve Mezopotamya özelinde yaşadığı çalkantılar, dünyanın geri kalan bölgelerinde olan siyasi manevralarının da anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

Tüm bu siyasi, askeri ve ekonomik mücadelenin başkahramanlarından olan İngiltere'nin bölgede sağlamaya çalıştığı nüfuz mücadelesi araştırılmaya ve yazılmaya değer bir konu olarak ortada durmaktadır. Demiryolları ve petrol konuları üzerinden tarih bilimi sistematiği içerisinde İngiliz Arşiv Belgeleri ve basının vaz geçilmez bir yere sahip olduğu su götürmez bir gerçektir. Bu kapsamda çalışmamızda, İngiliz Milli Arşivi'nin

(*The National Archves)* konu ile ilgili kurumlara ait yazışmalar ve ilgili devletlerarasında anlaşmalar temel alınarak, İngiltere'nin *"Orta Doğu Nüfuz Mücadelesi"* konusu demiryolları ve petrol denklemi aktarılmaya çalışıldı. Yine bu kapsamda İngiliz basının önde gelen gazetelerinde, konunun yansımaları değerlendirilerek İngiltere kamuoyunun konuya bakış açısı incelenmeye çalışıldı.

1.BÖLÜM:

I. DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR İNGİLTERE'NİN DOĞU SİYASETİ

1.1. DOĞU TİCARETİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE İNGİLTERE'NİN BAKIŞ AÇISI

Avrupalı devletleri başta Portekiz ve Hollanda olmak üzere başarılı bir deniz ticareti arayışı Ümit Burnu'nun keşfine neden oldu. Bu sayede doğu ülkeleriyle doğrudan deniz ticaretine girmeyi başaran Portekiz ve Hollanda Devletleri, doğunun ticari avantajlarının farkına varmışlardı. Özellikle Hint Okyanusu havzasında zengin ticari faaliyetler İngilizlerin de ilgi odağı haline geldi. Ancak bölgeye yerleşme çalışmalarında İngilizler, Portekiz ve Hollanda'nın bir adım gerisindeydi. Bu çemberi kırmak isteyen İngiliz tüccarlar, İngiltere Devleti'ne müracaat ederek Hint Okyanusu havzasındaki ticaretlerinin desteklenmesini talep ettiler. İngiliz Devleti ise, özel müteşebbisler tarafından kurulan *"Doğu Hindistan Şirketi"* tüccarlarına sadece yaptıkları ticarette zarar etmeleri durumunda, şirketlerini iflastan korumak için yardım edebilecekleri sözünü verdi. Çünkü Hint havzasında İngiliz müteşebbislerin yapacakları ticaretin askeri olarak İngiliz Devleti tarafından korunması karşısında Portekiz ve Hollanda engeli bulunmaktaydı. Ancak Portekizlilerin zamanla üstünlüğü kaybetmesi İngilizlerin önce misyonerlik faaliyetleri ve sonra askeri olarak bölgeye girmeye başlamasını sağladı. İngilizlerin doğu ticaretinde karşısındaki bir diğer engel ise uzun süren deniz yolculuklarıydı. İngilizler bu engeli aşabilmek için Hint Okyanusu'na ulaşan yollar üzerinde lojistik üstleri kurarak hammadde ve mamul maddenin hızlı hareket etmesi prensibini benimsediği bir politika geliştirdi.[13] Doğu ticaretinde İngiliz tüccarların aldığı risk sayesinde İngiltere genelinde sermaye birikimi oluşması zenginliğin ölçülerini ve normlarını değiştirdi. Bu sayede ticaretin devamlılığının sağlanması ve geliştirilmesi için teknik bilgiye yönelik yatırımlar yapılmaya başlandı.

İngilizlerin; Portekiz, İspanya ve Hollanda gibi ülkeler ile çatışmadan uzak bir şekilde doğu ticaretine girme çabaları 1558-1603 yılları arasında İngiltere tahtına geçen Elizabeth döneminde son buldu. Kraliçe doğunun getirdiği zenginliklerde söz sahibi

---

[13] Hüseyin Günarslan, "Avrupalıların Doğu Ticareti Mücadelesi: İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin Kurulması", *Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 44, S.2, (Aralık 2020), 102-103.

olabilmek için İngiliz tüccarlarının Kraliyet Donanması tarafından korunmasını istedi. Gerekmesi durumunda diğer ülke donanmaları ile çatışmaya girilmesinden kaçınılmayacağını ilan etti. Bu kararın akabinde 1588 yılında Portekiz ve İspanyol donanmalarıyla girilen çatışmalarda İngilizlerin galip gelmesi doğu ticaret yollarında yeni bir döneme açtı. Bu dönemde İngilizlere avantaj sağlayan bir diğer konu ise Portekiz ve İspanyol devletlerinin doğu ticaretini devlet eliyle yapması, özel teşebbüslere izin vermemesiydi. Bu uygulama İspanyol tüccar sınıfının gelişmesini engelliyor ve bu nedenle İspanyol tüccarlar teknik bilgi ve sermaye birikimini bakımından İngiliz tüccarların gerisinde bırakıyordu.[14]

Bu gelişmelere paralel olarak İngiliz Devleti'nin, Hindistan'a hâkim Babürlü İmparatorluğu'ndan izin alarak lojistik üsleri kurmaya başlaması 1618 tarihinden itibaren emperyal yayılma göstermesini sağladı. 1757 tarihindeyse bölgede güçlenen İngiliz tüccarlarını korumak amacıyla Hintlilerle yaşanan Plasey Savaşı'nın akabinde İngiltere'nin bölgede kesin hâkimiyeti kuruldu. Özellikle Bengal, Bombay ve Madras gibi bölgelere yerleşen İngilizler, 1833 yılından itibaren Hindistan'ın tamamını yöneten ve Kalküta'da ikamet eden bir genel vali atadı.[15]

İngilizler uzak doğuda bu engelleri aşarken, Avrupa'da da 1756-1763 yılları arasında Fransa ile tarihe Yedi Yıl Savaşları olarak geçen mücadeleyi vermekteydi. Bu savaş ile Fransızlara galip gelen İngilizler, Hindistan'ı da sömürge haline getirmesiyle birlikte Avrupa'nın en güçlü devleti haline geldi. Artık Hindistan ve çevresi, İngilizler için vazgeçilmez bir sömürge bölgesi ve bunun içinde savunulması elzem olan yegâne alandı.[16]

İngilizler, Hindistan'ı ele geçirmelerinin ardından bu bölgeyle ticareti kontrol altına tutmak amacıyla kurulan Doğu Hindistan Şirketi, zamanla İngiliz ekonomisinin bel

---

[14] Günarslan, "Avrupalıların Doğu Ticareti," 109-110.

[15] Hüseyin Günarslan, "İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Hindistan'ı İşgal Süresi" *Avrasya Uluslararası Araştırma Dergisi* 7, S.17, (Haziran 2019), 89.

[16] Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990 Cilt 1*, (Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 9. Baskı 1993), 44-45.

kemiği konumuna geldi. Ancak bu şirketi ve çıkarlarını korumak sadece Hindistan ile sınırlı kalmayacak kadar önemliydi. Bu nedenle İngilizler; Mısır ile birlikte Basra Körfezi, İran ve Afganistan bölgelerinde nüfuz alanlarını geliştirme çabaları Hindistan'ın savunmasında temel doktrin galine geldi.[17]

Gelişmiş sanayi mamullerini en büyük alıcılarından olan Hindistan, İngiltere'nin hammadde olduğu kadar pazar olarak da bir numaralı ticari partneriydi. İngilizler buraya ulaşabilmek için Afrika kıtasını deniz yoluyla aşmak zorundaydı. Bu yolculuk hem maliyetli hem de riskliydi. Ayrıca bu yolculuk esnasında gemilerin uzun süren yolculuk için fazla yakıt stoku bulundurması ticareti olumsuz etkilemekteydi. Bu nedenle İngiliz Devleti, alternatif yollar ve taşıma yöntemleri geliştirmek zorunda kaldı.[18] Tüm bu hesaplamalar içerisinde Kraliçe Elizabeth doğuya ulaşma yönteminde yanlışlık yapıldığını fark etti. Aslında doğuya giden en kestirme yolun Akdeniz, Lübnan ve oradan da Basra Körfezi'ne inen yol olduğunu fark eden Kraliçe, İngilizlerin doğuya ulaşma siyaseti Akdeniz-Basra Körfezi olarak belirledi.[19]

Bu çıkarım üzerinden hareket eden İngilizler, Hindistan'a Akdeniz-Basra Körfezi aksında yeni rotalar belirleme çalışmasına başladı. Bu güzergâhların ilki Kızıldeniz üzerinden sağlanan "*Overland Route*" olarak isimlendirilen rotaydı. İkincisi ise Bombay-Basra-Bağdat hattıydı. Bu rota ise "*Direct Route*" olarak isimlendirilmekte ve günbegün önemi artmaya başladı. Direct Route, Bombay-Basra, Basra-İstanbul ve İstanbul-Londra güzergâhlarından meydana gelmekteydi. Direct Route güzergâhının Basra-İstanbul arasını oluşturan bölüm iki alternatife sahipti. Bunlardan ilki olan Halep güzergâhı, yapılacak olan ticarete saldırı olması riski nedeniyle güvenli bir seyir sunmamaktaydı. Diğer alternatif ise Irak boyunca nehir kenarından Bağdat üzerinden İstanbul'a uzanan hattır. Bu güzergâhtan geçecek hattın çevresinde yaşayan halkın daha kontrol edilebilir olması nedeniyle Londra-Bombay arası taşımacılık için daha tercih edilebilir olduğu

---

[17] Nurcan Özkaplan Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi*, (İstanbul: Kronik Yayınları 4. Baskı 2020), 20.

[18] Ufuk Gülsoy, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, (İstanbul: Timaş Yayınları, Kasım 2010), 22-23.

[19] Günarslan, "Avrupalıların Doğu Ticareti" 110.

yadsınamaz bir gerçekti. Ancak Bağdat rotasının ise Halep rotasına göre ulaşım maliyetlerinin yüksek olması bu hattın olumsuz yönüydü.[20] Bu iki rotada da söz sahibi olmak isteyen İngiltere, Doğu Hindistan Şirketi'ne paralel olarak Doğu Akdeniz ticaretinde söz sahibi olmak amacıyla Levant Kumpanyasını kurdu. Kurulduğunda Halep merkezli olan bu şirket daha sonra merkezini İstanbul'a taşıdı. Bu şirket ile İngilizler, Osmanlı topraklarında devam eden İngiliz-Fransız ticari rekabetinde Fransızların bir adım önüne geçti. Şirketin temsilciliğini İngiltere'nin İstanbul Elçisi üstlendi. Bu temsilciliğe karşılık şirket, elçiliği temsil vergisi ödemek zorunda kaldı.[21] İngilizler bu gelişmeler ile Hindistan'da sağladığı nüfuz alanını adım adım Hindistan'a ulaşan güzergâhlara yaymaya başladı.

İngiltere'yi Doğu Akdeniz'e ve Orta Doğu'ya yönlendiren önemli olaylardan birisi de Fransa'da yaşanan devrimin ardından Napolyon önderliğinde kıta Avrupa'sını İngiliz ticaretine kapatmasıydı. Fransızların, kıta Avrupa'sındaki kuşatmacı yaklaşımı ticari faaliyetlerinin yoğun olduğu Doğu Akdeniz'den uzaklaşmasına neden oldu. İngiltere ise Fransa'dan boşalan bu eksikliği fırsata çevirmeyi başardı.[22]

İngiltere'nin korkulu rüyası olan Hindistan ve Hindistan'a ulaşma yolları konusunda en büyük rakibi Fransa'nın bu yolu kesmeye çalıştığı bilinmekteydi. Hatta dönemin İngiltere'de Savaştan Sorumlu Dışişleri Bakanı Henry Dundas, Fransa'nın Napolyon döneminde İngiltere'nin Hindistan'a ulaşım yollarını kesmek babında 4 temel hususun şu şekilde olacağı tespitinde bulundu;

- *"İstanbul ve Karadeniz üzerinden Osmanlı'nın Doğu vilayetleri yolu ile Hindistan'a ulaşmak ki kem Osmanlı Devleti hem de Rusya buna karşı duracaktır."*

---

[20] Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi,* 82-83.

[21] Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi,* 60-61.

[22] Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* C. 3, (İstanbul: İletişim Yayınları), 660.

- *"Mısır ve Kızıldeniz üzerinden giden yol ki Bonaparte, İngiltere ile denizlerde karşı karşıya gelmekten çekindiği için bu yolu tercih etmeyecektir."*
- *"Cidde, Hicaz Vilayeti, Hadramut kıyıları ve Mushat yolu ki bu yol da Arabistan'ın kendine özgü şartları nedeniyle tercih edilmeyecektir."*
- *"Suriye çölleri, Fırat Vadisi ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi yoluyla Hindistan'a ulaşmak ki bu güzergâh Büyük İskender'in de kullandığı güzergâhtır."*[23]

Napolyon önderliğinde Fransız ordularının, 1798 yılında Mısır'a çıkarma yapması bu çıkarımı doğrular nitelikteydi. Bu tarihe kadar gayet yakın olan Osmanlı-Fransa ilişkileri bu tarihten itibaren İngiltere lehine değişmeye başladı. Fransızların, Mısır'a asker çıkarması derin ticari ilişkileri olan Osmanlı toprağını işgal etmek olmadığı Fransız yetkililer tarafından dile getirilse de fiiliyatta durum böyle algılanmadı. İngiltere olayın vahametini farkına vararak Amiral Nelson komutasındaki Kraliyet Donanmasını, Mısır açıklarına gönderdi. Amiral Nelson, Hindistan'a ulaşan yolun Fransızlar tarafından kesilmesine izin vermemek amacıyla Fransız donanmasını, Ebu Kır açıklarında yok etmeyi başardı. Bu durum Osmanlı-İngiliz ilişkilerinde yeni bir dönem başlattı. Ancak her bitişin bir başlangıcı doğurduğu gerçeği gereğince; Fransızların bölgeden çıkarılması için görevlendirilen Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Mısır'daki gücünü artırması yeni sorunlar ortaya çıkarmaya başladı.[24] İngilizler kendisi için önem arz eden bölgelerde kesin bir ittifak değil de daha çok ortadaki problem çerçevesinde lokal ve geçici ittifaklar sağlama yolundaydı.

Fransızların, Mısır'ı işgal girişiminden sonra Osmanlı Devleti bölgede gücünü artırmak için bazı önlemler almaya gayret gösterdi. Bu amaç ile Mısır'a vali olarak atanan Hüsrev, Tahir, Ali ve Hurşit Paşalar bölgedeki Memluk Beylerinin Osmanlı idaresine karşı gösterdikleri mukavemet nedeniyle başarılı olamadı. Bu dönemde Mısır'da görevli Mehmet Ali Paşa'nın Arabistan yarımadasında baş gösteren Vahabi isyanını bastırmakta

---

[23] Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi*, 92-93.

[24] Ali Akyıldız ve Zekeriya Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2018), 6-7.

gösterdiği başarı paşanın 1805 tarihinde Mısır Valiliğine atanmasını sağladı.[25] Paşa, Mısır'da kurduğu kesin hâkimiyet sonrasında hızlı ve etkili aldığı kararlarla Mısır ekonomisini güçlendirmeye çalıştı. Bu amaçla Mısır uleması, tüccarı ve eşrafı arasındaki sorunları masaya yatıran Paşa, sorunları çözerek mali açıdan güçlenmeyi başardı. Ardından askeri örgütlenmeye eğilen Paşa, özellikle Fransız uzmanlardan yararlanarak Süvari, Mızıka, Piyade, Denizcilik ve Topçuluk gibi okulları açtı.[26]

Mısır'da güçlenen Mehmet Ali Paşa'yı, İngilizler sürekli bir sorun olarak görmekteydi. Çünkü Mehmet Ali Paşa, İngiltere'nin rakibi Fransa'yla çok yakın ilişkiler içerisinde olması Hindistan yolu üzerinde daimi bir problem teşkil ediyordu. İngilizler, Fransa'da Mehmet Ali Paşa'yı destekleyen Thiers Hükümeti'nin devrilmesini fırsata çevirerek hem Mehmet Ali Paşa'yı dizginlemek hem de Mısır'ı nihai bir barış zeminine kavuşturmak istemekteydi. Bu kapsamda 1840 yılında Londra'da yapılan bir anlaşmayla Mehmet Ali Paşa ile Osmanlı Devleti arasındaki sorunları çözme yoluna gitti. Bu anlaşmayla Mısır valiliği babadan oğula geçecek şekilde Mehmet Ali Paşa ve oğullarına verilirken, Mısır'ın yine eskiden olduğu gibi idaresinin Osmanlı Devleti'ne bırakılması tüm tarafları memnun etti.[27] İngilizler, Hindistan'a ulaşım yolu üzerinde bazen savaşı göze alsa da bazen de sıcak diplomasiyi kullanmaktan geri durmamaktaydı. Bu diplomasi için en uygun zemini bekleyen ya da oluşturan İngilizler tarafları bir masa etrafında topladığı zaman ulusal çıkarları doğrultusunda siyasi kararlar alınmasını diğer devletlere dikte ettirebilmekteydi. Fransa ve Osmanlı Devleti'ni uygun politik konumda yakalayan İngilizler, Mısır güzergâhı için masadan istediğini almayı başardı.

İngilizler, Hindistan'ı sadece denizlerden ve Hint okyanusu üzerinden koruyamayacağının farkındaydı. Bu nedenle Doğu Akdeniz de özellikle Kudüs, Filistin ve Suriye bölgelerinde İngilizler kendilerine nüfuz alanları açması kaçınılmaz hale geldi. Ancak İngilizler bu bölgede nüfuz alanı oluşturmak için uygun bir siyasi zemine sahip

---

[25] Umut Çevik, "Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Valiliği Döneminde (1805-1848) Mısır'da Uyguladığı Tekel Ekonomisi", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi* 3, S. 2,(Aralık 2022), 247-248.

[26] Fatma Karabacak, "Kavalalı Ve Osmanlı Mısır Meselesi", *Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 4, S. 1, (2022), 5.

[27] Toktamış Ateş, *Siyasal Tarih 1,* (İstanbul: Üniversitesi İktisat Fakültesi 1989), 315-316.

değildi. İngilizlerin en büyük rahibi olan Fransa ise Kudüs-Filistin ve Suriye bölgelerinde yıllardır Katolik halkın koruyuculuğunu üstlenmesi ile belirli bir nüfuz alanı oluşturdu. Bu örnekten yola çıkan İngilizler öncelikle Kudüs'te bir Protestan Kilisesi kurdu. Ancak nüfuz alanı sorununu sadece bu şekilde çözemedi; zira bölgede hiç Protestan yoktu. Bu nedenle kendisine hareket alanı açmak isteyen İngilizler yoğun bir propaganda faaliyetine girişerek bölgedeki etnik unsurlardan Dürzilerin, Protestan olmasını sağlamak amacıyla çalışmalar yürütmüş ve başarılı olmuşlardı.[28] Savaş alanında ve diplomasi masasında bölgede nüfuz alanı oluşturmak için elinden geleni yapan İngilizlerin, bir diğer kozu olan din-mezhep ilişkisinde bölgede propaganda yapmaktan geri durmamaktaydı.

Mısır işgalinden eli boş dönen Fransızlar daha Napolyon'un Mısır'da bulunduğu sırada Kızıldeniz ile Akdeniz arasında bir suyolu açmayı düşünmüşlerse de buna muvaffak olamadı. Ancak Fransızlar bu idealden vazgeçmedi. 1856 tarihide Fransız mühendis Ferdinand de Lesseps bu idealle daha önce Avusturyalı mühendis tarafından tasarlanan kanal projesini Said Paşa'ya kabul ettirdi. Bunu başaran Ferdinand 200 milyon frank sermayeye sahip " *Compagnie Üniverselle du canal maritime de Suez"* isimli şirketi kurdu. 1859 tarihinde inşaat işlerine başlayan Fransızlar 1869 tarihinde kanalı kısmen açmayı başardı. İngilizler böyle bir projenin Fransız eliyle yapılmasından endişe duymaktaydı. Bu nedenle şirkette söz sahibi olmak için 1875 tarihinde hisse alarak şirkete ortak olmayı başardı.[29]

Akdeniz güzergâhının artan stratejik önemi güç mücadelelerinin de kademeli olarak bu bölgeye yönelmesine neden oldu. Hindistan'a ulaşım konusunda telaşlanan İngilizler, Fransa'nın hayata geçirdiği Süveyş Kanalı projesini ilk önce engellemeye çalıştı. Ancak daha sonra çeşitli finans oyunlarıyla bu projenin hisselerini ele geçirerek Hindistan yolunda oluşabilecek Fransız engelini bertaraf etmeyi başardı. İngilizler, Hindistan üzerindeki bir diğer tehdit oluşturan Rusların, Afganistan ve İran üzerindeki emellerini ise bu bölgelerde nüfuz alanları oluşturarak engellemeye çalıştı.[30] Özellikle

---

[28] Ateş, *Siyasal Tarih 1*, 332-333.

[29] Danyal Bediz, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 9, S. 3, (1951), 333.

[30] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 215.

"*Doğu Güvenlik Yolu*" adı altında tedbirler almaya başlayan İngilizler, Cebelitarık, Malta, Kıbrıs, Mısır, Aden ve Basra Körfezi'nde fiili işgaller ve nüfuz alanlarını oluşturarak Hindistan ticaretinin engellenmesine karşı bir set oluşturma politikası takip etmeye başladı. Bu kapsamda ihtiyaç duyduğu alanlarda güçlü merkezi otoriteye sahip devletler bulunmasının yerine daha küçük ölçekli milliyetlerin oluşturduğu uydu devletler kurarak kendi güdümünde devlet yapıları oluşturmaya çalıştı.[31]

1.2. İNGİLTERE ÖZELİNDE SANAYİ DEVRİMİ VE DEMİRYOLLARININ ORTAYA ÇIKIŞI

Doğu ile ticaretin gelişmesi İngiltere'de ekonomik refahı beraberinde getirdi. Bu zenginlik sayesinde bilgi ve gelişme üzerine yaptığı yatırımların karşılığını almaya başlayan İngilizler; tekstil, demir-çelik ve ulaşım sektöründe bariz sıçramalar yaşamaya başladı. 1750'li yıllar ile birlikte İngiltere özelinde bu bilgi birikimi artık vazgeçilmez bir düstur haline geldi. Günümüz modern dünyasının oluşumundaki en büyük gelişmelerden birisi Sanayi Devrimi'dir.[32] Bu devrimsel hareketin ana yüklenicisi olan İngiltere'de 18. yüzyılın ilk on yılında toplam 3 patent başvurusu yapılmışken, 1780 yılına gelindiğinde yıllık 54 patent başvurusu yapıldı. Bu bilgi birikiminin yansıması Fransa için de benzer bir durum arz etti.[33]

İngiltere'nin sanayi üretimindeki bu başarısının başında kömür gelmekteydi. Sanayi için olmazsa olmaz olan kömürün sanayi tesislerine taşınması ihtiyacı yeni arayışların ortaya çıkmasına neden oldu. Bu arayış 1758 yılında İngiliz Parlamentosu'nda, kömür taşıma için demiryolu yapılmasına izin veren kanunla çözülmeye çalışıldı. Sanayinin kömüre olan ihtiyacı, İngiltere genelinde kömür ulaşımı için hızla demiryolu yapılmaya başlaması demiryollarının gelecekteki kaderini

---

[31] Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, 57.

[32] A. Mesut Küçükkalay, "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari bilimler Fakültesi Dergisi* 2, S.2, (Güz 1997), 54.

[33] W. Walt Rostow, "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", çev. Cengiz Arın, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası* 30, S. 1-4, (2012), 258.

şekillendirdi. 1769 yılında ise James Watt isimli bir girişimci mevcut buhar makinesine yaptığı eklemelerle kömür-buhar makinesi ilişkisini farklı bir boyuta taşıdı.[34]

James Watt'ın buhar makinası icadına giden yoldaki en önemli gelişmelerin başında, batılı devletler tarafından bilimin; prestij ve zenginlik getiren bir olgu haline geldiğinin farkına varılması yatmaktaydı. Başta İngiltere ve Fransa gibi ülkeler bilim dünyasının eski dönemlerde birbirinden kopuk yaptığı çalışmaların nesnel bir gerçeklik ortaya koyamadığını fark etti. Bu nedenle İngiltere ve Fransa bilim çalışmalarını bir çatı altında toplayarak devletlere hizmet eder hale getirmeye çalıştılar. Bu kapsamda Bilim Akademileri kurarak dönemin icatlarının birbirleriyle etkileşim içerisine girmesini sağladılar. İcatların etkileşimi bilimsel gelişmeye ivme kazandırdı.[35]

James Watt'ın geliştirdiği buhar makinesinin temelinde de bu etkileşim yatmaktaydı. Watt'tan önce buhar makinası yine bir İngiliz Richard Arkwright tarafından 1771 tarihinde dokuma fabrikasında kullanıldı. Arkwright'ın makinesi üzerinde hareketle Newcomen'in geliştirdiği basit buhar makinesi ortaya çıktı, James Watt ise bu buhar makinesine tek bir piston ekleyerek günümüze evirilen motor teknolojisinin ilk adımlarını attı.[36]

James Watt'ın patenti altında teknik değişiklikler yapılan bu buhar makinesi, Watt'ın ortağı olan Matthew Boulton tarafından temel mekanik olarak enerjiye ihtiyaç duyan tesislere entegre edilmeye başlandı. İlk olarak dokuma sanayine enerji sağlamaya başlayan yeni buhar makinesi dokuma sanayini hızla büyümesini sağladı. Amerikalı Robert Fulton isimli girişimcinin New York'ta yeni makineyi gemiye uyarlaması denizcilikte yeni bir çığır açarken; yeni hedef tekerlek ve buhar makinesi entegresi oldu.[37]

---

[34] Jeremy Black, *Kısa İngiltere Tarihi*, çev. Ekin Duru, (İstanbul: Say Yayınları 2020), 130-131.

[35] Rostow, "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", 258-259.

[36] Raşit Şahin, "Sanayi Devrimi Osmanlı İmparatorluğu'nda Neden Başlaması?", *Bussiness Economics and Management Reasearch Journal* 2, S.1, 2019, 1.

[37] Yenal Ünal, "Bilgi Toplumunun Tarihçesi", *Tarih Okulu Dergisi* 2009, S. 5, Sonbahar 2009, 129.

Batılı ülkeler bu yeni icat ile birlikte maden arama tekniklerinden, tekstile ve deniz yolu ulaşımına kadar yayılmasıyla dünyada yaşanan evrimin parolasını "*Sanayi Devrim*" olarak değiştirdi. Bu devrimin ardından artık dünyada hiçbir şey eskisi gibi olmadı. Üretim, arz ve hammadde yöntemleri dünya uluslarını dönülmez bir yola soktu. Bir istasyondan diğerine, metal bir yol üzerinde mekanik bir kuvvetle hareket eden araçlarda, insan veya herhangi bir yükün taşınmasını sağlayan yapıların bütününe demiryolu denildi. Esasında 19. yüzyıl ortalarından itibaren hızla gelişen demiryolu araçları ilk olarak yük ve eşya taşımak için tasarlandı. Kısa sürede ekonomik gelişmişliğin önemli simgelerinden birisi haline gelen demiryolu çok geçmeden yolcu taşımacılığı için de kullanılmaya başlandı. Bu gelişme 30 Aralık 1800 tarihinde, maden işletmeciliği yapan bir ailenin çocuğu Richard Trevithick tarafından yapıldı. Düzenli bir eğitim almamış olan Trevithick, babasına ait maden ocağında hammadde taşımak amacıyla döşediği rayların üzerinde hareket eden makine tasarlamaya çalıştı. Bu amaçla buhar makinesine yaptığı eklemelerle yeni bir kara vasıtası yapmayı başardı. Diğer bir ifade ile buhar gücünün keşfedilmesinin ulaşımın gelişmesine önemli katkıları olduğunu fark eden Richard Trevithick, 1801'de buhar gücüyle hareket eden lokomotifi demiryoluna tatbik etti. Bu icadını geliştiren Trivithick, 1804 yılında Pennydarran'dan Cardiff'e kadar yaklaşık 15 km'lik mesafeye döşediği raylar ile 10 ton yük ve 70 yolcuyla taşımacılık yapmayı başararak bilinen ilk treni, karayolu ulaşım araçları içerisine eklemeyi başardı. Bu çığır açan icadın akabinde İngiltere'de hızla yayılan tren, sanayinin ihtiyacı olan gerekli hammaddeyi taşımaya yaradı. Modern demiryolları 19. yüzyılın ilk çeyreğinde inşa edilmeye başlandı. Ancak 1825 tarihinden itibaren çalışmalar yükle birlikte yolcu taşıma alanına kayması neticesinde trenler tüm toplumu etkiler hale geldi. İngiltere'de, Stockton'la Darlington arasında 1825 yılında işletilmeye başlanan demiryolu hattı raylı ulaşım sistemleri üzerinde yolcu taşımacılığının prototipidir. Trenin ilk yolcuları, bu hatta çalışan konforsuz 18 kişilik vagonda seyahat ettiler. George Stephenson, "roket" adı verilen lokomotifi geliştirdi. Kendisine 1829'da Liverpool-Manchester arasına hat yapması teklif edildi. Hat üzerindeki tren seferleri 1830'da başlandı. Bu tarihide Liverpool-Manchester arasına 43 km'lik ray döşenerek yolcu taşımacılığı yapan trenlerle

birlikte yeni bir dönem açıldı.[38] Hat diğer Batılı devletlere örnek oldu ve demiryolu Avrupa'da yaygınlaştı.

Buhar makinesi zamanla çeşitli alanlara yayılsa da motor teknolojisinin gelişiminin bir diğer ayağını ise demir ve çelik üzerinde yapılan çalışmalar yatmaktaydı. 1816 yılında Prusya bir girişimci olan Friedrich Krupp, kurduğu bir çelik fabrikasında çeliği işlemek için kullandığı *kok kömürü* sayesinde çelik işlenen ocakların ısı seviyesini yükseltmeyi başarması yüksek ısılara dayanan yeni bir çeliğin işlenmesini sağladı. Çelikteki bu dayanıklılık seviyesinin artması başta silah ve motor olmak üzere teknolojiyi hızla geliştirdi.[39]

İngiltere'nin bu sanayi tipi üretiminin dünya sanayi piyasasında kabul görmesi demiryollarının emperyalist devletlerin gelişim açısından olmazsa olmaz ilkesi olarak kendi ülkelerinde uygulanmasına yol açtı. Zincirin ilk halkasını oluşturan demiryolları zamanla tüm yaşam şartlarını derinden etkileyip toplumların, şehirlerin ve ülkelerin köklü değişimler geçirmesine neden oldu. Demiryollarının ayrıca ulaşım açısından da kullanılmaya başlamasıyla toplum hareketleri ve bilginin yer değişimi de hızlandırdı. Bu durum toplumsal gelişimin hızını artırdı.[40] 1840 tarihinde dünyada toplam 4.800 mil bir alana yayılan demiryollarının 1.500 mili İngiltere'de bulunmaktaydı. 1900 yılına gelindiğinde ise dünyadaki 491.000 millik demiryolunun 21.900 mili yine İngiltere'dedir ki bu tarih itibari ile Fransa 23.000 mil, Almanya 31.700 mil, Rusya ise 32.600 mille İngiltere'yi geride bırakmayı başardı. Şüphesiz bu artıştaki temel neden lokomotiflerle çekilen vagonlarda ticari ürünlerin hem daha hızlı hem de daha nizami olarak hareket etmesini sağlaması yatmaktaydı.[41]

Buhar gücünün geliştirilerek demiryolu sistemine entegre edilmesinin ardından bir kar tanesi misali büyüyen demiryolları kullanımı 1852 yılında İngiltere özelinde

---

[38] Taha Niyazi Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, (İstanbul: Kronik Kitap 5. Baskı 2021), 32-32; Ünal, "Bilgi Toplumunun Tarihçesi", 130.

[39] Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, 34.

[40] Black, *Kısa İngiltere Tarihi*, 136-137.

[41] Ateş, *Siyasal Tarih I*, 194-195.

neredeyse tüm ülkeye yayıldı. Tıpkı İngiltere özelinde olduğu gibi demiryolları inşası dominyonlarında da hızla gelişme gösterdi. 19. yüzyılın ilk yarısında Avrupa kıtasıyla Amerika, Asya, Avustralya ve Afrika kıtalarında hummalı bir demiryolu inşa süreci gerçekleşti. Özellikle Hindistan'da 1840 yılında 32 km olarak başlayan demiryolu macerası, 1850'lere gelindiğinde, dünya genelinde yaklaşık 39.000 km'ye erişti. 1913 yılına gelindiğinde toplam 54.000 km'ye ulaşmıştı. İngiltere eliyle yapılan bu hatların Hindistan genelinde stratejik noktalara inşa edilmesi, Hindistan'ı hızla sömürge haline getirdi. Yayılan demiryolları, Hint doğal kaynaklarını işlenmek üzere İngiltere'ye, İngiltere'nin işlenmiş ürünlerin ise Hindistan pazarına ulaştırmak açısından stratejik bir yatırım oldu.[42] Zamanla İngiltere-Hindistan arasında vuku bulan bu emperyal teşebbüs gerek İngiltere'nin diğer coğrafyalarda gerekse emperyal olma gayreti içerisinde olan ülkelerin yeni alanlarda bu örnek üzerinden emperyal maceralara girişmesine kapı araladı.

Demiryolları artık sanayi için vazgeçilmez bir hal aldı. Demiryolları yapımında kullanılan demir ve çeliğin birleşimi zamanla ray ve lokomotif yapımında kolaylıklar sağladı. Ayrıca bu çelik yapımı göle atılan taş misali gemi, inşaat ve kimya sanayisinin gelişmesine neden oldu. Bu sanayi kollarının gelişmesi ise toplumda işçi sınıfının doğmasında da etkili oldu. 1847 tarihinde, dünya genelinde 50 bin demiryolu çalışanı bulunmaktayken, 250 bin işçi ise yeni hatların inşasını sürdürmekteydi. 1907 yılına gelindiğinde ise bu sayılar 600.000'in üzerine çıktı. Burada gelişmekte olan batılı devletlerin fark ettiği temel konu ise; demiryolunu kendi ülkesi için bir kalkınma projesi ve sosyal refah için kullanırken, ikinci ülkelerde uygulayacakları projelerle sömürü sistemine hizmet etmekte olduğuydu. Bu örneğin en bariz göstergesi ise İngilizlerin, Hindistan'da uyguladığı modeldi. İngilizler demiryolu ile Hindistan limanlarından iç kesimlere veya iç kesimlerden limanlara taşınacak olan malzemeler için düşük tarifeler uyguladı. Hindistan içerisinde taşınacak olan yerel tüccara ait malzemelerde ise yüksek taşıma tarifesi uygulamış, ülke içerisinde ekonomik hayatın canlanmasına engel oluşturmuşlardı. Bu durum öyle bir hal almıştı ki Hindistan içerisinde iki eyaletin birbirine kömür göndermesi, İngiltere'den kömür ithal etmekten daha pahalı bir şekle

[42] Aysel Erdoğan, "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi* 7, S.17, (Haziran 2019), 2-3.

dönüştü.[43] Daha anlaşılır bir ifadeyle anlatmak gerekirse İngilizler hammadde açısından zengin olan bölgelerden, ülkenin limanlarına ulaşacak olan demiryolları hatlarına önem verirken ihracata dayalı kömür ve diğer hammaddelerin Hindistan'dan çıkarılması temelini prensip kabul etmekteydi. Buna rağmen yerel sanayide gelişme görülmesi üzerine bu defa İngilizler farklı taşıma tarifeleri uygulayarak Hindistan'ın kendi içerisinde dolaşması gereken ticari malzemelerden daha fazla ücret alınarak Hindistan iç ticaretinin gelişmesini yavaşlatmaya çalıştı.[44]

İngiltere Başbakanı Lord Salisbury 1898 tarihinde söylediği;

> *"Yeryüzündeki ulusları yaşayanlar ve ölüler şeklinde ikiye ayırabiliriz. Bir yanda büyük güce sahip büyük ülkeler var. Bunların gücü her yıl çoğalıyor, zenginlikleri, egemenlik alanları, organizasyonları gün geçtikçe artıyor. Demiryolları sayesinde bütün askeri güçleri bir noktada toplayabiliyor, bu zamana kadar görülmemiş güçte ve büyüklükte ordular kurabiliyorlar. Bilim bu orduların silahlarını her gün geliştiriyor... bunların yanısıra, sadece ölüm halinde olduklarını söyleyebileceğim bir takım ülkelere var."*[45] sözleri ise olayın çarpıcılığını daha açık bir şekilde ortaya koymaktaydı.

1.3. 93 HARBİ VE SONRASI İNGİLTERE'NİN ORTA DOĞU POLİTİKASINDAKİ KIRILMA: KIBRIS VE MISIR İŞGALLERİ

Batılı toplumlarda yaşanan bilimsel gelişmeler, üretim tüketim ve ticaret anlayışını temelden değiştirdi. Bu durum ülkeleri gelişip bu yarışta yer alan veya bu yarışta yer alanların gölgesinde kalan ülkeler haline getirdi. Bu gelişmişlik ülkelere dünya siyasi düzlemine farklı bir açıdan bakmasına katkı sağladı. Bilinen dünyanın en kıymetli bölgesini işgal eden Osmanlı Devleti de bu gelişim trenine binmek istese de iç ve dış birçok sebepten dolayı gecikmeler yaşadı. Osmanlı Devleti'ndeki bu gecikme ise gelişen

---

[43] Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, 3-4.

[44] Gülpınar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, (Ankara: Anı Yayıncılık 2010), 40.

[45] Ateş, *Siyasal Tarih 1*, 350.

ülkelerin Osmanlı Devleti'ne bakış açısını değiştirdi. Gerek sömürgelerine giden yollar üzerinde olması gerekse dünya ekonomisi açısından verimli topraklarda bulunması gelişmiş ülkelerin sürekli olarak Osmanlı Devleti üzerinde politikalar geliştirmesine neden olmaktaydı. İngilizlerin başını çektiği bu ülkeler Osmanlı Devleti'nden kendileri için stratejik noktaları koparmaya çalışırken aynı zamanda ulaşım yolları üzerinde bulunan devletten imtiyazlar koparark rakiplerine oranla daha güçlü bir pozisyon yaratma gayreti içerisindeydiler. Bu durum 18. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu kimi zaman yalnız kimi zaman ise ittifakların kurulduğu savaşların yaşanmasına neden oldu. Özellikle Rusların güneye inme politikası üzerinde tarihi engel olan Osmanlı Devleti, İngilizler için kritik ülke konumunda olmasına neden olmaktaydı.

1787 tarihinde yaşanan Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar İngilizlerin genel politikası Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumaktı. Özellikle dönemin İngiltere Başbakan'ı William Pitt'in savunuculuğunu yaptığı bu politikanın temelinde Rusların, Akdeniz üzerinden İngiltere'nin Hindistan'a ulaşımının engellenmesi endişesi yatmaktaydı. İngiltere'deki muhalefet tarafından zamanla dejenere edilen bu politika Gladston'un başbakan seçilmesine kadar devam etti.[46]

İngiltere, Osmanlı Devleti üzerindeki toprak bütünlüğünü koruma politikasını terk etmesinin ardından Hindistan'a ulaşan Akdeniz suyolu üzerinde yeni güvenlik politikaları geliştirmeye başladı. Özellikle 1864 yılında İngiltere'de Palmerston-Russel Hükümeti'nin, Ege Denizi'nde bulunan bazı adaları Yunanistan'a devretmesinin ardından Cebel-i Tarık, Malta, Süveyş Kanalı hattında, Doğu Akdeniz üzerinde yeni bir askeri üst ihtiyacı ortaya çıkardı.[47] 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ise İngilizlere bu

---

[46] Süleyman Kocabaş, *Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar Türkiye ve İngiltere*, (İstanbul: Vatan Yayınları 1985), 18-19.

[47] Faruk Sönmezoğlu, "Tanzimat'tan Lozan'a Kıbrıs Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C.2, (İstanbul: İletişim Yayınları), 309; İngiliz Hükümeti, bağımsızlığını kazanan Yunanistan'da etkinliğini artırabilmek için Ege Denizi'nde bulunan İngiltere denetimindeki yedi adayı Yunanistan'a devretmek ve karşılığında Yunanistan'da desteklediği adayın Kral ilan edilmesini istedi. Bu teklifin Yunanistan tarafından kabul edilmesinin ardından Prens George Yunanistan Kralı ilan edilmiş ve 26 Mart 1964 tarihinde adalar Yunanistan'a deveredilmişti. Bkz. Kocabaş, *Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar Türkiye ve İngiltere*, 70.

fırsatı vermekteydi. Rusların bu savaşta Doğu Anadolu'da Kars'ı ele geçirmesi ve Balkanlarda hızla Türk Boğazlarına yaklaşması, İskenderun ve Basra'da Rus baskısının artması İngilizleri tedirgin etti. Bu nedenle İngilizler, Osmanlı Devleti'nden Kıbrıs adasının bir üs olarak kendisine verilmesini istedi. Osmanlı Devleti de Ruslara karşı İngilizlerin donanma desteğini sağlayabilme umuduyla bu istediği 4 Haziran 1878'de savaştan sonra iade edilmek üzere kabul etti. Osmanlı Devleti'nin bir diğer şartı ise Ada'da Osmanlı Sultan'ının hükümranlık haklarının devam etmesi yönündeydi. Zira İngiltere ile yapılan anlaşmaya göre; Rusya ile Osmanlı Devleti'nin sulh yapması durumunda Ada'nın tekrar Osmanlı Devleti'ne teslim edileceği ön görülmekteydi.[48] Kıbrıs'ı, Osmanlı Devleti'nden alarak Süveyş Kanalı üzerindeki baskıyı kısmen azaltan İngilizler, Osmanlı Devleti hakkındaki güvenlik politikalarını iyice değiştirdi. Bunun temel nedenlerinden birisi de Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunan Muhafazakar Parti'nin 1880 yılında yapılan seçimlerde Liberal Partiye kaybetmesiydi. Yeni başbakan Gladstone, bu politikayı kökten değiştirerek İngiltere için hayati öneme sahip Osmanlı topraklarını ya bizatihi işgal etmek ya da kendi denetiminde bölgesel devletler kurmak politikası üzerine bir siyaset geliştirdi.[49]

İngilizlerin doğu güvenlik yolu çerçevesinde oluşturduğu politikanın temel noktasında Mısır bulunmaktaydı. Ancak Mısır'ın önemini kavramak için biraz uzaklara, Amerika kıtasına bakmak gerekmektedir. Çünkü Mısır'ın İngilizler tarafından işgaline giden sürecin merkezinde Amerika'da başlayan iç savaş yatmaktaydı. 1873 yılında başlayan bu savaş nedeniyle dünya pamuk arzının azalması sonucu emperyalist devletlerin bu açığı verimli Nil Vadisi'nden karşılamak istemesi Mısır için dünya siyasetinde yeni bir sayfa açtı. Dünyada yaşanan pamuk sıkıntısı nedeniyle fiyatı hızla yükselen pamuk Mısır'a zenginlikle birlikte pamuk üretimi üzerinde ağır yatırımlar yapma ihtiyacı getirdi. Başta demiryolları olmak üzere yapılan bu yatırımlar zamanla pamuk ihracı ile karşılanamayacak duruma geldi. Bu yatırımların Mısır maliyesini zorlaması üzerine artık emperyalizmin tezgâhına girmiş olan Mısır dış borçlanmalara

---

[48] Orhan Melih Kürkçüer, *Siyasi Tarih, 1789-1950*, (Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları 1969), 97.

[49] Haluk Ülman, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Dış Politika ve Doğu Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1-2, (İstanbul: İletişim Yayınları), 283.

gitmek zorunda kaldı. Bir de bunların üzerine Amerika'daki iç savaşın bitip Amerikan pamuğunun tekrar piyasaya arz edilmesiyle Mısır'ın önemli gelir kalemi olan pamuğun fiyatının hızla düşmesi, Mısır için sonun başlangıcı oldu. Sonuç olarak ise Osmanlı idaresi altındaki Mısır'ın 1880 yılında iflasını açıklayarak *"Caisse de la Dette"* adından Mısır maliyesinin gelirlerini alacaklıların tahsil için denetleyecek bir kurum doğmasına neden oldu. Bölgede Fransa'nın ağırlığının tekrar artması ve Mısır ekonomisinin kötüye gitmesi İngiltere'yi Hindistan ve doğuya giden yolun üzerinde can damarı pozisyonundaki Süveyş Kanal'ı ve Mısır'ı topyekûn işgal etmesinin gerekçesi haline geldi.[50]

Mehmet Ali Paşa'dan sonra Hıdivlik makamına getirilen İsmail Paşa, Mısır'da istikrarı sağlayamayıp yerine Tevfik Paşa getirildi. Yine de karışıklıkların bir türlü bitmemesi ve Mısır maliyesinin borçlarını ödeyememesi nedeniyle Fransa'nın donanmayı 19 Mayıs 1882 tarihinde İskenderiye önlerine demirletmesi, Mısır sorununu uluslararası bir soruna haline çevirdi. Mısır sorunu büyük ülkelere arasında görüşülmekte ise de İngiltere kendisi için hayati öneme sahip olan Süveyş Kanalı güvenliği nedeniyle görüşmelerden bir netice çıkmasını beklemeksizin 20 Ağustos 1882 tarihinde Port Said'e asker çıkardı. 15 Eylül 1882 tarihinde ise Kahire'ye girerek fiilen Mısır'ı işgal etti.[51]

İngiltere'nin bu tutumu üzerine Osmanlı Devleti durumu protesto etti. Hatta Osmanlı Devleti, İngiltere'ye savaş ilan etmeye dahi niyetlendi. Ancak İngilizlerin Mısır için savaşı göze almış tavrı Osmanlı Devleti'ne geri adım attırdı. Ayrıca II. Abdülhamid'in ihtiyatlı tutumu ve İngiltere ile dış siyasette karşı karşıya gelmeme politikası nedeniyle görüşme ve anlaşma yoluna gidildi. İngiltere Hükümeti adına Sir Henry Wolff, 1885 yılının 22 ağustosunda İstanbul'a gelmesiyle Mısır üzerindeki Osmanlı-İngiliz görüşmeleri başladı. Yapılan anlaşmaya göre; Osmanlı Devleti ve İngiltere, Mısır'da birer Yüksek Komiser görevlendirilecekti. Ayrıca Mısır'daki İngiliz

---

[50] James L. Gelvin, *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015*, (İstanbul: Timaş Yayınları 2019), 109-110.

[51] A. Haluk Dursun, "Akabe Meselesi", *Türkler*, C. 13 (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 118.

işgali, Hıdiv önderliğinde Mısır ordusu ve idaresi düzenlenene kadar devem edeceğine karar verildi.[52]

İngiltere'nin Mısır Başkonsolosu Evelyn Baring, Mısır'da İngiliz idaresine karşı olan siyasi liderleri yönetimden uzaklaştırmasının ardından artık Mısır, İngiltere için açıkça idare edilebilecek bir yapı haline geldi. Mısır'ı İngiliz işgaline götüren pamuk üretimi ve ağır demiryolları yatırımları bu sefer İngilizler eliyle yapılmaya başlandı. Bu amaçla yaklaşık bir milyon kare arazi pamuk üretimi amacıyla tarıma açıldı. Ayrıca bu pamuğun nakli için dört bin kilometrelik tren rayı döşendi.[53]

İngilizlerin bu hamlesi ile kapanan Mısır yolu karşısında diğer devletler doğu ülkelerine ulaşmak amacıyla alternatif yollara ve projelere başvurmasına neden oldu. Bu kapsamda Fransızlar, uzun yıllardan beri süregelen Suriye politikasına sarılırken; özellikle II. Abdülhamid döneminde yakın ilişkiler içerisinde bulunulan Almanya ise İstanbul'dan Bağdat'a ve oradan Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolu projesi imtiyazını Osmanlı Devleti'nden almaya çalıştı. Aşırı hassas olduğu Hindistan ve rakipsiz ticaretinin olduğu Basra Körfezi bölgelerinde bir Alman tehdidi algılayan İngiltere, daha sonra projelendirilip yapılmak istenen Bağdat Demiryolunun doğal düşmanı haline geldi.[54]

Batılı devletlerin nüfuz alanı paylaşımına dönen Osmanlı toprakları 19. yüzyılın sonunda ise tam anlamıyla emperyalizmin saldırgan yüzüyle karşı karşıya kaldı. II. Abdülhamid, sultanlığı sırasında kendine has bir yönetim ve dış politika anlayışı tesis etti: Sultan, devleti ilgilendiren bütün iç ve dış meselelerden bizzat haberdar olarak onlarla doğrudan ilgilenme yöntemini uyguladı. Karar yetkisini aracısız kullanma yoluna sıkça başvurdu. Diplomatik ilişkiler ve dış siyasete dair konularla yakından ilgilenerek dış gelişmelerin amaçları ve neticeleri hakkında öngörülerde bulundu. Onun devrinde *"devlet*

---

[52] Dursun, "Akabe Meselesi". 119-120.

[53] Gelvin, *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015,* 111-112.

[54] Akyıldız ve Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi,* 18-19.

demek Abdülhamid demek" algı ve kabulünün hâkim olduğu aşikârdır.[55] Arminius Vambery'nin 6 Temmuz 1889 tarihinde İngiltere'ye gönderdiği bir yazıda Abdülhamid gerçeğini sözlerle ortaya koymuştur: *"Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz'in günlerinde elçiler işlerini kolaylıkla yürütebiliyorlardı. Çünkü bu hükümdarlar sadece saltanat sürüyorlar fakat ülkeye, ülkenin kaderine hükmetmiyorlardı. Şimdi durum bütünüyle değişiktir. Sultan Abdülhamid her şeyi kendi kişiliğinde birleştirmekte, her şeyle ilgilenmektedir. Onunla bizatihi görüşmeksizin günün hayati meselelerinden hiçbirinin sonuca ulaştırılamayacağını anlamalıyız".* Vambery'nin 7 Mayıs 1894 tarihli raporunda da buna benzer ifadelerin yer alması, aradan geçen beş yılda Bâbıâli'nin gücünün giderek azalmasına rağmen Sultan Abdülhamid'in merkezi otoritesinin tam tersi oranda arttığı göstermektedir.[56]

Ruslar, Orta Doğu'ya veya başka bir tabirle sıcak denizlere inebilme politikası üzerindeki tümsek olan Osmanlı Devleti'ne 1877 yılında savaş ilan ederek Anadolu'nun doğusunda stratejik bölgeleri ele geçirdi. Henüz bu şoku üzerinden atamamış olan Osmanlı 1881 yılında Fransızlar tarafından Tunus'un işgaline tanık oldu. Kasvetli ve karanlık dönem Osmanlı Devleti açısından bitmek bilmez bir hal aldı. Zira bu işgal ve savaşların ardından bu defa İngiltere 1882 yılında Mısır'ı işgal etti. İngilizlerin *"İmparatorluk Yolu"* dedikleri ve Hindistan'a uzanan yolun çevresinde güçlü Fransa veya Rusya görmektense zayıf Osmanlı Devleti'ni bulunmasının faydalı olduğuna karar verdi. Ancak Avrupa içerisinde başka bir denge unsuru ortaya çıktı. Bu denge unsurunun adı ise Almanya'ydı. Kıta Avrupası içerisinde hapsolan Almanya gücünü ve egemenliğini yayabilmek amacıyla Osmanlı topraklarında sanayi ve maliye alanlarında hızla nüfuz sağlamaya çalıştı. Özellikle Berlin'den başlayıp İstanbul üzerinden Basra'ya uzanacak olan bir demiryolu projesinin Almanlara verilmesi bölgede çıkarları bulunan İngiltere ile

[55] Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi,* Cilt: VIII, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995), 182.

[56] Mim Kemal Öke, *Saraydaki Casus: Gizli Belgelerle Abdülhamid Devri ve İngiliz Ajanı Yahudi Vambery,* (İstanbul: Hikmet Neşriyat, 1991), 8.

rekabet ortamına girmesine neden olacaktı. Artık İngilizlerin karşısında iki büyük güç olan Rusya ve Fransa'ya karşı Orta Doğu'yu koruma politikasına Almanya'da eklendi.[57]

1.4. ALMANYA'NIN DOĞUŞU VE OSMANLI DEVLETİ İLE İLİŞKİLERİNİN GELİŞMESİNDE İNGİLTERE'NİN ORTA DOĞU SİYASETİ

Almanya'nın millet olarak tarih sahnesine çıkması M.Ö 58 yılına tekabül etmekteydi. Dönemin Avrupa'sının dominant gücü olan Romalılarla yapılan savaşları kaybeden Germen toplulukları, 8. Yüzyıldan itibaren Hıristiyan dinine geçmeye başladılar. 962 yılında ise I. Otto'nun Germen topluluklarının başına geçmesiyle Kutsal Roma Germen İmparatorluğu kurdu. İfade olarak bir imparatorluğu temsil etse de içerisinde barındırdığı farklı uyruklar, dinler ve inanışlar nedeniyle yeni devlet, siyasi otoritesini topluma indirgeyemedi. 12. Yüzyıl ile Friederich Barbarossa'nın tahta geçmesi ile bir nebze olsun Avrupa'da söz sahibi olan bir ülke konumuna gelmeye başladı. Ancak Hıristiyanlık dini içerisinde Katolik ve Protestanlık olarak ikiye ayrılan Alman toplumu zamanla İngilizler tarafından desteklenen Protestanlar ve Fransa-İspanya tarafından desteklenen Katolikler arasında yaşanan din savaşlarının merkezi haline geldi. Bu çatışmaların akabinde 1648 tarihinde imzalanan Westphalia Anlaşması Kutsal Roma Germen İmparatorluğu'nu tekrar 300 kadar devletçiğe böldü.[58]

Almanlar dağınık haldeki siyasal birliğini sağlamak için tespit ettikleri birinci öncül olarak ekonomik birleşmeyi denediler. 1834 yılında Prusya'nın başını çektiği prenslikler "*Zollverein*" adı altında gümrük birliği oluşturdu. Ayrıca kurulan gümrük birliğinde vergi sistemi düzenlenerek, Alman Prensliklerinin daha rahat hareket edebileceği bir alan açıldı. Yine de siyasal birliğin sağlanması başarılamadı. Ancak 1861 yılında Alman siyaset arenasına çıkan toprak asilzadelerinden Otto von Bismarck Almanlar için kaderin çizgisini değiştirmeyi başlardı. Bismarck, Almanya'nın siyasi birliği sağlaması önünde en büyük engel olarak Danimarka, Avusturya ve Fransa Devletleri'ni görmekteydi. Bu amaç ile ilk olarak Avusturya ile anlaşan Bismarck Danimarka'ya 1864 yılında savaş ilan edip ve Prusya'nın kuzeyini güvence altına aldı.

---

[57] Lewis, *Ortadoğu; Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, 222-223.

[58] Ferdi T. Güçyetmez, "Almanya'nın 19. Yüzyıl'da Yükselişi'nin Saldırgan Realizm Çerçevesinde İncelenmesi", *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi* 1, S.2, (Eylül 2020), 4.

Ardından Danimarka Savaşı sonrası kazanımları üzerinde Avusturya'yı tehdit eden Bismarck, Kuzey Almanya Birliği üzerinde Avusturya'nın politika geliştirmesine engel oldu. Son olarak ise 1870-1871 yılları arasında uluslararası alanda yalnız kalan Fransa üzerine giden Bismarck ileride uğrunda büyük savaşların verileceği Alsas-Loren bölgesini ele geçirerek 1871 yılında Kayser I. Wilhelm'in önderliğinde Prusya İmparatorluğu kurdu.[59]

1871 yılında ile siyasi birliğini tamamen sağladıktan sonra özellikle sanayi alanında demir-çelik ve demiryolu yatırımları ile altyapı sistemlerini güçlendirmesi, Prusya Devleti'ni hızla Avrupalı devletlere rakip hale getirdi. Rhineland ve Lepzig bankerlerinin demiryolları inşasına büyük paralar yatırmasıyla insan gücünün verimli kullanılması kısa sürede meyvelerini verdi. Prusya'nın, 1846 yılında 7600 olan endüstri çalışanı, 1875 yılına geldiğinde 162 bin kişiye yükseldi.[60]

19. yüzyıl ile birlikte zaten emperyalizm yarışına çıkmış olan İngiltere ve Fransa'nın artık yeni bir rakibi daha vardı. Kendi içerisindeki birliğini şansölye Bismarck önderliğinde oluşturan Almanlar, Kayser II. Wilhelm ile birlikte bazı temel barış politikalarını değiştirdi. Ancak Almanya'nın diğer iki rakibi İngiltere ve Fransa'ya oranla dış politika belirlemede yöntem hatası vardı. Zira İngilizler ve Fransızlar dış politikalarını gizli olarak uzmanlar tarafından belirlenip, siyasiler tarafından yürütülür ve basın sayesinde kamuoyu tarafından denetlenirken; Almanların dış politikası bizzat Kayser tarafından belirlenip, basına destek yönünde çıkarılan haberlerle daha otoriter bir yaklaşım benimsenmekteydi. Almanya bu yeni emperyalizm mücadelesinde kendisine denizaşırı bölgelerde yer bulamayacağını bildiğinde, imparatorluğa coğrafi olarak daha yakın olan bölgelerden şansını değerlendirmek istedi. Bu kapsamda Rusya veya Osmanlı Devleti gibi ya da stratejik olarak rakipleri ile aynı uzaklıkta bulunan bakir coğrafyaları gözüne kestirdi. Bu yayılmacılığı askeri işgaller üzerinden değil de daha çok iktisadi

[59] Tuğçe Artar ve Emre Baysoy, "Bismarck Döneminden 2. Dünya Savaşı'na Alman Jeopolitik Düşüncesi: Haushofer ve Hitler Karşılaştırması", *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi* 30, S.1, (Haziran 2020), 3-4.

[60] Güçyetmez, "Almanya'nın 19. Yüzyıl'da Yükselişi'nin Saldırgan Realizm Çerçevesinde İncelenmesi", 15.

konular üzerinden gerçekleştirmeye çalışan Almanlar, dünya siyasetine iktisadi emperyalizm olgusunu yerleştirmeye başladı.[61]

II. Abdülhamid daha şehzadeliği döneminde amcası Abdülaziz ile yaptığı Avrupa seyahatinde Alman askeri yapılanmasından etkilendi. Ancak Bismarck döneminde güdülen denge politikası nedeniyle Osmanlı-Alman yakınlaşması ivme kazanamadı. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle ikili ilişkilerini devam ettirdiği Alman Şansölyesi Bismarck'ın ilgisini bir türlü Osmanlı Devleti'ne çekemedi. Üstelik II. Abdülhamid, Almanya önderliğinde oluşturulan Üç İmparatorlar İttifakına alınmadı. Ancak Sultan, Almanya'nın geleceğinin Basra Körfezi'nde olduğunu ve Osmanlı Devleti ile yapacakları ticari çalışmaların her iki tarafa da kar sağlayacağı üzerinde politikalar geliştirmeye başladı.[62] Ayrıca Bismarck'ın Rusya-Fransa arasında takip ettiği denge politikası 1888 yılında II. Wilhelm'in kayser olması ile değişiklik göstermeye başladı. Yeni kayser denge politikasının dışına çıkması, Alman Şansölyesi Bismarck'ın 1890 yılında görevden ayrılmasıyla sonuçlandı. Artık küresel dünyaya politikaları geliştirmek isteyen kayzerin önünde hiçbir engel kalmadı. Kayser kısmen haklı durumdaydı. Zira gelişen Alman ekonomisi ve endüstrisi kendi içerisinde harcanmakta olduğundan yenidünya düzeninde pazarlar bulmak zorundaydı.[63] Bismarck'ın görevden ayrılmasının ardından II. Wilhelm kendi politikası çerçevesinde belirlediği politikaların savunucusu devlet adamlarına yeni Almanya'nın inşasında görevlendirdi. Zira Bernhard von Bölow'da bu isimlerden birisiydi. Bölow, Weltpolitik kapsamında Almanya'nın geleceğini Fırat-Dicle vadilerinde olduğunu, İran Körfezi ve Akdeniz'in Almanya için olmazsa olmaz nüfuz alanı olduğunun üzerinde durmaktaydı.[64] Ayrıca Uzak Doğu ve Doğu Afrika'da kurduğu kolonilerden umduğu performansı sağlayamayan Almanya'nın yeni hedefi Osmanlı Devleti oldu. Ancak bu bölgelere kolonileşmekle nüfuz edemeyeceğini bilen Almanya

---

[61] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, 18-19.

[62] Yusuf Ziya Altıntaş, "II. Abdülhamit Özelinde Osmanlı'da Bismarck Algısı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi* 15, S. 29, (2016/1), 10.

[63] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 37.

[64] Remzi Avcı, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime* 6, S.2, (2015), 268-269.

yeni yöntemler geliştirmek zorunda kaldı.[65] Bu kapsamda daha sonra ortaya çıkacak olan Bağdat Demiryolu Projesi için istekli taraf Osmanlı Devleti gibi görünse de Bağdat Demiryolları Projesi'nin imtiyazını alan Deutche Bank hakkında çalışmalar yapan Fritz Seidenzahl bankanın bu imtiyazı Osmanlı Devleti'ne zorla imzalattığını yazmaktaydı.[66]

Almaların hedef değiştirmesinin temel nedenlerinden birisi de genel yayılım alanı olarak gördükleri Rusya ve İran'da farklı gelişmelerin yaşanmasıydı. Zira Ruslar hızla endüstrileşti. İran ise İngiltere ile yakın ilişkiler geliştirdi. Bu iki ülkede umduğunu bulamayan Almanların elinde seçenek olarak sadece Osmanlı Devleti kaldı. Üstelik Osmanlı Devleti'nin halen üç kıtada topraklarının bulunması Almanya'yı cezp etmekteydi. Ancak Almanlar bu emperyal hayalleri savaş ve askeri planlarla değil iktisadi ve siyasi olarak sağlamak için Osmanlı Devleti'nin içerisinde bulunduğu mali ve siyasi bozuklukları kullanmayı hedefledi.[67] Kayser, Osmanlı Devleti'ne nüfuz etmenin zamanla tüm Orta Doğu'ya nüfuz etmek anlamına geldiğinin farkındaydı. Bu nedenle politikalarını bu çerçevede oluşturmaya gayret gösterdi. Üstelik Osmanlı Sultanı da Alman İmparatoru'nun bu arzusunu yönlendirmiş ve Osmanlı-Alman ilişkisi hız kazanmıştı.[68]

Avrupa'nın merkezinde yükselen Almanya'nın ilk etapta Ruslar ve İngilizler çıkarları doğrultusunda desteklemişlerdi. Çünkü güçlenen Almanya'nın, Avrupa'da Fransa'yı dengeleyebileceğini düşünmüşlerdi. Ancak aynı Almanya daha sonraki dönemde en çok Ruslar ve İngilizlere problemler çıkartacaktı.[69]

---

[65] Bilal Furkan Onursal ve Doğucan Başaran, "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", *Uluslararası Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Dergisi* 4, S. 2, (2020), 332.

[66] Hülya Derya ve Erdem Erdem, "Birinci Dünya Savaşından Önce Almanya-Osmanlı İlişkileri", *Politik Ekonomik Kuram Dergisi*, 5, S.2, (2021), 261.

[67] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, 24-25.

[68] Avcı, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", 264-265.

[69] Ateş, *Siyasal Tarih I*, 360

Alman Devleti'nin, Orta Doğu'ya ilgisini yönlendiren bir diğer olay ise Alman gezgin Max von Oppenheim'ın 1893 tarihinde, Akdeniz'de Beyrut'tan başlayıp Fırat Vadisi'ni takiben Basra Körfezi'ne uzanan seyahatlerini raporlayıp Alman Devleti'ne göndermesiydi. Oppenhaim seyahatlerinde, Orta Doğu'nun birçok bölgesindeki kabilelerle yakın ilişkiler kurmuştu. Özellikle Arap coğrafyasında, Şammar kabilesi ve çöl bedevileriyle yakın ilişkiler kuran Oppenheim, Şammar kabilesinin şeyhi Faris Paşa ile kurduğu ikili ilişkiler sayesinde bu bölgelerde güvenle seyahat edebilmekteydi.[70] Oppenheim 1896 ile 1909 yılları arasında yapmış olduğu seyahatler esnasında hazırlamış olduğu toplam 467 adet raporu, Alman Devleti yöneticileri tarafından önemle takip edildi. Raporlarında özellikle Mısır ve Arap coğrafyasıyla ilgili bilgiler veren Oppenheim'ın bu raporların önem arz ettiği konusundaki en somut delilse Bağdat Demiryolu Projesi geliştirilmesi hakkında hazırlamış olduğu raporunun kenarına, Kayzer II. Wilhelm tarafından *"çok güzel"* ibaresi yazılmış olmasından anlaşılmaktaydı. Oppenheim'ın yazdığı bu raporlarda üzerinde durduğu Panislamizm politikalar, zamanla İngilizleri rahatsız etmeye başladı.[71]

Almanların ulaşım konusunda temel doktrini demiryollarıydı. Bu konu hakkında Alman araştırmacı Richard Henning, İngilizlerin Mısır-Basra ve Afrika-Hindistan arasında yapmayı planladığı demiryolu sistemi için bir araştırma hazırladı. Bu araştırma Almanya'da *"Deutsche Levante Zeitung"* isimli gazetede yayınlandı. Henning, İngiltere'nin Kızıldeniz'i, Basra Körfezi'ne bağlamak için hazırladığı demiryolunun ticari açıdan verimsiz Arabistan çölünden geçirmesinin olası görmemekteydi. Ancak yine de böyle bir hattı yapacak olması tek bir şey ile açıklanabilirdi. Hanning'e göre bu demiryolu hattının altında yatan sebep tamamen jeopolitik olup, zaten Arabistan çöllerinde azalan Osmanlı otoritesini yıkılmaktı. İngilizler bu planla İslam dünyasının lideri konumuna gelmeyi hesaplamaktaydı. Rapora göre; Süveyş'ten Kuveyt'e yapılacak hat Akdeniz'den Basra'ya ticari sevkiyatın süresi üç güne kadar düşürecekti. İngilizlerin hayali bununla sınırlı olmayıp, Mısır'dan başlayan demiryolunu Arabistan çöllerinden

---

[70] Kadir Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, S. 53(2011/1), (2012), 219-220.

[71] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 224-225.

aşırdıktan sonra Basra ve İran'a ulaşmasıydı. Zira bu sayede Hindistan'a ve hatta Çin'e uzanan demiryolu hattıyla nüfuz alanlarını geliştirecekti.[72] İngilizlerin bu projesinin çıkış noktasında ise İngiliz girişimci olan Pave tarafından hazırlanan demiryolu projesi yatmaktaydı. Pave, Fransa sahillerinde bulunan Calais'den başlayarak İstanbul ve Basra üzerinden Hindistan'a ulaşan geniş kapsamlı bir demiryolu projesi hazırlamıştı. Hatta Pave projesini daha sonraki dönemlerde Çin'e kadar ulaşması gibi ütopik bir şekilde tasarlanmıştı. Fakat dönemin teknoloji eksikliği nedeniyle proje uygulamaya geçirilemedi.[73]

İngilizlerin bu projesinin karışındaki en büyük engel II. Abdülhamid'di. Çünkü Sultan, Akdeniz-Basra Körfezi arasıdaki böyle bir hattın Osmanlı Devleti açısından zararlı olabileceğini düşünmekteydi. İngilizler de yaptığı araştırmalarda Akdeniz-Basra arasında yapılması muhtemel bir demiryolu hattının kar-zarar oranını hesaplamaya çalışmaktaydı. Zira İngiliz Hükümeti, Major E. Fg. Law'ı bölgede araştırmalar yapmak üzere görevlendirdi. Sir Law yaptığı araştırmalarda politik olarak Fırat Nehri kıyısında ve Bağdat'ı Tahran'a bağlayacak bir demiryolunun er ya da geç yapılması gerektiği üzerinde durmaktaydı. Law, bu bölgenin ticari canlılığının bu hattın yapımını zorunlu kılmakta olduğunu belirtmekteydi. Ayrıca Sir Law; Bağdat, Hanekin, Kirmanşah ve Yezd yolu İslam dünyası için ciddi bir öneme haiz olduğunu, çünkü Şii ve Sünni Müslümanların bu yol üzerinden Hacca gittiğini dile getirmekteydi. Sırf bu nedenden dolayı bile bu hattın yapılması elzem görülmekteydi.[74] Ancak yapılan teknik hesaplamalar akabinde Akdeniz-Basra Körfezi arasında demiryolu inşasının dönemin teknolojisi ve Süveyş Kanalı'nın uygun durumu karşısında rekabet edemeyeceği nedenlerinden dolayı inşası Sir Law'a çok da makul gelmedi. Zira demiryolu için yapılacak olan yatırımların ekonomik külfeti çok fazlaydı.[75]

---

[72] Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, 37-38.

[73] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 7-8.

[74] The National Archives: Selected Maps Representing the Long 19th Century, Primary Source Media, 1895, Turkey: Report. Railways in Asiatic Turkey. With 5 Maps. (Major Law), FO 881/6698/ 10.

[75] The National Archives, FO. 881/6698/ 6.

İngilizler, Almanların Tuna Nehri'ni kullanarak Karadeniz'e savaş gemisi ve denizaltılar çıkarabileceğini, bu savaş araçları ile Boğazları kullanarak İngiliz ticaretinin can damarı olan Mısır ve dolayısı ile Süveyş Kanalı'nı tehdit edebileceğini düşünmekteydi. Ayrıca, İstanbul'dan Basra Körfezi'ne uzanan demiryolu projesi ile Almanlar, İngilizler tarafından "*İmparatorluk Yolu*" olarak adlandırılan Hindistan'a ulaşım hattına alternatif oluşturma maksadındaydı. Ayrıca Almanya'da gizli toplantılarda saldırgan tutumunu gözler önüne seren harita hazırlamaktaydı. Genel olarak üzerinde çalışılan Kuzey ve Batı Avrupa'da olası savaş halinde İngiltere'nin hangi bölgelerden sıkıştırılabileceğini tespit edilmek istenmekteydi. Almanların bu hususta yaptığı bir diğer çalışma ise Hamburg-Berlin'den başlayarak Viyana, İstanbul üzerinden Bağdat ve Basra'ya uzanan demiryolları hatlarını inşa edilerek İngilizleri Orta Doğu'dan da sıkıştırma hedefindeydi. Bu projelerin başarılması durumunda Almanların, Mısır ve Filistin'deki İngiliz hâkimiyetinin son verebileceği ve bunun domino etkisi yaratarak Hindistan ve Akdeniz hâkimiyetinin de ortadan kalkacağına kesin gözüyle bakılmaktaydı.[76]

Almanların bu politika çerçevesinde iki bölge İngilizlere karşı girişecekleri mücadelede ön plana çıkmaktaydı. Bunlardan ilki olan Mısır olup Oppenheim'ın da raporlarının en önemli bölümünü oluşturmaktaydı. Mısır'da özellikle İngilizlere karşı Osmanlı Devleti'nin Mısır'daki haklarını kullanarak bir defacto ortaya koyulabilirdi. Bu sayede İngilizler, Mısır'da ekonomik olarak zor duruma düşebileceği değerlendirilmekteydi.[77] Almanların, İngilizlere karşı girişebilecekleri bir diğer jeopolitik nokta ise İran'dı. Oppenheim, Türklerin desteği ile İran'da çıkarılacak bir isyanın Afganistan üzerinden İngiliz egemenliğindeki Hindistan'ı tehdit edebileceği

[76] Denrigh, "Mittel-Europa." *The Times*, Ocak 10, 1918, 10. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

[77] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 234.

görüşündeydi. Ayrıca bu hareketle Kafkasları üzerinden Rusya'ya da tedirgin edilebilirdi.[78]

Kayser II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'yle işbirliği yapmak hususunda önemsediği noktaların başında Hilafetin İslâm dünyasındaki gücü gelmekteydi. II. Abdülhamid'in İslâm Birliği siyasetini uygulamakta olması Kayzerin işini kolaylaştırdı. Kayser, Müslüman toplumların bölgesinde sömürgesi bulunan İngiltere, Rusya ve Fransa'ya karşı II. Abdülhamid'in bu devletler nezdinde kabul görmüş *"bir sözü ile dünya Müslümanlarının cihada başlayacağı"* kozunu kullanmak istemekteydi. Bu tehdidin İngiltere'de önemli etkileri oldu. İngiltere Parlamento üyeleri, İngiltere'yi 1857'de Hindistan'a karşı düştüğü kötü durum üzerinden dersler çıkararak Sultan II. Abdülhamid politikalarına karşı dikkatli olunması uyarısını İngiliz Hükümeti'ne bildirdi.[79]

Sultan II. Abdülhamid'in dış politikasında Almanlara inanarak yaptığı nadir politik yanlış ise Kuveyt konusu oldu. II. Wilhelm, Sultan II. Abdülhamid'i sadece Basra üzerinde değil Kuveyt üzerinde de hâkimiyetini pekiştirmesi konusunda destekleyerek Osmanlıya bir İngiliz müdahalesine karşı sözde destek garantisi verdi. Kayser'in 1898 tarihli İstanbul ziyaretinde Abdülhamid'e *"Siz İngilizlere bakmayın, Kuveyt sizin ecdat mirasınız, saldırıverin"* demiştir. Bunun üzerine, İngiltere'den *"Kuveyt'e ne Almanya, ne Rusya ne de Osmanlı Devleti hat çekebilir"* açıklaması gelmiştir. Fakat buna rağmen Sultan II. Abdülhamid, Kasım 1899 tarihinde *"demiryolunun Körfezin sonuna kadar uzatılması"*na karar verdi. 1900 yılında bu konuda çalışmalar başlatıldı. Ancak gelişmeler Alman ve Osmanlı isteklerine göre değil İngilizlerin gücü doğrultusunda şekillendi. İngilizlerin körfeze yerleşmesini hızlandıracak şartları ortaya çıktı. Körfez'in sonuna kadar uzatılması planlanan demiryolu hattının güvenliğini sağlamak ve bölgede hâkimiyetini pekiştirmek isteyen Sultan II. Abdülhamid, Osmanlıya tâbi Necid Emiri İbn-i Raşid'i, bölgedeki İngiliz yanlısı Sabah ailesi üzerine yönlendirdi. İbn-i Raşid, Sabah ailesinden Şeyh Mübarek es-Sabah ile çatıştı. İbn-i Raşid'in mağlup olması üzerine

---

[78] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 235.

[79] Cezmi Eraslan, "II. Abdülhamid Devri Politikalarında Din ve Devlet Anlayışına Genel Bir Bakış", *Sultan II. Abdülhamid ve Dönemi*, Ed.: Coşkun Yılmaz, (İstanbul: Sultanbeyli Belediyesi Yayınları 2012) 75-90.

İngiltere, Kuveyt üzerindeki Osmanlı hâkimiyetini tanımadığını açıkladı. Sonunda İbn-i Raşid de 1901'de İngiliz himayesini kabul etmek zorunda kaldı. Alman diplomasisinin yönlendirmesiyle meydana gelen bu politik yanılgı Kuveyt'in tamamen Osmanlıdan kopmasına neden oldu. Osmanlı'nın Kuveyt hâkimiyeti konusunda yaşanan bu gelişme Alman güdümünün ve desteğinin çok da güvenilir olmadığını gösterdi. Bu nedenle II. Abdülhamid, ileride İttihatçıların aksine Almanya'ya kayıtsız şartsız bir güven içerisinde olmadı. Sadece Alman askeri yardımını dış dünyaya abartılmış bir ittifak olarak göstermeye çalıştı.[80]

Almanya'nın bu çalışmaları İngiltere'nin on yıllarca dünya ekonomisine ve uluslararası politikaya hâkim olmasını büyük tehditti. İngiltere'nin dünyanın her yerinde politik ve askeri üstünlüğünü kullanmasına karşın Almanya'nın başta Osmanlı Devleti olmak üzere birçok bölgede hızla geliştirdiği mali ve sanayi statükosu İngiltere'nin korkulu rüyası haline geldi. 19. yüzyılda dünya ekonomisinin %70'ine hâkim olan İngilizlerin, Almanların bu yükselişine karşı her geçen yıl biraz daha zayıflamış ve 1920 yılına gelindiğindeyse bu pay %15'e kadar azalmıştı. İngilizlerin hâkimi olduğu dünya denizleri ticareti karşısında Almanların, kıtalararası demiryolu yapımı hızla ilerlemesi askeri açıdan en kısa zamanda istenilen yere asker ve malzeme sevk etme rahatlığını Almanlara yaşatırken İngiliz gemilerinin yapacağı sevkiyatlar hantal kalmaktaydı.[81]

1.5. OSMANLI DEVLETİ'NDE DEMİRYOLLARI: İNGİLTERE-FRANSA VE ALMANYA REKABETİ

Osmanlı Devleti hâkimiyeti altındaki topraklarda demiryolu inşası başlatmak isteyen padişahların tahta geçerek kesin bir irade sergilemesi Osmanlı Devleti'nde demiryolları açısından yeni bir dönem açtı. Ne var ki devletin bu iradeyi ortaya koyacak ne ekonomik gücü ne de bilgi birikimi yoktu. Bu nedenle demiryolu konusunda gerekli sermaye ve tecrübesi olan ikinci devletler eliyle demiryolu inşa ettirilerek, imtiyaz verme seçeneği değerlendirilmeye çalışıldı. Bu amaç doğrultusunda Mısır Valisi Abbas Paşa, Padişaha danışmaksızın İngilizlere 1851 yılında Kahire ile İskenderiye'yi birbirine

---

[80] İlber Ortaylı, "Osmanlı İmparatorluğu ve Alman Diplomasisi: Drang Nach Osten", *Çağdaş Türk Diplomasisi:200 Yıllık Süreç Sempozyumu*, 15-17 Ekim 1997, Tebliğler Kitabı, (Ankara: TTK. Yayınları, 1999), 218-220.

[81] Devid Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922*, çev. Mehmet Harmancı, (İstanbul: Yeni Binyıl Yayınları), 18.

bağlayacak bir demiryolu inşa ve imtiyaz hakkı tanımıştı. Zira İngilizler bu dönemde Hindistan'a ulaşmanın kestirme yollarını aramaktaydı. Ancak devletin yetkili makamlarından izin almaksızın böyle bir imtiyaz veren Abbas Paşa, başta Padişah olmak üzere Osmanlı bürokratlarının tepkisini çekmiş ve imtiyaz iptal edilmişti. Bu imtiyazdan vazgeçmek istemeyen İngilizler, Sultan Abdülmecit'e baskı yaparak tekrar bu imtiyazı almayı başardı.[82] Hindistan'a ulaşmak isteyen İngilizlerin, 1851 yılında inşasına başlayıp, 1854 yılında hizmete soktuğu İskenderiye-Kahire demiryolu Osmanlı Devleti topraklarında inşa edilen ilk demiryolu hattı oldu. Bu tarihten itibaren Mısır özelinde sistematik olarak 1905 yılına kadar toplam 4.400 kilometrelik demiryolu ağı inşa edilecekti.[83]

1856 yılında Kahire-İskenderiye arasında demiryolu hattı yapımını tamamlayan İngilizler Kızıldeniz-Akdeniz bağlantısını sağladı. Diğer yandan İngiliz subay Chesney Basra Körfezi'ni Akdeniz'e bağlayacak alternatif demiryolu hattı için Fırat Nehri üzerinde araştırmalar yaptı. Akdeniz'deki İskenderun Limanı'ndan, Basra Körfezi'ndeki Kuveyt Limanı'na ulaşacak demiryolu hattı, Hindistan'a ulaşımı kısaltacağı düşünülmekteydi.[84]

Osmanlı Devleti duraklama döneminin akabinde Avrupa'da yaşanan gelişmeleri yakından takip etmeye başlamıştı. Özellikle Tanzimat dönemiyle birlikte Avrupa'nın ilerleyişinin ulaşım ve haberleşme üzerinden sağladığının anlaşılması üzerine devlet içerisinde ulaşım yolları geliştirilmesi kararı verildi. Ayrıca Kırım Harbi sırasından İngiliz ve Fransızlar ile birlikte çalışılması ulaşım ve haberleşmenin önemini bir kez daha ortaya koydu. Sultan Abdülaziz döneminin Ali ve Fuat Paşalar demiryolu yapımı

---

[82] Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, C. 14, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları 2002), 826-827.

[83] Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları 2000), 42-43.

[84] Gülsoy, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, 24-25.

konusunda çalışmalar yürütmüş ve devletin başta Balkanlar olmak üzeri tüm vilayetlerini İstanbul'a bağlayan hatların yapılması gerektiğinin özellikle üzerinde durulmaktaydı.[85]

Osmanlı Devleti'nin demiryolları politikasının temeli ise yapılacak olan hatların, İstanbul'dan başlayarak Anadolu'ya yayılması esas alınması üzerineydi. Ancak demiryolları konusundan yatırım yapmak isteyen batılı devletler Akdeniz kıyılarından başlayarak belli başlı bölgelere uzanan hatlar inşa etmek istiyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin yapılacak olan hatlarda; Rus sınırına uzak tutmak, İngilizlerin tepkisini çekmemek, Fransa ve Almanya gibi ülkelerin Osmanlı Devleti'ndeki çıkarlarına zarar vermemek üzere hesaplanmasına özen göstermesi temel demiryolu politikasıydı. Ancak Osmanlı Devleti'nin bu kırmızıçizgilerine rağmen batılı devletlerin baskılarına çok fazla direnemeyerek Anadolu içerisinde birbirinden bağımsız bazı demiryolları imtiyazları vermek zorunda kalmıştı.[86]

Osmanlı Devleti'nin bu duruşuna ilk gedik 1856 yılında açıldı. İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisinin destekleriyle Robert Wilkin isimli bir girişimci İzmir-Aydın demiryolunun yapımı imtiyazını almayı başardı. İzmir, Anadolu yarım adasının denize ulaşan en önemli limanı kenti durumdaydı. Bu imtiyazı alan Robert Wilkin projeyi yerine getirecek sermayeye sahip olmaması nedeniyle imtiyazı İngiltere merkezli bir şirkete sattı. Bu grup ise 1857 tarihinde daha sonra İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi olarak anılan şirketi kurdu.[87] İzmir-Aydın hattından sonra yine İngilizler tarafından 1863 tarihinde İzmir-Kasaba demiryolu inşa edildi. Bu hatların hem hattı işletenlere hem de Osmanlı Devleti'ne ekonomik yönlerden katkılar sağladığı yadsınamaz bir gerçekti.[88]

İzmir-Aydın Demiryolunun Osmanlı Devleti'ne ekonomik katkıları olsa da İngilizlerin yatırımları ihtiyaç duyduğu hammaddeler olan kumaş sanayisi, hayvancılık

---

[85] Hashim Totonji ve Özlem İğde Gülenç, "Anadolu Demiryolları Hattının Ankara'ya Ulaşması Ve Açılması", *Avrasya Sosyal ve Ekonomik Araştırmaları Dergisi* 6, S.4, (2019), 279.

[86] İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi 2001), 7.

[87] Özyüksel, Hicaz Demiryolu, 10-11.

[88] Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, 44.

ve pamuk gibi alanlarla sınırlı kaldı. Ancak Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla İngiliz yatırımları, yün ve pamuk ihtiyacını karşılamak için Mısır ve Hindistan bölgesine yöneldi. İngilizlerin, Osmanlı topraklarındaki yatırımlarının başka coğrafyalara yönelmesinden doğan boşluk Fransa tarafından doldurulmaya çalışıldı. Özellikle demiryolu yatırımları, tarım ve maden işletmeciliği Fransızlar sermaye sahiplerinin eline geçmeye başladı. 1800'lü yılların sonunda ise Osmanlı Devleti'nde dış yatırımcıların %41 sadece demiryolu yatırımlarına yönelmiş, sanayi yatırımları ise %10'da kalmıştı. Almanya'nın ise bu yatırımlardaki oranını 1890 yılından itibaren kademeli olarak artmaktaydı.[89]

Osmanlı Devleti, demiryollarının ülkeye yaptığı katkıları fark etmesi üzerine yeni hatların yapılması ve mevcut hatların birbirine bağlanması fikrini beraberinde getirdi. Bu amaçla 1865 yılında *Nafia Nazırlığı* kurularak tüm demiryolu teşebbüslerini merkezden yönetilmeye çalışıldı. Diğer yandan Osmanlı Devleti'ni, Avrupa'ya bağlayacak olan Balkanlar'daki, Şark Demiryolları tek bir çatı altında toplanarak Baron Hirsch isimli bir Belçikalı bankere verildi. Ancak Osmanlı Devleti yöneticileri ile Hirsch'in demiryolları konusunda arasının açılması, Anadolu'da yapılacak olan hatların Şark Demiryollarına bağlanmasının gecikmesine neden oldu. Ayrıca 1871 tarihinde Sultan Abdülaziz, İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak bir demiryolu hattının inşası için irade yayınladı. Ancak devletin bilgi birikimindeki eksikliğin ve Osmanlı tabası müteşebbis ve işçileri tarafından yapılan Haydarpaşa-İzmit hattının 2 yıl gibi uzun bir sürede bitmesi, bu büyük projeyi Avrupalı girişimciler ve mühendisler olmadan yapılamayacağı gösterdi. Bu nedenle Alman Mühendis Wilhelm von Passel 1872 yılında Asya-Osmanlı Şirketi'ne müdür olarak atanıp, İstanbul'dan Basra Vilayeti'ne uzanan bir demiryolu hattı projesi hazırlaması istenildi.[90]

1.5.1.Anadolu Demiryolları Ve İngiltere'nin Bakış Açısı

19. yüzyılla beraber gelişen Sanayi Devrimi'nin artık kendi içerisinde doruk noktaya ulaşmasının ardından emperyal devletler gelişmişliklerini ikinci ülkelere sömürü olarak yansıtmaya başladı. Esasında II. Abdülhamit'in denge politikasını ifade eden

---

[89] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* 70-71.

[90] Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,* 49-50.

büyük güçler arasındaki ayarın en önemli ayağını İngiltere ile olan siyasal ilişkiler oluşturmaktaydı. II. Abdülhamid döneminde bu durumun farkına varan Osmanlı Devleti, yabancı yatırımları devletin menfaati doğrultusunda ülkeye çekmeye çalıştı. Başta Fransa ve İngiltere'nin olduğu bu yabancı yatırımcılar özellikle ulaşım, bankacılık, elektrik ve su gibi yatırımlarda bulunmuşlardı. Ulaşım sektöründe başat yatırım ise demiryolları yatırımı başı çekmekteydi. Ancak 1870'li yıllardan itibaren batılı devletlerin Osmanlı Devleti'ne karşı izlediği saldırgan politikalar, bu yatırımlar için alternatif ülkelerin değerlendirilmesine neden oldu. Özellikle Rusların 93 Harbi ve sonrası Boğazları tehdit eder olması, İngilizlerin 1878'de Kıbrıs'ı ve 1882'de Mısır'ı işgal etmesi, Fransızların 1881'de Tunus'u işgal etmesi Osmanlı Devleti'ni ister istemez bu yatırımlarda Almanya'nın tercih etmesini sağladı.[91] Anlaşılacağı üzere, II. Abdülhamit'in denge politikasını ifade eden *büyük güçler arasındaki ayarın* en önemli ayağını İngiltere ile olan siyasal ilişkiler oluşturmaktaydı. III. Selim'den beri mevcut olan Osmanlı-İngiliz dostluk ilişkilerinin II. Abdülhamid döneminde sürekli bir düşüş göstermekteydi. Sultan II. Abdülhamid'in 1875-1878 sürecinde fark ettiği ve 1878-1882 sürecinde kanaat ettiği temel düşünce, İngiltere'nin artık Osmanlı toprak bütünlüğü aleyhine döndüğü idi. II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti için en büyük tehlike olarak İngiltere'yi görmüştür. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nde İngilizlerin, Osmanlı Devleti'ni Rusya karşısında yalnız bırakması II. Abdülhamid'in İngiltere'ye bakış açısını değiştiren temel faktör olmuştur. II. Abdülhamid'e göre bu savaş ve sonrasında İngilizler, Osmanlı toprak bütünlüğünü savunma politikasından vazgeçtiği anlamına geliyordu. İngiltere'nin bu dönemden sonra benimsediği politika, Osmanlının stratejik noktalarını işgal etmek suretiyle Orta Doğu'daki İngiliz menfaatlerini korumak oldu.[92]

Bu dönemde yapılması planlanan Bağdat Demiryolu Proje'sinde de eksen kayması yaşanmaktaydı. Zira İstanbul'dan Bağdat'a yapılması planlanan demiryolları ilk olarak Duyun-u Umumiye Yönetim Kurulu başkanı Sir Vincent Caillard tarafında İngiliz-Amerikan ortaklığıyla yapılması planlanmıştı. Ancak İngiliz-Amerikan yatırımcılar böyle bir projeye ilgi göstermedi. İngiliz ve Amerikan yatırımcıların projeye sıcak

---

[91] Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950,* 2-3.

[92] Tolga Başak, *İngiltere'nin Ermeni Politikası,* (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2008), 33.

bakmamaları, Alman yatırımcılara kapı araladı. Bu dönemde Osmanlı Ordusuyla silah ticareti yapan Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaulla projeye ilgi gösterdi. Daha sonra Kaulla bu projeyi, Alman Deutsche Bank müdürü George von Simens'e anlatarak destek vermesini istedi. Projeyle ilgilenen Simens, Deutsche Bank bünyesinde Haydarpaşa-İzmit hattının işletme haklarının satın alınmasıyla Osmanlı Devleti'ndeki ilk Alman menşei demiryolu işletmesi macerası başladı. Daha sonra Osmanlı Devleti tarafından hattın Ankara'ya kadar uzatılması imtiyazı aynı gruba 6 Ekim 1888 tarihinde verildi. Böylece Anadolu Demiryolu Şirketi yani "*La Societe du Chemin der Fer Ottomane d'Anatolie*" resmen kuruldu.[93] Bu tarihten sonra Anadolu'da demiryolu yapımı ve işletmesinde hızlı bir giriş yapan Almanlar, Osmanlı Devleti'nde 1908 tarihinde kadar toplam 5883 kilometre demiryolu inşa edecekti. Demiryolları Osmanlı Devleti'nin ekonomik gelirlerini de artırmaya başladı. 1888 yılında demiryollarından elde edilen kar 80.5 milyon kuruştan; 1908 yılında 740.04 milyon kuruşa çıkmıştı.[94]

Anadolu'da demiryolu inşa etme ve işletme imtiyazının Almanlara verilmesi ilk etapta İngilizler tarafından memnuniyetle karşılandı. Zira İngilizler, Almanların Anadolu'ya girmesiyle kendisi için hayati öneme sahip olan Mezopotamya bölgesindeki Rus baskısının azalacağını düşünmekteydi. Ayrıca Fransızlar ile rekabet halinde olan Almanların, İngiltere'ye Mısır konusunda yaşadığı meşruiyet sorununa destek olacağı hesapları düşünülmekteydi.[95] Ancak diğer batılı devletler Almanların kazanımlarından telaşlanmaya başladı. İlk olarak Belçika ve Fransa menşei şirketler bir grup kurarak Samsun'dan İskenderun'a bir demiryolu hattı yapmak istemişse de dönemin Osmanlı Devleti Sultanı II. Abdülhamid bu hattın kuzey-güney aksında Rusları kışkırtabilecek bu yatırıma sıcak bakmadı.[96]

---

[93] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 42.

[94] Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye Reform, Devrim ve Cumhuriyet: Modern Türkiye'nin Doğuşu 1808-1975 C.2*, çev. Mehmet Harmancı (İstanbul: E Yayınları 2010), 278-279.

[95] Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, 56.

[96] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 75.

Anadolu Demiryolu Şirketi ile başarılı bir performans göstere Alman mühendisliği, Anadolu'da çıkarları olan Fransa ve İngiltere'nin içini bir kurt misali kemirmeye başladı. Fransızlar dengenin Almanlar lehine bozulması nedeniyle işletmekte oldukları İzmir-Kasaba demiryolunun Konya'ya kadar uzatılması imtiyazını Osmanlı Devleti'nden talep etmişse de bu talep Osmanlı Devleti tarafından reddedildi. Fransa'nın İstanbul'daki Büyükelçisi P. Chambon bu olumsuz cevabı protesto edip yapılanın Fransa'ya yapılmış büyük bir saygısızlık olduğunu ilan etti. Yine aynı mihmanda bölgede demiryolu yatırımları İngilizlerin, İstanbul Büyükelçisi Sir Clare Ford, Konya'ya uzatılacak olan hattın Almanlara verilmesi durumunda İngilizlerin çıkarlarının zarar göreceğini Osmanlı Devleti'ne bildirdi. Hatta İngiliz bu imtiyazı iptal ettirmek için donanmasını İzmir önlerine getirileceği tehdidinde bulundu. İngiltere ve Fransa'nın bu tutumları Ruslar tarafından da desteklendi.[97]

Gayet gergin bir seyir izleyen dünya siyaseti, Anadolu'da yapımı devam eden demiryolu projesini takip etmekteydi. Almanlar ise bu hat sayesinde yaklaşmakta olan büyük harbin emniyet supabını inşa etmekteydi. Çünkü olası bir İngiliz-Alman çatışması İngilizlerin başta kuzey denizi olmak üzere tüm deniz yollarını Alman lojistiğine kapatacağını düşünmekteydi. Bu nedenle İngilizlerin denizlerdeki çemberini kırabilecek tek ihtimal Anadolu Demiryolları'ydı.[98]

1.5.2.Bağdat Demiryolu Ve İngiltere'nin Bakış Açısı

Anadolu demiryolu Almanlar tarafından hızla inşa edilerek karlı bir yatırıma dönüştürülmesinin ardından Osmanlı Devleti açısından artık demiryolu inşasının ikinci etabının başlaması kaçınılmazdı. Zira devlet otoritesinin artık uzak köşelere kadar nüfuz edebileceği ihtimali devletin dağılma sürecini durduracağını düşünülmekteydi.

Osmanlı Devleti, ülke genelinde yapılacak olan demiryollarına ihtiyaç duyması Alman emperyalizmi ile birleşmesi sonucunda Alman mühendis Wilhelm von Pressel'den Avusturya-Macaristan sınırından Basra Körfezi'ne uzanan demiryolu

---

[97] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları,* 81.

[98] Onursal ve Başaran; "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", 325-358.

projesini hazırlaması istenildi. Von Pressel'in projesi kapsamında, Osmanlı Devleti'nin merkeze uzak eyaletlerinde nüfuzunun güçleneceği ve ekonomik gelişmelerinin hızlanacağı düşünülmekteydi. Üstelik bu proje sayesinde Alman emperyalizmi Osmanlı Devleti'ne yayılacak ve iki devlet açısından kazan kazan politikası vücut bulacaktı.[99]

Almanların, Mezopotamya'ya ilgisini artması, Osmanlı Devleti eski Sadrazamlarından Mithat Paşa'nın 1868-1871 yılları arasında Bağdat Valiliği yaptığı döneme kadar uzanmaktaydı. Mithat Paşa, Bağdat-Kazimiye arasında bir tramvay hattı yaptırmış ve bölgede yapılabilecek olan demiryolları hakkında ayrıntılı raporlar düzenlemişti. Paşa'nın raporlarında özellikle Bağdat'tan Basra'ya uzatılacak bir demiryolunun, İngilizlere yaptırılmasının Arabistan yarımadasında İngiliz nüfuzunu artıracağı endişesinden bu teşebbüsün bizzat Osmanlı Devleti tarafından yapılmasının üzerinde durmuştu. Mithat Paşa'nın hazırladığı raporlar, bölgede çalışmalar yürüten Alman Konsolosu Richarz'ın dikkatini çekti. Konsolos, Mithat Paşa'nın raporlarını 1903 tarihinde kadar düzenli olarak, Alman Başbakan von Büllow'a gönderdi. Bu raporlar sayesinde zaten bölgeye ilgisi olan Alman Devleti, gelecek planlarının merkezine Mezopotamya'yı yerleştirdi.[100]

Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesini sağlamak için Alman Kayser II. Wilhelm elinden geleni yapmaktaydı. Bu bağlamda Kayser telgraf kozunu oynayarak dönemin Sultanı II. Abdülhamid'e muhaliflerine karşı istihbarat paylaşımında bulunmak ayrıca demiryolları hatlarının geçtiği yerlere telgraf hattı çekmek gibi bazı sözler vermek zorunda kaldı. Buna karşılık Osmanlı Devleti ise, hat boyunca maden arama imtiyazını şirkete verecekti.[101] Almanya'nın Anadolu'da yapımını üstlendiği demiryolları projelerinde gösterdikleri üstün yetenek ve uluslararası politik atmosfer nedeniyle Sultan II. Abdülhamid, Konya'ya ulaşan Anadolu Demiryolunun, Bağdat'a uzanması yönündeki projeyi de Alman şirkete vermeye karar verdi. Yapılan müzakereler

---

[99] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 30-31.

[100] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 14.

[101] Sean Mcmeekin, *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923*, çev. Nurettin Elhüseyni, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları 2019), 46-47.

sonunda Sultanın, 27 Kasım 1899 tarihli iradesiyle İstanbul'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak olan demiryolu imtiyazlarını Alman şirkete verdiğini kamuoyuna duyuruldu.[102]

Bu imtiyaz sayesinde Almanlar, Avrupa'ya hapsolmuş ekonomisi için dışarı sıçrama noktasını elde edecekti. Yapılacak proje doğal olarak Rusların Boğazlar, Fransızların ön Asya ve İngilizlerin Hindistan ve Hindistan'a giden yolların güvenliği ile doğrudan çakışmaktaydı. Üstelik yeni hattın Basra'dan Berlin'e kadar uzatılması, İngilizlerin elinde bulunan Süveyş Kanalı üzerindeki doğu ticaretine büyük engel teşkil edeceği aşikârdı. Ancak II. Wilhelm bu politikasıyla İngiltere, Fransa ve Rusya'yı kışkırtmak istemiyordu.[103]

Bağdat Demiryolu Projesi'nin yapımının önündeki bir numaralı engel ise Alman ekonomisinde projeyi tamamlayacak yeterli sermayenin olmamasıydı. Almanların bu devasa projeye sağlayacakları finansmanın olmaması imtiyaz sahibi Deutche Bank yetkililerinin İngiltere ve Fransa'da projeye ortak olacak girişimciler aramasına neden oldu. Ancak ilk etapta beklediği desteği alamayan Almanlar, gerekli sermayeyi için Rus ve Amerikalı şirketlerle görüşmeye başladı. Bu durum karşısında telaşlanan İngiliz ve Fransızlar bölgeye yeni ortakların girmesi tehlikesi üzerine Alman, İngiliz ve Fransız üçlü görüşmelerini yeniden başlattı.[104]

Kayzeri II. Wilhelm, İngiliz ve Fransızların, Bağdat Demiryolu Prejesi'ne karşı blokunu kaldırmak için İngiltere'yi ziyaret gitti. Özellikle Bağdat'a uzanacak demiryolu meselesi konusunda İngiltere'nin desteğini almayı düşünen Kayser, İngilizlerin, Güney Afrika ve Çin bölgelerindeki sömürgelerinde yaşamakta olduğu siyasi problemlerden yararlanmaya çalıştı. Almanların bu diplomatik atağı sayesinde İngiliz kamuoyu bir nebze olsun yumuşadı. İngiliz kamuoyunda, Anadolu coğrafyasında hem siyasi hem de ekonomik rakipleri olan Fransa ve Rusya'yı görmektense, Almanya'yı görmenin tercih edildiği konjonktürü oluştu. İngilizler bu sayede Süveyş Kanalı ve Mezopotamya'daki

---

[102] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 72.

[103] Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)", *Türkler, C.13* (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 66.

[104] Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,* 61.

çıkarlarına karşı yayılmacı politika güden Rusya'ya karşı Anadolu'da bir Alman engeli sağlamayı düşündü.[105] İngilizleri tarafına çekebilme politikası kapsamında Almanlar, İngiltere tarafından kanunsuz olarak ilhak edilen Mısır konusunda, İngiliz tezlerini destekleme ve ilhakı tanıma sözü verdi. Fransızlar konusunda ise Almanlar, Osmanlı Devleti nezdinde bir Fransız işletmesi olan İzmir-Kasaba Demiryolu şirketine, hattı Afyonkarahisar'a kadar uzatma, ayrıca Beyrut-Şam-Halep demiryolu imtiyazının da Fransızlara verilmesine yardımcı olacaklardı.[106]

Deutche Bank Genel Müdürü von Simens de iştirake İngiliz sermayesinin dahil etmeksizin hayata geçmeyeceğinin farkındaydı. Ancak Simens'in, İngilizlerle bir anlaşma sağlanamadan 1901 yılında vefatı nedeniyle yerine Arthur von Gwinner geçti. Gwinner, Mart 1903 tarihinde Bağdat Demiryolu Projesi'nin nihai anlaşması imzalandı ve İngiltere projeye kısmen onayı verdi.[107]

Almanya'nın inşaata başlamadan önce sağladığı yumuşak diplomatik ortam hattın yapımının ilerlemesi ve İngiltere-Fransa gibi ülkelerin çıkar noktalarına baskı yapar hale gelmesi, Bağdat Demiryolu Şirketi'nin geleceğini etkilemeye başladı. Zira hattın Basra Vilayeti'ne kadar uzanacağı fikri bölgede derin siyasi ve ticari çıkarları olan İngilizlerin, Bağdat Demiryolu Projesi'ne karşı tutumunu kademeli olarak sertleştirmesine neden oldu. Fransızlar da İngilizler gibi çıkarları zedelenecek endişesi nedeniyle 1903 yılında Bağdat Demiryolu Şirketi'nin hisse senetlerinin Paris Borsası'nda işlem görmesini engellemeye başladı. Bu engelin nedeni olarak da Bağdat Demiryolunun tamamlanması durumunda Süveyş Kanalı sayesinde önemi artan Fransa'nın Akdeniz liman şehirlerinin, Bağdat Demiryolu nedeniyle bypass olacağı endişesiydi.[108]

İngiltere'nin Bağdat Demiryolu Projesi hakkındaki görüşleri henüz tam olarak sertleşmese de İngiliz kamuoyunda projeye karşı yaklaşım kademeli alarak artmaya

---

[105] Gregor Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914*, çev. M. Sami Türk, (İstanbul: Kronik Kitap 2021), 187.

[106] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 83.

[107] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914*, 263-282.

[108] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, 203-204.

başladı. Ancak İngilizler projeden tamamen kopmak da istemiyordu. Özellikle hattın Bağdat'tan Basra Limanı'na kadar olan uzantısını hem inşa etmek hem de kontrol etmek İngiliz Devleti için vazgeçilemez bir çıkar haline dönüştü. Bu nedenle İngilizler, Almanlarla anlaşamaması durumunda, Fırat Vadisi'ni takip edecek olan Alman projesi Bağdat-Basra hattına karşılık; Dicle vadisini takip edecek bir demiryolu inşa edilerek bölgedeki siyasi ve ticari nüfuzu Almanlara kaptırmak istemiyordu.[109]

Almanların, Bağdat Demiryolu yapımda karşısında olan bir diğer devlet ise Rusya'ydı. Ruslar, Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti içerisinde nüfuz alanını geliştirmesine temelden karşı çıkmaktaydı. Almanların bu hattı yapması durumunda Rusya'nın Doğu Anadolu'daki nüfuz alanları sınırlanmış olacaktı. Ayrıca hattın Mezopotamya'ya uzanması halinde hem tarım hem de yer altı zenginlikleri açısından yeni bir bölge ortaya çıkacaktı. Bu durum ise dünya tahıl ve petrol piyasasında güçlü bir yeri olan Rusya'ya önemli bir rakip doğmasına neden olacaktı. Son olarak ise 1977-1978 yılında Osmanlı-Rus savaşından kaynaklanan tazminat alacaklarının Osmanlı Devleti'nin bu denli ağır yatırımlar yapması durumunda alamayacağı endişesi Rusya'nın bu projeyi istememe nedenleri arasında gösterilebilirdi.[110]

Rusların yapılacak olan hat karşısındaki bir diğer itirazı ise projenin rotası olan Sivas-Harput-Diyarbakır güzergahı meselesiydi. Bu durum karşısında Ruslar yıllardır süre gelen Doğu Anadolu'daki çıkarlarına zarar geleceğini düşünmekteydi. Almanlar ise bu engeli, hattı daha güneyde Konya'dan ilerleyerek Toros Dağları üzerinden Fırat Nehri'ni takip ettikten sonra Suriye ve Mezopotamya topraklarına ulaştıran alternatif bir güzergâh belirleyerek aşmaya çalıştı.[111] Hattın inşası için hesaplanan yeni rota Akdeniz kıyılarına indikten sonra sahil boyunca İskenderun'a ulaşıp Beylan Geçidi'nden, Halep istikametine ilerlenmesi yönündeydi. Ancak olası bir savaş halinde düşmana ait donanma gücünün ateş hattında olan bu güzergah yerine hat biraz kuzeye çekilerek donanmanın atış menzilinden çıkarıldı. Fakat bu durum hattın önüne aşılması çok zor olan Amanos

---

[109] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914,* 431.

[110] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 158-159.

[111] Paul Rohrbach, *Saltanat Hattı Bağdat Demiryolu,* sad. Oktay Bozan, (İstanbul: Çizgi Kitap Evi 2021), 52-53.

Dağları'nı çıkardı ve inşaatın hem maliyeti hem de süresi artırdı.[112] Hattın yeni bir güzergâha kavuşması neticesinde Rusya, Osmanlı Devleti'nden kalma 57 bin franklık savaş tazminatı baskısını kaldırdı.[113] Ayrıca Almanlar, Karadeniz'in güneyinde demiryolu projesi geliştirilmeyeceğine dair Ruslara söz vermek zorunda kaldı.[114]

Güzergâhta yapılan değişikliklerin sonrasında Almanlar hattın Akdeniz'e açılan kapısından mahrum kalmışlardı. Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Wangenheim, Almanya'nın etrafındaki çemberi kırabilmesi amacıyla Anadolu'ya yerleşmesi, Bağdat Demiryolunu tamamlamak için azami gayret sarf etmesi gerektiğine inanmaktaydı. Ayrıca Büyükelçi, demiryolunun getirdiği avantajlar sayesinde Almanya, Akdeniz'de bir liman sahibi olması için çalışması gerektiğini savunmaktaydı. Bu görüşler çerçevesinde Osmanlı politikasını belirleyen Almanya, Osmanlı Devleti'nin ayakta tutulabilmesi amacıyla İngiltere'yle işbirliği yapmaya özen gösterdi. Büyükelçi, Osmanlı Devleti'nin dağılması kaçınılmaz bir hal alması durumunda Mezopotamya, Mersin ve İskenderun'un Almanlar tarafından işgal edilmesi gerektiği savunmaktaydı.[115]

5 Mart 1903 tarihinde Bağdat Demiryolu Projesi'nin Ankara'dan sonra yapılacak olan hatların kesin imtiyazını aldıktan sonra artık ok yaydan çıktı. Anlaşmanın maddeleri içerisinde bulunan bazı ek imtiyazlar hattın geçtiği bölgede hemen hemen hiçbir batılı devlete yaşama şansı bırakmayacak cinstendi. Almanya hariç! Almanlar hattın her iki yönünde 20'şer kilometrelik alanda neredeyse yeraltı ve yerüstü kaynaklarının tamamını arama, çıkarma, kullanma haklarını elde etti.[116] Yine anlaşmaya göre; Anadolu Demiryolu Şirketi'nin paydaşı olduğu Bağdat Demiryolu Şirketi, yapılacak olan yola kilometre başına 4.500 frank garanti ücret alacaktı. Bu oranın karşılanmaması durumunda kalan kısmı Osmanlı Hazinesi tarafından üstlenecekti. Ayrıca şirket, hattın yapımı

---

[112] Altan Alperen, "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", *21. Yüzyıl Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* 7, S.19, (Bahar 2018), 9.

[113] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 161.

[114] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914,* 220-221.

[115] Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi,* Cilt V., (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995), 352-353.

[116] Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları,* 193-194.

esnasında inşa edecekleri hizmet binaları için gerekli arazileri bedelsiz olarak alacaktı. Üstelik hatların yapımında kullanılacak olan ahşap malzeme için hattın etrafındaki ormanlar ve yine taş işleri için taş madenleri kullanımı şirkete açık olacaktı. Yine anlaşmaya göre; Alman bilim adamları hattın etrafında arkeolojik ve jeolojik kazı yapma yetkisine sahip olacaktı.[117]

Almanlar bu demiryolu projesi sayesinde gerek Osmanlı Devleti merkezinde gerekse hattın uzandığı ve İngilizlerin kendisi için nüfuz alanı olarak düşündüğü Akdeniz-Mısır ve Basra Körfezi üçgenindeki nüfuzunu artırmaya başlaması, İngiltere'nin aceleci davranmasına neden oldu. Bu nedenle Akdeniz'den Basra Körfezi'ne kendi çıkarlarına hizmet eden bir *"Arap Barajı"* kurma İngiltere'nin zamanla temel politikası haline dönüştü.[118]

Bağdat Demiryolu inşası ilerledikçe İngilizler, Basra Körfezi'nde stratejik konumunu güçlendirmeye çalıştı. İngilizler, Mezopotamya'nın Basra Körfezi'ne çıkış noktası olan Kuveyt'te stratejik öneme sahip olduğunu bilmekteydi. Bu amaçla Kuveyt Şeyhi Mübarek El-Sabah'ı bağımsızlık konusunda koşulsuz desteklemeye başladı. İngilizler takip ettikleri bu politika sayesinde Bağdat Demiryolu Projesi'nin, Basra Körfezi'ne ulaşmasını engellemeye çalışmaktaydı.[119] Bağdat Demiryolunun denize ve dolayısıyla bir limana ulaşmasını engelleyen İngilizler daha sonra hattın Irak'ta ilerlemesine odaklanacaktı. Alman sermayesinin projeyi bitirecek durumda olmadığı gerçeğini bilen İngilizler politikalarını bu kapsamda geliştirdi. Almanlar ise hem sermaye eksikliğini aşmak hem de hattın kıymetini artırabilmek için Basra'da bir limana ulaşmasını sağlamak istemekteydi. Bu amaçla İngilizlere, Dicle Nehri boyunca ikinci bir hat yapılmasını teklif etti. Zira bu teklifle inşa faaliyetleri için gereken ekonomik rahatlığı sağlayacağını düşünen Almanlar aynı zamanda Duyun-u Umumiye tarafından kontrol

---

[117] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 93-94.

[118] George Antonius, Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü, (İstanbul: Selenge Yayınları 2021), 105.

[119] Akyıldız ve Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi,* 30.

edilen Osmanlı gümrük vergisini artırmak önündeki İngiliz engelini kaldırmayı hedeflemekteydi.[120]

İngiliz basını, Bağdat Demiryolu Projesi'ne bakış açısını kar ve zarar penceresinden değerlendirmeye çalışmaktaydı. Özellikle *The Times* gazetesi, Almanların inşa ettiği yolun İngiltere'nin ticari çıkarları üzerinden değerlendirmekteydi. Gazeteye göre; Almanların, İstanbul'dan Bağdat'a uzanacak olan demiryolu projesinin İngiltere denetiminde olan Süveyş Kanalı'ndaki ticari çıkarlarına zarar vereceği konusunda kesinlik olmadığının üzerinde durulmaktaydı. Ayrıca gazete, yeni ticari alanların açılmasının İngiltere'nin alışagelmiş ticari geleneğe uygun olduğunu yönünde beyanları kamuoyuna taşımaktaydı. Ancak konuya muhalif taraftan bakan *The Finansal Times* gazetesi Almanların, Anadolu ve çevresinde projeler geliştirmesi ayrıca var olan demiryollarını denetimi altına almasının İngiltere'ye bir hakaret olduğunu okuyucularıyla paylaşmaktaydı.[121]

İngiliz siyasetçisi Sir Johnston, Almanya'nın demiryolları projesi hakkında;

> *"Bir Alman olsaydım, ben gelecek rüyamda büyük bir Alman-Avusturya-Türkiye imparatorluğunu görürdüm, belki iki ana limanla: biri Hamburg diğeri İstanbul. Böylece Alman sanayisi Küçük Asya'ya, Türkiye'ye gidiyordu ve 25 yıldan beri bütün sessizliği ve dayanıklılığıyla Bağdat demir yolunu başardı: Türkiye'yi güçlendirmek Almanya için avantaj Rusya'ya karşı set ve bariyerdir. Almanya'nın dışında oluşturduğu en büyük sanat eserini bir diplomat Bağdat demiryolu olarak isimlendirdi. İstanbul'dan Bağdat, İskenderun ve Basra'ya kadar liman ve demiryolu inşasının, sulama projelerinin devreye girmesiyle bölge pamuk ve tahıl tarlaları, kömür, neft ve petrolle daha önemli hale geliyor.*

[120] Akyıldız ve Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, 96.

[121] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914*, 190-191.

Böylece Rus ve Alman hattı İstanbul'da kesişiyor: Alman-Türk dostluk hattı Helgoland-İstanbul-Bağdat ve Rus-Türk düşmanlık hattı Odessa-İstanbul-Atina idi. Aynı zamanda İngiliz (Kahire-Kalkutta) hattı da burada kesişiyordu.[122]" şeklinde beyanı ile gelecekte Almanların üstlendiği projenin ne gibi sorunlar doğuracağını ortaya koymaktaydı.

Bu bağlamda bakıldığında Almaların özellikle 1900'lü yılların başından itibaren hızla Osmanlı topraklarında stratejik yatırımlar yapmasının en başında kıta Avrupası'nda en büyük rakipleri olan İngiltere ve Fransa'yı en azından sömürgelerine giden yollar hakkında sıkıştırmaktı. Diğer taraftan bünyesinde ve sömürgelerinde çok fazla Müslüman nüfus bulunduran Rusya ve İngiltere'yi Osmanlı halifesinin nüfusunu kullanarak ikili kıskaca almak yatmaktaydı. Bu kapsamda bölgede stratejik konuma sahip olan Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü, ekonomik ve askeri açıdan güçlü olması her zaman için Alman politikasının işine gelmekteydi. Ayrıca güçlü bir Osmanlı Devleti ileride yaşanabilecek olan büyük bir Avrupa savaşında Almanların dışarıya açılan kapısını açık tutmasına yardımcı olacaktı.[123] Bu amaca kilitlenen Alman siyaseti üzerinde Dr. Rohrback, Almanya ile İngiltere arasında çıkabilecek olan bir savaşta Almanya'nın deniz gücü olarak İngiltere'yi vurmayacağını ve İngiltere'nin topyekûn işgalinin imkânsız olduğunu vurgulayarak, Almanya'nın bu savaştan ancak Mısır ve Süveyş Kanalı'nı ele geçirerek galip gelebileceğini savunmaktaydı. Süveyş Kanalı'nın ise İngilizlerden alınabilmesinin tek yolu olarak Anadolu'da ve Suriye'de askeri sevkiyatları önemli ölçüde kolaylaştıracak olan demiryolları yatırımlarının hızla yapılması gerektiğini belirtmekteydi. Bu sayede İngiltere'nin başta Hindistan olmak üzere tüm sömürgelerine giden yolun kesilmesi, İngilizlerin savaşı sürdürmesini engelleyeceği üzerinde duran Rohrback demiryolunun Bağdat'a ulaşması sayesinde Mezopotamya'nın olası bir İngiliz işgaline karşı kolaylıkla savunulabileceğinin üzerinde durmaktaydı.[124]

---

[122] Tepekaya, "Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)", 74.

[123] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 138-139.

[124] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 140.

1908 tarihinde ise Osmanlı Devleti'nde Meşrutiyetin ilan edilip İttihat ve Terakki'nin kısmen iktidara gelmesi Bağdat Demiryolu açısından hayati gelişmeler ortaya koydu. İngilizlerle ilişkileri düzeltmek isteyen İttihat ve Terakki'nin Maliye Nazırı Cavit Bey bu bağlamda Londra ve Paris'e ziyaretlerde bulunarak bir miktar kredi sağlayacağı bir zemin bulmaya çalıştı. Fakat Londra ve Paris'te istenilen şartlarda krediyi temin edememesi üzerine, zaten yeni yönetimi yanına çekmek için hazırda bekleyen Almanlar devreye girdi. Osmanlı Devleti'ne 30 milyon dolarlık bir kredi sağlayan Almanlar üstelik hiçbir siyasi şart öne sürmedi. Alman kredisi sayesinde II. Abdülhamid döneminde kurulup güçlenen Osmanlı-Alman ticari ilişkileri daha da arttı. Ancak bu krediyle de Osmanlı Devleti'nin mali yapısını düzeltilemediğinden Osmanlı idarecileri, gümrük vergilerini artırmaya karar verdi. Ancak bu durum 1881 yılında yaşanan mali iflas sonrası kurulan Duyun-u Umumiye'nin onayına muhtaç bir karardı. İngilizler, Bağdat Demiryolunun, Basra'ya kadar uzatılma ihtimalinden endişe duymaları nedeniyle bu gümrük artırımına rıza göstermedi. İngilizler bu şartı kabul etmek için Bağdat'tan Basra'ya uzanacak olan demiryolunun %55 hissesini ve Basra'ya yapılacak olan limanın yapım ve işletme haklarının tamamının kendilerine verilmesini talep etti.[125]

1.5.3.Hicaz Demiryolu Ve İngiltere'nin Bakış Açısı

Osmanlı Devleti'nin demiryolları konusunda sergilediği kesin tavır yeni hatların yapılması fikrini doğurdu. Bu hatların başında ise Şam ve Hicaz'a uğrayan bir hat demiryolu projesi gelmekteydi. Osmanlı Devleti bu hattı inşası konusundan hem askeri hem de siyasi olarak kazanımlar sağlaması hesapları içerisindeydi. Bağdat Demiryolu Projesi ile paralel olarak yapılması düşünülen hat Osmanlı Devleti'nin merkezi otoritesini uzak vilayetlere kadar ulaştıracaktı.

Tüm hesaplamalar ve planların ardından Hicaz Demiryolu projesinin inşası 1 Eylül 1900 yılında projenin en büyük destekçisi olan Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 25. senesinde başladı. 1.05 m genişliğinde dar hat olarak hesaplanan demiryolu hattı bu sayede daha ucuza mal edilecekti. Hattın dar olmasının bir diğer etkeni ise bölgede daha önceden yapılmış olan Beyrut-Şam-Havran hattı ile uyumlu olmasıydı.[126]

---

[125] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 246-247.

[126] Gülsoy, *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, 133-134.

1901 tarihinde Şam'da inşasına başlanan Hicaz demiryolu projesi 1908 tarihinde Medine'ye ulaştı. Bu hattın farklı bir boyutu ise İttihad-ı İslâm hareketinin parçası olduğunu söylemek mümkündür. 1900 tarihinden itibaren ise II. Abdülhamid, başta Bağdat demiryolu projesi başta olmak üzere ekonomik ayrıcalıklar tanımak yoluyla hızla Almanya'ya yanaşmak zorunda kaldı.[127]

Hicaz Demiryolunun inşasının başlamasının ardından İngiliz denetimindeki Süveyş Kanalı'nı kullanarak Hicaz ve Yemen gibi vilayetlerine ulaşan Osmanlı Devleti bu zinciri kırabilmek için Akabe Körfezi'ne çıkan bir yan hat inşa etmeyi düşündü. Zaten Hicaz Demiryoluna karşı olan İngilizler, Akabe Hattı'nın da ortaya çıkmasıyla hem Hicaz Demiryolu projesine hem de Akabe Hattı'na merkezden muhalefet etmeye başladı. Bu kapsamda ek tedbir olarak da bölgede yaşayan Arap halkına demiryolunun olumsuz yönlerinin propagandasını yaparak demiryolu inşasını engellemeye ve hatta durdurmaya çalıştı.[128]

Osmanlı Devleti için hayati öneme sahip olan Hicaz Demiryolunun inşasının önündeki en önemli engel inşa malzemelerinin taşınması konusuydu. Bu dönemde Fransızlar tarafından işletilen Şam-Müzeyrib hattı Osmanlı Devleti tarafından satın alınarak taşıma problemleri çözülmek istenilse de Fransız Dış İşleri Bakanlığı hattın satılmasına onay vermedi. Zira Fransız Hükümeti, Suriye'deki nüfuzuna zarar vereceği düşüncesiyle bu satışı karşı çıktı. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Fransız hattına paralel olarak Hayfa-Dera-Şam hattını inşa etmeye karar verdi. Bu yeni hattın yapılmasıyla Fransız demiryolu şirketinin bölgedeki tekeli kırılmış ve rekabet ortamı yaratılmış olacaktı. Fakat Osmanlı ekonomisinin bu dönemde derin bir dar boğaz yaşamaktaydı. Bu dar boğazı atlatabilmek için Fransızlardan kredi talep edilmesinin ardından Fransızlar ancak bu hattın kendilerine satılması şartıyla verebileceğini Osmanlı Devleti'ne bildirdi.

---

[127] Mim Kemal Öke, "Şark Meselesi ve II. Abdülhamid'in Garp Politikaları (1876-1909)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3*, (İstanbul: 1982), 267.

[128] Dursun, "Akabe Meselesi", 123-124.

Bunun üzerine Osmanlı Devleti Hicaz Demiryolunun satılabilmesinin önüne geçmek amacıyla projeyi Evkaf Nezareti'ne bağladı.[129]

İngiliz ve Fransızların aksine Almanlar Hicaz Demiryolu Projesi'ne destek vermekteydi. Zira Şam'dan Medine'ye Müslüman toplumların nakdi yardımları ile inşa edilmekte olan Hicaz Demiryolu Projesi'nin kuzey ucu Halep'te Bağdat demiryoluna bağlanacaktı. Bu sayede Almanların, Basra Körfezi'ne sızma için meydana koyduğu demiryolu projesi Arabistan içlerine kadar ulaşan siyasi bir organizasyona dönüşmesi Almanların işine gelmekteydi.[130] Avrupa devletlerinin güç grupları haline gelmesi üzerine Sultan II. Abdülhamid, tarafsız bir Osmanlının manevra alanının daralacağını görerek kesin tarafsızlık politikasının terk etti.[131] *"İngilizleri istediğim ittifaka sürüklemek için Bağdat Demiryolu hattını Almanlara verdim"* sözleriyle Sultan yeni dış politika teşebbüsünün ortaya koymaktaydı. Almanya-Osmanlı yakınlaşmasının en etkili sonuçları demiryolları projesi üzerinden ilerlemekteydi. Sömürgecilik yarışında Almanya'nın hedefi, Osmanlı coğrafyasında özellikle Anadolu ve Mezopotamya bölgelerindeki zenginlikleri Almanya'ya açmaktı. Almanya, Anadolu'dan Basra Körfezi'ne uzanacak demiryolu ile sıcak denizlere ulaşmayı hedeflemekteydi. Almanlar, Osmanlı coğrafyasında 8 yıl gibi kısa bir sürede 1033 kilometre demiryolu hattı inşa etti. İstanbul'dan Basra Körfezi'ne ulaşacak demiryolu hattı, şüphesiz ki Almanların çok işine yarayacaktı. Alman stratejistleri, üstün bir teknoloji ile Doğu'ya *"Barışçı Sızma"* ile asıl amaçlarına ulaşacaklarını düşünmüşlerdi. Almanların bu girişimi tam amacına ulaşmasa da çok önemli sonuçlar ortaya koyarak sömürge rekabetinde Almanya'yı rakiplerinden bir adım öne geçirdi. Bu demiryolu projesi sayesinde Almanlar, Fransa ve İngiltere ile rekabet edebilir konuma gelirken I. Dünya Harbi'ne giden yolda en önemli müttefikini de belirlemiş oluyorlardı.

---

[129] Murat Özyüksel, "Hicaz Demiryolu", *Türkler,* C. 14 (Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 844-845.

[130] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* 148-149.

[131] Ahmet Saib, *Tarih-i Meşrutiyyet ve Şark Mesele-i Hâzırası,* (Yay. Haz.) Şennur Şenel, Ankara Berikan Yayınları 2010) 41.

Hicaz ve Bağdat Demiryollarının yapılarak Hanakin üzerinden Tahran'a bağlanması durumunda özellikle İran, Afganistan ve Hindistan'da bulunan gerek Şii, gerekse Sünni tüm Müslümanların bu hat üzerinden kutsal yerlere gideceği aşikârdı. Bu hatların İstanbul'a bağlanmasıyla neredeyse İslam coğrafyası tamamen birbirine bağlanmış olacağı kesindi. Bu hatlar er ya da geç yapılacak ve hizmete sunulacaktı.[132]

1.6.ORTA DOĞU DEMİRYOLLARI-PETROL İLİŞKİSİ DOĞUŞU

1.6.1.Musul-Bağdat ve Basra Vilayetleri Petrolleri

Bağdat hattının Mezopotamya'ya ulaşmasının altında bir de jeopolitik sorunu barındırmaktaydı. Bu sorunun adı ise *Neft*'ti. Özellikle Dicle Nehri'nin Mezopotamya bölümünde nehrin sol yakasında varlığı bilinen neft (petrol) geleceğin yakıtı olarak görülmekteydi. Bu durum Mezopotamya'da zaten demiryolu özelinde çekişmenin devam ettiği Alman-İngiliz çatışmasını farklı bir boyuta taşıdı. Mezopotamya'nın kadim bölgeleri olan Kerkük, Tikrit, Seyyit ve Baba Gurgur'da sızan petrol yağlarının ateşleme oranlarının yüksek kalitede olması adeta bölgeyi büyük devletler için hedef haline getirdi.[133]

Mezopotamya petrol kaynakları Osmanlı Devleti tarafından kısmen bilinmekte ve hatta bölgede yaşayan bazı ailelere bu petrolün işletme imtiyazları verilmekteydi. Petrol çıkarılan bölgelerin başında ise günde 130 ile 260 kıyye kadar tamamen insan gücüyle petrol çıkarılan Kerkük yakınlarındaki Baba Gurgur bölgesi gelmekteydi.[134] Osmanlı Devleti 1772 tarihinde Kerkük Baba Gurgur gölgesindeki Edlem Çayı'ndan, Behlül Çalılıklarına ve oradan da Kızılyar Mezrası ile Saibe Dağı'na kadar olan alanda petrol arama ve kullanma imtiyazını Nefçizade kardeşler olan İsmail, Mehmet, İbrahim ve Hüseyin ağalara verilmişti.[135]

---

[132] The National Archives, FO. 881/6698/ 10.

[133] Rohrbach, *Saltanat Hattı Bağdat Demiryolu,* 62.

[134] Tozduman Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,* 131.

[135] Abdurrahim Fehimi Aydın ve Ahmet Zeki İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, (Yayınlanmış Arşiv Belgeleri), (Ankara: Ertem Matbaası, 2014), 8.

Yine bölge için önemli olan Şirkat kaynağı bulunduğu konum itibari ile gayet önemli bir noktaydı. Zira Şirkat kaynağı yapımı davam eden Konya-Bağdat Demiryolu hattı üzerinde bulunmaktaydı. Coğrafi olarak düz bir mıntıkaya sahip olması Şirkat kaynağının araştırılması ve geliştirilmesine kolay bir kaynaktı. Bu kaynakta 1895-96 yılları arasında işletilmek üzere Erbilli Şeyho Bakkal b. Hacı Mevlüd ve Hasan B. Mehmed'e iki yıl işletme şartıyla 83 lira bedelle verildi.[136]

Osmanlı Devleti, bölgedeki petrol yataklarından verimli bir şekilde yararlanılabilmesi için kapsamlı araştırmalar yapılmasına karar verdi. Bu amaçla görevlendirilen Musul, Emlak-ı Hümayun müfettişlerinden Hüseyin Galip Bey yaptığı araştırmalarda bölgedeki petrol kaynaklarından yeterince yararlanılmamasının nedenlerini dört temel başlıkta topladığı bir rapor hazırladı. Bu raporunda Hüseyin Galip Bey; ilk olarak petrolün çıkarma işleminin insan gücüyle yapılıyor olmasının işlemleri yavaşlattığını belirti. Yine bu kapsamda Hüseyin Galip Bey, elde edilen mamulden petrol kokusunun giderilememesinin ve mamulün yüksek fiyatla satılmasının yeterince yararlanılmasında engel oluşturduğunu tespit etti. Son olarak Hüseyin Galip Bey gerekli depolama alanlarının olmaması ve mevsim şartlarının petrol çıkarma işlemini olumsuz etkilediğini dile getirdi. Bu aksaklıkları tespit ettikten sonra Hüseyin Galip Bey çözüm önerisi olarak Avrupa tarzı damıtma sisteminin kurularak, modern bir tesis oluşturulmasını ve bu tesisin başına da Avrupa'dan bir fabrikatörün getirilmesi gerektiği belirtti. Ayrıca Hüseyin Galip Bey, çıkarılan petrolün depolama alanlarının geliştirilerek, sevkiyata uygun Dicle Nehri kıyısında konuşlandırılmasını önermekteydi.[137] Sultan II. Abdülhamid döneminde bölgenin petrol yataklarının araştırılması amacıyla ikinci bir çalışma daha yapıldı. Mehmed bin Ahmed Arif Bey'in yaptığı araştırmalara göre; 1888 tarihi itibariyle bölgenin petrol mıntıkalarının sınırları belirlemekle işe başladı. Buna göre Arif Bey; Musul Vilayetinden Dicle Nehri'ne doğru Hıyare Tepelerinin doğu kıyılarında, Zap Nehri yakınındaki Gür Ceddid bölgesinde, Tuzhurmato ve Nef Dağı eteklerinde petrol çıkarılan kuyuların olduğu ve ayrıca bu bölgelerde bolca kükürt, tuzlu toprak, karbon azotit potas ve kömür bulunduğunu tespit etti. Arif Bey, kendisinden önce

---

[136] Tozduman Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,* 136-137.

[137] Tozduman Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,* 154-155.

araştırma yapan Galip Bey'i doğrularcasına petrol çıkarma işlemlerinin geliştirilmesi ve fabrika kurularak petrolün işlenmesi gerektiğinin üzerinde durdu.[138]

Petrol varlığı bölgeye yabancı aktörlerin ilgisini artırdı. İngilizler, II. Abdülhamid'den Musul ve çevresinde arkeolojik araştırmalar yapmak için izin aldı. Ancak Sultan, bölgede İngilizlerin petrol aramak amacıyla sondaj yaptığını fark etti.[139] 1894 tarihinde Hollandalı bankerlerden M. G. Boinssevains; Van, Diyarbakır, Musul, Bağdat ve Basra Vilayetlerinde petrol arama imtiyazı talebinde bulundu.[140] Tıpkı Hollandalılar gibi İngilizlerin de petrol arama imtiyazı peşine yöneldi. 1897 tarihinde İngiliz Albay Maunsell'in yaptığı araştırmalar neticesinde yayınladığı çalışmasında bölgenin zengin petrol kaynaklara sahip olduğunun tespit etti. Albay Maundell özellikle Musul ve Mendeli civarında petrol yataklarının olduğunu bu yatakların ise 400 ile 1000 metre kadar derinlikte olduğunu tespit etti.[141] 1889 tarihinde Musul petrollerine batılı devletlerin ilgisinin artması üzerine Sultan II. Abdülhamid, Hazine Nazırı Agop Paşa'ya bir irade göndererek bölgede petrol arama imtiyazının Hazine-i Hassa'ya devredilmesini istedi.[142] Sultan II. Abdülhamit Musul'da olduğu gibi 1898 yılında Bağdat petrol arama imtiyazını da Hazine-i Hassa'ya devredilmesine karar verdi.[143] Bu bağlamda Doğu Anadolu'nun Ermenilere verilmesine ve Yahudilerin Kudüs'e yerleşmelerine şiddetle karşı çıkması, petrol bölgelerinin elde tutulması konusunda tavizsiz davranmış olması da onun dış politika anlayışı ve denge siyasetinin şartlara göre değişen metodunu ortaya koymaktaydı. II. Abdülhamid'in hükümdarlığının ilk dönemlerinde yaşanan Kıbrıs, Mısır ve Tunus konusu gibi gelişmelerde daha tavizkâr bir dış politika benimsemişken saltanatının son on yılında cereyan eden Ermeni Meselesi, Filistin, petrol gibi konularda daha tavizsiz bir dış politika uyguladığı göze çarpmaktadır.

---

[138] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 24-25.

[139] İsmet Bozdağ, *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, (İstanbul: Pınar Yayınları 8. Baskı), 77-78.

[140] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 98.

[141] Tozduman Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi*, 97.

[142] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 51.

[143] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 114.

İngilizler gibi Almanlar da petrolün parlayan yıldızını keşfetmiş ve dünya genelinde petrol konusunda söz sahibi olmaya çalışmaktaydı. Almanya'nın hızlı endüstrileşmesinin sonucu olarak hammadde ve bilhassa petrole olan ihtiyacı artmıştı. Daha önceden Romanya'da bulunan petrol rezervlerini kullanan Almanlar, bu ihtiyacı artması nedeniyle yeni alanlar araştırmaya başladı. Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nin petrol zengini olduğu düşünülen Musul, Bağdat ve Basra Vilayetleri, petrol temini için Almanya'nın odak noktası oldu.[144] Osmanlı Devleti'yle derin ticari anlaşmalar yaparak sonunda Bağdat Demiryolu Projesi imtiyazını alan Almanlar, projenin tamamlayıcısı olarak Bağdat hattını İran'ın başkenti Tahran'a bağlayarak bölgede büyük bir nüfuz oluşturma gayreti içerisine girdi. Bu politika çerçevesinde 1895 yılında Alman asıllı Felix Moral, Tahran-Bağdat arasında yapılacak olan demiryolu projesinin imtiyazını almıştı. İran bölgesinde Anglo-Persian Oil Company üzerinden derin çıkarlar olan İngilizler Almanya'nın bu teşebbüslerinden endişelenmeye başladı. Hatta Lord Ellenborough, İngiltere Lordlar Kamarasında *"Basra Körfezi kıyılarında Alman Donanması görmektense Rusya'yı İstanbul'da görmeyi tercih ederim"* diyerek İngiltere'nin Basra Körfezi ve İran politikasını ortaya koymaktaydı.[145]

Mezopotamya coğrafyasına hızlı bir giriş yapan Almanlar ilk olarak 4 Ocak 1901 yılında Groskopf-Bergingen başkanlığında Güneydoğu Anadolu ve Kuzey Mezopotamya'da bazı jeolojik taramalar yapmaya başladı. Bu araştırmalarda özellikle Musul ve Kerkük bölgesinde petrol rezervlerinin varlığı ve kalitesi hakkında detaylı raporlar Almanya'ya gönderildi. Bu durum Almanların, Bağdat Demiryolu Projesi'ne olan güvenini artırdı. Almanlar araştırmaların ardından yaptığı siyasi çalışmalar sayesinde Musul ve Kerkük çevresinde maden arama imtiyazını Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verilmesini sağladı.[146] Bu araştırmaların sonucunda bölgenin petrol zengini olduğunun bölgedeki Alman araştırmacılar tarafından anlaşılması üzerine, Amerikalı Standart Oil Company'in dünya petrol tekeli gücünü kırmak amacıyla Mezopotamya

---

[144] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* 67.

[145] Ortaylı *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* 22-23.

[146] Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu,* 152-153.

petrollerinin Ruslarla yapılacak anlaşmayla paylaşılmasını Alman Hükümeti'ne tavsiye ettiler.[147]

İngiltere'nin Hindistan genel valisi George Curzon bölgedeki Alman yatırımlarına İngiltere nezdinde en sert karşı çıkan kişi oldu. Curzon, Mezopotamya ve İran coğrafyasında Almanların projeler geliştirmesinin İngiltere kontrolündeki Hindistan'ın tehdit edeceğini savunmaktaydı. Curzon, zaten Rusların, İran üstündeki emellerinin yanı sıra bir de Almanların bölgeye iktisadi sızma çabalarının engellenmesinin şart olduğunu savunmaktaydı.[148]

Ayrıca Fransızların da gözü bölgedeydi. Hazine-i Hassa'ya ait Musul ve Bağdat petrol arama imtiyazı, 1899 tarihinde Osmanlı Devleti'nde maden mühendisliği yapan Fransız asıllı Mösyö Rozo tarafından talep edildi.[149] Ancak teklif bu bölgelerin daha önce Bağdat Demiryolu inşası Almanlara verilen bölgelerle örtüşmesi sebebiyle reddedildi.[150] Petrolün varlığı ve işlevi nedeniyle artık Osmanlı Devleti'nin Bağdat, Basra ve Musul Vilayetleri küresel anlamda öneme sahip bir bölge haline gelmiş neredeyse tüm güçlü devletler bölgeye ilgisini uyandırmaya başladı.

1907 tarihin dünya siyasi atmosferini iyi tahlil etmeyi başaran İngilizler, Rusların uzak doğuda Japonlara yenilmesini fırsata çevirmeyi başarmıştı. İngilizler, Ruslara imzalattığı anlaşmayla Afganistan ve İran'daki nüfuz alanlarını tanımak zorunda bıraktı. Yine 1907 yılında Fransa ile de bir anlaşma yapan İngilizlerin, Mezopotamya ve Basra Körfezi'ndeki tek rakibi olarak karşılarında Bağdat Demiryolunu inşa eden Almanlar kaldı.[151]

---

[147] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 27.

[148] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914*, 225-226.

[149] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 135-136-137.

[150] İsmet Binark ve Diğerleri (hzl), *Musul-Kerkük ile ilgili Arşiv Belgeleri (1525-1919)*, (Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayın No. 11, 1903), 279.

[151] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, 227.

1.6.2.Osmanlı-İngiltere ve Almanya'nın Musul-Bağdat Vilayetleri Konusunda Anlaşma Çabaları

Anadolu Demiryolu Şirketi ve ardından ortaya çıkan Bağdat Demiryolu Projesi ile Musul ve Bağdat bölgelerinde petrol konusunda uluslararası uzlaşmazlığın çıkması muhtemeldi. Zira İngiltere'nin İstanbul büyükelçisi Sir Nicholas O'canor 20 Eylül 1904 yılında Almanların, Anadolu Demiryolu Şirketi üzerinden Musul ve Bağdat'ta petrol arama imtiyazını aldığını öğrenip durumu İngiliz Dış İşleri bakanına bildirdi. Ancak Dış İşleri Bakanı Marquess Lansdown'e bu habere inanmadı. Bunun üzerine Büyükelçi 20 Ekim 1904 tarihinde bu sefer 16 Temmuz 1904 tarihli Alman şirketi Anadolu Demiryolları Şirketi adına Dr. Zander'in Hazine-i Hassa'ya ait olan Musul ve Bağdat'ta petrol arama imtiyazını aldığı anlaşmanın bir kopyasını İngiliz Dış İşleri Bakanlığı'na gönderdi fakat artık olan olmuştu.[152]

Mezopotamya ve Basra Körfezi'ndeki güç mücadelesinde baş başa kalan Almanya ve İngiltere'nin bu mücadelesi Alman Deutsche Bank ile İngiliz D'Arcy Grup arasında yaşanmaktaydı. D'Arcy Grup tarından 1901 yılında tıpkı İran'da kazandığı hakların bir benzerini Osmanlı toprakları Musul ve Bağdat'ta da kazanmak için çalışmaktaydı. Ancak bu durum Osmanlı Devleti içerisindeki İngilizlere karşı oluşan muhalefet ve Almanların, Bağdat Demiryolu Şirketi yetkilileri tarafından engellendi. Bununla birlikte Almanlar 1903 tarihinde Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu anlaşmayla Bağdat'a ve oradan da Basra'ya uzanacak demiryolu hattının geçtiği yerlerin her iki tarafında 20 kilometre içerisinde bulunabilecek maden işletme hakkı elinde tutmaktaydı. Bu anlaşmadan sonra Almanya, Osmanlı Devleti topraklarında maden araştırma izni elde etti. Şirketin temsilcisi Dr. Gwinner 1904 tarihinde Musul ve Bağdat Vilayetlerinde petrol sahalarında incelemeler yapmaya başladı. Ancak Mezopotamya petrolleri konusunda dünyanın önde gelen şirketleri de çalışmalar yürütmekteydi. Jean Kessler'in Hollandalı şirketi Royal Dutch ve Marcus Samuel'in İngiliz şirketi Shell Company 1907 tarihinde birleşmesinin ardından mücadele daha da kızıştı. 1908 yılında Royal Dutch-Shell, Rothscild, Gülbenkyan ve Frederic Lane'nin ortaklığında kurulan Easter Petroleum Syndicate şirketi, National of Turkey Bank şemsiyesi altında birleşti. Almanya ve İngiltere, Musul ve Bağdat petrolleri konusunda uzlaştırmak amacıyla Turkish Petroleum

---

[152] E. Mahmud Sami, *Abdülhamid'in Petrolleri*, çev. Sevtap Demirci, (İstanbul: Kitapevi 2007), 8-9.

Company kurdu. Tüm bu çıkar çatışmaları arasında 1912 tarihinde Alman Deutsche Bank ve İngiliz National Bank Of Turkey ve Shell Transport Company'e ait Asiatic Pertoleum Company bir konsensüs kurulmaya çalıştı. 1914 tarihinde yapılan görüşmeler sonucunda Turkish Petroleum Company; D'Arcy Grup %50, Deutsche Bank %25 ve Anglo-Saxon Petroleum Company %25 olmak üzere bölüşüldü.[153]

Alman ve İngilizlerin Osmanlı Devleti'ndeki petrol arama imtiyazında çalışmalar yapması bölge halkında teessür yarattı. Dönemin Bağdat Valisi durumu Dâhiliye Nezareti'ne bildirdi. Vali raporunda petrol imtiyazını alan yabancı şirketler bölge halkının elindeki toprakları satın alacağını, ziraatın azalacağı ve halk arasında açlığına sebep olacağını dile getirdi. Vali, Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde yolcu ve yük taşıma imtiyazının yabancı bir şirkete verilmiş olmasının halkın üzerinde derin teessür yarattığını bir de petrol imtiyazının verilmesi halinde halkın iyice üzüleceği Osmanlı Hükümeti'ne bildirdi.[154]

Osmanlı Devleti, İngilizler ile Almanları Mezopotamya bölgesinde uzlaştırmaya oldukça çaba sarf etti. Bu kapsamda Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisi Hakkı Paşa, İngiliz Hükümeti ile gümrük vergisini Almanların istediği seviyeye çıkarmak için Mezopotamya'da, Hazine-yi Hassa'da kalan bölgelerde petrol maden arama imtiyazını İngilizlere verileceği sözü vermek zorunda kaldı. Ancak Bağdat Demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti ile Almanya arasında varılan anlaşmaya göre zaten hattın yirmişer kilometrelik etrafından maden arama yetkisi Almanlara verilmişti. Bu durumun ikilik çıkarmasını engellemek amacıyla Almanlar ve İngilizler Turkish Petroleum Company sayesinde aşılmaya çalışıldı.[155]

---

[153] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 31-32; Ali Okumuş, *Osmanlı Coğrafyası'nda Petrol Mücadelesi Kalust S. Gülbenkyan ve Türk Petrol Şirketi*, (İstanbul: Taş Mektep Yayın Atölyesi, 2015), 52-53; Atasay Özdemir, "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri", *1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak 20-21 Kasım 2014,* (İstanbul: Harp Akademisi Basımevi, 2015), 64.

[154] Aydın ve İzgöer, *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, 358-359.

[155] Akyıldız ve Kurşun, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi,* 145-146.

İngilizler ve Almanlar arasındaki rekabet arttığı sırada bir de Musul ve çevresindeki petrol kuyularının gündeme gelmesi ile Almanlar, Bağdat hattına İngilizleri ortak etmeden projeyi yapamayacağını fark etti. 1914 yılında yapılan görüşmeler sonucundan Sir Ernest Cassel tarafından yönetilen Türkiye Milli Bankası ve Lord Inchcape tarafından idare edilen D'Arcy grup, Royal Dutch-Shell ve Deutsche Bank olmak üzere dört parçaya ayrılan Turkish Petrol Company, Musul ve Bağdat çevresindeki petrol paylaşımını İngiliz ve Almanlar arasında bölünmesi kabul edildi.[156] Amerikan petrol devi Standart Oil Company'nin başta Mezopotamya olmak üzere Osmanlı Hükümeti'nin elinde bulundurduğu petrol bölgeleri ile ilgilenmeye başlaması İngiliz ve Alman yetkilileri telaşlandırdı. İstanbul'daki İngiliz ve Alman Büyükelçileri Mallet ve Wangenheim nezdinde Osmanlı Hükümeti'ne, Musul ve Bağdat petrol imtiyazlarını kendi denetimleri altında bulunan Turkish Petroleum Company'e verilmesi yönünde baskıları artırdı. Osmanlı Hükümeti ise bu girişimin safi Alman ve İngiliz ortaklığına verilmesinin Fransa ve Rusya'yı kışkırtacağını düşünmekteydi. Fransa ve Rusya'nın Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde hak ve imtiyaz isteme ihtimaline rağmen İngiliz ve Almanların baskılarına daha fazla dayanamayan Osmanlı Devleti 25 haziranda Musul ve Bağdat çevresinde petrol arama imtiyazı Turkish Petroleum Company'e vermek zorunda kaldı.[157]

1.6.3.Osmanlı-İngiltere ve Almanya'nın Basra Vilayeti Konusunda Anlaşma Çabası

Bağdat Demiryolu Projesi'nin, Almanya ile İngiltere'yi karşı karşıya getirdiği bir diğer nokta ise Basra Vilayeti oldu. Hattın Basra Körfezi'ne nereden ulaşacağı ve açık denizle bağlantısını oluşturacak limanın nereye inşa edileceği iki ülke için de hayati bir soru haline geldi. Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan Şattülarap bölgesi deniz bağlantısının sığ olması nedeniyle liman yapımına uygun değildi. İran sınırları içerisinde bulunan Muhammarah Limanı ise İngiliz idaresi altında bulunmaktaydı. Bu hattın denize ulaşabileceği ve verimli kullanılabileceği nokta Kuveyt Limanı idi. Ancak Kuveyt'in bu dönemde İngiliz koruması altında olması bu ihtimali de zorlaştırmaktaydı.[158] Bu sorunu

---

[156] Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı,* 287.

[157] Schöllgen, *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914,* 558.

[158] Rohrbach, *Saltanat Hattı Bağdat Demiryolu*, 64-65.

ortadan kaldırmak amacıyla Osmanlı Devleti'ni eski sadrazamlarından İbrahim Hakkı Paşa'nın temsil ettiği bir heyet iki ülke arasında anlaşma zemini aradı. Hakkı Paşa, 6 Mayıs 1913 tarihinde İngiltere ile imzalanan *"Basra Körfezi ve Komşu Arazisine Dair Sözleşme"* ile İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında Katar, Bahreyn, Kuveyt, Necid bölgesi ve Basra Körfezi hakkında kıyı şeridindeki nüfuz alanlarının tespit edilerek tek bir anlaşma çerçevesinde birleştirildiğini 15 Mayıs 1913 tarihinde Osmanlı Hükümeti'ne çektiği telgrafla bildirdi. Paşa, telgrafında; Basra Körfezi'nde Kanuni Sultan Süleyman döneminden bu yana Osmanlı donanmasının varlık göstermediğine, İngilizlerin ise yaklaşık iki asırdan bu yana Hindistan ticaretini korumak amacıyla savaş gemileri bulundurduğunu belirtmekteydi. Ayrıca Paşa, İngiltere'nin Basra Körfezi'nin İran sahil kıyısında bulunan Bender Büşir ve Bender Abbas şehirlerinde asker bulundurduğunun üzerinde durmaktaydı.[159] Bölgede bulunan itilafları giderebilmek için Osmanlı Devleti ve İngiltere, Basra Vilayeti ve çevresindeki petrol kuyuları üzerinden hâkimiyet alanları belirlemeye çalışıldı. Basra Vilayetinin; Umm Kasr, Safvan ve Cebel-i Sanam Osmanlı sınırları içerisinde sayılırken; Es Safa, El Garaa, El Haba, Ubra ve Antaa petrol kuyuları ise İngiltere denetimindeki Kuveyt sınırları içinde bırakıldı. Sözleşmenin bir diğer maddesiyle Osmanlı Devleti ve İngiltere'nin demiryolu hattı, liman ve diğer tesislerin kullanımının yapılacak bir anlaşmayla belirlenmesine çalışılarak Bağdat Demiryolu-Liman çıkmazı aşılmaya çalışıldı.[160]

Durumun bu denli gergin olduğu günlerde iki tarafı da birbirine yaklaştıran bir isim vardır ki bu isim daha sonra dünyada nerede petrol ile ilgili bir görüşme varsa orada bulunacak olan *"Bay Yüzde Beş"* lakaplı Gülbenkyan'tı. 1907 yılından Samuel kardeşlerin İstanbul'da açtıkları büroya görevlendirilen Gülbenkyan 1912 yılından itibaren Almanya ve İngiltere'nin Mezopotamya petrolleri konusunda anlaşmaları için elinden geleni yaptı.[161]

---

[159] Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası 1911-1914 Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, 2. Cilt (1913-1914)*, (İstanbul: Boğaziçi Yayınları 2013), 90-91.

[160] Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası 1911-1914 Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, 2. Cilt (1913-1914)*, 106.

[161] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, 213.

Basra Vilayetindeki petrol kuyuları ve demiryolları politiği üzerinden Almanya ile İngiltere'nin 19 Mart 1914 tarihinde anlaşması sonucunda petrol arama ve işletme imtiyazları Turkish Petroleum Company'e verildi. Bu iki devletin arasında yaptıkları anlaşmaya göre şirketin hisseleri %50 D'Archy Gruba, %25 Deutsche Bank'a ve kalan %25'i Royal-Dutch Shell'e verilmek üzere dağıtıldı. Osmanlı Devleti 28 Haziran 1914 tarihinde çıkarılan bir ferman ile bu bölgelerdeki petrolün çıkarılarak işlenmesi haklarını şirkete devretti.[162] Bu anlaşmanın ardından patlak veren I. Dünya Savaşı nedeniyle İngiltere Dış İşleri Bakanı Sir Edward Grey, 23 Kasım 1915 tarihinde Anglo-Persian Oil Company'e yazılan mektup ile 19 Mart 1914 yılında yapılan anlaşmanın artık hükümsüz olduğunu ve itilaflı olan petrol bölgelerinin Osmanlı Devleti sınırlarında çözümsüz olarak kaldığı bildirdi.[163]

[162] Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası 1911-1914 Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, 2. Cilt (1913-1914)*, 257-258.

[163] The National Archives, UK. FO. 608/97-0038./33.

2.BÖLÜM:

I. DÜNYA SAVAŞI VE SONRASI ORTA DOĞU DEMİRYOLU

2-1. I. DÜNYA SAVAŞI VE ORTA DOĞU

I. Dünya Savaşı'nın ateşi henüz harlanmamışken batılı ülkelerin birçoğu rakipleri hakkında kendi pozisyonuna katkı sağlayacak tedbirleri almaya başladı. Bu kapsamda Alman Devleti'nin bürokratları ve Alman Genelkurmabaşkanlığı'nın ortak çalışmasının bir ürünü olan "*Revolutionierunsprogramm*" ismini verdikleri programla gerek kıta Avrupası ve gerekse dünyanın geri kalan bölgelerinde en büyük rakipleri olan İngiltere ve Rusya'yı sıkıştırmak amacıyla planlar hazırlandı. Bu planın en büyük ayaklarından birisini oluşturan İslam coğrafyası, Almanya için hayati öneme sahipti. Zira rakibi olan İngiltere, Rusya ve Fransa'nın sömürgesi altında milyonlarca Müslümanın olduğu gerçeği yadsınamaz bir gerçekti. Bu toplulukları sömürgeci devletlere karşı ayaklandırmak Almanya'nın ana hedefiydi. Alman Devleti bu amaç kapsamında bölgede uzun yıllar seyahatler ve arkeolojik çalışmalar yapan Max Von Oppenheim'ın tecrübelerinden yararlanmaktaydı.[164]

Oppenheim, Ekim 1914 yılında hazırladığı raporun ikinci bölümünde "*Türkiye'nin Savaşması*" alt başlığında Almanya'nın kıta Avrupası'ndaki savaşının rahatlaması için düşündüğü tedbirleri sıralamaktaydı. Bu tedbirlerin başında İngiltere'nin dikkatini farklı alanlara çekilmesi için Osmanlı Devleti'nin bol savaş malzemesi ve parayla desteklenerek savaşa sokulmasının gerektiğini savunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesiyle İngiltere'nin Hindistan'a giden yegâne yolu olan Süveyş Kanalı'na yapacakları saldırılar sayesinde İngiltere'nin kıta Avrupası'nda kullanacakları asker ve mühimmatı bölünmesine neden olacaktı. Üstelik Müslüman coğrafyasında etkinliği olan Osmanlı'nın, Hindistan'da İngilizlere; Kafkaslar'da ise Ruslara karşı ayaklanmalar çıkarabilecekleri düşünülmekteydi. Böylece Almanlar, Avrupa cephesinde Fransa ile kara savaşlarında baş başa kalarak galibiyeti garantileyebileceklerini hesaplanmaktaydı. Ayrıca İngilizler bölünmüş güç dağılımıyla, Almanlarla savaşmaya

[164] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 212.

daha fazla devam edemeyerek Alman çıkarlarına uygun bir barış anlaşması imzalaması muhtemel olarak görülmekteydi.[165]

28 Haziran 1914 günü itibariyle artık dünyada hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı. Avusturya Arşidükü Ferdinand, Sırbistan ziyaretinde Sırp *Kara El Örgütü* üyeleri tarafından düzenlenen bir suikast sonucunda öldürüldü. Avusturya Hükümeti bu elim hadise üzerine Sırplara kabul edilmesi imkânsız bir ültimatom verdi. Ayrıca Avusturya Hükümeti, 28 Temmuz gününe kadar taleplerinin karşılanmaması halinde Sırbistan'a savaş ilan edileceğini Sırp Hükümeti'ne bildirdi. Sırbistan ise Avusturya'nın verdiği ültimatomun süresinin bitmesine üç gün kala 25 temmuz tarihinde Ruslarla bir ittifak anlaşması yaptı. Bu gelişme savaşın Balkanlarla sınırlı kalmayacağının en büyük göstergesiydi. Önce Ruslar seferberlik ilan ederek Sırplara destek verdi, ardından ise Almanlar 1 Ağustos'ta Ruslara savaş ilan etti.[166] Böylece dünyayı yakıp kül edecek ateş dalgası başladı.

Almanlar, savaş öncesinde planladıkları Müslüman toplumlarını İngiltere'ye karşı ayaklandırma çabalarına hız verdi. Bu isyan çabalarının en önemli ayağını Hindistan ve Hindistan'a giden deniz yolunun kader noktası olan Mısır'dı. Bu amaçların yerine getirilebilmesinin en can alıcı noktası ise Müslüman coğrafyasının lideri konumundaki Osmanlı Devleti'nin savaşa Almanya'nın yanında girerek Müslüman topluluklarını İngiltere'ye karşı harekete geçirecek olan *"cihad"* çağrısı olacaktı. Hatta bu amacı en açık şekilde ortaya koyan isim dönemin Alman Genelkurmay Başkanı Moltke oldu. Moltke, savaşın yeni başladığı günlerde 5 Ağustos 1914'de yayınladığı bir bildiride Hindistan, Mısır ve Kafkaslarda İngilizlere karşı ayaklanmalar çıkarılması gerektiğini ve bunun için Osmanlı Hükümeti ile ortak anlaşmalar çerçevesinde hareket edilmesi gerektiğini bildirmekteydi.[167]

---

[165] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu" , 232-233.

[166] Mehmet Şükrü Güzel, "I. Dünya Savaşı'nda Savaşan Tarafların Savaş Amaçları", *I. Dünya Savaşı'nın 100. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu, (*ESAM, Semih Ofset Matbaacılık), 106-107.

[167] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 226-227.

I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile Arap halkının ağırlıkta olduğu bölgelerde batılı devletlerin tüm hesapları alt üst oldu. Osmanlı Devleti'ne tabi olan Arap halkı kendisini İngiltere'ye yakın görürken Osmanlı Devleti'nin, Almanlar tarafında savaşa girmesi bölgenin jeopolitiğini tamamen bozdu. İngilizler bölgede yaşayacağı sorunların başında ise bir şekilde Kızıldeniz'in gemi trafiğine kapatılması endişesi ve İngiliz denetiminde Basra Körfezi kıyısında faaliyet gösteren Anglo-Persian Oil Company'e ait Abadan rafinerisine karşı yapılacak herhangi bir askeri harekât gerçekleştirilmesi gelmekteydi.[168]

2.1.1.Basra-Bağdat ve Musul Vilayetleri Ekseninde Savaş ve Demiryolları

Osmanlı Devleti, henüz savaş başlamadan önce İngilizler ile ileride patlak verebilecek bir savaş için müttefik olma arayışlarına girişti. Bu kapsamda 1913 yılında Sadrazam Mahmut Şevket Paşa tarafından İngilizlere iyi niyet göstermek amacıyla Basra kıyılarında bazı askeri üstlerin İngilizlere verilmesine razı oldu. İngilizler Katar, Kuveyt, Bahreyn gibi bölgelerde askeri üstler kurdu. I. Dünya Savaşı boyunca bu üstler sayesinde Hindistan'a giden yolunu güvence altına almaya çalıştı.[169]

İngiltere, kendileri için hayati öneme sahip olan Mezopotamya'da 1914 ekim ve kasım aylarında bir dizi askeri önlemler aldı. Bölgedeki güç mücadelesinin alevlendiği esnada menfaatlerini Osmanlı-Alman ittifakına kaptırmak istemeyen İngiltere, daha Osmanlı Devleti fiilen savaşa girmeden elindeki en önemli petrol bölgesi olan İran'ın Abadan bölgesine askeri bir çıkarama yaparak bölgeyi güven altına almaya çalıştı. Ayrıca Bahreyn'e 5 bin kişilik Hint kuvveti kaydıran İngiltere, 3 Kasım itibariyle Kuveyt'in kendi koruması altında bağımsız bir devlet olduğunu dünya kamuoyuna ilan etti.[170]

I. Dünya Savaşı başlayıp Osmanlı Devleti'nin de fiilen savaşa girmesiyle birlikte İngilizler, Irak cephesine önem vermeye başladı. Osmanlı Devleti'nin ise bu coğrafyadaki en büyük kozu Bağdat Demiryolu olacaktı. Ancak savaş patlak verdiğinde bu yolun

---

[168] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 109.

[169] Zekeriya Türkmen, "Birinci Dünya Harbinde Irak Cephesinde Türk-İngiliz Mücadelesi", *1914'ten 2014'e 10'uncu Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak 20-21 Kasım 2014*, (İstanbul: Harp Akademisi Basımevi, 2015), 392-393.

[170] Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, 190.

Suriye ve Irak bölümünde sadece Halep ile Resulayn'ın doğusu arası ve Samarra'dan Bağdat'a 119 kilometrelik bir bölüm inşa edebilmişti.[171]

İngilizler, savaşın Mezopotamya'ya sıçraması endişesiyle, Hindistan'da bulunan askeri birliklerinden Basra Körfezi'nde askeri bir çıkarma için hazırlıklar yapmasını istedi. Bu harekâtın ana hedefi petrol rafinerisi bulunan Abadan bölgesini korumak olduğu aşikârdı. Ancak harekâtla birlikte Basra Vilayetini de işgal etmek hedefleri arasındaydı. Osmanlı Devleti'nin savaşa Almanya'nın yanında girdiğini duyurmasının ardından İngilizler, 6 Kasım 1914 tarihinde birliklerini Şattülarap ağzından Mezopotamya'ya asker çıkarmaya başladı. Donanma ateş gücüyle takviye edilen İngiliz birlikleri hızlı bir ilerlemeyle 120 km mesafeyi geçerek Basra Vilayetine ulaşıp şehri işgal etti. Böylece İran'ın güneyinde bulunan petrol bölgesi dışarıdan gelebilecek tehditlere karşı koruma altına aldı. [172]

Osmanlı Devleti'nin Almanların yanında savaşa katılmasının ardından Almanlarla yaptıkları anlaşmalar nedeniyle bazı askeri birliklerin başına Alman subaylar getirmeye başladı. Bu kapsamda 14 Ekim 1914 tarihinde Alman General Colmar Von der Goltz, Irak'ta bulunan 6. Ordu Komutanlığına getirildi. Goltz Paşa'nın birincil önceliği Irak'taki İngiliz varlığını sonlandırmak ve ayrıca kuzeyden Ruslar, güneyden ise İngilizler tarafından işgal edilen İran'a yardım ulaştırarak İngiliz-Rus karşıtı bir isyan meydana getirmekti.[173] Buna karşılık İngilizler ise Basra Vilayetinin işgalinin ardından kuzeye ilerlemeyi ve Irak'ı tamamen ele geçirmeyi ilk etapta düşünmemişlerdi. Zira İngilizlerin askeri gücünün ağırlık merkezini donanma oluşturmaktaydı. Bu nedenle kıyılardan uzak bölgelerde askeri operasyonlar gerçekleştirmek İngilizler için riskli bir hareket olacaktı. Ancak 1915 yılında Abadan'ın ve petrolün İngilizler açısından önemini kavrayan Enver Paşa ve Almanlar, Abadan'a saldırılar düzenlemesi ve petrol boru

---

[171] Genelkurmay ATESE Daire Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918*, Cilt 3, Kısım 2, (Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt. Başkanlığı Yayınları 2002), 18.

[172] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922*, 192.

[173] Türkmen, "Birinci Dünya Harbinde Irak Cephesinde Türk-İngiliz Mücadelesi", 407-408.

hatlarını sabote etmeyi başarması, İngilizlerin bu görüşlerinde revizyon yapmasına neden oldu.[174]

Savaşın başlaması ile birlikte İngiliz kamuoyu savaşın gidişatı üzerinden ikiye bölündü. Birinci grup *"Westerners"* olarak adlandırılan ve savaşın batı cephesinde Fransızlar ile birlikte Almanya'ya vurulacak olan darbeyle kazanılabileceğini savunanlardı. Başbakan Lloyd George'un başını çektiği *"Easterners"* grubu ise Almanya ile birebir savaşın sonuç getirmeyeceğini, Almanya yerine zayıf olan müttefiklerine vurulacak darbeyle Almanya'nın savaşa daha fazla devam edemeyeceği ve barış yapmaya yanaşacağı fikrindeydi.[175] Bu kapsamda İngilizler, Almanya'yı müttefikleri üzerinden vurma politikasını takip etti.

Osmanlı Devleti'nin İttifak Devletleri içerisinde yer almasının ardından *"Cihad"* ilan etmesi Müslüman toplumlarda isyanlara dönüşebilmesi düşüncesi İngilizleri telaşlandırdı. İngilizler kendilerine karşı Müslüman coğrafyada ilan edilecek başkaldırıyı bertaraf edebilmek için iki plan hazırladı. Bunlardan birincisi Osmanlı merkezi idare noktası olan İstanbul'a yakın Çanakkale Boğazı'ndan donanma gücüyle geçerek Osmanlı Devleti'ni savaş dışına itebilmekti. İkincisi ise; Osmanlı Devleti'nin iki asri unsuru olan Türk ve Arap halklarının bağlantısını koparark cihad fikrinin Arap toplumlarına sirayet etmesini engellemekti. Bu kapsamda Mersin veya İskenderun'dan bir çıkarma yaparak Türk ve Arap halkın bağlantısını koparılması düşünülmekteydi. İngiltere'nin savaş öncesinde Orta Doğu'da çalışmış uzmanları Sykes, Lawrance ve Bayan Gertrude Bell gibi isimler, savaşın Orta Doğu'da şekilleneceği fikrindeydi. Sykes ve Lawrence başta olmak üzere Mısır ve Süveyş Kanalı'nın güvenliği ve Müslüman toplumların İngilizler aleyhine ayaklanmasını önlemek için İskenderun'dan bir harekât yapılmasını önerdiler. Bayan Bell ise; Türklerin, Almanlar ile anlaşma yapmasının ardından özellikle İbn Suud, Kuveyt Emiri ve Arap milliyetçilerinin İngilizleri desteklemekte olduğunu bu nedenle cephenin Çanakkale yerine Irak'tan açılarak Bağdat'ın işgal edilmesi gerektiğini

---

[174] Mcmeekin, *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923,* 156.

[175] Figen Atabey, "Mondros Mütarekesi'ne Giden Süreçte İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni Savaş Dışı Bırakma Stratejisi", *Mondros Mütarekesi'nin 100. Yılı: I. Dünya Savaşı'nın Sonu Mütarekeler ve Barış Antlaşmaları Uluslararası Sempozyumu Bildiriler Kitabı,* (Kahramanmaraş Ekim 24-26 2018), 457.

savunmaktaydı. Ayrıca Bayan Bell'e göre; Irak'tan yapılacak çıkarma, 1902 tarihinden itibaren düzenli olarak ittifak yapmak için İngilizlere başvuran, Riyad hâkimi İbn Su'ud ve Haşimi ailesi lideri Şerif Hüseyin kullanılarak olumlu sonuçlar verebilirdi. Özellikle Şerif Hüseyin'in Osmanlı Devleti'nin cihad çağrısını, Makke ve Medine camilerinde okunmasını yasaklatması tarafını ortaya koymaktaydı. Ancak tüm bu itirazlara rağmen dönemin İngiltere Denizcilik Bakanı olan Winston Churchill'in ısrarları sonrasında harekâtın Gelibolu'ya yapılmasına karar verildi.[176] Zira Churchill, Çanakkale ve Gelibolu'ya donanmayla birlikte yapılacak olan bir çıkarmayla, savaşa İtilaf Devletleri tarafında katılma konusunda kararsız kalan Yunanistan'ın savaşa dâhil edilebileceğini düşünmekteydi. Ayrıca bu sayede Avusturya ordusuna karşı ciddi bir direniş gösteren Sırplara yardım ulaştırılabilirdi.[177]

Çanakkale Boğazı'na cephe açılmasına karar verilmesinin ardından daha önce İngiliz ve Fransız donanması tarafından ablukaya alınmış olan Çanakkale Boğazı'na 15 Ocak 1915 tarihinde müttefik donanması yaklaşmaya başladı. Karşılıklı uzaktan bombardımanla geçen birkaç gün ardından 19 şubat günü İtilaf Devleti birlikleri Seddülbahir ve Kumkale haricinde tüm savunma hattına ağır bombardımana tuttu.[178] İtilaf Devletleri'nin tüm çabalarına rağmen 18 Mart 1925 tarihinde yapılan muharebelerde donanmaları ağır zayiatlar vermesi Çanakkale'nin denizden aşılamayacağı ortaya koydu.[179] Bunun üzerine kara harekâtı yapmaya karar veren müttefiklere karşı Osmanlı Devleti, Çanakkale'deki askeri yapılanmayı kara savaşlarına uygun hale getirip bazı kritik noktalara üst düzey komutanlar atadı. 25 Nisan 1915 tarihinde İtilaf Devletleri kuvvetleri Seddülbahir ve Arıburnu mevkiinden Çanakkale'ye

---

[176] James Barr, *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi*, çev. Ekin Can Göksoy (İstanbul: Pegasus Yayınları, 2020), 24-25; Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, 208-209; Güzel, "I. Dünya Savaşı'nda Savaşan Tarafların Savaş Amaçları", 119.

[177] Martin Gilbert, *Churchill Bir Yaşam*, çev. Süha Sertabiboğlu (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2013), 512.

[178] Ahmet İyicil, "Çanakkale Savaşları", *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 1, S.1, (2009), 322-332.

[179] Suat İlhan, "Çanakkale Muharebeleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 10, S.30, (1994), 675.

asker çıkarmaya başladı.[180] Ağustos ayı başına kadar yarım adaya asker çıkaran İtilaf Devletleri, 9 Ocak 1916 tarihinde kadar dayanabildi. Osmanlı ordusunun ileri askeri harekatları sonucundan İtilaf Devletleri birlikleri ağır kayıplar vererek çekilmek zorunda kaldı. Çanakkale Savaşları iki taraf için de ağır kayıplara neden oldu. İngilizler cepheye 459 bin asker taşırken yaklaşık 220 bin kadar zayiat verdi. Fransızların 26 bin kayıp verdiği mücadelelerde, Türkler ise 260 bin askerini kaybetti.[181]

Çanakkale Savaşı'nın müttefikler açısından ağır bir mağlubiyete dönüşmesi İngilizlerin dikkatini Basra Körfezi'ne çekmesine neden oldu. İngiltere'nin Orta Doğu'daki askeri varlığının idare eden Hindistan yönetimi Basra, Suriye, Filistin ve Hicaz bölgelerinde Osmanlı varlığını zayıflatmak amacıyla Basra-Bağdat hattında yoğunlaştı. Hindistan'a ulaşan yolun güvenliğini sağlamak ve petrol bölgelerini korumak isteyen İngiltere, Hindistan Seferi Kuvvetleri "D" olarak anılan askeri yapının başına General Delamain'i getirerek Basra bölgesine yapılan çıkarmayı Irak içlerine genişletmeye karar verdi.[182]

İngiltere İstihbarat Bürosu, Anadolu'nun doğusunda ve İran'ın tamamının henüz demiryoluna sahip olmaması nedeniyle Asya içlerine kurulacak askeri ve ticari iletişimin merkezinin Bakü olarak değerlendirilmesini istemekteydi. Ayrıca Bağdat'ın demiryollarının son ulaştığı nokta olması Almanlar buradan kolay vazgeçmeyeceğini ortaya koymaktaydı. Mezopotamya'da Türk-Alman askeri yapısını zayıflatmanın yolu ise Kafkaslar üzerine yapılacak bir saptırma saldırısı olduğu değerlendirilmekteydi. Bu sayede İngilizlerin, Mezopotamya'da karşılaşacağı mukavemetin azalacağı hesaplanmaktaydı.[183]

---

[180] Fahri Çeliker, "Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 10, S.30, (1994), 690-691.

[181] Kemal Turan, "95. Yıldönümünde Çanakkale Zaferi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 25, S.73, (2009), 74-75-77.

[182] Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, 188-189.

[183] The National Archives, Russia: Correspondence FO. 371, Volume: 3300/ 24.

Almanlarla, İngilizlerin savaş çıkarımları paralellik göstermekteydi. Zira savaşın şiddetlendiği dönemde II. Wilhelm, Württrnberg Dukalığına çektiği telgrafta savaşın ağır şartlarının devam ettiğini ancak bunun Alman cesaretini kırmaması gerektiğini belirtti. Bu telgrafta özellikle Ermenistan, Türkiye ve Karadeniz'e bağlanan tüm demiryollarının kontrol altına alınması gerektiğine değinen Kayser, Bağdat Demiryolları'nın Basra'ya açılan bir şube hattının yapılması gerektiği üzerinde durarak Hint Okyanusu'nun baskı altında alınması gerektiğine de değinmekteydi. Tıpkı İngilizlerin hesaplarını doğrularcasına Kayser, Afganistan ve Çin'e kadar tüm dünyada söz sahibi olmanın peşindeydi. Ayrıca Kayser, Trans-Hazar ve Trans- Kafkasya demiryollarının kontrol altına alınması gerektiğinin üzerinde ısrarla durmaktaydı. Vatikan haber ajansı Roman Observer ise Almanların, Sibirya içerisinde bir fetih hareketindense İran rotasını kullanarak Hindistan'daki Müttefiklerin egemenliğini tehdit etmesinin çok daha tehlikeli olduğu görüşündeydi.[184]

İngilizler, Çanakkale Savaşı'nda kaybettiği psikolojik gücü telafi etmenin birincil yolunun Osmanlı Devleti'nin savaş dışına itmek olduğunu değerlendirmekteydi. Bu nedenle İngiltere, Osmanlı Devleti'ne yeni bir cephe açmaya karar verdi. Bu cephenin de hem stratejik hem de politik kazançlar sağlayacak bir noktadan yapılması gerektiğini değerlendirilmekteydi. Irak cephesi tam da bu amaca hizmet edebilecek noktaydı. Zira İngilizler bu cephede başarı sağlaması durumunda ilk olarak Hindistan ulaşımına engel olabilecek sorunları ortadan kaldıracaktı. Ayrıca İran'da bulunan petrol sahalarını güvence altına alacaktı. Son olarak ise Osmanlı Ordusu'nun, Kafkas ve Mezopotamya üzerinden kıskaca alarak savaşa devam etmesini engellemek ve cihad çağrısının yayılmasını durdurmak gibi pratik amaçlar da gütmekteydi. Bu amaçlar doğrultusunda İngiliz kuvvetleri ilk olarak 6 Kasım 1914 tarihinde Şattülarap mevkiindeki Fav bölgesine asker çıkardı. İngiliz donanmasına ait hafif gemileri nehirden içeri sokarak destek verdiği İngiliz birlikleri, Türk birlikleri karşısında ağır ateş gücüne sahip oldu. Bu nedenle kuzeye çekilen Türk birliklerinden kalan mıntıkalar İngilizler tarafından işgal edildi. 23 Kasım

[184] *Roads to the East*, The Daily Mail, Mart 9 1918, 3. https://link.gale.com (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

1914'te Basra Vilayeti İngilizler tarafından ele geçirildi.[185] İngilizler, Basra'yı aldıktan sonra dağalan Osmanlı birliklerinin boşalttığı yerleri işgal etmek için ileri harekâta başladı. 9 aralıkta İngiliz birlikleri Kurna mevkiini kuşattı. Irak cephesinde yaşanan geri çekilmenin durdurulabilmesi için Harbiye Nazırı Enver Paşa, Binbaşı Süleyman Askeri'yi bölgeye gönderdi. Fakat Araplardan oluşan askeri birliklerin savaşta gösterdikleri isteksizlikler nedeniyle İngiliz ilerleyişi durdurulamadı. İngilizler ile yaşanan çatışmalar sırasında ayağından yaralanan Süleyman Askeri ümitsizliğe kapılarak intihar etti.[186]

İngilizler için Irak operasyonunun destek noktası olan Basra Vilayetinin korunabilmesi için İngilizler, Kut ve Amare kentlerine ilerlemeye karar verdi. Bu amaçla İngiltere Savaş Bakanlığı, General Townshend komutasında ileri harekâta başlanılmasını istedi. Ancak iklim koşulları nedeniyle General, Kuttülamere'yi 29 Eylül 1915'te işgal etmelerinin ardından daha fazla ilerleyemedi.[187] Türk askeri hızla toparlanıp Kuttülamere'de sıkışan İngiliz birliklerini kuşattı. İngilizlerin kuşatmayı yarma girişimleri sonuç vermedi. General Townshend, bu kuşatmayı engellemek için İran'da bulunan Rus General Baratoff istikametini İran'dan Irak'a çevirmesini istedi. Bu sayede kendisini kuşatan ve daha güneyde İngiliz ana karargâhına ilerleyen Osmanlı birliklerinin sayısını bölmek zorunda kalacağını ifade eden General, Kuttülamare kuşatmasının ancak böyle yarılabileceğini İngiliz karargâhına bildirdi. Fakat bu istekleri karşılanmayan Townshend, kuşatma şartlarının ağırlaşması, sağlık ve gıda durumunun kritik olması nedeniyle teslim olmaya karar verdi. İngiltere Savaş Bakanlığı, generalin teslim olmasının İngiltere açısından büyük bir prestij kaybı olacağını düşündüğünden farklı tedbirlere başvurmak zorunda kaldı. Bu kapsamda Lawrence, Albay Beach, Aubrey Herbert'ten oluşan heyet, İngiliz ordusunu kuşatan Halil Paşa'ya gönderildi. Bu heyet, Paşa'dan 1 milyon sterlin karşılığında İngiliz askerini serbest bırakmasını istedi. Halil

---

[185] Zekeriya Türkmen, "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi ve 101. Yılında Kutü'l Amare Zaferi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi* 116, S.228, (Mayıs-Haziran 2017), 68-69.

[186] Serdar Sakin, "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Osmanlı Devleti ile İngilizler Arasındaki Çarpışmalar (1915)", *Akademik Bakış Dergisi* 4, S.7, (Kış 2010), 141.

[187] Said Olgun ve Resul Babaoğlu, "Dönemin Kaynaklarına Göre Kutü'l Amare Zaferi (Toplu Bir Değerlendirme)", *Tarih Araştırmalar Dergisi* 39, S. 67, (2020), 482.

Paşa'nın böyle bir teklifi kabul etmemesi üzerine heyet teklifini 2 milyon sterline çıkardı. Ancak Paşa, bu teklifi de reddettiği gibi bu haberi yayması İngiltere'nin bölgedeki prestijine ağır darbe vurdu. Tüm gayretlere rağmen kuşatmanın kaldırılmaması nedeniyle İngiliz askeri daha fazla dayanamayarak teslim oldu. İngiliz uyruğuna bağlı yaklaşık 13 bin kadar Hintli esir alındı.[188] İngiliz askerinin teslimden birkaç gün önce Ruslar, İran'a yaptığı harekât sonrasında Hanikin'e kadar geldi. Ancak İngiliz kuvvetlerinin teslimine yetişemedi.[189]

Kuttülamere'nin düşmesi İngiliz ordusunun moral ve motivasyonu düşürdü. İngilizler, savaşın Avrupa'da mı yoksa Orta Doğu'da mı şekilleneceği üzerinde tereddütler hâsıl oldu. Genel olarak Avrupa cephesine önem vermeye karar verdi. Ayrıca Irak'ta başarısız olan General Nixon'un yerine Hint Ordusu Kurmay Başkanı General Lake getirildi. Bu kapsamda İmparatorluk Genelkurmay Başkanı William Robertson, General Lake'e gönderdiği telgrafından ne Amare'nin ne de Bağdat'ın şu an için alınma hedefinin olmadığını bildirdi. Bu nedenle General Lake ve Irak'taki İngiliz ordusu 1916 yılı boyunca ulaşım yollarının takviyesine önem verilip ve ordunun hizmetine verilmek üzere demiryolları inşasına başlandı.[190]

İngilizler bu dönemde özellikle Basra Vilayetinden kuzeye yönelen demiryolu inşalarına önem verdi. Bu hatların yapılabilmesi için Basra'ya getirilecek olan malzemenin limandan çekilebilmesi amacıyla 5 kilometrelik bir rıhtım yapılarak, güçlü vinçlerle kuruldu. Ardından Fırat Nehri boyunda Nasiriye'ye; Dicle Nehri boyunda ise Kurna'dan Amare'ye kadar toplam 771 kilometre demiryolu inşa edildi.[191] Ayrıca

---

[188] Mcmeekin, *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923,* 297; Selahi R. Sonyel, "Albay T.E. Lawrence, Haşimi Araplarını, Osmanlı İmparatorluğu'na Karşı Ayaklanması İçin Nasıl Aldattı", *Belleten* 51, S.199, (1987), 234-235; Türkmen, "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi ve 101. Yılında Kutü'l Amare Zaferi", 412.

[189] Mcmeekin, *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923*, 295.

[190] Genelkurmay ATESE Daire Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918,* Cilt 3, Kısım 2, (Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt. Başkanlığı Yayınları 2002), 76; Türkmen, "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi ve 101. Yılında Kutü'l Amare Zaferi", 413.

[191] Genelkurmay ATESE Daire Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918,* Cilt 3, Kısım 2, (Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt. Başkanlığı Yayınları 2002), 81.

Mezopotamya Komutanlığına General Maude atandı. General 1916 yılı boyunca ordusunun sayısal miktarını artırmaya çalıştı. Sonuçta toplam 166 bin kişilik bir askeri bir araya getirmeyi başardı.[192]

İngiltere'nin Irak cephesinde elini güçlendiren bir diğer olay ise Almanların, Osmanlı'da mevkidaşlarına İran üzerinden Hindistan'a baskı yaptırma teklifini kabul ettirmesi oldu. Bu plana göre; İran'a askeri operasyon yapmak isteyen Osmanlı Ordusu Irak'taki askeri varlığını azalttı. Bu durum ise Bağdat'ın savunmasında zafiyet doğurdu.[193]

İngilizler, 1916 yılı boyunca Irak cephesinde ileri taarruz çalışmaları planladı. Rusların da Osmanlı ordusunu İran üzerinden sıkıştırması üzerine kurulu bu plan çerçevesinde Aralık 1916 yılında başlayan Rus-İngiliz ileri harekâtları neticesinde Osmanlı Ordusu dayanamayarak geri çekilmek zorunda kaldı. Böylece İngilizlerin Bağdat'a giden yolu açılmış oldu. İlk olarak Bağdat'ın 15 kilometre güneyinde savunma hattı oluşturan Osmanlı Ordusu, İngiliz saldırılarına daha fazla dayanamayarak savunma hattını 10 Mart 1917 tarihinde Bağdat'ın kuzeyine çekmek zorunda kaldı. Böylece Osmanlı Ordusu, Bağdat'ı boşaltmış oldu.[194] 11 Mart 1917 yılında Bağdat'ın da İngilizlerin eline geçmesiyle Mezopotamya Seferi Kumandanı General Stanley Maude, Bağdat'a girdikten sonra yerel halk üzerinde bulunan endişeleri kaldırmak amacıyla halka hitapta bulundu. Bu hitapta, İngilizlerin bir işgal kuvveti olarak değil, Arap halkını Osmanlı ve Alman çıkarcılığından kurtarmak amacıyla bölgeye özgürlük getirmek niyetinde olduğunu bildirdi. Bağdat halkının din ve ırk ayrımlara göre vicdani bir taahhütte bulunarak herkesin özgür bir şekilde ibadet edebileceğini duyurdu. Konuşmasına "*Ey Arap halkı 26 kuşaktır bir Arap kabilesinin diğerine karşı çıkmaya çabalayan tuhaf zorbalar altında acı çektiniz... Irkınızın özlemini gerçekleştirmede kuzey, doğu, güney ve batıdaki akrabalarınızla birleşebilmeniz için İngiliz Ordusuna eşlik edin*"

---

[192] Türkmen, "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi ve 101. Yılında Kutü'l Amare Zaferi", 426-427

[193] Selçuk Duman, *II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak 1908-1922*, (Ankara: Berikan Yayınevi 2010), 160-161.

[194] Levent Ünal, "Kutü'l Amare Zaferi Öncesi ve Sonrasında Irak-İran Cephesi Gelişmeleri", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergisi* 1, S.45, (Sonbahar 2020), 56-57.

şeklindeki Mezopotamya halkının dini ve ırki özelliklerini öne çıkaran ifadeler kullanan General Maude, Arap milliyetçiliğini ön plana çıkarmaya çalıştı.[195]

Bağdat'ın düşmesinin ardından Osmanlı Hükümeti kenti geri alabilmek amacıyla yeni bir ordu kurmaya karar verdi. Sadrazam Talat Paşa'nın Almanya ziyaretinin ardından Osmanlı Devleti emrine verilmesini istediği Alman General Falkenhayn 1917 Mayıs ayında İstanbul'a geldi. Başkomutan vekili Enver Paşa, Mustafa Kemal Paşa'nın komutası altındaki 2. Ordu ve Halil Paşa'nın komutası altındaki 7. Orduyu birleştirip "*Yıldırım Grubu*" adında yeni bir ordu kurarak başına Falkenhayn'ı getirdi. Bu orduyla Bağdat'a ileri harekât yapması planlandı. Ancak uzun yıllar bölgede ordu komutanlığı yapan Cemal Paşa, bu durumun imkânsız olduğunu Harbiye Nezareti'ne bildirdi.[196]

Bağdat'ın alınmasının ardından İngilizler, bölgede egemenliğini güçlendirmek amacıyla birtakım tedbirler almaya başladı. Bu kapsamda bölgede uzun yıllar görev yapan Bayan Bell'in deneyimlerinden yararlanılmaya çalışıldı. Bayan Bell savaş öncesi dönemde, Osmanlı Devleti'ne bağlı olan Mezopotamya'da savaşın getirdiği ağır şartlar ve ortaya çıkan Arap milliyetçiliği konularını çok iyi tahlil etmiş ve bölge halkıyla yakın ilişkiler kurmuştu. Arap aşiretlerinin yanı sıra Kürt aşiretlerini de İngiliz menfaatlerine uygun politikalara kanalize edilmeye çalışmıştı. Bölgede kapsamlı sosyolojik araştırmalar da yürüten Bayan Bell, İngiliz taraftarı aşiretlerin yanı sıra olmayan aşiretlerle de görüşüp bölgede İngiliz kontrolünü sağlamlaştıracak çalışmaları yürütmüştü.[197] Bu çalışmalar sayesinde bölge halkının desteğini almayı başaran İngilizler, Basra bölgesinden kuzeye doğru askeri operasyonlarda bu aşiretlerin katkısını gördü. Osmanlı Ordusu'nun geri çekilişini takip eden Sir Percy Cox, yerel aşiret reisleriyle yaptığı ortak operasyonlarla bölgede İngiliz hâkimiyetini güçlendirdi. Osmanlı Ordusu'nun çekilmekte olduğu bölgelerde Osmanlı Devleti'ne ait kurumsal binaları başta

---

[195] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 38.

[196] Sadık Erdaş, "Ortadoğu'da Bir Alman Projesi; Yıldırım", *100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu*, (Budapeşte, Kasım 03-05 2014), 182.

[197] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 7.

Gümrük binaları olmak üzere ele geçirilip yerel halk ve İngiliz Ordusu tarafından ateşe verildi.[198]

12 Temmuz 1918 günü İngiltere Savaş Bakanlığı'ndan Hindistan Komutanlığı'na yazılan gizli ibareli telgraf ile General Marshall'ın İran ve Mezopotamya'da operasyonların olası üç hususa dikkat edilmesi istedi. Bu kapsamda Kafkasya-Tebriz bölümü, Nisibin (Nüsaybin)-Musul bölümü ve Fırat bölümlerinin Mezopotamya ve İran'ın güvenliği için kontrol altında tutulmasını istenildi. Özellikle İran'da bulunan petrol sahalarının güvenliğinin hayati öneme sahip olduğuna değinildi. Ayrıca İngiltere Savaş Bakanlığı tarafından Hindistan Komutanlığına savaşın gidişatına göre Mezopotamya ve İran'da alınması gereken tedbirler hakkında talimatlar verildi. Buna göre; genel olarak savaşın Avrupa cephesinde cereyan ettiğini ancak Avrupa cephesinin başarısının Mezopotamya ve İran'da verilen savaşlara dayandığını bu nedenle cephelerdeki hareketin orantılı ilerlemesi gerektiği Hindistan Komutanlığı'na bildirildi. İran'ın kuzeybatısındaki birliklerin güvenliğinin Mezopotamya Komutanlığı askeri kuvvetlerine dayandığını belirtti. Bu bağlamda Khanikin ile Kirmanşah arasına demiryolunun yapılarak Hazar Denizi kıyılarının güvenliğinin alınması istenildi. Ayrıca Dicle kıyısına kısa bir demiryolu hattın yapılarak Osmanlı kuvvetlerinin Kuzey İran'a uzanmasını engelleyecek askeri harekâtın karşısında İngiliz birliklerinin elini rahatlatacağı belirtildi.[199] Bakanlık hem taktiksel savunma hem de daha kuzeye doğru ilerleme harekâtı planlarına sadık kalınması istedi. Bunun yanı sıra Osmanlı-Alman birlikleri de Irak'ta ilerleme ve Bağdat'ı geri alma planlarının olduğu belirtildi. Bu amaç ile kurulan Yıldırım Grubu orduları genelde Alman generallerin yönetiminde ilk olarak Bağdat'a bir demiryolu hattı yapılarak ordunun askeri ve lojistik sevkiyatlarını rahatlatıp

---

[198] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 8-9.

[199] The National Archives, Kew, UK WO 106/52-0001/ 18-19; Bu dönemde Almanya ve Osmanlı Devleti arasında da Kafkasya'ya bir an önce ulaşma çabası vardı. Alman General Friedrich Kress'in, "*bağımsız Azerbaycan'ın ayakta kalabilmesi için Bakü'nün mutlaka Azeri yönetiminde olması gerektiği*" düşüncesindeydi. Ancak Almanya 2. Ordu Kurmay başkanı yardımcısı Erich Ludnedorff ise Enver Paşa'ya 27 Haziran 1918 tarihinde gönderdiği telgrafta, Bakü petrol tesislerinin zarar görmeden Almanların eline geçmesi gerektiğini bildirdi. Çünkü bu tesisleri yönetebilecek teknik personel Osmanlı Devleti'nde mevcut değildi. Ludendorff, Transkafkasya'daki hedeflere ulaşılabilmesi için hem Almanların ve Osmanlıların her türlü çatışmadan uzak durması gerektiğini bildiriyordu. bkz., Mustafa Çolak, "Almanya'nın Kafkas Siyaseti (1917-1918), *Azərbaycan Halk Cumhuriyeti və Kafkas İslam Ordusu* Ed. Mehmet Rıhtım, Mehman Süleymanov, (Bakü: Qafqaz Universiteti Qafqaz Araşdırmaları İnstitutu Nəşriyyatı, 2008) 134-165.

İngilizleri ve Bağdat güneyinden kuşatmak için planlar hazırladığı Mezopotamya kuvvetlerine bildirdi.[200] Almanlar ve Türkler her ne kadar Bağdat'ı geri almak istese de İngilizlerin bu tedbirleri sayesinde Osmanlı Ordusu 1918 yılı boyunca hızla Irak'ın kuzeyine çekilmek zorunda kaldı. Osmanlı Ordusu'nun Kafkas ve İran cephelerine bölünmesi, Filistin ve Irak cephelerinde kayıplar verilmesine neden oldu. İngilizlerin, Irak ve Filistin'deki 250 bin kişilik ordusunun karşında bulunan Osmanlı 6. Ordusunun mevcudiyeti 50 bin kişiye kadar düşmüş ve ordu daha fazla dayanamayarak tüm cephelerde geri çekilmeye başlamıştı. 11 Ekim 1918'de İngiliz Ordusu Musul'a ileri harekata başladı. 24-25 Ekim tarihlerinde Osmanlı Ordusu, Halep'ten çekilerek Suriye ve Irak'ı İngilizlere bıraktı. 30 Ekim 1918 tarihinde Osmanlı Ordusu ise Musul'dan da çekildi.[201]

21 Ağustos 1918 tarihinde Hindistan Komutanlığı ise İngiltere Savaş Bakanlığı'na Irak ve İran cepheleri hakkında görüşlerini bildirmekteydi. Buna göre Hindistan Komutanlığı tamamen kendisine bağlı bir Kuzey İran Komutanlığı'nın kurulmasının daha faydalı olacağı üzerinde durulmaktaydı. Ayrıca Almanların, Hindistan'ı tehdit etmek amacıyla üstünlük kurmak istediği Trans-Hazar ve Trans-Kafkasya demiryollarının güvenliği sağlayabilmek için Bakü'nün kontrol altına alınması gerektiği konusunda Savaş Bakanlığı ile aynı görüşte oldukları dile getirildi.[202] Ayrıca Hindistan Komutanlığı 1919 yılı için Almanlar ile savaşın Orta Doğu bölümünün hız keseceğini düşünüldüğü belirtilmekteydi. Hindistan'ın korunabilmesi için Kuzey İran'da komuta birliğinin korunması gerektiği ifade edildi.[203]

23 Ağustos 1918 tarihinde Sir Henry Wilson, Hindistan Komutanlığı General Monro'ya savaşın Kuzey İran ve Hazar kıyısındaki bölümüne dikkat çekilerek General Marshall Komutasında kurulacak olan Hazar Komutanlığı hakkında bilgiler aktarmaktaydı. Sir Wilson, Hazar Komutanlığı'nın, Khanikin-Bakü, Krasnovodsk ve

---

[200] Erdaş, "Ortadoğu'da Bir Alman Projesi; Yıldırım", 186.

[201] Duman, *II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak 1908-1922,* 174.

[202] The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/ 9.

[203] The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/ 12.

Hazar Deniz'i sahasında ayrıca Enzeli-Kazvin-Hamedan ve Kirmanşah'ı içeren hat boyunca olası bir Osmanlı-Alman saldırısına karşı güvenliğin sağlanması gerektiğini belirtti. Bu amaç doğrultusunda Trans-Hazar Demiryolunun denetim altına alınması elzem olduğuna değinmekteydi.[204] Yine bu dönemde Almanlar, Bağdat'ın tekrar alınmasına ve Bağdat Demiryolu hattının işlerlik kazanmasına hayati önem atfetmekteydi. Zira bu hat sayesinde Almanlar, İngilizlerin dominyonlarına sızma girişimi yapmayı hedeflemekteydi.[205]

Hindistan Komutanlığı 05 Temmuz 1918 tarihinde İngiltere Savaş Bakanlığı'na Mezopotamya'da İngiliz varlığına herhangi bir girişimin olmadığı bildirdi.[206] Ayrıca Tebriz demiryollarının İngilizlerin elinde olmasının General Marshall'a geniş bir harekât alanı sağladığını belirtildi.[207]

İngilizler savaş şartlarının lehine dönmesinin ardından savaş sonrası kazanımların tespit edilmesine başladı. Bu amaçla İngilizler, Osmanlı Devleti'ndeki toprak paylaşımı konusunda Ruslara Boğazları önererek kendisi için düşündüğü Güney İran ve Güney Mezopotamya'dan Rusları uzaklaştırmayı başardı. Böylece Hindistan'a uzanan alternatif koridorun güvenliğini sağladı. Fransa ile olan paylaşım sorununun çözülmesi için ise savaş sırasında İngiliz Dış İşleri Bakanı Edward Grey ile Fransa'nın İngiltere Büyükelçisi Paul Cambon arasında görüşmeler yapıldı. Görüşmelerin akabinde İngiltere adına Mark Sykes ve Fransa adına Charles François George-Picot'un görevlendirilmesine karar verildi. Sykes ve Picot arasında yapılan görüşmeler sırasında daha önceden Fransa tarafından işgal edilmesi düşünülen Filistin bölgesinde, İngiltere'nin önderliğinde bir Yahudi Devleti kurulmak istenmesi sorun çıktı. Sykes bu sorunu aşabilmek amacıyla masaya Kilikya ve Musul bölgesini koydu. Yeni teklife göre; Kilikya olarak isimlendirilen Anadolu'nun güney bölgesinden başlayan bir hat ile Musul'u da içine alan Suriye ve Lübnan topraklarında Fransız hâkimiyeti kabul edilirken Filistin bölgesinde ve

---

[204] The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/13.

[205] Erdaş, "Ortadoğu'da Bir Alman Projesi; Yıldırım", 188.

[206] The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/21.

[207] The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/23.

Bağdat-Basra vilayetlerinde kesin İngiltere nüfuz alanı Fransa tarafından onaylandı. Böylelikle Orta Doğu'da İngiliz ve Fransız hâkimiyet bölgeleri belirlendi.[208]

Sykes-Picot Anlaşması ile artık kendi sınırlarını kısmen saplayan İngiltere Mezopotamya ve İran bölgelerinde askeri ve ticari amaçlı gelecek planlarına başladı. Bu kapsamda 18 Ekim 1917 yılında William Robert Robertson imzası ile General Freeland, Savaş Bakanlığı tarafında Mezopotamya demiryolları ve nehir iletişimi hakkında çalışma yapmak üzere atandı. Bu görevle General Freeland'tan Mezopotamya'da, Basra Limanı ve demiryollarının geleceği hakkında incelemeler yaparak Hindistan ile Basra Limanı arasında entegrasyonu için yapılacak çalışmaları ele alması istenildi. Ayrıca Generalden 1918-1919 yılları arasında savaşın devam etmesi olasılığına karşın Basra-Bağdat arasında demiryolu bağlantısının sağlıklı bir şekilde çalışması ilk gereksinin olarak göz önünde tutulması istenildi. Tüm bunların yanı sıra yapılacak olan çalışmanın savaş sonrası döneme dair tamamlayıcı niteliklerle hesaplanması üzerinde duruldu. Gelecekteki Mezopotamya demiryollarının gereksinimlerinin belirlenmesi talimatı verildi. Bu gereksinimlerin yanı sıra yapılacak olan hatların nehir taşımacılığıyla birlikte düşünülmesi, hatların güvenlik için minimum askerin kullanılması gerektiren güzergâhların tercih edilmesi talep edildi. Yapılacak olan hatların malzeme ve iş gücünün ise Hindistan Komutanlığı tarafından karşılanacağı General'e bildirildi.[209] Bu görevlendirme ve yapılacak çalışmayla İngiliz Hükümeti, bölgenin geleceğinde başat rol oynayacağını göstermekteydi.

21 Ocak 1918 tarihinden General Freeland, İngiltere Genelkurmay Başkanlığına Mezopotamya'daki savaş zamanında İngilizler tarafından inşa edilen demiryollarının durumu ve geliştirilmesi için yapılması gerekenler hakkında bilgiler aktardı. Freeland, Bakanlığa Bağdat'ı Basra'ya bağlayacak olan bir demiryolunun kesin bir şekilde yapılması gerektiği belirtti. Ayrıca mevcut demiryollarının mevsimsel koşullara göre yağmur ve nehir-su baskınlarından zarar gördüğünü tespit eden General, Dicle Nehri kıyısına yapılacak olan demiryolu için alt dolgu malzemesinin olması gerektiğini

---

[208] Karaca, *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell,* 238-239.

[209] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 30.

savunmaktaydı. General'e göre bölgede yapılacak olan demiryolu hatları için nehirler üzerine köprüleme gerektirdiğinden bu durum hem nehir taşımacılığını hem de askeri sevkiyatları engelleyeceği aşikardı.[210] Bu nedenle General muhtemel bir demiryolunun inşası için Dicle kıyısını takip etmesi durumundan birçok olumsuzlukla karşılaşılabileceğini tespit etti. General'e göre Almanların, Bağdat Demiryolu yapımı için belirlemiş oldukları Fırat Nehri kıyısının topoğrafik olarak Basra-Bağdat hattında daha elverişli olduğunu belirtmekteydi. Fırat güzergâhının yapısal durumun daha az maliyet ve iş gücü gerektirdiğinden tercih edilmesi uygun olacağı fikrindeydi. Yapılacak demiryolları etüdünün başlaması için gerekli hazırlıkları General Marshall ile görüştüğünü İngiltere Genelkurmayına bildiren Freeland, Bağdat-Basra arasında yapılacak hattın standart açıklıkta raylardan yapılmasının daha sonra yapılabilecek demiryollarına bağlanması açısından önemli olduğu üzerinde durmaktaydı.[211]

Hindistan Komutanlığı ise İngiltere Genelkurmay Başkanlığı'na 23 Ocak 1918 tarihinden General Marshall ve Freeland tarafından önerilen Mezopotamya'da yapılacak demiryollarının askeri ve idari olarak çok yönlü olduğunu bildirdi. Ancak Osmanlı askerinin olası bir ileri harekâtı olması halinde Freeland tarafından tespit edilen güzergahların 1 eylül tarihine kadar bitirilemeyeceği Genelkurmaya bildirildi. Osmanlı askeri harekâtının ilerleyişi durana kadar yeni demiryolunun yapılmasının mantıklı olmadığını üzerinde duran Hindistan Komutanlığı, Bağdat-Kuttülamere arasında döşenen demiryolunun askeri hareketi engellemediği ve yapılacak olan demiryolun da bu örnek üzerinden değerlendirilmesi gerektiğini Genelkurmay'a bildirmekteydi. Ayrıca Dicle Nehri rotasının gerekli araştırmalar yapılmadan gündeme getirildiğini savunmaktaydı.[212] Hindistan Komutanlığı, Mezopotamya demiryolları için gereken malzeme ve insan gücünün tahmini olarak belirlendikten sonra bildirilmesi General Marshall ve Freeland'dan istedi. 25 ocak günü Mezopotamya Yüksek Komiserliği, demiryolları için gereken malzemeleri Hindistan Komutanlığı'na bildirdi. Tahmini rakamlar üzerinden yapılan bu değerlendirmede lokomotifler, raylar, köprüleme malzemesi ve çalışacak işçi

[210] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5210./ 74.

[211] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5210/ 75.

[212] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5210/ 84-85.

miktarı sıralandı. Ancak Hindistan Komutanlığı, Mezopotamya yapılacak hatlar için Mezopotamya Yüksek Komiserliği'nin talep ettiğin 25 mühendis ve 3000 kadar işçinin yaklaşık %60 kadarının karşılanabileceği belirterek General Freeland'ın planının uygulaması zor bir plan olduğunun bildirdi.[213] General'in hazırladığı kapsamlı proje İngiliz Hükümeti'ni ve Hindistan Komutanlığını zora düşürecek kadar çok iş gücü ve malzemeye ihtiyaç duymaktaydı.

General Freeland, bölgede yapmış olduğu incelemeler akabinde Nisan 1918 tarihinde izlenimlerini rapora dönüştürdü. 17 Mayıs 1918 tarihinde İngiliz Hükümeti'ne sunduğu "*Basra Limanı Ve Mezopotamya'daki Demiryolu İletişiminin Çalışma ve Gelecekteki Gelişimi*" hakkındaki raporunda, Mezopotamya'da mevcut var olan ve yapılması düşünülen demiryolları hatları hakkında detaylı bilgiler aktarmaktadır.[214]

Freeland raporunda hususiyetle üzerinde durduğu konu ulaşım hatlarının verimli kullanılabilmesi için Ulaştırma Genel Müdürü unvanıyla bir genel müdürün atanması gerektiğiydi. Ayrıca personelin düzenlenmesi ve teknik olmayan memurların ve hafriyat işçilerinin İdari Hizmet kadrosuna aktarılması elzemdi. Bunun yanı sıra General demiryollarında çalıştırılacak Hint asıllı işçilerin barınma imkânı sağlanmasının gerektiği üzerinde durmaktaydı. General ayrıca hatların inşasında ve lokomotiflerde çalışmakta isteksiz olan Avrupalı çalışanlara baskı yapılmaması tavsiye etmekteydi. Demiryolları trafiğinin daha sağlıklı hareket sağlamak açısından hatlara paralel telefon hatlarının çekilmesi ve demiryolu bilet sisteminin de düzenlemesi gerektiği General'in genel olarak belirlediği hususlardı.[215]

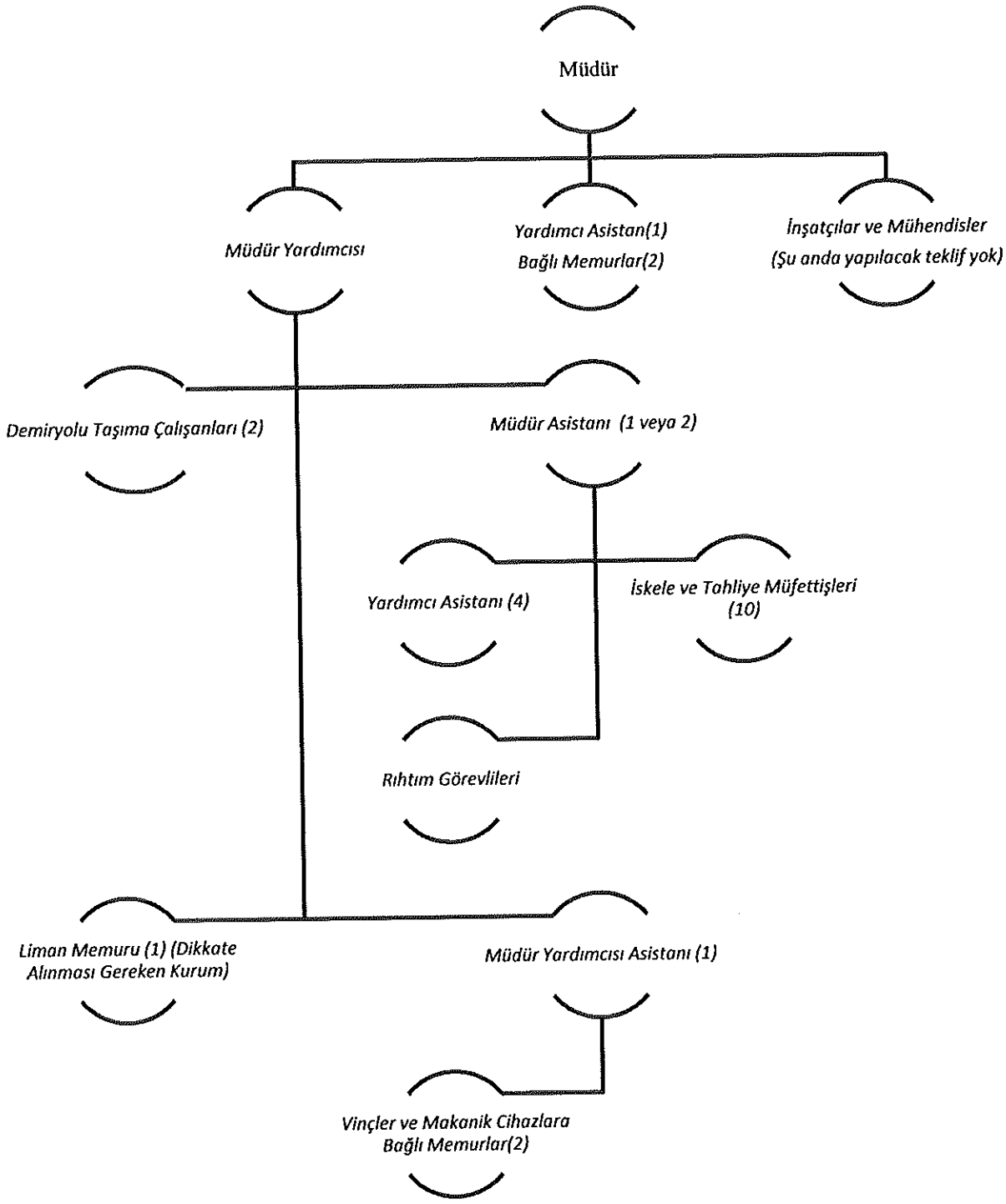
General Freeland hazırladığı raporunda Mezopotamya Demiryolları örgütlenmesi için örnek bir şablon da hazırladı. Bu şablona göre;

---

[213] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5210/ 92-93.

[214] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 1.

[215] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 38.



(**Kaynak:** The National Archives, Kew, UK MUN 4/6517/ 51.

General Freeland 2 Şubat 1918 tarihinde Mezopotamya'daki demiryolları ihtiyaçlarının Hindistan'dan karşılanacağı için acil ihtiyacı olan 25 adet standart açıklığa

sahip lokomotifin gerekli bakımlarının yapılmasının ardından Mezopotamya'ya gönderilmesinin istedi. 7 Şubat 1918 tarihinde Hindistan Komutanlığı, Freeland'a karşılık olarak talep edilen 25 adet lokomotifin tedariki ve gerekli bakımın yapılmasının akabinde deniz yoluyla sevki için iki ay kadar zamana ihtiyaç olunduğunu bildirdi. Freeland ise 9 Şubat 1918 tarihinde Hindistan'a, Mezopotamya demiryollarının kapasitesinin çok hızlı gelişim gösterdiği için ihtiyaçların bir an önce karşılanmasını istedi. Ayrıca Freeland Mezopotamya demiryolları ihtiyaçlarının Mezopotamya Seferi Kuvvetler Komutanına danışıldıktan sonra belirlendiğini Hindistan'a bildirdi. 1917 yılındaki demiryolları ile mevcut taşınan malzemenin artış grafiğini inceleyen Freeland, 1918 yılında mevcut hatların ve lokomotiflerin bu trafiği çekemeyeceği fikrindeydi. Freeland, bu malzemelerin bir an önce karşılanmaması durumunda Mezopotamya demiryollarının gelişim hızının karşılanamayacağını 10 Şubat 1918 tarihinde hem Hindistan'a hem de İngiltere Savaş Bakanlığı'na çektiği telgrafla bildirdi. General ihtiyaçların askeri müştereklerde birleşmesi ve sevkiyatın hızlandırılması amacıyla Lokomotif Müfettişi Albay Thorpe'i Hindistan'a göndererek sorunu aşmaya çalıştı.[216]

General'in önündeki bir diğer problem ise gelecek olan malzemelerin Mezopotamya'ya intikaliydi. Bu intikal için en verimli nokta Basra Limanı'ydı. Zira Hindistan'dan gelecek olan malzemelerin koordinasyonu amacıyla Basra Limanı ile Hindistan arasında doğrudan iletişim kurabilecek bir Liman Direktörlüğü'nün kurulması gerekmekteydi. Güney Irak bölgesinde bulunan Basra kentindeki Nahr Umar ve El-Makil kasabaları yapılacak olan hatların inşasında kullanılacak malzemenin depolama alanı olabilirdi. Ocak 1918'de Makina-Amara demiryolu hattının açılarak bu depolarda biriken malzemenin inşaat alanlarına çekilmesine yardımcı olacaktı.[217] General, hatların inşasının hızlanasıyla limanın ve liman arkası depolarının hızla boşalabileceğini bu sayede yeni malzeme akışının hızlanacağını hesaplamaktaydı.[218] General planladığı demiryolunun sadece demiryolu inşasından ibaret değil limanlar, demiryolu istasyonları ve Mezopotamya nehir taşımacılığı gibi birçok alanı kapsayan tam bir entegrasyon

[216] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 40.

[217] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 12-13.

[218] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 15-16.

içerisinde demiryollarının meydana getirilmesi fikrindeydi. Bu sayede İngiliz askeri ve ekonomik gücü tam olarak Basra Körfezi'nden Musul'a kadar tüm Mezopotamya'ya yayılacaktı.

General ayrıca demiryolları inşasını ve ulaşımın iklim koşullarından etkileneceğini öngörmekteydi. Zira Mezopotamya'da Kasım ve Haziran ayları arasında yağmurların inşat konusunda çok zayıf olan toprak yapısını neredeyse tamamen çamura çevirmesi nedeniyle demiryolları hatlarının güçlü bir taban desteklemesi gerektiğini düşünmekteydi. Böyle bir taban desteklenmesi yapılmamış demiryolu trafiğinin imkânsızlaşacaktı. Mezopotamya'daki yaz aylarının aşırı sıcak olduğunu bu nedenle yapılacak taşıma işlemlerinde gelen malzemelerin yükleme boşaltma işleri gün ortasında hemen hemen birkaç saat duraklamaktaydı.[219] Basra-Amarra hattının toprak yapısının yumuşak alüvyonlu olması nedeniyle bazı bölgelerde taban desteklemesinin 4 ile 6 fit kadar yükseltilerek oluşabilecek olan seller için demiryolunun bazı bölgelerinde kenarlarının banklarla kapatılması gerekecekti.[220]

Yapılacak olan demiryollarına paralel olarak kullanılan iç su taşımacılığı için vapurların haftalık 4.000 ton kömür ve 1.400 ton petrol yakıtı tükettiğini öngörülmekteydi. Vapurlarda kullanılan kömürün tamamının Hindistan'dan gelmekteydi. Petrol yakıtıysa Anglo-Persian Oil Company'e ait Güney İran bölgesindeki Abadan rafinerisinden tedarik ediliyordu. Kömür tedarikinin petrole göre daha zor olması nedeniyle vapurların bir an önce petrol kullanımına dönüştürülmesi gerekmekteydi.[221] Yaşanan teknik gelişimler sayesinde ortaya çıkan petrol tabanlı yakıtlar hem İngilizler için bölgenin hem de bölge için demiryollarının değerini artırmaya başladı.

General ilk olarak Bağdat'taki Demiryolları Direktörlüğünün, doğrudan Mezopotamya Seferi Kuvvetleri Komutanı'nın danışmanı olarak görev yapması yerinde bir düzenleme olacağı fikrindeydi. Daha sonra Mezopotamya geneli mevcut

---

[219] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 18.

[220] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 22.

[221] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 19-20.

demiryollarının bu direktör başkanlığında müdür ve müdür yardımcılarına ayrılması ve tek merkezden idare edilmesi gerekmekteydi. Ayrıca bölgede teknik personelin azlığından dolayı Hindistan'dan işçi getirilmeliydi. Ancak mevcut Hint demiryolları sisteminin ölçüm ve mesafe birimlerinin Mezopotamya demiryolları sisteminden farklı olması nedeniyle bu farklılıkları ortadan kaldırılmalıydı. Zira Mezopotamya'da bulunan mevcut hatların hepsi ya Osmanlıdan kalma ya da İngiliz Hükûmeti tarafından, savaş esas alınarak yapılan hatlardan oluşuyordu. Ayrıca buhar sistemini kullanan bu lokomotiflerin nehirlerden çekilen suların kullanılmasından kaynaklı motor arızalarının oluşmaktaydı. Bu sorunun giderilmesi için su ayar tanklarının Mezopotamya'ya getirilmesi gerekliydi.[222] Demiryolları organizasyon şeması olarak direktör altında kuzey ve güney olarak ikiye bölünecekti. Birinci merkez olan Bağdat ve çevresine yayılan hatlar, ikincisini ise Basra merkezli olup çevresine yayılan hatlar olarak planlanıp bu iki hattı direktör yardımcısı altında müdür yardımcılarına bağlanacaktı.[223] Bu noktada İngilizlerin Mezopotamya'da uygulamak istediği demiryolları örgütlenmesi daha önce Hindistan'da uyguladığı model ile benzerlik gösterdiği göze çarpmaktaydı. Basra gibi bir liman şehrini Mezopotamya içlerine bağlayacak projeler dünya deniz ticaretinde güçlü olan İngilizlerin temel emperyalist doktrini olarak göze çarpmaktadır.

Demiryollarının nehirlerin üzerinden geçmesi gerekiyordu. Özellikle ilk olarak Amarra-Basra arasındaki köprüler yapılmasına ihtiyaç vardı. Zira mevcut nehir üstü duba sistemi hem nehir taşımacılığı hem de demiryolu taşımacılığı trafiğine engel olmaktaydı. Amarra'ya giden tüm trenlerim bu dubayı kullanmaktaydı. Bu dubanın nehir gelgitlerinde ve şiddetti rüzgârlarda trafiğe tamamen kapanmaktaydı.[224] Mezopotamya gibi güçlü iki nehrin ve alüvyonlu çöl toprağına sahip bir bölgede demiryolu inşa etmenin önündeki en büyük engel nehirlerin aşılması için gerekli köprülerin çok maliyetli olması ve toprağın demiryolu inşat temelinin güçlendirilmesi General'in dikkat ettiği hususların başında gelmekteydi.

---

[222] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 20-21.

[223] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 22.

[224] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 21.

Mezopotamya demiryolları günlük 1.280 tonluk geçişin yapılacak potansiyele sahipti. Ancak bu tonajın sadece askeri ihtiyaçlara karşılık gelmekteydi. Gerekli trafik için bu hatta takviyeler, posta ve acil sevkiyatlar içinse günde iki trenin yola çıkması gerekmekteydi. Ayrıca günlük ambulans ve mühendislik hizmetleri için birer trenin yola çıkması durumunda yolun kapasitesi olan 1,280 tonun üzerine çıkmaktaydı. Bu tonajalar ve trafiğin karşılanabilmesi amacıyla Basra-Amarra ve Kut-Hinaidi hatlarının güçlendirilmesi gerektiği kaçınılmazdı. Üstelik Fırat Nehri ile Gürmat Ali arasında trafiğin gelgitten etkilenmeyen bir köprünün yapılması şarttı. Tüm hesaplamalardan sonra A veya R sınıfı ağır yük lokomotifine ihtiyaç duyulacağı kesindi. Basra-Amarra hattının eskiden kalma yaklaşık 40 millik bölümü değiştirilmeliydi. Üstelik bu hattın 12 millik kısmına cephe kaplaması yapılmalıydı. Bakuba hattının geçtiği güzergahlarda ise yoğun tarım alanlarının bulunması nedeniyle hafif hattın tercih edilmesi şarttı. Tüm bunlar göz önüne alındığında Fırat nehri kıyısını takip edecek olan Basra-Bağdat arasındaki bu hat için 294 mil yol yapımına ihtiyaç olduğu görülmekteydi.[225]

General'e göre; yapılmış ve planlanan tüm demiryollarının yıllardır süregelen Mezopotamya nehir taşımacılığı sistemine entegre edilmeliydi. Mevcut demiryollarının, nehir taşımacılığı arasındaki dengenin nehir taşımacılığı lehine zayıf olduğunu, Bağdat ilerisine yapılacak bir askeri harekâtların ancak demiryollarının yardımıyla gerçekleşebileceği ön görülmekteydi. Bunun yanı sıra Fırat Nehri kıyısındaki ekili alandaki hububatın askeri üslere aktarımı için demiryolları elzem bir ihtiyaçtı. Bu hububat sayesinde asker ileri harekât yapabilirdi. Ulaşım planlamalarının hayata geçirmemesi durumunda Bağdat ilerisine yapılacak herhangi bir askeri harekât güçlüklerle karşılaşmayacaktı. 1917 yılının ekim ayı içerisinde yapılan hafif hatlı demiryollarının cephedeki askeri harekâta haftalık 200.000 tondan fazla ihtiyacına cevap vermekteydi. Bu sevkiyatların içerisinde ihtiyaç duyduğu ağır topların ve mühimmatlar da bulunmaktaydı.[226]

---

[225] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 23.

[226] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 24-25.

Mezopotamya demiryolları İngiltere'ye epeyce askeri fayda sağlamaktaydı. Bu bağlamda ilk amacın devam etmekte olan savaşın askeri sevkiyatı ve bu askere ihtiyacını karşılayacak olan mühimmat tedariki demiryollarının asli görevi görülmekteydi. Ayrıca yapılacak olan hatların güvenliği de önemli yer tutmaktaydı. Tüm bunların yanı sıra yapılacak hatların en az mali yük ile yapılması gerekiyordu. İngiliz Hükümeti'nin demiryollarından temel beklentisi hatların ihtiyaç duyulduğunda sürekli çalışıyor olması ve inşaatların ön görülen sürede bitirilmesiydi. Askeri amaçlar göz önüne alındığında yapılan hatların gelecekteki olası bir barış halinde yeni yapılacak olan hatları entegrasyon zorluğu yaşanmaması gerekiyordu. Üstelik bu hatların güvenliğinin sağlanabilmesi için gerek yerel halkla ilişkilerin oldukça iyi tutulması ve hatları koruyacak askerin minimum seviyeye indirilmesine yardımcı olmaktaydı. Demiryolu hatları Bağdat'ta ve tüm Mezopotamya'da kurulacak olan İngiliz hegemonyasının korunabilmesi amacına hizmet etmekteydi. Ayrıca Karun Nehri kıyısında bulunan petrol kuyularına ve Basra Körfezi'ne kuzeyden gelebilecek olan düşman saldırılarına engel olması için faal olarak kullanılmalıydı.[227]

Fırat Nehri kıyısınca yapılacak olan hattın yanı sıra Bağdat'tan Dicle Nehri'nin sağ kıyısına, tarım alanlarının ihtiyacı amacıyla standart ölçülerde Hilla'ya bir hat döşenmesi gerekmekteydi. Bölgenin bereketli olması nedeniyle bu standart açıklıktaki hattın, elde edilecek olan mahsulün sevkine yetmeyeceği aşikârdı. Ancak ilk etapta bu hattın inşasını Hilla'dan Shainafiyeh ve Samawa'ya kadar uzatılması sayesinde daha işler hale getirilebilirdi.[228]

Bu çıkarımların ardından Basra'dan Bağdat'a yapılacak olan demiryolları hatlarının gerek askeri gerekse malzeme sevkiyatı ihtiyaçları için 3 olası rota ön plana çıkmaktaydı. Bunlardan birincisi, Dicle Rotası; yani Dicle'nin sağ kıyısındaki Basra'dan Amarra'ya ve nehrin sol kıyısına geçerek Bağdat'a (Hinaidi) uzanan 344 millik mesafeye sahip olan hat. İkincisi Hai Rotası; Basra'dan (Makina) Nasiriye'ye ardından Fırat'ın sağ kıyısından kuzey istikametine Hai Nehri'nden Kut şehrine ve daha sonra Bağdat'a

---

[227] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 26-27.

[228] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 27.

(Hinaidi) yaklaşık 375 millik hat. Üçüncüsü ise Fırat Rotası olan ve Basra'dan başlayarak Müsayib'in kuzeyinden çöl boyunda Bağdat'a kadar 365 millik hattı. Dicle Rotasının olası avantajı ise yapılacak olan 344 mil mesafenin zaten 214 milinin yapılı olması ve demiryolu ve istasyonların korunması amacıyla fazladan askere ihtiyaç olmamasıydı. Yine bu hattın Fırat rotası için gerekli olan Hilla ve Siamawa hatlarının ortak kesişim noktası olması olarak inşa edilmesi gerektiğinden Dicle rotası en kısa olan rota olarak görülmekteydi. Aynı rotanın dezavantajları ise, rota boyunca yapılacak her hattın yaklaşık 8 ft. yükseltilmesi ve sellerden korunmak için banklarla çevrilmesi gerekmekteydi. Üstelik bu hafriyat için çok fazla iş gücüne ihtiyaç duyulması da cabasıydı. Ayrıca hattın verimli olabilmesi için özellikle Gurmat Ali mevkiinde köprüye ihtiyaç vardı. Bu rotanın geçtiği bölgelerin çorak arazi olması nedeniyle ileride yapılacak olan barış sonrası demiryolu politikasına uygun görülmüyordu. Hai rotası ise; İngiliz bilim adamı Sir William Willcocks tarafından "*Mezopotamya Suyolları ve Tarım*" üzerine hazırlanan rapora göre en uygun rota olarak görülmekteydi. Hai rotasının bir diğer artısı ise bölgedeki yerel halk üzerinde İngiliz nüfuzunu artırıcı bir etki yapacağı kesindi. Bu rotanın dezavantajların başında ise demiryollarının ve istasyonlarının korunması için gerekli güvenliğin sağlanması yoğun bir çalışma gerektirmesiydi. Ayrıca rotanın verimli kullanılabilmesi için gerek Fırat Nehri ve gerekse Dicle Nehri üzerine köprüler yapılması gerekmekteydi. Son olarak ise bu rotanın sel ve su baskınlarından korunmak için kenar banklarına ve suyollarına ihtiyaç olması inşat maliyetini yükseltecekti. Fırat rota ise; daha önceden Almanlar tarafından yapılması planlanan hattı. Bu hattın yaklaşık olarak 126 millik bölümü inşa edilmişti. Bu nedenle bu rota hakkında en az mühendislik ve maliyet çalışmaları rotanın en büyük avantajıydı. Basra'dan Bağdat'a bağlanacak olan bu hat için bir adet büyük köprüye ihtiyaç vardı. Hali hazırda bu köprünün yapım çalışmalarına diğer rotalar için de gerekli olduğundan başlanılmıştı. Üstelik bu rota ve köprünün yapılması durumunda Kerbela, Necef ve Hilla bölgelerindeki Arap kabileleri üzerinde İngiliz nüfuzu artıracaktı. Fırat rotası Mezopotamya'nın gelişmesine en uygun rota olarak görülüyordu. Bağdat-Hilla hattının yapılmasıyla büyük bir işlevlik kazanacak olan rota maliyet açısından en uygun rota olduğu söylenebilirdi. Fırat rotasının dezavantajı ise diğer rotalarda olduğu gibi güvenlik konusuydu. Hattın korunması için İngiliz kuvvetlerinin artırılması gerekmekteydi. Tüm bu avantaj ve dezavantajlar göz önüne

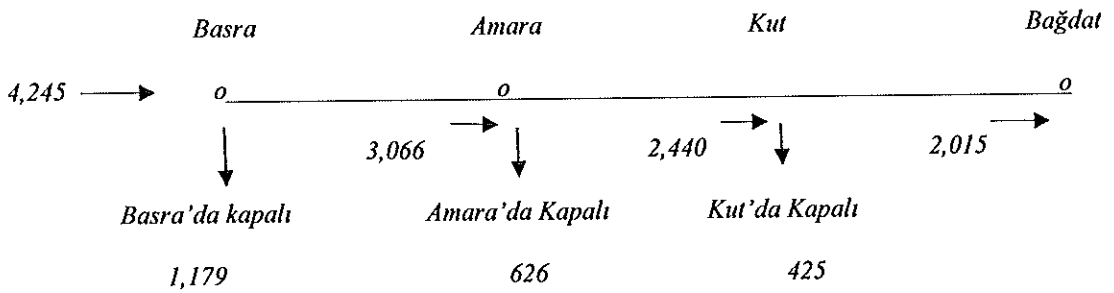
alındığında Fırat rotası İngilizler için daha karlı görülüyordu.[229] Ayrıca savaş sonrası Güney İran, Basra Körfezi ve Akdeniz arasında yapılacak olan demiryolu bağlantısı için Bağdat-Samarra ve Bağdat-Feluja hatları hayati öneme sahipti.[230] Çünkü bu yolun yapımının hem ekonomik hem de politik olarak daha mümkün olduğunu görülüyordu.[231]

Mezopotamya demiryolları hakkında İngiltere Hükümeti adına araştırmalar yapan General Freeland hazırladığı raporda gerek askeri ihtiyaçlar gerekse bölgenin kendi iç dinamikleri için gerekli olan bazı taşımacılık işlemlerinin tonaj bilgilerine değinmekteydi. Bu tonaj bilgileri özellikle Dicle ve Fırat Nehirlerini kenarlarında bulunan İngiliz askerinin ihtiyaçları baz alınarak hesaplanmıştı. Buna göre;

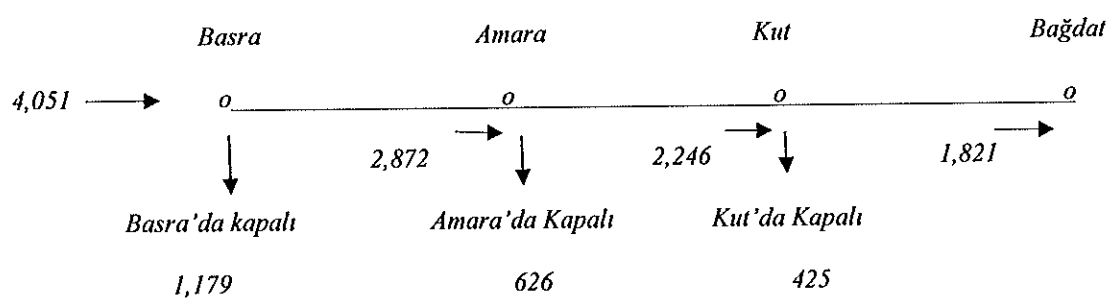
"Ek F. 1. Dicle iletişim hattı boyunca mevcut kuvvetin gereksinimlerinin dağılımını gösteren diyagram.

Mevcut kuvvetin Dicle L. C. boyunca günlük ton cinsinden dağılımını gösteren diyagram.

a) Herhangi bir yerel satın alma için izin vermiyor:-



b) Mevcut yerel ürünlere izin vermek (günde 109 ton):-

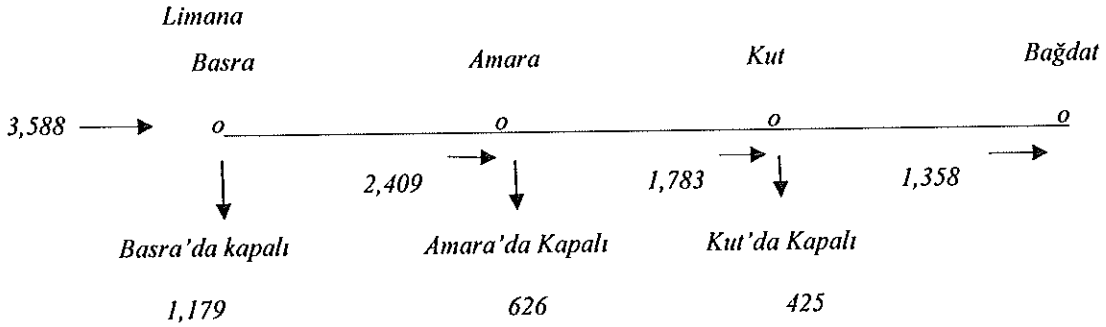


c) Mevcut tarım planının başarılı bir şekilde geliştirilmesine izin vermek (günde 657 ton):-

[229] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 28-29.

[230] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 30.

[231] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 7-8.



Basra başlığı altında, Fırat L. C. ve Karun cephesi tarafından tutulan birliklerin ihtiyaç duyduğu tonaj yer almaktadır.

Yeni demiryollarının inşası ve ekipmanı için veya mevcut hatların daha fazla ekipmanı için herhangi bir ödenek yapılmaz.

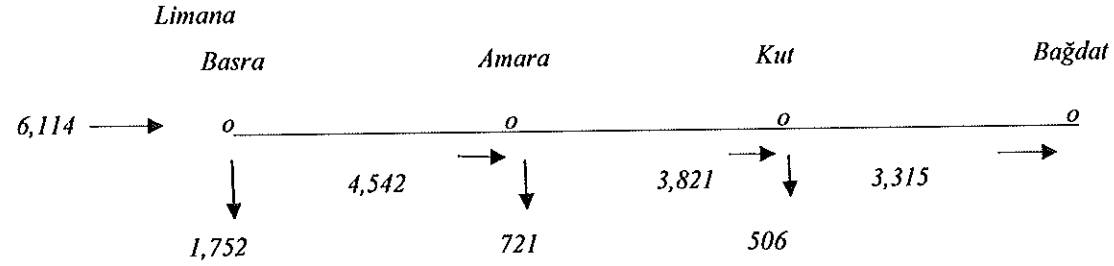
Rezervlerin oluşturulması için herhangi bir ödenek yapılmaz.

Şu anda mevcut olan yakıt ve bakım depoları için iç su taşımacılığı ve demiryollarının mevcut gereksinimleri dahil edilmiştir."[232]

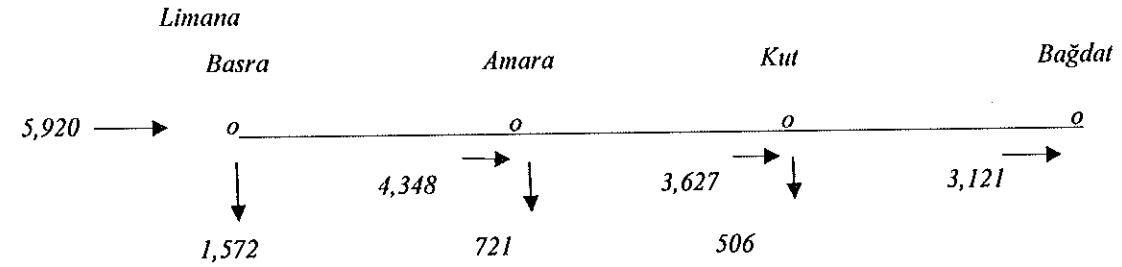
"Ek. F.2. Kuvvet beş Piyade Tümeni tarafından arttırılırsa günlük gereksinimlerin dağılımını gösteren diyagram.

Dicle L. C boyunca günlük ton cinsinden gereksinimlerin dağılımını gösteren diyagram. mevcut kuvvet beş Tümen Bölümü tarafından arttırıldı.

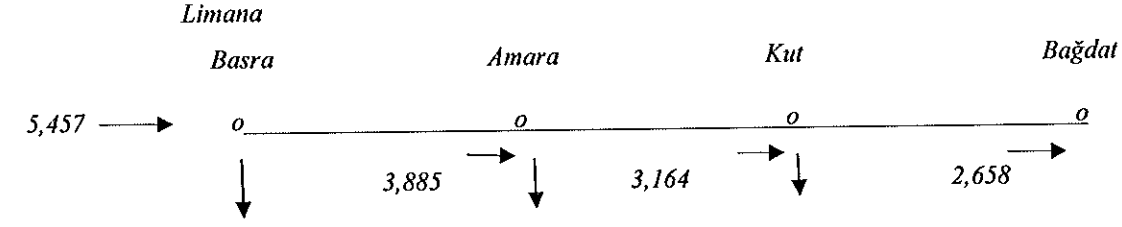
a)Herhangi bir yerel satın alma için izin vermiyor:-



b)Mevcut yerel ürünlere izin vermek (günde 109 ton):-



c)Mevcut tarım planının başarılı bir şekilde geliştirilmesine izin vermek (günde 657 ton):-



[232] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 44.

1,572 721 506

Basra başlığı altında, Fırat L. C. ve Karun cephesi tarafından tutulan birliklerin ihtiyaç duyduğu tonaj yer almaktadır.

Yeni rayların inşası ve ekipmanı veya çıkış hatlarının daha fazla ekipmanı için herhangi bir ödenek ödenmemiştir.

Demiryollarının yakıt ve bakım için ihtiyaç duyduğu tonaj, mevcut koşullar altında gerekli tonajın iki katı olarak tahmin edilmiştir.

İç su taşımacılığının yakıt ve bakım için ihtiyaç duyduğu tonaj, Basra hariç, demiryollarına ek işler düşeceğinden artırılmamıştır."[233]

General Freeland ayrıca raporunda Mezopotamya'ya yapılacak olan askeri sevkiyatların karşılanabilirliği amacıyla Basra Körfezi'nde bulunan limanların geliştirilmesi gerektiği görüşündeydi. Bu bilgiler dahilinde limana gelecek ve çoğunluğunu askeri malzemeler oluşturacak olan yaklaşık 200.000 ton miktarındaki sevkiyatları karşılamak için rıhtımların düzenlenmesi ve gelen malzemelerin taşınabilmesi için biri Nasirayah'dan Bağdat'a diğeri Dicle Nehri'nden Bağdat'a iki demiryolu hattının sürekli işler pozisyonda olması gerekmekteydi.[234]

"Mevcut tesisler ve geliştirme programı.

1. Aşağıdaki tablo, ayrıntıları Memoranda I.G.C.'den alınan kapsamlı bir geliştirme planı ile birlikte Basra ve Nahr Umar'daki mevcut okyanus iskelesi konaklama birimlerini göstermektedir. 11 Eylül 1917 ve 10 Kasım 1917: -

Yer	*Rıhtım No*	*İnşa edilmiş yada edilen.*	*İnşa edilecek*	*Rıhtım No.*
Magil		*Feet.*	*Feet.*	
	3	*.....*	*300*	*1*
	4	*200*	*80*	*1*
	5	*350*	*...*	*1*
	*6**	*350*	*...*	*1*
	7	*350*	*...*	*1*
	+8	*.....*	*360*	*1*
	9	*355*	*...*	*1*
	10	*.....*	*456*	*1*
	11	*300*	*...*	*1*
		1,905	*1,196*	*9*
Nahr Umar	*1*	*350*	*...*	*1*
	2	*...*	*350*	*1*
	3	*...*	*350*	*1*
	4	*...*	*350*	*1*
	5	*350*	*...*	*1*
	6	*...*	*350*	*1*
		3,605	*2,596*	*15*
	...	*280*	*...*	*1*

[233] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 45.

[234] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 46.

Mühendis Field park.	...	....	*280*	*1*
Kömür adası		*2,885 (Tekrarlanan)*	*2,876 650*	*17 2*
Toplam		*2,885*	*3,526*	*19*

** Mavna yükleme için 150 feet uzatma da inşa edilmiştir.*
+ Okyanus veya nehir zanaat için tasarlanmıştır.
Buna ek olarak, okyanus iskeleleri için aşağıdaki Vinçler kullanılacaktır:-

6 elektrikli	*35 cwts. (Sipariş üzerine)*
6 Buharlı	*5 ton. (Sipariş üzerine)*
2 Buharlı vinçleri	*5 ton. (Şimdi 7 numaralı eski iskeleden temin edilebilir.)"* [235]

Mezopotamya'ya sevk edilecek olan malzemelerin miktarı göz önüne alındığında bu malzemelerin bir an önce gerekli yerlere sevki amacıyla demiryolları sürekli çalışır tutulmalıydı. Rıhtımlardan Nahr Umar; 15 bin ton yem, 15 bin ton tahıl ve 10 bin ton yakıt için gerekli depolama alanına sahip olmakla birlikte bu rıhtımın nehir ve demiryollarına olan bağlantısı sayesinde Basra Limanı'na rahatlatma avantajına sahipti. Bu hattın dezavantajı ise Bağdat'a gidecek olan hatların Gurmat Ali'den geçmek için köprüye ihtiyaç duymasıydı. Magil rıhtımı ise Nasiriyah üzerinden yeterli demiryoluna sahip olmasına rağmen gerek bu demiryolu ve gerekse depolama alanlarının düzenlenmesi gereksinimiyle dezavantaja sahipti. Kömür adasının ise demiryollarına bağlanabilmesi için köprülere ihtiyaç duyması nedeniyle ihtiyaçları tam karşılamayacaktı.[236]

Bu rıhtımlar için yapılması gereken demiryolları iki veya üç aylık bir çalışma gerekmekteydi. İlk olarak tedarik ve mühimmatlar için yeni depo alanları belirlenmeliydi. Ayrıca iskelelere yakın iki yükleme hattına ve bu hatların ise birbirlerine bağlayan

[235] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 46.

[236] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 46-47.

bağlantı hatlarına ihtiyacı vardı. Son olarak da depolarda oluşacak yığılmaların sevki için rezerv lokomotifler tutulmalı böylece depolardaki birikim kontrol altında tutulmalıydı.[237]

Magil için günlük yaklaşık olarak işlenecek 3.800 tonluk malzemenin 1.800 tonunun Basra'daki yerel tüketim için olduğu hesaplanırken geri kalan 2.000 tonluk malzeme ve ayrıca demiryollarının hareketi için 400 tonluk kömür bu alan için gerek duyulan miktara denk gelmekteydi.[238]

Dicle hattının takip edilmesi durumunda rıhtıma sağlayacağı avantajlar da General Freeland tarafından İngiliz Hükümeti'ne bildirilmişti. Eğer Dicle rotası takip edilecekse Magil rıhtımının gelişimi için kesin surette Gurmat Ali'de güvenliği sağlanmış bir köprüye ihtiyaç vardı. Ayrıca Gurmat Ali üzerinde böyle bir köprünün yapılması, Fırat rotasını da geliştireceği ve Fırat rotası için herhangi bir rota düzenlemesine gerek kalmayacağı görülmekteydi.[239]

2.1.2.Filistin-Suriye Ekseninde Savaş ve Demiryolları

I. Dünya Savaşı başlamadan önce Hicaz Demiryolunun geçtiği bölgelerde Arap halkının özellikle Şerif Hüseyin ve bedevi Arapların Hicaz Demiryolları'na bakışı gayet sertti. Arap halkının bu karşı duruşuna rağmen bölgede demiryolunun yapılması gerçeğini değiştirmedi. Zira Babıali ve İttihat ve Terakki'nin bölgede nüfuzunu hissettirmek için kullanacağı demiryolları, önemli bir argümandı. Arap halkının karşı çıkışlarına bir netlik kazandırmak isteyen Talat Paşa, I. Dünya Savaşı başladıktan sonra İstanbul'da 1914 tarihinde Şerif Hüseyin'in oğlu Abdullah ile bir görüşme gerçekleştirdi. Enver Paşa'nın da bulunduğu görüşmeler sırasında Talat Paşa, Abdullah'a Hicaz Demiryolu gelirlerinden 1/3 oranında Şerif ve ailesine tahsis edileceğini bildirdi. Dahiliye Nazırı Talat Paşa ardından eğer uzlaşı noktasında buluşulmaması durumunda Babıali'nin gereğini yapacağı

---

[237] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 48.

[238] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 49.

[239] The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 50.

tehdidinde de bulunmaktan geri durmadı. Ancak İngilizler ile derin ilişkileri olan Şerif Hüseyin ve oğulları, Talat Paşa'nın bu teklifine pek de itibar etmedi.[240]

İngiltere, I. Dünya Savaşı boyunca bölgeye sızma girişimlerinin önderliğini Şerif ailesinin yaptığı *"El-Fetat"* ve *"el-Ahd"* cemiyetleri eliyle yürütmekteydi. Bu cemiyetlerde ağırlığı olan Şerif Hüseyin ve oğulları İngilizler ile Arap-İngiliz anlaşması için protokol hazırlamaya çalıştı. Şerif Hüseyin'in oğlu Faysal ile İngiltere'nin Kahire Yüksek Komiseri Henry McMahon arasında 14 Temmuz 1915 tarihinde yapılan görüşmeler sonrasında protokole nihai şekil verildi. Protokole göre; Arap topluluklarının Osmanlı Devleti'ne isyan etmesi şartıyla; kuzey 37 enlem doğrultusunda Mersin-Adana ve Birecik-Urfa-Mardin-Cizre-Musul ve buradan İran sınırına uzanan hat; İran sınırından Basra Körfezi'ne uzanan hat ve son olarak Kızıldeniz boyunca Akdeniz'e ve Mersin'e kadar olan alan Arap Devleti'nin sınırları olarak tayin edilmesi ve İngiltere tarafından tanınmasına karar verildi. Bu bölge içerisinde zaten İngiltere'nin denetiminde stratejik bir nokta olan Aden hariç tutuldu. Ayrıca bu bölgedeki tüm ekonomik imtiyazların kaldırılarak sadece İngilizlere verilmesi buna karşın İngilizlerin ise Arap Devleti sınırlarının korunmasına yardımcı olması karara bağlandı. Bu protokol çerçevesinde İngilizler, Şerif Hüseyin'e Osmanlı Devleti'ne karşı isyan edebileceklerini bildirdi.[241]

Savaşın hızla Orta Doğu'ya yayılmasının ardından İngilizler ile sıkı temas içerisinde olan Şerif Hüseyin, İstanbul'a Harbiye Nazırı Enver Paşa'ya gönderdiği mektubunda Arap askerlerin İkinci Süveyş Kanalı Harekâtına katılmayacağını bildirdi. Ardından Şerif Hüseyin'in oğulları Faysal ve Ali 9 Haziran 1916 tarihinde Medine Demiryolu hattını ulaşıma kapattı. Bu eylem sonunda Türk-Arap çatışması başladı. Fahrettin Paşa komutasındaki Osmanlı askeri, Arap isyancılarını püskürterek Medine'de bulunan Osmanlı Garnizonuna ulaştı. Cephanesi azalan Faysal ve Ali kardeşler önce Bir el-Maşi'ye çekilip, ardından el-Gadir'e ricat etti. Ali, el-Gadir'de kalırken, Faysal

---

[240] Allawi, *Irak Kralı I. Faysal*, 53-54.

[241] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 127; Anne-Laure Dupont, Catherine Mayeur-Jaouen ve Chantal Verdeil, *Ortadoğu Tarihi 19. Yüzyıldan Günümüze*, çev. Ayşe Meral, (Ankara: Doğubatı Yayınları 2022), 219.

Kızıldeniz Liman şehri olan Yenbu'ya çekildi. 10 Haziran 1916 günü ise Şerif Hüseyin Arap İsyanını duyurarak tüm Hicaz'da Osmanlılara karşı saldırılar başlattı.[242]

Arapların ayaklanmasının resmen başlamasıyla birlikte Şerif Hüseyin 2 Kasım 1916 tarihinde krallığını ilan etti. Bölgedeki Osmanlı savunama birliklerinin Hicaz Demiryolu hattınca dizilmiş olması ve hat çalıştığı sürece Arap ayaklanmasından Osmanlı Devleti'nin etkilenmeyeceğini bilen Araplar öncelikli Hicaz Demiryolunun bloke edilmesi gerektiği kanısına vardı.[243] Bu süre zarfında İngiliz Hükümeti sürekli olarak Şerif Hüseyin'in mali ve askeri olarak desteklemeye başladı. İlk olarak 12 subay, 48 astsubay ve ayrıca Arap milislerin eğitimi için 2 adet 80 mm'lik top gönderdi. 1916 yılı itibari ile bu yardımlara neredeyse 3 kat artarak Araplar savaşta taraf olacak kadar donatıldı.[244]

Bölgede İngilizler adına önemli faaliyetler gerçekleştiren Edward Lawrance, Ocak 1917 yılında Kızıl Deniz kıyısında bir liman kenti olan El Vecih'i ele geçirdi. El Vecih ilk bakışta önemsiz gibi görünse de zamanla Lawrance ve Arap aşiretlerinin Osmanlı Devleti'nin bölgeye asker sevkiyatında kullanmakta olduğu Hicaz Demiryolu ve bu hattın lojistik binalarına, köprülerine karşı yaptıkları saldırıların merkezi konumuna geldi. Medine'de bulunan Osmanlı Garnizonuna yapılan sevkiyatların ana lojistik taşıyıcısı olan Hicaz Demiryolunun 200 kilometrelik bir alanı El Vecih'e yakın durumdaydı.[245] İngilizler, Lawrence önderliğinde Arapları örgütleyerek Hicaz Demiryoluna sabotajlar gerçekleştirse de bu durum ilk başlarda çok fazla etkili olmadı. Osmanlı Devleti yetkilileri hattın tahrip edilen yerlerini onararak işlemesini sağladı. Ancak bu sabotajların giderek artması ve daha organize bir hal alması nedeniyle Osmanlı Devleti bölgeye asker ve mühimmat göndermekte zorluk yaşamaya başladı.[246]

---

[242] Allawi, *Irak Kralı I. Faysal*, 82.

[243] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 169.

[244] Güzel, "I. Dünya Savaşı'nda Savaşan Tarafların Savaş Amaçları", 122.

[245] Barr, *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi*, 53-54.

[246] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 171.

Osmanlı askeri ile mevcut araç ve gereçler çerçevesinde mücadele etmenin zor olduğunun farkında olan isyancılar, ilk olarak İngilizler ile sağlam bir iletişim hattı kurmaya çalıştı. Bu kapsamda isyancılar Mekke, Jeddah (Cidde) ve Taif'de bulunan Osmanlı garnizonlarını saldırarak İngiliz Deniz Filosu ile doğrudan iletişim yolu açtı. Gerekli malzeme tedarik hattını kurmayı başaran isyancılar, Mezopotamya ve Suriye bölgelerinde Osmanlı askerini bloke etmeye çalıştı. İsyan sırasında Hicaz ve Bağdat demiryollarının önemi giderek arttı. Osmanlı askeri birlikleri için cepheye asker ve mühimmat sevkiyatının birincil lojistiğini hattı olan demiryolları, Faysal ve Arap isyancılar tarafından parçalanarak işlemez hale getirildi. Ayrıca bölgede kalan Türk halkı ve Osmanlı ordusuna destek veren unsurlara sistematik olarak baskılar yapıldı. Faysal ve bedevi çeteleri sadece demiryolları iletişimiyle kalmayarak İngiliz destekçilerinin yönlendirmesiyle telgraf hatlarını da keserek Osmanlı ordusunun iletişimini tamamen engellemeye çalıştı.[247]

İsyanın ağırlıklı olarak Osmanlı birliklerinin lojistik hatlarını vurmak olduğunun farkına varan Osmanlı kurmayı kendileri için stratejik öneme sahip olan demiryolları ve iletişim hatlarını korumaya çalıştı. Ancak ilk saldırıların ardından Mekke'nin kuzeyine çekilmeleri, isyancı Faysal'a birliklerini düzene sokması için fırsat verdi. Birliklerini düzene sokmayı başaran Faysal, küçük çetelerle demiryollarına sürekli saldırılar düzenleyip Osmanlı ordusunu meşgul etmeyi başardı. Osmanlı askerinin çekilme yönünde olan önemli bir istasyon şehri Maan bölgesinde demiryolları hatları üzerinde bulunan köprüler isyancılar tarafından havaya uçuruldu. Ayrıca Faysal bölgede Halifeye bağlı kalan bazı Arap aşiretlerine de saldırılar düzenleyerek Osmanlı birliklerine tutunacak bir nokta bırakmamak için çalışıyordu.[248] Orta Doğu'da bunlar yaşanırken 1917 tarihinde dünya siyaseti derinden sarsıldı. Zira, Rusya'da Çar idaresini yıkan devrimin gerçekleşmesi, bölge için Arap-Türk ve İngiliz siyasetini etkileyecek olaya sahne oldu. Ruslar savaştan çekilirken İtilaf Devletleri'nin kendi aralarında gizli olarak imzaladıkları Sykes-Picot Anlaşmasını dünya kamuoyuyla paylaşması Arap İsyanında yalpalamalara neden oldu. Zira bu anlaşma, Arap halka bırakılacak olan bölgelerde başka

---

[247] (Muhabirden). "The Arab Campaign." Times, Kasım 26. 1918, 5. (15 Ekim 2020 tarihinde erşildi).

[248] *The Arab Epic.* Times, Kasım 27 1918, 7. (15 Ekim 2020 tarihinde erşildi).

ülkelerin hak iddialarının olduğunun görülmesi isyanı kritik bir noktaya getirdi. Durumu iyi değerlendiren 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa başta Şerif Hüseyin ve oğlu Faysal başta olmak üzere Arap ileri gelenlerin isyandan vazgeçerek Hilafete dönmelerini istedi. Ancak hem İngilizlerden hem de Cemal Paşa'dan şüphelenen Faysal, Cemal Paşa'nın bu teklifi karşısında iyi niyet göstergesini ortaya koyması için Medine, Maan ve Amman'da bulunan tüm demiryolu hatlarından Osmanlı askerini çekmesini istedi. Faysal, babasının aksine İngilizlerin kendilerini aldatıyor olabileceği ihtimalini düşünmekteydi. Ancak babası yine de İngiliz taahhütlerine sıkı sıkıya sarılmış olması ve anlaşmaya yanaşmaması Türk-Arap uzlaşısına engel olmuş ve isyan devam etmesine karar verilmişti.[249]

Görüşmelerin bir netice vermemesi üzerine Şerif Hüseyin 20 Ağustos 1918'de Fahrettin Paşa'ya Medine'yi teslim etmesini istedi. Fahrettin Paşa ise Şerif Hüseyin'den İslam dünyasında kardeş kavgasına son vermesini talep etti. Fakat bu teklife de yanaşmayan Şerif Hüseyin, Medine'ye ulaşan tüm demiryollarının Araplara teslim edilmesini, aksi durumda teslim alınan Osmanlı askerlerinin İngilizlere esir olarak verileceği tehdidinde bulundu. Medine'de kuşatılan Osmanlı ordusunun imkanlarının azalması ve açlığın tetiklediği hastalıkların ortaya çıkması, Medine'den çekilme kararının verilmesine neden oldu.[250] İngilizlerin bu planı öğrenmesi üzerine Medine'den geri çekilecek olan Osmanlı askerinin Hicaz Demiryolu hattı üzerindeki bir önceki Maan'da tutunacağını öngörerek isyancı Araplarla birlikte Maan'ı kuşattı. Şam'a doğru çekilmesi planlanan Osmanlı ordusunun ikmalini kesebilmek amacıyla Arap isyancılar bu tarihten sonra Hicaz Demiryolu üzerinde elliden fazla köprü ve menfez ile 3000 üstünde tren rayını imha etti.[251]

İngiltere'de yaşanan iktidar değişikliğinden sonra yeni kabineyi kuran Lloyd George, Osmanlı Devleti'ni savaş dışarısına itebilmenin tek şartı olarak gördüğü Suriye ve Filistin Cephelerinde ilerlemek amacıyla Mısır Seferi Kuvvetleri Komutanı General Archibald Murray'a ileri harekat yapma yetkisi verdi. Lloyd George, bu sayede sıkı bir

---

[249] Allawi, *Irak Kralı I. Faysal,* 132-133.

[250] İsmail Köse, *İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı,* (İstanbul: Kronik Yayınları 2018), 402-403.

[251] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü,* 183.

şekilde bağlı olduğu Yahudi topluluğunun ele geçirilen bölgelerde bir devlet kurmasını amaçlamaktaydı. General Murray ileri harekata geçmesine rağmen başarılı olamadı. Bu nedenle general, 1917 yılı boyunca ordunun ikmal hattında demiryolları yapımı ve su kanallarının açılmasına önem verdi. Genel bir taarruz kararından önce ise yerine Savaş Bakanlığı tarafından Haziran 1917'de Orgeneral Edmund Henry Allenby Mısır Seferi Kuvvetler komutanlığına getirildi.[252]

General Allenby yapacağı ileri harekatı, Osmanlı askerinin çekilecek olduğu güzergah ve bu güzergah üzerinde bulunan demiryollarının kullanılması üzerine hazırladı. General'ın savaş senaryosuna göre Maan'ın kuzeyinde yer alan *Kalaat El Hesa*'daki Osmanlı askerlerinin ikmal yolunu kesebilmek için Lut Göl'nün batısında bulunan *El Kutrani* yakınındaki demiryollarının hava kuvvetleri tarafından titizlikle bombalanmasını istedi.[253] Özellikle 1917 yılı sonlarında yapılan operasyonlarda Arap isyancılar tarafından Osmanlı askerinin kilit noktalarından biri olan Maan tren istasyonunu alınması İngiliz ordusunun elini rahatlattı. Bölgedeki tren istasyonlarına gerçekleştirilen Arap saldırılarının nasibini aldığı bir diğer nokta ise Maan'ın kuzeyinde bulunan *Jurf* tren istasyonuydu. Arap isyancıların develeri kullanarak yaptığı taarruzda istasyon zor da olsa Araplar tarafından ele geçirildi. Lut Gölü ve Ürdün vadisinin iletişim için önemini bilen İngilizler, Arap isyancıları bu yolun güvenliği alınması yönünde hareket ettirdi. 1917 Eylül ayı boyunca Arap isyancılar, Osmanlı birliklerine malzeme taşıyan lokomotifleri demiryoluna patlayıcılar döşeyerek engellemeyi başardı. Özellikle Maan istasyonundan gelen 12 vagonlu bir trenin patlatıldığında vagonlarının paramparça edildiği, ardından isyancıların gizlendiği yerlerden çıkarak vagonlardan savrulan Osmanlı askerinin yaralılarını etkisiz hale getirildiği ve trenle taşınan malzemelerden sağlam kalan yaklaşık 70 ton gıda maddesinin yağmalanması savaşın çirkin yüzünü göstermekteydi.

---

[252] Atabey, "Mondros Mütarekesi'ne Giden Süreçte İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni Savaş Dışı Bırakma Stratejisi", 455.

[253] *Roads to the East*, The Daily Mail, Mart 9 1918, 3. https://link.gale.com (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Bu ve bunun gibi saldırıların Osmanlı askerine hem manevi hem maddi zararlar vermekteydi. Ayrıca demiryolunda oluşan hasarların tamiri aylar sürmekteydi.[254]

Osmanlı ordusu tarafından artık bölgede savaşmanın imkanı kalmadı. Bunun farkında olan İngilizler savaş sonrasında Osmanlı Devleti'nden ayrılacak olan alanların sınırlarını tespit etmeye çalışmaktaydı. Bu amaçla İngiliz diplomat Sykes'in başında olduğu komisyon Osmanlı Devleti'nden ayrılacak 5 bölge belirledi. Bu bölgelere Suriye, Filistin, Ermenistan, Anadolu ve Mezopotamya olmak üzere tespit edildi. Bu bölgelerden Akdeniz-Basra aksinde bulunan bölgeleri İngiltere himayesine alınması ön görülmekteydi. Sykes bu hattın çıkış noktasını Hayfa olarak belirlemesine rağmen dönemin İngiltere Savaş Bakanı olan Kitchener, çıkış noktasının İskenderun olması gerektiğine ısrar etti.[255]

İngiliz-Arap birliklerinin ikmal hattını vurduğu Osmanlı ordusu, Maan ve Şam'da tutunamaması nedeniyle Halep'e çekilmek zorunda kaldı. İngilizlerin Hintlilerden oluşturduğu süvari birlikleri, Osmanlı askerinin geri çekilme hattını bozma teşebbüsleri nedeniyle ordu daha kuzeye çekilmek zorunda kaldı. 29 ekim günü Şerif Nazır'ın yaptığı saldırıyla, Osmanlı ordusu için hayati öneme sahip olan Suriye ve Mezopotamya demiryolu kavşağındaki *Muslemiyan*'ı düşmesi Osmanlı Devleti'nin bölgeyle iletişimini tamamen kopardı. Arap bölgesiyle kesilen bu iletişimin ardından bir gün sonra Osmanlı Devleti, İtilaf Devletleri ile Mondros Ateşkes antlaşması imzalamak zorunda kaldı.[256]

Osmanlı Devleti'nin ateşkes imzalaması İngiliz basınında da geniş yankı uyandırdı. Times Gazetesinin 16 Kasım 1918 tarihinde *"Clearing Out The Turks"* başlığı ile çıkan yazısında İngiltere Savaş Ofisi tarafından yapılan açıklamaya yer vermekteydi. Açıklamaya göre; 30 Ekim'de Osmanlı Devleti ile imzalanan ateşkes anlaşmasın hükümlerine göre çekileceği bölgeler belirlendiği kamuoyuna duyuruldu. Mezopotamya'da özellikle Musul'da acil ihtiyaçlar durumu haricindeki bölgede bulunan

---

[254] "*The Arab Epic.*" Times, Kasım 28 1918, 4. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

[255] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922,* 139-140.

[256] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü,* 189.

tüm Osmanlı birliklerinin bölgeden çekilerek, sivil idarecilerin yerlerini İngiliz subaylara bırakmaları istenilmişti. Kafkasya ve Kuzey İran için Osmanlı birlikleri savaş öncesi duruma çekilecekti. Suriye ve Kilikya için ise Adana yakınlarındaki Misis'e kadar olan bölgenin İngiliz ve Fransız birlikleri tarafından işgal edildiğini ancak bölgede bazı idari sorunlar yaşandığı belirtilmekteydi.[257]

Ateşkesle birlikte İngilizler savaş boyunca ve hatta öncesinde kendisine büyük sorunlar yaşatan Alman sermayeli Bağdat Demiryolunu da devraldı. Bağdat Demiryolunun yanı sıra savaş öncesi dönemde İngiliz sermayesi ile inşa edilip işletilmekte olan İzmir-Aydın demiryolu yine İngilizler tarafından; İzmir-Kasaba demiryolu ise Fransızlar tarafından tekrar devralındı. Ayrıca Bağdat Demiryolunun İsviçreli Genel Müdürü M. Huguenin görevinden alınarak yerine İngiliz yetkililer getirildi. Avrupa'dan Türkiye'ye bağlanan demiryollarının ise tekrar Fransızların kontrolüne geçti.[258]

2.1.3.Mondros Ateşkes Antlaşması Sonrası Osmanlı Demiryolları'nın İngiltere ve Fransa'ya Devri

I. Dünya Savaşı'nın fiilen son bulmasının ardından yenilen ülkeler üzerinde eskiden kalma hegemonyalarını tekrar ele geçirmek isteyen galip devletler arasında çıkar çatışmaları yaşanmaya başladı. Zira Osmanlı Devleti'nde derin ekonomik ilişkileri olan Fransızlar ve İngilizler, Almanlardan doğan boşluğu kendisi doldurmak için adeta yarışmaya başladı. Savaş öncesinde Osmanlı Devleti'nde demiryolları yatırımı yapan İngilizler ve Fransızlar savaş sonrasında bu haklarını ve savaş nedeniyle doğan kayıplarını tamamen Osmanlı Devleti'nden tazmin etmeye çalıştı. Mondros Ateşkes Antlaşmasının imzalanmasıyla birlikte müttefik devletler önce Ege bölgesindeki kendi yatırımlarını ele geçirirken bir yandan da Anadolu ve Bağdat Demiryolları üzerindeki hâkimiyetlerini artırma peşine düştü.

---

[257] "*Clearing Out The Turks.*" Times, Kasım 16 1918, 6. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

[258] "*Baghdad Railway.*" Times, Ocak 23 1919, 10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.); Reuter's Special. "Turkey Railways Seized." Daily Mail, Ocak 23 1919, 6. (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

Savaşın son bulmasının ardından İngiliz basınında sık sık Osmanlı Demiryolları konusu işlenmeye başladı. Uzun yıllar buralarda yatırım yapan İngiliz-Fransız sermayedarlar, savaş boyunca yatırımlarının zarara uğradığına atıfta bulunarak barış masasında haklarını savunulmasını istiyorlardı. Savaş öncesi dönemde Anadolu'da İngiliz şirketler tarafından yapılmış ve işletilmekte olan İzmir-Aydın demiryolu, Fransızlar tarafından inşa edilip işletilen İzmir-Kasaba hattı ve bir Alman yatırımı olarak inşa edilen Anadolu Demiryolu ve bu hatta bağlanan Bağdat Demiryolu hattı vardı. Savaş sonrasında Fransa denetiminde olması planlanan bölgede kalan Bağdat Demiryolu hattı hakkında barış anlaşmasıyla işletme hakları kısa süreliğine Fransa'ya devredildi. Almanlar tarafından inşa edilen Anadolu Demiryolu hattı ise Türk şirketi olmasına rağmen yine Almanlar tarafından işletilmekteydi. Savaşta yenilen Almanlar şirketteki hisselerini İsviçre merkezli bir bankaya devretmişti. Savaş sonrası mütareke döneminde İngiltere, Fransa ve İtalyanlardan oluşan bir mali grup demiryollarının kontrolünü ele almak için konsorsiyum oluşturdu. Bu dönemde Amerikalı şirketler de Anadolu'daki demiryolları hatlarının işletme haklarını satın almak için çaba sarf ediyordu. Fransız ve İtalyan grupların da tek tek bu demiryolları işletme haklarını satılmak için gayret göstermesi üzerine demiryolları büyük devletler üzerinde bir çıkar çatışması haline dönüştü. Bu gelişmeler çerçevesinde İngiliz sermaye grupları tüm demiryolları hisseleri olmasa da gözlerini Almanların, İsviçre bankasına devrettiği hisselere çevirdi. Uzun yıllar savaş nedeniyle ağır tahribata uğrayan bu hatlarda gerekli tadilatı sağlayacak sermaye birikiminin Türklerde olmadığı gerçeği ortaya çıktı. Bu nedenle Türklerde kalan hisselerin bir işletmeci gruba devredilmesi düşünülmekteydi. Tüm bu nedenlerden dolayı Anadolu Demiryolları'nın İngiltere gibi bir devlet tarafından toparlanıp kontrol altına alınması ve bu sayede gerekli tadilatın yapılması gibi bir seçenek ortaya çıktı.[259]

İzmir-Aydın demiryolunun savaş nedeniyle Osmanlı ordusu tarafından el konulması, hattın işletmecilerine büyük ekonomik zararlar verdi. İngilizler, bu hattı tekrar kendi idaresine alır almaz savaş öncesinde hattın işletme müdürlüğünü yapan Bay Barfield'in tekrar görevini üstlenmek üzere personeli ile birlikte Anadolu'ya gönderdi. Hatta yaşanan kayıpların tespiti amacıyla Albay Corbett, İzmir-Aydın demiryolunu

[259] "*City Notes.*" Times, Mayıs 18 1923, 18. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

incelemek üzere bölgeye gönderildi. Bu hatta yaşanan maddi kayıpların belirlendikten sonra Osmanlı Devleti ile yapılacak olan nihai barış antlaşmasında Osmanlı Hükümeti'nden zararlar talep edilecekti.[260]

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı sonuçlandığı sırada 4112 km uzunluğunda demiryolu ağına sahipti. Bu demiryollarının 3756 km'si imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş ve işletilmiştir. Kendi içerisinde kollara ayrılan genel demiryolu hatları ise şunlardı: Şark demiryolları, Aydın Demiryolları, İzmir Kasaba ve uzantıları, Anadolu Hatları, Bağdat Hattı, Suriye Hatları, Hicaz Demiryolu, Sarıkamış- Erzurum Mamahatun dar hattı idi.

Tablo 1. Millî Mücadele Yıllarında Türkiye'deki Demiryolları[261]

Hattın Adı	Genişliği (m)	Uzunluğu (km)
Anadolu Hattı	Normal (1.435)	1032
Bağdat Hattı	Normal (1.435)	966
Adana-Mersin Hattı	Normal (1.435)	68
İzmir-Kasaba Hattı	Normal (1.435)	703
İzmir-Aydın Hattı	Normal (1.435)	609
Şark Demiryolları	Normal (1.435)	337
Mudanya-Bursa Hattı	Dar (1.050)	41
Erzurum-Sarıkamış Hattı	Dar (0.750)	232
Sarıkamış-Sınır Hattı	Geniş (1.524)	124
Toplam		**4112**

(Kaynak: Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay. 1994) 104.)

Esasında, imtiyazlı yabancı şirketler tarafından inşa edilen iç bölgelere uzanan bu demiryolları Osmanlı Devleti çıkarlarından ziyade, emperyalist devletlerin menfaatlerine göre inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu imtiyazı, 610 km uzunluğundaki İzmir-Aydın demiryolu hattını döşemek üzere 1856 yılında İngiltere'ye verilmiştir. Daha sonra İngiltere tarafından İzmir'den başlayarak Hindistan'a kadar uzatılması planlanan bu hat, 56 yılda ancak 600 kilometre ilerleyebilmiştir. Demiryolu hattı Aydın-Denizli

---

[260] "*Ottoman Railway Position.*" Times, Mart 29 1919, 19. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[261] İsmail Yıldırım, "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 35, (Temmuz 1996), s. 387-389.

üzerinden 1912 yılında Eğirdir'e ulaştırılmıştır. İngiltere; İzmir-Aydın demiryolunun kârlılığı sebebiyle, İzmir-Afyon ve İzmir-Bandırma demiryolu hattı yapımlarını da üstlenmiştir.

Anadolu genelindeki demiryolları denetimi için İngilizler var gücüyle çalışmaktaydı. İngiltere'de, Rothschilds grup, Scroeders grup, National Provincial, Westminister Bank ve Lloyds Bank'tan oluşan bir konsorsiyum kuruldu. Bu konsorsiyum Anadolu'daki tüm demiryolları hatlarının işletme haklarını almaya çalışıyordu. Bu güçlü konsorsiyum, Avrupa'nın diğer devletleri tarafından dikkatle takip edilmekteydi. Özellikle Fransa ve İtalya tarafından oluşturulan bir başka konsorsiyum tarafından İngiltere'nin çabalarını engellemeye çalışılıyordu. Ancak Fransız ve İtalyanlar başarılı olamadı. İngiltere Hükümeti tarafından da desteklenen konsorsiyum Almanlar tarafından kurulmuş ve İsviçreli finans uzamanı Dr. Frey tarafından yönetilen Orient Bank'ın elindeki Anadolu Demiryolları hisseleri işletme haklarını devralmak için görüşmelere başladı. Savaşın diğer galip devletler tarafından İngiltere'nin bu tavrı protesto edildi. Hatta İngiltere'nin bu tavrının Sen Remo ve Versay Anlaşmaları ile çelişmekte olduğu belirtildi. İngiltere ve Müttefiklerinin bu çekişmeleri Anadolu Demiryolları Şirketi'nin, Galata Borsası'nda işlem gören hisselerinin değerini hızlı bir şekilde artırdı.[262]

2.2.İNGİLTERE-FRANSA VE ABD'NİN ORTA DOĞU ÇIKMAZI

2.2.1.Savaş Sonrası Paylaşımlar ve Arap İsyanı

Büyük savaşın ardından büyük devletler arasında gizli ve açık pazarlık masaları gün yüzüne çıkmaya başladı. Savaş boyunca General Allenby komutasında İngilizler lehine faydalı işler yapan Faysal ve Araplar artık masada bu çabaların meyvesini almak istemekteydi. İngilizler ise 1916 yılında Fransa ile yaptığı anlaşmalarla Araplara söz verilen bölgeleri Fransızlara vermeyi düşünüyordu.[263]

Fransa, Suriye politikalarında bölgede çok etkindi. Zira yıllardır Suriye'de faaliyet gösteren Fransız okulları ve demiryolları işletmeciliği şirketleri sayesinde bölgenin eğitim sistemi ve ticari hayatta derin bir Fransız etkisinin yerleştiği yadsınamaz bir

---

[262] (Özel Muhabirimizden.). "*Railways In Asia Minor.*" Times, Mayıs 19 923, 10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[263] Allawi, *Irak Kralı I. Faysal,* 179.

gerçekti. Osmanlı Devleti'nin savaştan önceki yıllarda Fransız kapitalistlere tanıdığı bazı ayrıcalıklar sayesinde doğuda doğal olarak nüfuz alanı bulan Fransızlar, bölgeyi Osmanlıdan koparmadan ve sorunlarını devralmadan yıllarca ağır ağır nüfuzunu genişletmeyi başarmıştı. Derin kültürel ve ticari münasebetleri nedeniyle I. Dünya Savaşı'nın başlarında dâhi Osmanlı Devleti ile farklı ittifaklarda bulunan Fransa yine de Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruması temennisi içerisinde olmuştu. Tıpkı Fransa gibi diğer ittifak üyeleri de Osmanlı Devleti'nin bir anda parçalanmasından ziyade kontrollü olarak milletlere ve nüfuz alanlarına bölünmesi taraftarı olmuşlar ve bu kapsamda Mayıs 1916 yılında Fransa ve İngiltere yetkilileri arasında Sykes-Picot anlaşmasını imzalamışlardı. Bu anlaşma kapsamında Fransa, Musul Vilayetini de içine alan Suriye bölgesini kendi idaresi altına alınacağı konusunda İngiltere ile anlaşmıştı. Fransa kuvvetlerinin Avrupa merkezinde devam eden savaş esnasında ağırlıklı askeri gücünü Almanya'ya ayırması nedeniyle Orta Doğu'da müttefiki olan İngiltere'ye gereken yardımı sağlayamadı. Fransa bu durumun bölgedeki haklarından feragatte bulunma nedeni olarak görmemekteydi. Savaş sonrasında bölgede gerek İngilizler tarafından gerekse bölge halkı tarafından bölgenin geleceğini şekillendirme konusunda pasif kalması gerektiği düşünülmekteydi. Almanya ile anlaşma imzalamasının ardından 1919 yılında Fransız Başbakan Clemenceau, hem müttefiki İngiltere'ye yardım sağlamak hem de bölgedeki Fransız haklarını korumak amacıyla Suriye kıyılarına General Gourand komutasında Fransız askerini sevk etmeye başladı. Bu olayın ardından İngilizler tarafından Araplara söz verilen bölgeye Fransız askerinin çıkması Şerif ailesi ile Fransızların ters düşmesine neden oldu. Suriye yönetimini tüm dini ve etnik unsurları kullanarak bir federasyon şeklinde örgütlemeye çalışan Fransa, gerekmesi durumunda idaresi altındaki Lübnan'ı da bu federasyon içine alarak kendi atadığı vali altında topladığı bir konsey ile yönetmeye karar verdi. Bu konseyi de bölgede yaşayan halkın etnik yapısına göre şekillendirmeye kararlıydı. Yine bu kapsamda federasyonu oluşturan bölgelerin kendi anayasalarını oluşturmaları sonucunda ülkenin genel anayasası meydana getirilecekti. Fransa'nın bu sistemle hem bölgenin hem de bölgede Fransa'nın güçlenmesini amaçlamaktaydı.[264]

[264] (Muhabirden). "*Syria.*" Times, Ekim 4 1921, 15. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

İngiltere Dış İşleri Bakanlığı, 1916 yılı itibari ile Sykes-Pickot anlaşmasına istinaden Osmanlı coğrafyasının bölümlere ayrılarak kuzey kesimini Rusların, Orta Doğu'da ise Fransızların ve İngilizlerin Aşağı Zap Irmağı'nı sınır kabul ederek Orta Doğu'yu bölüşmüşlerdi. İngiltere, Hindistan yolunun güvenliğini sağlamak, Yakın Doğu'daki nüfuzunu pekiştirmek gayesiyle I. Dünya Savaşı arifesinde Osmanlı Devleti'nin çökmesi gerektiği yönünde genel bir politika takip etti. Mustafa Kemal Paşa Batılı devletleri emperyalist olmakla suçladığı bir konuşmasında *"...emperyalist kuvvetler milletimizi hukuk ve haysiyet ve istiklalden mahrum ve bunları gayri müdrik bir hayvan sürüsü telakki ettiği için....onların telakkisine göre bu memleketi parçalamak ve bu memleketteki insanları tahtı esaretlerine almak lazım idi"* diyerek özellikle İngilizleri Osmanlıyı yalnız bırakmakla suçladı. Ancak bu taksimatta İngilizlere kalan bölgelerin verimli kullanılabilmesi için ihtiyaç duyduğu sulamanın Dicle Nehrinden sağlanacak olması nedeniyle Yukarı Mezopotamya ve Musul Vilayeti hayati öneme sahipti. İngilizler kendisine ayrılan bölgeden sağlanacak tarım ürünlerinin çeşitliliği ve devamlılığı için bu nehrin sorunsuzca aşağı Mezopotamya'ya akması gerekmekteydi. Ayrıca petrol ve diğer madeni yakıtlar yönünden zengin olan Mezopotamya'nın korunması açısından kuzey bölgesinin güvenliği İngilizler için önem arz etmekteydi.[265] Aralık 1918'de Fransa Başbakanı Georges Clemenceau'nun Londra'yı ziyaretinde İngiliz-Fransız münasebetleri en yüksek seviyedeydi. Clemenceau ve Lloyd George Musul, Filistin, Kilikya, Lübnan ve Suriye konusunda aralarında anlaşmışlar; ayrıca Fransa Amerika'nın muhtemel itirazlarına karşı İngiltere'nin desteğini talep etti. İki ülke arasında 1918 tarihinde zirve noktasına ulaşan ilişkiler, yerini Paris Barış Konferansında yavaş yavaş çeşitli konularda fikir ayrılıklarına bırakmaya başladı.[266]

İngilizler, savaş sonrasında Mezopotamya'ya bir bütün olarak göz dikti. 10 Şubat 1919 tarihinde *"Mezopotamya Sınırının Geleceğinin Değerlendirilmesine İlişkin Askeri Gereksinimler"* toplantısında Arnold Toynbee, İngilizlerin, Mezopotamya politikası hakkında İngiliz idaresini arzulayan Arap ve Kürt halkın korunabilmesi amacıyla Sykes-

---

[265] Mesut Yeğen, İngiliz Belgelerinde Kürdsitan 1818-1958, (Ankara: Dipnot Yayınları 2019), 29-30; TBMM, Zabıt Ceridesi, Devre I, Cilt 7, 410-415.

[266] Kamuran Gürün, *Savaşan Dünya ve Türkiye*, (Ankara: 1986), 263-264.

Picot Anlaşmasında olası değişiklikler yapılması gerektiği üzerinde durmaktaydı. Üstelik Mezopotamya sınırlarının İngiliz askeri tarafından korunması da Toynbee'nin üzerinde durduğu bir diğer hususu. İngiliz idaresi altında bulunan Mısır ile Mezopotamya'nın demiryolu ile bağlanması İngiltere için hayati öneme sahip olduğunun farkında olan Toynbee, Mezopotamya-Akdeniz bağlantısının Fransa kontrolündeki Suriye sınırları içinde kalan Şam-Haus-Hama ve Halep'ten geçmesinin İngiltere için ciddi bir sorunlar doğurabileceğini tespit etti. Akdeniz-Basra Körfezi bağlantısı kapsamında Irak-Suriye sınırının kesiştiği Tadmor'un (Paymira) bölgesinin de Fransız idaresinde olması, İngilizlerin ticari haklarına tehdit oluşturmaktaydı. Bu başlıklar çerçevesinde Toynbee, Mezopotamya'nın geleceğini şekillendirecek olan demiryolu hattının Filistin'de bulunan Hayfa'ya çıkması İngiliz çıkarlarına daha uygun olacağı tezini ortaya attı.[267] İngiltere bu toplantılar sayesinde Mezopotamya sınırı hakkında bazı önemli politika değişikliklerine gitmeye karar verdi. Bunların başında Bağdat, Basra ve Musul'un ayrılmaz bir bütün olarak Mezopotamya'nın bir parçası sayılması gerektiğiydi. Zira Musul'un düşünülen sınırların dışında bırakılması durumunda Mezopotamya savunmasının arka kapısı açık bırakılmış olacaktı. Üstelik Nisibin'in doğusunda Anadolu Demiryollarının, Türkler tarafından geliştirilmesi durumunda bölgé iyice savunmasız kalacaktı. Musul, Bağdat'ın ve dolayısıyla tüm Mezopotamya'nın dışa açılan kapısı olması nedeniyle hayati öneme sahipti. Musul'un bir diğer önemiyse petrol yatakları konusuydu. Bu nedenle Musul, Sykes-Picot'ta olduğu gibi Fransa idaresinde olan Suriye sınırlarına bırakılması tüm Mezopotamya'nın geleceğini tehlike altına sokmaktaydı. Bölgede yaşayan ve çoğunluğu oluşturan Arap ve Kürt halkın koruma altına alınması gerekmekteydi. Kuzeyde Azerbaycan'dan gelebilecek olan saldırıları engellemek amacıyla Kermanşah ve Hamadan rotasına alternatif olarak Revanduz'a bir savunma hattı oluşturulması ve Mezopotamya'yı Mısır'a bağlayan bir demiryolu hattının kesin olarak inşa edilmesi İngiltere'nin bölgedeki nüfuzunu kurması için elzem gözükmekteydi.[268]

Mezopotamya'nın Mısır'a ve Akdeniz'e bağlanabilmesi için yapılacak bir demiryolu ağı ile Bağdat'ın ileride Orta Doğu'nun demiryolları merkezi olacağı aşikârdı.

---

[267] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/268/ 1-2.

[268] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/268/ 5-6.

İngilizler bunun sağlanabilmesi için ilk olarak Nisibin'e kadar ulaşmış olan demiryolu hattının Bağdat'a kadar uzatılması gerektiğini farkındaydı. İkinci olarak ise Bağdat'tan Filistin'e uzanan Fırat rotasını takip eden bir hattın inşası gerekmekteydi. Bu hatların inşası sayesinde askeri olarak Mezopotamya; Hindistan ve Mısır'a karşı kullanılabilecek olan Anadolu Demiryolu hattı karşında bir İngiliz dayanak noktası olacaktı. Ayrıca bu hatların ulaştığı noktalarda bulunacak olan limanlarda İngiliz egemenliği altında olması, Avrupa'dan İran ve Mezopotamya coğrafyasına yapılacak olan ticaretin kontrolünü İngiltere'nin önüne serecekti. Tüm bunların yanı sıra yapılacak olan hatların savaş sonrası oluşan düzen göz önünde tutularak yapılmalıydı. Düşman olarak görülen uluslara ait demiryolu hatlarından uzak planlanması gerekmekteydi. Bu amaç doğrultusunda Şam-Rakka boyunca Fırat rotası takip edilmeli ya da 38. boylam ile 34. enlemin kesişim noktası düşünülmeliydi. Bu hesaplamalar doğrultusunda Havran'dan Tadmor takip edilen Fırat rotasından El Kaim'e ulaşacak bir hat olması gerekmekteydi. Ancak tüm bunların yapılması halinde Sykes-Picot antlaşmasında ciddi revizyonlar yapılması kaçınılmaz bir hal alçaktı.[269]

İngilizler, Musul konusunda elini güçlendirme ihtiyacı duymaktaydı. Bunun için Rusların savaştan çekilmesinin şartları değiştirmiş olması tezi üzerinden müttefiki Fransa'ya Musul özelinde değişiklikler yapılması gerektiğini kabul ettirmeye çalışacaktı. Ancak 1916 anlaşması ile Fransızlara bırakılmasına karar verilen Musul müttefiklerin arasını açmaya neden olabilirdi. İngilizler bu durumu çözebilmek amacıyla ilk olarak 1918 yılında Osmanlı Devleti'nin savaştan çekilmesiyle birlikte Suriye ve Kilikya bölgelerinde hızlı bir işgale girişti. Anlaşmalarla Fransızlara verilen bu bölgelerde İngilizlerin işgale girişmesinin temel nedeniyse Musul'a karşılık zaten savaş sırasında Fransızlara verilmesi düşünülen bölgeleri tekrar Fransa'ya vermekti! Bu sayede Musul'a karşılık Kilikya'yı Fransızlara sorunsuzca devredecekti. Rusya'nın da savaştan çekilmesi ile birlikte Kafkaslardan Basra Körfezi'ne ve oradan da Doğu Akdeniz'e uzanan geniş ve

[269] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/268/ 8-9.

zengin bir bölgeyi kontrol altına almak isteyen İngilizler, kaliteli petrol yataklarının bulunduğu bölgelerde tam ve sarsılamaz bir üstünlük kazanmanın peşindeydi.[270]

Çıkar hesapların birbirine karıştığı barış masasında engel ve problem çok fazlaydı. Fransızlar Sykes-Picot'tan doğan haklarında ısrar etmekteydi. İngiliz Başbakan Lloyd George ise Rusya'nın da anlaşmaya taraf olduğunu ve savaştan çekilmiş olmasının anlaşmanın ortadan kalmasına neden olduğunu savunmaktaydı. Bir de Musul petrolleri var ki zaten Fransa'ya bırakılmış olan Musul'da petrolün bulunması artık İngiltere için vazgeçilmez bir hal aldı. Bu gelgitler arasında Fransa, İngiltere'den başka çıkarlar elde etmek şartıyla kısmen Musul ve Filistin'den vazgeçebileceği sinyalleri vermekteydi.[271]

İngiltere, Fransa ile arasındaki itilafları çözmekte kararlıydı. Ancak hem kendi çıkarlarına hem de savaş boyunca sözler verdiği Araplara zarar gelmesini de istemiyordu. Bu amaçla İngiliz işgali altındaki Suriye'den 1 Kasım itibari ile Fransa lehine çekilmeye karar verdi. Ayrıca Adana-Mersin (Kilikya) bölgesinde Fransızların varlığı kabul edilecekti. Bu sayede Musul ve Filistin'i kendisine ayıran İngilizler, Fransızlara ileride Irak bölgesini Akdeniz'e bağlayacak bir demiryolu ve petrol boru hattı geçirmek için izin verileceğini kabul ettirmişti. Tabi ki bu hesaplar savaş sırasında Faysal'a söz verilen Suriye'nin hem bölünmesi hem de Fransa'ya bırakılması Arap halkında hoşnutsuzluk yarattı.[272]

Fransa, İngiltere'nin Orta Doğu'da izlediği politikanın Hindistan yolunun güvenliğinin sağlanmasına matuf olduğunun farkındaydı. İngiltere Damat Ferit Hükûmeti'ni tamamen kontrolü altına almayı başardı. İstanbul ve Orta Doğu'da İngiltere'nin nüfuzunun artması Fransa'yı rahatsız etti. Bu yüzden de Fransızlar, Anadolu'da Türk hâkimiyetinin devam etmesini kendi çıkarları açısından daha uygun buldu. İngiliz-Fransız çıkar çatışmasındaki uyuşmazlıktan doğan bu yeni gelişme;

---

[270] Celal Bayar, *Ben de Yazdım Milli Mücadeleye Giriş*, Cilt 5, (Sabah Kitapları Yayınları 1997), 16.

[271] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 221.

[272] Antonius, *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, 234-235.

Fransa'nın Türklerle birlikte Arapların da dostluğunu kazanmak suretiyle bölgedeki İngiliz çıkarlarına karşı koyma çabası haline dönüştü.[273]

İngiltere'nin Türkiye'ye karşı bu temel politikası Mütareke Döneminde değişmedi. İleride Sevr metni ile şekillendireceği gibi İç Anadolu'da sıkıştırılmış bir Türkiye'nin kurulmasına kerhen rıza gösterdi. Esasında İngiltere kamuoyunda Türkiye politikası hakkında farklı düşünceler ortaya çıktı. İngiliz Savunma Bakanlığı Anadolu hareketine sıcak bakılmasını isterken, İngiltere Dışişleri Bakanlığı bu görüşe yanaşmadı. Ayrıca Yunanları, İtalyanları ve Fransızları Anadolu'ya yerleştirmek, özellikle Yunanları kullanarak Türk millî hareketini önlemeye çalışmak Lloyd George'un Orta Doğu politikasının en önemli özelliği olarak ortaya çıkmaktadır. Bu konuda sağladığı tek destek ise İngiliz Dışişleri Bakanlığıdır.

İngiliz Dışişleri Bakanlığı, Türk millî hareketine karşı bu üstü kapalı resmî düşmanlığına rağmen, bazı İngiliz subaylarının aracılığıyla gayri resmî ve dolaylı bir biçimde Mustafa Kemal Paşa ile ilişki kurmaya çalışıyordu. Bu subaylardan Yarbay Rawlinson, Erzurum Kongresi günlerinde Mustafa Kemal Paşa ile görüşmüş, daha sonra Londra'ya giderek bu görüşme hakkında Dışişleri Bakan Vekili Lord Curzon'a bilgi vermiş ve onun emriyle Millî Mücadele'nin önderleriyle sıkı teması sürdürmek amacıyla Anadolu'ya geri gönderilmişti. Yarbay Rawlinson, ikinci gelişinde soruşturma komisyonu başkanı olduğunu ve Türkiye'nin toprak bütünlüğüne saygı gösterecek acil bir barış imzalamak istediklerini bildirerek; Türkiye lehinde hararetle çalıştığını söylemiştir. Daha sonra Karabekir Paşa ile görüşen Rawlinson, Lord Curzon'un Türkiye'de o güne dek güçlü bir hükûmet görülmediğinden barışın imkânsız olduğunu söylediğini, milletin güvenini kazanan Mustafa Kemal Paşa'nın da barış konferansında bulunmasını ya da barış kararlarını kabul etmesini gerekli gördüğünü belirtti. Bundan başka, İngiltere'deki güçlü partilerin Türkiye'nin varlık ve bağımsızlığından yana olduklarını, öteki devletlerin Türkiye'yi bölüşme isteklerinin gerçekleşmeyeceğini, İngiltere'nin, Türkiye'nin varlık ve bağımsızlığını güvence altına alarak ekonomik bakımdan gelişmesine çalışacağını, ama bütün bu fedakârlıklardan sonra Türkiye'nin yeniden İngiltere'nin düşmanları safında yer almasından kaygılandıklarını söyledi. Buna

---

[273] Bilal Şimşir, *İngiliz Belgelerinde Atatürk*, Cilt I, (Ankara: 1973) 251.; Selahi Sonyel, *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika*, Cilt I, 196.

karşılık veren Karabekir, İngilizler Türkiye'yi kazanırlarsa, birkaç Türk subay ve ulemadan oluşan bir kurulun İngilizlerin 100.000 kişisinin söz dinletemediği yerlerde dirlik ve düzenliği koruyabileceğini ve Türk milletinin her ferdinin İngiliz dostluğundan yana olduğunu ifade etti. Bu dönemde İngiltere'nin Türkiye politikasında Sovyet Rusya'nın yeri önemlidir. Her iki ülkenin ortak düşmanı durumunda olan İngiltere; Türkiye ve Rusya'nın kendisine karşı ittifak oluşturacağı endişesini daima taşımış bu sebeple de Türkiye'nin ezilmesini Rusya'nın ise tecrit edilerek etkisiz hâle getirilmesine çalıştı.[274] İngiltere'nin Rus iç savaşına Kafkaslar bölgesindeki müdahalesi de bu amaca hizmet noktasında değerlendirilmelidir. İngiltere'nin Kafkaslara müdahale etmesinin ardında saklı olan bir diğer sebep ise Türkiye'nin özellikle Afganistan ve İran'la sınırdaş duruma gelmemesi yönündeki isteğidir.

Mart 1921 tarihinde İngilizler, Fransızlar ile arasındaki sınır sorunlarını çözmeye odaklandı. Özellikle İngiltere ve Fransa sınırları konusunda yapılan görüşmelerde 23 Aralık 1920 yılında İngiltere yetkilisi Lord Hardinge ve Fransa yetkilisi George Leygues arasında imzalan anlaşmayla Suriye, Lübnan, Filistin ve Mezopotamya sınırlarının belirlenmesi esas alındı. İngiltere idaresinde kalması gereken Filistin ve Mezopotamya bölgelerinde Fransa ile olan itilafların çözülmesini isteyen İngiltere; San Remo anlaşmasındaki maddelerde mutabık olduğunu belirtti. Bu anlaşma kapsamında Fransız bölgesinde kalan Suriye; Cizre'den (Jeziret-ibn Omar) başlayıp Diyarbakır ve kuzey sınırından Habur'dan Fırat vadisine oradan da Ebu Kemal'e doğru çizilen bir hat ile Ürdün ve Suriye sınırında bulunan Tiberya gölünden Hicaz Demiryoluna kadar olan bölüm belirlendi. Ancak bu bölgenin içinde kalan Deraa ve Yermuk Vadisi yapılacak olan demiryolları ve petrol boru hatları için yüksek öneme haizdi. Anlaşma gereği ileride bu bölgelerden geçecek olan hatlara Fransız yönetimi izin vermesi ve üstelik Tiberya gölünü her iki devletin ortak kullanması kararı verildi.[275] İngiltere ile Fransa arasındaki sorunlar kısmen çözülmüş ve artık kesin hatları ile Irak'ta bir devlet kurularak İngiliz mandası altına verilmesi kararlaştırılmıştı. Zaten Milletler Cemiyeti'nin 22. maddesi kapsamında Osmanlı Devleti'nden ayrılan ulusların belirlenen sınırlar içinde kendilerini yönetebilecek düzeye gelene kadar batılı devletlerin idaresine verilmesi kararı alınmıştı.

---

[274] Ömer Kürkçüoğlu, *Türk-İngiliz İlişkileri 1919-1926*, (Ankara: 1978) 64.

[275] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 196-197.

Bu kapsamda 1920 Nisan ayında yapılan San Remo Konferansı akabinde Basra, Bağdat ve Musul Vilayetlerinden oluşan Irak, İngiltere yönetimi altına verildi. Irak'ta kurulan İngiliz Yüksek Komiserliği görevine ise Hindistan'da uzun yıllar çalışan Yüzbaşı Arnold Wilson getirildi.[276] Sir Wilson idaresi altında Irak'ta maliyeden, ulaşıma birçok alanda gelişme sağlayacak yatırımlar hayata geçirdi. Ancak savaş sırasında ABD başkanı Wilson'un yayınladığı Wilson Prensipleri her ulusa kendi kaderini belirlemesi yönündeki beyanı İngiltere'nin Irak'taki idaresini zora sokmaya başladı.[277]

İngiliz, idaresi altındaki Irak'ı bir an önce düzenli bir devlet haline getirilmeye odaklandı. Yüksek Komiser Arnold Wilson öncesinde bu görevi yerine getiren Sir Percy Cox'un I. Dünya Savaşı esnasında bölge halkıyla kurduğu yakın iletişim İngilizlerin, Irak'taki otoritesinin güçlendirmesinde katkılar sağlamaktaydı. Ancak Sir Cox'un görevden alınması, Irak'taki mezhepsel ayrılıklar İngilizlerin, Irak bölgesinde kurmaya çalıştığı hegemonyayı olumsuz etkilemekteydi. Bir de bunların yanı sıra Anadolu'da Mustafa Kemal Paşa önderliğinde devam eden askeri harekâtların hem İstanbul'da bulunan Osmanlı Padişahına hem de Kilikya bölgesindeki Fransızlara üstünlük sağlaması, İngilizleri Irak konusunda endişelendirmeye başladı. Ayrıca Sevr Anlaşması'nın, Osmanlılar tarafından; Anglo-Persian Anlaşması'nın İran tarafından kabul edilmemesi İngiltere'nin bölgedeki prestijine ağır zarar verdi. Suriye ise Faysal önderliğinde batılı karşıtı bazı faaliyetler başlatıldı. Bu hareketliliğin San Remo Anlaşmasına tepki gösteren Muhammed Taki Şirazi ve onun güdümünde olan Bağımsızlık Muhafızı (Haras el-İstiklal) örgütü tarafından kullanılarak Orta Fırat bölgesine kadar yayılması 1920 yılı Haziran ayı sonunda bölgede bir Arap isyanının patlamasına neden oldu. Faysal, Şam'da toplanan Arap ileri gelenleri tarafından Suriye Kralı ilan edildi. Kardeşi Abdullah ise Irak Kralı oldu. Bu durum Irak'taki İngiliz karşıtlığını körükledi. Fırat Nehri boyundaki aşiretler, İngiliz yönetimine karşı ses yükseltmeye başladı. Tıpkı Suriye ve Irak'ta olduğu gibi İngiliz denetimi altındaki Mısır'da da İngiliz karşıtlığı alevlendi. Ancak Filistin ciddi bir isyan hareketlenmesi

[276] İsmail Şahin, Cemile Şahin ve Samet Yüce, "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları", *Gazi Akademik Bakış Dergisi* 8, S.15, (Kış 2014), 117-118.

[277] Duman, *II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak 1908-1922,* 181.

meydana gelmedi.[278] Suriye'de tam bir kontrol sağlamak isteyen Fransa, Şam Deklarasyon ile Arap ileri gelenleri tarafından Suriye Kralı ilan edilen Faysal'ın kendisine tehdit olduğunun farkındaydı. Bir de bu duruma Faysal'ın Kilikya bölgesinde savaşan Türk ordusunu destek amacıyla Halep demiryolu bağlantısını keserek bazı bölgelerde Fransız askerine saldırması Faysal'ın Suriye krallığının sonunu getirdi. İngilizler ise hem Arapların hem de Fransızların kendisini düşman ilan edeceğinden endişe etmekteydi. Artık Suriye'de bir Arap ordusu istemeyen Fransızlar, General Gouraud aracılığı ile Faysal'a Arap ordusunu dağıtmasını da içeren ağır bir ültimatom vererek Faysal'ı köşeye sıkıştırdı. Ancak Fransızlar ültimatomun cevabını beklemeksizin askeri harekata başlayarak[279] 25 Temmuz 1920 günü Suriye'de Şam ve Halep gibi kritik noktaları işgal ederek Şam'daki Faysal'ın krallığına son verdi.[280]

Uzun yıllar Orta Doğu'da çalışmalar yapan Lawrence savaş sonrası Arapların batılı devletler tarafından yalnız bırakılmasının problem yaratacağı kanısındaydı. Zira Arapların bağımsızlık talebiyle Osmanlı Devleti'ne isyan etmişti. Bu nedenle Fransız ya da İngiliz yeni bir efendi istemediğinin farkında olan Lawrence, Osmanlı Devleti döneminde bölgedeki ordusunun ve hatta yöneticilerinin Araplardan atadıklarına değinmekteydi. Lavrence, savaş sonrası İngilizlerin bölgedeki 80 bin kişilik ordusunda Arap vatandaş bulunmadığına değinerek İngiliz Hükümeti'ni uyarmaktaydı.[281]

Bölgede zaten gergin olan Arap halkı, İngilizlerin, Irak'ta Hindistan vari bir yönetim yerleştirmeye çalışması, İngiliz yönetimine karşı gerginliğin artmasına neden oldu. Zira Yüksek Komiser Arnold Wilson, Irak para biriminden eğitim diline kadar tüm alanlarda katı değişiklikler yaptı. Özellikle Hindistan'da sivil idare ve ekonomi konularında uzmanlaşan Garbett ve Henry Dobbs, Irak yönetimine getiren Yüksek Komiser, Irak'ı Hindistan'da görev yapan yöneticilere teslim etti. Ancak bu durum bölge

---

[278] The National Archives, Kew, CO. 935/1/13-0004./ 4-5; Dupont, Mayeur-Jaouen ve Verdeil, *Ortadoğu Tarihi 19. Yüzyıldan Günümüze*, 245-246.

[279] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922*, 436-437.

[280] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 7-8.

[281] Sonyel, "Albay T.E. Lawrence, Haşimi Araplarını, Osmanlı İmparatorluğu'na Karşı Ayaklanması İçin Nasıl Aldattı" 246-247.

halkında hoşnutsuzlukları artırdı.[282] Yeni kadronun Irak'ta uyguladığı katı mali politikalar halkın iyice bezdirdi. 30 Haziran 1920 tarihinde Iraklı bir şeyhin vergi borcu nedeniyle tutuklanması bardağı taşırmıştı.[283] Üstelik Faysal'ın Suriye'de maruz kaldığı durumu yabancı karşıtlığı körükledi. İngilizler, Bağdat'ı işgalinin ardından 3 yıl geçmiş olmasına rağmen Irak'ın bağımsızlığı yönünde hiçbir adım atmamıştı.[284] Tüm bu gidişat *pandoranın kutusu*nu açmış ve önü alınamaz bir isyanı İngilizler önlerinde bulmuşlardı.

Arap İsyanının başlamasıyla birlikte isyancılar ilk olarak Irak'taki demiryolları ve iletişim hatlarını kesti. Ülkenin kuzeyde Musul ve Telefer'e saldıran isyancılar bölgede İngiliz askerlerine karşı saldırıya geçti. İsyancılar, Dicle Nehri kıyısındaki Yezidi ve Hristiyan kasabalara saldırılarında, İngiliz birliklerinin bölgeye ulaşmasını engellemek için demiryollarını ulaşıma kapattı. Daha güneye Bağdat çevresine de sıçrayan isyan Sünni Iraklılar arasında hızla yayıldı.[285]

İsyanın başlamasının ardından İngilizler, tedbirler almaya başladı. Konu İngiliz kamuoyuna ve parlamentosuna taşındı. Parlamento üyeleri Savaş Ofisine isyan hakkında sorular yöneltti. İngiliz Hükümet adına Sir Churchill tarafından bu sorulara cevap verilmeye çalıştı. Sir Churchill parlamentoya; Mezopotamya'daki isyanın Bağdat'ın güneyinde, Aşağı Fırat bölümündeki Rumeita'da yapılacak olan operasyonlara gönderilen askerlerin, Arap isyancılar tarafından kesilen demiryolları nedeniyle bölgeye intikal ettirilemediğini bildirdi. Ayrıca Churchill, isyanın daha kuzeyde bulunan Shamiyah bölgesindeki aşiretlere kadar ulaştığını; Orta Fırat bölgesinin ise şu an için herhangi bir isyan belirtisinin olmadığını İngiliz Parlamentosuyla paylaştı. Bakanlık

---

[282] Şahin, Şahin ve Yüce, "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları" 120-121.

[283] Şahin, Şahin ve Yüce, "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları" 124.

[284] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922,* 449.

[285] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 6.

tarafından yapılan açıklamadaysa Arap isyancıların özellikle demiryollarını hedef alarak iletişimi durdurmaya çalıştığının üzerinde durulmaktaydı.[286]

Reuters Haber Ajansı ise Mezopotamya'da *Yeni İsyan* başlığı ile Mezopotamya'daki isyanın Arapların çoğunluklu olduğu bölgelerde arttığını ve isyancıların ülkenin demiryolu iletişimini durdurduğu İngiliz kamuoyuna duyurdu. İsyancılar, Bağdat'ı kuşatıp ve tren seferlerini durdurdu. Özellikle Bağdat'tan İran sınırına giden hatların iletişimi kesildi. İsyanın bölgenin tamamına yayılma İngiltere'nin korkulu rüyası haline dönüştü.[287]

İsyanın yayılmasının ardından Irak'ta bulunan İslam Dininin iki mezhebinden siyasi önderler Irak konusunda İngiltere'ye itirazlarını sunmak için bir manifesto yayınladı. Bu manifestoda genel olarak İngiltere'nin idaresine bırakılan Irak'ın Milletler Cemiyeti yasalarına göre kendi iç meselelerinde özgür bir devlet olarak idare edilmesi gerektiğini savunulmaktaydı. Ayrıca İngilizlerin, Irak Devleti'ni iç ve dış tehditlerden koruması karşılığında manda yönetiminin kabul edildiği vurgulanmaktaydı. Irak'taki durumun giderek kritik bir hal almasının ardından İngiltere Hükümeti, I. Dünya Savaşı sırasında bölgede görev yapan Sir Percy Cox'u 1 Ekim 1920'de tekrar Mezopotamya Yüksek Komiserliği'ne atayarak Cox'un bölgede kazanmış olduğu derin saygıyı kullanmaya çalıştı. Sir Cox göreve gelir gelmez Irak'ta bulunan aşiret reisleriyle görüşmeler yapmaya başladı. Cox ilk olarak Irak'ta oluşturulacak devletin alt yapısı olacak bir meclis açılmasına karar verdi. Ancak meclisin açılması süresince Devlet Konseyi oluşturularak güçlü aşiretlerin liderlerinden oluşan bir konsey ülkeyi geçici olarak yönetecek ve seçime giden yolda seçim kurallarını belirleyecekti. Bu gelişmelere rağmen isyan kısmen devam etti. Ancak Sir Cox'un gelmesiyle bazı İngiliz karşıtları yakalanarak sürgüne gönderilmesi isyan biraz hafifletti.[288] İsyan hafiflemişti fakat insani

---

[286] (Bir Siyaset Öğrencisi Tarafından), "*The French In Syria.*" Times, Temmuz 20 1920, 12. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[287] "*Fresh Mesopotamian Outbreak.*" Times, Ağustos 14 1920, 10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi); (Orta Doğu Özel Muhabirinden). "*Bad To Worse In Mesopotamia.*" Times, Ağustos 18 1920, 10. 15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[288] The National Archives, Kew, UK CO. 935/1/13-0004./ 7-8.

maliyeti çok ağır oldu. Osmanlı yönetiminde yerel unsurlardan oluşturulan 14 bin kişilik askeri bir güçle yılda ortalama 400 kişi ölürken; sadece Arap isyanı sırasında 10 bin Arap'ın öldürülmesi Irak'ta İngiliz yönetiminin vahametini ortaya koymaktaydı.[289] Sonuçta İngilizler, Arap isyanını kısmen bastırdı. Ancak bu isyan İngiliz maliyesini 40 milyon sterline mal oldu.[290]

Arap isyanının temel nedenlerini belirleyip tedbir almaya çalışan İngilizler, Anadolu'daki Kemalist harekettin Mezopotamya'ya etki ettiği kanaatine vardı. Lord Curzon tarafından ortaya konulan bu tespit Kemalistlerin, Osmanlı Devleti'nden dağılan toplulukları tekrar kendi çevresinde birleştirmeyi düşündüğü kanaatini beslediği tezi üzerine kurulmuştu. Lord Curzon bu nedenle Irak'ta bir an önce Arap Devleti'nin kurularak Arap halkın Kemalist düşünceden uzaklaştırılması gerektiğini savunmaktaydı.[291]

Irak'ta baskın unsur olan Arap halkın genel olarak Sünni ve Şii mezhebe mensup gruplardan oluşmaktaydı. Mezopotamya'da İngiliz nüfuz alanının oluşmasına ise en yatkın unsur Bedevi Arap kabileleriydi. Bu gruplar içinde *Dharif* ve *Muntafiq* aşiretleri, İngiltere lehinde çalışmalar yapmaktaydı. İngiliz nüfuzunu savunan aşiretlerin yanı sıra Türk Hükümeti'nin desteğini alan İbn Raşid ve kabilesi ise İngilizlere karşı politika takip etmekteydi. Ancak Necd ve Kuvvet şeyhleri, hem Türk yönetimine hem de onun desteğini alan İbn Raşid'e karşı İngilizlerin yanında yer almaktaydı. İbn Raşid'in en önemli düşmanı ise, Necd bölgesin en büyük kabile reisi olan İbn Su'ud'tu. İngiltere, bu bölgede çıkarlarını korumak ve nüfuzunu artırmak için İbn-i Su'ud ile görüşmeler yapmaktaydı. Bu görüşmeleri yürüten Yüzbaşı W. H. I Shakesper, çıkan bir kargaşa esnasında vurularak ölmesi nedeniyle görev Sir Cox verildi. Sir Cox'un amacı, Osmanlı idaresinde

---

[289] Sonyel, "Albay T.E. Lawrence, Haşimi Araplarını, Osmanlı İmparatorluğu'na Karşı Ayaklanması İçin Nasıl Aldattı", 247.

[290] William L. Cleveland, *Modern Ortadoğu Tarihi*, çev. Mehmet Harmancı (Agora Kitaplığı Haziran 2008), 231.

[291] Duman, *II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak 1908-1922*, 201.

parçalanmış bir görünüm sergileyen Arap kabilelerini İngiliz idaresi altında birleştirerek İngiliz çıkarlarına uygun hareket eder hale getirmekti.[292]

Bölgede geniş bir yetkiyle hareket eden Sir Cox, Mezopotamya'ya iç ve dış tehditlere karşı koruma tedbirleri almaya başladı. Bölgede uzun yıllar görev yapmış olan Sir Philly'i de Mezopotamya'ya getiren Cox, ilk olarak asayişin sağlanması amacıyla bölge genelinde duran demiryolları iletişimi yeniden işler hale getirmek için çalışmalara yaptı. Ayaklanma esnasında ilk olarak duran İran sınırında Khanakin-Kuraitu demiryolu hattı tekrar açıldı. Daha sonra ise Orta ve Aşağı Fırat, Ur-Hilla şehirleri arasındaki demiryolları da işler hale getirildi.[293] İngilizlerin, Basra'dan başlayarak kuzeye doğru ilerleyen hareketleri ile Mezopotamya'da idari teşkilatlanmalar yapılandırılmaya çalışıldı. Bölgedeki tüm kamu hizmetleri ele geçirilerek yeni düzenlemeler getirildi. Bu idari işgalin getirdiğin en önemli sorunlardan birisi dil konusuydu. Zira İngiliz yetkiler bu sorunu çözmek için Arap halkına çekirdekten başlayarak İngiliz dilini empoze etmeye çalıştı. Ancak İngilizcenin birinci zorunlu dil olarak halka öğretilmeye çalışılması Araplar açısından yanlış anlaşılmaya neden olabilirdi. Bu nedenle Arapçayı zorunlu dil olarak okutulması yanı sıra İngilizcenin ikinci dil olarak öğretilmesini kurala bağladı. İlk etapta dil sorununun çözmeye çalışan İngilizler, bölgede misyoner okulları bulunan ABD'ye ait okullardan yaralanmaya çalıştı.[294]

3 Kasım 1920 günü İngiltere Parlamentosu, Mezopotamya'da yaşanan isyan konusu ile ilgili olarak Sir D. Meclean'ın Mezopotamya Yüksek Komiseri Sir Percy Cox'un bölgede yaptığı çalışmalar hakkında meclisin bilgilendirilmesini talep etti. Başbakan Sir Bonar Law, Sir Cox'tan aldığı bilgiler doğrultusunda meclisin sorularını cevaplamaya çalıştı. Sir Law savaş boyunca bölge halkıyla arasında sıkı ilişkiler bulunan Sir Cox'un bölgeye Mezopotamya Yüksek Komiseri olarak atanması ve hızlı bir şekilde yaptığı bazı atamalar ile bölge halkı üzerinde oluşan İngiliz karşıtlığı havanın dağıttığına değindi. Sir Law, Sir Cox'un halkın talepleri doğrultusunda hızlı bir anayasa hazırlayarak

---

[292] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 31-32.

[293] "*Mesopotamian Policy*" Times, Ağustos 26 1920, 10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[294] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 17.

ulusal bir meclis kurmaya çalıştığını İngiliz Parlamentosu'na bildirdi. Sir Law, Mezopotamya halkının yapısı göz önüne alınarak tüm etnik grupların ve dini kesimlerin beğenisini kazanacak kanaat önderleri ve aşiret şeyhleri Saiyid Talib Paşa, Sassoon Haskail Efendi, Hasan Pachachi, Mustafa Alusi, İzzet Paşa ve Ja'afar Paşa'dan oluşan geçici bir hükümet kurularak bu anayasal düzene geçişi hızlandırmaya çalışıldığını belirtti.[295] Kurulacak olan Geçici Koneyin başına ise Sir Cox, yardımcılarından Bayan Gertrude Bell'in de telkinleriyle Bağdat Nakibi Abdurrahman el-Geylani'nin getirilmesine karar verildi. Nakip el-Geylani 10 Kasım 1920 tarihinde kendisine getirilen bu teklifi kabul ederek sekiz bakandan oluşan Geçici Konseyi kurmakla görevlendirildi. Maliye Bakanlığına Sassoon Efendi, Savunma Bakanlığına Ja'far al'Askari, ve İç İşleri Bakanlığına Türk yönetimi esnasında Arap Ulusal Hareketi liderlerinden ateşli bir asker ve siyasetçi olan Saiyid Talib Paşa getirilerek İngiltere'ye politikalarına sadık figürlerden oluşan bir kadro meydana getirildi. Bununla yetinmeyen Cox ve ekibi her bakanlığa bir İngiliz danışman yerleştirerek Geçici Konseyin yapacağı faaliyetleri kontrol eder hale geldi. Her ne kadar kabine çeşitli mezhepleri temsil eden şahsiyetler oluşsa da bu durum çok da kalıcı olmadı. Görüş farklılıklarından dolayı kabineden ayrılmak zorunda kalan grup temsilcileri oldu. Bu ayrılıkların yerini zamanla Suriye'de son bulan Faysal'ın krallığına ait figürler ve yine bu krallığa taraftar olup da Avrupa'da sürgünde olan kişiler getirildi. Genelkurmay Başkanlığına atanan Nuri el'Said Paşa da bunlardan birisiydi. Bu yer değişikli zamanla Irak'ta Faysal'ın Kral seçilmesine gidecek olan fikir akımını ortaya çıkardı.[296]

Mezopotamya Yüksek Komiserliği ayrıca Irak'a dışarıdan gelebilecek tehditler için de çalışmalar yürütmekteydi. Bu kapsamda Yüksek Komiserlik, İngiltere Savaş Bakanlığı'na 28 Kasım 1920 tarihinde alınması gereken önlemleri sıraladı. Bu önlemler doğrultusunda ilk olarak ortaya çıkan sorun geçici kurulan Konseyin bölge genelinde otoritesini sağlama konusu gelmekteydi. Bunun için yerel halkın silahsızlandırılması önemli bir yer tutmaktaydı. Dış tehditlerin başında ise, Rusya Bolşevikleri ve Anadolu'da ortaya çıkan milliyetçi Türkler gelmekteydi. Zira Türkler ile Bolşevikler arasında bulunan

---

[295] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5231-0005/ 1-2.

[296] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 8-9.

ittifakın doğal olmadığı ve yapılacak doğru hamlelerle bu ittifakın kolaylıkla bozulabileceği üzerinde durulmaktaydı. Bu ittifakı zorunlu olarak bir araya getiren şey ortak İngiliz ve Fransız düşmanlığından başka bir şey değildi. Ancak yine de bu ittifak Musul başta olmak üzere Mezopotamya, İran ve Suriye üzerinde tehdit oluşturmaya devam ettiği yadsınamaz bir gerçekti.[297] Bu ittifakın özellikle Kuzey İran bölgesini baskı altında tutmasının en önemli faktörü Bakü-Gümrü ve Tebriz demiryolunun Bolşeviklerin kontrolü altında olmasıydı. Buna rağmen İran içlerindeki demiryolu ve karayolu eksikliği ve diğer iletişim araçlarının yetersizliği nedeniyle bu etki çok derin hissedilememekteydi. Ancak Hazar Denizi'nin güney kıyılarında askeri üstlerinin varlığı göz ardı edilmemesi İngiliz Hükümeti'ne Yüksek Komiserlik tarafından tavsiye edilmekteydi. Zira bu tehdidin varlığı Mezopotamya üzerinde etki oluşturmaktaydı. Kuzey Mezopotamya ve Kuzeybatı İran'ı birbirine bağlayan yolların eksikliği ve bölgede kışın etkili olması nedeniyle 1921 yılının ilkbaharına kadar herhangi bir askeri harekâtın olması olası görülmemekteydi. Ancak 1921 ilkbaharı sonrası Mezopotamya hatlarının tutulabilmesi için ciddi askeri tedbirlere ihtiyaç vardı. Ayrıca İran'da oluşabilecek herhangi bir karışıklığa Mezopotamya'nın da tepki vermesi muhtemel görünmekteydi. Mezopotamya'ya Anadolu'dan gelebilecek olan kuzey yönlü saldırılarının önünde Fransızların set olmasına rağmen İran'da olup bitenler doğrudan Mezopotamya'yı etkileyecekti. Mezopotamya'nın güneyden savunulması amacıyla Hindistan'dan getirilecek askerin kuzey bölgelere sevki amacıyla yapılması planlanan Basra-Bağdat demiryolu hattının henüz Arap Hükümeti tarafında kabul edilmemiş olması İngiliz kuvvetlerini zora sokmaktaydı. Bunun için Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yapılacak olan sevkiyatlar kontrol altında tutulmalıydı.[298] Bağdat'ın ve tüm Mezopotamya'nın savunulmasının temel doktrini kuzeyinin güvence altına alınmasıydı. Bu ise ancak Musul'a kadar demiryolunun inşa edilmesinden geçmekteydi. Özellikler Bağdat-Kifri hattının gecikmesi nedeniyle en azından hattın Qaiyara'ya kadar yapılması için gerekli demiryolu malzemesi sağlanmalıydı.[299]

---

[297] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5231-0005/ 5-6

[298] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5231-0005/ 7-8.

[299] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5231-0005/ 9.

Mezopotamya bölgesinde sağlanmaya başlayan İngiliz nüfus alanının, İngiltere'ye yüklediği bir diğer yükümlülük ise askeri ve iletişim açısından yapılmış ya da yapılması planlanan yatırımların mali boyutuydu. Özellikle savaş boyunca İngiliz kuvvetlerine yardımcı olan Arap aşiretlerine ticari faaliyetlerinde yardım sağlanmalıydı. Halkın güvenlik kaygılarını gidererek, ticaretin faaliyetleri işler halde tutulması gerekmekteydi. Özellikle ticaretin olmazsa olmazı olan demiryolları, limanlar ve diğer iletişim araçlarını başta askeri gereksinimler olmak üzere ticarete uygun bir işlerlik kazandırılması gerekmekteydi.[300]

2.2.2.Orta Doğu'nun Geleceği İngiltere'nin Kahire Konferansı

Orta Doğu'da yaşanan nüfuz mücadeleleri İngiltere için artık bir an önce çözülmesi gereken büyük bir sorun haline geldi. İngilizler bu nedenle üst düzey katılımlı bir konferans yapılmasına karar verdi. Dönemin İngiliz Sömürge Ofisi Bakanı Winston Churchill'in de katılımıyla Kahire'de, Orta Doğu bölgesinde etkin olarak çalışan İngiliz bürokratlar ve askerlerin davet edildiği konferansla Orta Doğu sınırlarının yeni şeması çıkarılmaya çalışıldı. Tüm bu hesaplar çerçevesinde 12 Mart 1921 Cumartesi günü konferans Kahire'nin Semiramis Otelinde 40 kişilik İngiltere'nin Orta Doğu uzmanları katılımıyla açıldı.[301] Özellikle Churchill bu konferansta, İngiltere'nin Irak'taki varlığının yıllık masrafı olan 20 milyon Sterlini 7 milyona düşürmeye kararlıydı.[302]

12-30 Mart 1921 tarihleri arasında gerçekleşen Kahire Konferansı'nda İngiltere'nin belgedeki çıkarlarını temin edecek birçok oturum yapıldı.[303] Sir Badcock başkanlığında oluşturulan konferansın sekretaryası yapılan oturumları titizlikle not edildi. Konferansta yapılan görüşmeler 1921 Haziran ayında İngiltere Sömürge Ofisi adına rapora dönüştürülerek İngiliz Hükümeti'ne sunuldu. Özellikle Mezopotamya'da İngiltere çıkarlarına hizmet edebilecek kişinin I. Dünya Savaşı'nda Orta Doğu'da İngiliz çıkarları için etkin bir şekilde çalışan Şerif Hüseyin'in oğlu olan Faysal'ın kral ilan edilmesi

---

[300] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/ 25.

[301] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922,* 503.

[302] Gilbert, *Churchill Bir Yaşam,* 512.

[303] The NationalArchives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 3.

gerektiği üzerinde durulmaktaydı. Ancak İngilizler, Suriye'de meydana gelen Fransa-Faysal gerilimi nedeniyle Faysal'ın Mezopotamya Krallığına oluşacak Fransız karşıtlığını ortadan kaldırmak istemekteydi. Bunun için Mezopotamya Kralının seçimle halkın talebi doğrultusunda tespit edildiği izlenimi verilmesi yöntem olarak belirlendi. Faysal'ın Kral yapılabilmesi için ise Mezopotamya'da Faysal gerekse İngiltere aleyhine herhangi bir tehdidin büyümeden bertaraf edilmesi gerekmekteydi. Bu amaçla İngilizler Mezopotamya'daki askeri varlığını 23 tabur olarak yeniden düzenlendi. Ayrıca İngiliz birliklerinin yanı sıra Mezopotamya'nın iç ve dış tehditlerden korunabilmesi amacıyla yerel halktan asker alınması kararlaştırıldı. Kuzey bölgelerde yaşayan Kürt halkı kısmen bu karardan ayrı tutuldu. Çünkü İngilizler, Mezopotamya'ya kuzeyden gelebilecek saldırılara karşı açık olan kuzey bölümünü Kürt halkı silahlandırarak güvence altına almak istiyordu. Ülkeden toplanan askerlerin sadece Araplardan oluşmasının daha farklı sorunlar doğurması ihtimaline karşı diğer uluslar, farklı dinden ve mezhepten insanlar az da olsa yeni askeri yapıya dahil edilecekti.[304] İngilizlerin Irak'taki askeri yapısında yeniden düzenlemeye gitmesinin bir diğer nedeniyse 1921 tarihinde Arap isyanının, İngiltere'nin doğu siyasetinde ağır yaralar açmasından kaynaklanmaktaydı. Bunun yanı sıra 1921 yılında Anadolu'daki İngiliz destekli Yunan ordusunun I. ve II. İnönü savaşlarıyla durdurulması Mezopotamya'da Türk tehdidini belirgin bir şekilde arttırdı. Anadolu'da üstünlüğü ele geçiren Ankara Hükümeti, Sovyet Rusya ile Kahire Konferansı yapıldığı esnasında 16 Mart 1921 tarihinde Dostluk Anlaşması imzalaması bu tehdidin güçlenmesine neden oldu. İngilizler bu gelişmeler sonrasında özellikle Musul Vilayeti üzerinde güçlü bir Türk baskısı hissetmeye başladı.[305]

İngiltere Savaş Bakanlığı, Şubat 1921 tarihinde Mezopotamya'da kurulmak istenilen krallığın çevre ülkelerden gelebilecek tehlikeler üzerinde durduğu konuları Kahire Konferansına bildirdi. Kahire Konferansı ise Savaş Bakanlığının belirttiği dış tehditler çerçevesinde Faysal'ın Irak Kralı olması politikasını belirlemeye çalışacaktı. Savaş Bakanlığı'nın belirttiği tehditlerin başında Fransızların, Irak'ta Faysal'ın krallığına karşı itirazları gelmekteydi. Faysal'ın krallığına Irak halkın itirazları da önemli bir

---

[304] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 4-5.

[305] Yusuf Turan Çetiner, "Yüzyıl Önce: "Büyük Güç" Kurguları ve 1921 Kahire Konferansı", *Atatürk Yolu Dergisi* 69, (2021), 191.

konuydu. Bunun yanı sıra yine Savaş Bakanlığı tarafından Faysal'ın kral seçilmesinin avantajları da ortaya koymaktaydı. Konferansta Araplar ile Fransızların arasını açan Suriye'deki itilaflı bölgeler konusu üzerinde durulacaktı. Zira Sykes-Picot Anlaşmasına göre; Fransız etki alanında kalan Suriye'nin Akdeniz kıyılarında Mersin'e kadar olan alan ve iç kesimlerde Halep, Humus, Hama ve Şam'a kadar olan bölge aynı zamanda savaş sırasında İngilizlerin kendi tarafına çekmek için çalıştıkları Şerif Hüseyin'e vaat ettikleri alanla örtüşmekteydi. Şerif Hüseyin özellikle Arap halkın yoğun olarak yaşamakta olduğu kuzeyde 37. enlemden Basra Körfezi'ne ve güneyde Aden Körfezi'ne, batıda Suriye içlerindeki Hama, Humus, Halep ve Şam'a kadar olan bölgeyi doğal bir Arap emirliği bölgesi olarak görmekteydi. Babası Hüseyin'in bu görüşleri oğlu Faysal tarafından titizlikle takip edilmesine özen gösterildi.[306] Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere; Orta Doğu'daki Osmanlı topraklarını paylaştıran 1916 tarihli Sykes-Picot Antlaşmasına göre Fransa; Suriye, Lübnan, Kilikya ve Musul yörelerini, İngilizler ise Ürdün, Irak ve Kuzey Filistin'i alacaktı. Geri kalan Filistin topraklarında ise uluslararası bir rejim ve sınırları ileride belirlenecek bir Arap Devleti'nin kurulması kararlaştırıldı.[307] İngiltere ve Fransa, Orta Doğu üzerindeki politikalarını rahatça ortaya koyabilmek için yapay olarak ortaya attıkları "Arap milliyetçiliği" ile Türk hâkimiyetinde asırlarca huzur içinde yaşamış Arap kabilelerini birbirlerine düşürmeyi başardılar. Bu devletler Orta Doğu'nun yeni sınırlarını belirlerken etnik, dini, coğrafi veya kültürel ayrımlara değil; özellikle oradaki kabilelerin kendilerine bağlı olup olmadığına baktılar.[308] Bu görüş çerçevesinde Fransızlar etki alanı içerisinde İngilizlerle sıkı ilişkileri olan Faysal'ın kral olmasını istenmiyordu. İngilizler açısındansa işler giderek daha karmaşık hale gelmeye başladı. Zira Arabistan'da İbn Su'ud diğer Arap aşiretlere üstünlüğü sağlamış ve Şerif Hüseyin'e göre daha güçlü bir hale gelmişti. Bu nedenle İbn Su'ud'un kuzey sınırında rakibi Şerif Hüseyin'in oğlu Faysal'ın Emirliğinde bir Arap Krallığını istemeyeceği aşikârdı. Bunca olumsuzluğa rağmen İngilizler kendi etki alanında çıkabilecek olan karışıklıkları bertaraf etmenin en kestirme yolunun Faysal önderliğinde Mezopotamya'da

---

[306] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5619/ 41.

[307] Aktay Develioğlu ve Ömer Kürkçüoğlu, "Orta Doğu'yla İlişkiler", *Türk Dış Politikası, 1919-1980,* ed. Baskın Oran, Cilt I, (İstanbul: 2001) 365-370.

[308] Hasan Köni, "Büyük Suriye Projesinin Tarihi Gelişimi", *Avrasya Dosyası* 3, (1995), 46.

bir Arap Krallığını kurmak olduğu fikrindeydi. Sykes-Picot Antlaşmasından sonra 23 Aralık 1920'de imzalanan San Remo Antlaşması ile Suriye ve Filistin'in Fransız mandasına bırakılmasının teyit edilmesi üzerine, 29 Eylül 1923'te Milletler Cemiyeti, Manda kararını kabul etti. Sykes-Picot ve San Remo Antlaşmalarından cesaret alan Fransa her fırsatta Çukurova'da giriştiği saldırılarla manda alanını genişletmeye çalıştı. Daha da ileri giderek Suriyeli Arapları genel bir çağrı ile Türklere karşı kışkırtmaya ve etkilemeye çalıştı. Suriye ve Arap dünyasına yönelik Fransız istekleri hakkında Suriyeli Dr. M. Said Tavakkalna şöyle demektedir: "*...Üç yüz sene Osmanlı idaresinde hür ve hürmetle yaşayan Arap halkı, Türklerle din ve kültür birliği içindeydi. Fakat Suriye'ye yerleşmek isteyen Fransızlar, Suriye halkı arasında Türklere karşı kin ve bağımsızlık fikirleri yayıyor, Arap bağımsızlık davasının savunucusu rolünü oynuyordu. Halk ve milliyetçi Arap gençliği, Fransa'nın bu sinsi propagandasına inanıyordu*".[309] Diğer yandan Faysal, I. Dünya Savaşı boyunca Arapları örgütleyerek İngilizlere yardım etti. Faysal ve Arap halkı aleyhine bir karar alınması kendilerini terk edilmişlik hissine kaptıracağını aşikardı. Ayrıca Faysal'ın Bolşevizm'e karşı düşmanca tutumu İngiltere'nin çıkarları ile örtüşmekteydi. Dini açıdan ise Faysal'ın Peygamber soyundan geliyor olması karışık olan Mezopotamya mezhepleri üzerinde birleştirici bir etki yapacağı düşünülüyordu. Suriye ve Irak sahası bu dönemde etnik açıdan homojen sayılabilecek bir yapıya sahip olup, nüfusunun % 90'ı Sünni Arap'tır. Şiiler nüfusun % 15'ini, Dürziler % 3'ü, Hristiyan Araplar ise %8'ni oluşturmaktaydı. Suriye, Osmanlı hâkimiyeti altında bugünkü Lübnan'la birlikte bir bütün olarak yönetildi. Ancak Fransa manda yönetimini tesis etmesiyle birlikte, Suriye'yi beş ayrı siyasi yapıya bölerek yönetti. Bunlar Alevi bölgesi, Dürzi Bağımsız Hükûmeti, Halep Devleti, Şam Devleti ve Lübnan'dır. Faysal'ın kardeşi Abdullah'ın "Anadolu Harekâtı'nın lideri Mustafa Kemal ile görüşmekte olduğu bilindiği için Faysal'ın kardeşlerine göre İngiliz çıkarlarına daha bağlı olduğu kanaati Konferans katılımcılarında oluştu.[310]

---

[309] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5619/ 42; M. Said Tavakkalna, *Tarihte Fransız Emperyalizmine Karşı Arap Nasyonalizmi, General de Gaulle'un İddialarına Cevap*, (İstanbul: 1945), 5-38.

[310] The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5619/ 43; Ö. Osman Umar, *Türkiye-Suriye İlişkileri, 1918-1940*, (Elâzığ: 2003) 308.

Faysal'ın Irak Krallığı konusunda hemfikir olan Konferans, Irak'ın devlet olarak tasarlanmasına çalışılacaktı. Bu kapsamda Sir George Barstow* Faysal'ın önderliğinde kurulacak olan Irak Krallığı için ekonomik politikalar hazırladı. Bu çalışmaların başında Mezopotamya'nın zaten kötü olan ekonomik durumun düzeltilmesi amacıyla 1 Nisan 1921 tarihi itibari ile ülke genelinde kullanılan demiryolları, limanlar ve telgraflar üzerinden kazanılan gelirlerin ülkenin gelirine eklenmesine gerekmekteydi. Üstelik ülkede bulunan bazı devlet mülkleri özel müteşebbislere satılması da yeni devlete mali kaynak yaratacaktı. Bu sayede ülkenin kendi geliriyle yapmayacağı bazı demiryolları yatırımları devredilebilirdi. Bu amaçla toplantılara Strick Sott and Company adına katılan Sir Arnold Wilson,* İngiltere Hükümeti'ne bölgede demiryolları imtiyazlarının temsil ettiği gruba verilebileceği teklifinde bulundu. Ancak İngiliz Hükümeti hem teklif edilen fiyatın az olması hem Mezopotamya demiryollarının yeniden planlanması hem de bölgede demiryollarının denetim altında tutulması gerektiğini tecrübe edilmiş olması nedeniyle bu teklifi reddetti.[311]

Konferansta görüşülen bir diğer husus da hava yolları kullanımı konusuydu. Dünya üzerinde geniş bir coğrafi hakimiyet alanı olan İngilizler hava yollarını sağlıklı kullanabilmek için geleceğe dönük hesaplamalar yapmaktaydı. Özellikle İngilizler için Mısır, Hindistan, Avustralya ve Yeni Zelanda arası hava yolu iletişimi çok önemliydi. Hava yolunun sorunsuz olarak sağlanabilmesi ise bu hat üzerinde belirli hava sahalarının İngiliz denetiminde olması elzemdi. Mezopotamya hava sahası bu hattın kilit noktası konumundaydı. İngiliz Hava Mareşali Sir Geoffrey Salmond'un İngiltere'nin dominyonlarına ulaşacak hava yolunun güzergahı olan Orta Doğu'da Amman, Azrak ve Ramadi üzerinden geçmesi gerektiğini konferans katılımcılarına bildirdi. Ancak Mareşalin teklifine rağmen hava kuvvetleri güzergâhının Maan, Juaf ve Bağdat üzerinden

---

* Sir George Lewis Barstrow, (20 Mayıs 1874-29 Ocak 1966) 1919-1927 yılları arasında İngiltere Hazinesinde İkmal Hizmetleri Kontrolörü olarak görev yapmış İngiliz Devlet adamı. Bkz.https://en.wikipedia.org/wiki/George_Barstow.

* Sir Arnold Talbot Wilson (18 Temmuz 1884-31 Mayıs 1940) İngiltere Devletinde çeşitli kademelerde üst düzey yöneticilik yapan Sir Wilson Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Mezopotamya'da görev Irak Yüksek Komiseri Sir Percy Cox'un emrinde görev yapmış ve bir müddet bu görevi vekâleten yürütmüştür. Bkz.https://en.wikipedia.org/wiki/Arnold_Wilson

[311] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 6-7.

geçmesi gerektiği kabul edildi. Bu hattın kabul edilmesindeki ana nedense Irak'ın İngiliz yönetimi altına alınmasıyla gelecekte yapılması planlanan muhtemel Basra Körfezi ile Akdeniz arasında ulaşımı sağlayacak raylı sistem, petrol boru hattı rotasıyla örtüşmesiydi.[312] Buradan da görülmektedir ki dünya geneline yayılmaya başlayan hava kuvvetleri anlayışı ile gerek demiryolu hatlarının ve gerekse petrol boru hatlarının korunması sağlanabilmesi düşüncesi doğmaya başlamıştı.

Basra'dan Akdeniz'e uzanan demiryolu hattının İngiltere'nin hava yolları çalışmasında Kahire, Hindistan ve Avustralya arasında sağlayacağı hava yolu sisteminin merkezini teşkil edecekti. İngiltere Hükümeti'nin de desteklemekte olduğu özellikle Bağdat ve Akdeniz arasında demiryolu hattının inşası Filistin bölgesine ulaştırılmasını arzuluyordu.[313] Zira konferansta Kahire ile Karaçi arasında sivil havayolunun kurulması ve Hindistan'a hava yolu ile bağlanılmasına karar verildi.[314]

19 Mart 1921 günü Konferans'ta Winston Churchill, Sir Percy Cox,* Tümgeneral Sir Radcliffe, Tümgeneral Atkinson, Albay T.E. Lawrence, Albay Slater, Binbaşı R.D. Badcock'un katılımı ile "*Mezopotamya Finansı*" başlığı ile yapılan oturumunda Mezopotamya'nın mevcut ekonomik durumu ve yapılması gereken konular tartışıldı. Mezopotamya'da bulunan bazı limanlar, köprüler, demiryolu hatları ve posta-telgraf hatlarının idaresi askeri nedenler göz önünde bulundurularak Irak Hükümeti'ne devredilmemesi kararı verildi. İngiltere Savaş Bakanlığı, Bağdat-Basra-Khanakin demiryolu hattında ülkenin ticaret hayatını etkilemekte olduğundan sivil idari makamlara devredilebileceğini bildirdi. Fakat Bağdat-Felluce, Bağdat-Kut ve Bağdat-Şergat hatlarının askeri gerekçeler nedeniyle devredilemeyeceğini konferansa bildirildi. Bu hatlardan doğan masrafların İngiliz askeri makamlar tarafından karşılanacağını ancak

---

[312] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 11.

[313] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 191.

[314] Gilbert, *Churchill Bir Yaşam,* 513.

* Sir Percy Zachariah Cox, (20 Kasım 1864-20 Şubat 1937) İngiltere Hükümeti adına Orta Doğu ve Hindistan bölgelerinde görev yapmış modern Orta Doğunun sınırlarının şekillenmesinde önemli roller oynamış Major-General rütbesinde bir İngiliz askeridir. Ayrıca 1920-1923 yılları arasında Mezopotamya Yüksek Komiserliği görevini yapmıştır. Bkz.https://en.wikipedia.org/wiki/Percy_Cox

teslim edilemeyeceği dile getirildi. Sadece Mezopotamya'daki İngiliz garnizonunun küçültülmesine karar verilmesi durumunda hatların yine herhangi bir sivil idareye devredilmeden sökülmesi gerektiği belirtildi. Bu hatlardan sadece Bağdat-Kut arasındaki bölüm nehir taşımacılığı ile paralel çalışması gerekmesi nedeniyle bir müddet varlığı devam etmesi askeri nedenle elzem görülmekteydi.[315] Mezopotamya'nın Finansı konusunda aynı gün yapılan Sir G. Barstow, Sir Percy Cox, J.B. Crosland, General Atkinson, Albay Frith, Binbaşı Young ve Mr. Myrddin-Evans'ın katıldığı 2. oturumda Mezopotamya'da bazı işletmeler hakkında İngiltere Savaş Bakanlığı'ndan alınan bilgiler doğrultusunda kararlar alındı. Bu kapsamda 1 Nisan 1921 tarihinden itibaren ülkede bulunan demiryolları telgraf hatları, köprüler ve limanların sermaye işlemleri Savaş Bakanlığı'ndan, Dış İşleri Bakanlığı Koloniler Ofisine devredilecek ancak mülkiyet hakları Mezopotamya Hükümeti'nde kalacaktı.[316] Ayrıca başta demiryolları olmak üzere liman ve telgraf işletmelerinden Savaş Bakanlığı adına yapılacak olan askeri taşımacılıkların harçları artırılmamasına karar verildi. Toplantıda Mezopotamya'daki bazı mali düzenlemeler için bir not yayınlayan Sir George Barstow özellikle demiryolları konusunda askeri kaygıların ön plana alınarak Arap ordusu oluşturulana kadar bölgede kalacak olan İngiliz askeri birliklerine iletişim hatlarının kullanımda harç rahatlığının sağlanması istedi. Askeri sevkiyatlarda hatların tamamen ücretsiz olarak kullanmasının keyfiyet oluşturacağı riskine karşı harçların sabit ve cüzi olması gerektiği görüşünü kabul edildi. Ayrıca aynı not içerisinde "*Mezopotamya Bütçesi*" adı altında savaş dönemi boyunca demiryolları ve posta-telefon iletişim araçlarından yapılan askeri sevkiyat ve görüşmelerden Mezopotamya idaresinin 31 Mart 1920 tarihinden itibaren bir yıllık süre içinde 294 *lakh*[*] alacağı biriktiği belirtilmekteydi.[317]

---

[315] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 83.

[316] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 84-85.

[*] Lakh; (Kısaltması L) Hint sayı sisteminin değeri yüz bine (100.000) eşit bir birimdir. Bangladeş, Bhutan, Gindistan, Myanmar, Nepal, Pakistan ve Sri Lanka'da resmi ve gayri resmi bağlamlarda sıkça kullanılmakta olup, bu sayı Hint sayı sistemini kullanan ülkelerde 1,00,000 olarak yazılmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Lakh#

[317] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 86-87.

"Mezopotamya Bütçesi" başlığı altında *"Sermaye Varlıklarının Satın Alınması"* alt başlığında Mezopotamya bütçeni rahatlatabilecek bazı tedbirler alındı. Özellikle demiryolları da dahil edildiğinde Mezopotamya'nın toplam borç miktarının %6'lık faizde baz alındığında 4,000,000L olacağı düşünülmekteydi. Irak'ın kalkınmanın sağlanabilmesi amacıyla bazı sermaye artırımına ihtiyaç olduğu aşikârdı. Bunların başında bazı demiryollarının kapitalistlere satılması usulünde bir sermaye artırımı olarak düşünülebileceği vurgulandı. Zira burada gelecekte yapılacak olan yaklaşık maliyeti 4 ile 6 milyon sterlin arasında değişecek olan demiryollarının yapımı ve işletmesinin özel teşebbüslere devredilmesi halinde bütçenin ağır bir yükten kurtulmuş olacaktı.[318]

Toplantıların devam ettiği sırada Sir Herbert Samuel'in 22 Mart 1921 günü Hit-Hayfa Demiryolu ve petrol boru hattı konusunda Anglo-Persian Oil Company temsilcisi olan Sir Arnold Wilson ile yaptığı bir görüşmeyi dile getirdi. Sir Wilson özellikle Mezopotamya petrollerinin ihracı için demiryollarının ve petrol boru hatlarının önemi üzerinde durmaktaydı. Petrollerin uluslararası limanlara ulaşımı açısından bir demiryolunun döşenmesi ve akabinde bu rotadan geçecek olan bir petrol boru hattının yapılmasının elzem olduğuna değinen Wilson, eğer imtiyazın temsil ettiği şirkete verilmesi durumunda Akdeniz'e çıkan bir hattın yapılabileceğini Sir Samuel'e bildirmişti. Wilson'un önemle üzerinde durduğu konu ise Mezopotamya'dan başlayacak olan hattın Ürdün vadisi üzerinden Hayfa'ya ulaştırılması konusuydu. Ancak burada çıkan sorun ise eğer Hayfa-Deraa-Amman vadisi içinden geçecek demiryolunun daha önce herhangi biri şirkete verilip verilmediğiydi. Wilson bu hattın imtiyazlarını hattın yapımını üstlenen şirkete verilmesi gerektiği konusunda ısrarcıydı.[319]

Konferansın 24 Mart 1921 tarihli toplantısında Winston Churchill başkanlığında bir araya gelen Sir Percy Cox, General Atkinson, J.B. Crosland, Albay Slater, Binbaşı Young ve ayrıca Messrs Strick Scott and Company temsil eden Albay Sir A.T Wilson ve Anglo-Persian Oil Company temsilcisi Bay H.E Nicholls'un Danışman üye olarak katıldığı toplantıda Mezopotamya Demiryolları hakkında bazı görüşler ortaya atıldı.

---

[318] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 89.

[319] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 196.

Öncellikle toplantıya başkanlık eden Churchill demiryollarının satılmasının şu an için imkânsız olduğu kararındaydı. Ayrıca ileride yapılacak olan bir satış için öncellikle demiryollarının bazı bölümlerinin tamir edilmesi ve bu tamir için harcanan miktarın satış yapılırken yansıtılması gerekiyordu. Messrs Strick Scott and Company temsilcisi Albay Wilson ise, İngiliz Hükümeti garantisi altında 10 yıllık bir süre ile demiryollarının Irak Hükümeti'ne devredilerek yapılacak olan demiryolları ve petrol boru hatlarının yapımını temsil ettiği grubun üstlenebileceği tekrar hatırlattı. Ancak başkan böyle bir imtiyazın tüm İngiliz kapitalistlerin ilgisini çektiğini ve bu nedenle konunun İngiltere kamuoyunda tartışılmadan herhangi bir imtiyaz devrinin mümkün olmayacağını belirtti. Üstelik Churchill, Anglo-Persian Oil Company'e ait petrolün Akdeniz sahiline taşınması amacıyla yapılacak olan petrol boru hatlarının Fransız idaresi altındaki topraklardan geçecek olmasının İngiliz çıkarlarını tehdit edebileceğinin üzerinde durmaktaydı.[320] Koloniler Ofisi tarafından Mezopotamya'da mevcut demiryollarının askeri amaçlarla kullanılmasından kaynaklanan giderlerinin bakanlık tarafından hibe kredi verilerek karşılanabileceğini konferansa bildirdi. General Atkinson ise eğer gelecekte Mezopotamya demiryollarının herhangi bir İngiliz kapitaliste devredilmesi durumu var ise, aktif kullanılmayan veya yıllardır bakımsız kalan demiryollarının sökülmemesinin savunmaktaydı. Zira bu sayede kullanılmayan bu hatların tamir masraflarından kurtulunalabilirdi. Ancak bu görüşler çerçevesinde Mezopotamya'daki bu hatların yenilenmesi veya yeni hatların döşenmemesi şartı ile yerinde kalabileceğine karar verildi. Ayrıca gelecekte herhangi bir şekilde özel müteşebbise devri konusu gündeme gelmesi durumunda günün koşullarına göre siyasi durum değerlendirilerek devredilebileceği görüşü kabul edildi.[321]

24 Mart 1921 günü yapılan bir diğer toplantıda ise Sir G. Barstow başkanlığında toplanan Albay Slater, General Atkinson, Binbaşı Young, Sir A.T. Wilson, Mr. Nicholls, Mr. Myrddin-Evans'ın katılımları ile "*Mezopotamya Demiryolu Giderleri*" bölümde demiryolları hakkında bazı ekonomik konular görüşüldü. General Atkinson 1921-22 yılları için Mezopotamya demiryolları yaklaşık olarak 650.000 tonluk taşıma

[320] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 93.

[321] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 92.

gerçekleştireceğini ve bu miktarın her geçen yıl bir öncekine oranla artacağına değinerek mevcut harcamaların gelirlerin altında kalması gerektiğini savunmaktaydı. Ayrıca Mezopotamya taşımacılığının fiyatlarının sabit tutulması konusuna da değinen General, üstelik bu taşıma giderleri yaklaşık olarak beş yıl boyunca sadece petrol taşımacılığı yapacağı değerlendirildiğinde oluşan masrafların gelirler ile karşılanamayacağı gerçeğini dile getirmekteydi. Bu nedenler çerçevesinde İngiltere Hükümeti'nin ekonomik açıdan demiryollarını ve Irak Hükümeti'ni krediler ile rahatlatması gerektiğinin belirtildi. General Atkinson ayrıca toplantıda Mezopotamya demiryollarının genel olarak üç farklı sistem üzerinde inşa edildiğinden bahisle, eski Bağdat hattının geniş olarak inşa edildiğini, Bağdat-Basra hattının *metre* ölçü birimi esas alınarak yapıldığını ve son olarak Bağdat-Felluce arasının *inç* baz alınarak yapıldığına değinerek bölgenin işler bir demiryolu hattının bulunmadığına değindi. Ayrıca Fırat ve Dicle hatlarının birbirine rakip olarak gelişmekte olduğunu ve bu hatlardan Dicle hattının İran'a bağlanacak olan hattın ana merkezi olması gerektiği konusu üzerinde durdu. Toplantıda Sir G. Barstow, İngiliz Hükümeti'nin Mezopotamya demiryollarını özel müteşebbislere devredilmesinin mümkün görünmediğine belirtti. Sir Barstow'un bu yaklaşımı Churchill tarafından da onaylanması ile Mezopotamya Demiryollarının İngiliz denetimi altında Irak Hükümeti'ne ait olduğu kararına varıldı.[322]

Konferansta İngilizler ile Fransızlar arasında itilafa neden olan Hicaz Demiryolu konusu da gündeme geldi. Konferansa katılımcılarından Sir Herbert Samuel* bu hattın işletilebilmesi için yetkilerle donatılmış bir kurulun kurulması gerektiği fikrini ortaya attı. Katılımcılar teklifi biraz daha genişleterek Şam'dan Medine'ye ve Hayfa'dan Dera'ya kadar olan Hicaz Demiryolları için aralarında Müslüman temsilcilerinde bulunacağı bir kurul kurulması kararlaştırdı. Bu Kontrol Kurulu sayesinde demiryolları hakkında

[322] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 94-95.

* Sir Herbert Louis Samuel, 6 Kasım 1870-5 Şubat 1963) 1. Vikont derecesine sahip İngiliz Politikacı. İngiltere Kabinesinde bakanlık yapmış Yahudi dinine mensup ilk kişidir. 1920 yılında İngiltere Hükümeti tarafından Filistin Yüksek Komiserliği görevine atanmıştır. Bkz.https://en.wikipedia.org/wiki/Herbert_SAmuel,_1st Viscount_Samuel

İngiltere ve Fransa arasında doğacak herhangi bir itilaflı durum çözüme kavuşturulması hedeflenmekteydi. Ayrıca hatta ait olan tüm malzemelerin bu kurula devredilecekti.[323]

29 Mart 1921 tarihinde ise Hicaz Demiryolları için kurulması düşünülen kurul konusunda Albay Lawrence başkanlığında Binbaşı Young, Albay Holmes, Binbaşı F.R. Somerset, Kaiakam Peake ve Bay Richmond'ın katılımıyla bir toplantı yapıldı. Bu toplantıda Sir Samuel'in genişletilmiş teklifi doğrultusunda Şam'dan Medine ve Hayfa'ya kadar olan Hicaz Demiryolları bir vakıf altında birleştirerek tek bir elden idare edilmesine karar verildi. Ayrıca Osmanlı Devleti ile yapılan barış anlaşmasının 360. Maddesi* (Sevr Anlaşması) gereğince Türk Hükümeti, İngiliz ve Fransız Mandası altındaki bölgede bulunan bu hattan idari bölümünde Müslüman temsilciler bulunacaktı. Oluşacak olan herhangi bir anlaşmazlıkta vakfın yönetiminden üç kişi atanarak fikir ayrılığının çözümü için ilgili hükümetler ile müzakerelerde bulunacaktı. Bu üç kişi üç ayda bir toplanan vakıf kuruluna danışmanlık yapacaktı. Hattın kazanç sağlamaya yatkın olan Hayfa-Şam arası ve Deraa-Amman arasındaki hatların gelirleri vakfa devredilecekti.[324]

2.2.3. İngiltere'nin Faysal'ı Irak Kralı Yapması

İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Sir Percy Cox, Kahire Konferansı'nın ardından Irak'a döndü ve alınan kararlar çerçevesinde çalışmalara başladı. Konferans sonrasında Irak'ta oluşturulacak olan devletin temelleri hakkında İngiliz yanlısı bir geçici hükümet ve bu hükümetin kontrolünde yapılacak olan seçimler akabinde Fransızlar tarafından Suriye'deki krallığı ortadan kaldırılan Faysal'ın Irak kralı yapılması için çalışmalar başladı. Ayrıca Irak'ın kuzeyde yaşayan Kürt halkı da İngiliz denetiminde olmak şartıyla kurulacak olan Arap Devleti'nin içerisinde yer alacaktı. Irak'ta Faysal'ın kral olmasını destekleyen İngiliz Hükümeti, 24 Haziran 1921 günü Faysal'ı gemi ile

---

[323] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 12.

* Sevr Anlaşması 360. Madde: Hükümet-i Seniye Hicaz Demiryolunda malik olduğu bütün hukukundan feragat ettiğini ve gerek demiryolunun işletilmesi için gerek buna ait ve bunda müstamel emvalinin taksimi için alakadar olan hükümetler tarafından ittihaz olunacak bil'umum tertibatı kabul eylediğini beyan eder. Bu tertibatta hattın diyanet nokta-i nazarından haiz olduğu vaziyet-i mahsusa kâmilen tasdik ve muhafaza edecektir. Detaylı bilgi için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt.I (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları),* (Ankara: TTK Basınevi 1953), 667.

[324] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/ 210-211.

Basra Vilayetine çıkarıp resmen Faysal'ın kral olması için propagandaya başladı. Güneyde Basra ve kuzeyde Musul hariç olmak üzere ülke genelinde 1921 Temmuz ayında referandum yapılmasına karar verildi. İngilizlerin, askeri ve siyasi olarak domine ettiği Irak'ta yapılan referandumda muhalefet oyların sadece %4'ünü aldı. Faysal ise %96 oy oranıyla Irak Kralı seçildi. Bu seçimler öncesinde Basra'nın Irak sınırları içerisinde İngiliz idaresi altında özerk bir bölge olduğunu kabul eden Faysal'a seçimde yalnızca Türk nüfusun ağırlıklı olduğu Kerkük ve Süleymaniye şehirlerinden aleyhte oy geldi.[325] Kral ilan edilmesinin ardından Geçici Hükümet başkanı Bağdat Nakib-ül Eşraflarından Seyid Abdurrahman el-Giylani'ye yeni hükümet kurulana kadar görevine devam etmesini isteyen Kral Faysal, 10 Eylül 1921 günü yeni hükümeti kurma görevini yine Nakip'e verdi. Nakip başbakanlığında kurulan yeni hükümette İç İşleri Bakanlığı Hacı Remzi Bey'e, Maliye Bakanlığı Sassoon Efendiye, Savunma Bakanlığı Ja'far al-Askeri'ye, Bayındırlık Bakanlığına İzzet Kerküki Paşa'ya verildi. Nakib'in listesi Faysal'a sunulmadan önce Sir Cox listeyi kontrol etti. Akabinde Faysal'ın krallığında ilk Irak Hükümeti kuruldu.[326] İngilizler emellerine ulaştı ve Mezopotamya'da İngiltere siyasetine hizmet eden kral ve kabine oluşturmayı başardı. Zira Anglo-Persian Oil Company'den yıllık 800 bin sterlin maaş alan Faysal Irak petrolleri ve İran'daki İngiliz şirketinin sadık bir koruyucusu haline geldi.[327]

Irak'ta krallık seçimlerinin iç ve dış yansımaları problemler ortaya çıkardı. Zira Anadolu'da savaşa devam eden Türkler, Irak'ta Faysal'ın kral seçilmesine karşı olduklarından kuzey Afrika'dan gelen ve Şeyh Ahmet Sunusi'yi Irak kralı yapmak amacıyla propaganda faaliyetlerinde bulundu. Irak'ta yapılacak olan seçimlerde Şeyh Sunusi'yi destekleyen Türkler, Irak'a asker getirmeyi düşünmüşlerse de bu askeri harekat Türk-Irak sınır boyundan daha ileriye gidemedi.[328]

---

[325] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 10-11.

[326] Can Deveci, "İngiliz Yüksek Komiseri Sör Henry Conway Dobbs'un Raporlarında Irak 1920-1925", *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 12, S. 3, (Eylül 2022), 1605.

[327] Münir Cedid, *Petrol Emperyalizmi*, (Ankara: Sol Yayınları 1965), 39.

[328] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 12.

Irak'ın güney komşusu olan Arabistan'da ise İbn Su'ud'un hâkimiyeti altındaydı. İbn Su'ud bölgesinde, İbn Raşit ile çekişme yaşamakta olması ve Şammar aşiretine mensup İbn Su'ud muhaliflerinin bölgeden kaçarak Irak'a sığınması nedeniyle İbn Su'ud, güney Irak bölgesinde hak iddealarında bulunmaktaydı. İbn Su'ud, bölgesine hakim olma konusunda aşırı hırslara sahip olması zaman zaman İngilizler ile dahi karşı karşıya gelmesine neden oldu. Bu kapsamda İbn Su'ud, İngilizlere ait hava keşifleri yapan uçaklara kendi bölgesinde müsaade etmeyerek, ateş açtırması İngilizlerin bölgede istihbari bilgiler toplamasına engel olmaktaydı. Bunun üzerine İngilizler, İbn Su'ud'u sert bir şekilde ikaz ederek İngiliz idaresindeki Irak sınırlarından uzak durmasını istedi.[329]

Irak için dışarıdan gelecek olan tehlikeler kadar kendi iç problemleri de zamanla gün yüzüne çıkmaktaydı. 23 Ağustos 1921 tarihinde Irak Kralı olarak taç giyen Faysal, Irak genelinde ağırlıklı olarak Arap-Sünni halkın devlet kademesinde kritik noktalara yerleşmesini sağladı. Bu durum karşısında Faysal'ın krallığına giden süreci açan başta Sir Cox ve Churchill olmak üzere İngiliz yöneticiler Faysal'ın kendilerini kandırdığını düşündü. İngilizleri Musul konusunda telaşlandıran bir diğer gelişme de 20 Ekim 1921 tarihli Ankara Anlaşması olmuştur. Anlaşmanın 10. maddesiyle Pozantı ile Nusaybin arasındaki demiryolu, Türklerin eline geçti. Bu demiryolu vasıtasıyla Musul'a asker ve cephane sevkiyatı kolaylaştı. Musul'a karşı muhtemel Türk tehdidi konusundaki kaygıyı Yüksek Komiseri Cox, 28 Eylül 1921 tarihli telgrafında açıkça dile getirerek, Mustafa Kemal ile Irak Kralı Faysal vasıtasıyla görüşmeler yapılmasını İngiliz Hükümeti'ne önerdi. Diğer taraftan İngiliz Hükûmeti Sömürgeler Bakanı Winston Churchill'in Sakarya Zaferinin ardından hükûmete sunduğu raporda, "*Mustafa Kemal'in şimdi Mezopotamya (Irak) ve Musul'u tehdit edebileceği birkaç bin Türk askerinin Musul'da İngiltere'yi güç durumda bırakabileceğini*" belirtmesi aynı endişelerin farklı biçimlerde yansımasıydı. Irak Yüksek Komiseri Sir Cox hemen olaya müdahale ederek Irak ile İngiltere arasında karşılıklı güvenlik ve ekonomi konularını içeren bir anlaşma yapmak üzere çalışmalar başlattı. Bu çalışmalar akabinde Faysal ikna edilerek 10 Ekim 1922 tarihinde Irak ve İngiltere arasında anlaşma imzalandı.[330] İngiltere Hükûmeti adına Sir Cox, Irak Kralı

[329] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 13.

[330] Şahin, Şahin ve Yüce, "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları", 126-127; Fahir Armaoğlu, "Lozan Konferansı ve Musul Sorunu", *Misak-ı Millî ve Türk Dış Politikasında*

Faysal adına Seyid Abdurrahman arasında imzalanan anlaşma ile Irak Hükümeti'nin güvenliğini İngiltere tarafından teminat altına aldığını ve bu görevi İngiltere adına Irak Yüksek Komiseri yürüteceğine karar verildi.[331]

Ortaya çıkan gergin durum Irak Kralı Faysal'ı tedirgin etmekteydi. Çünkü Faysal, Türklerin Anadolu meselesini çözmesinin hemen ardından Irak'a yöneleceğinden endişe ediyordu. Bu endişenin Türkiye aleyhine meydana getirdiği olumsuzluk ise Faysal'ın İngiltere'ye daha da yaklaşması sonucunu doğurdu. Bu durumdan istifade eden İngilizler, Irak içerisindeki kilit mevkileri İngiliz yanlıları yöneticiler atamasına fırsat vermiş oldu. İngiltere, Kral Faysal'ı uyguladığı siyaset ile kuşatmasının yanı sıra bu ilişkiden rahatsız olan Kürt aşiretlerini de onlara "*mahalli bir otonomi*" verilmesi formülünü ortaya atarak sakinleştirdi. Bölgedeki Araplar ise Faysal'ı Türklere karşı çıkamadığı için sert bir şekilde eleştirmiş ve eğer Mustafa Kemal Paşa, Musul'a yönelirse sonucun kendileri için hezimet olmasından korkmuşlardı.

2.2.4.Ankara Anlaşması ve Irak Ekseninde Türk-Fransız-İngiliz Münasebetleri

Anadolu'da Ankara Hükümeti'nin Fransa ile mücadelesi hız kazanmıştı. Anadolu'nun güneyinde saplanıp kalan Fransızlar artık Anadolu harekâtından bir netice alamayacağını anlaması üzerine Ankara Hükümeti ile 20 Ekim 1921 tarihinde anlaşma imzaladı. Bu anlaşmanın 8. maddesince;

Suriye sınırı olarak İskenderun Körfezi'nin Payas mevkiinin güneyinden başlayan sınır Meydan-ı Ekbez'e ilerlerken bu alanda bulunan tren istasyonlarını Fransa yönetimindeki Suriye'ye bırakacaktı. Buna karşılık Kilis'ten Nusaybin'e olan sınır içerisinde Bağdat Demiryolunu takip edecek olan hattın demiryolu platformları Türklere

---

Musul, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay. 1998), 111; Ömer Kürkçüoğlu, *Türk-İngiliz İlişkileri*, (Ankara: 1978), 208.

[331] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/167/1/ 13.

bırakıldı. Nusaybin'den Cezire-i ibni Ömer'e kadar olan bölüm ve demiryolları Türklere ait olacak, ancak hattı iki ülke de kullanabilecekti.[332]

Ankara Hükümeti ve Fransa arasında yapılan anlaşmanın İngiltere kamuoyunda derin yankı uyandırdı. İngiliz Hükümeti tarafından yapılan açıklama ile bu anlaşmanın İngiltere ve Fransa arasındaki müttefiklik duygusuna ters düştüğü dile getirildi. Ankara Anlaşması, İngiltere ve Fransa arasında daha önce yapılan Eylül 1914 ve Kasım 1915 anlaşmalarına aykırıydı. İngiltere, Orta Doğu'daki kalıcılığını ve emniyetinin devamını kendisine bağlı; ancak, birbirleriyle geçinemeyen Arap şeyhliklerinin kurulmasında ve bunların birbirlerine karşı kullanılmasında görmekteydi. I. Dünya Savaşı sırasında Arap topraklarında İngilizlerle savaşmakta olan Türk ordusunun Araplar tarafından arkadan vurulmasının ardındaki sebep de yukarıda ifade edilen politikalardır. Ayrıca İngiltere ve Ankara Hükümeti arasında sınır probleminin merkezinde bulunan Musul Vilayeti açısından hayati öneme sahip Bağdat Demiryolunun geçmekte olduğu Çobanbey, Cizre ve Nusaybin'in Fransızlar tarafından Ankara Hükümeti'ne bırakılması, İngiltere-Fransa ve İngiltere-Ankara Hükümeti arasındaki sorunları daha da derinleştirmekteydi. Ankara Hükûmeti ile Fransa'nın anlaşmasının ardından İngilizler; Türk askerinin, Bağdat Demiryolunu kullanarak Musul üzerine olası bir saldırı yapması fikri karşısında tedirgindi. Bu konuda İngiltere'nin kaygılarını gidermek amacıyla Fransa'nın Londra Büyükelçisi M. De Montille, İngiltere Dış İşleri Bakanı Lord Curzon'a yazılı bir teminat sundu. Büyükelçi, Fransa ile Ankara Hükümeti arasında yapılan anlaşmanın genel bir barış için umut verici bir gelişme olduğunu belirtmekteydi. Ayrıca Fransızların, İngilizlere vermiş oldukları garantilerden herhangi bir ödün vermediği büyükelçi tarafından ifade edildi. Türk ordusunun herhangi bir Musul harekâtı olması durumunda Bağdat Demiryolunun kullanılamayacağını üstelik Ankara Hükümeti'nin bu yönde bir talebinin bulunmadığını belirten Büyükelçi, Çobanbey'den sonra devam eden hattın Suriye topraklarında olmasının Musul üzerindeki İngiliz-Türk çekişmesine Fransa'nın dengeliyicilik kazandırdığı fikrindeydi. 21 Kasım'da Lord Curzon, Büyükelçiye yapmış olduğu izahatlar nedeniyle teşekkürlerini ilettiği bir mektup gönderdi. Bu mektupta Lord Curzon, Bağdat Demiryolunun, Musul veya Mezopotamya'ya yapılacak olan herhangi

[332] Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 2, 10 Mart 1337-28 Şubat 1338, (İstanbul: Milliyet Matbaası 1929), Türk-Fransız İtilafnamesi, 154-155

bir Türk saldırısına karşı Fransızların bu hattın kullanımına izin vermeyeceği teminatının müttefiklik ruhunu canlı tuttuğuna değinmekteydi. Ancak Curzon hattın kullanımı açısından önemli noktalar olan Cizre ve Nusaybin'in Ankara Hükümeti'ne devredilmiş olmasının Musul üzerinde Türk baskısını güçlendirebileceği kanısındaydı. Ayıca İngiltere'nin Bağdat Demiryolları'nın Fransız şirketlerin idaresine devredilmesi konusunda yapılan anlaşmanın maddesine Ankara Hükümeti'nin hala muhalif olduğu bilinmekteydi.[333] İngilizler her ne kadar Fransa ile müttefiklik anlaşmaları gereği ortak payda da kalsa da her iki devletin de birbirine güvenmemekte olduğu aşikardı. Zira Bağdat Demiryolu hattı üzerinde bazı bölgeler kazanan Ankara Hükümeti'nin eli güçlendiğinde Musul'u ele geçirmek için çaba sarf edeceği yadsınamaz bir gerçekti.

Ankara Hükümeti'nin 9 Eylül 1922 tarihinde Yunanlara karşı başlattığı taarruzla büyük ve kesin bir galibiyet alması Lloyd George Hükümeti'nin "*Doğu Siyaseti*"ni ve hatta bizzat Lloyd George'un başbakanlığını bitirdi. Muhafazakâr Partinin lider Sir Bonar Law yeni hükümeti kurması ile İngilizlerin Irak politikası da revizyona gitmek zorunda kaldı. Irak bataklığına saplandığını ciddi bir şekilde İngiliz kamuoyunu meşgul etmesi 1922 ekim ayında imzalan Anglo-Irak Anlaşmasının İngiltere tarafından 1924 tarihine kadar sürüncemede bırakılmasına neden oldu. Zira İngilizler, Irak ile ilişkilerini Ankara Hükümeti ile yapacağı barış anlaşmasının belirleyeceği fikrindeydi. Bu nedenle 1922 tarihinde yapılan Irak-İngiltere anlaşmasının, 1923 yılında imzalanan ek protokolüne, Türk-Irak-İngilizler arasında yapılacak olan sınır anlaşmasından en geç 4 yıl içerisinde geçerli olacağı şartını koydu.[334]

Irak Yüksek Komiserliği sürecinde Irak'ın anayasal düzen geçmesi için çalışan Sir Cox, 15 Eylül 1923 yılında görevini Sir Henry Dobbs'a bıraktı. Bölgede 1929 yılına kadar Yüksek Komiser olarak çalışan Dobbs, Cox dönemini de içeren dönem de dahil olmak üzere sık sık raporlar yazarak İngiltere Hükümeti'ni bilgilendirmekteydi.[335] Sir Dobbs, Türkler ile anlaşma yapılana kadar Irak konusunda yeni sınır sorunları

---

[333] *Angora Dispatches*, Times, Ocak 7 1922, 9. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[334] Çetiner, "Yüzyıl Önce: "Büyük Güç" Kurguları ve 1921 Kahire Konferansı", 195.

[335] Deveci, "İngiliz Yüksek Komiseri Sör Henry Conway Dobbs'un Raporlarında Irak 1920-1925", 1601.

çıkarmamasını İngiltere Hükümeti tavsiye etmekteydi. Yine bu kapsamda Dobbs, İngiltere Hükümeti'ne 11 Ocak 1924 tarihinde yazdığı telgrafta İngiltere'nin Fransa ile arasında Irak-Suriye sınır problemi çıkarılmasının İngiltere'ye herhangi bir faydasının olmayacağı bildirdi. Zira Dobbs, Türkiye-Irak sınır sorunun sıcaklığını koruduğunu belirtmekteydi.[336]

İngiltere'nin Irak ile yapacağı anlaşmayı sürüncemede bırakması Irak Hükümeti nezdinde İngilizlere karşı bir güvensizlik ortaya çıkardı. Bu nedenle İngilizler 4 Mayıs 1923 tarihinde Irak'ın Milletler Cemiyeti'ne kabulüne kadar geçecek süre zarfında daha önceki İngiltere Hükümetleri tarafından verilen sözler ve yapılan anlaşmalara riayet edileceği Irak Hükümeti'ne bildirmek zorunda kaldı. Bu sayede İngilizler, Irak Hükümeti'nde oluşan güvensizliği ortadan kaldırmaya çalıştı. Bu kararlar akabinde İngiltere ile Irak arasındaki anlaşma Irak Hükümeti tarafından onaylanacağı yönündeki pozitif hava oluşmaya başladı. İngiltere kamuoyu anlaşmanın onaylanacak olması sevinçle karşılandı. Bu anlaşmayla Irak'tan İngiliz askeri varlığı azaltılacaktı. Bu sayede İngiliz vergi mükelleflerinin üzerindeki Irak'ın savunulması için yapılacak harcamalar konusunda kısmi bir rahatlama meydana gelecekti. Ancak böyle bir durum karşısında Ankara Hükümeti'nin Musul üzerine askeri harekât yapacağı sıcaklığını korumaktaydı. Üstelik Ankara Hükümeti'nin Chester Projesi kapsamında yapmış olduğu anlaşmayla hala bu bölgede egemenlik hakları iddia etmekte olduğu İngiliz Hükümeti tarafından görülmekteydi. Musul'un Türklerin eline geçmesi durumunda Bağdat veya Basra'ya ilerlemesi konusunda önünde herhangi bir engel kalmayacaktı. Çünkü Musul'un kuzey yönünden Mezopotamya'nın kilidi konumundaydı. Bu nedenle İngiltere, Türkler ile anlaşma netleşinceye kadar Musul konusunun sürüncemede bırakılmasına çalıştı. İngiliz askeri varlığının gerek Irak'tan ve gerekse Musul'un tamamından çekilmesi bu kapsamda uygun değildi.[337]

Irak Devleti'ni müstakil sınırları içinde gelişmesi için gereken adımları atmayı hedefleyen Dobbs, özellikle mali konularda politikalar belirlemeye çalıştı. Ekonomik

---

[336] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10100-0049/ 2-3.

[337] "*The Iraq Decision*, Times, Mayıs 4 1923, 13. (15Ekim 2020 tarihinde erişildi).

kazanımların sağlanabilmesi amacıyla ulaşım yollarına önem veren Dobbs, Irak'ta mevcut toprak yapısı ve mevsimsel şartları göz önüne alarak kara vasıtaları ulaşımı üzerinde duruyordu. Kara yoluna göre Irak yapısına daha uygun olan demiryolları konusunda Irak Bayındırlık Bakanlığı'nda görevli İngiliz danışman, Dobbs'a Irak demiryollarının kapanmaması için acil olarak 536,256 sterlinlik bir kaynağa ihtiyaç olduğunu bildirdi.[338]

2.2.5.Irak Mandasının İngiltere'ye Maliyetleri

Irak konusunda yapılan harcamaların İngiliz maliyesine yük olması artık kamuoyu tarafından tenkit edilir oldu. İngiliz basınının önde gelen gazetelerinden The Daily Mail muhabirlerinden Sir Percival Phillips'in Mezopotamya'da yaptığı gezi ile ilgili aldığı notlarda bu konu üzerinde durmaktaydı. Yaptığı gezilerde Sir Phillips, imparatorluklara mezarlık olan Mezopotamya'da İngiltere'nin yeni bir Arap Krallığı kurma çalışmaların İngiliz vergi mükelleflerinin üzerine çok fazla külfet getirdiğini belirtmekteydi. İngiltere'nin 1922 yılında Irak'ta yapmaya çalıştığı reformların İngiltere hazinesine toplam maliyeti 8.000.000 sterlin olduğunu belirten Sir Phillps ayrıca bağımsızlık talep eden Irak'ın 670.000 sterlinlik ve devam eden yıl için ise 1.000.000 sterlinlik kredi talebinin olduğunun altını çizerek Irak Bütçesi içindeki demiryolları yatırımları maliyetlerini gösterir tabloyu okuyucularına sunmaktaydı: Tabloya göre;

"Mali sekreterden Yüksek Komisere aldığım İngiltere'nin bu yılki harcama tahmini Irak bütçemizi şöyle analiz ediyor:

Yüksek Komiser ve personelin maliyeti (Toplam maliyet 80.000 Paund ve Irak'ın yarısını ödemesi gerekiyor.)	*Paund 40,000*
Rezidans ve yeni ek bina onarım ve bakımı (bu miktarın 5.000 Paund'u harcanacak)	*Paund 23,000*
Demiryolları için sermaye harcamaları (İngiltere'de yeni ekipman için harcandı.)	***Paund 10,000***
Demiryolları açığı (yaklaşık)	***Paund 60,000***
Irak adına toplam askeri harcama (Bu miktarın 3.600.000 Paund'u ülkede harcanacak.)	*Paund 7,372,000*

[338] Deveci, "İngiliz Yüksek Komiseri Sör Henry Conway Dobbs'un Raporlarında Irak 1920-1925", 1607-1608.

Toplam	*Paund 7,505,000*

Gerçek harcamalar daha yüksek olacaktır."[339]

27 Kasım 1922 tarihinde yeni bir makale yayınlayan Sir Phillips, Mezopotamya'da kendisine yetebilen bir Arap Devleti'nin kurulmasının İngiltere maliyesini zorlayacağına değinmekteydi. Sir Phillips'in analizine göre bölgedeki demiryollarının sürekli olarak zarar açıklamaktaydı. 1921 yılında 250 bin sterlin zarar açıklayan demiryolunun bu yıl zararının 60 bin sterline düşmüş olması Mezopotamya Yüksek Komiserliği ve Bağdat-İngiliz Ticaret Odası tarafından umutla karşılanmaktaydı. Bu zararın 5 bin sterlinlik bölümü Bağdat-Basra arasındaki hattan kaynaklanmaktaydı. 55 bin sterlinlik bölümün ise tamamen askeri amaçlar için yapılan ve işletilmekte olan Bağdat ve kuzeyi arasındaki iletişimi sağlayan Shargat hattından doğuyordu.[340]

Ülkeyi boydan boya bölen ve toprak yapısının Fırat ve Dicle nehirlerinin taşıdığı alüvyonlu topraktan oluşması sağlıklı bir demiryolu yapımını engellemekteydi. Bu duruma bir de sıcaktan dolayı toprak yapısının çöl hali alması bu çöl yapısına kışın eklenen yağmurlar nedeniyle çamur balçığa dönüşmesi, Irak'ta yol yapmanı iyice zorlaştırmaktaydı. Ayrıca yol yapımı için kullanılacak malzemenin azlığı Irak'ta yol yapımını içinden çıkılmaz bir hale dönüştürmekteydi. Dicle Nehri kıyısınca Bağdat'tan Kerkük, Musul ve Ramadi'ye yapılan yollarda sayısız köprü inşa edilmesi gerekmekteydi. Fırat Nehri kıyısınca Irak'tan Suriye'ye uzanacak yollar için ise çöl motorlu araçlarla takviye edilmesi gerekiyordu. Irak motorlu araç trafiğinden çok nehir taşımacılığına daha yatkın bir ülkeydi.[341] İlk olarak Almanlar tarafından yapımına başlayan Bağdat Demiryolu projesi savaştan önce Samarra'ya yaklaşık 76 mil mesafeye kadar inşa edilebilmişti. Savaş sonrası dönemde İngiltere denetimine giren ülkenin yaklaşık uzunluğu 186 mil olan demiryolları İngiltere-Irak Anlaşmasının akabinde 1 Nisan 1923'te Irak Hükümeti'ne teslim edildi. Irak Hükümeti tarafından devralınan bu hatların çoğu Alman yapımı geniş hatlara sahip eski sistemler olup, lokomotif, vagon ve

---

[339] (Özel Muhabirimizden), *"£7,565,000 this Year."* Daily Mail, Kasım 20 1922, 9. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[340] Percival Phillips ve Özel Muhabirimizden, "Britain's Bad Railway Bargain." *Daily Mail*, Kasım 27 1922, 9. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[341] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 37.

yol kalitesi olarak ihtiyaçları karşılamayacak durumdaydı. Bunun yanı sıra uzun süren savaş nedeniyle askeri amaçlar için yoğun şekilde kullanılan demiryollarının fiziksel durumunu daha da içler acısı hale getirmişti. Genel olarak yoğun tarım bölgelerindeki tahılın taşınması maksadı ile yapılan bu hatlar İngiltere denetiminde kuzeyde Kerkük'e kadar uzatıldı. Kerbela'ya bir şube hattı ile bağlandı. İran sınırında ise, demiryolu Khanakin şehrine kadar ulaştı. Irak Demiryolları'nın zor şartları İngiltere denetiminde iyileştirilmeye çalışıldı. Ancak bu durumun İngiltere'ye maliyeti çok fazla oldu. Savaş nedeniyle kar sağlayamayan demiryollarının dört yıl boyunca kapanmasını önlemek için acil olarak 72 lakh yani 536,256 sterline ihtiyacı vardı. Londra Hükümeti'nden sağlanacak iki milyon sterlinlik bir kredi ile Irak demiryolları yapılacak doğru yatırımlar sayesinde yeni bir hikâye yazacak duruma getirilebilirdi. Ayrıca hatların Bağdat ve Basra dışındaki bölgelere uzanması sayesinde Kuzey Irak bölgesindeki Kürt halkın kontrolüne de kolaylaştı. Son dönemlerde Irak'ta yapılan demiryolları hatlarının inşası Irak'taki genç nüfusa yeni iş imkânları da sağlamaktaydı. Turkish Petroleum Company ile Irak'ta çıkarılan petrolün Akdeniz'e taşınması için yapılacak boru hatları ve demiryolları ülkeye ekonomik kazanımlar sağlayacaktı. Bu hattın zamanla İran sınırındaki Khanikin kentine ve oradan da İran sınırlarında Hindistan'a en yakın demiryolu noktası olan Duzdap'a bağlanmasıyla Avrupa'dan Hindistan'a ulaşım noktasında Süveyş Kanalı'nın ağırlığını ortadan kaldıracak ve Bağdat'ı tüm bu hattın kalbi konumuna getirecekti. Demiryolunun hizalandığı hat üzerinde bir sivil havacılık sistemi de geliştirilmesi için yapılan çalışmaların sonunda Bağdat, Batı-Doğu ulaşımının tam kavşak noktasına yerleşmiş olacaktı. Ayrıca demiryolunun planlandığı güzergâhlarla yapılması durumunda gerek ülke içinde gerekse uluslararası posta iletişimine katısı da artacaktı.[342]

Irak için önemli bir diğer husus da ticaretti. Iraklı Arap halk tüccarlığa yatkındı. Iraklı tüccarlar, İngiliz ticari kuruluşlarıyla uyum içerisinde çalışmalar sürdürmekteydi. Irak'ın ticari hayatının en önemli noktasını İran oluşturmaktaydı. 1923-1924 yılları içerisinde Irak ihracatının %43,7'sini İran ile yapıldı. Bu nedenle Irak ile İran'ın ticaretinin kesilmemesi ana öncelikti. İran'ın Muhammerah Limanı hem İran hem de Irak için hayati öneme sahipti. İran bu kapsamda yeterli sermayeyi bulması durumunda

[342] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 38-39-40.

ülkenin kuzey kesiminde bir demiryolu inşa emek istemekteydi. Diğer yandan Irak'ı batıda rahatlatacak husus ise demiryollarının Suriye ve Filistin limanlarına bağlanmasıydı. Bu sayede Amerika ve Avrupa ülkelerin malları Süveyş Kanalı'ndan ağır maliyetli geçiş ücretlerinden kurtularak Basra Körfezi'ne kadar ulaşacaktı. Irak'ın bu konumu ve İran demiryollarına entegrasyonu sayesinde Irak transit geçiş için kilit nokta olacak ve bu sayede gelirlerini artıracaktı. Irak'ın konumunun ithalat ve ihracata etkisi 1923 ile 1925 yılları arasındaki artış göstermekteydi.

"Irak'ın 1922-1925 Yılları Arasındaki İthalat-İhracat Artışı."

	1922-23	*1923-24*	*1924-25*
Net İthalat	*909*	*879*	*890*
Net İhracat	*370*	*422*	*423* [343]

Irak konusu İngiliz kamuoyunda yakından takip edilmekteydi. Times Gazetesi muhabirlerinden Alwyn Parker 2 Şubat 1923 tarihinde "*British Policy in Iraq*" başlığıyla Irak Demiryolları konusunu işlemekteydi. Parker, Irak Yüksek Komiserinin Londra'ya gelmesiyle İngiltere'nin Irak politikasında değişiklikler olabileceği düşünmekteydi. Parker, Irak'taki demiryollarının artılarını ve eksilerini İngiliz kamuoyu ile paylaşmaktaydı. Buna göre 1921 ve 1922 yıllarında 400 bin sterlin zararının İngiliz vergi mükelleflerinin üzerine yüklenmesinin Londra Hükümeti'ni zor duruma sokacağının altını çizmekteydi. Irak demiryollarının işletme ve bakım maliyetleri çok fazlaydı. Demiryolunun Hilla-Bağdat-Shergat ve Bağdat'tan doğuya İran sınırına doğru yönelerek Khanakin'e ulaşan demiryolu hattı ise Basra-Hilla hattına göre daha sağlam temel üzerinde olması ve geçtiği bölgelerin tarım potansiyelinin bulunması cazibesini artırmaktaydı. Ancak bu hatta 1920 yılında başlayan Arap isyanı sırasında gerek kapalı kalması ve gerekse saldırılara uğraması yapısal formunu bozuşmuştu. Bu hatların savaş esnasında mühendislik özellikleri dikkate alınmaksızın yapılması ve yine savaş nedeniyle fazla kullanılması hatların tahrip olma hızını artırmıştı. Üstelik ağır maliyelerle yapılan

[343] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 50.

bu hatların gerçek maliyeti hiç bir zaman doğru olarak bilinememekle birlikte tahmini 15 milyon sterline mal olduğu düşünülmekteydi. Savaş esnasında yapısal formlarının bozulmasından dolayı yapılacak olan bir düzenlemenin yaklaşık 2.500.000 sterline mal olması hesaplanmaktaydı. Üstelik demiryollarının gelecek beş yıl için ise 3.000.000 ile 3.500.000 sterline ihtiyacı vardı. Bu çıkarımların ardından Parker, Basra-Hilla hattının bir an önce elden çıkarılması İngiliz vergi mükelleflerinin ve Londra Hükümeti'nin elini rahatlatacağı fikrindeydi. Ayrıca Parker bu hattın ücretsiz olarak Bağdat Hükümeti'ne devredilmesi İngiltere'ye, Irak üzerindeki politikası hakkında güç kazandıracağını da savunmaktaydı.[344]

Parker'ın çıkarımlarının ardından 8 Şubat 1923 tarihinde General Guy Lobbock konuya açıklık getirmek için aynı gazetede Parker'in iddialarına cevap vermeye çalıştı. Lobbock, Basra-Hilla hattının ekonomik gereksizliğinden bahsederek Irak Hükümeti'ne ücretsiz bir şekilde devredilmesini isteyen Alwyn Parker'a yapımında ve kullanımında emeği olmayan birinin böyle bir yaklaşım içerisinde olmasının yanlış olduğuna belirtti. Ayrıca maliyetinin tahmini 15 milyon sterlin olduğunun söylenmesinin doğruyu yansıtmadığını belirten Lobbock, bu maliyetin tüm askeri ihtiyaçlarla birlikte hesaplanması durumunda bile 10 milyon sterlini geçemeyeceğini dile getirdi. Savaş esnasından Almanlar tarafından yapılan Bağdat-Shergat hattının Musul sorunu ile bağlantılı olarak askeri amaçlarla varlığını sürdürdüğünü, Basra'dan Hilla'ya ve oradan Bağdat üzerinden İran sınırına giden hattın varlığını sürdürmeye devam edeceğini bildiren Lobbock, bu hat sayesinde İran'ın ticari hayatının da canlanacağına inanmaktaydı. Bakım maliyetlerinin abartılı olduğuna değinen Lubbock, hatların harap bir vaziyette olduğunun ve çorak topraklardan geçtiği tezinin de yanlış olduğu üzerinde durmaktaydı. Ayrıca Lobbock hatların siyasi açıdan bir kısmının Irak idaresine devredilmesinin mantıklı olabileceğini ancak ticari açıdan asla kabul edilir bir gerçekliği olmadığına vurgulamaktaydı.[345]

---

[344] Alwyn Parker, "British Policy In Iraq." *Times*, Şubat 2 1923, 11. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[345] Guy Lubbock "British Policy In Iraq." *Times*, Şubat 8 1923, 6. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

İngiliz basınında hararetlenen Irak konusunda bu sefer cevap sırası Parker'daydı. Parker yazısında anlatmaya çalıştığı Basra-Hilla hattının zemin yapısının bataklık olması ve demiryollarının burada ahşap traverslerin üzerine oturtulmuş olmasından dolayı bu hattın tadilatının yapılmasının maliyetinin fazla olacağı konusunda ısrar etmekteydi. Parker, Lubbock'un bu hat için ılımlı yaklaşımına rağmen gerçeğin bu olduğuna kesin gözüyle bakmaktaydı. Irak Demiryolları'nın, toplam maliyetinin tahmini 15 milyon sterlin olduğu fikrinin tahmini bir rakam olduğunu tekrar vurgulayan Parker, 1921-1922 yıllarında demiryolunun 400 bin sterlin zarar ettiğinin ise net bir bilgi olduğunu çünkü bu bilgiyi Irak yönetiminin açıklandığının altını çizmekteydi. General Lobbock'un üç-dört yıl içerisinde yarım milyon sterlinlik bir harcama yapılarak demiryolları tadilatının karşılanacağı fikrinin iyimser bir yaklaşım olduğunu belirten Parker, İngiltere Dış İşleri Bakanlığı tarafından önümüzdeki yıllarda 2.500.000 ile 3.500.000 sterlinlik bir yatırım konusunda Irak demiryolunu sübvanse etmek zorunda kalacağını dile getirmekteydi.[346]

Irak Demiryolları konusunun Avam Kamarası'nda da görüş ayrılıkları vardı. Muhalefet vekilleri Irak'a yatırım yapmanın İngiliz vergi mükellefleri üzerine yük olduğu tezi üzerinden iktidar partisini eleştiriyor ve kısa sürede Irak'taki İngiliz varlığına son verilmesini istiyorlardı. Bu kapsamda muhalefet Irak'tan asker çekilmesi konusunda bir tasarıyı Avam Kamarası'nın önüne getirdi. Tümgeneral Sir John Davidson'un Kamara'da yaptığı konuşma Irak'taki demiryollarının savaş nedeniyle yapıldığını ve bu hatların işletmesinden kaynaklanan maliyetlerin İngiliz vergi mükellefleri üzerine yüklenemeyeceğine değinmekteydi. Özellikle Basra-Bağdat arasındaki hattın su baskınlarına maruz kalması hattın işletme maliyetlerini artırmaktaydı. Üstelik hat bölgede yaşayan Arap halkın yapabileceği herhangi bir saldırıya açık durumdaydı. Ayrıca General bu güzergâhta ağır maliyetleri olmayan nehir yolu taşımacılığının bulunması demiryollarının dezavantajını artırdığının üzerinde durmaktaydı.[347] Sir F.H. Bovill ise Tümgeneral John Davidson'un aynı güzergâhta bulunan nehir yolunun maliyetler açısından daha avantajlı olduğunu belirtmesi üzerine Dicle Nehri üzerinde oluşan sellerin nehrin tabanında belirsizlik yarattığını ve kum adalarının yerlerinin sürekli olarak

---

[346] Alwyn Parker, "British Policy In Iraq." *Times*, Şubat 13 1923, 8. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[347] *Points From Letters*, Times, Şubat 15 1923, 8. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

değişmesinin nehir taşımacılığını olumsuz etkilendiğini dile getirdi. Sir Bovill bu nedenlerden dolayı nehir taşımacılığının demiryoluna alternatif olamayacağını belirtti.[348] John H. Davidson bir başka konuşmasında ise İngiltere'nin acilen Irak'taki çok pahalı maliyeti olan demiryollarının hızlı bir şekilde çözüme kavuşturulmasının Parlamento tarafından sağlanması gerektiğini belirtti. Devidson, Times Gazetesinde belirtildiği gibi Irak demiryolları için yaklaşık yarım milyon sterlinlik bir ödeneğe ihtiyaç duyduğunun gerçek olması durumunda İngiltere Hükümeti'nin bu masraftan kurtulacak bir planı acilen hayata geçirmesi gerektiği üzerinde ısrarla durmaktaydı.[349] Yarbay Arthur Murray, Irak'taki demiryolları maliyetlerinin İngiliz vergi mükelleflerine yük olduğunu ve bu konunun nasıl çözüleceğini Koloni (Sömürgeler) Ofisi Sekreteri olan Ormsby Gore'ye sordu. Sekreter Gore ise, Irak Demiryolları'nın tasfiyesi hakkında Londra Hükümeti'nin herhangi bir karar verilmediğini ancak askeri gerekçeler nedeniyle işletilmeye devam edeceğini bildirdi.[350] Gore, İngiltere Hükümeti'ni, Irak'ta bulunan demiryollarının askeri nedenlerle herhangi bir şekilde devredilmesinin söz konusu olmadığını ancak demiryolları maliyetleri açısından çalışan sayılarının azaltılacağı açıkladı. Söz alan Sir G. Lambert, Mezopotamya'daki İngiliz sorumluluklarının hızlı bir şekilde azaltılması gerektiğini söylerken, Basra bölgesinin boşaltılmasının tehlikeli olacağını buna rağmen Irak'ın daha kuzey bölgelere ilerlemenin de hata olduğu fikrindeydi. İngiliz ordusunun terhis edilmesinin maliyetinin 147.500.000 sterline maal olacağı tahmin ediliyordu. Londra Hükümeti, Irak Kralı Faysal ile yaptığı yirmi yılı kapsayan bir anlaşmayla Mezopotamya'ya başka bir askeri gücün girmemesi taahhüdünde bulunmuştu. Ancak Sir Lambert'in bu anlaşmanın Avam Kamarası tarafından ret edileceği düşündüğünü dile getirdi. Sir Lambert, konuşmasının devamında Mezopotamya'nın ağır sıcaklık şartlarında İngiliz askerlerini zorladığını, Hava Kuvvetleri tarafından yapılacak olan olası koruma görevinin maliyetinin ise yine İngiliz vergi mükelleflerine yüklenecek olması İngiliz maliyesini zor duruma düşüreceği fikrindeydi. Sir Lambert, Musul'a doğru yapılacak bir harekâtın Hava Kuvvetleri tarafından bombardımanla desteklenebileceğini ancak

---

[348] *Points From Letters*, Times, Şubat 21 1923, 8. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[349] John H. Davıdson, "Railways In Iraq" *Times*, Şubat 20 1923, 8. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[350] *Railways of Iraq*, Financial Times, Şubat 21 1923, 7. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

demiryolu ve kara yoluyla askerin Shergat'a taşınmasının şart olduğu belirtti. Sir Lambert bu durumda ise taşınan askerin deniz kuvvetlerinden çok uzaklaşması nedeniyle uzun süreli korunamayacağının üzerinde durmaktaydı. İmparatorluğun denizden bu kadar uzak noktaların korunması politikasının Parlamento tarafından reddedilmesi gerektiği ileri sürdü. Sir Harrison bu görüşlere katıldığını ancak Mezopotamya'da oluşan cazip ekonomik koşulların iyileştirilerek başta petrol olmak üzere ticari girişimlerin özel sektöre bırakılması gerektiğini ortaya attı. Sir Harrison ayrıca savaş sırasında Arap halkının İngilizlere yardımcı olduğunu bu nedenle Mezopotamya'dan hızlı bir şekilde çekilmenin zorluğuna dikkat çekmekteydi. Sir Harrison'a göre İngiliz askerinin Irak'ı tahliyesi için en azından Kral Faysal yönetimindeki ülkenin kendisini iç ve dış tehditlere karşı savunabilir bir konuma gelmesi beklenmeliydi. Albay Wedgwood, Mezopotamya konusundan farklı bir bakış açısıyla Mezopotamya'da kalmanın değil de hangi bölgesinde kalmanın İngiliz çıkarlarına faydalı olacağı fikrini ortaya attı. Sir Asquith ise Mezopotamya'daki yükümlülüklerin azaltılması gerektiğini ancak Türklerin olası bir Musul harekâtına karşı önlemler alınmasını istedi. Ayrıca Mezopotamya'da bir Hint sisteminin kurulmamış olmasının bir hata olduğunu savunan Sir Asquith konuşmasına Irak'ın çoğunluğu Arap olan halkının, Hint halkına oranla böyle bir yönetime sıcak bakmadığını ve bu yaklaşımın ayaklanmalara neden olduğunu da belirtti. Sir Asquith'e göre, yapılacak olan iki şey vardı; ya Mezopotamya'dan çekinilmeli ya da topyekûn işgal edilmeliydi. Sir Asquith'e göre zamanında Basra bölgesine kadar çekilinmiş olsaydı Kral Faysal'a verilen sözleri tutmanın İngiliz vergi mükelleflerinin üzerine yüklenilmesine gerek kalmayacaktı. Sir Asquith, Mezopotamya'nın kuzeyinde ve Musul bölgesinde petrolün varlığı kesinleşene kadar Bağdat-Musul arasına yapılacak olan her bir harekâtın gereksiz olacağı görüşündeydi. Tüm bu görüşler çerçevesinde İngiliz Başbakan Sir Bonar Law, Mezopotamya'da kendi elleri ile kurdukları bu devletin başka güçlerin insafına bırakamayacağını dile getirdi. Ayrıca Türkler ile Lozan Anlaşması sonuçlana kadar Irak'tan çekilme yönünde bir kararın alınmasının uygun olmayacağı görüşündeydi. Bu esnada *Viscountess* Astor, başbakana hitaben Mezopotamya'nın idaresinin Amerika Birleşik Devletleri'ne devredilmesinin teklif edilip edilmediğini sordu. Başbakan Law ise böyle bir teklifin daha önce olduğunu belirtti. Avam Kamarası'nda yapılan bu tartışmalar

ardından yapılan oylamada lehte 167 oy kullanılırken aleyhte 273 oy kullanılarak Irak'tan çekilme konusu reddedildi.[351]

Irak demiryollarının İngiliz basınında tartışılmasına Alwyn Parker farklı bir bakış açısı daha getirdi. Irak demiryollarının çalışan personel sayıları hakkında bilgi aktaran Parker, 1921-1922 yılı içerisinde Irak'ta trafiğe açık olan demiryollarının yaklaşık olarak 700 mil olduğunu ve bu hatlarda 600 Avrupalı, 5,400 Hintli ve 6,000 kadar özel grupta çalışan olmak üzere toplam 12,000 personelin çalışmakta olduğuna değindi. Parker, hatların çalışmasında bu kadar personelin bulunmasının maliyetleri artırdığını ve acilen sayıların azaltılması gerektiğini belirtmekteydi.[352]

2.2.6.1924 Yılı Irak-İngiltere Anlaşması ve Demiryolları

1923 yılında İngiltere Hükümeti, Irak demiryolları işletilmesi ve tamiratlarının yapılması konusunda yetkilerin ve masrafların Irak Hükümeti'ne devretti. Zira askeri amaçlarla inşa edilen demiryolları Irak ticareti için pek de önemli bir anlam içermemekteydi. Basra şehrinde bulunan istasyonu dahi en yakın nehre iki mil mesafeye inşa edilmiş olması ve birçok istasyon binasının çadırdan veya toprak malzemeden yapılmış olması bile Irak'ta demiryolu inşasının ne denli askeri amaçlara hizmet için yapıldığını gözler önüne sermekteydi. Ayrıca 1920 yılında meydana gelen Arap İsyanı nedeniyle kapanan demiryolu hatları Irak'ın kendi içindeki ve çevre ülkelerle yaptığı ticareti durma noktasına getirdi. Üstelik bu isyan sırasında hatlar askeri operasyonlarla tahrip edildi. Bu nedenlerle İngilizlerin, Irak'taki askeri harekâtları engellendi. Bunun yanı sıra işletme hesap sistemleri, biletlerin azlığı hatları işlemez hale getiren diğer nedenler arasında sayılabilirdi. Bölgede demiryolu taşımacılığına engel teşkil eden bir diğer konu da Irak'ta mevsimsel olarak oluşan yağmur suları ve sellerdi. Savaş sonrasında 1 Nisan 1920 tarihine kadar İngiliz askeri makamları tarafından yönetilen demiryolları, İngiliz sivil makamlara devredilmesinin ardından bir nebze olsun iyileşme olduğu söylenebilir. Özellikle 17 bin civarındaki yabancı çalışan sayısının 1700'e düşürülüp Iraklı işçi sayısının 5 bin seviyesine çıkartılması demiryollarının maliyetlerini azalttı.

---

[351] *House Of Commons*, Times, Şubat 21 1923, 6. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[352] Alwyn Parker, "Railways In Iraq." *Times*, Şubat 19 1923, 8. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ayrıca bu tedbirlerin yanı sıra artan gelirlerle istasyon binaları yeniden inşa edildi. Bürokrasinin en aza indirilerek işletmesi kolay olan bir hesap sistemi uygulamaya sokuldu. Yeni demiryolları ekipmanları tedarik edildi. Ayrıca Basra-Bağdat-Khanikin Hattı sayesinde nehir yoluyla sağlanan ticarete demiryoluyla çeşitlendirildi. Fırat Nehri kıyısındaki bölgelerde yaşayan halk ise demiryollarının bir kazanç kapısı olduğunun farkındaydı. Bu bölgelerdeki hatlarda aksamanın ortadan kaldırılması için bölge aşiretleriyle iletişiminin iyi tutulmasına çalışıldı. Zira bölgedeki özellikle tarımla uğraşan halkın yetiştirilen ürünlerin gerek ülke içerisinde ve gerekse ülke dışarısında pazarlara hızla ulaştırılmasının lüksü Iraklıların zenginleşmelerine katkı sağlamaktaydı. Bağdat-Hilla arasına döşenen yan hattın Kerbela yakınlarından geçmesi sayesinde Irak ve komşuları içerisindeki Şii nüfusun Hac trafiğininde de kontrol altına alınmasını sağladı. Bu hattın Necef ve Diwanie'ye kadar uzatılması sayesinde pirinç üretimi yapılan bölgelere temas edildi. İran sınırında bulunan Khanikin yakınlarındaki Kueretu şehrine savaş zamanında döşenen ince hat zamanla bölgede elde edilen petrol nedeniyle önem arz etmeye başladı. Irak için gelecekte planlanan bir diğer demiryolu hattı ise Kerkük-Erbil ve Musul hatlarıdır ki bu hat sayesinde bol miktarda üretilen mısır, buğday, arpa ve benzeri tahıl üretiminin yapan bölgenin demiryolu ile Basra Körfezi'ne kadar ulaşması hesaplanmaktaydı. Ayrıca bölgeye bir ziyaret düzenleyen Irak Kralı Faysal da aynı görüş çerçevesinde çalışmaların kısa zaman içerisinde yapılmasını istedi.[353]

1922 yılında inşa edilen Hindie Barajı'nın su tutmaya başlaması nedeniyle Kerbela'ya uzanacak olan hattın Fırat Nehri ve barajı aşabilmesi için dört adet kanal ve köprü yapılması ihtiyaç vardı. Bu kanallar ve köprünün inşası demiryolu hattının inşasını geciktirmekteydi. Kerbela hattının, gerek Irak'ta yaşayan ve gerekse diğer ülkelerden gelecek olan İslamiyet'in Şii mezhebine mensup hacı adaylarının oluşturacağı trafiğin üzerindeki etkisi olması nedeniyle bir an önce tamamlanması sağlanması kararı verildi. Demiryollarının, barajdan Hillah'a kadar olan alanın en kısa zamanda döşenmesi gerekmekteydi ki bu hat kuzeye kıvrılarak daha sonra yapılacak olan Kerkük hattına bağlanabilmesi sağlanacaktı. Kifri ile Kerkük arasındaki 75 millik alanın yapılmasının

[353] (Muhabirimizden), "Iraq Railways." *Times*, Temmuz 30 1923, 9. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

toplam maliyeti 200 bin sterline maal olması hesaplanmaktaydı.[354] Bu bağlamda İngiltere yönetimi altındaki Irak demiryolları, Bağdat şehri baz alınarak Bağdat'ın güneyindeki bölgelerle zengin tarım bölgesi olan kuzey bölgesine bağlamak prensibi üzerinden tasarlanmakta olduğu görülmekteydi.

Irak demiryolları konusunda İngiliz Parlamentosu'nda görüşmeler yapılmaktaydı. Yüzbaşı Kenworthy, Koloniler Bakanına Mezopotamya'daki demiryollarının ulaşmış olduğu noktaları ve bu hatları kimlerin işletmekte olduğunu sordu. Ayrıca Musul'a ve buradan Anadolu'ya uzanacak bir hattın planlanıp planlanmadığını, yine aynı şekilde Basra ile Mezopotamya üzerinden Akdeniz'e bir hattın gündemde olup olmadığı konuları üzerinden Koloniler Bakanının parlamentoyu aydınlatmasını istedi. Koloniler Bakanlığı adına Sir Thomas, Irak'taki demiryollarının kuzey sınırında ulaştığı en son noktanı Kifri şehri olduğunu ve bu hattın Musul'un yaklaşık olarak 90 mil güneyinde kaldığını belirtti. Ayrıca bu hattın Anadolu'ya bağlanılması gündemde olmadığını, son olarak ise Basra-Akdeniz bağlantısının henüz yapılmadığını dile getirdi.[355]

Bağdat'tan Musul'a yapılacak olan demiryolunun son olarak Kerkük yakınındaki Kingoban'a ulaştı. Kingoban'dan Musul'a kadar olan yaklaşık 70 millik bölümün yapılan araştırmalara göre 160 bin sterline mal olması beklenmekteydi. Ayrıca bu hattın üzerinde bulunan nehirlerin aşılabilmesi amacıyla beş adet köprü ve bir suyolunun oluşturulması için de 27 bin sterline ihtiyaç vardı. Bu yapılardan su yolunun hattın yapımı sonrasından kendi gelirlerinden inşa edilmesi düşünülmekteydi. Bu hattın yapımı için gerekli olan 160 bin sterlin için Irak Hükümeti kendi bütçesinden ödenek çıkardı. Zengin tahıl kaynaklarına sahip olması hasebiyle merkezi bir konuma sahip olan Kerkük'ün tahıl fazlasını arz edebilmesi amacıyla hattın yıl içinde bitirilmesi önem arz etmekteydi.[356]

İngilizler, Irak'taki kalkınma hareketlerini yakından takip etmekte ve Yüksek Komiserlik tarafından hazırlanan Irak hakkındaki raporlar rutin olarak İngiltere

---

[354] (Bağdat Özel Muhabirimizden), "Iraq Railways", *Times*, Aralık 29 1923, 7. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[355] *Anglo-Persian Oil Control*, Financial Times, Nisan 15 1924, 7. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[356] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 8.

Hükümeti'ne gönderilmekteydi. Irak'taki mali, siyasi, askeri ve kültürel konular hakkında bilgileri İngiltere Hükümeti'ne aktaran Yüksek Komiserlik, Irak demiryolları konusunun üzerinde titizlikle yapılanları takip etmekteydi.[357] Bu kapsamda Komiserlik, 10 aralık tarihinde Irak Kralı Faysal'ın yanında kalabalık bir heyet eşliğinde özel trenle yeni açılan Kerbela hattının açılışı törenleri için Kerbela'ya gittiğini İngiliz Hükümetine bildirmekteydi.[358] Aynı zamanda 15 Kasım 1923 tarihinde Irak'ta yapılacak olan seçimler hakkında ülkedeki seçim atmosferini hakkında hükümetine bilgi aktaran Komiserlik, Şeyh Ahmed el Davud'un başkanlığını yapmakta olduğu Hisb Al Ümmet Partisi veya Ulusal Parti'nin seçilmesi durumunda Irak Parlamentosu'nun Irak'ta görevli bulunan İngiliz vatandaşlarının danışmanlık görevlerinden alınabileceği bir milliyetçi akımın doğabileceğinin üzerinde durmaktaydı. Diğer yandan halk arasındaki kanaat önderleri olarak kabul edilen Daud Al Sa'di ve Qakim Al Alewi gibi isimler halkın arasındaki İngiliz yanlılarına karşı propaganda yaptığı belirtilmekteydi. Ayrıca Cafer Paşa Hükümeti'nin düşmesinden kısa bir zaman önce Anglo-Irak Anlaşmasının imzalanmış olmasından dolayı anlaşmanın yok hükmünde olduğu propagandası halk arasında yayılmaktaydı. Hisb al Ümmet Partisi, seçimlerden güçlü çıkabilmek için ülkenin kuzeyinde Musul ve güneyde Basra bölgelerine delegeler göndererek bu bölgelerin güçlü partilerine birleşme teklifinde bulundu. Hisb Al Istiklal Partisi'nin Basra'daki partilerle birleşme çabasından herhangi bir sonuç alamamış olmasına rağmen kuzeyin güçlü partileri Hisb Al Istiklal Partisi'yle birleşmeye taraftardı.[359] Irak seçimleri hakkında halkta önemli bir etkisi olan bir diğer örgütlenme ise Kadiriye Vakfıydı. Irak halkı için önemli bir manevi yer sahibi olan Kadiriye Vakfı özellikle Irak'ta yaşayan Sünni-Araplar üzerinde çok etkiliydi. Türk yönetimi esnasında da aşırı hürmete tabi olan Kadiri Vakfı birlikte mali sorumluluklardan muaf tutulmaktaydı.[360]

İngiltere, Irak içinde yaşanan yatırımlar ve seçim atmosferinin yanı sıra Irak'a dışarıdan gelebilecek tehditlere karşı korumaya çalışmaktaydı. İngilizler özellikle

---

[357] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 7.

[358] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 4.

[359] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0016/ 5-6.

[360] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0016/ 9.

Vahhabilerden gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı Irak'ı korumak amacıyla ülkenin güney sınırına Hava Kuvvetleri'ni konuşlandırdı. Hava Kuvvetleri'nin asli görevi Irak ile Su'udlar arasındaki sınırı sürekli keşif uçuşlarıyla kontrol altında tutmaya çalışmaktaydı. Irak'a güney sınırından yapılabilecek olan herhangi bir saldırının demiryolu ve nehrin yaklaşık olarak 40 mil ilerisinde tutulması gerekmekteydi. Bu nedenle Irak'ta bulunan İngiliz kara birlikleri de gereken hazırlıkların yapmaya başladı.[361]

Tüm bu riskler ve hizipleşmeler ortasında Ja'fer al-Askari'nin partisi yapılan seçimlerde birinci çıktı. Irak'ın yeni Başbakanı olan Ja'fer al-Askari, Irak-İngiliz ilişkileri hakkında ılımlı bir politika takip etmekteydi. Başbakan Askari, Irak'ın gelişimi konusunda hükümetin petrol sahalarında yeni imtiyazlar vermesi hakkında bir çalışma başlattı. Irak Bakanlar Kurulunca son hali verilen taslak Irak Parlamentosu'na gönderildi. Bu çalışmalar akabinde İngiltere ile Irak arasında geçmişte muhalif grupların İngiliz karşıtı politikalar takip etmesinin nedeniyle ortaya çıkan İngiltere-Irak çatışma durumu ortadan kalkma emareleri göstermeye başladı. Al Askari'nin başbakanlığı esnasından İngiltere-Irak yakınlaşması İngiltere'nin Irak'taki ekonomi politikalarını destekleme kararıyla zirve noktaya ulaştı.[362] 3 aralık günü Irak Hükümeti'nin yeni kabinenin programı yayınlandı. Bu programa göre yeni yönetimin İngilizler ile dostluk ve ticaret alanlarında derin bağlar kurmak ve Anglo-Irak Anlaşmasının imzalanması da yer almaktaydı. Irak'ın ekonomik olarak canlandırmayı hedefleyen yeni hükümeti anlaşmaya önem vermekteydi.[363] Hükümetin programı açıklamasının ardından ülke içi muhalefetinin programa tepkisi Irak basınına yansımaktaydı. Bu eleştirilerin başında bu programların vaatlerden öte geçen adımların atılması gerektiği konusu başta gelmekteydi. Üstelik yeni kabinenin programında Musul'a kadar bir demiryolu hattının yapılmasıyoktu. Muhalefetin ısrarla üzerinde durduğu konuların başında Musul demiryolları gelmekteydi.[364]

---

[361] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0016/ 8.

[362] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 11.

[363] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 11-12.

[364] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/14.

Irak Hükümeti'nin yayınladığı programa basın üzerinden gelen eleştirilerin yanı sıra desteklerde gelmekteydi. Al Amal gazetesi 5 aralık günü yeni kabinenin programı hakkında Irak'taki ekonomik hayatın bir an önce canlanması amacıyla İngiliz sermayedarlarını Irak'ta yatırım yapmaya çekebilmek için petrol imtiyaz haklarına sahip olan kişilerle Irak Hükümeti'nin karşılıklı anlaşma yapılması gerektiğini savunmaktaydı. Aynı gazete 6 Aralık günü Irak'ın ekonomik şartlarını iyileştirmeye odaklanmasını ve bu nedenle çevre ülkelerle yaşanan sınır problemleri çözülerek Arap halkının çoğunlukta olduğu ülkelerle dostane ilişkiler kurulması gerektiğini savunmaktaydı. Türklerin bağımsızlığını kazanmasının ardından Türkiye-İngiltere arasında gelişen dostane ilişkilerin örnek alınmasını ve Musul üzerindeki sınır probleminin çözülmesi akabinde Türkiye ile de ilişkilerin düzeltilerek güçlendirilmesi gerektiğine hükümete tavsiye etmekteydi.[365]

Al Istiklal gazetesi ise 19 aralık tarihinde Irak'ta çıkarılmakta olan petrol konusunda tarihten çıkarılacak dersler çerçevesinden ülkede çıkarılan petrol kaynaklarının tek bir şirketin imtiyazına bırakılmasının asla kabul edilemez bir gerçek olduğunu savunmaktaydı. Turkish Petroleum Company'den kalan bazı hakların ülke petrolünün çıkarılması ve paylaşılması konusunda baskı oluşturmakta olduğunu savunan gazete, İngiltere eski Başbakanı Lloyd George'nin savaş sırasında ortaya attığı "*Irak'ın Petrol kuyuları Irak halkının malıdır ve bu paha biçilemez servet ülkenin yaşamı için gereklidir.*" tezi çerçevesinde hak talep edenlere karşı bu haklar savunulması gerektiği üzerinde durmaktaydı. Ayrıca gazete, bu konuda rekabet ortamının oluşturulmasının Irak halkına en fayda anlaşmaları sağlayacağını belirtmekteydi.[366]

Al Amal gazetesi 10 aralık günü Irak'taki ekonomik durumun canlandırılması amacıyla farklı bir görüş ortaya attı. Bu kapsamda Irak içerisindeki yabancı şirketlerin Çinli ve Hintli işçilerin çalışmalarına izin verilmemesi gerektiğini savunmaktaydı. Ayrıca şirketlerin içinden pay almak isteyen yerel halka öncelikler tanınması gerektiği önemli

[365] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 16.

[366] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 29-30.

bir konuydu. İmtiyaz sürelerinin tespit edilip süre bitiminde mal varlığını Irak'a devredilmesi hakkında bir kanun çıkarılması gazetenin üzerinde durduğu konulardı.[367]

Al Amal gazetesi 16 aralık tarihinde Mısır, Irak ve İran'da İngiltere'nin bir ticari temsilciye ihtiyacının olduğu yönünde bir haber yayınladı. Özellikle Anglo-Irak Anlaşmasının 5. ve 16. maddelerinin İngiltere'ye böyle bir hakkın tanımış olduğunu ve bir an önce ticari temsilci atanması gerektiğinin üzerinde durulmaktaydı. Ayrıca gazete demiryolları konusunda Iraklı tüccarlara bazı kolaylıklar sağlanması talep edilmekteydi. Demiryolları taşımacılığında ton başına taşınacak malzemenin taşıma bedelinin belirlenip alıcıya yüklenilmesi yapılan ticaretin kar payının azaltmaktaydı. Üstelik bu tüccarın demiryollarına ait olan depoları ve diğer bazı imkânları da kullanması durumunda karının iyice azaldığı vurgulanmaktaydı. Tüm bunların yanı sıra gazete bazı ekonomik değeri az olan malzemenin ticaretinin yapılması tamamen bir külfet haline geldiğinin üzerinde durulmaktaydı.[368]

İki ülke arasındaki politik yakınlaşma kendisini ekonomik alanda da göstermeye başladı. 1923 yılı aralık ayında Bağdat-Kerbela Demiryolu Hattı'nın inşası tamamlandı. Irak Kralı Faysal hattın açılışı amacıyla Bağdat'tan özel bir trenle Kerbela'ya hareket etti. Bu seyahatte Krala, Irak Yüksek Komiseri görevlilerinden General John Brnett-Stuart, Bayan Gertrude Bell, Bay Davidson, Bay Bourdillon, Yüzbaşı Holt ve daha birçok İngiliz yetkilinin eşlik etmekteydi.[369] Özel trenin Kerbela'ya ulaşmasının ardından Kral Faysal yaptığı açılış konuşmasından;

"Kutsal Şehri barış içerisinde olan atalarımın türbelerini tekrar ziyaret etmekten mutluluk duyuyorum ve memnunum. İnsanların bana gösterdiği karşılamanın sıcaklığını fark etmişsinizdir. Herkes bilir ki, sözcülerinin atıfta bulunduğu duyguların canlandığı ve geleceğe yönelik görev ve yükümlülüklerini bilen bir halk, artık bizim arzu edilene doğru ilerlememizi engelleyen hiç bir şey olmadığından başarılı olmalıdır. Daha özel olarak

[367] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 17.

[368] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 30-31.

[369] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 26.

dünyanın en büyük milleti ve en güçlüsü ile birlik içinde olduğumuz için hedefimiz Yüksek Komiser Sir Henry Dobbs tarafından temsil edilen o millet ve Tanrı'dan çalışmalarımızda bize tüm başarıyı vermesini istiyoruz."[370] şeklinde Irak halkının ve devletinin İngilizler ile ittifak içerisinde olmanın kendilerine verdiği mutluluktan bahsetmekteydi.

2.2.7.Milli Mücadele Dönemi ve Lozan Sürecinde İngiltere'nin Orta Doğu Demiryollarına Bakış Açısı

27 Eylül 1922 tarihinde İngiltere'de Lordlar Kamarası İzmir-Aydın Demiryolları konuları görüşüldü. Winchester House'ta yapılan toplantıda, İzmir ve Aydın demiryoluna ait 30 Haziran 1922 tarihli hesaplar hakkında bilgiler katılımcılara aktarıldı. Özellikle I. Dünya Savaşı sırasında ve akabinde Anadolu'nun Yunanlılar tarafından işgali esnasında, İzmir Limanı'nı ve bu limana bağlanan demiryollarını işgal etmelerinin İngiliz çıkarları açısından ağır kayıplara neden olmuştu. Anadolu'nun iç kesimlerden gelecek olan ticari malların bu limana gelmesinin engellenmesinden dolayı ticari kayıplar da hat safhadaydı. Yunanlıların bu bölgeden çıkarılmasının İngilizler için de faydalı olduğuna görüşü Lordlar Kamarası'nda hasıl oldu. Yine oturum başkan, bölgeden yazılmış mektupların kendisine iletildiğini ve bu mektuplarda Yunanlıların geri çekilmesi esnasında Türk halkına karşı saldırgan tavırlar sergilediğini lordlara bildirdi. Başkan, İzmir-Aydın Demiryolu konusunda bu hatlarda çalışan İngilizlerin güvende olduğunu belirtti. Tire ve Ödemiş'e uzanan şube hatlarının durumunun iyi olduğu da gelen bilgiler arasındaydı. Başkan hattın ana kısmının tünelleri ve köprüleri hakkında henüz bir haber alınamadığına değindi. Ayrıca eğer Yunanlıların çekilme esnasında bu tünellere zarar vermiş olması durumunda tünellerin tekrar yapılmasının aylar ve hatta bir yıl kadar sürebileceği öngörülmekteydi. Başkan, bir diğer mektuptan aktardığına göreyse Yunanlıların çekilme esnasında bölgedeki tüm hatları tahrip ettiğini, köprüleri yıktıklarını ve Türk köylerin ateşe verdikleri bilgisi olduğunun üzerinde durmaktaydı. Ayrıca Başkan trenlerin yükleme boşaltma yapabilmesi için hayati öneme sahip istasyonların iş göremez hale getirildiğini belirtmekle birlikte daha ayrıntılı bilginin gerekli raporların gelmesinden sonra İngiliz kamuoyuyla paylaşılacağını duyurdu. Başkan, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele sırasında İngiliz Hükümeti'nin, Anadoluyla iletişiminin kesilmesinin İngiliz

[370] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 27-28.

kapitalistlere ticari olarak ağır kayıplar verdiğini belirtti. İngiliz Hükümeti'nin aksine müttefiki Fransızların, Anadolu'da Ankara Hükümeti ile sürekli olarak iletişim kurması ve Fransa kontrolündeki demiryollarının bölgede faal olarak çalışması sayesinde Fransız kapitalistlerin ekonomik kazançlar konusunda İngilizleri geride bırakmaktaydı. Bu nedenle İzmir-Aydın Demiryolu Şirket yöneticilerinin zararın sorumlusu olarak İngiliz Hükümeti'ni görmekteydi. Türk yetkililerle yapılacak olan barış konferansında İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın, şirketin çıkarlarının müdafaa edilmesi talep edildi. Anadolu'da bulunan demiryolu mülklerinin korunması ve el konulan gelirlerinin iade edilmesi şirketin birinci önceliğiydi. Bunu sağlamak için şirket yöneticileri İngiliz Hükümeti'nden, Türklerin kendi vatanlarında özgür yaşama hakları tanınmaları istenildi. Bu sayede yıkılmış olan Anadolu şehirlerinin yeniden imarı için Türklere yardımcı olunması İngiliz kapitalistlerin faydasına olacaktı. Ayrıca tahrip edilmiş olan demiryolu hatlarının inşası ve yeni hatların yapılabilmesi için şirketin destelenmesi de istekler arasındaydı.[371]

15 Haziran 1923 tarihinde ise Thos. H. Cooke savaş öncesi dönemde yaklaşık olarak 5 milyon sterlinlik İngiliz sermayesine hükmeden bir fona sahip İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin yaşadığı hak kaybı için İngiltere Dışişleri Bakanlığı'na protestoda bulundu. Bu protestonun nedeniyse Lozan Barış görüşmeleri esnasında Türk tarafını temsil eden heyetin maliye sorumlusu Hasan Bey şirketin kayıplarının Ankara Hükümeti tarafından üstlenilebileceği yönündeki teminatına İngiliz tarafının yaklaşmamasıydı. Zira Hasan Bey, 1918 Mondros Ateşkes Antlaşması'na kadar olan süre zarfındaki şirkete ait mülk ve geliri hakkında Ankara Hükümeti'nin sorumluluğu üstlenebileceğini bildirmişti. Sir Cooke, İngiliz Hükümeti'nin Lozan'daki temsilcilerin şirketin haklarını korumadığını belirtilerek bu haksızlığa dikkat çekmekteydi.[372]

2 Mart 1923 tarihindeyse Irak'tan İngiliz askerinin çekilmesi tekrar Parlamento'ya geldi. Bu görüşmelerde ana başlıklarından birisi Anadolu'da Türk Milliyetçilerin kazandığı zaferin ardından Mezopotamya'da bazı bölgelere olası bir Türk ordusu

---

[371] *The Ottoman Railway From Smyrna To Aidin*, Times, Eylül 27 1922, 19. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[372] *Ottoman Railway Protest*, Financial Times, Haziran 15 1923, 6. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi). Financial

harekâtının gerçekleşmesi ihtimaliydi. İngilizlerin, Irak'taki askeri ve mali pozisyonu demiryolları özelinde gayet önem arz etmekteydi. İngiliz Parlamentosu'nda yapılan toplantıda Sömürgeler Bakanlığı Müsteşarı Ormsy Gore, Türklerin İzmir'e ulaşmasının ardından olası bir Suriye ve Irak harekâtına karşı bölgenin ve bölgedeki müttefiklerinin savunulmak istenildiğini ve Irak yönetimine verilen savunma hakkındaki sözlerin yerine getirileceğini İngiliz kamuoyu ile paylaştı. Gore, bölgenin savunulabilmesi için hayati bir öneme sahip olan demiryollarının hiçbir şirkete satılmadan 31 mart tarihi itibariyle Irak yönetimine devredilerek askeri amaçlar açısından çalıştırılmaya devam edileceği konusunun Irak yönetimine teklif edildiğini belirtti. Bu sayede demiryollarında yapılacak olan tamirat işlemleri için gerekli olan 453 bin sterlinlik yatırımın Irak yönetimi tarafından yapılması planlanmaktaydı. Mezopotamya'da yapılan hatların neredeyse tamamına yakını askeri amaçlar çerçevesinde inşa edilmişti. Bu hatların savaş sırasında ağır tahribatlar alması nedeniyle neredeyse hiç ticari fonksiyonu yoktu. Bağdat'tan İran sınırına doğru yapılan hattın savaş sonrasında ticari bir hale getirilebilmesi için 153 bin sterlinlik harcama yapılmıştı. Yine askeri amaçlar çerçevesinde yapılan Kut-el Amara-Bağdat hattının Dicle Nehri boyuna inşa edilen kısmının askeri ihtiyaçların ortadan kalkmasının ardından ticari bir önemi olmaması nedeniyle sökülmesine karar verilmişti. Ancak bölgede kalan diğer hatların Mezopotamya'ya yapılacak olan bir saldırı için gerek İngiliz Kara Kuvvetleri ve gerekse Hava Kuvvetleri sevkiyatları için vazgeçilemezdi. Bu nedenle demiryollarının bazı maddi zararları İngiliz maliyesine yük olmaya devam edecekti. Gore, daha önce basında tartışılan Bağdat-Basra arasındaki demiryolunun tarımsal açıdan önemli olan Fırat Havzası'ndan değil de nehir taşımacılığı için daha uygun bir hat olan Dicle Nehri kıyısından geçmesinin de askeri kaygılar barındırmakta olduğunun altını çizdi. Parlamento'da yapılan görüşmelerde Doğu Hindistan Şirketi tüccarlarından Bay John Sydney Milne, Mezopotamya'nın askeri açıdan boşaltılması durumunda, Türklerin veya batılı herhangi bir üçüncü ülkenin gözünü Mezopotamya'ya çevireceği konusunda emin olduğunu, bu nedenle Mezopotamya'nın boşaltılmasının yanlış olacağını düşündüğünü belirtti. Ayrıca Bay Milne gelecek açısında Mezopotamya ve Basra Körfezi'nin ulaşım için sadece Hindistan ile Akdeniz arasında değil aynı zamanda kuzey-güney ekseninde Petrograt'tan Cape Town'a kadar tüm demiryolu ve hava yolu hatlarının bu merkezi kullanacağı fikrindeydi. Albay Wedwood göre Mezopotamya'da bir Arap Devleti'nin kurulması fikri İngiltere-Hindistan hattının

merkezini teşkil etmekteydi. Ancak Albay, bölgenin korunması ve geliştirilmesi konusunda atılacak adımların Arap Devleti tarafından finansmanının sağlanması gerektiğini belirtti. Sir R. Hutchison ise, Hindistan'ın savunmasının Mezopotamya'dan başlayacağı konusuna katılırken Musul'a kadar yapılacak olan bir demiryolunun Hindistan'a kadar uzanmasının Hindistan'ın güvenliğini tehdit ettiğini, bu nedenle Mezopotamya'da daha akılcı politikaların uygulanması için hükümete daha planlı hareket etmesi gerektiği önermekteydi. Yarbay Fremantle, Mezopotamya'dan çekilme konusunda hemfikir olduğunu ancak bu çekilmenin ani bir hal alması durumunda bölge sadece dışarıdan gelecek olan tehditler değil aynı zamanda kendi iç dinamikleri arasında da bir çatışmaya sürükleneceği görüşündeydi. Yine çekilme taraftarı olan Sir J. Davidson ise çekilmenin Irak sahiline kadar yapılmasını ve ayrıca Irak'ın kalkınması konusunda demiryollarından ziyade nehir yollarının kullanımı konusundaki görüşünü belirtti. Sir A. Hunter-Weston ise çekilmeyi savunan kişilerin yeni oluşacak bir İngiliz kabinesinde herhangi bir bakanlık almaları durumunda Mezopotamya'dan çekilmenin bu kadar kolay olmayacağını savunacak kişiler olacağı gürüşünü dile getirerek konuya muhalif olanların sadece popülist söylemlerde olduğunun altını çizmekteydi. Sir A. Hunter-Weston, Türklerle bir anlaşma yapılmadan Musul'dan çekilmenin imkânsız olduğunu da belirtmekteydi. Ayrıca Weston, hükümetini Mezopotamya'ya kral olarak getirdiği Faysal'ın bölgeye yabancı olduğunu bu durumun tıpkı bir İtalya'nın İzlanda'ya kral yapılmasına benzediği üzerinden eleştirmekteydi. Ardından söz alan Müsteşar Sir Gore ise, İngiltere Hükümeti'nin Mezopotamya'da kendi ayakları üzerinde duran bir Arap Devleti kurulana kadar bölgeden çekilmeyeceklerini bildirtti. Konuşmalardan sonra yapılan oylamada İngilizlerin, Irak'tan çekilme konusu 153 lehte 269 aleyhte olmak üzere reddedildi.[373]

İngiltere Parlamentosu'nda, Irak konusu üzerinden yapılan tartışmalar İngiliz kamuoyu tarafından da yakından takip edilmekteydi. Sömürgeler Bakanlığı Müsteşarı Ormsby Gore'un parlamentodaki görüşlerine karşılık Times Gazetesi Editörü Alwyn Parker 6 Mart 1923 tarihinde bir yazı yayınlayarak konuyu okuyucuları ile paylaştı. Parker'a göre, Irak'ta nehir yollarında tekel taşımacılığının oluşmasını engellenerek

[373] *Another Iraq Debate*, Times, Mart 2 1923, 6-10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

serbest yatırım şansı yaratılması gerekiyordu. Bu anlayışı demiryollarında da uygulanarak Irak'ta yapılacak olan demiryolları yatırımlarının İngiltere maliyesi üzerinden alınması gerektiğini savunmaktaydı. Ayrıca Parker, Irak demiryollarının tümden terk edilmesi anlayışına karşı olduğunu da dile getirmekteydi.[374]

Daily Mail Gazetesinden Johnson Dixon da konu ile ilgili yorumlarını gazetede dile getirdi. Sömürge Bakanlığı Müsteşarı Ormsby Gore'nin açıklamalarında yola çıkan Dixon, İngiliz vergi mükelleflerinin çıkarları konusunda Irak Demiryolları'nın külfet oluşturmakta olduğunu ve daha önceden alınan karar doğrultusunda demiryollarının Irak Hükümeti'ne hibe edilmesi gerektiği fikrini okuyucularıyla paylaşmaktaydı. Bunun yanı sıra Dixon, Musul ile Basra arasında dağınık durumda bulunan İngiliz askerinin herhangi bir dış saldırı durumunda kendisini idare edecek kadar demiryolunun İngiltere denetiminde kalması gerektiği fikrindeydi. Türk Hükümeti'nin Musul dışındaki Arap nüfusun yoğun olduğu yerlerle ilgilenmeyeceği tezinden yola çıkan Dixon, Musul konusunda dikkat edilmesi gerektiğini dile getirmekteydi. Dixon bu nedenle İngiliz askeri birliklerinin başta Musul olmak üzere Irak'tan tamamen geri çekilmesinin neredeyse imkânsız olduğunu ortaya koymaya çalışmaktaydı.[375]

Sınır konularının dışında Irak'taki iç meseleler de karmaşık bir hal aldı. İngiltere ile Irak Hükümeti arasında yapılacak olan anlaşma sürüncemede kalmıştı. Zira Nakib Abdurrahman el-Gilani Başbakanlığındaki kabine, İngilizler ile yapılacak olan anlaşmanın Irak çıkarlarına ve halkına hizmet etmediği gerekçesiyle imzalamak istemiyordu. İngiliz ve Irak Hükümetleri arasındaki anlaşma gerginliği 16 Ağustos 1922 tarihinde hat safhaya çıktı. Irak Başbakanı hariç tüm kabine üyeleri görevinden istifa etmeleriyle Irak'ta yeni bir hükümet kriz ortaya çıktı. Tüm bunların yanı sıra Kral Faysal da apandisit rahatsızlığından dolayı devlet işleriyle ilgilenemiyordu. Bu durum Irak'ta iç karışıklık çıkarmak isteyen gruplara fırsat vermekteydi. Yoğun bir İngiliz karşıtlığı ülke genelinde alevlendi. Ayrıca Türklerin, Anadolu'da Yunanlıları yenilgiye uğratması, Irak

---

[374] Alwyn Parker, "Railways In Iraq." *Times*, Mart 6 1923, 10. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[375] Dixon-Johnson, C. F. "Mespot Railways." *Daily Mail*, Mart 26 1923, 8. https://link.gale.com/(14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

üzerindeki dış baskıları artırdı. İngiltere, Irak politikasında zor günler yaşamaya başladı.[376]

İtilaf Devletleri ve Ankara Hükümeti, Mudanya Ateşkes Anlaşması ardından Anadolu konusunu neticelendirmek amacıyla kalıcı bir barış konferansının toplanması için çalışmalara başladı. İtilaf Devletleri, yapılacak olan barış konferansına Türk tarafı olarak Ankara Hükümeti ile birlikte İstanbul Hükümeti'ni de davet etti.[377] Bu durumun iki hükümet arasında itilaf çıkarmaya yönelik faaliyet olduğu değerlendiren Ankara Hükümeti, Dr. Rıza Nur ve 78 milletvekilinin vermiş olduğu kanun teklifiyle 1 Kasım 1922 tarihinde İstanbul Hükümeti'ne ve Osmanlı Saltanatına son verdi. Böylece Ankara Hükümeti konferansa katılabilecek tek temsilci olarak kaldı.[378] Konferans 20 Kasım 1922 günü İsviçre'nin Lozan şehrinde İsviçre Devlet Başkanı Robert Haab'ın konuşması akabinde açıldı. Genel başlıklar altına toplanan konferansın ana tartışma konularından birisi de Musul'du. Zira İngiltere Başbakan'ı Bonar Law tarafından konferansta İngiltere'yi temsil eden Lord Curzon'a 28 aralık tarihinde İngilizlerin Musul konusu üzerinden barışı engellediği ve petrol için dünya barışını sabote ettiği izleniminin verilmemesi gerektiği özellikle rica etti.[379]

Ankara Hükümeti, Büyük Taarruz sonrası barış masasında başarılı olmak için tezleri hakkında kendisine uluslararası müttefik kazanma diplomasisi takip etmeye başladı. Bu kapsamda Osmanlı Devleti zamanında Anadolu'da bir demiryolu ağı yapmak için müracaatta bulunan Chester projesiyle masada ABD'yi kendi tarafına çekmeye çalışacaktı. 1920 yılı başlarında Chester Gurup, projesini hayata geçirebilmek için, tekrar Amerikan Dışişleri Bakanlığı'na müracaat etmişti. Ancak başvurusuna yine müspet bir cevap verilmemesi üzerine 14 Haziran 1920 tarihinde ülkesinin Denizcilik Bakanı Josephus Daniels'e gönderdiği mektupta; *"projenin Amerikan savunması ve özellikle de*

---

[376] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 14-15.

[377] Temuçin Faik Ertan, "Lozan Konferansı'nda Türkiye'ti Temsil Sorunu", *Ankara Üniversitesi Türk İnklap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 14, S. 53, (2013), 67.

[378] Ertan, "Lozan Konferansı'nda Türkiye'ti Temsil Sorunu", 69

[379] Esra Değerli Sarıkoyuncu, "Lozan Barış Konferansı'nda Musul", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 10, S. 18, 130-131-132.

Amerikan denizciliği için çok önemli olan petrolle" ilişkilendirilmesi, projenin bu süreçte petrol olgusu üzerine oturtulduğunu göstermesi bakımından da önemlidir. Denizcilik Bakanlığı ise projeye, donanmanın artan petrol ihtiyaçlarını düşünerek olumlu bakmış fakat Dışişleri Bakanlığı'nın etkisiyle destek sağlamaktan kaçınmıştır.[380]

Chester, 1922 yılı başlarında Delaware'de Ottoman-American Development Company (OADC) kurdu. Bu şirket, I. Dünya Savaşı öncesi Chester tarafından kurulan Ottoman-American Exploration Company'nin tüm mal varlığını devraldı. Fakat yeni kurulan şirkette Chester artık hisselerin çoğunluğuna sahip değildi. Bu arada şirketin yeni ortağı Kanadalı Binbaşı Clayton Kennedy'i ve Amiral Chester'in İstanbul'daki American Shipping Board'da çalışan oğlu Arthur Chester ile Ankara Hükümeti nezdinde imtiyaz görüşmeleri başlatmak için Ankara'ya geldi. Şirket bölgede projeyi canlandırma girişimlerini başlatmadan önce yine Amerikan Dışişleri Bakanlığı'na başvurdu. Fakat beklediği desteği yine bulamadı.

Lozan görüşmeleri esnasında alan kazanmaya çalışan Ankara Hükümeti'nin Chester projesine sıcak bakması, Chester'i projenin geleceği açısından ümitlendirmekteydi.[381] Arthur Chester ile Kennedy, Eylül 1922 tarihinde Ankara'ya gelerek proje hususunda Ankara Hükümet'i yetkililerileyle görüştü. Yapılan görüşmede bazı noktalarda anlaşmaya varıldı. Türkiye, Lozan Konferansı öncesinde şirket ile yaptığı ön anlaşmaya dayanarak Lozan'da, Musul konusunda İngiltere ve Fransa'ya karşı ABD'nin desteğini sağlamayı amaçlamaktaydı. Fakat güçlü Amerikan şirketlerinin

---

[380] Selim İlkin, "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar,* (Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 1984), 742-744; Bige Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Ensitiisü Atatürk Yolu Dergisi, S 24,* (Kasım 1999-2003), *527-561.*

[381] Amerika'nın İstanbul'daki Ticaret Ateşesi Julian E. Gillespie'nin, Aralık 1921-Şubat 1922 tarihleri arasında Ankara ziyaretinde edindiği izlenimler Chester Grubu'nu mutlu etti. Gillespie'nin 40 madde halinde hazırlayarak Ankara Hükümeti'ne sunduğu sorulara verilen cevapta; Ankara Hükümeti'nin ülke kalkınmasında Amerikan şirketlerini tercih ettiği, Amerikan sermayesini ülkede görmek istediği belirtilmiştir. Chester Projesi'ne dair sorulan bir soru üzerine verilen cevapta, her türlü imtiyaz anlaşması için somut öneriler beklediklerini belirten Ankara Hükümeti, Türk sermayesinin katılımı ve Türk kontrolünde olması şartıyla ülke içindeki tekellere karşı olunmadığını vurgulamaktaydı. Bkz. Ali Sait Akbaytugan, Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidât ve Mütâlaât, (Yay. Haz.: Sevilay Özer), (Ankara: Asitan Yay., 2014,) 12-13 ; Orhan Duru, *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları,* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınlan, 2007), 131-138.

çıkarlarını göz önünde bulunduran ABD yetkililer, bu aşamada ne Chester Gruba ne de Türkiye'ye beklediği desteği vermek istemiyordu. Çünkü 1922 yazından itibaren Amerikan petrol şirketi Standard Oil Company, Mezopotamya petrollerinin işletmesine dâhil olabilmek için Turkish Petroleum Company ile yaptığı görüşmede önemli mesafe almıştı. Musul'un Irak'a bırakılması durumunda Turkish Petroleum Company'nin tüm Mezopotamya petrollerini işleteceği bilinmesi nedeniyle ABD, petrol konusunda yerleşik bir kuruluş olmayan Chester Grubu'nu destekleyerek, şirketin proje dâhilinde elde edeceği sınırlı bir alandaki petrol ayrıcalığı ile yetinmek istemedi.[382] Ayrıca Chester Grubu'nun sermayesi olmayan girişimcilerden oluşması, diğer uluslararası şirketlerin katılımı olmaksızın bölgenin kullanılmasının imkânsız olduğuna inanılması ve savaş öncesi dönemde şirkete verilen desteğe rağmen şirketin başarısız olması, Amerikan yönetiminin diplomatik olarak destek vermekten kaçınmasına neden olan diğer etkenlerdi.[383]

Türk tarafının Lozan'da Musul konusunda üzerinde durdukları husus şehrin tarihi etnik ve nüfus özellikleri göz önünde alınarak karar verilmesi üzerineydi. Türk heyeti bu istatistik bilgilerinin Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na katılmadan bölgede yaptığı nüfus sayımı baz alınması gerektiğini savunuyordu. Türk tarafının bu tezi öne sürmesindeki başlıca husus savaşın bölgedeki demografik yapıyı değiştirmiş olmasıydı. İngilizler ise savaş sonrası kendi yaptıkları nüfus sayımının kaynak alınmasında ısrar etti.[384]

Lozan'da Musul konusu üzerinden yaşanan şiddetli münazaralar İngilizlerin Irak'ta yeni tedbirler almasına neden oldu. Irak Hükümeti, İngiltere ile yaptığı anlaşmada Irak'ı iç ve dış tehditlere karşı koruma garantisi almıştı. Irak'ta hükümet değişmiş yeni kabine İngiliz Yüksek Komiseri Sir Cox'un istediği şekilde kurulmuştu. Eski kabinenin

---

[382] Şükrü S. Gürel, *Orta Dağu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., 1979), 60.

[383] Michael P. Zirinsky, "Power, and Hypocrisy: The Murder of Robert Imbrie and American Relations with Pahlavi Iran, 1924 Author", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 18, No. 3 (Aug., 1986), 275-292.

[384] Sezen Kılıç, "Musul Sorunu ve Lozan", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 24, S.71, (2008), 324-325.

imzaladığı İngiltere-Irak İttifak Anlaşmasının ardından kurulan yeni kabineyle yapılan ek protokolle anlaşmanın kapsadığı zaman dilimi 20 yıldan 4 yıla düşürüldü. Ayrıca 30 Nisan 1923 tarihinde imzalanan bu protokolle 4 yılın başlangıç süresi olarak da Türklerle ile İngilizlerin imzalayacağı anlaşmanın akabinde başlamasına karar verildi.[385]

Diğer emperyalist güçlerin engellemelerine rağmen Chester Grubu temsilcileri ile Ankara Hükümeti temsilcisi Feyzi Bey'in yaptığı görüşmelere akabinde, son şekli verilen anlaşma metin, 22 Ocak 1923 tarihinde TBMM İcra Vekilleri Heyeti'ne sunuldu. Bu anlaşma taslağı, 30 Ocak 1923 tarihinde Başvekil Rauf Bey tarafından aynı gün kanunlaşması için meclise gönderildi. TBMM'de 8 Nisan 1923 tarihinde görüşülmeler başladı. Projenin TBMM'deki görüşmelerinde Başvekil Rauf Bey, Nafia Vekili Feyzi Bey, İktisat Vekili Mahmut Esat Bozkurt ve Mühendis Muhtar Bey, projenin ülkeye katkıları üzerinde durarak projeye yönelik eleştirileri cevaplamaya çalışmaktaydı. Açılış konuşmasında Nafia Vekili Feyzi Bey:

"Muhterem Efendiler! Memleketin büyük bir kıtasını ihtiva eden Anadolu Şarki demiryolları kırk iki vilayet ve elviye-i müstakilleden geçer. Bunu kabul etmekle bu memleket halkının öteden beri olan arzularını is'af etmiş ve en mühim derd-i içtimâisini tedavi etmiş olacağız... Bendeniz heyet-i umûmîyesini gayet muvafık buldum ve bunun gerek iktidar-ı mâliyesine gerekse getirdiği vesait ve hükümetçe yapılan tetkikat neticesine nazaran bu işin husul bulacağına kani oldum. Heyeti Celilenin malûmudur ki 15 gün mukaddem bu proje Nafia Encümeninden geçmiş, Heyeti Celilenin malı olmuştur. Nafia Encümeninin sene değişmekle yeniden alıp mütalâa yürütmesine lüzum yoktur. Zaten iki buçuk ay evvel bütün arkadaşlara proje tevzi edilmiştir. Binaenaleyh yeniden tetkik edilecek bir şey yoktur."[386]

Görüşme sırasında Chester Projesi'ne yönelik eleştiriler de sıralanmaktaydı. Bu eleştiriler başında imtiyaz süresini uzunluğu, teminat miktarının azlığı, geniş hatlı demiryolunun pahalı olması, gümrüksüz kömür ithali ve tarifelerin düzenleniş şekli

[385] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 18-19.

[386] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 486.

hakkındaydı. Erzurum Mebusu Durak Bey imtiyazın 99 sene müddetle verilmiş olmasına karşı çıkmaktaydı.

İmtiyaz süresine karşı çıkanlar arasındaki Erzincan Mebusu Emin Bey, Ergani bakır madeni özelinde eleştirisini ortaya koymaya çalışmıştır:

"...Bu lâyihayı encümene istemekten maksat, doğrudan doğruya projenin heyeti umumiyesi aleyhinde bulunduğumuz tarzında beyanat vâki oldu. Öyle değildir. Efendiler biz Çester Projesine olanca kuvvetimizle taraftarız. Fakat şeraiti hazırasiyle değil.. Vilâyatı Şarkiyede -Feyzi Bey de bahsettiler- oralarda at üzerinde gezilir. Hattâ çok yerlerde at bile bulunmaz. Nehirlerde keleklerle seyrüsefer olur. Vilâyatı Şarkıyede öyledir de acaba buradan Sivas'a kadar gitmek icabetse tayyareler mi var, şimendiferler mi var? Anadolu'da pek çok yerlerde yol yoktur. Fakat az - çok bir yol yapıp ikinci bir yolsuzluğa meydan vermemek için ufak bir tetkikten ibarettir. Yoksa memleketimizde şimendifere olan ihtiyacı katiyi hattâ şimendifere değil, Fakat projeyi baştan aşağı okuduğumuz zaman, esbab-ı mucibeyi tetkik edecek olursak hakikati tamamiyle izhar edebilecek hakayıkı havi değildir. Evvelâ bir kere; maziyi hikâyeden ibarettir. Maziyi hikâye ettikten sonra aksamı fenniyeye geçmiş, esbabı mucisbenin ikinci ve yedinci maddelerini birlikte okuyalım. Onda bir kere; depozito akçesinden bahsetmiştir. Efendiler! Esbabı mucibe – Nâfıa Vekâletinin de kendi ifadesi veçhile - 500 milyon lirayı mütecaviz bir inşaat yapılıyor. 400 milyon liralık inşaat ikinci maddede sarih olarak göreceksiniz ki depozito olarak vermiş oldukları para ancak seksen binde birdir. Zannetmem ki dünyada teminat istiyen her hangi bir müessesenin istemiş olduğu teminat seksen binde bir derecesinde olsun, buna bir cevap vâki olabilir. Derler ki; dünyanın hiçbir tarafında yapılan şimendifer teminat ile yapılmaz. Efendiler böyle mi? Yani harici mi misal gösteriyorsunuz1? Ben de size haricî bir misal göstererek aynı projede daha ağır şerait zikredeceğim. Bugün müddeti imtiyazı tekmil Avrupa'da tetkik edelim. Efendiler oralarda verilen müddeti imtiyaz daima 33 - 44 seneyi tecavüz etmez. Âzami 44 senedir. Hâlbuki burada (99) sene müddetle imtiyaz veriyoruz. Efendiler eğer buna kredi diyecek olursak bu bizim için pek de nâfi' ve muvafık şerait değildir. Memleketin her yerinde veyahut muayyen yerlerinde mevcud olan aneadin tabakatı arzda namütenahi tonlara balig olmaz. Elbette bunu erbabı fen takdir etmiştir. Bunların içinde misal olarak ele alacağımız bir maden ki mevcut ve islemekte bulunan Ergani madeni... Efendiler

Ergani madeninde vuku bulan tetkikatı amîka neticesinde bugün bir buçuk milyon ton maden bulunduğu tahmin ediliyor. Vasaiti hazırai fenniye ile değil, hâlihazır mevcuduyla bugün o madenin mevcudunu ihraç edecek olursanız erbabı fennin yapmış olduğu bir hesaba göre bunun âzami otuz sene zarfında imha edileceği muhakkaktır. Binâenaleyh 9 sene değil de (99) sene sonra bu madenin böyle alelade ihraç edildiği nazarı itibara alınarak, ihraç edilecek olursa elimizde kalacak taş ve topraktır. Binaenaleyh su mâruzâtımı hulâsa etmek için ya teminat akçesi vardır, ya müddeti imtiyaz uzundur, eğer teminat akçesi kendi memleketimize kıyas edilerek alınmak lâzım gelirse 1/80000 nispetinde olan bir şey kabul edilir mi, edilmez mi? Bunu bir kerre hatırınızda tutunuz. İkincisi; müddeti imtiyaz meselesi. Yani hariçte teminatı yok ta itibarı malî ve kredi meselesi olarak kabul ediliyor ve buna hariç misal gösteriliyorsa müddeti imtiyaz o suretle takyidedilmek lâzım gelir. Binaenaleyh müddeti imtiyazın 44 seneden fazla olması memlekete en muzır bir darbedir. İşte efendiler; iki esas ve mühim nokta budur. Aksamı fennîyesin hakkında da söyleyeceğim sözler vardır. Fakat bu hususta fen memurları izahatı lazıme verdikten sonra mevzuu bahsedeceğim. Bu iki nokta hakkında Meclisi Nafıa Vekâletinin tenvir etmesi zannederim ki, çok elzemdir."[387]

Başvekil Rauf Bey eleştirilere karşılık vermeye çalışmaktadır:

"Şarki Anadolu Şimendifer Projesi namiyle Heyeti Âliyenize Hükümetin arz ve takdim ettiği lâyihanın kısa bir tarihçesini bilmeyi, her halde müzakere ve kararın isabetini teminen lâzım addediyorum. Nafıa Vekili Muhteremi Feyzi Beyefendinin Heyeti Âliyenize arz ettiği gibi; bidayette Çester projesi namiyle malûm olan ve bugün de tarafeyni âkıdeyinden birinin el'an yine o nam ile muameleye dâhil ettiği bu proje, bundan evvel Meclisi mebusanlarımızda da mevzuu bahsedilmiş... Emin Bey arkadaşımız buyuruyorlar ki: 400 milyon sermaye ile işleyecek bir şirket teminat akçesi olarak 50 bin lira vermiştir. Evet.. Fakat biz şirketlerle karşı karşıya gelip de; yüksek teminat akçesini vereceksin, yapamazsan Hazinemizin bütçe farkını tanzim için tertibimiz var, yoksa memleketimizin hayatı ile çok mutlak olarak alâkadar olan şebekei hadîdiyenin tefrişini düşünüyoruz, Yüz bin lira, iki milyon lira almışız, kaybetmişiz. Bendenize bu, muazzamı

[387] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 487-488.

karar karşısında mevzuu bahsedilmelidir. Fakat meseleyi tehir ve tavik etmemelidir. Buyurdular ki: İkinci nokta; imtiyaz kırk dört sene olmalı, doksan senede tehlike vardır. Bu behemalhal kırk dört sene olmalıdır. Bir misal arz etmek istiyorum efendim. Belki, vaziyeti tasvip için güçtür, fakat hakiki bir misal teşkil eder. Meşrutiyetimizin bidayetinde Büyükada Belediyesi adayı elektrikle tenvire karar verdi...İkinci noktada Emin Beyefendi madenler hakkında Heyeti Aliyenizi tenvir buyurdular ki Ergani madenini misal olarak zikrettiler. Buyurdular ki: Sahihan bir buçuk milyon kilo (Ton sesleri) evet ton. Bendeniz Emin Beyefendiye diyorum ki: Farz etsinler ki üç milyon ton vardır. Efendiler, ben o fırsata nail olamadım. Ergani madenini göremedim. Fakat mesleğim itibariyle ve merakım icabatiyle Ergani madeni hakkında şimdiye kadar yapılan tetebbuatı biraz okuyarak dinleyerek öğrenmeye çalıştım. Oradan geçen mebus arkadaşlarımla müdâvelei efkârda bulundum, Ergani madeninde 300 milyon ton bakır olabilir. Fakat bakır istihsali usulü de 300 seneliktir. EV ân şimal rüzgârı essin diye kerpiçten yapılmış fırınlarda fırın sahibi bekler. Esmezse bakır sahipleri bekler. Bakır istihsal edilemez, yani bakır madeni tahtel arz var, gaz madeni tahtel arz vardır ve çok zengin, çok zengindir. Fakat hepimizin hatırındadır. Harbi Umumide gazın tenekesini siz arkadaşlar memleketimizde kaç liraya aldınız? (Kırk liraya sesleri) Aynı zamanda o gaz yerlerini muhafaza etmek için, o toprakları müdafaa etmek için kaç yüz bin şehit verdik? Yani vardır ama biliyoruz ama, çıkarabiliyor muyuz, kullanabiliyor muyuz? Hayır, vardır, kimseye vermeyeceğiz, biz de kullanmayacağız dersek bu ne dereceye kadar şayanı muhakeme bir ifade olur."[388]

Chester Projesi'nin ülkenin güvenliği ve kalkınması açısından çok önemli olduğunu vurgulayan Rauf Bey özetle şu ifadelere yer vermiştir: *"Efendiler! Bu şimendiferler arızasız ve ümid edilen vakitte ikmal edilirse, Türkiye'nin yüz bin kişilik bir ordusu varsa, ikmal edildiği anda dört yüz bin kişi olacaktır. Türkiye'nin bin hayvanı varsa, her zaman dört bin addedebilirsiniz. Türkiye'nin bin kantar buğdayı varsa, dört bin kantar addedebilirsiniz. Bilmem ki ehemmiyetini telhisan arz edebildim mi ?"*[389] Ayrıca, Rauf Bey bu eleştiriye yanıt olarak savaş yıllarında, kadınların cepheye cephane

[388] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 488-489.

[389] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 491.

ve silah taşırken çektiği acı ve sıkıntıları hatırlatarak: *"...Kaç tanesi şehit oldu biliyor musunuz? Bunlar 50 bin lira teminat akçesiyle 300 milyon ton bakırla mukayese edilebilir mi? Arkadaşlar! Bu millet bu işin ihmali yüzünden bir daha bu gibi cefalara tahammül eder mi? Ve sîz buna razı olur musunuz" diyerek teminat miktarın azlığının önemli olmadığını vurgulamıştır."*[390]

Bu eleştirilerin yanında proje kapsamında demiryolu hattının geniş hat olarak yapılacak olması da tenkit edilmekteydi. Ancak Mühendis Muhtar Bey hatların dar hat olarak inşa edilmesi yönündeki istekleri anlayamadığını şu sözleriyle ortaya koymuştur:

"Ben mübalâğa etmek istemiyorum. İnşallah on senede bitireceğiz: Böyle bir şimendiferin inşası için 99 sene müddet vermek, şimdiye kadar vâki olan emsaline nazaran çok değildir, muvafıktır. Efendim dar hat ve geniş hat meselesi lâyihalarda uzun uzadıya zikrolunuyor. Hattâ zannediyorum Ali Rıza Beyefendinin buyurdukları lâyiha da o dar hattan bahis idi. Bendeniz eğer Nafia Vekâleti namına buraya bir proje getirip de bu geniş hattı Hükümet yapacak demiş olsaydım, o zaman söyleyebilirlerdi ki; bu geniş hat çok masraflıdır. Dar hat yapılsın derdiniz. O vakit hep beraber bunu uzun uzadıya müzakere ederdik ve geniş hattın faydalı olup olmadığını izah ederdim. Lâkin şimdi bir şirket geliyor, bu şirket diyor ki; ben Şimendiferlerinizi yapacağım ve geniş hat olarak yapacağım ve istediğinizden âlâ yapacağım ve bu geniş hat için sizden bir şey istemeyeceğim derse, o zaman dar hat istiyoruz demek kadar, tuhaf bir şey tasavvur edemiyorum.

Esasen memleketimizde üç yüz yirmi dört senesinden beri bu şimendiferin programı Erkânı Harbiye Dairesiyle müttefikan yapılmıştır ve orada bu hatların geniş olmaktan başka hiçbir suretle kabili kabul olmadığını ciheti askeriye tebliğ etmiş bu program o suretle tespit olunmuştur. Şimdi bunun dar hat olması daha iyidir denilirse ve bunu her kim söylerse söylesin, mademki alâkadar olan ciheti askeriye bunun geniş hat olmasını elzem görüyor ve hatta en son olarak beher hatta bir cüz-i tam naklolunabilmek için lâakall yetmiş dingili haiz bir tren sevk etmek istiyor ki, bir de memleketin ârızası malumdur bu dar hatla kabili temin midir? En çok yüz, yüz elli ton nakledebilecek trenleri

---

[390] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 491.

yapabileceğiz. Hâlbuki dar hatlarla bu memleketin nakliyatını temin etmek imkânı yoktur. Bu adam bize geniş hat için hiçbir fedakârlık tahmil etmiyor. Bunun dar hat olmasını istemek artık garip bir şey olur... "[391]

Erzurum Mebusu Durak Bey'in bir diğer eleştirisi ise tarife usulüne ilişkindir:

"Tetkikatımın neticesinde birkaç noksan gördüm. Meselâ (birtakım ihtiyari terk edilmiş hatların birbirinden ayrılması ve saire ve sairesi gibi birçok noksan gördüm ve bunlar Nafıa Encümeninde müzakere edilirken tabiî takibettim, devam ettim, söyledim. Arkadaşlarımız bunun bir kısmını nazarı itibara alarak tashih ettiler. Proje bugün iyi bir surette buraya gelmiştir. Bunlara dair bir itirazım yoktur. Yalnız bunların içerisinde itiraz edeceğim iki nokta vardır ve zannediyorum, heyet-i aliyyeniz de buna itiraz edecektir. Bu hususta daha evvelce İktisat Vekilinin nazarı dikkatini celb ederim ve kendisinden de bu hususa dair izahat isterim. Bendenizin dokunacağım nokta şudur: Tarife meselesi. Bu tarife meselesi gayet mühimdir. İcra Vekilleri Reisi Muhteremi Rauf Beyefendi Vilâyat-ı Şarkiye mebuslarından burada sual sormuştu. Bendeniz de suallerine şimdi cevap veriyorum. Buyurdular ki orada bir (Pasinler ovası) vardır. Münbittir. Şöyle mahsuldardır, şu kadar zahire çıkarıyor. Rusya vasıtasiyle şuraya buraya sevk ediliyor. Evet öyledir. Fakat yalnız (Pasinler ovası) değil, o havalide, yani Anadolu Şarkide böyle mahsuldar ovalarımız pek çoktur. Anadolu Şarki hayvan yetiştirir. Bizim zaten harice ihracatımız zahire ve hayvandan ibarettir...Tarifede bendeniz şunu görüyorum. Tarifede her hangi bir eşya için kilometre başına birkaç kuruş, birkaç para konmuştur. Mesela diyelim ki, buğday gidiyor. Buğdayın tonundan kilometre başına yirmi para alınıyor. Yani adedi sahih olarak söylemiyorum. Tahmini olarak söylüyorum. Hâlbuki bundan iktisat nokta-ı nazarından memleketimizin uzak yerleri çok mutazarrır olacaktır. Çünkü bir ton buğdaya yüz kuruş masraf zamm edilirse her halde Ankara'dan iki yüz kuruş zamm edilecektir. Şüphesiz Kayseri'den dört yüz, Sivas'tan sekiz yüz, Bitlis'ten bin altı yüz kuruş zamm edilecektir. Çünkü kilometre arttıkça masraf da artıyor. O halde Eskişehir sevk

[391] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 503.

edecek, fakat zavallı Sivas sevk edemeyecek. Dünyanın hiçbir tarafında böyle tarife usulü yoktur."[392]

Projeye yönelik olumlu ve olumsuz görüşler 8 Nisan'daki meclis oturumunda ortaya konulduktan sonra oylamaya geçilmiştir. Oylama sonrasında 158 oyun 141'i projenin lehinde olmasına rağmen yeterli oy çoğunluğu sağlanamadığından dolayı 9 Nisan 1923 tarihinde oylama tekrarlandı. 206 kişinin katıldığı ikinci oylamada 185 kişinin olumlu görüş bildirmesiyle proje TBMM tarafından kabul edildi.[393] Taraflar arasında resmi anlaşma 29 Nisan 1923 tarihinde imzalandı. Bu imtiyazla şirket (Ottoman American Development Company), kilometre garantisi vermeden ve ücret almadan Anadolu'da yaklaşık 4.400 km. uzunluğunda demiryolu inşa edecekti. Ayrıca Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında üç liman inşa edecekti. Bu inşa faaliyeti karşılığında şirket demiryolları hatlarıyla limanlarını ve bu hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik şerit içindeki, mevcut ve bulunacak tüm maden kaynaklarını 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı. Bu anlaşmayla Ankara Hükümeti Lozan Konferası'nda müttefikler arasında gedik açmaya çalışmaktaydı

Lozan görüşmelerinde ise Musul konusu üzerinde Müttefikler ve Türk tarafı arasında amansız bir mücadele yaşanmaktaydı. Tarafların konferansta ortak müşterekte buluşamamaları nedeniyle konferans 4 Şubat 1923 tarihinde kesintiye uğradı. 5 şubatta İngiliz heyeti Lozan'ı terk etti.[394] Bu süreçte İngiltere, Musul'a karşı olası bir Türk saldırısına karşı tedbirler almaya başladı. Sir Cox, Irak'ın kuzeyinde Kürt aşiretleri ile anlaşmalar yaptı. Sir Cox, bölgenin İngiliz denetimindeki Irak toprakları olması gerektiğini Kürt liderlere kabul ettirdi. Ayrıca yine askeri tedbirler açısında Musul'a ek İngiliz askeri gönderildi. Bölgedeki diğer İngiliz yönetimine muhalif Türk ve Kürt liderlerin tutuklandı bir kısmı ise ülke dışına çıkmak zorunda bırakıldı.[395] İngilizler,

---

[392] TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923), 500.

[393] TBMM ZC, D. I, C. 29, 21. İçtima, (9.4.1923), 23; Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, (Ekim 2010), 287-299.

[394] Değerli Sarıkoyuncu, "Lozan Barış Konferansı'nda Musul" 136.

[395] The National Archives, Kew, UK CO 935/1/13-0004./ 20.

Musul konusunda Türklerle tam anlamıyla anlaşma yapmadan Irak'ın savunulması konusunda topyekûn bir yükümlülüğün altına girmek istemiyordu. Ancak Musul konusunda her şeyi göze almış görünerek psikolojik harp usulünce siyaseten karşı tarafı yıpratma ve Iraklılara kendilerini terk edilmişlik hissine kapılmama gayreti içerisinde politikalar geliştirmekteydi.

Lozan görüşmelerine verilen arada gerek İngiltere gerekse Ankara Hükümeti, Musul konusunda uluslararası camiada kendisine müttefik arayışına girişti. Ankara Hükümeti bu bağlamda Sovyet Rusya'nın başını çektiği Afganistan ve İran'ı da kapsayan bir İslam Federasyonu kurma fikriyle ilgilenerek Musul hakkında elini güçlendirmeye çalıştı.[396]

Lozan Konferansı'nın ikinci bölümünün başlamasıyla Musul konusu tekrar gündeme geldi. İngilizler, Musul konusunun konferanstan sonra Ankara Hükümeti ile yapacağı ikili görüşmelerle çözülmesi teklifi üzerine konu anlaşma sonrasında görüşülmesine kararı verildi.[397]

Ankara Hükümeti'nin Chester kozu ise hala gündemdeydi. 1923 yılı Nisan ayı itibariyle Chester Grup ile Ankara Hükümeti arasında imzalanan anlaşmayla Ankara Hükümeti, Musul konusunda kendisine müttefik bulmayı başardı. Ancak anlaşmanın imzalanmasından sonra şirket içinde Chester ile Kennedy arasında yaşanan anlaşmazlıklarla ortaya çıktı. Bu çatışma sonucunda Chester Grup 300.000 dolar ve Ottoman Development Company'nin net kârının yüzde 10'unu almak suretiyle şirketi Kennedy topluluğuna devretti. Anlaşılacağı üzere, Chester Grubu ile imtiyaz anlaşması imzalanmasına karşın Chester Projesi uygulanamamıştır. Bunun iki ana nedeni finansman eksikliği ve şirket içi anlaşmazlıklardı. Ayrıca finansman sorununu çözebilmek için ABD mali kuruluşlarına yapılan başvurulardan bir sonuç alınamadı. Bunun yanı sıra İsveç, Fransa ve İngiltere'de finansman arayışı da sonuç vermedi. Bu süreçte yaşanan problemler projenin öngörülen sürede başlamasını engelledi. Bu sırada Lozan Barış

---

[396] Sabit Duman, "Lozan'da Musul Sorunu", (90. Yılında Lozan ve Türkiye Cumhuriyeti Uluslararası Sempozyumu Ankara, Kasım 13-15 2013), 323.

[397] Değerli Sarıkoyuncu, "Lozan Barış Konferansı'nda Musul", 137.

Antlaşması neticesinde Musul sorunu çözülemedi. Bu esnada Kennedy, TBMM Hükümeti'nin anlaşmayı feshetmesini önlemek için Sivas-Samsun hattının yapmak için hazırlıklara başladı. Ancak çalışmaların istenen seviyede olmaması nedeniyle Ankara Hükümeti 18 Aralık 1923 tarihinde anlaşmayı feshettiğini açıkladı.[398]

Lozan anlaşmasını 3. maddesi gereğince Türkiye ile İngiltere, Musul konusu hakkında Lozan Anlaşması'nın imzalanmasının ardından aralarında dostane şekilde çözülmesi gerektiği, eğer dokuz ay içerisinden çözülememesi durumunda konunun Milletler Cemiyeti'ne havale edilmesine kararı verildiği taraflarca onaylanmıştı. Bu süre zarfında Ankara Hükümeti ülkede cumhuriyeti ilan etti. Lozan Anlaşması'nda kararlaştırıldığı üzere Musul konusunda iki ülke yetkilileri 19 Mayıs 1924 günü İstanbul'da görüşme kararı aldı. İstanbul'da eski Bahriye Nezareti binasında başlayan görüşmelerde Türkiye tarafını Fethi Bey (Okyar), İngiltere tarafını ise İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Sir Percy Cox temsil etmekteydi. İngiltere Hükümeti, Sir Cox'a İstanbul'a hareket etmeden önce Musul'un Irak'la birleşmesine ısrar edilmesi talimatı verdi. Ayrıca Nasturiler için Türkiye'den Hakkâri'nin istenmesi politik bir manevra olarak planlanmıştı. Taktik olarak da İngiliz heyeti İstanbul'da Türklerin önüne Londra'nın isteklerini içeren bir harita koyacak ve Türk tarafının bu ölçülere uyması istenilecekti. Eğer Türkler bu haritayı beğenmezlerse, daha sonraki safha Milletler Cemiyeti'nde ele alınacağı için, taviz verilmeyip uzlaşma yoluna gidilmeyecekti. Çünkü burada amaç Türklerle anlaşma zemini aramak değildi. Görüşmelerin birinci gününde Fethi Bey, Türk görüşünü açıkladı. Konuşmasında Musul vilayetinin halkının üçte ikisinin Türklerden ve Kürtlerden oluştuğunu ve etnik sebepler dolayısıyla bölgenin Türk sınırları içerisinden kalması gerektiğini bildirdi. Öte yandan İngiliz temsilcileri Musul vilayetinin Irak sınırları içerisinde kalması iddialarını daha da ileri götürerek, Hakkâri vilayetinde Nasturiler lehinde iddialarda bulundu. Fethi Bey bu iddialara karşılık, verdiği cevapta; "*Musul'da çoğunluğu teşkil eden Türk ve Kürtlerin haklarının bir avuç Hristiyan hakkı için feda edilemeyeceğini*" ifade etti. Taraflar konferans boyunca görüşlerinde ısrar ettiler ve bu nedenle 5 haziranda görüşmeler bir karar alınamadan sonlandırıldı. Türkiye'nin isteği dışında meydana gelen bu gelişme Musul meselesinin Milletler

[398] Türkmen, "Ortadoğu'da İktisadi Nüfuz Mücadelesi: Chester Projesi", 440.

Cemiyeti'ne havale edilmesi anlamına geliyordu. İngilizlerin tavrından meseleyi halletmek istemedikleri açıkça belli olmaktaydı. Meseleyi aleyhlerine olmaktansa kurucusu oldukları Milletler Cemiyeti çatısı altında Türkiye'nin aleyhine halletmek İngilizler açısından daha uygundu. Bu gelişmelerle beraber İngilizler, Milletler Cemiyeti nezdinde Türkiye'yi zor duruma düşürmek için başka yollara da başvurmuşlardı. Bu kapsamda İngilizler, Nasturileri Türkiye içinde bir ayaklanma başlatması için kışkırtmaktaydı. Nitekim Nasturiler 7 Ağustos 1924'te Hakkâri valisini Hangediği civarında esir almışlar ve beraberindeki bazı erleri ve jandarma komutanını öldürerek isyanı başlattılar. Hakkâri valisi olay sonrasındaki ifadelerinde olayda üniformalı İngiliz askerlerinin de yer aldığı bildirmişti. Görüşmelerde Türk tarafı daha önceki görüşünde ısrar ederek Musul'da bir plebisit yapılmasını istediyse de İngiltere bu talebi de "*Bölgede yaşayan halkın cahil olduğu ve sınır işlerinden anlamadığı*" gerekçesiyle kabul etmedi. İngiltere'nin Türkiye'nin isteğini kabul etmeme sebeplerinden biri de bilindiği gibi Musul bölgesinde bulunan petrol kaynaklarıydı. İngiltere, Irak'ın stratejik önemini göz önünde bulundurarak Musul'dan vazgeçmek istememiş, bunu da Türkiye'ye kabul ettirmeye çalışmıştır. Milletler Cemiyeti'nde Fransa ve İtalya gibi büyük devletlerin desteğini sağlayan İngiltere diğer devletleri de etkisi altında tutmaya çalıştı. Ancak Milletler Cemiyeti'nde yapılan görüşmelerden bir sonuç çıkmaması üzerine komisyon 5 Ağustos günü herhangi bir karar alamadan dağıldı. Bu süre zarfında gerek İngiltere ve gerekse Türkiye, Musul Vilayeti hakkında askeri çözümlere başvurmayacağını, sınırdaki askeri durumun değiştirilmeyeceğini birbirlerine taahhüt etti. Ancak her iki tarafında Musul konusunda anlaşamaması Eylül 1924 yılında Türkiye Hükümeti tarafından çözüm amacıyla bölgeye asker nakletmesine neden oldu. Hatta Hakkâri'den bir miktar Türk askerin Irak sınırlarına girdi. Türkiye'nin askeri sevk konusunda imkanlarının kısıtlı olması İngilizleri rahatlatmaktaydı. Üstelik İngilizler Hava Kuvvetleri ve yerel unsurları kullanarak Türk askerini kolayca durdurabildi. Ayrıca Türkiye yetkililerinin öngördüğü Türk askerinin bölgeye ulaşmasının yerel halk üzerine etki yaratacağı tezi de gerçekleşmedi. Türk ordusunun istediği etkiyi alamaması üzerine taraflar Ekim 1924 yılında konuyu çözmek için Milletler Cemiyeti'ne başvurdu. Cenevre'de sınır konusunu çözmek için bir sınır komisyonu kuruldu. Bu komisyonun aynı ay içerisinde Brüksel Hattı

olarak bir hat belirledi. Bu hattın her iki hükümet tarafından kabul edilmesiyle çatışma ve savaş olasılıkları kısmen son buldu.[399]

İngiltere, Musul konusunda istihbarat toplama işine hız verdi. Türk tarafının askeri hareketliliğini takip eden Yüksek Komiserlik, 17 haziran tarihinde bir Türk Piyade Tugayı'nın Mardin'den Cizre'ye sevk edildiğini öğrendi. Türk Süvarisinin de Zakho'dan Qund Hadid'e ilerlediği askeri raporlara yansımaktaydı. Bu bölgedeki bazı aşiret ileri gelenlerinin emrindeki adamlar ile demiryolu üzerinden Amadah'a sevk edildiği de elde edilen bilgiler arasındaydı.[400] Bu bilgiler ışığında Komiserlik, Cizre'den Nusaybin'e kadar Türk tarafında olan demiryolu hattının üzerinden taşınacak olan askere karşı Damir Qapu ve Dugir'e sınır karakollarının yapımına başladı. Ayrıca Yüksek Komiserlik, Türk tarafının yapacağı olası bir saldırının engellemesi için Bağdat Demiryolu'nun Türkler tarafından faal olarak kullanılmasının engellenmesi için İngiltere Hükümeti'nden siyasi önlemlerin alınmasını istedi.[401]

Musul konusunda İngilizlerin aldığı askeri akabinde gerek İngiltere gerekse Irak kısmen rahatladı. Ancak kesin bir karara varılmaması İngiltere'nin askeri önlemleri sürekli olarak teyakkuzda tutmasına neden olmaktaydı. Bu endişelerden dolayı İngilizler, Irak ordusunu hızla genişletmeye başladı. Zira Irak ordusunun kademeli olarak büyütülmesi hesaplanırken, Musul konusu nedeniyle bir anda hızlı ve pahalı bir şekilde genişletilmesi Irak maliyesini zor duruma düşürmekteydi. Üstelik yine ittifak anlaşmasına göre; demiryolları sermayesinin maliyetlerinin Irak Hükümeti'ne bırakılması ve Osmanlı Devleti'nden kalan borçların bir kısmının Irak Hükümeti'ne yüklenmesi Irak'taki muhalif çevre tarafından kullanılmaya başlandı. Irak'taki muhaliflerin ele aldığı konularından bir diğeri de Osmanlı Devleti'nde kalma mali imtiyazların kaldırılması hususunda herhangi bir maddenin anlaşmaya eklenmemiş olmasıydı. Irak Hükümeti'nin anlaşmadan elde edeceği tek kazanç ise Irak Devleti'nin bir an önce Milletler Cemiyeti'ne üye edilmek

---

[399] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 25-26; Bilal N. Şimşir, "Musul Sorunu ve Türkiye-İngiltere-Irak İlişkileri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 21, S.63, (2005), 862-863-864; Mehmet Gönlübol, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973),* (Kolektif Eser), (Ankara: Cilt I, AÜSBF Yay.1982) 75.

[400] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0005/ 32.

[401] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0026/ 9.

için İngiltere'nin çaba sarf edeceği yönünde verdiği sözdü.[402] Anlaşma 10 Kasım 1924 günü İngiltere Kralı V. George ve 12 Kasım 1924 günü ise Irak Kralı Faysal tarafından onaylanmıştı. Anlaşmanın ek protokolünde belirtilen Türkiye ile yapılacak olan barışın ardından geçerlilik kazanması maddesi hükmünce en geç 5 Ağustos 1928 tarihine kadar süre verildi.[403]

Cenevre'de kararlaştırılan İsveçli, Belçikalı ve Macaristanlı yetkililerden oluşan Sınır Komisyonu çalışmalar yapmak üzere 1925 tarihinde Bağdat'a gitti. Bu komisyona Türk tarafı adına Cevat Paşa, İngiliz tarafını adına ise Sir Jardine temsilci olarak görevlendirildi. Türk tarafı konuyu coğrafi, etnik ve ekonomik koşullar çerçevesinde değerlendirilip bölgede yaşayan halkın yapacağı seçime bırakılmasını teklif etmesine rağmen; İngilizler bu teklife rıza göstermedi. Ayrıca İngiltere Hükümeti, Kürtlerin ağırlıklı yaşadığı Türkiye sınırları içerisinde kalan doğu ve güney bölgeleri kapsayan bir isyanın çıkmasından faydalanmaya çalışmaktaydı. Bu isyan nedeniyle Türk ordusunun Musul ve çevresine yapabileceği bir harekâtı engellenmekteydi.[404]

Musul konusunda komisyon araştırmalar yaptığı esnada İngiltere gibi Türkiye'de elini siyasi olarak güçlendirmeye çalışıyordu. Ankara Hükümeti 7 kasım tarihinde bölgenin ileri gelenlerinden Ahmet Taki Efendi'yi Süleymaniye'ye göndererek Musul'un Türkiye'ye verileceği propagandası yapmaktaydı. Türkiye bölge halkının Türkiye'ye bakış açısını anlamaya çalışmaktaydı. Ancak İngiliz Hükümeti hızla önlemler alıp konuyu yalanlayarak, Musul'un Irak toprakları içerisinde olduğunu Irak kamuoyuna duyurdu. Ayrıca Türkiye ile anlaşma konusunda Musul'dan çıkarılacak olan petrolden Ankara Hükümeti'ne pay verilebileceği bir metod İngiltere Hükümeti tarafından çalışılmaktaydı. İngiliz Hükümeti hiçbir şartta Musul'un herhangi bir ikinci ülkeye devrinin mümkün olmadığını dünya siyasetinde yüksek sesle dile getirmekteydi. Böylece

[402] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 22-23.

[403] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 24.

[404] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 26-27.

Süleymaniye'de Ankara Hükümeti tarafından uygulanmak istenilen bu propaganda sonuçsuz kaldı.[405]

Sir Dobbs'un Yüksek Komiserliği sırasında Irak'ta önündeki en büyük problem sınır konusuydu. Türklerin iddiaları doğrultusunda kuzey sınırında Irak'tan koparılacak parçalar olması durumunda Irak geleceğini inşa edilemeyeceği aşikârdı. Bu nedenle Irak sınırları konusunda İngiltere ile imzalanan ittifak anlaşması kapsamında Irak'ın sınırları İngilizler tarafından korunmalıydı. Mevcut konumu nedeniyle hava ve demiryollarının kesiştiği mükemmel bir konuma sahip olan Irak başta petrol olmak üzere tüm yer altı ve tarım kaynakları açısından İngiltere'nin kaybetmeyi göze alamayacağı bir bölgeydi.[406]

İngiltere kamuoyu da Musul konusunu titizlikle takip etmekteydi. Ülkenin önde gelen gazetelerinden The Daily Mail, 2 Nisan 1925 tarihinde Ankara Hükümeti'nin Musul Vilayeti ikiye bölünerek bir kısmının Türkiye'ye verilmesi metodu üzerinde çalıştığını kamuoyu ile paylaşmaktaydı. Ayrıca Ankara Hükümeti ile yakın ilişki kurulması gerektiğini savunan gazete İngiliz sermayedarları Anadolu'da, Akdeniz'den Karadeniz ve daha birçok bölgeye uygun şartlarda demiryolu yapımında sorumluluk almasını durumunda Musul konusunda İngiltere'nin elini rahatlatacağını savunmaktaydı. Bu çıkarımlar üzerinden hareket eden gazete hem Ankara hem Londra Hükümetleri'nin konuyu barışçıl yollarla çözüme kavuşturmaya gayret gösterdiğini gözler önüne sermeye çalışmaktaydı.[407]

İngiltere'nin Türkiye büyükelçisi Sir Ronald Lindsay 28 Ekim 1925 günü Mr. Oliphant'a yazdığı telgrafta Türkiye ve Musul sorununa yeni bir bakış açısı ile izah etmeye çalışmaktaydı. Sir Lindsay'a göre; Türkiye artık kendi içerisinde daha fazla Arap nüfusu olan bölge istemediği tezi ile olaya yaklaşan Lindsay, Türk nüfusunun çoğunlukla

---

[405] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 8-9.

[406] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 52.

[407] (Muhabirimizden), "The Mosul Boundary." *Daily Mail*, Nisan 2 1925, 5. https://link.gale.com/ (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

yaşadığı yerlerden vazgeçmeyeceğini ifade etmekteydi. Sir Lindsay'a göre bu yerlerin başında Musul değil İskenderun ve Kerkük gelmekteydi.[408]

Tüm bu gelgitler arasında Brüksel'de kararlaştırılan komisyon raporunu hazırlayarak Milletler Cemiyeti'ne sundu. Bu raporda Musul'un Türklere, Kerkük'ün ise Irak'a bırakılması kararlaştırılmışsa da her iki taraf da bunu kabul etmedi. Lozan'da alınan karar gereği Musul konusu Milletlerarası Daimi Adalet Divan'ına havale edildi. Türk tarafı görüşmelere katılmayarak savunma hakkını kullanmadı. Zira komisyonun adalet divanına sunduğu raporun ardından alınan karar doğrultusunda ilgili devletlerin alınacak kararda oy hakkı olmayacaktı. Adalet Divanı, 16 Aralık 1925 tarihinde Musul'u Irak'a bırakılmasına karar verdi. Bu dönemde Adalet Divanı toplantılarına katılamayan Türk tarafının başı Şubat 1925'te doğu vilayetlerinde çıkan büyük çaplı bir isyanla dertteydi. Türkiye her ne kadar Adalet Divanı'nın kararlarını tanımadığını beyan etse de uluslararası camiada Musul konusunda kendisine müttefik bulamadı. İngiltere ise olası bir askeri harekâtı önlemek amacıyla Türk tarafına Musul petrollerinin %10'lük bölümünü 25 yıl süreyle vermeyi teklif etti. 25 Haziran 1926 tarihinde Türkiye-Irak ve İngiltere arasında yapılan Ankara Anlaşması sonrasında bu teklif kabul edilerek Musul konusu nihayete kavuştu.[409]

İngiliz kamuoyu Musul'un Milletler Cemiyeti tarafından İngiltere yönetimindeki Irak'a bırakılmasını sevinçle karşıladı. Avam Kamarası'nda Musul konusunda yapılan toplantıda Milletler Cemiyeti'nin vermiş olduğu karardan dolayı İngiltere halkı ve parlamentosunun mutluluk duyduğunu ve bu kapsamda Milletler Cemiyeti'ne teşekkür mesajı gönderilmesine karar verildi. İngiliz halkı gibi karar Irak halkı ve Kral Faysal'ı da mutlu etti. Diğer taraftan Türk Hükümeti bu durum karşısında savaş yanlısı değil çözüm yanlısı olmakla birlikte Musul konusunda İngiltere'yi muhatap alacağını duyurdu.[410]

---

[408] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10826-018./ 1-2-3-4.

[409] Değerli Sarıkoyuncu, "Lozan Barış Konferansı'nda Musul", 137-138; Yaşar Canatan, Türk-Irak Münasebetleri (1926-1958), (Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları 1996), 33.

[410] *The Decision on Mosul*, Financial Times, Aralık 21 1925, 5. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Sınır problemi son bulmasının ardından Irak kendi iç işlerine yöneldi. Yasin Paşa kabinesi tarafından seçimlerin yapılması kararı verilmişti. Yasin Paşa, seçim kararı almasının ardından Irak ekonomisini geliştirmek amacıyla dört önemli karar imza attı. Bu kararlara göre; İngiltere'ye ait Anglo-Persian Oil Company'e ait ağır çekimli gemilerin Basra Limanı ve Şattülarap bölgesine girmesine izin verildi. Ayrıca Irak-Suriye arasında ticaretin gelişmesi maksadıyla transit geçiş anlaşmasının imzalanması, Musul ve Bağdat çevresindeki petrol yataklarının geliştirilmesi hakkındaki imtiyazların Turkish Petroleum Company'e verilmesi ve İngiltere'den konularında uzman bazı mühendislerin Irak'ta danışman olarak çalışmasına izin verilmesi kararları alındı.[411] Seçimlerin tamamlanmasının ardından Başbakan Yasin Paşa ile İçişleri Bakanı Abdul Muhsin Bey'in birlikte çalışmak istememesinin nedeniyle Kral Faysal yeni kabineyi kurma görevini Abdul Muhsin Bey'e verdi. Yeni kabine 26 Haziran 1925'te göreve başladı. 16 Temmuz 1925 tarihindeyse Irak Parlamentosu, Kral Faysal'ın yaptığı konuşmadan sonra göreve başladı.[412]

Savaşların son bulması ve bürokrasi döneminin başlamasıyla Türkiye, Misak-i Milli kapsamında Irak'ın ardından yönünü Suriye'ye çevirdi. Bu kapsamda Suriye'nin hamisi Fransa ile görüşmeler yapmaktaydı. Bu kapsamda Fransız Suriye Yüksek Komiseri M. De Jouvenel ile Türk Dışişleri Bakanı Rüştü Bey arasında imzalan protokolle Fransızlar, Suriye sınırında Bağdat Demiryolunu kapsayan bazı noktalarda Türkiye lehine çekildi.[413] Bu sırada Ankara'da bulunan Oppenheim savaştan önce bölgede uzun yıllar çalıştığını Tell-Halef, Res'sül-ayn ve Bağdat Demiryolunun güney kısmının Türklere devretmesi gerektiğini Ankara Hükümeti'ne bildirdi. Ancak yeni kurulmuş olan Türkiye dostane ilişkiler kurmaya başladığı Fransa ile politik sorunlar yaşamamak adına bu telkinlere itibar etmedi.[414]

---

[411] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 28.

[412] The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/13-0004./ 29.

[413] (Muhabirimizden). "Syrian Agreement Signed." *Daily Mail*, Şubat 20 1926, 9. https://link.gale.com/ (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[414] Kon, "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", 244.; Türk tarafının itirazlarına rağmen Milletler Cemiyeti 16 Aralık 1925 tarihli toplantısında, sınır komisyonunun hazırladığı rapora uyarak bölgeyi Irak'a bırakma kararı alacaktır.

2.2.8.Irak-İngiltere Anlaşmalar Çıkmazı: Demiryolu-Petrol

Irak Devleti'nin kurulmasının ardından İngiltere'nin desteğiyle Irak'ta hızlı bir kalkınma yatırımı yapılmaya başlandı. Bu yatırımların bir sistematik içerisinde ilerlemesi için Irak ve İngiltere devletleri arasında yatırımların planlanan çerçevede ilerleyebilmesi için bir anlaşma yapma ihtiyacı doğdu. Türkiye-İngiltere ve Irak arasında yapılan uzun görüşmeler akabinde Irak Devleti'nin kuzey sınırında Musul konusunun halledilmesinin ardından yatırım anlaşmasının taslağının hazırlanmasına hız verildi. Irak Devleti'nin ağır yatırımlarının başında demiryolları gelmekteydi. Yapılan anlaşmayla demiryolları konusu bir program üzerine oturtulmaya çalışılmaktaydı. Bu anlaşma sürecinin mimarı şüphesiz İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Henry Dobbs ile Irak Hükümeti Başbakanı Jafer al-Askari'dir.

Nisan 1924 günü Irak Hükümeti ile İngiltere arasında 30 Nisan 1922 tarihinde imzalanan anlaşmanın ek protokolleri onaylanmak üzere İngiltere Parlamentosu'na sunuldu. Bu antlaşmanın ekli protokollerinde Askeri Anlaşmalar bölümü, 25 Mart 1924 günü İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Henry Dobbs ile Irak Başbakanı Ja'fer al-Askari

---

Milletler Cemiyeti'nin kararından bir gün sonra Türkiye, SSCB ile 17 Aralık 1925 tarihli "Dostluk Tarafsızlık Antlaşması"nı imzaladı. Bu antlaşmayla Türkiye, Milletler Cemiyeti'nin kararına karşı tepkisini ortaya koydu. Musul, Misak-ı Millî sınırları içinde olmasına rağmen Türkiye, Milletler Cemiyeti'nin verdiği bu karara uymak zorunda kaldı. 5 Haziran 1926'da yapılan antlaşmayla Musul Irak'a bırakıldı. Türkiye bu onayı vermesinin ardından Musul petrol gelirinin %10'u, 25 yıl süreyle alacaktı. İmzalanan antlaşma uyarınca, Türkiye-Irak sınırı, İngiltere'nin önerdiği şekilde, Milletler Cemiyeti'nin kararlaştırdığı gibi çizildi. Türkiye'yi zorla kabullendiği bu karara götüren nedenler şöyledir. Antlaşmayı TBMM 7 Haziranda onaylanmıştır. bk.(Düstur, 3.Tertip, Cilt 7, 2733 (1512).; *Musul-Kerkük ile ilgili Arşiv Belgeleri (1525-1919)*, (Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay. 1993) 46-51.; Birincisi; büyük bir mücadeleden çıkan Türkiye bu dönemde uluslararası ilişkilerde yanlızdır. İngiltere, diğer büyük devletlerle yakın ilişkide olması, Türkiye'nin İngiltere ile iyi geçinme refleksi oluşturmasına neden olmuş, bu nedenle istemeden de olsa geri adım atmak kaçınılmaz olmuştur. İngiltere çıkarları doğrultusunda Türkiye'nin bu durumunu iyi şekilde kullanmıştır. İkinci gerekçe ise; savaşla kazanılan zaferin askerî, ekonomik, sosyal ve kültürel yapı değişiklikleriyle tamamlanması ihtiyacından kaynaklanan, istikrar arayışıdır. Bu dönemde İngiltere'yle sürtüşmeye rağmen istikrar elde etmek pek mümkün görülmüyordu. Ayrıca Musul'un kaybedilmesinde bölgenin stratejik önemi, petrol kaynakları açısından zengin oluşu ve İngiltere'nin imparatorluk yolları üzerinde olması önemli sebeplerdendir. Bölgenin sahip olduğu bu özellikler İngiltere'nin, ısrarcı, uzlaşmaz ve baskıcı tutumuna neden olmaktaydı. İngiltere'nin görüşmelerdeki uzlaşmaz tavrının bir diğer nedeni ise 1926'lı yıllarda hâlâ Türk milletinin varlık mücadelesini kabullenmek istememesinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca Lozan'da halledilemeyerek Milletler Cemiyeti'nin kararına bırakılması Türkiye açısından şansızlık olmuştur. Zira Türkiye bu dönemde Milletler Cemiyeti'nin üyesi değildir. İngiltere ise Cemiyetin aslî ve kurucu üyesidir. Bu durum İngiltere'nin Cemiyet üyelerine baskı yapmasını kolaylaştırmıştır. Ayrıca Türkiye, Musul üzerinden İngiltere ile çıkabilecek çatışmada müttefiki SSCB'nin desteğinden emin olamamıştır. Üstelik bu sebeplerin yanı sıra Türkiye iç ayaklanmalarla yoğun bir şekilde meşguldü. Bu nedenle, Türkiye yeni bir savaşı göze almak istemeyerek dönemin Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras'ın 7 Haziran 1926 tarihli Meclis konuşmasında da belirttiği gibi "fedakârlık" yapmıştır. Bkz. Aptülahat Akşin, *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasi*, (Ankara: 1991) 126.

arasında imzalandı. Protokolün 1. maddesi gereğince İngiltere Hükümeti, Irak toprak bütünlüğüne ve hükümetin devamlılığına karşı tüm askeri tedbirleri alacağına dair Irak Hükümeti'ne taahhüt vermekteydi. Anlaşmanın 2. maddesine göre ise İngiltere Hükümeti, Irak'ta yapacakları Irak askerinin eğitimi ve gerekli olan askeri malzemeleri bedeli Irak Hükümeti tarafından ödenmek üzere sağlamayı taahhüt etmekteydi. Ayrıca İngilizler, Irak toprakları içerisinde gerekli gördükleri arazilerde kuracakları askeri tesislerin sağlanması yine Irak Hükûmeti tarafından sağlanacaktı.[415] Bu protokolün 13. maddesi gereğince Irak'ta bulunan İngiliz askerleri için gerekli olan tüm ulaşım araçları başta demiryolları ve limanlar olmak üzere İngiltere'nin kullanımına açılacak ve gerekli sorumluluğu Irak Hükümeti üstlenecekti. Protokolün 14. maddesi kapsamında Irak'ta yapılmış ve yapılacak olan tüm telgraf hatları İngiliz birlikleri tarafından gerek iç ve gerek dış haberleşme açısından bedel ödemeksizin kullanılabilecekti. İngiliz askerleri bu telgraf sistemini kullanırken oluşacak üçüncü taraflara ait kayıplar için herhangi bir tazminat ödememesi kararına rağmen, Irak Hükümeti, İngiliz mesajlarının telgraf trafiğinden kaynaklı gecikmelerden doğacak tazminatları ödemeyi taahhüt etmekteydi.[416]

Irak Bakanlar Kurulu, İngiltere ile Irak arasında yapılan anlaşmalar doğrultusunda Irak Devleti'nin gelişimi için gereken adımların atılması ve yatırım yapan imtiyaz sahiplerinin haklarının korunması gerektiğini kabul etmekteydi. Irak'ın geleceği açısından öneme sahip olan telgraf hatlarının yenilenmesi ve geliştirilmesi kapsamında Samarra'dan Musul'a giden hatların azaltılması ve yeni hattın yapılacağı güzergâhın Kerkük üzerinden geçmesi gerektiğine karar verildi. Ayrıca, Türkler tarafından daha önceden inşa edilmiş olan Bağdat-Samarra ve Bağdat-Basra telgraf hatları yapılması gereken telgraf hatları yenilemesinin dışında tutulacaktı.[417]

25 Mart günü Henry Dobbs ile Ja'fer al-Askari arasında mali konularda kapsayan bir protokol daha imzalandı. Irak ekonomisinin geliştirilmesini amaçlayan bazı kararlar alınmasının kapsayan bu protokolün 8. maddesi gereği Irak'ta bulunan ve İngiltere

---

[415] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/ 22-23.

[416] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/ 27.

[417] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/ 4-5.

Hükümeti'nin malı olarak kabul edilen Irak Demiryolları'nın işletme ve idaresinin anlaşmadan itibaren dört yıl içinde Irak Hükümeti'ne devredilmesi kararı verilmekteydi. Irak Hükümeti'nin devralınmasından itibaren demiryollarının tüm işlemleri Irak Yüksek Komiserliği tarafından kontrol edilmek kaydı ile Iraklı yetkililer tarafından düzenlenecekti. Ancak İngiliz Hükümeti bu kontrollü Irak Hükümeti'ne devretmesine rağmen gerekli duyulan sermaye ve yönetim tecrübesini Irak Hükümeti ile paylaşmayı taahhüt etmekteydi. Anlaşmanın imzalamasından sonra başlayacak olan dört yıl içerisinde Irak Hükümeti'nin demiryollarını herhangi bir şekilde üçüncü kişi veya devlete kiralaması veya satmasına izin vermeyecekti. Ancak İngiliz Hükümeti ve Irak Hükümeti arasından varılacak bir anlaşma sonrasında böyle bir satış veya kiralama işlemi yapılacaktı. Demiryollarının devri sırasında oluşacak olan herhangi bir problem karşısında birisi Irak diğeri İngiliz Hükümeti tarafından atanan iki hakem temsilcinin yanı sıra ya iki hükümetin ortak anlaşacakları biri; ya da Uluslararası Adalet Divanı tarafından atacak olan üçüncü hakemle birlikte yapılacak olan toplantı sonunda çözülecekti. Her iki hükümette bu hakem heyetinin verecek olduğu karara uyacağını taahhüt etmekteydi.[418] Aynı protokolün 11. maddesinin ikinci bölümünde Irak Hükümeti, İngilizlerin Irak'ın savunması amacıyla ülke genelinde yapacağı herhangi bir savunma stratejisi için gerekli gördüğü arazi ve mülkleri ödemesi Irak Hükümeti tarafından yapılmak şartıyla el koyabilecekti.[419] Irak'ta, İngiliz kuvvetleri tarafından kullanılan tüm demiryolları, köprüler ve iletişim araçlarının yapılacak bakım faaliyetlerine İngiliz Hükümeti de maddi yardım sağlamayı taahhüt etmekteydi.[420] 1 Mayıs 1924 günü Irak Hükümeti, İngiltere'nin Irak Yüksek Komiserliğinin ülkede yaptığı harcamaların yarısını karşılamak için taahhüt verdi.[421]

Irak'taki demiryolları inşasına hız vermek amacıyla 16 Ekim 1924 tarihinde Irak Yüksek Komiseri ile Irak Hükümeti'nin yaptığı toplantı sonrasında İletişim ve Çalışma Bakanlığı danışmanı Albay Tanish'in diğer görevlerine ek olarak Irak Demiryolları

---

[418] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/ 34-35.

[419] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/ 37.

[420] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/ 40.

[421] The National Archives,Kew, UK FO 371/10098-0001/ 3.

Müdürü olarak atadı.[422] Bu atamayla İngilizler, Irak'ta bulunan demiryollarının Irak Hükümeti'ne devri esnasında aradaki entograsyonu sağlamak amacıyla konunun uzmanlarından yararlanmaya çalışmıştır.

Anglo-Irak Anlaşması, İngiliz Hükümeti ve Kral George tarafından onaylanmasından sonra gerekli belgeler hazırlanarak Irak tarafınca onaylanmak üzere Kral Faysal'a sunuldu. 6 kasım tarihinde yapılan Irak Hükümeti Bakanlar Kurulu toplantısında mevcut demiryollarının Kerkük'e kadar uzatılması için karar verildiğini ancak İngiltere Hükümeti'nin böyle bir teşebbüs için Irak Hükümeti'ne kredi yardımı yapıp yapamayacağı Irak Yüksek Komiserine sordu. Bakanlar kurulunun 10 kasım tarihinde yapmış olduğu toplantıda ise Irak'taki tüm arazi işlemleri Irak Maliye Bakanlığı'na bağlandığını petrol ve madenlerin olduğu arazilerin tasarrufu İletişim ve Çalışma Bakanlığı'na bırakılması hakkında karar verildiğini açıklandı.[423]

Sömürgeler Ofisi Sekreteri Sir Amery, 1925 yılında Filistin'e yapacağı seyahat öncesi Irak konusundan İngiliz kamuoyuna verdiği bilgilerde Irak'ın mali açıdan rahatlamaya başladığını ve Irak'ın artık batı kültürüne yüzünü döndüğüne değinmekteydi. Artan nüfusuna rağmen Irak ekonomisinin gelecekte daha iyi bir duruma geleceğinin altını çizen Sir Amery son olarak Akdeniz'e uzanacak olan demiryolu hattının yapılabilmesi sağlanabilirse İran ve Hindistan gibi ülkelere gitmenin kavşak noktasının Irak olacağını vurgulamaktaydı.[424] İngiltere ve Irak arasında sürekli olarak bir anlaşma trafiği yaşanmasına rağmen ilişkiler bir türlü istenilen seviyeye gelemiyordu. Başta demiryolları konusu olmak üzere İngiliz Hükümeti sürekli olarak Irak Hükümeti'nin İngiliz vatandaşlarına olan yükü ortadan kaldırmaya çalışmaktaydı.

Irak demiryolu kapsamında İngiltere'nin önemli istihkâm subaylarından General F. D. Hammond'un, Irak demiryolları konusunda rapor hazırlamak üzere görevlendirildi. İngiltere'nin Avrupa, Amerika ve Afrika kıtalarında önemli operasyonları üstlenen

---

[422] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0013/ 4.

[423] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0016/ 3-4.

[424] (Muhabirimizden). "The Future Of Iraq." *Times*, Nisan15 1925, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Generalin, Irak'taki işi zordu. Karmaşık ve sermayesiz bir yapıya sahip olan Irak demiryollarının İngiltere'nin başına dert oldu. Savaş öncesi dönemde Almanlar tarafından yapılan Bağdat-Samarra hattı ve savaş esnasında askeri tedbirler ile ticari hayat çok fazla dikkate alınmadan İngilizler eliyle Hintli ve Iraklı işçiler tarafından özensizce inşa edilen hatların Irak ekonomik hayatına çok da katkı sağladığı söylenmezdi. Mülkiyeti İngiltere'ye ait olan Irak demiryollarının savaş sonrası dönemde düzenlenmesi amacıyla yaklaşık 1.500.000 sterline ihtiyaç duyulması ve Irak Hükümeti'nin bu tutarı karşılayamaması nedeniyle İngiltere tarafından Irak'a kredi sağlanması düşünüldü. Ancak bu durumun İngiliz vergi mükelleflerine yüklenmesine şiddetle karşı çıkılmaktaydı. Ülkede demiryollarının gelişimi için önündeki en büyük engel ülkeyi parçalara bölen Fırat ve Dicle nehirleri üzerine yapılması gereken köprülerdi. Demiryollarının bu olumsuzlukları Irak'ta yapılacak demiryolları yatırımlarını değersiz kılıyordu. Ancak Irak'ın sahip olduğu petrol kaynakları demiryolları yatırımlarını zorunlu kılmaktaydı.[425] General F.D. Hammound yaptığı çalışmaların ardından hazırladığı raporu İngiliz Hükümeti'ne sundu. Sir Hammound, Irak'ta mevcut demiryollarının 4 fit açıklığa sahip 186 mil uzunluğunda olduğunu ve bu hattın savaş öncesi ve savaş sırasında inşa edildiğini tespit etti. General bu hatların savaş öncesinde sadece Almanlar tarafından yapılmakta olan Bağdat Demiryolu projesinin Samarra-Bağdat arasında 74 millik bir bölümünün inşa edildiğini ancak savaş sırasında İngilizlerin askeri amaçlar doğrultusunda Samarra'dan Dicle nehri kıyısındaki Shergat'a kadar hattı uzattığına belirtmekteydi. Irak'ta Basra'dan Musul'a kadar demiryolunu uzatılmasının ticari hayat için elzem olduğuna değinen General, ancak bu hat için çöl rotasının değil daha verimli topraklara ve yüksek tahıl üretimine sahip olan Kerkük yolunun benimsenmesi gerektiğinin üzerinde durmaktaydı. Ancak bu hattın takip edilmesi durumunda gerek Dicle nehri ve gerekse Küçük ve Büyük Zap nehirlerinin üzerine inşa edilmesi gereken köprüler olduğunu tespit etti. Generalin bir diğer tavsiyesi ise, Bağdat'tan Dicle kıyısına giden trenler için Bağdat'ın kuzeyinde bulunan istasyonun kaldırılarak Bağdat'ın Batı yönündeki istasyonun kullanılmasını ve Dicle üzerinden geçen trenler için kullanılan feribot sisteminin tehlikeli olması nedeniyle acilen bir köprü yapılarak bu tehlikenin önlenmesini önermekteydi. Generalin son önerisi ise Khanakin sınırına kadar olan hattın

[425] *Iraq's Railway Problems*, Financial Times, Kasım 6 1926, 4. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

İran sınırına 7 mil daha uzatılması ve bu noktada bir emniyetli gümrük binasının yapılmasıydı. Yine aynı hattın Bağdat'ın kuzeybatısında bulunan Kadhimain'e kadar bir mil daha uzatarak İran'dan gelen hattın Bağdat'a yaklaştırılması ve bu sayede Şii inanışına sahip olan hacı trafiğinin kontrol altına alınmalıydı. Generalin bu tavsiyelerinin yaklaşık maliyetinin 147.90.000 Rs olduğu hesaplanmaktaydı. Ancak General, bu tavsiyelerin yerine getirilememesi durumunda Irak demiryolları sistemi daha da kötüye gideceğinin önemle üzerinde durmaktaydı.[426] Demiryollarını vatandaşlarının üzerindeki yükünü kaldırmak isteyen İngilizler sürekli olarak Irak'ın mali yatırımları kendi hazinesinden yapmasını istemekteydi.

Irak Demiryolları hakkında İngiltere Parlamentosu'nda yapılan tartışmalar sürekli olarak sıcaklığını korumaktaydı. Bu tartışmaları sayfalarına taşıyan Times Gazetesi 11 Şubat 1927 tarihli Parlamento görüşmeleri üzerinden Irak demiryolları konusunu okuyucularının takdirine sunmaktaydı. Parlamento'da söz alan Sir F. Wise, Sömürgeler Ofisi Sekreteri Sir Amery'e, Irak demiryolları satışı hakkında sorular yöneltti. Sir Amery, Irak Demiryolları'nın Londra Hükümeti'nin malı olduğunu ve herhangi bir satışın söz konusu olmadığını belirtti. Ayrıca Sir Amery, Irak Demiryolları'nın geliştirilmesi hakkında bazı uzmanlara ve finans kuruluşlarına danışıldığını bildirdi. İngiltere ve Irak hükümetlerinin demiryolları hakkında görüşmelerinin devam ettiğini ancak net bir karara varılamadığını parlamento üyelerine bildirdi.[427] Irak Demiryollarının istenilen seviyeye gelememesi İngiliz Parlamentosu'nu da gerginleştirmekteydi. İngiliz Hükümeti sürekli olarak Irak Demiryolları masrafları üzerinden sıkıştırılmaktaydı.

İngiliz Parlamentosu'nda ve İngiliz basınında sık sık işlenen Irak Demiryolları konusu İngiliz kamuoyunu ikiye böldü. Bu iki tarafın ortak noktada buluştuğu yer ise Irak demiryollarının İngiliz vatandaşları üzerindeki mali yüküydü. Taraflardan biri koşulsuz şartsız bu yükün kaldırılmasını isterken, başını hükümetin çektiği taraf ise yapılacak makul yatırımlarla Irak demiryollarını kâr sağlar bir hale getirerek İngiliz vatandaşları

---

[426] *Railways In Iraq*, Times, Ocak 10 1928, 13. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[427] *Parliament*, Times, Şubat 11 1927, 8. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

üstündeki yükü kaldırmak istemekteydi. İngiliz Hükümeti'nin bu yaklaşımı İngiltere ve Irak arasında süregelen bir anlaşmalar sarmalına girmesine neden oldu.

14 Aralık 1927 tarihinde İngiltere Hükümeti Koloniler Sekreteri William George Arthur Ormsby-Gore, Irak Hükümeti Başbakanı Jafer al-Askari arasında imzalanan Irak-İngiltere anlaşması onaylanmak üzere İngiltere Parlamentosu'na gönderdi. Anlaşmanın 1. maddesi uyarınca İngiltere hükümeti, Irak Devleti'ni bağımsız bir devlet olarak tanımaktaydı. Anlaşmanın ikinci maddesi gereğince her iki devlet de diğerinin toprakları için dostane ilişkiler kurarak ve düşmanca davranışlar içerisinde olmamayı taahhüt etmekteydi.[428] Anlaşmanın 3. ve 6. maddelerinde Irak Devleti'nin menfaatlerini uluslararası platformlarda koruyacağının sözünü veren İngiltere'ye karşılık Irak Hükümeti de Irak topraklarında özellikle Milletler Cemiyeti'ne kabulünden sonra "*Köle Ticareti, Uyuşturucu Trafiği, Silah ve Mühimmat Trafiği, Kadın ve Çocuklar Trafiği, Ticari eşitlik, Transit ve Navigasyon Özgürlüğü, Hava Navigasyonu, Posta, Telgraf ve Telsiz İletişim Serbestisi, İletişim ve Edebiyat, Sanat ve Endüstrinin*" korunması konularında yükümlülüklerini yerine getirme taahhütlerinde bulundu. Anlaşmanın 8. maddesinde taahhütlerin yerine getirmesi şartıyla İngiltere Hükümeti, Irak Devleti'nin 1932 yılına kadar Milletler Cemiyetine kabulünü destekleyip sağlayacağını taahhüt etmekteydi.[429]

15 Mart 1928 tarihinde ise ekonomik konuları kapsayan bir anlaşma imzalanmaya çalışılmaktaydı. Irak Yüksek Komiserliği yapılacak olan anlaşmanın taslağını hazırlayarak İngiliz Hükümeti'ne gönderdi. Anlaşmanın 4. maddesi gereğince Irak Demiryollarının İngiltere Hükümeti'nin malı olmak kaydıyla tüm idari ve ekonomik haklarının 1 Nisan 1923 ve 19 Aralık 1924 tarihlerinde verilen kararlar doğrultusunda Irak Hükümeti'ne devredilecekti. Ancak bu devir sonrasında yapılan anlaşma gereği Irak demiryollarının gelirleri yine demiryollarının ihtiyaç duyduğu yatırımları yapmak üzere kullanılmasına ve Irak Genel Bütçesiyle birleştirilmemesi şartı konuldu. Demiryollarının elde edilen gelirinden yapılacak yeni demiryolları yatırımların ardından artan para

[428] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/148/9./ 104-105.

[429] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/148/9./ 106-107.

Yüksek Komiserin onayı alındıktan sonra Irak Hükümeti tarafından kullanılmak istenilmesi durumunda kredi olarak verilecekti. Alınan bu para yasal faizle birlikte geri ödenecekti. Demiryolları yatırımlar hakkında Irak Hükümeti'nin, İngiltere Hükümeti'nden alacağı tavsiye ve yardımlar ise Irak demiryollarının gelirlerinden karşılanacaktı. 19 Aralık 1924 tarihinden itibaren dört yıl içerisinde Irak Hükümeti devraldığı hatları hiçbir şartta üçüncü bir kişi veya devlete satmamak ve kiralamamak için İngiltere Hükümeti'ne garanti vermek zorunda kaldı. Ancak bu süre içerisinde Irak Hükümeti, demiryollarını bir kurum ya da kuruluşa kiralamak veya satmak istemesi halinde İngiltere Hükümeti'nin onayı alınması durumunda gerçekleşecekti. Demiryollarının kiralanması veya satılması konusunda Irak ve İngiliz Hükümetleri'nin anlaşamaması durumunda ise iki hükümetin görevlendirdiği birer hakem ve yine ikisinin ortak anlaştığı üçüncü bir hakemden oluşan kurul tarafından karara bağlanacaktı. Eğer iki hükümet, üçüncü hakem konusunda anlaşamazsa üçüncü hakem Milletler Cemiyeti, Uluslararası Daimi Adalet Divanı Başkanı tarafından belirlenmesine izin verilecekti.[430] Daha önceden yapılan anlaşmalarla benzerlik gösteren bu anlaşma sayesinde Irak demiryollarının mali yükü yine demiryollarının kendi gelirleri üzerine yüklenerek İngiliz vergi mükellefleri rahatlatılmaya çalışılmıştı.

1927 yılında imzalanan genel bir anlaşmayla Irak'ı koruma taahhüttü veren İngilizlerin bölgede bulundurduğu askerin masrafları Irak Hükümeti'ne yüklendi. Yapılan seçimlerin ardından Irak Başbakanı olan Abdul Muhlis Bey bu durumun Irak Hükümeti'nin kalkınma yatırımlarını yapmasını engellediğini belirtmekteydi. Başbakan'a göre; 1928 yılı için Irak'ta bulunan İngiliz askeri birliklerinin toplam maliyeti her ne kadar 20 bin sterlini geçmese de İngiltere'nin askeri varlığını artırması durumunda bu miktarın da artacak olmasının Irak maliyesine ciddi zararlar verecekti. Başbakan ayrıca anlaşma gereği Irak demiryollarının satın alma opsiyonunun Irak Hükümeti'ne verilmesine rağmen makul bir fiyatta anlaşılmaması durumunda satın alma işleminin yapılamayacağını bildirmekteydi.[431] Her iki hükümet arasında demiryollarının Irak Hükümeti'ne devredilmesi tekrar müzakere konusu oldu. Ancak Irak Hükümeti,

---

[430] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/137/11/ 88-89.

[431] (Muhabirimizden), "British Forces In Iraq." *Times*, Ağustos 21 1928, 11. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

demiryollarının yüksek maliyeti nedeniyle satın alma işleminde isteksizdi. İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Henry Dobbs ve bölgede demiryolları hakkında rapor hazırlayan General Hammoud, mülkiyeti İngilizlere ait olan demiryollarının aslında daha fazla değere sahip olduğunu belirtmesi Irak ve İngiliz Hükümetleri'nin pazarlık konusunda ana anlaşmazlık nedeni haline geldi.[432] Demiryollarının devri konusunda İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Henry Dobbs 10 Kasım 1928 tarihinde Londra Hükümeti'ne Irak ile imzalanması planlanan *"Mali ve Ticari"* anlaşmanı taslak metni hakkında Irak Hükümeti'nin yaklaşımını bildirdi. Sir Dobbs, Irak'ta bulunan İngiliz askerinin demiryollarına maliyetlerinin fazla olması ve İngiltere Hükümeti'nin yapılan sevkiyatlarda demiryollarına ödeme yapmaması nedeniyle Irak Hükümeti'nin demiryollarını devralmak istemediğini bildirdi. Sir Dobbs, tarafların bu konuda uzlaşma sağlayamaması nedeniyle[433] Irak Hükümeti'ne ek süre verdiğini belirten Yüksek Komiser ancak verilen ek süre içerinde Iraklı yetkililerin müspet ya da menfi bir cevap vermediğini hükümetine iletti.[434]

1929 tarihinde Henry Dobbs, İngiltere Sömürgeler Ofisi'ndeki yöneticilerden Sir John Shuckburgh'e Irak'taki İngiliz varlığının giderek zor duruma düştüğünü aktarmaktaydı. Özellikler 1932 yılında Irak'ın Milletler Cemiyeti'ne alınması hakkında yapılan çalışmanın Cenevre'de olumsuz sonuçlanması Irak yöneticilerini ve halkını İngilizlere karşı kışkırtmaktaydı. Irak Başbakan'ı Abdul Muhsin Bey olmak üzere yönetimde İngiliz yanlısı bakanlar olmasına rağmen muhalif yapı giderek güçlenmekteydi. Irak'taki İngiltere'ye ait demiryolları keşmekeşi ise halen devam etmekteydi. Zira bu hatların çok fazla ekonomik öneme sahip olmadığına değinen Sir Dobbs, İngiliz vergi mükelleflerinin de bu bölgeye aktarılacak 3-4 milyon sterlinlik bir sermayeye hiç sıcak bakmadığına değinmekteydi. Ayrıca böyle bir durumu İngiltere Parlamentosu'nun da kabul etmeyeceği aşikârdı. Ardından Sir Dobbs, demiryollarının

---

[432] (Muhabirimizden), "The Railways In Iraq." *Times*, Ağustos 23 1928, 11. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[433] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/137/11/ 52-53.

[434] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/137/11/ 60.

satılması durumunda çok fazla miktarda getirisi olacak olan Irak demiryollarının bu gidişle Irak Hükümeti'ne bedelsiz olarak bırakılabileceğine değinmekteydi.[435]

İngilizler yapılan anlaşmalar ve protokollerle hem Irak'ta başka bir devletin veya başka devletlere bağlı şirketlerin güçlenmesini engellemek üzere hareket etmekteydi. İngilizler ne Irak'taki demiryollarının tüm masrafları ve gelirleri ile İngiliz Hükümeti'ne kalmasını ne de tamamen Irak Hükümeti'ne devredilmesi istiyordu. Zira Irak demiryolları yatırım ve masrafları İngiltere vatandaşlarına vergi olarak dönmesi İngiltere iç muhalefetini etkilemekteydi. Demiryollarının tamamen Irak Hükümeti'ne devredilmesi ise üçüncü ülkelerin İngiliz nüfuz alanına dahil olmasına neden olabilirdi.

2.3.SAVAŞ SONRASI İRAN DEMIRYOLLARI-PETROL

İran ile Osmanlı Devleti'ni birbirinden ayıran sınır 1639 yılına dayanmaktaydı. Bu dönemde Osmanlı Devleti ile İran'ı yönetmekte olan Kaçar Hanedanlığı kısmen ufak tefek sınır problemleri yaşasalar da durum I. Dünya Savaşı'na kadar stabil kaldı. Gerek Osmanlı ve gerekse Kaçar hanedanlıklarının bölgede zayıflamaya başlaması İngiltere, Rusya ve Almanya gibi yeni aktörlerin bölgenin jeopolitiğinde etkili olmaya başlamasına neden oldu.[436]

İngilizlerin, İran politikası 1860 yıllardan itibaren kendisini göstermeye başladı. İngilizler, 1864 yılında Hindistan sisteminin bir parçası olarak gördüğü İran topraklarında telgraf sistemi çekme imtiyazını elde etti. 1872 yılında ise Reuters İmtiyazı olarak adlandırılan imtiyazla İngilizler, İran topraklarında demiryolu inşası ve maden arama-geliştirme imtiyazlarını elde etti.[437] 25 Temmuz 1872 tarihinde Müslüman coğrafyasında İran Şahı Nasreddin ile İngiliz Baronlarından Julius de Reuters arasında yapılan anlaşmayla verilen bu imtiyazlar daha sonra Orta Doğu'da yapılacak olan tüm imtiyaz anlaşmalarının kilometre taşı oldu. Bu anlaşma kapsamında İran'da Reuters tarafından yapılacak demiryollarının ve şube hatlarının işletme hakları 70 yıllığına şirkete verildi.

---

[435] The National Archives, Kew, UK. CO. 730/148/10./ 139-140.

[436] Seçil Özdemir, "Türkiye-İran Sınır Meselesi: 1913-1939", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* 18, S.28, (2020), 164-165.

[437] Lewis, *Ortadoğu; Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, 262.

Ancak Rusya'nın İran coğrafyasında, İngilizlerin güçlenmesine rıza göstermemesi nedeniyle Şah anlaşmayı feshetmek zorunda kaldı. Buna rağmen gerek İngiltere Hükümeti ve gerekse Reuters'in şirketi imtiyazlardan vazgeçmedi. Reuters, mücadelesine devam etmesi sonucunda maden arama imtiyazının süresini kısaltarak Şah'a onaylattı. Ancak kayda değer bir maden keşfinde bulunulamadı. Reuters'in şirketinin İran'a kazandırdığı en önemli organizasyon ise İngiltere denetiminde olan *Imperial Bank Of Persian*'ın kurulmasını sağlamak oldu.[438]

İngiltere'nin sermaye ilişkisi üzerinden İran topraklarında sağladığı bu başarı Rusya'yı telaşlandırdı. Zira Ruslar açısından sıcak denizlere inme projesinin önemli bir ayağını Hazar Denizi ve İran Platosu teşkil etmekteydi. Rusların, Basra Körfezi'ne ulaşma çabası ve bu çabayı bıçak misali kesmeye çalışan hem Basra Körfezi hem de Hindistan sınırında yeni bir güç istemeyen İngiltere'nin karşı karşıya gelmesi İran topraklarında amansız bir imtiyaz mücadelesine dönüştü. Her ne kadar tamamı uygulanmasa da Reuters ile 1872 yılında Hazar Denizi'nden Basra Körfezi'ne uzanan bir demiryolu projesini İran'dan almayı başarması İngilizleri, Rusların bir adım önüne geçirdi. Bu yıllarda kendi içerisinde demiryolları yatırımlarıyla uğraşmakta olan Ruslar bu duruma çok fazla müdahil olamadı. Ancak Rusların, Sibirya Demiryollarını inşasını bitirmesinin akabinde İran coğrafyasına yöneleceğini düşünenen İngilizler, 1880 yılından itibaren tekrar İran demiryolları projelerine önem vermeye başladı. İngiltere'nin Orta Doğu coğrafyasında İran'dan Hindistan'a, Hazar'dan Basra'ya ve Mezopotamya'da yapılmış veya yapılması planlanan tüm demiryollarında aktif politika takip etmesinin temel nedeni kuzeyden gelebilecek olan Rus baskısıydı.[439] İngilizlerin öngörüsü gerçekleşmiş ve Ruslar kendi demiryolları yatırımlarını yoluna soktuktan sonra da İran'da yapılacak olan demiryolları projesine yöneldi. Ruslar 12 Kasım 1890 tarihinde İran Şahı'na İran'da yapılacak olan herhangi bir demiryolu projesinin 10 yıllığına durdurulmasını kabul ettirdi. Anlaşma, 10 yıllık süre dolması halinde iki taraf birbiri ile

---

[438] Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,* 76.

[439] Erdoğan, "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", 1-21. (s.4); Aysel Erdoğan, "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", isimli makalesinde Rusların İran'da yapılacak olan Demiryolu projeleri 10 yıl süre ile durdurmayı Şah'a habul ettirdiğini yazarken Yılmaz Karadeniz bu sürenin 5 yıl süre ile kısıtlandığını yazmaktadır. Ayrıtı için bkz. Yılmaz Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925*, (İstanbul: Selenge Yayınları 2012), 408.

yapacakları ikili görüşmeler akabinde sürenin uzatılıp uzatılmayacağına karar verecek şekilde hazırlandı.[440] İran'daki İngiliz-Rus mücadelesi kademeli olarak artmakla birlikte yeni alanlara evirilmeye başladı.

Rusların ardından Almanlar da bölgeye ilgi duymaya başladı. Almanya'nın bölgeye yönelmesine ise Şah Nasırüddin'in Avrupa seyahatinde Alman Kayzeri I. Wilhem ile yaptığı görüşme etkili oldu. Zira bu tarihten sonra Almanlar, İran'da başta sanayi ve eğitim olmak üzere birçok alanda yatırımlar yapmaya başladı. Şah, Almanya'ya geliştirmek istediği donanma gücü için gemi siparişleri verdi. Ayrıca Şah ile Kayser arasında Kuzey İran Demiryolları yapımını da kapsayan gizli bir anlaşma imzalandı.[441] İran'ın kuzeyine yönelen bu Alman ilgisi I. Dünya Savaşı'ndan sonra tekrar gündeme gelecek ve Alman şirketler, İran'da kuzey-güney aksında yapılacak demiryolu imtiyazını alacaktı.

1890 yılına gelindiğinde ise yine bir İngiliz girişimci İran'da tütün tekelini elli yıllık bir süre ile 15 bin sterlin karşılığında satın aldıktan sonra bu imtiyazı İngiltere'ye ait olan Imperial Tobacco Company'e sattı. Böylece İngilizler, İran tütünü hakkında hegemonya kurmaya başladı. Ancak İran'daki halkın bu imtiyazların kendilerini etkilediğini anlayıp Şah yönetimine karşı çıkması nedeniyle anlaşma uygulanamadı. Üstelik Şah bu anlaşmadan doğan tazminat hakkı olan 346 bin sterlini şirkete ödemek zorunda kaldı. Fakat Şah Hükümeti'nin bu denli yüksek meblağı ödeyecek imkanının olmaması yeni bir sorun ortaya çıkardı. Zira bu parayı ödeyebilmek için yabancı yatırımcılardan 500 bin sterlin borç alındı. Ancak bu sefer de devlet bütçesi bu büyük borcun altından kalmakta zorlanarak açık vermek zorunda kaldı.[442]

İngilizlerin, İran coğrafyasındaki imtiyaz mücadeleleri Rusya'yı harekete geçirdi. 1892 yılında Şahla anlaşmaya varan Rusya, *Taşımacılık Sigortası* şirketi İran'ın kuzeyinde karayolu yapma imtiyazını kazandı. Ardından İran ile kapsamlı bir anlaşma

---

[440] Erdoğan, "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", 5.

[441] Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925*, 408.

[442] Gelvin, *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015*, 98-99.

yapan şirket İran'ın da ortağı olduğu resmi yol yapımı şirketi haline geldi. Tahran'dan Hazar Denizi kıyısına yapılacak olan tüm kara yolu ulaşımı yapımı bu şirkete verildi. Ruslar bu yapılan yollar ile sadece İran içi iletişimini değil bölgede çıkarılan önemli madenlerin Rusya'ya akmasını hesaplamaktaydı.[443] Rusya bu tarihten sonra İran'da alabilecekleri imtiyazları kanalize edebilmek amacıyla kurdukları *Bank-ı İstikraz* bankası ile İran Şahı Müzafferüddin'e 1900 ve 1902 yılları arasında toplam 32 milyon ruble borç verdi. Bu sayede Azerbaycan'a demiryolu ve şoselerini yapma hakkını da kazandı. Ruslar bu dönemde Basra Körfezi'ne kadar demiryolu yapma hakkını da kazanmış olmalarına rağmen bu hattı yapamadılar.[444]

1901 yılında ise İngilizlerin bölgeye ilgisini artıran yeni bir fasıl açıldı. Zira İran'da petrolün var olduğuna inanan William Knox D'Arcy, İran'da petrol arama imtiyazları almak için çalışmalara başladı. 28 Mayıs 1901 yılında İran Şahı Müzafferüddin, D'arcy grubuna 20.000 pound peşin para ve çıkarılacak olan petrolden kar vermek koşuluyla İran'ın İngilizler tarafından himaye edilen bölgelerinde petrol arama, sondajı yapma yetkisi kazanıp çalışmalara başladı.[445] D'Arcy Petrol imtiyazına göre; İran toprakları üzerinde petrol, doğal gaz ve çeşitli madenlerin arama ve ticareti uygun hale getirilme hakları altmış yıllığına şirkete devredildi. Ayrıca bu imtiyaz ile D'Aryc Grup, İran toprakları üzerinde keşfettiği kaynakların işlenmesi ve nakli için yapacakları fabrika ve boru hatları inşa etme hakkını da aldı. Yine şirket arama çalışmaları kapsamında devlete ait toprakları bedelsiz, özel mülke ait toprakları ise makul bir karşılık ödeme şartıyla satın alma yetkisine sahipti. Bu arama ve işleme faaliyetlerinden dolayı şirket, İran Hükümeti'ne yıllık %16 kâr payı vermeyi taahhüt etmekteydi. Ayrıca Şirket, kullanımına aldığı araziler ve işleme faaliyetinde yapacağı yatırımlarda vergi muafiyetine sahip olacaktı.[446] İngilizlerin almış oldukları petrol

---

[443] Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925,* 417-418.

[444] Yılmaz Karadeniz, "İran'da Nasırüddin Şah ve Muzafferüddin Şah Dönemlerinde İngiltere ve Rusya'ya Verilen İmtiyazlar (1848-1906)", *Asia Minor Studies* 7, S.2, (2019), 234.

[445] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 151.

[446] Gelvin, *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015,* 194-195.

imtiyazı Rusya'nın, İran'daki ilgi alanı olan kuzey vilayetlerinin dışındaki güney bölgelerini kapsamaktaydı.[447]

Bu dönemde Rusya'nın Mançurya bölgesinde Japonlar ile yaptığı savaşta yenilmesi, güç mücadelesi açısından kıyasıya bir İngiliz-Rus çekişmesine sahne olan İran topraklarını da etkiledi. Zira Rusya'nın Asya'nın kuzeydoğu ucunda konu ile hiç alakası olmayan Japonlara yenilmesi fırsatını kazanca çevirmek isteyen İngiltere, Asya'nın Güneybatı ucunda bulunan İran topraklarındaki Rus çıkarlarını törpülemek için harekete geçti. Bu bağlamda köşeye sıkışan Ruslar, İran'ın güneyinde ve Basra Körfezi'nde bulunan tüm iddialarından vazgeçerek bu bölgedeki İngiliz üstünlüğünü kabul etmek zorunda kaldı. Bu sayede yıllardır nüfuz alanı içerisinde düşündüğü ve derin ticari çıkarlarının olduğu Mısır, Arabistan Bağdat, İran ve Hindistan arasından bir demiryolu yapmayı planlayan İngiltere bu anlaşmayla birlikte yapbozun eksik parçasını tamamlamış olacaktı.[448] Ancak Rusların, İran'dan çekilmesi hiç de kolay olmadı. Zira Rusların kendi yaşam alanı içinde vazgeçilmez bir nokta olarak gördüğü İran, Rus kamuoyunda sürekli olarak diri tutulmaktaydı. Bu ideali için Rusya, Kafkas demiryolunu Erivan üzerinden İran şeyhlerinden Çulfa'ya kadar uzattı. 1909 tarihine gelindiğinde ise İran içerisindeki iç karışıklıkları bahane eden Ruslar 31 Ağustos 1907 yılında İngilizler ile vardığı İran'ın nüfuz alanlarına bölünmesi anlaşmasını bir kenara bırakarak Kazvin, Azerbaycan, Meşhed ve Mazenderan eyaletlerini işgal etti.[449] Bu tarihten sonra İran içerisindeki ihtilalci yapının hızla güçlenerek Rusya destekli Şah'ın iradesine karşı çıkması, Ruslar için İran içindeki önemli bir güç olan Kazak Tugayı'nın, Tahran'a gönderilmesine neden oldu. Zaten İran'ın kuzeyinde işgal altında tuttuğu noktalarda derin siyasi ve ticari faaliyetler yürüten Ruslar artık Tahran'a da hâkim olmuşlardı. Hatta Kazak Tugayı Komutanı Lyachov 1908 yılında İran Meclisini bombalayarak meclisi dağıttı. Ancak İran

---

[447] Karadeniz, "İran'da Nasırüddin Şah ve Muzafferüddin Şah Dönemlerinde İngiltere ve Rusya'ya Verilen İmtiyazlar (1848-1906), 236.

[448] Rohrbach, *Saltanat Hattı Bağdat Demiryolu,* 38.

[449] Tuncay Öğün, "Osmanlı Basınında Cihad-ı Ekber: İran Örneği", *Türkiyat Mecmuası* 28, S.1, (2018), 92.

halkı içerisindeki meşrutiyet hareketleri ortaya çıkması Rusya'nın desteklediği monarşi yanlısı Şah gösterilere daha fazla engel olamayarak ülkeyi terk etmek zorunda kaldı.[450]

26 Mayıs 1908 yılında ise D'arcy grup yöneticilerinin Mescid-i Süleyman bölgesinde yaptıkları sondajda gayet kullanışlı petrol bulmaları İran ve İngiltere ilişkilerini farklı bir boyuta taşıdı. Zira İskoçya merkezli Burma Petrol şirketi tarafından finanse edilen D'arcy grup imtiyazı almasının 7 yıl akabinde İngiltere için hayati bir öneme sahip petrol kuyusu keşfi yaptı.[451] Burada bulunan petrol boru hattıyla 1912 yılında Basra Körfezi sahildeki Abadan bölgesine indirilerek İngiliz ekonomisine petrol geliri sağlamaya başladı. [452] Bu keşif ile artık İran coğrafyası İngilizler için stratejik bir konuma gelmiş ve İngiliz Hükümeti gerek kendisinin gerekse İngiltere'ye bağlı şirketlerin İran operasyonlarının savunucusu olmuştu.

Ruslar ise İran bölgesinden çekişme içerisinde olduğu İngilizleri dengelemek amacı ile bölgeye Bağdat Demiryolu Projesi ile sızmaya çalışan Alman kartını kullandı. Bu kapsamda Ruslar, Osmanlı-İran sınırlarında Almanlar tarafından inşa edilmekte olan Bağdat Demiryolu yetkilileri ile Sadijeh-Haneki hattına Tahran'dan bir hat yaparak Mezopotamya ile İran'ı, İran ile de Afganistan demiryolu ile bağlamak için görüşmeler yaptı. Artık bölgede aktif olarak Rusya ve İngiltere eksenindeki nüfus mücadelesine Almanya'da dahil olmuştu. Rusya Dış İşleri Bakanı vekili Neratov ile Almanya St. Petersburg Büyükelçisi Court de Pourtales ile 19 Ağustos 1911 tarihinde *Postham Anlaşması*'nı imzalayarak projeyi hayata geçirmek için ilk önemli adım atıldı. Bu anlaşma karşılığında Almanlar, İran sınırında İsfahan, Yazd'ten, Afgan sınırına kadar herhangi bir demiryolu, karayolu ve telgraf hattı imtiyazı aramama konusunda Ruslara söz verdi. Ancak Rusların bu hamlesi İran'da ters tepti. Zira kendisine doğal düşman olarak gördüğü Ruslarla, Almanların anlaşmasının, İran topraklarında yapılacak olan demiryolları imtiyazları için İngiltere'nin tercih edilmesine neden oldu. Bu fırsatı iyi

---

[450] Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu 1987), 407.

[451] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, 161.

[452] Alfred Michaelis, *Orta Doğunun Kalkınma Meseleleri*, çev. İbrahim Demir, (Ankara: Doğuş Matbası 1962), 110.

değerlendiren İngilizler 1909 yılında İran Şahı'ndan elde ettiği petrol imtiyazını kullanıp 1911 yılında Anglo-Persian Oil Company'i kurarak İran coğrafyasında önemli bir üstünlük kazandı. Ayrıca bu anlaşma ve şirketle İngilizler, İran'ın güneyinde yapılacak olan petrol boru hatları, demiryolları ve telgraf hatları yapma imtiyazını da kazandı.[453]

Nüfuz mücadelesinin arttığı yıllara müteakiben İngilizler, kendileri ve Hindistan'a ulaşım ve güvenliği açısından önemli bir nokta olan Basra Körfezi'nde henüz I. Dünya Savaş çıkmadan bazı askeri tatbikatlar gerçekleştirmekteydi. Özellikle Anglo-Persian Oil Company'nin İran'ın Abadan şehrinde bulunan petrol rafinerisi 1912 yılında İngilizler açısında birincil önceliğe sahipti. Deniz Kuvvetleri'nin Amirallik Birinci Lordu Winston Churchill tarafından kömürden petrole geçirilmesi üzerine Abadan rafinerisinin önemi artı. Bu organik bağ I. Dünya Savaşı'ndan altı gün önce olacakları tahmin edercesine İngiliz Hükümeti, Anglo-Persian Oil Company'nin %51'lik hisselerini satın aldı.[454]

1914'ten sonra İran sahalarında yapılacak olan petrol aramalarının 1901 (1903) yılında İngiliz şirketi olan Anglo-Persian Oil Company'ye 60 yıllığına verilmiş olması İran tarafından onaylanması ile sahada İngiliz varlığı güçlendirildi.[455] Bununla birlikte Tahran'daki siyasi otoritenin zayıf olması nedeniyle Anglo-Persian Oil Company, İran sahasında yapacağı arama faaliyetlerinin güvence altında olması için genel olarak petrol bölgelerindeki kabilelerle yakın ilişkiler kurmaya özen gösterdi.[456]

İran coğrafyası aynı zamanda Almanya ve İngiltere arasındaki köşe kapmaca mücadelesine de sahne olmaktaydı. Almanlar, Afganistan ve Hindistan üzerinde nüfuz sağlayarak İngiliz karşıtı isyanlar çıkarmak amacıyla İran'ı bir eşik olarak kullanmak gayretindeydi. Ancak Almanlar bunun için Osmanlı Devleti'ne ihtiyaç duymaktaydı. Zira Osmanlı Devleti hem İran ile sınır komşusu hem de dini olarak Müslümanların çoğunluğu oluşturduğu bu ülkelerde bir İngiliz karşıtlığını doğurabilecek potansiyele sahipti. Daha

---

[453] Erdoğan, "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", 13-14.

[454] Mcmeekin, *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923,* 148-149; Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,* 158.

[455] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 28-29.

[456] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 30.

savaş başlamadan bu misyonu üstlenen Osmanlı Devleti, Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın direktifleri ile bölgede Hamidiye Alaylarındaki üstün başarasıyla ün kazanmış olan Rauf (Orbay) Bey'i görevlendirdi.[457]

Savaş başladığında İran içerisinde çeşitli siyasi ve mali problemler vardı. Bu dönemde İran'ın başında Kaçar Hanedanına mensup Ahmet Şah bulunmaktaydı. Henüz 16 yaşında olması nedeniyle Şah ülke içerisindeki güç odaklarına istenilen düzeyde nüfuz edememekteydi. Ama yine de İran'ı savaş dışında tutabilmek için karar aldı. Herhangi bir şekilde İran'ın toprak bütünlüğüne karşı bir harekât olmadığı sürece savaşta tarafsız kalınacağı ilan edildi.[458] Ancak İran'ın özellikle kuzey topraklarında 1910 tarihinden itibaren devam eden Rus işgali, Osmanlı Devleti idarecilerine İran topraklarına askeri harekât yapmak için bir bahane neden vermekteydi. Üstelik İran içerisinde muhalefette bulunan Demokrat Parti, Almanya ve Osmanlı Devleti tarafından savaşa girme yönünde siyaset takip etmekteydi.[459]

Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olmasının ardından, Alman siyasilerin yönlendirmesi ile Müslüman coğrafyada İngiliz karşıtlığı üzerine ayaklanma çıkarma teşebbüsüne başladı. Cihad çağrısının yeterince karşılık bulmadığı İran'da Osmanlı Devleti ilk olarak Tebriz'e yöneldi. Bu sayede şehir Ruslardan aldı. Bu kayıp Rusların Çulfa'ya çekilmesine neden oldu. Ardından İran Müslümanları için propaganda hızlandı. Tebriz'in alınmasının ardından Sünni Kürt aşiretleri ve Şii nüfus içinde cihad çağrısı karşılık bulmaya başladı. Özellikle İran içerisinde Rus askeri gücünü kırmayı başaran Kazvin aşiretleri cihad çağrısına karşılık verip Osmanlı Ordusu'na katılmaya başladı. Ayrıca Urmiye halkının Osmanlı Devleti'ne katılma isteği başta Hindistan olmak üzere Müslümanların yaşadığı bölgelerde İngiliz ve Ruslar aleyhine ayaklanma hareketleri

---

[457] İsrafil Kurtcephe ve Mustafa Balcıoğlu, "Birinci Dünya Savaşı Başlarında Romantik Bir Türk Alman Projesi- Rauf Bey Müfrezesi", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulamaları Merkezi Dergisi (OTAM)* 3 S.3, (1992), 249-250.

[458] Ö. Kürşat Karacagil, "I. Dünya Savaşında Osmanlı Devletinin İran'la İttifak Kurma Arayışları", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulamaları Merkezi Dergisi (OTAM)*, S.36, (Güz 2014), 99-100.

[459] Touraj Atabaki, *İran ve I. Dünya Savaşı Büyük Güçlerin Savaş Alanı*, çev. Gül Çağalı Güven, (Tarih Vakfı Yurt Yayınları Kasım 2010), 9.

başlattı.[460]Ancak Alman-Osmanlı ittifakının doğudaki bu ilerleyişi fazla uzun sürmedi. Önce Sarıkamış'ta Rus engeline takılan Osmanlı Ordusu ardından Irak cephesinde ard arda aldığı yenilgiler nedeniyle başta Tebriz olmak üzere İran cephesinden hızla çekilmek zorunda kaldı. Üstelik doğu Müslüman ülkelerinde hesapladığı İngiliz karşıtı isyanların çıkmaması Osmanlı Ordusu'nun bu bölgelerde tutunmasını engelledi.

1917 yılında Rusya'da yaşanan ihtilal hem I. Dünya Savaşı genelinde hem de İran cephesi özelinde önemli gelişmelere sahne oldu. Bu ihtilal neticesinde yeni kurulan Sovyet Hükümeti, İran başta olmak üzere birçok alandan çekilmeye başladı. Rusların hızlı geri çekilişinin İngilizlere fayda sağlamamasını isteyen Ruslar, İran ile ilişkileri tamamen koparmak istemedi. Hatta Lenin tarafından görevlendirilen Ivan Kolomitsev, Tahran'a giderek Rusya'ya olan İran borçlarının bağışlandığını ve tüm imtiyazların kaldırıldığını ilan etti. Ayrıca Kolomitsev, İran için yeni demiryolları yapma taahhüdünde bulundu. Ancak İran siyaseti üzerinde rakipsiz kalan İngiltere duruma müdahale ederek İran-Sovyet Rusya Anlaşmasını etkisiz hale getirdi. Ardından İngilizler, İranlı yöneticilere baskı yaparak Kolomitsev'i tutuklatarak kurşuna dizdirdi.[461]

İran'da İngilizler rakipsiz kalsa da ülkenin kuzeyinde sürekli Osmanlı ve Rus tehdidi hissedilmekteydi. Rusya'da Çarlık idaresinin yıkılması, Osmanlı Devleti ve Almanlar savaştan yenik çıkması İran sahasında yeni bir dönem başlattı. İttifakları zamanında Rusya ile İngiltere, Mezopotamya karşılığında İran'ın kuzeyinde bir Rus nüfuz alanında anlaşmışlardı. Fakat Rusya'da patlak veren ihtilal sonucunda savaştan çekilmesi bu alanda yeni nüfuz mücadeleleri oluşmasına neden oldu. İngilizler, Hazar Denizi boyunca yaptığı bazı askeri operasyonlar sayesinden İran'ın güvenliğini kontrol altına aldı. Daha sonra gerek Mezopotamya ve gerekse İran sahasında sık sık karşımıza çıkacak olan İngiliz Subay Sir Percy Cox, Tahran'a giderek bölgede tam bağımsız bir İran'ın varlığının İngiltere çıkarlarına uygun olduğunu belirterek ülkeye 2 milyon sterlinlik bir kredi verilmesini sağladı. Ancak bu çabanın İngilizler için bir kazanca dönüşebilmesi için İngilizler, İran coğrafyasında başta demiryolu inşası olmak üzere

---

[460] Öğün, "Osmanlı Basınında Cihad-ı Ekber: İran Örneği", 105.

[461] Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925,* 497-498.

iletişim alanında yapılacak olan yatırımların imtiyazını aldı. Ayrıca Ruslar tarafından baskıyla uygulanan İran gümrük tarifesi daha adil bir yapıya kavuşturulması için İngiliz yetkililer İran Devlet yöneticilerine yardımcı olacaklardı. İngiltere ile İran arasında başlayan bu yakın ilişki katlanarak artmaya başladı. Ancak demiryolları konusunda imtiyazlar alan İngilizlerin önünde İran'ın yeryüzü şekillerinin zorluğu vardı. Ülkede demiryolu yatırımının anlamsız ve aşırı masraflı olacağından demiryolu yapımı yerine kara yolunun yapılmasının daha uygun olacağını İngiliz kamuoyu tarafından tartışılmaktaydı.[462] Ayrıca İran ile İngiltere arasında imzalanacak anlaşmayla İran maliyesi, İngiliz denetimine bırakılacaktı. Aynı zamanda anlaşma; İngiliz askeri yetkililerinin İran ordusuna alınması gibi ağır şartları içermekteydi. Bu misyonu yerine getirmek amacı ile Sir Percy Cox, Tahran'a siyasi temsilci olarak atandı.[463] 1918 yılında İngiltere'nin desteğini alan Vusuk el-Devle'nin İran Başbakanlığına atanması İngilizlerin işlerini iyice kolaylaştırdı. İngiltere ile bir anlaşma zemini oluşturmak üzere görüşmelere başlayan Vusuk, 1919 yılında kapsamlı bir anlaşma imzalayarak İran politikaları üzerinde İngiltere'nin hâkimiyetini tesis etti. Ancak başta Rusya olmak üzere ABD ve Fransa; İngilizlerin bu tutumunu şiddetle eleştirmişlerdi. İngilizlerin bu tutumu İran üzerinde batılıların ilişkisini yumuşatmamış bilakis daha da sertleştirmişti. Gerek İran kamuoyunda gerekse Rus destekli grupların etkisi ile anlaşma protesto edildi. Ardından Rus desteğini alan Küçük Han, 4 Haziran 1920'de Reşt şehrini alarak İran Sovyet Sosyalist Cumhuriyetini ilan etti. Bu hamleyle İran fiilen bölündü.[464] Çıkan olayların büyümesi nedeniyle 25 Haziran'da Vusuk'un istifa etmesi ve yerine ılımlı Müşir üd-Devle'nin getirilmesi ile durum biraz yumuşadı. Bolşevikler ile sıkı bağları olan Küçük Han'ın üzerine gönderilen Kazak Tugayı, Reşt'i geri aldı.[465] Ancak başta ABD olmak

---

[462] *Restoration Of Persia*, Times, Ağustos 16 1919, 11. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[463] Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925*, 505.

[464] Atabaki, *İran ve I. Dünya Savaşı Büyük Güçlerin Savaş Alanı*, 100-101.

[465] Atabaki, *İran ve I. Dünya Savaşı Büyük Güçlerin Savaş Alanı*, 107.

üzere İngiltere'nin müttefikleri İran'da bir İngiliz tekelinin oluşmasına karşı çıktıklarından yapılan anlaşma 1921 yılına kadar sürüncemede bırakıldı.[466]

İran-İngiltere Anlaşması'nın ifşa olmasından sonra İran halkı ve uleması, devletin İngiliz nüfuzuna girme tehlikesi içerinde olduğunu ve bu yüzden anlaşmanın iptal edilmesi gerektiğini ilan etti. İngiltere ve Rusya, İran için kıyasıya bir rekabetle birbirleriyle çekiştikleri esnada 1921 yılında yeni bir aktör sahneye çıktı. Amerika'nın güçlü petrol şirketi Standart Oil Company, İran'da Ahmed Kavam Hükümeti'nden gayet imtiyazlı bir petrol arama hakkı kazandı. Bu anlaşmaya göre Amerikan petrol şirketleri İran'ın kuzeyindeki petrol arama tekeli oluşturdu. İran Hükümeti'nin Standart Oil Company ile 1921 tarihinde yapmış olduğu ve Azerbaycan, Horasan, Gilan, Esterabad ve Mazenderan'da petrol çıkarma ile alakalı beş maddelik anlaşma, iç ve dış basında yankı uyandırdı. Bu anlaşmanın çıkarlarına aykırı bulan Rusya ve İngiltere'yi telaşlandı. Rusya ve İngiltere için protesto edilen bu durum ABD tarafından takip edilen "açık kapı" politikası nedeniyle engellendi. Ancak İngilizler kurnazca davranıp Standart Oil Company'nin İran operasyonlarına ortak oldu. İngiliz-ABD konsorsuyumu Rusları bir adım geride bıraktı. Tüm bu çekişmelere rağmen bu anlaşma İran Meclisi tarafından onaylanmaması nedeniyle hükümsüz kaldı.[467] Her ne kadar hükümsüz olsa da Amerikalı şirketler İran için mücadele etmeyi bırakmadı. İran üzerindeki Rus-İngiliz mücadelesine bir de ABD eklenmişti. İngiltere, İran konusunda birebir mücadele etmek yerine pozisyonunu sürekli güncelleyerek sağlayabileceği maksimum kazancı aramaktaydı. Zira İngilizler, İran petrolleri konusunda imtiyaz elde etmeye çalışırken imtiyaz kazanmış şirket veya ülkelerle ortaklıklar kurmakta başka bir politikası olmuştu.

İngilizler, İran'da ulaşım yolları yapımı konusunda girişimlerde bulunmaya başladı. Bu kapsamda İngiliz, Anglo-Persian Oil Company, Armstrong-Whitworth, Vickers ve Weetman Pearson şirketlerinin ortaklığında İran'da demiryolları yapmak için yeni bir çatı şirket kuruldu. Bu şirketin çalışma alanının başında Kasr-i Şirin civarında

---

[466] Tayyar Arı, *Geçmişten Günümüze Orta Doğu Siyaset, Savaş ve Diplomasi, Cilt I*, (Dora Yayınları 2014), 417-418.

[467] Karadeniz, *İran Tarihi 1700-1925*, 518-519; Yılmaz Karadeniz, "İngiltere ve Rusya'nın I. Dünya Savaşı Sırasında ve Sonrasında İran Siyaseti (1914- 1925)", *Asia Minor Studies* 11 S.2, (2023), 202.

yer alan Kuretu'daki demiryolundan başlayarak Kermanşah, Hamedan, Kazvin üzerinden Tahran'a uzanacak olan hat sayesinde İran-Mezopotamya iletişimi sağlanması hedeflenmekteydi. Kazvin'den Enzeli'ye Hazar Denizi kıyısına doğru yapılacak yan hat ile ülkenin kuzey kısmını Tahran'a bağlanacaktı. Yapılan araştırma neticesinde ortaya çıkacak olan sonuçlar doğrultusunda bahse konu şirket bu yolun yapımı imtiyazını İran'dan almak için çalışmalara başlayacaktı.[468] İran coğrafyasında yapılabilecek böyle bir teşebbüsün Hazar Denizi'nden, Basra Körfezi'ne, Akdeniz'den ise Afganistan sınırlarına ve hatta Hindistan'a bağlanabilecek çok güçlü bir teşebbüs olarak görülmekteydi. Ayrıca bu hat sayesinde İran'da tarım gelişerek uluslararası ticarete de katkı sağlayacaktı.[469]

İran ulaşım sistemi Irak'taki demiryolları örgütlenmesine benzerlik göstermekteydi. Irak'ta Bağdat merkezli kuzey-güney aksında demiryolları planlayan İngilizler, İran'da da Tahran merkezli kuzey güney olarak ülkede demiryolu yapılmasının gerekli olduğunu düşünüyordu. Basra Körfezi ve Hazar Denizi arasında İran'ın başkenti Tahran'a bağlanan hatlar İran ulaşım sisteminin temelini oluşturmaktaydı. Ayrıca bu hatları Bağdat'a bağlamak isteyen İngilizler Orta Doğu'nun merkezine kalıcı olarak yerleşmenin hesaplarını yapmaktaydı.

İran'da yapılacak olan demiryolları yatırımları İngiliz kamuoyunun dikkatini çekti. İngiliz basınının güçlü gazetelerinden Financial Times 19 Şubat 1920 tarihli nüshasında İran'da yapılacak olan demiryolları hatları araştırması hakkında Avam Kamarası'nda yapılan görüşmeleri okuyucularına sunmaktaydı. Avam Kamarası'nda yapılan görüşmelerde Sir Hamar Greenwood, Sömürgeler Ofisi Sekreteri Sir Ormsby Gore'e, Mezopotamya ve İran arasında ve oradan da Hazar Denizi'ne açılacak olan bir demiryolu hattı yapımı için herhangi bir düzenlemenin olup olmadığını ve eğer bu hat yapılacak ise gerekli sermayenin bulunması ne aşamada olduğunu soruldu. Sir Gore ise 10 ocak tarihi itibariyle İran Hükümeti'ni bu yetkiyi Pers Demiryolları Sendikası Ltd.'ye verdiğini Hazar Denizi'nden Enzeli'ye bir şube hattı ve Kirmanşah, Hamedan ve

---

[468] (Orta Doğu Özel Muhabirimizden), "Persian Railway Schemes." *Times*, Şubat 16 1920, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[469] *City Notes*, Times, Şubat 18 1920, 21. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Khanikin hattı ile de Bağdat-Tahran arasındaki bağın sağlanacağına değindi. Ayrıca İran Hükümeti'nin bu hattın yapımında araştırmaların akabinde imtiyazı bu araştırma şirketine verip vermeyeceğine kendisi karar vereceğini açıkladı.[470]

Basının bir diğer güçlü temsilcilerinden Times gazetesi ise 21 Nisan 1920 tarihli nüshasında ticari faaliyetler hakkında bilgi toplamak amacıyla bölgeye gezi yapan Sir Thomas Ainscough'un İngiltere'ye dönerek verdiği bilgiler üzerinden demiryollarını okuyucular sunmaktaydı. Ainscough'un verdiği bilgilere göre İran'da yapılacak demiryollarının araştırılmasının ardından İran Hükümeti'nin demiryolu inşasının İran Devlet Demiryolları olmak şartı ile inşaat ve işletim imtiyazı haklarını araştırmayı yapan şirkete vermesi muhtemel gözükmekte olduğu belirtmekteydi. Bu demiryolunu Kuraitu, Kirmanşah, Hamedan, Kazım hattı üzerinden Tahran'ı Bağdat'a bağlamak öncelikli hedefti. Bu amaç doğrultusunda yapılacak olan çalışmaların muhtemelen 5 yıl içinde tamamlanması beklenmekteydi. Dolayısıyla böyle bir hattın yapımı bölgede ticaretin gelişeceği ve Hindistan'dan gelen mallar alternatif bir rota kazanacaktı. Tahran'da görev yapmakta olan Sir Percy Cox sayesinde İngiltere ile İran arasında hiçbir zaman bu denli iyi ilişkiler geliştirilemediğine değinen Sir Ainscough, bu etkinin İngiltere'nin İran'ın bağımsızlığına gösterdiği saygıdan ileri gelmekte olduğuna fark ettiğini aktarmaktaydı. Üstelik İran'da hâlihazırda hala devam eden Rusların, Kafkaslar üzerinden İran'a ve buradan da körfeze inme politikası İngiltere ve İran'ın doğal olarak birbirine yaklaşmasına neden olmaktaydı. Bunun en büyük örneği ise İran piyasasında İngiliz mallarının oranının hızla artması gösterilebilirdi.[471]

Savaşın sona ermesinin ardından gerek İran özelinde gerekse bölgenin tamamında önemli gelişmelere sahne olacak Kahire Konferansı'nda İran hakkında bazı kararlar verildi. İran coğrafyasında daha önce ayrı ayrı yapılan Rus-İran ve İngiltere-İran anlaşmalarından istenilen sonuçlar alınamamıştı. Kahire Konferansı'nda üç ülkenin ortak anlaşmasıyla sağlanabileceği bir ortak mutabakat hazırlanmaya çalışıldı. Bu anlaşmanın sağlanabilmesi için güçsüz İran'ın yapabileceği iki çözüm yolu vardı. Bunun için ilk yol

---

[470] *Persian Railways Scheme*, Financial Times, Şubat 19 1920, 1. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[471] *Bright Outlook In Persia*, Times, Nisan 21 1920, 15. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

her iki ülkenin çıkarları arasında denge oluşturarak kazançlı çıkmaktı. İkinci olarak ise Kuzey İran'da Ruslar ile Güney İran'da ise İngilizler ile ayrı ayrı politikalar takip etmekti. Bölge halkının herhangi bir ülkenin doğrudan yönetiminin istemediği görülmekteydi. Ayrıca Orta Doğu genelinde aşiret örgütlenmelerinin de kendi arasında düşmanlık içerisinde olmaları bölgenin gelişimine zarar verdiği aşikardı. Üstelik üçüncü ülkelerin bu ayrışmalara engel olmadığı ve oluşan sömürge karşıtlığının altında yatan nedenlere eğilmediği gözlemlenmekteydi.[472]

İngilizler bu sırada İran'da yapılabilecek projeler hakkında hazırlanmaya çalışıyordu. Bu kapsamda Kraliyet Birleşik Hizmet Enstitüsünde görevli General Edmund Barrow başkanlığında yapılan toplantıda, Frank Grove tarafından yapılan demiryolları araştırmasına ait notlar İran demiryolu inşası için değerlendiriliyordu. Sir Grove'nin 1920 yılında Mezopotamya ve İran'da; Kirmanşah, Hamedan üzerinden Kazvin ve Tahran'a uzanan bir yolculuk yapmıştı. Grove, Sultanabad üzerinden Isfahan ve Güney Baktiyari bölgelerine ve son olarak da petrol bölgesi olan Ahvaz'a gitti. Pers Demiryolları Sendikası tarafından yapılan bu yolculuk ile Tahran-Khanakin arasında yapılacak olan demiryolu etüdü inceledi. Grove, Bağdat'tan İran'a yapılacak olan demiryolu hattının merkezini oluşturacak olduğundan bu hattı detaylıca incelendi. Ancak bu hattın nüfusun az olduğu sarp arazilerden geçecek olması, hattın ekonomik değerini zayıflatmakta olduğu kanısına vardı. İngiltere'den İran'a gönderilecek olan herhangi bir ticari ürünün istenilen noktaya ulaşmasının yaklaşık olarak 9 ay kadar sürdüğü göz önüne alındığında yapılacak olan hatların ticari faaliyetleri hızlandıracağı aşikârdı. Hamedan'dan Bushire Körfezi'ndeki limana yapılacak olan hat ile mesafe 680 milden yaklaşık 333 mile düşecek olması ülke ekonomisinin kalkınmasına önemli katkı sağlayacaktı. Ayrıca Sir Grove, İran seyahatinin Sultanabad ve İsfahan bölümünde bazı güvenlik sorunlarının olduğunu bu bölgelerde her an soyguna maruz kalma olasılığının bulunduğunu belirtmekteydi.[473]

---

[472] (Özel Muhabirimizden), "Arabs Make Trouble In Syria." *Times*, Ocak 28 1921, 10. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[473] *Railway Surveys In Persia*, Times, Ocak 13 1922, 9. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

İngilizler gibi Amerikalılar da İran'da yapılacak olan demiryollarına ilgi duymaktaydı. İran Maliye Bakanlığı'na danışmanlık yapan Amerika Mali Komisyon üyesi Dr. Milishaugh İran'daki Amerikan ticari nüfuzunu artırmaya çalışmaktaydı. ABD, İran'da Bağdat Demiryolu hattına rakip olacak olan demiryolu inşa etmeyi planlamaktaydı. Bu demiryolu sayesinde Sovyet denetimindeki Orta Asya ile ticari faaliyetleri artıracak aynı zamanda Bağdat Demiryoluna alternatif oluşturulacaktı.[474]

İngiltere'nin hesaplarını yıkan gelişme ise Anadolu'da zuhur etmiş, Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşlarının kazandığı Milli Mücadele'ydi. Zira bu durum büyük devletlerin çıkar çatışmalarının oluşturduğu kargaşa durumlarında kurtulmak isteyen ülkelere örnek oldu. İran'da bu dönemde yaşanan siyasi kargaşalar artık önü alınmaz bir hal aldı. Ziya Tabatabai'nin başbakan olmasıyla İran'da bir Sovyet rüzgârı esmeye başladı. Şubat 1921'de Sovyetler ile bir dostluk anlaşmasının ardından başbakan, ülkeden yabacı askerlerin çekilmesi ve İngiliz taraftarı idarecilerin görevden uzaklaştırılması yönünde baskılar yapılmaya başlandı. 1919 yılında imzalanan İngiltere anlaşması da feshi edilmesiyle kargaşa ortamı İran'ı iyice böldü. Bu durum karşısında İran Ordusu'nun başında olan Rıza Han, Başbakan Ziya'nın görevden çekilmesini sağlamasına rağmen 1923 yılına kadar kargaşa devam etti. Rıza Han bu tarihten sonra İran Başbakanlık görevini de üzerine aldı. Ekim 1925 yılında askeri gücü arkasına alan Rıza Han, Kaçar Hanedanlığı dönemine son verdi. Aynı yıl Aralık ayında İran Meclisi Rıza Han'ı İran Şahı seçti.[475] Rıza Han'ın Şah olmasının ardından artık İran demiryolları başta olmak üzere birçok yatırıma hız verdi. Bu dönemden sonra İran kalkınması Rıza Şah dönemi öncesine göre farklı bir seyir izlemeye başladı.

Yeni şah ilk olarak İngiltere ile yapılan D'Arcy gruptan bu yana gelen maden arama anlaşmasını ele aldı. Bu kapsamda ilk olarak anlaşmanın feshedildiği duyurulsa da İngilizlerin yaptığı baskılar nedeniyle Anglo-Persian Oil Company ile İran Hükümeti tekrar masaya oturdu. D'arcy gruba 70 yıllığına olan anlaşma 60 yıla düşürülüp İran

---

[474] *American Loan in Persia*, Sunday Times, Eylül 20 1925, 13. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[475] Selçuk Duman, "Tek Parti Dönemi Türkiye-İran İlişkileri", *Giresun Üniversitesi İktisadı Ve İdari Bilimler Dergisi* 2, S.3, (2016), 4.; Arı, *Geçmişten Günümüze Orta Doğu Siyaset, Savaş ve Diplomasi*, Cilt I, 419.

Hükümeti'nin şirketten alacağı pay %20'ye çıkarıldı. Ayrıca maden aramaları petrol ürünü ile sınırlandırılıp tüm İran'ı kapsamak yerine belirlenmiş 250 bin metrekare alana düşürüldü.[476]

Rıza Han, İran'ın hızla gelişmesi ve merkezi otoriteyi güçlendirmesi için birinci önceliğin ulaşım olması gerektiği düşüncesi ile İran genelinde hızlı bir ulaşım ağı oluşturulmaya çalıştı. Ancak İran maliyesinin bunu yapabilecek gücü yoktu. Bu kapsamda yabancı şirketlere başta demiryolu olmak üzere ulaşım ağı genişletilmesi için imtiyazlar verildi. Ancak halkın tepkisini çekmek istemeyen Şah bu imtiyazları batılı birçok ülkeye dağıtma kararı almıştı. Ülke içerisinde temel merkezleri içine alacak bu demiryolu politikasıyla hem İran mali yönden kalkınacak hem de iç ve dış tehditlere karşı askeri yapı hızlı kullanılacaktı. 1925 yılında toplam 250 km olan demiryolu ağı bu teşebbüslerle kuzey-güney aksinde toplam 4700 köprü ve 240 tünel içeren 1394 km daha eklenmesi sağlandı.[477] Ayrıca ülkede demiryolları yapımı için sanayi kollarında yatırım yapılacaktı. Bu yatırımların başında ise demirçelik fabrikasının kurulması gelmekteydi.[478]

İran'da demiryolları kapsamında ilk göze çarpan Muhammerah'tan Hazar Denizi'ne uzanan bir demiryolu hattının yapılmasıydı. Ancak yapılacak olan hattın ekonomik külfeti fazlaydı. Bu külfet İran halkından toplanan doğrudan vergiler ve şeker-çay ürünlerinin vergi gelirlerinin peşin olarak satılması üzeinden karşılanması düşünülmekteydi. Ancak bu durumun İran halkı üzerinde olumsuz etki yaratmasından endişe ediliyordu. Tüm bunlara rağmen bu hattın yapmakta kararlı olan İranlı yöneticiler

---

[476] Cedid, *Petrol Emperyalizmi*, 44.

[477] Mehmet Koca, "XX. Yüzyılın Başında Şah Rıza Pehlevi'nin Reformları Ekseninde İran'ın Modernleşme Çabası", *Asia Minor Studies* 8, S.1, (2020), 356-357.

[478] Koca, "XX. Yüzyılın Başında Şah Rıza Pehlevi'nin Reformları Ekseninde İran'ın Modernleşme Çabası", 360.

İran'ı kuzey-güney aksında işler bir demiryolu hattına sahip olmasının Rusya ile yapılan ticaretin de güçleneceği düşünmekteydi.[479]

Rıza Han'ın İran'ın başına geçmesiyle birlikte İran dış siyasetinde hızlı bir değişiklik yaşandı. İngiltere ve Rusya merkezli dış politikaya Almanya'da dahil edildi. Sanayi Bakanı Timurtaş, 1926 yılında Almanya'ya bir ziyaret gerçekleştirerek önemli ticaret anlaşmaları imzaladı. Söz konusu anlaşma, Alman mallarının demiryolu ile serbestçe İran'a girişini içermekteydi. Böylece Almanya, II. Dünya Savaşı öncesine kadar yıllarca İngiltere'nin açık pazarı olan İran'a açılarak mallarının serbestçe girişine dair bir imtiyazı elde etmiş oldu. 1928 yılına gelindiğinde ise yine Almanya ile imzalanan yeni bir anlaşmayla İran Demiryolları altyapısını düzenlemek amacıyla Almanya'dan 40 milyon mark kredi sağlandı. Almanya'nın da İran'da demiryolu yatırımlarına yönelmesiyle artık İran, İngiltere-Rusya-ABD ve Almanya'nın güç mücadelesi merkezine dönüştü. Bir müddet karşılıklı engellemeler üzerinden giden mücadele zamanla ortak çalışma şeklini alacaktı.[480]

İran Meclisi de demiryolları yapımı hakkında çalışmalar yürütmekteydi. 9 ağustos günü yaptığı oturumda Meclis, ülkede demiryolları inşasının çeşitli kademelerinde çalışmak üzere 34 yabancı işçinin ülkeye girişine izin verdi. İran para biri olan *Tomar* üzerinden yaklaşık 1 milyon tomara mal olacak bu teknik işçiler genellikle Amerika, Almanya ve İsviçre uyruklarından seçilecekti.[481]

İran'ın planladığı demiryolları hatlarının altyapısının maliyeti 3 milyon sterlin olması hesaplanmaktaydı. Bu meblağın 1 milyon sterlini İran'da Semnan şehrindeki döküm atölyesine, 500 bin sterlini yapılması planlanan şube hatlarına ve 1 buçuk milyon sterlini ise malzeme alımı ve inşat işlerine ayrılacaktı. Bu maliyet hesaplamalarının karşılanması için çay ve şeker vergilerinin peşin olarak satılması ve diğer bazı dolaylı kaynaklardan karşılanması düşünülmekteydi. Demiryolu inşaatının tamamıysa yaklaşık

---

[479] (Tahran Muhabirimizden). "New Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1927, 15. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[480] Necati Türkay ve Erdal Açıkses, "İran Kaynaklarına göre Rıza Pevlevi Döneminde İran-Almanya Siyasi İlişkileri (1925-1941)", *Fırat Üniveristesi Sosyal Bilimler Dergisi* 31, S.3, (2021), 1313.

[481] *Persian Railways*, Financial Times, Ağustos 10 1927, 2. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

13 milyon sterline mâl olması beklenmekteydi. Bu kapsamda oluşturulan fonun birikiminin zaman alacağı hesaplandığından kalan kısmın krediyle karşılanması gerekmekteydi. Demiryollarının yapılması durumunda Hazar'dan Tahran'a ton başına taşıma maliyetinin 8-10 sterlin, Tahran'dan Basra Körfezi'ne ise 20-25 sterlin olacaktı. Bu miktarın yıllık 150 bin sterline tekabül etmesi inşaat maliyetinin yaklaşık olarak dörtte birini karşılamaktaydı. Yapılacak olan demiryolu hattının muhtemel güzergâhı İran Körfezi'nde Kharmusa'dan başlayarak Ahvaz, Dizfun, Burujid, Hamedan, Kazvin ve buradan Tahran'a bağlanmasının ardından Firuzkuh veya Samnan üzerinden Bendergaz veya Hazar kıyısındaki Astrebad Körfezi'ne bağlanması düşünülmekteydi. Eğer hattın Firuskuh'tan geçmesi durumunda hattın inşası için kullanacak demir alaşımların dökümünün yapılmakta olduğu Samnan'a bir şube hattı yapılması gerekecekti. Ayrıca Samnan'da İran petrolleri açısından gerekli petrolün çıkarılacağı sondajlama faaliyetleri yapılmaktaydı. Hattın güney ucunda bulunan Kharmusa ise, İran'ın doğal dışa çıkış kapısı olup bölgede büyük tonajlı gemilerin yaklaşmasını sağlayacak bir rıhtıma sahipti. Kharmusa ile Ahvaz arasında yapılacak olan hattın Karun Nehri üzerine yapılacak birkaç köprü haricinde zorlayıcı bir engelle karşılaşmayacağı görülmekteydi. Yine aynı şekilde Ahvaz ile Dizful arasında hattın bir engele takılmayacağı ancak Burujid'den sonra yükseltinin artmaya başlaması ile Hamedan ve Kazvin arasındaki 7.380 ft.'lik Aveh geçidi geçilmeliydi. Ayrıca Dizful ile Bahreyn arasında birkaç tünel yapılmak zorundaydı. Aveh geçidinden sonra Tahran platosunda inecek olan hattın bir sonraki engeli ise Firuskah geçidiydi. Bu güzergâhta hat kademeli olarak yükselmek zorunda kalacaktı. Bu engeli de aştıktan sonra demiryolu hattı Hazar Denizi kıyısındaki Asterbad Körfezi'ne inecekti. İran, Almanya ile yaptığı anlaşmalara 1929 yılının şubat ayında bir yenisini daha ekledi. Bu anlaşma, Almanya'nın sanayi, ticaret ve teknolojisinde etkin rol oynayan Alman teknik uzmanlarının İran'ın kalkınma programında görev almalarını içeriyordu. [482]

İran'da yapılması planlanan kuzey-güney hatlı demiryolu hakkında Alman-ABD-Fransız ve İngiliz şirketlerin oluşturmayı planladığı konsorsiyum verilecekti. İran'da yapılacak olan demiryollarının kuzey kısmını Hazar Denizi'nden Hamedan'a kadar olan

[482](Tahran Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1928, 11. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

bölümünü Julius Berger Engineering, Simens Engineering Company ve Philipp Holzmann and Company'den oluşan Alman inşaat şirketlerinin üstlenmesi düşünülmekteydi. Hamedan'dan Basra Körfezi'ne kadar olan kısmı ise ABD-Fransa ve İngiltere'yi temsilen Amerikalı şirket Ulen and Company'e verilecekti. Şirketler ilk olarak 60 millik bir bölümü inşa edip tekrar hesaplamalar yapmalarının ardından hem şirketlerin hem de İran Hükümeti'nin kabul etmesi durumunda demiryolu için nihai sözleşme imzalanacaktı.[483] İran demiryolları hakkındaki çalışmalar İran Meclisi önüne geldi. Yaklaşık olan 100 bin sterline mal olması beklenen araştırmanın akabinde inşa çalışması adı geçen şirketler tarafından başlatılacaktı.[484]

Berger firması, Simens grubu ve Phillipp Holzmann and Company çatısında oluşturulan Julius Berger and Company'e Hazar kıyısından başlayarak Basra Körfezi'ne inecek demiryolu hattı inşası imtiyazı verildi. 1.700 kilometre (yaklaşık olarak 1.060 mil) uzunluğunda inşa edilecek olan hattın yaklaşık maliyetinin 20-25 milyon sterlin olacaktı. Almanya ekonomisine rahatlama şansı verecek olan proje aynı zamanda Almanya müteşebbislerin hiç bilmediği bir coğrafyaya girmesini sağlayacaktı.[485] Temmuz 1928 tarihinde İran, Amerikan-İngiliz ve Fransız grupların temsil edildiği American International grubun bir yan kuruluşu olan Ulen and Company tarafından yaklaşık olarak 25 milyon sterline mal olacak demiryolları inşası hakkındaki sözleşmenin İran Hükümeti tarafından imzalandı.[486]

İran Demiryolları projesinin maliyet hesaplamaları amacı ile yapılacak olan hattın ilk bölümünün inşasına iki şirket tarafından başlanıldı. 4 ft. üzerinden yaklaşık 800 mil yapılması planlanan hat için İran Hükümeti çay ve şeker gibi ürünler üzerinden alacağı

---

[483] (Muhabirimizden). "The Trans-Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1928, 12. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[484] (Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway Contracts." *Times*, Nisan 19 1928, 15. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[485] (Muhabirimizden), "Persian Railway." *Financial Times*, Nisan 12 1928, 5. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[486] *New Persian Railway*, Financial Times, Temmuz 12 1928, 9. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

vergilerden bir fon oluşturuldu. Bu sayede hattın ilk bölümünün yapımında mali sıkıntı çekilmeyecekti.[487]

İran Demiryolu hattının önemli bir noktası olan Karun Nehri'nde, Amerikan ve Alman şirketlerin Ahvaz bölümünde bir köprü ve baraj yapımı hakkında anlaştı. Ülkede pamuk ve tahıl gibi ekonomik öneme sahip olan Huzuristan için sulama imkânı sağlayacak olan bu baraj aynı zamanda demiryolunun nehrin karşısına geçmesi için hayati öneme sahipti.[488]

Mart 1929 tarihli nüshasında İran'da yapılan çalışmaların akabinde inşasına başlanan demiryolu projesinin güney bölümü General Fazlullah Zahedi tarafından açıldı. 5 bin işçinin çalıştığı demiryolları inşasının Khormusa'dan Bandar Şapur'a gelen hat 1930 yılında Dizful'a ulaşacaktı.[489]

İran Demiryolları inşası Imperial Bank of Persia tarafından da yakından takip edilmekteydi. Bu demiryolu projesinin İran ticaretine çok fayda sağlayacaktı. Hattın güney ucundaki Ahvaz ve Bandar Şapur kısmı tamamlanmıştı. Güney hattının gemilerin yanaşması açından yeterli derinliğe sahip olan Khormusa'da bulunan limana bağlanması İran ticareti için önem arz etmekteydi. İran'ın eski liman bölgesi olan Şattülarap üzerinde bulunan Muhammerah Limanı'na oranla daha fazla avantaja sahip olan Khormusa limanı İran'ın dışarıya açılan kapısı olmaya adaydı. Ayrıca ülkede hava taşımacılığı açısından da batı ülkeler İran'da faaliyet göstermeye başlaması bu sektörün de gelişmesine imkan sağladı.[490]

Kasım 1929 tarihinde İran Şahı'nın, Alman ve Amerikan şirketleri tarafından inşası yapılmakta olan Trans-Persian Railway'in Almanlar tarafından inşa edilen kuzey kesimini teftiş amacıyla bir geziye çıktı. Yapımına devam edilen hattın en büyük sorunu

---

[487] *Imperial Bank Of Persia,* Times, Temmuz 3 1928, 25. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[488] *The Trans-Persian Railway,* Times, Temmuz 11 1928, 15. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[489] (Muhabirimizden), "The Transpersian Railway." *Times,* Mart 7 1929, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[490] *Imperial Bank of Persia,* Financial Times, Temmuz 3 1929, 4. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

finansman eksikliğiydi. İran, 1929 yılına doğru baş gösteren Dünya Ekonomik Buhranı karşısında önemli kayıplar vermeye başlamıştı. Zira İran, Almanya gibi bir sanayi ülkesi değildi. Tamamının yaklaşık 13 milyon sterline bitmesi tahmin edilen demiryolu hattının 1929 yılına kadar 600 bin sterlinlik bir ödeme yapılabildi.[491] Şah'ın döneminin başyapıtı olarak bakılan projenin maliyetleri halen tam olarak hesaplanamamıştı. İnşa işinin ilk başladığı dönemde toplam maliyeti 13 milyon sterlin olması beklenen hattın yapımı İran coğrafyasının zorlu şartları nedeniyle 1930 yılı hesaplarına göre 24 milyon sterline ulaşması muhtemeldi.[492] İran Demiryolları yapımını üstlenen şirketler gün geçtikçe zorlu coğrafyalara ulaşması inşaatın aksamasına neden olmaktaydı. Zira bir yıl içerisinde iki katına yakın artan maliyetler hem İran Hükümeti'ni hem de şirketleri zora sokmaktaydı.

Diğer taraftan İran-Almanya iş birliği İran coğrafyasında emelleri olan İngiltere'ye ve yayılmacı SSCB'ye karşı Rıza Şah'ın geliştirdiği önemli bir denge siyasetiydi. İran ile Almanya'nın ekonomik, ticari, kültürel ve askerî ilişkileri, Almanya'daki Weimar Cumhuriyeti döneminde hızlı başlamıştı. Ancak 1930'un başlarında Almanya'ya gönderilen İranlı öğrenciler üzerinden Rıza Şah aleyhine Almanya'da propagandalar yapılmaya başlandı.[493] Demiryolu inşaatının tek sorunu finansmanda değildi. Rıza Han'ın Kaçar Hanedanlığına son verdikten sonra yurt dışına gönderdiği İranlı gençlerin özellikle Almanya'da birleşerek Şah hükümranlığını açıkça eleştirmeleri ve bu amaçla Almanya merkezli *Peykar* isimli bir dergi çıkarmaya başlamaları İran-Alman ilişkilerini gerginleştirmeye başladı. Bu durum Rıza Han ile Alman Weimar Cumhuriyeti arasında siyasi problemler neden olmaktaydı.[494] Demiryolunun bir diğer sorunu ise Ruslar'dı. Zira Almanlar inşat alanına gerekli malzemeyi Rusya toprakları üzerinden getirmekteydi. Rus Hükümeti'nden bu izni alan Sovyet Rusya eski vatandaşı M. Hessen, Sovyet Gizli Polis teşkilatı olan OGPU

---

[491] (Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway." *Times*, Kasım 13 1929, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[492] (Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Ocak 7 1930, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[493] William Woodruff, *Modern Dünya Tarihi*, çev: Hale Vardar ve Arda Vardar, (İstanbul: Pozitif Yayınları 2006), 3.

[494] Türkay ve Açıkses, "İran Kaynaklarına göre Rıza Pevlevi Döneminde İran-Almanya Siyasi İlişkileri (1925-1941)", 1314.

tarafından tutuklandı.[495] Bu gibi sebepler İran Demiryolu inşasında gecikmelere neden olmaktaydı. Ayrıca Şah'ın Almanya ile yaşadığı problemlerin yanı sıra ABD merkezli şirketin ödemeleri zamanında alamaması nedeniyle sıkıntılar katlanarak artmaktaydı.

Mayıs 1930 tarihinde İran, güney bölümünü inşa eden şirketlerin tüm demiryolu imtiyazlarının feshi edildiği duyurdu. Projenin feshi edilmesindeki ana neden İran yönetimi ile Amerika-Fransa ve İngiliz ortaklardan oluşan Ulen and Company ile aralarında doğan görüş farklılıkları gösterilmekteydi. Almanlar bu feshi işleminden zarar gördü. Ancak hattın kuzey kesimindeki inşaatın devam edebileceği duyurdu.[496]

İran Hükümeti, 1 Mayıs itibariyle sözleşmesin feshi ettiği Amerikalı şirketin Ahvaz'daki çalışmalarına ve ofislerine el koydu. Şirketin Başkan yardımcısı olan Albay M. J. Whitson bu durumun İran Hükümeti ile yapılacak olan diyaloglar çerçevesinde çözmeye çalıştı. Ayrıca Whitson, İran Hükümeti ile şirket arasında çıkan sorunların temelinde İran Hükümeti'nin yıllık %10 artan maliyetlerin karşılanamamasından kaynaklandığını belirtmekteydi. İran Hükümeti, şirkete yapması gereken 3 milyon dolarlık ödemeyi gerçekleştirmemişti.[497]

Haziran 1930 tarihinde İran demiryolları inşası durma noktasına geldi. Ana hedefi Rusya'nın Hazar havzasındaki ticari egemenliğini kırmak olan proje aynı zamanda Anglo-Persian Oil Company'e daha işler bir liman şehri Khormusa'yı kazandırmak gibi hedeflere de sahipti. Bu hattın yapılmasına başlamadan önce İran'ın toplam 271 m'lik bir demiryolu hattı vardı. Bu ağır yatırımın İran Hükümeti'ne yaklaşık maliyetinin 40 milyon sterlin olması İran Hükümeti'nin bu maliyetlerin altından kalkamayarak ödemeleri geciktirmesine neden olmaktaydı. İran ülkesini 3 ile 4 bin metre civarında yüksekliğe sahip olması hattın yapımında Almanlara ve Amerikalılara ağır problemler yaşatmaktaydı. Almanlar açısından maliyetlerin ve ödemelerin yanı sıra malzeme temini

---

[495] (Kendi Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway." *Times*, Ocak 9 1930, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[496] (Kendi Muhabirimizden) "Trans-Persian Railway Contract." *Times*, Mayıs 20 1930, 15. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[497] (Kendi Muhabirimizden). "Trans-Persian Railway Dispute." *Times*, Mayıs 21 1930, 15. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

için yaşanan zorluk ve ülkenin dağlık kuzey bölümünde çokça yapması gereken köprüleme faaliyetleri projeyi zorlamaktaydı. İnşa malzemelerinin temini için tek yol Rusya'dan deniz yolu ile Hazar Denizi'nin uygun bir noktasına getirilerek malzemelerin inşaat alanına taşınması takip edecek olan güzergâhtı. Amerikan şirketi tarafından inşa edilen güney bölümün İngiliz alt şirketi Karun Nehri üzerine 1.100 yard yüksekliğinde bir köprü yapmak zorunda kalmıştı. Ayrıca yine güney bölümünde Aliabad yakınlarında Firuzkuh geçidi ile Elburz dağ silsilesi ile başlayan Tahran'a kadar yaklaşık olarak 300 millik alanın 25 millik bölümü tünellerden oluşmak zorundaydı. Tüm bu çalışmalara rağmen bitmeyen ve ödemeleri yapılamayan şirketlerin inşaatı durdurması üzerine İran Hükümeti inşaatı kendisi yapmaya karar verdi. İran Hükümeti ise demiryolunu kendisi yapması durumunda maliyetin yaklaşık 30 milyon sterlin daha ucuza olacağını düşünmekteydi. [498] İran Hükümeti, Ulen and Company'in inşa edilen güney bölümünün aksine Alman girişim şirketi tarafından yapılan kuzey hattının inşası devam ettiğini ve sözleşmenin askıya alınmayacağı duyuruldu.[499]

İran Hükümeti tarafından iptal edilen güney demiryolu hattı için İran Meclisi'nde tartışmalara neden oldu. İran Meclisi'nde yapılan görüşmelerde bir grup hattın tekrar Amerikan şirketine verilerek tamamlanmasını savunurken, Haberleşme Bakanı Mirza Seyyid Hassan Tağizade'nin de içerisinde bulunduğu grup ise demiryolu hattının bizzat hükümet tarafından tamamlanması gerektiğini savunmaktaydı. Ayrıca Bakan çalışan hatlarda meydana gelen yıpranma ve malzeme tedariki için Meclisi ve Hükümeti özverili çalışmaya davet etti.[500]

İran Demiryolları inşasında yaşanan aksaklık Imperial Bank of Persia'nın gelirlerine de yansımaktaydı. 41. olağan toplantısını yapan banka İran bilançosunda 3 milyon sterlinlik azalma olduğu gözlemlemekteydi. Bunun birincil nedeniyse İran para

---

[498] (İran Muhabirimizden), New Persian Railaway, *Times*, Haziran 7 1930, 11. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[499] (Kendi Muhabirimizden) The Trans-Persian Railway, Times, Temmuz 2 1930, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[500] (Kendi Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Ekim 20 1930, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

birimi kran'da yaşanan dalgalanmaydı. Banka elinde bulunan paranın İran mali yılının son gününde sterline dönüştürmek istemekteydi. Zira kran 1930 yılı içerisinde %19 oranında değer kaybetmişti. Ancak banka yapılan demiryolu inşasına yüksek oranda nakit ihtiyacı olması nedeniyle elinde fazladan İran parası tutmak zorunda bırakıyordu. Ayrıca İran 1929 tarihinde bir yıl sonra geçerli olmak üzere para biriminde değişiklik yapma kararı almıştı. 9 Mart 1930 tarihinde gümüş riyal basılmaya bankayı iyice zor duruma düşürdü.[501]

Financial Times Gazetesi 15 Ağustos 1929 tarihinde İngiltere'nin Bushire şehri Konsolos yardımcısı Teğmen Forester'ın Basra Körfezi ve İran'da İngiliz ticareti hakkında hazırladığı raporu okuyucularına sundu. Teğmen Forester'ın raporuna göre; Basra Körfezi'nde temel ithalat kalemleri olan çay, şeker ve parça eşyaların 1926-1927 yıllarında düşüş görüldüğü belirtilmekteydi. Ayrıca İran iç siyasetinde herhangi bir karışıklık meydana gelmemesi durumunda temel ithalat malzemeleri olan giyim, gıda, makine ve kimya ürünlerinde gelecek vaat eden bir pazar olduğu belirtilmekteydi. Özellikle 1929 yılında modern kıyafetler giyilmesiyle ilgili olarak çıkarılan yasa gereğince başta hazır geyim olmak üzere tekstil ithalatı hızla arttı. İran Hükümeti'nin ağır demiryolları yatırımı nedeniyle hazinesinde tutmak zorunda olduğu yüksek miktardaki nakit parayı halktan toplamakta olduğu vergiye dayandırması halkın alım gücü zayıfladı. Ancak yine de İran pazarı gelecek vaat etmekteydi.[502] Kontrolü altındaki tüm topraklarda yeni çıkar ve kazançlar elde etmek İngilizlerin en büyük gayesi haline dönüştü. Ancak Arap toplumu üzerinde yıkıcı etkileri olan başta petrol anlaşmaları olmak üzere tüm protokoller zamanla İngiliz idaresinin eleştiri dalgası doğurmaktaydı.

İran Hükümeti, Amerikalı şirkete boşalan demiryolu güney hattı için Fransız şirket Societe des Constructions Batignoles'e mühendislik araştırması yapmak için izin verdi. Ayrıca bu araştırma hakkından Belçikalı bir mühendislik grubunu da yararlanacaktı. Diğer yandan Messrs grup önderliğinde Alman şirketler Krupp, Henschel, Otto Wolff, Vereinigte Stahwerke ve Gute Hoffnungshütte'den oluşan inşat grupları ile

---

[501] *Imperial Bank Of Persia*, Times, Temmuz 3 1930, 22. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[502] *Persian Gulf Trade*, Financial Times, Ağustos 15 1929, 8. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Türk hükümeti arasında 50 milyon marklık (2.500.000 sterlin) inşaat anlaşması kredisi çalışmaları yapılmaktaydı. Henüz neticelenmemiş kredi anlaşmasıyla Alman Hükümeti, İran'da olası demiryolları inşası nedeniyle yaşayacağı kayıpları en aza indirmeye çalışmaktaydı.[503] Türk Hükümeti ile Alman Demiryolu sendikasını yaptığı görüşmeler sonucunda imzalan kredi anlaşmasıyla 1934 yılına kadar büyük miktarda demiryolu yapı malzemesi ve ekipmanı satışı yapılacaktı. Anlaşmaya göre; toplam 10 milyon dolar (2 milyon sterlin) olarak sağlanan kredinin 3 milyon dolarlık kısmı 1930 yılı içerisinde, kalan miktar ise 1931-1934 tarihleri arasına yayılarak verilecekti. Bu alınan yardımlar ile satın alınacak malzemeler İsveçli şirket tarafından inşası devam eden Kayseri-Ulukışla, Irmak-Filyos ve Fevzi Paşa-Ergani hatlarının bitirilmesine katkı sağlayacaktı.[504] İran Demiryolları inşasında yaşanan aksaklıklar Almanları yaşayacakları kayıplar nedeniyle başka bölgelerde yapacakları ticari ilişki arayışlarına itmişti

2.4.CUMHURİYET SONRASI ANADOLU DEMİRYOLLARI VE İNGİLTERE

Türkiye'de İzmir-Aydın Demiryolları İngiliz sermayedarlar tarafından 1856 yılında bölgedeki kaliteli incirlerin ihracı için inşa edildi. Bu demiryolları hatları yaklaşık olarak 400 mili bulmaktaydı. Bu dönemde Anadolu'da, Ankara'nın doğusuna ve Karadeniz Bölgesi'ne uzanan herhangi bir demiryolu hattı bulunmamaktaydı. Bu durum Milli Mücadele döneminde en büyük eksikliklerden biri olmuştur. Savaşın başlangıcında Türkler tarafından ele geçirilen ve savaş sonrasında ateşkes antlaşmasıyla 1919 yılında Müttefik kuvvetlerin emrine verilen mevcut hatlar; İstanbul'un işgali sonrasında İngiliz, Fransız ve İtalyanların kontrolüne bırakıldı. Bu ana hattın Anadolu ile bağını tesis eden İstanbul-İzmir-Eskişehir-Ankara hattının İzmit'e kadar olan kesimi ise İngilizlerin denetimine girdi. Millî Mücadele'nin üçüncü yılı içinde 1921 haziran ayında başlayan Yunan kuvvetlerinin taarruzu ile Eskişehir'den itibaren Polatlı sahasına kadar olan demiryolu hattı da Yunanların kontrolüne terk edilmek zorunda kaldı. Bu bağlamda Millî Mücadele Dönemi'nde Mustafa Kemal Paşa liderliğindeki kadroların Osmanlı toprakları üzerindeki demiryolu ağından faydalanma imkânları son derece sınırlıydı. Yunanlıların

---

[503] (Kendi Muhabirimizden) "New Turco-German Contract." *Times*, Ağustos 2 1930, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[504] (Kendi Muhabirimizden), "Railway Material For Turkey." *Times*, Ağustos 8 1930, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Anadolu'yu işgali ve akabinde yenilgiye uğrayarak geri çekilmesi sırasında başta İzmir ve çevresi olmak üzere hattın yol ve köprüleri Yunanlılar tarafından tahrip edildi. Bu tahrip nedeniyle hattın yaklaşık 70 bin sterlinlik mülk kaybına vardı. I. Dünya Savaşı sonrasında Paris'te toplanan Barış Konferansı'nda, Zarar Tespit Komisyonu kuruldu. Bu komisyon Türklerin 3 milyon sterlin tazminat ödemesine hükmetti. Milli Mücadele sonrası Türkiye bu tazminata itiraz etti. İngiltere ve Türkiye Hükümetleri arasında yapılan görüşmeler sonrası 1927 yılında bir anlaşma imzalandı. Bu anlaşma kapsamında 1950 yılına kadar şirketin bu imtiyazlarını satın alma opsiyonunu Türkiye Cumhuriyeti'nde olması şartı ile devam ettirmesine kararı verildi.[505] Anlaşma 28 Mayıs 1927 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi sunuldu. Anlaşmaya göre; her iki taraf şirketin imtiyaz süresinin dolmasıyla bir miktar tazminat ödemek şartıyla Türkiye'nin demiryollarını satın alma hakkını kabul etti. Ayrıca şirket işletmesi için lazım olan alet ve teçhizatı 15 yıl süre ile gümrük vergilerinden muaf olarak Türkiye'ye sokulmasına izin verilecekti.[506] Ancak bu anlaşma Türkiye Meclisi taraflıdan onaylanmadı. Bir de bunun yanı sıra Türkiye'de başlayan Lira/Sterlin kur sistemindeki oran nedeniyle demiryolu şirketi sürekli olarak zarara uğramaktaydı. Kur farkından doğan zararı karşılamak amacıyla yapılan müzakerelerden herhangi bir anlaşma çıkmaması Türkiye'nin ihtiyacı olan demiryolu ulaşımının şirket tarafından artık işletilemeyecek duruma gelmesine neden oldu.[507]

Türkiye Hükümeti ülkede iç huzurun sağlanmasının ardından büyük yatırımları kendi eliyle yapmaya başladı. Bu yatırımların başında ise demiryolları gelmekteydi. 1927 yılı dâhilinde yaklaşık olarak yapılmış veya yapımına devam eden yaklaşık 2000 millik demiryolu projeleri olması ülkede ihracatın yükselmesine ivmesine sağladı. Bu demiryollarının başında 390 millik İzmir-Aydın demiryolu, 440-490 millik İzmir-Kasaba demiryolu ve 50 millik Mudanya-Bursa demiryolu gibi tütün ve pamuk geliştiriciliğinin yaygın olduğu bölgeler gelmekteydi. Bu ürünlerin genel olarak yurt dışında başta İtalya olmak üzere Avrupalı ülkelere satılması ihracat kaleminin artırmaktaydı. Diğer yandan

---

[505] (Kendi Muhabirimizden), "The Smyrna-Aidin Railway." *Times*, Kasım 8 1928, 15. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi); Kâzım Özalp, *Millî Mücadele 1919-1922*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1985), 141.

[506] *Ottoman Railway*, Times, Mayıs 31 1927, 22. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[507] *City Notes*, Times, Haziran 2 1930, 22. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ankara-Konya ve oradan da Bağdat'a uzanan hat ile Samsun-Ankara arasındaki hatlar ile ülke batı-doğu ve güney-kuzey aksında ulaşım kolaylığına kavuşması ülkenin ticaretine katkı sağlamaktaydı.[508]

Osmanlı Devleti'nden kalma sorunlar hızla çözen Türkiye Cumhuriyeti batılı sisteme ayak uydurmak için iç reformlara önem vermekteydi. Özellikle yapılması planlanan demiryolları projeleri kapsamında 1927-1928 yılına ait 22 milyon lira dış borçlanma yapan Türkiye, 1928-1929 yılı içerisinde Haydarpaşa Limanı'nın millileştirmek ve Mersin-Adana demiryolu yapımı için 29 milyon lira daha dış borçlanmaya gitti. Yine bu kapsamda İzmir-Kasaba, İzmir-Aydın demiryolları ve Anadolu'nun doğusundaki demiryolu hatlarının da millileştirilmesi kapsamında ilgili şirketlerle anlaşmalar yapıldı.[509]

Türkiye giriştiği bu demiryolu gayretini 1930 tarihinde hattın Sivas'a ulaşmasıyla taçlandırdı. Hattın Sivas'a ulaşması sebebiyle bir konuşma yapan Başbakanı İsmet Paşa yaşanan mutluluğu ifade ettikten sonra muhalefet partisi Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın Başkanı Fethi Bey'in kendisi ve hükümetine karşı yaptığı eleştirilere cevap verdi. İlk olarak Fethi Bey'in demiryollarına inşaatına kilometre başına çok fazla para ödendiği yönündeki eleştirilerine İsmet Paşa, kilometre başına 7 bin lira ödeme yapıldığını ve bu miktarın yabancılar tarafından yapılan demiryoluna karşılık ödenen miktarın çok altında olduğunu belirtti. Ayrıca yabancılar ile yapılacak olan demiryolları projelerinin sonu hep kapitülasyonlara çıkmakta olduğunu belirten İsmet Paşa, yavaş da olsa demiryollarının kendi istedikleri şekilde inşasının hükümetin bu hatlar üzerinde kontrolünü artırdığını ifade etti.[510] Türkiye Cumhuriyeti'nin takip ettiği bu milli politika, Anadolu'da başta İngiltere olmak üzere yabancı yatırımcıların takip ettiği kapitülasyonlar vari işletmelerin sonunu getirdi. Demiryolları konusunda İngiltere, Orta Doğu'daki çıkarlarının Anadolu safhasını kaybetti. Türk Hükûmeti'nin kısa süre içinde toparlanarak doğu illerinin

---

[508] (Bir Muhabirden) "Republican Turkey." International Banking Supplement. *Financial Times*, Mart 21 1927, 61. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[509] *The Ottoman Bank*, Times, Haziran 26 1929, 26. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[510] (Kendi Muhabirimizden), "Turkish Ministry's Achievements." *Times*, Eylül 1 1930, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

demiryolu ağını geliştirmesinden ilk olarak Fransız yönetimi rahatsızlık duymuştur. Bu durumu İsmet İnönü, 21 Ağustos 1935 tarihinde hazırlayarak, Mustafa Kemal Atatürk'e sunduğu raporunda şu ifadelerle dile getirmiştir: *"Çöl şimendiferi, Şark vilayetlerimizle başlıca iktisadi, idari ve askeri irtibatımızı teşkil eden çöl şimendiferi bütün rolünü bize taalluku (ilgi, ilinti) itibari ile kaybetmek üzeredir. Urfa, Antep, Malatya şimendiferi bir taraftan Urfa, Viranşehir, Mardin mıntıkası ile Diyarbakır hattı, diğer taraftan yollarla bağlanırsa bizim mıntıkamızın Fransız mıntıkasına irtibat bakımından muhtaçlığı esasından kalkmış olacaktır... Fransız durumunda ikinci mücadele mevzuu iktisadidir. Bu mevzu evvela kaçakçılık şeklinde tebarüz ediyor (beliriyor). İskenderun'dan Cizre'ye kadar Suriye hududu hemen hudud üzerinde bulunan birçok kaçakçı merkezleri ile bezenmiştir. Kaçakçılığın bize verdiği zararları saymaya lüzum yoktur. Fransız hududunda kaçakçılık Fransız nüfuzunun ve siyasî kudretinin yayılma vasıtası olmak itibari ile ayrıca önemlidir."*[511]

[511] Saygı Öztürk, *İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*, 5. Baskı, (İstanbul Doğan Yay., 2008), 24.

3.BÖLÜM:

SAVAŞ SONRASI PETROL-DEMİRYOLU İLİŞKİSİ

3.1.PETROL VE ORTA DOĞU

Latince, *Petro Oleum* kelime köklerinden gelen Petrol kelimesi taş yağı anlamına gelmektedir. Tarihte ilk olarak Fenikeliler tarafından sızdırmazlık özelliği nedeniyle gemi yapımında kullanılmaktaydı. Bilinen ilk petrol rafinerisi ise *Dubinin Kardeşler* tarafından Kuzey Kafkasya'da Mosdok köyünde 1823 tarihinde kuruldu. Petrolün modern anlamda 27 Ağustos 1859 tarihinde Amerikalı Albay Edwin L. Drake tarafından Titusvilla'da sondaj yoluyla çıkarılması sağlandı. Drake'nin 27 Ağustos 1859'da, Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Pensilvanya eyaletinde petrol yatağını keşfetmesi ve kısa bir süre sonra rafinaj yöntemiyle petrolün kullanım alanının genişletilmesi, dünya tarihi açısından yeni bir çığır açtı. 18. yüzyılın sonundan itibaren dünya devletleri arasında beliren sömürgecilik yarışına ABD de dâhil oldu. ABD'nin de yarışa dahil olmasının ardından sömürgecilik Pasifik'e kadar yayıldı. 1876'da Afrika'nın sadece %11'i sömürgeleştirilmişken, 1900 yılından itibaren Afrika'nın %90'ı, Pasifik'in %99'u sömürgeleşmiş durumdaydı. Bunun yanında büyük devletlerin çeşitli ülkelerde maden, demiryolu, deniz işletmeleri vs. gibi dış yatırımları da vardı. Örneğin İngiltere, Fransa ve Almanya'nın 19. yüzyıl sonundaki dış yatırımları 160 milyon altın frank idi. Bu miktar tüm dünyadaki yatırımların %83'ünü oluşturmaktaydı. Zira bu gelişmeler, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önemli bir enerji kaynağı olarak beliren petrolün, özellikle 20. yüzyıldaki siyasi, ekonomik, diplomatik ilişkilerin belirleyici unsuru haline gelmesinin ilk aşamaları oldu.[512] Petrolün geleceğe yönelik ümitvar bir enerji hammaddesi bu alanda dünya devletlerini kıyasıya bir rekabet ortamına getirdi.

19. yüzyılda dünya petrollerinin %50'si Rusya'da bulunan rezervlerden karşılanmaktaydı. Bunun yanı sıra ABD, Meksika, Romanya gibi ülkelerde de petrol

---

[512] Roger Owen ve Şevket Pamuk, *20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomisi Tarihi,* çev. Ayşe Edirne, (İstanbul: Sabancı Üniversitesi, 2002), 9-17; Cedid, *Petrol Emperyalizmi,* 10-11; Daniel Durand, *Milletlerarası Petrol Politikası,* çev. Ahmet Angın, (İstanbul: Kitapçılık Yayınları 1966), 25; Cevat Eyüb Taşman, "Türkiye ve Petrol", *Maden Tetkik ve Arama Dergisi (MTAD),* C.8, 1937, 9; Okumuş, *Kalust S. Gülbenkyan ve Türkiye Petrol Şitketi,* 96.

rezervleri bulunmaktaydı. Sanayi devriminin içten yanmalı motorları hızla sanayi ve ulaşım alanlarına sokması petrolün kısmen popülitesini artırdı.[513]

Başta ABD olmak üzere batılı ulusların petrol piyasasına girip hızla büyümesi İngiltere gibi 18-19. yüzyılları domine etmeyi başaran ülkelerde telaş yarattı. Petrol rafinerisi ve nakliyesine yönelik yatırımlarıyla dünya petrol piyasasına yön veren isim olan John Davidson Rockefeller tarafından 1870 yılında kurulan Standard Oil Of Ohio'nun 1911 yılında ABD eliyle parçalara bölünmesi "*Büyük Rekabetler Çağı*" başlattı. Bu dönemde ülkeler arasındaki petrol rekabetinin artması, "merkez" ülkelerin, "yarı-çevre" ve "çevre" konumundaki ülkelerle arasındaki ilişkileri yeniden şekillendirdi.[514]

19. yüzyıl başlarında yaşanan teknik gelişimler sayesinde petrolün makine ve motor gücünde başat enerji sağlayan yakıt olarak kullanılmaya başlanmasıyla dünyadaki petrol kaynakları büyük devletlerin ilgisini çekmeye başladı. Bu bağlamda batılı devletler Orta Doğu'da özellikle Osmanlı Devleti, İran, Arabistan ve Mısır çizgisi içinde olan bölgeleri üretecekleri mallar için hammadde, ürettikleri mallar için pazaryeri, sanayileri ve motor güçleri için de petrol kaynağı olarak görüyorlardı.[515] Üstelik içten yanmalı motorların keşfi ile bu motorların donanma gemilerinde kullanılmaya başlaması İngiltere gibi denizlere hâkim olan ülkelerin gücünü artırmak için hayati öneme haizdi. Bu durumdan etkilenen İngiltere, Amiral Lord Fisher döneminde donanmayı kömür yakıtlı hammaddeden petrol yakıtlı hammaddeye dönüştürme kararı alınmıştır. Özellikle 1900'lü yıllarda başta petrol, demiryolları olmak üzere İngiltere'nin enerji ihtiyacının %1'ne tekabül etmekteydi. Ancak geleceğin enerji kaynağında geride kalmak İngiltere için telafi edilmeyecek bir hata olabilirdi. Bu nedenle İngiltere acil olarak küresel

---

[513] Gelvin, *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015,* 325.

[514] Cerid, *Petrol Emperyalizmi,* 12.

[515] İsmet Türkmen, "Türkiye'nin Ortadoğu, Afrika ve ABD politikaları", Ed. N. Koç, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Demokrasi Ve Dış Politika (1938'den 2000'li Yıllara),* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2020), 398.

piyasaya hâkim şirketler eliyle bu sektörde kendisini geliştirme ihtiyacı hissetmekteydi.[516]

Petrol yarışında İngiltere ve batılı devletlerin birçoğu gözünü Orta Doğu'ya dikmişti. Bu süreçte özellikle Osmanlı Devleti'nin, çöküşünü hızlandıran birçok askeri mağlubiyet alması ve devletin ulaşım ağının ihtiyaca cevap verememesi batılı devletlerin petrol konusunda hedefi haline gelmesi nedenleri arasında sayılabilirdi. Bu durum ekonomik açıdan olduğu kadar ülke içindeki istikrarın korunması bakımından da çok sıkıntı yaratmaktaydı. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle demiryolu alanındaki çalışmalara hız verilmiş, projeler hazırlanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti mali ve teknik açıdan demiryollarını yapacak güce ve imkâna sahip olmadığından, ilk demiryolu imtiyazını İngilizlere vermiştir. Bunu Fransa, Almanya gibi devletlere verilen imtiyazlar takip etmiştir. Söz konusu dönemde verilen en önemli imtiyaz, II. Abdülhamid'in, Almanlara verdiği Bağdat Demiryolu imtiyazıdır. Emperyalist devletlerin demiryolu-petrol denklemi Osmanlı Devleti topraklarında kıyasıya bir imtiyaz mücadelesi doğurmuştur.[517]

20. yüzyılın başlarında petrol kullanımını tetikleyen iki yeni durum ortaya çıkmıştır. Bunlardan birincisi Amerikalı girişimci Henry Ford tarafından ABD'de otomobil endüstrisinin kurularak geliştirilmesi ile petrol üstü ürün olan benzinin kullanımının yayılmasıdır. İkincisi ise Amerikalı petrol devi Standart Oil Company'nin içinde bulunduğu mali bozukluklardan* yararlanan Hollanda merkezli rakibi Royal Dutch'un petrol ve taşımacılık konusunda daha hızlı arz-talep dengesi ortaya koyabilmek

---

[516] Alper Yıldırım, "İngilizlerin Petrol Özelinde İran'daki Yerel Aşiretlerle Kurduğu İlişkiler", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 22, S.4, (2022), 1166-1167.

[517] John A. DeNovo, "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review* 33, No. 3 (Autumn, 1959), 300-303.

* John Rockefeller, Standart Oil Company şirketini kurmasının ardından hızla büyütüp rakiplerini ortadan kaldıran bir politika takip etmiştir. Bu nedenle 1872 tarihinden itibaren %25 olan şirketin petrol hacmini, 1882 tarihinde %80'e çıkarmıştır. Ayrıca şirket petrol taşımacılığında da ilerleyerek ABD'de taşınan petrolün %90'ını elinde bulundurmaktaydı. Standart Oil Company'in bu güçlü pozisyonu ABD'li yöneticileri endişendirmiştir. Bu neden ile 1890 yılında "Sherman Antitröst Yasası" ile Standart Oil Company'nin parçalara ayrılmasına kararlaştırıldı. 1912 tarihinde 38 parçaya bölünen Standart Oil Company'nin gücünün zayıfladığı söylenebilir. Bkz. Atasay Özdemir, "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve Savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri", *1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak*, (İstanbul: Harp Akademisi Basımevi 2015), 65.

amacıyla İngiliz merkezli Shell Transpport şirketiyle birleşmesi petrol konusunda küresel yarışı tetiklemiştir.[518]

İngilizler dünya petrol pastasından pay alabilmek amacıyla ilk olarak var olduğu net olarak araştırılmamış ancak kısmen varlığı dpğrulanmış Orta Doğu petrollerini el geçirmek için harekete geçti. Bu kapsamda İngilizler ilk olarak Kanada asıllı William D'Arcy tarafından İran'dan alınan petrol arama imtiyazına göz dikti. Daha D'Arcy bu imtiyazı alıp Londra'ya dönmeden Mısır'da İngiliz ajanları tarafından imtiyazın İngiltere Hükümeti'ne devredilmesine karşılık kendisine 6 milyon sterlin ödeneceği söylense de D'Arcy imtiyazı ilk etapta devretmedi. Ancak imtiyazdan vazgeçmeyen İngiliz ajanlar, D'Arcy'i Londra'ya girmek üzere Mısır'dan ayrıldığı esnada gemide bir Angelikan Kilisesi rahibi gibi davranan ajanı ile kandırmayı başardı. Yolculuk boyunca D'Arcy'i dini duygularla etkileyen rahip kılığındaki İngiliz ajanı D'Arcy'nin imtiyazları Angelikan Kilisesine devretmesini sağladı. Bu ajan ise Londra'ya ulaştığında imtiyaz belgesini İngiliz Entelicens Servisine teslim etti.[519]

1914 yılı mayısında ise hem dünya hem de İngiltere siyaseti açısından petrolün önemini artıran bir başka gelişme yaşandı. İngiltere Denizcilik Bakanı Churchill, William D'Arcy tarafından İran Şahı'ndan alınan petrol arama imtiyazını İngiltere Denizcilik Bakanlığı ve Entelicens Servis adına %56'sının satın alınmasını Avam Kamarasına teklif etti. Avam Kamarası'nda yapılan oylamada 18'e karşı 254 oyla imtiyazlar İngiliz kurunları adına satın alınmasına karar verdi. Böylece Churchill, İngiltere'yi petrol konusunda İran'da ve dünya genelinde hatırı sayılır bir aktör haline getirmeyi başardı.[520]

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla başta Avrupa ülkeleri olmak üzere petrol kullanımı fazla olan ülkelerde yoğun bir talep yığılması meydana geldi. İngiltere'nin özellikle donanmayı petrol bazlı yakıta geçirmesi sağlıklı petrol akışına ihtiyaç duymasına neden olmaktaydı. 1912 ve 1918 yılları arasında İran petrol sahasından

---

[518] Cedid, *Petrol Emperyalizmi,* 14.

[519] Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası,* (Adak Yayınları), 41-42.

[520] Cedid, *Petrol Emperyalizmi,* 15-16; Gilbert, *Churchill Bir Yaşam,* 308.

İngilizlerin elde ettiği 1600 varil petrol, savaş nedeniyle bir anda 18 bin varile çıktı. 1917 yılında Fransa'nın petrol stokunun bitmesi ABD'den yardım istemesine neden oldu. Avrupalı müttefikler çoğunluğu ABD olmak üzere dış alımlarla petrol gereksinimini karşılıma çalıştı. Talebin artması petrol fiyatının hızla yükseltti. 1917 yılında dünya petrol üretiminin %67'sini karşılayan ABD gerek ülke içi ihtiyaçlar ve gerekse savaşan tarafların taleplerinin artması nedeniyle Meksika gibi ülkelerden petrol ithal etmek zorunda kaldı. Durum vahameti karşısında ABD başkanı Wilson ülke genelinde petrol üreticileri üzerinde Mark Requa tarafından idare edilen *Yakıt İdaresi* adında bir kuruluş kurup petrol hareketliliğini kontrol altına almaya çalıştı.[521] Büyük savaş hem kazandırırken hem de kaybettirmekteydi. Zira devlet kontrolünde olmayan şirketlerde kartelleşme ve fiyat istikrarsızlığı doğuruyordu. ABD ve İngiltere gibi devletlerin her ne kadar ticaret usulünde serbest piyasa ekonomisini takip etmekteyseler de petrol gibi dünya politiğini alakadar eden konularda müdahaleci bir tavır sergilemekten çekinmiyorlardı. ABD'li yöneticiler bu müdahaleyi perde arkasından gerçekleştirirken, İngilizler bizatihi Anglo-Persian Oil Company'ye ait hisseleri devlet adına satın alarak gerçekleştirmişti.

3.1.1.İngiltere'nin Orta Doğu Petrol Politikası

Osmanlı toprakları üzerindeki nüfuz kavgası ve ileride devletin, mirasının nasıl paylaşılacağı konusu büyük harbin çıkmasına sebep olan faktörlerden birisidir. Gerek bu sürecin evvelinde gerekse de sonrasında özellikle, İtilaf kuvvetlerinin İttifak Devletleri'ni adeta bir *çelik çember* içerisine almaya çalıştığını görmekteyiz. Bu süreci bozacak olan gelişme ise; Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olması ile başladı. Diğer taraftan petrol artık tüm ülkeler için vazgeçilmez bir değer haline gelmişti. Bu durum karşında devlet idaresi oluşturmak gerektiği gerçekliği İngiliz idareciler tarafından kavranmış ve dünya üzerinde nerede petrol varsa söz sahibi olmak için çalışmalara yürütülmekteydi. Zira savaş sırasında yaşanan 1917-1918 yıllarındaki petrol kıtlığı İngilizlerin hızlı kararlar almasına neden oldu. Üstelik Rusya'nın savaştan çekilmesi bu kıtlığı körükledi. Bu kapsamda savaş sonrası kazanımlar açısından İngilizler tarafından Osmanlı Devleti'nde koparacağı Mezopotamya ve daha önceden petrol faaliyetleri yürütülen İran'ın önemi

---

[521] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 201; Özdemir, "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve Savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri", 76.

katlanarak artmıştı. İngiliz Savaş Kabinesi'nin güçlü bakanlarından Sir Maurice Hankey, Dış İşleri Bakanı Balfour'a bir mektup yazarak kömürün yerini petrolün alacağını, en azından aynı paralelde olacağını bildirerek petrol alanları için hızlıca politikalar geliştirilmesi gerektiğini belirtiyordu.[522]

İngiltere savaş sonrası kazanıldığı bölgelerde petrolün izini sürmeye başladı. 15 Mart 1919 tarihinde İstihbarat Departmanı Donanma Personelliği tarafından Pers ve Mezopotamya Petrol Sahaları Hakkında Mutabakat Zaptı isimli petrol çalışması yaptı. Bu kapsamda bölgenin petrol yapısı ve bu petrolün İngiliz hegemonyasında uluslararası ticarete dâhil edilebilmesi için ayrıntılı bir rapor hazırlandı. Raporda İngiltere'nin sadece kendi başına yıllık petrol ihtiyacının 6 milyon ton olduğu üzerinde durulmaktaydı. Ayrıca İngiltere'nin ileriki dönemlerde dominyonları ile yıllık petrol ihtiyacının 10 bin ton bulması muhtemel görünmekteydi. Bunun yanı sıra İngiltere'nin önemli bir petrol tedarikçisi olan ABD'de tüketimin üretimin üzerine çıkması nedeniyle Meksika başta olmak üzere ihtiyacını karşılamak amacıyla yıllık 4 milyon ton petrol ithal etmeye başlaması İngiltere için ileride yaşanabilecek bir talep sıkıntısının belirtisi olarak gösterilmekteydi.[523]

İngiltere'nin petrol yarışında geride kalmaması için iki önemli nokta vardı. Bunlardan birincisi İran sahasında zaten mevcutta petrol çıkartılan bölge ve ikincisi ise savaş sonrası İngiltere nüfuz alanında kalacak olan ve gelecekte önemli bir petrol potansiyeli olacağı tahmin edilen Mezopotamya'ydı.[524] Bu durum karşısında İran üzerinde yapılan tetkiklerde petrol var olduğu bilinmekle birlikte ülke genelinde jeolojik araştırılmalar tam olarak sonuçlanmamıştır. Mezopotamya ise genel olarak araştırılmamış olmasına rağmen Mezopotamya'nın İran sınırına yakın bölgelerde petrolün var olduğu bilinmekteydi. Mezopotamya'nın kuzey kısmında bulunan Musul Vilayeti'nin, Dicle

---

[522] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 214.

[523] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 10-11.

[524] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 12-13.

Nehri boyunca petrol çıkarılmaktaydı. Mezopotamya'nın güneyinde ise Basra Körfezi'ne kadar olan yer yer petrolün çıkarıldığı alanlar vardı.[525]

İngilizler, Mezopotamya'da petrolün varlığı gözle görülür olan Musul ile Mandali arasındaki yaptıkları araştırmalarda yer yer petrol sızıntılarının olduğu görülüyordu. Buradaki petrolün Dicle vadisi boyunca Hamma Ali, Kaiyara ve Fethah geçidinden güneye doğru gittiği düşünülmekteydi. Bu bölge içinde özellikle Kerkük, Tuzhurmatu, Küfri ve Kızıl Robot'ta petrol sızıntısı gözle görülebilir bir seviyedeydi. Ancak bölgenin Basra Körfezi'ne uzak olması petrol işletmeciliğinin gelişmesini engellemekteydi.[526] Mandali'nin 15 mil kadar kuzeyinde yer alan Naft Khaneh bölgesinde petrolün varlığı biliniyordu. 1914 yılı öncesinde Osmanlı Devleti sınırları içerisinde olan bölge savaş sonrasında Osmanlı Devleti'nden koparılarak Anglo-Persian Oil Company çalışma alanı içerisine dâhil edildi.[527] Petrol konusundaki sorunsalın farkına varan İngilizler savaş sonunda Osmanlı Devleti ile 30 Ekim 1918 tarihinde ateşkes anlaşması imzalamasına rağmen Musul'un güneyinde bulunan birliklerini 3 Kasım tarihinde Musul'u işgal etmelerini emretti.[528]

Mezopotamya kuzey kısmında bilinen üretim yerlerinin başında Mezopotamya'nın İran sınırında bulunan Mandali bölgesinin kuzeyinde bulunan Naft Khaneh geliyordu. Ancak bu bölgelerin geniş ve yüksek platolarla çevrilmiş olması petrolün elde edilmesi kadar sağlıklı bir şekilde rafine edilecek bölgelere nakli konusunu da beraberinde getirmekteydi. Mezopotamya petrol sahaları üçe bölünerek düşünülmeliydi;

1- Musul ile İran sınırında bulunan Mandali'ye kadar olan bölüm;
2- İran'ın kuzeybatısında bulunan Luristan bölgesi ile Pusht-i Kuh arasındaki bölgesi;

---

[525] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 14.

[526] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 16.

[527] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 17.

[528] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 215.

3- İran'ın güney batısında yer alan Baktiyari bölgesi ile Arabistan arasında kalan bölge olarak değerlendirilebilirdi.[529]

Luristan ve Pusht-i Kuh arası birçok noktasından petrol çıkarılan bir bölgeydi. Ayrıca Basra Körfezi'ne yakınlığı ile petrolün nakli konusunda da kolaylık sağlamaktaydı.[530] Arabistan ve Baktiyari bölgesi alanında petrol çıkarılan alanların varlığı bilinmekle birlikte bu alan Anglo-Persian Oil Company'nin çalışma alanı içerisindeydi.[531] Petrol sahalarının güney bölümünü ise; Basra Körfezi kıyıları ve İran Platosunun güney kısımları olarak ikiye bölmek mümkündü. Basra kıyılarında hâlihazırda petrol çıkarılan noktalar bulunmakla birlikte bu bölgeden çıkarılan petrolün nakli de gayet kolaydı. Buna rağmen İran Platosunun güney kısmından çıkarılan petrol ise hem daha zahmetli çıkarılmakta hem de nakli zor yapılmaktaydı. Tüm bu petrol sahalarının yanı sıra bir de Fırat Vadisi boyunca çıkarılan ancak çok eski kuyulara sahip olan alan da vardı. Özellikte Hit ve Ramadieh bu alanların başında gelmekteydi. Ayrıca Bağdat'a 70 mil kadar mesafede Fırat Nehri havzası içerisinde petrolifer çıktığı bilinmekteydi.[532]

Bölgedeki petrolün bulunup çıkarılması kadar hayati bir öneme sahip olan diğer bir konu ise elde edilen petrolün rafine edilip ve uluslararası ticarete katkı sağlayacak bir liman şehrine ulaştırılabilmesiydi. Bu amaç göz önüne alındığı zaman bölgede çıkarılacak petrolün uluslararası ticarete arzı amacıyla iki rota göze çarpmaktaydı. Birincisi güneye boru hatları ile indirilen petrolün Şattülarap'ta gemilere yüklenmesiydi. Ancak bu durum karşısındaki en büyük engel Şattülarap'a yaklaşabilecek büyük gemilere denizin burada sığ olması nedeniyle kapasitesinin sadece %60'ı kadar yükleme yapılabilirdi. Petrolün arzının bir diğer rotası ise son noktasının Akdeniz'e çıktığı bir boru hattı veya demiryoluydu. Akdeniz'e çıkacak rotanın ilk göze çarpan hattı son noktası İskenderun veya Beyrut limanları olan hattı. Üstelik bu rotanın Bağdat-Halep arasındaki uygun

[529] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 15-16.

[530] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 18.

[531] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 19.

[532] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 21.

durumu ve Bağdat Demiryolunun kısmen bitmiş bölgeleri hattı akla uygun hale getirmekteydi. Akdeniz'e ulaşacak bir diğer hattı ise Fırat Vadisi'ni takip edecek hat olabilirdi. Bu iki hattın yanı sıra çölü takip eden ve Hayfa'ya çıkan bir hat da düşünülmüşse de bu hattın güvenliği ve su ikmalinin zorluğu nedenleri diğer iki hatta göre daha zayıf kalmasına neden olmaktaydı.[533]

İngiltere'nin Mezopotamya Yüksek Komiserliği Yarbay A. Wilson Anglo-Persian Company tarafından bölgede temsil edilen İngilizlerin yapılacak arama ve bulma konularında yerel halkın istihdam edilmesi kanısındaydı. Ayrıca Yarbayın tespitine göre hem Akdeniz rotası hem de Basra Körfezi rotası birlikte değerlendirilmeliydi. Yarbay bu amaçla Akdeniz'de bir liman şehrine kadar yapılacak demiryolu hattı ve bu hattın yanına bir de petrol boru hattı döşenmesi mantıklı olduğunu dile getirmekteydi. Ayrıca Akdeniz'e uzanan demiryolu benzeri daha sonra Basra Körfezi rotasına da uygulanmalıydı. Bu sayede Akdeniz'den Basra Körfezi'ne kesintisiz bir petrol arzı gerçekleştirilebilirdi.[534]

3.1.2.Savaş Sonrası Orta Doğu Petrolü Ve Müttefiklerin Anlaşma Çabaları

Savaşın son bulmasının ardından galip ülkeler arasında çeşitli sorunlar ortaya çıktı. Bu sorunların başında kimin ne kadar ve nerelerde söz sahibi olacağı konusu gelmekteydi. Fransa Başbakan Clamenceau savaşın bitmesinden 3 hafta sonra Londra'ya bir ziyarette bulunarak mevkidaşı Llyod George ile bir görüşme yaptı. Bu görüşmede Fransız Başbakan, savaş sonrası Orta Doğu'nun paylaşımında İngiltere'nin açıkça ne istediğini sorması üzerine Sir George resmi olmayan bir şekilde Suriye'nin Fransa idaresi altına alınması şartının İngiltere tarafından tanınmasına karşılık Fransızların, Musul üzerindeki iddialardan vazgeçmesini istedi. Fransız Başbakan Clamenceau bu teklifi kısmen makul bir teklif olduğunu mevkidaşına bildirdi. Ancak bu kısacık görüşme İngiltere ve Fransa arasındaki sınır problemini çözmedi. Hatta sınır problemi zamanla ABD'nin de dâhil olduğu bir sorun sarmalına dönüştü.[535] İngilizler, müttefiklerinin itiraz

---

[533] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 26-27.

[534] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 5-6-7. (Belgenin 1-2-3. Sayfaları)

[535] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, 209.

etme olasılığına rağmen Mezopotamya petrolleri hakkında çıkarlarını ortaya koyacak şekilde bölgede bilimsel araştırmalar yapmaktaydı.

Savaş sonrası İngilizlerin petrol araştırmaları 5 Mart 1919 tarihinde başladı. Mr. Forbes Adam, Sir A. Hirtzel ve Sir L. Malet, İran ve Mezopotamya petrol sahaları hakkında araştırmalar yaptı. Bu araştırmalarda özellikle İngiltere'nin petrol ihtiyaçları açısından İran ve Mezopotamya petrollerinin önem arz ettiği üzerinde durulmaktaydı. Ayrıca bu bölgelerde eskiden kalma Alman ve Türk imtiyazlarında Fransızlar ve Amerikalılar da çıkar elde etmek için çalışmaktaydı. Özellikle gelişen teknolojiyle birlikte her alanda kömürün yerini almakta olan petrolün çıkartıldığı alanlar artık savaş sonrası dönemin en önemli ganimeti haline gelmişti. Ayrıca İran ve Mezopotamya'da elde edilen petrolün İngiltere'ye akabilmesi için ulaşım hatların önemle ve titizlikle hesaplanması gerekiyordu. Petrolün uluslararası platforma taşınabilmesi için boru hatlarının İngiliz denetiminde bir limana taşınması elzemdi.[536]

Savaştan önce Babıali tarafından Basra ve Bağdat civarlarında petrol arama imtiyazları alabilen İngiliz şirketleri dünya petrol arzının sadece %3'ünü hükmediyordu. İngiltere güçlü, küresel bir petrol şirketi ortaya çıkarabilmek için kendisine bağlı Petroleum Excutive ile Hollanda-İngiltere ortaklığında olan Royal Dutch-Shell Company birleştirmeye çalışmaktaydı. Bu şirketin İngiliz kontrolüne alınması için birleşen şirketlerin Mezopotamya petrollerinden pay almasıyla politikası takip edilmekteydi.[537]

İngilizler, Mezopotamya'yı Akdeniz'e bağlayan güzergâh üzerinde Fransa kontrolündeki Suriye'nin bulunması nedeniyle Fransızlarla ortak müşterekte buluşma zemini aramaktaydı. 24 Nisan 1920 tarihinde İngiliz Hükümeti adına D. Lloyd George ve Fransa Hükümeti tarafından A. Millerand iki ülkenin sınır konusunda görüşmelere başlamasına karar verdi. Bu kapsamda Fransız Dışişleri Siyasi ve Ticari Müdürü M. Philippe Berthelot ile Britanya Petrol Departmanı Sorumlu Müdürü Sir John Cadman İngiltere ve Fransa'yı; Irak'ta çıkarılan petrolün Akdeniz'e ulaştırması, Suriye, Irak, ve

[536] The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 1-2.

[537] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 8-9.

Musul sınır konularında anlaşma sağlamak için görüşmelere başladı. Hyapılan görüşmeler sonrasında İngiliz-Fransız tarafları imzaladıkları mutabakat muhtırasıyla Romanya, Anadolu ve Eski Rus İmparatorluğu toprakları olan Galiçya bölgelerinde hâkimiyet alanlarını belirledi. Görüşmeler sonunda varılan mutabakata göre İngiltere Hükümeti, Mezopotamya'da çıkarılacak petrolün ham halinden %25'ni Fransa Hükümeti'ne terk etmeye karar verdi. Ayrıca İngilizlerin, Anglo-Persian Oil Company tarafından tedarik ettiği petrolün Mezopotamya üzerinden Akdeniz'e ulaştırmak için yapacağı petrol boru hattının ve demiryollarının Fransa mandası altındaki topraklardan geçmesi ve yine bu alanlar dâhilinde bir limana ulaştırılması durumunda Fransa Hükümeti gerekli yüzdelik hakkını Anglo-Persian Oil Company ile yapacakları görüşmelerle alacaktı. Bu amaçla yapılacak olan demiryolları ve boru hatlarının yapımı için ithal edilecek olan malzeme ve ekipmanlar, Fransız mandası altındaki topraklardan vergilerden muaf tutularak taşınacaktı. Ayrıca İngilizler denetimi altındaki arazilerde Fransız müteşebbislere, Fransız denetimi altındaki arazilerde ise İngiliz müteşebbislere petrol arama konusunda ortak hak tanınacaktı.[538] Tüm bunlara rağmen Fransa ile yapılacak olan anlaşma İngiliz Başbakanı ve Dış İşleri Bakanı'nın taraftar olmaması nedeniyle parlamentodan geçmedi. Ayrıca İngiltere Başbakanı, Savaş Ofisinden Mezopotamya'daki İngiliz nüfuz alanlarında petrolün araştırılması ve bu alanlardan petrolün büyük limanlara aktarılmak için yapılması gereken petrol boru hatlarının ve demiryollarının güzergâhlarının tespit edilmesi için kapsamlı bir çalışma yapılmasını istedi. Zira Başbakan, Mezopotamya'daki petrol alanlarının İngiliz Devleti'nin menfaatlerine çalışmasını arzu etmekteydi.[539]

İngiltere Hükümeti, Irak Yüksek Komiserliği ile yakın bir iletişim kurarak hem Irak'ı hem de müttefiklerini kızdırmayacak bir petrol paylaşımı hedeflemekteydi. Bu fikir alış-verişlerinin başında Osmanlı Devleti'nden kalan Turkish Petroleum Company imtiyazlarının bazı hisseleri müttefikler arasında paylaşılması gelmekteydi. Bir diğer husus ise şirketin isminin değiştirilmesi gerektiği konusuydu. İngiliz Hükümeti hem adil bir paylaşım yapılması taraftarı hem de İngiliz menfaatlerini sonuna kadar korumanın

---

[538] *Anglo-French Oil Supplies*, Times, Temmuz 24 1920, 11. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[539] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 8-9.

peşindeydi. Özellikler dünya petrol arzının %80'nini karşılayan ABD'nin piyasayı domino etmesinin İngiltere için tehlikeli hale gelmeden önlemler alınması gerekmekteydi. Ancak I. Dünya Savaşı'nın son bulmasının ardından İngiltere için küresel ölçekli bir petrol şirketinin İngiltere kontrolüne alınması çalışmalar kapsamında Royal Dutch-Shell grup ile yapılan görüşmelere herhangi bir sonuç çıkmadı. Üstelik bir de İngiltere ve Fransa arasında yapılan Anglo-Franch Antlaşması'nın İngiliz Parlamento'su tarafından onaylanmayarak askıya alınması İngilizleri daha da zor bir duruma düşürdü. Bu nedenle gayet karmaşık bir hal alan savaş sonrası kazanınmlar konusunda Irak Yüksek Komiserliği, İngiliz Hükümeti'ne petrol konularında müttefikleri Fransa ile Nisan 1920 tarihinde Sen Remo'da imzalanan anlaşmanın şartlarında buluşmayı kabul etmesini tavsiye edilmekteydi. Ayrıca Yüksek Komiserlik Kasım 1920 tarihinde Petroleum Executive-Royal Dutch Shell Company görüşmelerinde yol alınabilmesi için Anglo-Persian Oil Company'nin elinde bulundurduğu Turkish Petroleum Company hisselerini bir kısmının Royal Dutch-Shell gruba devrederek şirket yetkililerin ikna edilebileceğini İngiliz Hükümeti'ne önermekteydi.[540] Zira Orta Doğu'da İngiliz Hükümeti'nin bizzat denetiminde olan bir şirketin ağırlıklı söz sahibi olması İngilizlere karşı müttefiklerinin öfkesini çekebilirdi. Ayrıca Anglo-Persian Oil Campany'nin İngiliz Hükümeti denetiminde olmasının dezavantajları sadece Orta Doğu'yla sınırlı değildi. Bu ilişki nedeniyle Amerikalılar, İngiliz Hükümeti'ne doğrudan bağlı bir şirketin kendilerine ait petrol sahalarında arama izin vermeyebilirdi. Ayrıca İngiliz Hükûmeti ile organik bağı olan Anglo-Persian Oil Company'nin İran'da petrol aramalarına muhalif bir yapı İran halkı da vardı. Bunlardan dolayı İngiliz Hükümeti, gerek İran coğrafyasında gerek savaş sonrası kazandığı Orta Doğu bölgelerinde ve gerekse Amerikalı şirketlerin çalışmalar yürüttüğü bölgelerde petrol operasyonlarını İngiliz Hükümeti'ne doğrudan bağlı olmayan ancak dolaylı yollarla yakın ilişkisi olan bir şirket üzerinden gerçekleştirmesi en doğru hamle olacaktı. Bu kapsamda Royal Ducth-Shell Company'e Orta Doğu petrollerinden pay verilerek perde arkasından Anglo-Persian Oil Company ile birleşmesi sağlanabilirdi. Böylece İngilizler hem Royal Ducth-Shell Company'i İngiliz koruması altına alabilir hem de Anglo-Persian Oil Company'nin İngiliz Hükümeti ile olan ilişkisinden dolayı giremediği petrol alanlarına Royal Ducth-Shell Company sayesinde girebilirdi. Böylece

[540] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 7.

İngiliz Hükümeti doğrudan yönettiği Anglo-Persian Oil Company ve perde arkasından yönettiği Royal Ducth-Shell Company sayesinde dünyanın herhangi bir bölgesinde petrol araması için liberal engele takılmadan devlet kontrolünde istediği araştırmayı yapabilirdi.[541]

İngilizlerin bu hesaplar çerçevesinde oluşturduğu petrol politikaları nedeniyle İtilaf Devletleri'ne savaş boyunca maddi-manevi destek veren ABD bir anda savaş sonrası paylaşımda dışlanmış hissine kapılmasına neden oldu. Zira 1920 San Remo Anlaşması ile İngiltere ve Fransa, Osmanlı Devleti'nden kopardıkları alanlarda başta ABD'li petrol şirketi Standart Oil başta olmak üzere tüm kuruluşları dışarıda bırakmıştı. Bu durum karşısında ABD Dışişleri Bakanlığı nezdine İngiliz ve Fransızları kınandı.[542] İngiltere ile Fransa arasında yapılan anlaşma petrol konusunda hakim şirketler ve yöneticileri arasında da problemler ortaya çıktı. Dünya üzerinde yapılan tüm petrol anlaşmalarında yer alan Osmanlı vatandaşı Ermeni tebaasından Gülbenkyan, İngiliz-Fransızların anlaşmasını ve yeni kurulan *Compahnie Francasie de Petroles* ile Fransızların piyasaya giriş yapmasını sakıncalı görürken; Royal Dutch-Shell yöneticisi ve Gülbenkyan'ın yakın arkadaşı olan Henry Deterding bu işlemi destekledi.[543] Zira güçlü bir İngiltere-Fransa-Hollanda petrol şirketleri ortaklığı ABD'li Standart Oil Company karşında Avrupalı şirketleri Orta Doğu'da bir adım öne geçirebilirdi.

İngilizlerin özellikle Orta Doğu petrol sahalarında gücünü artırmak için takip ettikleri politikalar zaman zaman İngiltere ile ABD arasında iplerin gerilmesine neden olmaktaydı. Bu kapsamda dönemin İngiltere Bakanlarından Lord Curzon ile ABD'nin Londra Büyükelçisi arasında zaman zaman sertleşen görüşmeler ve yazışmalar yapıldı. 12 Mayıs 1920 tarihinde ABD Londra Büyükelçisi John William Davis, İngiltere Başbakanı'na hitaben yazdığı mektupta; Mezopotamya ve Filistin bölgesinin İngiliz idaresine bırakılmasında ABD'nin desteğini alan İngiltere'nin, bu bölgelerden çıkartılan petrolde Amerikan şirketlerinin de eşit pay vermesi gerektiğini savunmaktaydı. Bu

---

[541] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 218.

[542] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 223.

[543] Okumuş, *Kalust S. Gülbenkyan ve Türkiye Petrol Şitketi,* 59.

kapdamda büyükelçi İngiliz Hükümeti'ne bu bölgelerde ABD'li şirketlerle işbirliği içinde olması gerektiğini hatırlatmaktaydı. Büyükelçiye göre, İngiliz Hükümeti bu bölgelerdeki petrolü sadece İngiliz şirketlerine çıkar sağlamak amacıyla çalışmalar yürüttüğünü, bu kapsamda petrolün liman bölgelerine taşınmasında kullanılacak olan petrol boru hatları, demiryolları ve rafinerilerin inşası için gizli çalışmalar yapmakta olduğunun müttefiklik ruhuna yakışmadığını belirtmekteydi. Ayrıca Büyükelçi, Paris'te yapılan barış antlaşmasına galip devletler nazarında eşit olarak uygulanması ve mevcut statünün korunması yönünde İngiliz Dışişleri Bakanın vermiş olduğu taahhütlere uyulmasını istedi. Müttefik Devletlerin işgali altında olan veya manda yönetimi kurduğu devletler ve arazilerde sadece kendi uluslarına ait şirketlere öncelik sağlamaları durumunda ABD'li şirketlerin ve girişimcilerin dezavantajlı duruma düşeceğini belirten Büyükelçi, bu alanlarda eşit ticari faaliyetlerle ABD'li şirketlerin de yararlanması gerektiğini savunmaktaydı. ABD'li büyükelçi Türkiye toprakları üzerinde bazı imtiyazların ABD'li şirket ve girişimcilere verilmiş olmasına rağmen ABD'nin müttefiklerine eşit haklar tanıdığını örnek olarak vermekteydi.[544] John William David, 28 Temmuz 1920 günü İngiltere Başbakanı'na yazdığı bir diğer mektubunda İngiltere ve Fransa Hükümetleri'nin aralarında yaptıkları anlaşmayla manda yönetimi altına aldıkları topraklarda petrol arama ve transfer etme konularında mutabık kaldıklarını bu durumun ise ABD'nin bölgeden dışlanmaya çalışıldığı imajı yarattığını belirtti. Büyükelçi ayrıca, İngiltere Hükümeti'nin Doğu ve Yakın Doğu bölgelerinde takip etmekte olduğu politikalar hakkında ABD'ye de bilgi vermesini istedi.[545] İngiltere ve Fransa'nın hem kendi hareket alanlarında hemde uluslararası alanda takip ettikleri petrol politikalarına karşı ABD Hükümeti de boş durma niyetinde değildi. 1920 yılında kongreden *Maden Kaynakları Kiralama* yasası çıkararak ABD'li girişimcilerin yabancı topraklarda toprak kiralayarak maden aramasına olanak sağlayan bir kanun çıkarttı. ABD Hükümeti bu yasa ile ABD'li girişimcilerin maden aramasına kısıtlamaya çalışan ülkelere karşı ABD'li girişimcileri koruma altına almaya çalışmaktaydı.[546]

---

[544] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 16-17.

[545] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 18.

[546] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 223.

9 Ağustos 1920 tarihinde İngiltere Hükümeti adına Lord Curzon, ABD'nin Londra Büyükelçi'sinin hükümetine yönelttiği suçlamalara karşı Büyükelçi'ye cevap verdi. Lord Curzon, Büyükelçi'nin ima ettiği gibi Mezopotamya bölgesinde petrol transferi amacıyla yapılan herhangi bir demiryolu veya petrol boru hattının olmadığının üzerinde durmaktaydı. Üstelik bu bölgede çıkarılan petrolü kullanılabilir hale getirmek amacıyla yapılan rafinerilere değinen Büyükelçiye henüz İngiltere işgali altındaki Mezopotamya topraklarında yapılmış bir rafinerinin olmadığını ve bölgeden çıkarılan petrolün Anglo-Persian Oil Company'e ait olan küçük bir rafineride işlem gördüğünü belirtti. Ayrıca Lord Curzon; Basra, Bağdat ve Musul bölgesinde petrol kuyularının açıldığının da doğruyu yansıtmadığını vurgulamaktaydı. Lord Curzon var olan kuyuların Osmanlı yönetimi zamanında açılmış olduğunu ve I. Dünya Savaş sırasında İngiliz ordusunun Mezopotamya operasyonlarında kullanmak için tüm masrafları İngiliz ordusu tarafından karşılanmakta olan kuyular olduğunu belirtti. Curzon, bölgede petrolün transferi amacıyla yapıldığı iddia edilen demiryollarının, savaş esnasında askeri amaçlar göz önünde tutularak inşa edilen hatlar olduğunun üzerinde durmaktaydı. İngiltere'nin bölgedeki kaynakları İngiliz Devleti ve şirketlerine ait bir münhasır ticari bölge ilan edeceği iddiaları da Curzon tarafından yalanlanmaktaydı.[547] İngiliz Hükümeti'nin dünya petrol piyasanın sadece %4'dünü kontrol ederken ABD'nin piyasanın %80'ini domine etmekte olduğunu belirten Curzon, ABD'nin özellikle Meksika'da petrol operasyonunun neredeyse tamamını kontrol ederken diğer ülkelere bağlı şirketlerin bölgeye girmesine izin vermediğinin altını çizmekteydi. Oranlar bu denli ortada iken İngiltere'nin dünya petrol piyasasının dengesini lehine bozduğu iddiası tamamen asılsız olduğunu belirten Curzon, ABD'nin Amerika kıtasında veya okyanus üzerinde bazı bölgelerde İngiliz şirketlerinin kazanmış olduğu petrol imtiyazlarını iptal ettirdiğini ABD büyükelçisine hatırlatmaktan geri durmamaktaydı. Curzon, İngiltere mandası altına alınan bölgeler ve bu bölgelerin geliştirilmesi hakkında Milletler Cemiyeti'nin belirlediği kurallar çerçevesinde hareket edildiği ancak bu kuralların Milletler Cemiyeti anlaşmasını imzalayan ülkeleri bağladığının önemle üzerinde durmaktaydı. Buna rağmen İngiltere'nin, Mezopotamya'da hiçbir devletlerin ticari faaliyetlerine mani olmadığını özellikle belirten Curzon, ABD Büyükelçisine karşı İngiltere'nin haklılığını ortaya

[547] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 18-19. (Belgenin 4-5. Sayfaları)

koymak için elindeki tüm döneleri ortaya koymaktaydı.[548] Ayrıca İngiltere ve Fransa'nın, ABD'yi dışlayan bir ittifak içerisinde olduğunun mesnetsiz bir yaklaşım olduğunu belirten Curzon, savaş sonrasında Türk Hükümeti'yle yapılan anlaşmalar neticesinde Musul'da dahil olmak üzere Mezopotamya petrolleri bölgede kurulacak olan Arap Devleti'ne bırakıldığını dile getirmekteydi. Fransa Hükümeti de bu konuda İngiliz Hükümeti'ni desteklemekteydi. Fransa bu anlaşma karşılığında petrol şirketinden %25 pay alacak ancak bunun için çıkarılan petrolün Akdeniz'e sevki için manda yönetimi altındaki Suriye topraklarından geçecek demiryolu ve petrol boru hatları için gerekli imkanların sağlanmasını taahhüdünde bulunmaktaydı.[549] Konu hakkında ayrıntılı bir bilgilendirme yapan Lord Curzon İngilizleri bölgedeki çıkarlarından kolay kolay vazgeçmeyeceğini göstermeye çalışmaktaydı.

Büyükelçi ve Lord Curzon arasındaki görüşmeler böyle devam ederken ABD büyükelçisi 6 Aralık 1920 günü ABD Dış İşleri Bakanı Bainbridge Colby tarafından 20 Kasım 1920 tarihli gönderiyi Lord Curzon'a iletti. ABD Dış İşleri Bakanı Colby Büyükelçi ve Lord Curzon arasında geçen görüşmelerden haberdar olduğunu bildirdikten sonra İngiliz Hükümeti'nin Mezopotamya bölgesinde yapılacak olan petrol aramalarının tüm ülkeler için eşit hakların sağlandığı konusunun ABD Hükümeti tarafından memnuniyetle karşılandığını belirtmekteydi. Ayrıca bölgedeki petrol kuyularının masrafları ordu tarafından karşılanmak şartıyla İngiliz ordusuna tahsis edildiğini ve savaş sırasında askeri amaç için kullanıldığını belirten Lord Curzon'a savaş sonrasında bölgenin petrol araştırılmasına ABD'li şirketlerinde katılmasının ittifak ruhuna yakışır bir adım olacağını dile getirmekteydi.[550] Ayrıca ABD'li Bakan, Lord Curzon'a Mezopotamya'da varlığı bilinen petrol sahalarının İngiltere tarafından münhasır ticari

---

[548] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 19-20; Meksika özellikle Royal Dutch-Shell Company'nin gündemindeydi. Zira 1909 yılından itibaren Royal Dutch-Shell grubu Amrika kıtasında faaliyet gösteren Mexican Eagle Oil Company'i satın almaya çalışmaktadır. Uzun yıllar yapılmaya çalışılan bu satın alama işlemi Kalust Gülbenkyan'ın devreye girmesi ile ancak 1919 yılında gerçekleşebilmiştir. Mexican Eagle Oil Company'nin toplam 800.000 metrekarelik faaliyet alanı toplam 75 milyon pounda Royal Dutch-Shell Company satın almıştır. Bu satın alma işleminde 45 milyon paund Royal Dutch, 30 milyon paund ise Shell Transport tarafından karşılanacaktır. Ayrıca Gülbenkyan'a üstün hizmetleri karşılığında yeni satın alınan şirketin %20'lik hissesini satın almasına müsaade edilmiştir. Bkz. Okumuş, *Kalust S. Gülbenkyan ve Türkiye Petrol Şirketi*, 57.

[549] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 21.

[550] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 22.

alan ilan edilmesi durumunda İngiltere ve ABD arasında petrol konusunda önü alınmaz siyasi problemler çıkabileceğini belirtti. San Remo Anlaşması'nda, savaşı kazanan ülkelerin kaybeden ülkelerden aldıkları topraklar veya manda yönetimlerinde, petrol sahalarında araştırma yapılması haklarını galip olan tarafa bırakmaktaydı. Buna göre ABD'li yatırımcıların savaş galibi ülkelerden olduğuna göre arama-çıkarma faaliyetlerine katılma hakkının diğer ülkeler gibi eşit olarak yararlanmalıydı. ABD'li bakan İngiliz Hükümeti'nin San Remo Anlaşmanın şartlarını kendi idaresi altında olan topraklarda sadece İngiliz şirketlerinin faaliyet yürütmesi şeklinde yorumlamasının siyasi bir hata olacağını dile getirdi. Son olarak da Lord Curzon'un dünya petrol piyasasının %80'ini ABD'li kuruluşların domino ettiği tezine karşı Colby bunun temelsiz bir ifade olduğunu belirtti. Zira bu oran ancak %12'ye tekabül etmekte olduğunu belirten Colby, bu abartılı rakamın içerisinde henüz herhangi bir petrol çıkarma faaliyeti yürütülmeyen ve sadece teknik ve bilimsel çalışmalar yapılan petrol var olduğu düşünülen arazilerle birlikte hesaplanmasının hata olduğunu mevkidaşına bildirmekteydi. Ayrıca Bakan, ABD'nin tüm paydaşları ile birlikte elde ettiği petrol üretiminin kendi iç arzını karşılamaktan uzak olduğunu, bu nedenle ABD''nin tüm petrol arazilerinde savaşı kazanan ülkeler statüsünde çalışmalarda bulunabileceğini aynı ölçüde diğer savaş kazanan ülkelerinde ABD kontrolü altındaki bölgelerde petrol arama faaliyetinde bulunmakta özgür olduğunu belirtmekteydi.[551]

Lord Curzon, ABD Dışişleri Bakanı Colby'in hükümetine yönelttiği tüm suçlayıcı ifadelere cevap verdi. Curzon ilk olarak ABD'li Bakanın San Remo Anlaşması'nda bazı hükümlerinin İngiliz Hükümeti tarafından yanlış anlaşıldığı imajının yaratılmasının doğru olmadığını ifade etmekteydi. İngiltere'nin savaş sonrası elde ettiği kazanımlarının müttefikleriyle ortak hareket ettiğini ifade eden Curzon, Mezopotamya bölgesinde Fransa ile birlikte yaptıkları çalışmaları konuya örnek olarak göstermekteydi. Ayrıca Curzon savaş öncesi dönemlerde Osmanlı Hükümeti tarafından Turkish Petroleum Company'e bölgedeki petrol arama imtiyazının verildiği ve savaş sonrasında yapılan Sevr Anlaşması'nın 311 ve 312. maddesinde[552] durumun belirlendiğini dile getirmekteydi.

---

[551] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 24-25.

Lord Curzon, savaş öncesinde Sultan Abdülhamid tarafından 1888 ve 1889 yıllarında yapılan anlaşmalar çerçevesinde Musul ve Bağdat vilayetleri olmak üzere bölgenin ikiye ayrılarak 1904 yılında Almanlarla yapılan anlaşma akabinde bölgede petrol arama imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketine verildiğini hatırlatmaktaydı. Bölgede yaşanan petrol arama karmaşasında 1906 tarihinde Alman ve İngiliz şirketleri ortaklaşa petrol arama konusunda görüşmeler yapmaya başlamıştı. Ancak iki ülke arasında yaşanan bazı kopukluklara rağmen Osmanlı Devleti, Alman ve İngiliz şirketleri tarafından kurulan Turkish Petroleum Company'e bölgede petrol imtiyazı verilmişti. Almanların %25 ile temsil edilmekte olduğu şirketin kesinleşen anlaşması 1914 yılının başında imzalandı.[553] Fakat anlaşmanın imzalanmasının ardından I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ve

---

[553] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 24-25; Sevr Anlaşmasının 311 ve 312. Maddelerinde savaşı kazanan İtilaf Devletleri'nin savaş öncesinde Osmanlı Devleti'nden kazanmış oldukları imtiyazlar savaş sonrasında koruma altına almışlardır: *"Madde 311; Başlıca Düvel-i Müttefikadan birinin idare ve ve vesayetine terkolunmak üzere Türkiye'den fek edilmiş olan arazide 29 teşrinievvel 1914 ten evvel Hükümeti-i Osmaniye veya devair-i mahalliye-i Osmaniyecanibinden ita edilmiş olan imtiyazatın müstefit olan düvel-i müttefika tebaasile düvel-, müttefika grubları ve tebaası tarafından murakabe edilmiş olan şirketlerin hukuk-i meşrua-i müktesebeleri aklakadar devlet tarafından tamamen ipka ve muhafaza edilecektir. Devlet-i mezkure kendilerine evvelce tahsis olunmuş olan teminatı ipka veyahut anlara muadil teminat irae edecektir.Maahaza mezkur devlet imtiyazat-ı mezbureden birinin muhafazası menafi-i ammeye mugayir olduğu fikrinde bulunur ise arazi kendi idaresi veya vasayeti altına vazolunacağı tarihten itibaren altı ay zarfında imtiyaz-ı mezkûr iştira veyahut tadilini teklif etmek eylemek salahiyetini haiz olacaktır. Bu taktirde sahib-i imtiyaza ahkam-ı atiyeye tevfikan muhik bir taviz vermek mecbur olacaktır.İş bu tavizin miktarı hakkında tarafeynce birriza ittifak hasıl olmasza miktar-ı mezkurun tayini üç azadan terekküp edecek hakem mahkemelerine tevdi olacaktır. Bunların bir azası, imtiyaz bir şirkete ait olduğu taktirde, sahib-i imtiyazın veya ekseriyet-i sermayenin sahibi bulunan kimselere mensup olduğu devlet tarafından ve ikinci aza alakadar arazide icra-yı hüküm ve nüfuz eden devlet cabibinden ve üçüncüsünün intihabı da alakadarlar ittifak edemezlerse iş bu üçüncü aza Cemiyet-i Akvam Meclisi tarafından tayin olunacaktır.Gerek cihet-i hukukiyeyi ve gerek hakkaniyet nazar-ı itibare alarak ita-yı hüküm edecek olan mahkeme takdire tealluk eden kaffe-i nokatı da nazarı itibare almaya mecbur olacak ve bu hususta fıkra-i atiyede beyan olunan müddetin hitamında kontratosunun şerait-i iktisadiye-i cedideye Tevfik edilerek yeniden kabulü esasını da nazardan dur tutmayacaktır. Eğer imtiyaz ipka edilmiş ise sahib-i imtiyaz işbu maddenin ikinci fıkrasında beyan olunan müddetin hitamında kontratosunun şerait-i ikdisadiyeye Tevfik edilmesi talep etmek hakkını haiz olacak ve alakadar devletle oğrudan doğruya itilaf hasıl olamasığı tektirde karar anifüzzikri mahkeme-i hakemiyeye havale olunacaktır." "Madde 312, Gerek 1913 senesindeki balkan muharebatı neticesinde ve gerek 311 inci maddede beyan olunan arazi müstesna olmak üzere işbu muahede Türkiyeden fek edilmiş olan arazide suret-i katiyede iktisab-ı tasattuf eden devlet 311 inci maddenin birinci fıkrasındabeyan olunan imtiyazın sahib ve alakadarlarına karşı kaffe-i hukuk ve mükellefiyatça, Devlet-i Osmanyenin makamına kaim olacak ve bunlara tahsis edilmiş olan tazminatı muhafazaa veyahut muadil teminat irae etmeğe mecbur bulunacaktır. İşbu kaimiyet arazi-i mezkureyi iktisap eden her devlet içi arazinin intikalini tasrih eden muahedenin mevki-i meriyete vaz'ından itibaren haiz-i tesir olacaktır. Mezkur devlet imtiyazı işletmesi ve mukavelatın icra edilmesi hususlarının bila inkıta devamı için tedabi-i lazıma ittihaz eyleyecektir. Maahasa işbu muahede mevki-i icraya vaz olunur olmaz mezkur imtiyazat ve mukavelat mezkur devletler ahkam-ı kanuniyesile şeriat-i cedide-i iktisadiyeye bilittifak Tevfik zımnında araziyi iktisap eden devletler ile imtiyazat ve mukavelattan müstefit olanlar arasında müzakerata girişilebilecektir. Altı ay zarfında ittifak hasıl olmadığı taktirde devlet veya imtiyazattan müstefit olanlar nizaların 311 inci maddede suret-i teşekkülü beyan olunan hakem mahkemesine havale edebileceklerdi."* Bkz; Erim, *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi, Tarih Metinleri, Cilt 1 (Osmanlı İmparatorluğu Anlaşmaları)*, 348-349-350.

Almanların savaştan yenik çıkması nedeniyle Almanların elinde bulunan hisseler İngiliz şirketlerinin eline geçmişti. İngilizlere göre; savaş öncesi yapılan müzakereler ve varılan anlaşmaların savaş sonrasında yok sayılması, gerçeğin net olarak anlaşılmasını engellemekteydi. Ayrıca savaş sonrasında Almanlardan İngiliz şirketlere geçen hisselerin bölgeden çıkarılacak olan petrolün Akdeniz'e sevki için Fransa mandası altında olan topraklardan geçme şartıyla bu hisseler Fransa'ya ait şirketlere devredilmişti. Savaşta galip gelen ülkeler açısında dünya "petrol ve diğer madeni yağlar ve gaz içeren tüm arazilerin" dünya milletleri açısından aranıp bulunduktan sonra geliştirilmesinde eşit şartlarla hareket edilmesi benimsendiğini belirten Curzon, ABD Dışişleri Bakanı'nın ülkesine yönelttiği suçlamalara karşın ABD'nin Haiti ve Kosta Rika gibi petrol çıkarılan ülkelerden ABD tarafından İngiliz şirketlerinin dışlanmakta olduğunu vurgulamaktaydı.[554]

Lozan'da toplanan Barış Konferansı'nda İngiliz heyeti başkanı Lord Curzon ve ABD Roma Büyükelçisi Richard Washburn Child arasındaki Musul ve Yakın Doğu'daki İngiliz hegemonyası konuları hakkında görüşmeler gerçekleşti. I. Dünya Savaşı sonrasında İngiliz politikasının Orta Doğu haritasını tek başına çizmesinde en önemli engel Musul petrolleri konusuydu. Büyükelçi Child, İngiltere'nin Musul ve Yakın Doğu'da oluşturmaya çalıştığı hegemonyanın ABD çıkarları ile çelişmediğini zira İngiltere'nin bölgede ABD çıkarlarına zarar verecek bir engelleme girişiminin olmayacağından emin olduğunu belirtmekteydi. Ayrıca, İngiltere'nin sadece ABD'ye değil, diğer üçüncü devletlere de aynı yaklaşım doğrultusunda yıkılan Osmanlı Devleti bölgelerinden kalan yerlerde ekonomik faaliyetlerine engel olmayacağını, tamamen "*Açık Kapı*" politikası takip edeceğini bildiğini belirtti. Lord Curzon ise ABD ile İngiltere arasından herhangi bir gizli anlaşmanın olmadığını ancak her iki ülkenin prensipte ortak hareket etmekte olduğunu belirterek ABD Büyükelçisi Child'ın açıklamalarından duyduğu memnuiyetini dile getirdi. Tıpkı İngiliz heyeti gibi Fransa Hükümeti yetkilileri de ABD Büyükelçisinin açıklamalarına destek vererek dağılan Osmanlı Devleti'nden

[554] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 26-27.

ayrılan bölgelerde ticari konularda açık kapı politikasının benimsenmesinin gerekliliğine inandığını belirtti.[555]

Lord Curzon diplomasi alanında ABD'li diplomatlarla sıkı bir mücadeleye girişmiştir. Ancak Curzon'da dâhil tüm üst düzey İngiliz siyasetçiler ve büyük şirketlerin yöneticileri Orta Doğu petrol-demiryolları ve rafineri çıkmazından I. Dünya Savaşı'ndan yorgun çıkan İngiltere ve Fransa'nın tek başına altından kalkabilecekleri bir problem olmadığının farkındaydı. İngilizler her ne kadar ABD'li siyasilere ve şirketlere karşı duruş içerisinde olsa da asıl amacı ABD'li şirketlerin Orta Doğu petrollerine ortak edilene kadar geçecek sürede fazladan politik alan kazanma çabası takip edilmekte olduğu anlaşılmaktaydı. ABD'nin itirazlarının kademeli olarak sertleşmesi üzerine İngilizler, ABD'li Standart Oil Company'i, Temmuz 1922 tarihinde Irak tarafından Turkish Petroleum Company'e verilen imtiyazlara ortak etmeye karar verdi.[556]

Karşılık suçlamaların ardından İngilizler, Amerikalıların dışarda tutularak bir kazanç sağlayamayacağını kabullendi. Üstelik ABD'li petrol girişimcilerin teknik desteği olmadan Mezopotamya'da sağlıklı bir petrol sanayisinin kurulmasının gecikeceğinin farkındaydı. *Bay Yüzde Beş* olarak bilinen Caltoz Gülbenyank'ın telkinleriyle İngilizler, ABD'li şirketleri, Royal Dutch-Shell ve Anglo-Persian Oil Company şirketi ortaklığına dâhil etmek için Standart Oil Company yetkilileri ile görüşmeye başladı.[557] Zira Amerikalılar kazanan devletlerin yanında olması nedeniyle tüm haklardan yararlanarak serbest ticaret politikasının takip edilmesini İngiltere ve Fransa gibi diğer galip ülkelere her platformda bildirmekteydi. Amerika'nın bu talepleri nedeniyle İngiliz kabinesinde bakanlarından Churchill 1922 yılında "*Amerikalılar Irak Petrollerinden pay sahibi olmadıkça Orta Doğu'daki sorunlarımızın sona erdiğini asla göremeyeceğiz*" şeklinde verdiği beyanatı olayı en açık şekilde gözler önüne sermekteydi. İnglizler, Fransa ve ABD'den gelen bu şiddetli muhalif havayı dağıtabilmek ve müttefik olan devletleri bir

---

[555] Percival Phillips, And Our Special Correspondent. "Britain's Bad Railway Bargain." *Daily Mail*, Kasım 27 Nov. 1922, 9. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[556] Sevilay Özer, "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies, Ortadoğu Özel Sayısı*, (2010) 290.

[557] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, 224.

çizgide buluşturabilmek amacıyla Anglo-Persian Oil Company ve Turkish Petroleum Company gruplarının yöneticisi Sir Codman'ı ABD'ye göndererek bir uzlaşı zemini hazırladı. Görüşmeler sonunda Sir Codman, Turkish Petroleum Company %23.75'lik hisselere böldü.[558] Böylece Amerikan Standard Oil, Hollanda Kraliyet Ailesi ve İngiliz ortaklı Royal Dutch-Shell, yine İngiliz Hükümeti adına Anglo-Persian Oil Company ve son olarak Fransız Compagnie Petroliere Française olmak üzere %23,75 olmak üzere Irak petrolleri imtiyazlarının bünyesinde toplayan Turkish Petroleum Company paylaşıldı. Anlaşmadan arta kalan %5'lik hisse ise tarafları masada uzlaştırmak için yoğun bir mesayi harcayan Gülbenyank'ın oldu.[559] Böylelikle büyük bir çıkar çatışmasına dönüşmeden Irak petrolleri büyük devletler arasında paylaşıldı ve çatışma ortamı kısa süreliğine son buldu.

Taraflar anlaşmış gibi görünse de iki taraf da kendi tezleri için Mezopotamya'da kendi çıkarlarına göre alan genişletme faaliyetinde bulunmaya devam etmekteydi. İngilizler bu kapsamda zaten ayakta olan Arap halkına kendi çıkarlarına hizmet eden ve anayasal bir pencereden toplumun desteğini kazanmış kral devşirerek özellikle Irak'taki çıkarlarını güvence altına almaya çalışmaktaydı. Bu kapsamda Sömürgeler Bakanı Churchill'in desteğini alan Şerif Hüseyin'in oğlu Faysal'ı Irak'a kral seçtirmesiyle İngilizleri rakiplerine göre bir adım öne geçirdi.[560] Bu minvalde ABD'nin İngilizler karşısında eşitliği sağlamak amacıyla sarıldığı dayanak ise Chester Projesi oldu. Savaş öncesinde Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almak için çalışan Albay Chester İngilizlerin ve Almanların çıkar noktalarına baskı yaptığı nedeniyle bu iki devletin ortak hareket etmesi sayesinde ABD yatırımı engellenmişti. Bu engelleme karşısında ABD elçisi şirketin yatırdığı tazminatı çekerek imtiyaz teşebbüsünden vazgeçildiğini Osmanlı Devleti'ne bildirmişti.[561]

---

[558] Barr, *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi,* 162-163.

[559] Cedid, *Petrol Emperyalizmi*, 34.

[560] Yergin, *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü,* 230.

[561] İsmet Türkmen, "Ortadoğu'da İktisadi Nüfuz Mücadelesi: Chester Projesi", *Yeni Türkiye, Orta Doğu Özel Sayısı-I* (82), (2016), 435.

Savaş sonrası şartlarda yaşanan değişiklikler ve Ankara Hükümeti'nin Anadolu'da sağladığı başarı Chester Projesi için bu kez Ankara Hükümeti ile Chester Grubu bir araya getirdi. Daha önce de İstanbul Hükümeti'ne yapmış olduğu başvuruyu esas alan Chester bu sefer Ankara, Sivas, Diyarbakır, Bitlis, Van, Musul, Süleymaniye ve Kerkük'ü kapsayan ve yılda en az 100 kilometre demiryolunu yapımını esas alan projeyi Ankara Hükümeti'nin önüne getirdi. Demiryolunun geçtiği noktalarda özellikle maden arama imtiyazını da talep etmesi nedeniyle konu önem arz etmekteydi. İstanbul Hükümeti döneminde yapılan teklif Almanların daha önceden almış olduğu imtiyazlar ile çakışması nedeniyle protesto edilmişti. Ancak, savaş sonrasında dönemde İstanbul Hükümeti'nin aksine Ankara Hükümeti konuya sıcak bakmakta olduğu anlaşılmaktaydı. İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey tarafından İngiliz Parlamentosu'na verilen beyanatla Londra Hükümeti'nin böyle bir projede taraf olmayacağı açıklandı.[562] Anadolu'daki savaşın son bulup artık barış görüşmelerinin başladığı sırada Ankara Hükümeti'nin böyle bir politika takip etmesi İngilizlerin başını çektiği müttefik kanatta bir gedik açmaya yönelik olduğu söylenebilirdi.

3.1.3.Irak-İngiltere Petrol Anlaşmasına Giden Yol

Osmanlı Devleti döneminde Sultan Abdülhamid zamanında 1904 yılında padişahın kişisel servetine dâhil edilen Musul ve Bağdat Vilayetleri maden hakları 1914 yılına kadar İngiliz-Alman mücadele alanına dönüşmüştü. Son olarak Almanlara ait Anadolu Demiryolu Şirketi'nde kalan maden arama hakları daha sonra Sir Ernest Cassel çabalarıyla İngiliz-Alman uzlaşmasına yerini bıraktı. İngiltere'ye ait Anglo-Persian Oil Company'nin, Musul ve Bağdat Vilayetlerinde petrol çıkarma amacıyla kurulan Turkish Petroleum Company'e ortak olması problemleri çözmüştü. Ancak 1914 yılında I. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından anlaşma ortadan kalktı. Savaş sonrasında Turkish Petroleum Company'nin hisseleri Anglo-Persian Oil Company %50, Deutsche Bank %25 ve Royal Dutch-Shell %25 şeklindeydi. Fransa'nın savaş galibi olarak bu bölgelerden pay istemesi ve Amerika'nın Mezopotamya petrollerinin geliştirilmesi hakkında galip devletlerin "açık kapı" siyaseti takip edilmesini talep etmesi Turkish Petroleum Company şirketi hisselerinin yeniden tasarlanmasına neden oldu. Nisan 1920 yılında İngiltere ve

[562] (Muhabirimizden), "Railway Schemes In Turkey." *Times*, Aralık 20 1922, 9. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Fransa arasında imzalanan San Remo Anlaşması ile İngiltere, Almanya'nın Deutsche Bank'tan alınan %25'lik hisseyi Fransızlara vererek Turkish Petroleum Company'e Fransa'yı ortak etti. Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın, İngiltere'ye suçlayıcı bir tavırla Irak petrollerinin İngiltere tekeline alınmaya çalışılması yürütüldüğünü bildirmesi üzerine artık Amerika'nın şirkete dâhil edilmesi neredeyse zorunluluk haline geldi. Bunun üzerine Anglo-Persian Oil Company elinde bulundurduğu %50'lik hissenin %25'ini Amerikan merkezli Standart Oil Company'e devretmesi sonucunda Turkish Petroleum Company yeniden ve daha güçlü olarak tasarlandı. Ayrıca şirket petrolün çıkarılması ve Akdeniz'de bir limana taşınması amacıyla yapılacak olan petrol boru hattı ve demiryolunu da kendi uhdesine aldı. Bu yeni uzlaşmayla Ankara Hükümeti ile yakın ilişkiler kuran Chester Projesinin mimarı Albay Chester'ın da bir adım önüne geçildi. Diğer yandan Osmanlı Devleti döneminde II. Abdülhamid tarafından padişahlık özel mülküne dâhil edilen bu topraklarda petrol arama hakları için Sultanın varisleri de hak iddiasında bulunmaktaydı. Fakat bu talep sonuçsuz kaldı. Irak petrolleri konusunda en büyük sorun Musul'un statüsü üzerinden yaşanmaktaydı Zira Musul arazilerinde Ankara Hükümeti'nin talepleri ile İngilizlerin çıkarlarının çatışması nedeniyle Lozan Anlaşması sonrasına bırakılması sorunu derinleştirmekteydi. Bu nedenle Milletler Cemiyeti kararına bırakılan Musul bölgesi Turkish Petroleum Company imtiyazlarından ayrı tutuldu.[563] İngiliz Hükümeti, Musul çıkmazından tüm tarafları memnun etme amacındaydı. Bu kapsamda 1922 Aralık ayında Londra'da toplanan Irak Komitesi, Musul'un petrol bulunmayan nehrin kuzey bölümlerini Türklere bırakarak çatışmadan uzak durmaya çalışmaktaydı. Her ne kadar resmi olarak Türk tarafına bildirilmese de bu konu Lozan Konferansı'nın İngiliz delegesi Curzon'a bırakıldı.[564]

Irak'ta, İngiliz karşıtlığı ve İngiltere ile yapılacak olan anlaşmanın muhalifleri artmaktaydı. Irak Yüksek Komiseri Henry Dobbs 1924 ocak ve mart aylarında Irak parlamentosundaki İngiliz muhalefetini dağıtmak amacıyla seçim yapılmasına karar verdi. Yapılan seçimle İngiliz muhalefetine taraf olanlar parlamentodan uzaklaştırıldı.

---

[563] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 61-62.

[564] Zekeriya Türkmen, *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışı (1922-1923)*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2011), 67.

Ancak İngiltere-Irak anlaşması hala sert tepki ile karşılanmaktaydı.[565] 25 Şubat 1925 tarihinde İngiltere Dışişleri Bakanlığı Kolonilerden Sorumlu Leopold Amery, Irak Yüksek Komiserliğiyle Irak petrolleri ile ilgili olarak Turkish Petroleum Company hakkında görüşmeler gerçekleştirdi. Komiserlik, Irak Bakanlar Kurulunun genel olarak Irak'taki petrol imtiyazının herhangi bir ülkeye verilmesini istemediğini ve parlamentoyu bu yönde kanalize etmeye çalıştığını belirtti. Bu nedenle Komiserlik, bakanlar kurulu ve parlamentonun dağıtılarak petrol imtiyazını verecek yeni bir kabine kurulmasının İngiltere'nin çıkarlarına hizmet edeceğini Bakanlığa bildirdi. Ayrıca Sir Amery, Irak Yüksek Komiserinden imtiyazların Irak Kabinesi tarafından İngiltere denetimindeki Turkish Petroleum Company'e verilmesi için fiili ültimatom dışındaki tüm imkanların ve baskıların kullanılmasını istemekteydi.[566] İngiltere, Irak için Irak dışındaki müttefiklerini masaya oturtmayı başarsa da Irak içi dinamikleri tarafından güçlü bir muhalefete maruz kalmaktaydı.

26 Şubat 1925 günü Irak Yüksek Komiserliği, İngiltere Dışişleri Bakanlığı Koloniler Ofisine, Irak Kabinesi'nde petrol imtiyazlarının daha önceden anlaşıldığı gibi Turkish Petroleum Company'e verilmesini onayladığını ancak birkaç bakanın ısrarla belgeyi imzalamadığını bildirdi. Kabine içerisinde ve Irak genelinde ağırlığı olan bu bakanların görevden alınması tüm kabinenin düşmesine neden olabileceği için böyle bir teşebbüse kalkışmak İngiltere için zararlı olacaktı. Ayrıca diğer bakanlarında görevlerini bırakmaları durumunda Irak kaynaklarının Irak halkı tarafından kullanılması gerektiği bir propaganda doğuracağı aşikardı. Kral Faysal ise, Irak parlamentosunun böyle bir tavır almasından dolayı kendisini Irak'a kral yapan İngiltere'ye karşı mahcup hissedecek bir duruma düşmüştü. Eğer Kabine ve Meclis düşer de seçim yapılır ise petrol imtiyazı konusu seçimlerin ana sorusu haline geleceği kesin bir şekilde anlaşıldı.[567] Ayrıca imtiyazların onaylanması konusunda Kral Faysal'ın kabineyi dağıtması halinde mevcut kabineden kimsenin kurulacak olan yeni kabinede görev almayacaklarını bilinmekteydi.

---

[565] Devid Kenneth Fieldhouse, *Ortadoğu'da Batı Emperyalizmi 1914-1958*, çev. Merve Şahin, (Tarih&Kuram 2018), 136.

[566] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 33-34.

[567] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 36-37.

Üstelik bu imtiyazı Turkish Petroleum Company'e verecek olan bir kabinenin toplanması durumunda halktan kabineye karşı bir tepki gelmesine neden olabilirdi.[568]

27 Şubat 1925 günü İngiliz Dışişleri Bakanlığı Koloniler Sorumlusu Sir Amery, Turkish Petroleum Company'e ait imtiyazlar konusunda Irak Kabinesi'nin tutumunun değişmemesi nedenle Yüksek Komisere, Irak Hükümeti'ne yeni bir teklifte bulunmak üzere yetki verdi. Bu teklif doğrultusunda Irak petrolleri imtiyazı Turkish Petroleum Company'e verilmek üzere petrol hisseleri "A" ve "B" gruplar olmak üzere ikiye bölünecekti. "A" hisseleri Turkish Petroleum Company'ye ait olacak, %20 oranlı "B" hisseleri ise şirketin işleyişine karışmamak üzere Irak Hükümeti'ne verilecekti. Ayrıca Sir Amery bu teklifin yapıldıktan sonra Irak Yüksek Komiserliği'nin Irak Hükümeti'ne daha fazla baskı yapılmamasını istedi.[569] İngilizler çözüm diplomasisi üzerinden Irak Hükümeti'ne anlaşmayı kabul ettirmeye çalışmaktaydı.

Irak-İngiltere anlaşmasının karşısında bir diğer sorun ise Musul Vilayeti ile ilgili Türk Hükümeti ile Irak arasındaki sınır konusuydu. İngiltere Irak'ın stratejik önemini göz önünde bulundurarak Musul'dan vazgeçmek istememekteydi. Bu durumu ise Türkiye'ye kabul ettirmeye çalıştı. Milletler Cemiyeti'nde Fransa ve İtalya gibi büyük devletlerin desteğini sağlayan İngiltere diğer devletleri de etkisi altında tutmaya gayret gösterdi. Ayrıca Irak Kabinesi, Musul konusunda Türk ve Irak Hükümetleri kesin bir şekilde sınır problemi çözülmeden Mezopotamya'daki petrol imtiyazının herhangi bir ülkeye verilmesini arzu etmemekteydi. Üstelik Irak Kabinesine göre Turkish Pertroleum Company'nin savaş öncesinde verdiği imtiyazların kabul edilmesi Musul konusunda Türk Hükümeti'ne de haklar tanımak anlamına gelmekteydi. Bu nedenle Irak Hükümeti, Musul konusunda Milletler Cemiyeti'nin vereceği kararın beklenmesini istemekteydi.[570] Irak Hükümeti anlaşma üzerinden sıkışan İngilizleri, Musul konusunda etkin bir politika takip ederek Musul üzerindeki Türk isteklerini engellemeye gayret etmekteydi. Bununla yetinmeyen İngiltere, ilgili komisyonun konuyu yerinde incelemeleri devam ederken,

---

[568] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 38.

[569] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 40.

[570] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 42-43; Gönlübol, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973)*, 75.

Türkiye'yi istikrarsız bir ülke olarak göstermek için girişimlerde bulunmaktaydı. Özellikle Musul konusundaki uzlaşmaz tavrını bölgede organize ettiği kışkırtma hareketleriyle desteklemeye çalıştı. Lozan'dan sonra Kürtleri, Asurî kabilelerini ve Arapları sürekli olarak Türkiye aleyhine tahrik etti.

7 Mart 1925 tarihinde Sir Amery, Irak Yüksek Komiserliğine Irak Hükümeti'ne, Turkish Petroleum Company imtiyaz anlaşması teklifinin onaylanması için gereken baskının yapılmasını istedi.[571] Ayrıca Sir Amery, Irak Hükümeti'ne iletilmek üzere imtiyaz hakları hakkında hazırlanan teklifi Irak Yüksek Komiserliği'ne iletti. Buna göre; şirketin mevcut 160 binlik hisse ve temettü için ekstradan 40 bin ek değerde oy hakkı olmayan hisse çıkarmayı taahhüt etmekteydi. Ayrıca şirket anlaşmanın onaylanması ile başlayacak olan sürede çıkardığı 40 binlik ek hisse için Irak Hükümeti'nden herhangi bir ödeme almadan satışa çıkmayı kabul etmekteydi. Turkish Petroleum Company ve Irak Hükümeti, Turkish Petroleum Company'i temsil eden diğer dört grup arasında yapacağı anlaşmaları kabul edecekti.[572] Irak, Türkiye ve batılı müttefiklerin gelgitleri arasında görüşmelerin ana kahramanı İngiliz Hükümeti tüm tarafları ikna etmek için yoğun bir diplomasi çabası sarf etmekteydi. Bu kapsamda Irak Hükümeti'ne zaman zaman anlaşmanın onaylanması için baskı yapan İngilizler aynı zamanda Musul konusunda Türkiye ile arasındaki sorunların çözülmesi için Milletler Cemiyeti'nde konunun yakın takipçiliğini yapmaktaydı.

Irak Yüksek Komiseri, Koloniler Ofisine anlaşma taslağına Irak sınırlarında Türkiye lehine bozulması durumunda Turkish Petroleum Company'e verilen petrol arama imtiyazlarının askıya alınabileceği yönünde bir madde eklenmesini istedi. Özellikle Musul'un Dicle Nehri'nin sağını Irak'a, sol tarafını Türkiye'ye verilmesi ve Amerika-Fransa ortaklarının da tatmin edilmesi durumunda Irak'ın Akdeniz'e bağlanması önünde hiçbir engel kalmayacaktı.[573]

---

[571] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 45.

[572] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 46.

[573] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 51.

Irak Hükümeti, yapılan baskılar sonucunda imtiyaz anlaşmasını onaylamak üzere Çalışma Bakanını yetkilendirdi. Ancak bu durum Irak Kabinesi içerisinde çatlaklar yarattı. Adalet Bakanı ve Eğitim Bakanı görevlerinden istifa ederek anlaşmanın aleyhinde bir propaganda yapacaklarını duyurdular.[574]

Irak Yüksek Komiserliğinin 12 Mart 1925 tarihinde Koloniler Ofisine, Irak Hükümeti'nin Turkish Petroleum Company'e verilen petrol imtiyazları ile ilgili olarak çıkarılan petrolün naklinde oluşturulacak petrol boru hatlarının tamamlanması sonrasında Irak halkı çıkarılan bu petrollerdeki pay fiyatının sabit tutulmasını istediğini bildirdi. Irak Hükümeti petrol ihracı başlamasıyla birlikte kendisi için yerel bir rafineri kurmak şartını sağlayan 15. Madde haricinde anlaşmanın diğer maddelerini onadı. Şirket böyle bir yetkinin Irak Hükümeti'ne tanınması durumunda üçüncü ülkelerin veya girişimcilerin bölgede rafineri kurma imkânı sağlayacağından bu maddeye itiraz etmekteydi. Bu onay süreci Irak Hükümeti açısından çok sancılı geçmiş Adalet ve Eğitim bakanları istifa etmek zorunda kalmıştı. Anlaşmayı imzalayacak olan Çalışma Bakanı ise istifa etmekten son anda vazgeçti. Tüm bu olumsuz gidişatı göz önüne seren Irak Yüksek Komiser zaten bir rafineri kurmak veya satın alma imkânı olmayan Irak Hükümeti'nin bu opsiyonu elinde tutmak istemesinin şirketi zor duruma düşürmeyeceğini ve İngiliz Hükümeti nezdinde şirketin ikna edilmesini istedi.[575] Tüm bu çelişkiler dâhilinde Irak Yüksek Komiseri 14 Mart 1925 tarihinde Koloniler Ofisine çektiği telgrafta Turkish Petroleum Company sözleşmesinin Irak Hükümeti tarafından kesin olarak imzalandığını bildirdi.[576] İngilizler dışarıda müttefiklerini masa başında ikna etmeyi başarırken Irak Hükümeti'ni de masa diplomasisiyle anlaşmayı onaylatmayı başarmıştı.

Irak Hükümeti ve İngiltere arasında uzun uzun yapılan görüşmelerin akabinde 9 Mart 1925 tarihinde yapılan anlaşma ile Irak'ta petrol arama-çıkarma ve çıkan petrolün nakli gibi konularda tam olarak yetkilendirilen yegâne kurum Turkish Petroleum Company Limited oldu. Yapılan anlaşma gereği bundan sonra *Şirket* olarak anılacak olan

---

[574] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 48.

[575] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 53-54.

[576] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 56.

Turkish Petroleum Company, Irak Hükümeti tarafından "*hükümet, işbu belgeyle Şirkete, aşağıda belirtilen koşullarla, petrol, nafta, doğal gaz, ozokerit arama, sondaj yapma, çıkarma ve uygun hale getirme münhasır hakkını ve bunları taşıma ve satma hakkı verir*" yetkileri verildi. Anlaşmanın ikinci maddesinde ise imtiyaz süresi boyunca şirketin Irak'ta yaptığı demiryolları, petrol boru hatları, fabrikalar vb. tesisler ve ayrıca petrol çıkarmak üzere açtıkları kuyular söz konusu imtiyazın bitimine müteakiben şirkete ait Irak sınırları içerisinde bulunan tüm taşınır ve taşınmaz mallarını Irak Hükümeti'ne devretmeyi taahhüt etmekteydi. Ayrıca Irak Hükümeti, şirkete Basra şehri ve sınır sorunları kesinleşmemiş olan şehirler haricindeki tüm Irak topraklarında sözleşmenin imzalanmasının ardından altı ay süre içerisinde jeolojik araştırma imkânı sağlayacaktı. Anlaşmanın 5. maddesinde 8 mil karelik 24 ayrı bölgede sondaj hakkı tanına şirket sözleşmenin imzalanmasına müteakip en geç 31 Ekim 1925 tarihine kadar en az altı kule ile belirlediği bölgelerde petrol arama faaliyetine başlayacağını taahhüt etmekteydi. Aksi halde sözleşme hükümsüz sayılacaktı. Ayrıca sondaj faaliyeti son bulmadan şirket petrol boru hattı için gerekli malzemelerin siparişini vermeyecekti. Şirket tarafından yapılan sondajın akabinde petrol çıkarılması halinde dört yıl içinde petrol boru hattı yapımına başlamaması durumunda şirket tüm haklarını Irak Hükümeti'ne satmak suretiule devredecekti.[577]

Anlaşmanın 15. maddesinde 5. maddeye bağlı olarak şirket tarafından çıkarılan petrollerin birbirini izleyen her yıl için 40.000 ton petrol üretmeyi taahhüt etmekteydi. Elde edilen petrolden Irak Devleti'nin ihtiyacı olan petroller bedeli karşılığında verilecekti. Ayrıca Irak Devleti'nin gereksinimleri için şirket farklı noktalarda işletme hakkı şirkete verilmek kaydıyla sondaj yapma yetkisini verebilecekti. Şirket, Irak Hükümeti'nin aylık petrol ihtiyacının iki katından az olmamak kaydıyla Irak Hükümeti için yedek depolama sağlamak zorunda olacaktı.[578] Irak Hükümeti, şirketin Irak'ta yapacağı tüm operasyonları denetlemek üzere bir görevli atayacaktı. Şirket tarafından bu

[577] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 7-8-9.

[578] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 15.

görevlilerin masrafları 1 Kasım 1925 tarihinden itibaren üç ayda bir 1.400 pound olarak ödenecekti.[579]

Anlaşmanın 20. maddesine göre şirket imtiyaz süresi boyunca Irak topraklarında petrol aramak için binalar ve tesisler inşa etme yetkisine sahip olacaktı. Ayrıca çıkarılan petrolün işlenmesi ve uluslararası piyasaya sürülmesi amacıyla petrol boru hatları ve demiryolları inşası da şirketin yetkisi altında olacaktı. Şirket nakil işlemleri için inşa edeceği demiryollarının 2 fit 6 inç altında inşa etmeyi taahhüt ederken yapılacak olan petrol boru hatları ve demiryollarının Akdeniz'e bağlanması temel alınacak şekilde planlanmasına dikkat edilecekti. Şirket yapacak olduğu bu demiryolları ve boru hatlarının projelerinin önceden Irak Hükümeti'ne sunacaktı. Aksi bir durumda hat inşası yapmayacağını beyan etmekteydi. Irak Hükümeti halkın çıkarı gerektirmesi halinde şirketin yaptığı demiryollarını bedeli ödemek şartıyla satın alma yetkisine sahip olaraktı. Hükümet tarafından satın alınan bu hatları şirketin ihtiyaç duyduğu zamanda taşımacılık için kullanımına izin verilecekti.[580]

Anlaşmanın 21. maddesinde şirketin Irak'ta yapacağı işlemler için gerekli olan araziler hakkındaki şartlar da belirlendi. Şirket, Irak'ta özel mülk veya devlete ait olan herhangi bir ekili alanı 2 yıl süre ile kiralama veya kiraladığı araziden feragat etme hakkına sahipti. Eğer arazinin gereksiz olduğunun anlaşılması durumunda şirket toprak sahibinin veya Irak Hükümeti'nin zararını tazmin edecekti. Özel mülkiyete ait bir toprak parçasına şirket tarafından ihtiyaç duyulması ve ilgili taraflar kendi aralarında anlaşması durumlarında arazinin kiralanması sağlanacaktı. Herhangi bir anlaşma olmaması durumunda ise Irak Hükümeti konuya aracılık edecekti.[581]

Sözleşmenin 23. ve 26. maddelerine göre, Irak Hükümeti, şirketin petrol arama operasyonları yapmak için belirlemiş olduğu alanların yakınında bulunan başta demiryolları olmak üzere hükümete ait olan tüm alt yapı hizmetlerini kullanma hakkına

---

[579] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 18.

[580] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 20-21.

[581] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 23-24.

sahip olacaktı. Bu kullanma koşuluna göre demiryolları, tramvaylar, suyolları ve limanlardan şirket diğer kurumlar tarafından kullanılan tarifiler üzerinden yararlanacaktı. Ayrıca hükümete ait olan araziler ve üzerinde bulunan boru hatları, telefon ve telgraf hatları dışındaki bu alt yapı kurum ve kuruluşlarını satın alma imkânı şirkete tanınacaktı.[582] Yine aynı şekilde Irak Hükümeti ülkesini ilgilendiren bir savaşın meydana gelmesi veya tehdidinin gelişmesi durumunda şirkete ait olan demiryolları ve diğer ulaşım araçlarını, yolları, köprüleri, liman ve rıhtımları bedelini ödemek üzere kullanma hakkına sahip olacaktı.[583] Şirket, anlaşmanın 28. maddesine istinaden 1. madde 5. madde ve 6. maddede belirlenen şartlar altında yapacak olduğu petrol arama ve çıkarma işlemleri amacıyla Irak dışından getirilen tüm malzeme ve bu malzemeler ile yapacakları alt ve üst yapı çalışmalarında kullanılması için gerekli ekipman 10 yıl süre ile gümrük vergilerinden muaf olacaktı. Bu maddeye istinaden şirket tarafından vergi muafiyeti ile getirilen malzemeler bozulması ve yıpranması durumu haricinde getirecekleri aynı türden malzeme için gümrük vergisi ödemeyi kabul etmekteydi. Ayrıca bu malzemelerin şirket tarafından satılması yasak olacaktı. Bu malzemeler iş bitimi halinde Irak dışına çıkarılırken yine vergi muafiyetinden faydalanacaktı.[584] Anlaşmanın 29. maddesinde ise şirket Irak'ta yapacağı operasyonlarda kalifiye personel ve mühendislik haricindeki tüm işlerde Irak vatandaşlarını çalıştıracak, diğer birimler için ise Irak vatandaşlarını hızlı bir şekilde eğitecekti.[585]

Anlaşmanın imzalanmasının ardından Turkish Petroleum Company adına Sir J. E. Shuckbugh ile Sömürgeler Ofisi görevlisi Bay Morgan arasında 11 Mart 1925 tarihinde Irak petrol imtiyazları hakkında bir takım görüşmeler yapıldı. Genel olarak Irak Kralı Faysal ve Suriye'yi idare eden Fransa'nın şirketin çalışmalarına engel doğurabileceği üzerinden yapılan görüşmelerde Sir Shuckbugh, 2. ve 16. maddelerinde bulunan şartlara göre şirketin Suriye toprakları üzerindeki iddiaları olan Kral Faysal'ın Fransa'yı rahatsız edebileceği üzerinde durmaktaydı. Shuckbugh, Irak Hükümeti'nin şirket adına Fransa

[582] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 25-26.

[583] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 29-21.

[584] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 27.

[585] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 28.

idaresindeki Suriye'den herhangi bir talebinin olmadığının Fransızlara hissettirilmesi gerektiğine dikkat çekmekteydi. Şirketin Irak petrollerini Akdeniz'e taşımak amacıyla yapacak olduğu demiryolu ve petrol boru hatlarıyla ilgili olarak bu hatların işletme haklarını talep edecekti. Petrolün bu yol üzerinden Akdeniz'e ulaşmasının Faysal-Fransa uzlaşısından geçmekte olduğu aşikârdı. Ayrıca Shuckburgh yapılacak olan demiryolu hattının dar hatlı olması yönündeki görüş ağır basmakta olduğunu By Morgan'a bildirmekteydi. Shuckburgh göre anlaşmanın Fransa ile Irak Hükümeti arasında doğurduğu bir diğer itilaf ise şirkete Irak Hükümeti adına bir yöneticinin atanması şartıydı. Zira Fransa bu konuya itiraz etmekteydi. Ancak Shukburgh anlaşmaya göre Irak Hükümeti'nin böyle bir hakkının olduğu Bay Morgan'a hatırlatmakta ve Fransız Hükümeti'nin anlaşmanın şartlarına uymak için ikna edilmesi gerektiğini bildirmekteydi.[586]

İngiltere-Irak arasında yapılan anlaşmanın İngiliz kamuoyuna yansımaları şiddetli olmaktaydı. Zira İngiliz vergi mükellefleri Irak'ın kendi ülkelerindeki vatandaşları üzerinde ekonomik bir külfet olmasına sıcak bakmamaktaydı. Morning Post Gazetesi 16 Mart 1925 tarihinde imzalan Turkish Petroleum Company imtiyaz anlaşmasının şirket çalışanlarından Sir E. H. Keeling'in büyük katkıları sayesinde imzalandığını okuyucularıyla paylaşmaktaydı. Bu anlaşmayla şirket, Irak petrol bölgelerini Basra bölgesi hariç olmak üzere 8 mil karelik, 24 alanla sınırlı kalmak suretiyle petrol kuyusu açmak ve işletme hakkına sahip olacaktı. Ayrıca bulunan petrolün yeterlilik oranına göre Akdeniz'e taşınmak amacıyla yapılacak petrol boru hatları yine şirket tarafından üsleneceği gazete tarafından paylaşılmaktaydı.[587] Daily Mail gazetesi ise aynı tarihli sayısında, Mezopotamya petrol imtiyazlarını; İngiltere, Amerika, Fransa ve Hollanda paydaşlarının ortaklaşa kurduğu şirkete verilmesinin Irak Hükümeti tarafından onayladığını duyurmaktaydı. Gazetenin hassasiyetle üzerinde durduğu konu ise Musul Vilayetinin sınır durumunun Milletler Cemiyeti'nin vereceği karar nedeniyle anlaşmanın dışında tutulmasıydı. Turkish Petroleum Company adına müzakereleri yöneten Sir Keeling, Irak Petrollerinin 75 yıl boyunca işletme hakkını kazanmasının ardından Irak

[586] The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./ 1-2.

[587] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 59.

sahasın 8 mil karelik, 24 bölgeye ayrılarak petrol arama yetkisini aldı. 1 milyar sterlinlik birleşik sermayeye sahip olan Turkish Petroleum Company dört ana şirkettin eşit birleşiminden oluştuğunun şirketin güven endeksini yükselttiği İngiliz kamuoyuna bildirilmekteydi. Irak petrol imtiyazlarının kısa tarihine değinen gazete yıllardır devam eden Irak petrolleri konusunda yaşanan sıkıntılar 1914 yılında savaşın patlak vermesiyle daha da içinden çıkılmaz bir hal aldığını belirtmiştir. Özellikle ABD'nin savaş sonrasında Irak petrollerinin geliştirilmesi maksadıyla "açık kapı" siyasetinin benimsenmesi konusunda yaptığı baskılar nedeniyle uluslararası bir organizasyon ile Irak petrolleri imtiyazı alınabilmişti. Gazete, Musul konusunda ise eğer Milletler Cemiyeti'nin Musul'u Türkiye'ye verilmesi durumunda I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Hükümeti tarafından Turkish Petroleum Company'e verilen imtiyazlar çerçevesinde hareket edileceğini ifade etmekteydi. Ancak bu durumun Anadolu'da yeni kurulan Türkiye Cunhuriyeti tarafından kabul edilip edilmeyeceği büyük bir muammaydı.[588] Ama Milletler Cemiyeti, Musul'u Irak'a bırakması durumunda Irak-İngiltere arasında imzalanan petrol anlaşmasına dâhil edilecekti. İngilizler buyaklaşımla Musul konusunda tüm çıkış kapılarının kendisine açılacağı bir politika takip etmekteydi.

İngiliz basınının güçlü bir diğer gazetesi Financial Times ise 24 Mart 1925 tarihli nüshasında Irak'taki petrol imtiyazları konusunda İngiliz Parlamentosu'nda yaşanan tartışmaları kamuoyu ile paylaşmaktaydı. Özellikle Turkish Petroleum Company üzerinden vekiller tarafından yöneltilen sorulara Sömürgeler Ofisi Başkan Yardımcısı Sir Willam Ormsby-Gore cevap vermeye çalışmıştır. İlk olarak söz alan Sir P. Harris, Irak petrol imtiyazlarından doğan güvenlik masraflarının imtiyazı alan şirket tarafından mı yoksa İngiltere maliyesi tarafından mı karşılanacağı sorusunu yönelmiştir. Sir Gore, Irak'ta bulunan İngiliz askerlerinin masraflarının İngiltere Maliyesi tarafından karşılanacağını belirtmiştir. Yine Sir Harris, şirketten İngiltere Maliyesi'nin vergi alıp alamayacağı yönündeki sorusuna ise Sir Gore, şirketin yaptığı faaliyetlerden Irak Hükümeti'nin vergi alma yetkisine sahip olduğunu belirtmiştir. İngiliz Parlamentosu'nun bir diğer üyesi Teğmen Kenworthy ise şirketin doğrudan Irak Hükümeti'ne vergi ödüyor olmasından dolayı İngiltere vergi mükelleflerinin haklarının boşa harcandığını görüşünü

[588] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 60.

belirtmiştir. Sir Lansbury, Irak Hükümeti'nin kendi topraklarını kendisinin savunması gerektiğini gerçeğini vekillerle paylaşmaktaydı. Bu eleştirilerin ardından Sir Gore, Irak Hükümeti'nin kendi kendini savunur hale gelmek için yoğun çabalar harcandığını belirtmekle yetindi. Tekrar söz alan Sir Kenworthy, İngiliz vergi mükellefleri konusunda bir rahatlama olup olmayacağını sorması üzerine Sir Gore, Irak'taki ekonomik refahın artmasının İngiliz vergi mükellefleri üzerindeki yükü azaltacağını belirtti. Irak demiryolları konusunda ise, Yarbay Vivian Hederson, Irak demiryollarının 1923-1924 ve 1925 yılları içinde getirisinin kendi öz harcamalarından az olduğuna değinerek İngiliz-Irak Anlaşması'nın 15. maddesine atıfta bulunup demiryolları gelirlerinin bir miktarının İngiliz hazinesine aktarılıp aktarılmayacağını sormaktaydı. Sir Gore, yapılan anlaşma gereği Irak sınırları içerisinde kalan demiryollarının mülkiyetinin "Majesteleri Hükümeti'ne ait olduğunu ancak bu hatların yönetim ve idaresinin Irak Hükümeti'ne devredildiğini bildirdi.[589]

Müttefikler geniş bir konsorsiyumla Irak petrolleri imtiyazını almalarına rağmen aralarında bazı çekişmeler yaşanmaktaydı. Üstelik Milletler Cemiyeti'nin Musul konusunda müttefiklerin istediği minvalde karar açıklayıp Musul petrollerinin Turkish Petroleum Company imtiyazlarına dahil edilecek olmasına rağmen. Bu konsorsiyumun çatlamasınadaki en büyük etken Standard Oil Company'in kendi adına farklı hesaplar içerisinde olması gelmekteydi. Morning Post gazetesinin 17 Kasım 1925 tarihli nüshası bu dedikoduları doğrular niteliğinde Amerikan merkezli Standard Oil Company'nin, Turkish Petroleum Company konsorsiyumundan çekildiğini duyurdu. Hatta bazı Rus petrol şirketlerinin Standart Oil company'den doğacak boşluğu doldurmak için talip oldukları basınında yer almaktaydı. Bu çekilmenin ardından konsorsiyumda kalan şirketler 31 Temmuz 1928 tarihinde Belçika'nın Ostend şehrinde bir araya gelerek Turkish Petroleum Company'nin hisselerini tekrar paylaşmaya karar verdi. Buna göre İngiliz denetimindeki Anglo-Persian Oil Company %47 ½, Royal Dutch Shell %22 ½, yaklaşık olarak 65 Fransız şirketinin birleşiminden oluşan Fransız grup %25 ve son olarak serbest girişimci Calouste Gülbenkyan %5 olmak üzere şirket paylaşıldı. Morning Post'un haberine göre yıllarca süren Turkish Petroleum Company konsorsiyumundan bir

[589] *Oil Concerns in Iraq*, Financial Times, Mart 24 1925, 7. (14 Ekim 2020 Tarihinde erişildi).

anda Amerikan şirketinin çekilmesinin iki nedeni vardı. Bu bilgiyi gazetenin İstanbul temsilcisi tarafından Türkiye gazetelerinden Sabah Postası kaynak gösterilerek verilmekteydi. Bu nedenlerden birincisi ABD'nin İngiltere ve Türkiye arasındaki çekişmelerin olduğu Musul bölgesine girmek istememesi olabilirdi. İkinci neden ise petrol çıkarları konusunda Amerika'nın Musul konusunda diğer devletlerin önüne geçmek amacıyla Chester projesi gibi projeler geliştirip yeni Türk Hükümeti'ne onaylatma çabası içerisine girebilirler.[590] Ayrıca bu dönemde Osmanlı hanedanının yurt dışına çıkarılmış üyeleri de Sultan II. Abdülhamid zamanında şahsına tapu edilmiş Musul ve Bağdat petrollerinde hak talep etmekteydi. Bu amaçla Osmanlı hanedan üyeleri defaten İngiliz makamlarına başvurular yapmalarına rağmen müspet bir sonuç alamadı. İngiliz Hükümeti ise manda yönetimi altında olan Irak'ta 15 Mart 1927 yılında bir yasa hazırlayarak Osmanlı Devleti zamanından kalma tapuların geçersiz olduğunu açıkladı. Ayrıca Irak genelinde hiçbir mahkemenin bu tapu iş ve işlemlerine bakmakla yetkili olmadığı kanunlaştı. 2 Nisan 1927 tarihinde kabul edilen bu yasa ile 6 Ağustos 1924 tarihinden itibaren Irak topraklarında Irak vatandaşı olmayanların mülkiyeti olmadığı kabul edildi.[591]

3.1.4. Müttefiklerin Anlaşma Sonrası Turkish Petroleum Company ve Irak'ta Sondaj Çalışmaları

ABD'li Standard Oil Company'nin konsorsiyumdan çekilmesinin ardından Turkish Petroleum Company tarafından belirlenen yerlerde sondaj yapmak için çalışmalara başlanıldı. Şirket, Musul ve Bağdat Vilayetleri haricinde toplam 8 mil karelik 24 alanda petrol aramak amacıyla sondaj faaliyetlerine başladı. Yaklaşık olarak 3000 fit derinlikte bulunması düşünülen petrolün sondaj faaliyetleri gayet masraflıydı. Bu belirlenen 24 bölgenin verimli olduğu düşünülen üç alanı mevcuttu. Bunlardan birincisi Musul'un güneyinde Dicle nehri kıyısında Hamam al'Ali'den başlayarak Kerkük, Tunzurmatu'yu içine alan ve Kasr-i Şirin'e uzanan bölgeydi. İkincisi Musul'un yaklaşık olarak 45 mil güneydoğusunda Khaiyara'dan başlayarak Kifri ve Jebej'i içine alan bölge; üçüncü ve son olarak yine Musul'un 60 mil güneybatısından El Hadr'dan başlayarak İran

---

[590] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 68-69; Özdemir, "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve Savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri". 80.

[591] Sami, *Abdülhamid'in Petrolleri*, çev. Sevtap Demirci, 58.

sınırında bulunan Mandali'ye uzanan bölgelerdi. 1926 yılının Nisan ayında bu bölgelerde başlatılan sondaj çalışmaları sonrasında yüklü miktarlarda petrol bulundu. Alman jeologlar tarafından bölgede daha önceden yapılan araştırmalarda Tunzurmatu ve Kerkük yer altı petrolleri dünyanın en uzun yer altı petrol hattı olduğu belirtildi. İngilizler tarafından Anglo-Persian Oil Company'i kullanılarak Turkish Petroleum Company tarafından çıkarılan bu petroller İngiltere'yi petrol konusunda gelecek yıllarda bir üst lige taşımış olacaktı. Keşfedilen petrolün yeteri seviyeye ulaşması durumunda Bağdat'tan Akdeniz'e yapılacak petrol boru hattı ve demiryollarıyla çıkarılan petrol İngiliz kontrolündeki bir Doğu Akdeniz ülkesine ulaştırılarak işlenecekti.[592] İngilizler, özellikle Irak'ın kuzeyinde gerçekleştirdiği sondaj faaliyetlerinin sonuçları hakkında ümitvardı. Sadece yapılan sondajlarda çıkan petrolün miktarı ve niteliği net bir biçimde kesinleşmemişti.

14 Ekim 1927 tarihinde ise beklenen oldu. Irak'ın kuzeyinde bulunan Baba Gurgur bölgesinde işletmeye uygun miktarda petrol bulundu. Ancak petrolün bulunması diğer bir problemi ortaya çıkardı. Zira bu bulunan petrol yatağından elde edilen gelirlerin İngiltere ve Fransa paydaşları arasında bölünmesi ve petrolün işlek bir limana taşınması dönemin gündeminin temel konusu oldu.[593] Kuzey Irak'ta petrolün bulunması İngiltere kadar Fransa'yı da sevindirdi. Çünkü bu petrolün dış pazara çıkarılmasında hayati öneme sahip olan dört liman şehrinden İskenderun, Trablus ve Beyrut Fransa'nın denetimi altındaydı. İngiltere açısından petrolü kendi denetimindeki Hayfa'ya ulaştırmak hem zor bir araziyi aşmak hem de bu oranda masraf yüklenmek anlamına gelmekteydi. Fransızlar ise boru hatlarının kendi denetimindeki Suriye'den geçmesi durumunda İngiltere'nin herhangi bir sebeple kendisine savaş açmasını imkansız hale getireceğini düşünmekteydi. Tüm bu gelgitlerden sonra İngiltere kendi ulusal çıkarlarına daha uygun olan Hayfa rotasını tercih ederek petrolün musluğunu Fransa'nın eline vermek istemedi. Bu nedenle konunun ayrıntılı olarak araştırılmasını isteyen İngiltere Başbakanı araştırma görevini İngiliz Genelkurmayına verdi. Hazırlanan rapora göre, petrolün Hayfa'ya ulaşması İngiltere açısından hayati bir öneme haizdi. İngilizler oluşacak maliyeti azaltabilmek

---

[592] (Bir Muhabirden), "The Iraq Oil Strike." *Financial Times*, Ekim 28 1927, 3. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[593] Barr, *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi,* 160-161.

açısında ilk etapta Musul'dan Bağdat'a ve oradan da Hayfa'ya uzanan bir demiryolu hattı döşeyip taşımayı bu şekilde sağlamaya karar verdi.[594] Ancak maliyeti Suriye rotasına göre daha fazla olan Hayfa rotası İngiltere'nin iç siyasetinde çalkantılara neden oldu. Suriye rotası izlenerek daha az maliyetle yapılacak olan taşımacılık sayesinde İngiltere'nin bir buçuk milyon sterlin kâr sağlayacak olması İngiliz kamuoyunu ikiye böldü. İşçi Partisi'nin İngiltere'de iktidara gelmesiyle birlikte Suriye rotasının takip edileceği demiryolu hattı, Fransa ile tekrar müzakere edilmeye başlanıldı.[595] Sadece petrolün bulunması sorun olmayıp bulunan petrolü istenildiği şartlarda taşınması da önemliydi. Zira İngilizler kendi kaderini belirleyecek boru hattı veya demiryolu hattının Fransa denetimindeki bir noktadan Akdeniz'e ulaşmasının politik alanda manevra kabiliyetini azaltacağını düşünmekteydi. Kısmen Suriye topraklarından sağlanan ikmal hattı için İngilizler alternatif hatlar kullanmak zorunda kaldı. Ancak bu alternatiflerin Basra Körfezi'ne bağlanarak mecburi güzergahı Süveyş Kanalı'ndan geçmesi İngilizler için maliyetleri yükseltmekteydi. Ayrıca Bağdat-Hayfa demiryolu ve petrol boru hattı sürekli olarak gündemde tutuldu.

Petrolün bulunması Araplar ve Türkler ile anlaşılması, ABD'lilerin çekilmesi ve Fransızların da ortak edilmesiyle kısmen çözülen Irak petrolleri meselesi 1929 tarihinde yeni bir adım atıldı. Turkish Petroleum Company ismi Irak Petroleum Company Limited olarak değiştirildi. Bu değişiklikle birlikte İngilizler ileride Türkiye'nin doğabilecek hak taleplerinin önüne geçmeye çalışmaktaydı.[596] İngilizler şirketin ismini de değiştirerek hem kendisi hem de diğer tüm hak talep edenler açısından yeni bir sayfa açmak istemekteydi.

26 Haziran 1929 tarihinde Anglo-Persian Oil Company 20. Olağan Kurul toplantısı yapıldı. Sir John Cadman başkanlığında Winchester House'da gerçekleşen toplantıda Irak Petroleum Company'nin iş ve işlemleri de değerlendirildi. Sir Cadman, şirketin hesapları hakkında 9 aylık kâr oranlarının bir önceki yılın 9 aylık dönemine göre

---

[594] Barr *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi,* 164.

[595] Barr, *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi,* 167.

[596] The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/ 72; Özdemir, "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve Savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri", 81.

tatmin edici bir seviyeye ulaştığını belirtti. Şirket geçen yıla oranla yaklaşık 500 bin sterlin fazla kâr etmişti. İran'da yapılan petrol sondajları ve çıkan petrolün miktarı hakkında da gelişme vardı. Mescid-i Süleyman bölgesinde çıkarılan petrolün 4.250.000 ton/sterlin gibi muazzam bir orana ulaşmıştı. Açılan petrol kuyularının sağladığı üretim miktarı giderek artmaktaydı. Haft Kel bölgesinde yapılan sondaj çalışmalarında derinliklerde olan petrol yüzeye yaklaştırıldı. Bu bölgede açılan bir kuyunun 24 saat içinde 5.000 tonun üzerinde petrol alınması rekor seviyedeydi. Tüm bu sondaj faaliyetlerinin ardından çıkarılan petrolün Abandan bölgesindeki rafineriye bağlanması için 1930 yılında petrol boru hatlarının döşenmesi gerekmekteydi. Başarı sağlanan sondaj faaliyetlerinin ardından Neft Khana bölgesi başta olmak üzere diğer bölgelerde yapılan sondaj faaliyetlerinden kayda değer bir petrol keşfi gerçekleştirilemedi. İran'da yapılan petrol sondaj çalışmalarının ardından eski adı Turkish Petroleum Company olan Irak Petroleum Company olan şirketin Irak'ta yaptığı sondaj faaliyetlerinden olumlu yönde gelişmeye devam etmekteydi. Özellikle Kerkük bölgesinde başarı sağlanmaktaydı. Petrol keşiflerinin ardından bulunan petrolün kullanıma uygun hale getirilebilmesi amacıyla Abadan bölgesinde bulunan rafineriye gönderilmekteydi. Bu tesisin günde yaklaşık 3.500 ton ham petrolü damıtabildiğini ve bu tesise yeni tekniklerin uygulandığı modern bir damıtma sisteminin kurulması için çalışmalar yürütülmekteydi. Ayrıca 1929 yılı başlarında İran'a yaptığı gezi hakkında bilgiler veren Sir Codman özellikle Haft Kel bölgesinde çıkarılan petrolün boru hatlarının inşa faaliyetlerinin başladığını belirtti. Üstelik İran'da yapılmakta olan kuzey-güney merkezli demiryolu hattının güney bölümü İran'ın dışa açılacak kapısı olan Khor Musa Limanına büyük gemilerin rahatlıkla yanaşabilmesi fazla miktarda petrolün taşınmasına imkân sağlamaktaydı. Ayrıca İran Şahı'nın yapılacak demiryolu tesislerinden Anglo-Persian Oil Company'nin yararlanması imkânını verecekti. Bu ekonomik faaliyetlerin Orta Doğu'da refah seviyesini artırmaktaydı. İngilizlerle yakın ilişkileri olan Irak-İran devletleri, bu şemsiyenin altında kendi aralarında güçlü ticari faaliyetler geliştirmekteydi. Şah'ın ve İran Hükümeti'nin desteklemesi sayesinde İngiltere'nin ve Anglo-Persin Oil Company'nin bölgedeki çıkarları hakkında herhangi bir engel çıkmamaktaydı. Sir Codman'ın açıklamalarının ardından şirketin bilanço ve planları hakkında üyeler arasında oylama yapıldı. Bu oylamada şirketin yaptığı atılımda büyük emeği olan Sir John Cadman başkanlığa, Sir A.C. Hearn, T.L. Jacks ve Robert I. Watson'da yönetim kuruluna tekrar oybirliğiyle

seçildi.[597] Özellikle İngiltere için hayati öneme sahip olan Güneybatı İran ile Kuzey Irak artık tam bir petrol cenneti haline dönmüştü. Ayrıca İngilizler yıllardır verdikleri mücadeleler akabinde bu sahada tam ve kesin bir hâkimiyet kurmayı başarmış petrolü kesintisiz bir şekilde kendi ulusunun geleceğine hizmet eder hale getirmişti. Ancak İngilizlerin başta petrol üzerinden Irak'ta uyguladığı emperyalist yaklaşım zamanla bölge halkının tepkisine dönüşmekteydi. Zira Osmanlı Devleti geleneğinden gelen siyasi figürlerden Yasin Haşimi, Hikmet Süleyman, Raşit Ali Geylani ve Kadir Çadırcı gibi isimler tarafından kurulan İhvan-ı Vatan Partisi, İngilizlerin ülkedeki ağırlığını dengeledi ve bağımsızlığa giden yol için çalışmalar başlattı. Halkın desteğini de alan özgürlükçüler 30 Haziran 1930 tarihinde yapılan anlaşma ile Irak'ın bağımsızlığını İngilizlere kabul ettirmeyi başardı. Ancak İngilizler Irak'ın bağımsızlığını iki yıl kadar sonra Milletler Cemiyeti'ne üye olmasıyla kabul edeceğini belirtti.[598]

Ağustos 1930 tarihinde İngiltere ile Irak arasında Irak'taki demiryolları ve Basra Limanın kullanımı konusunda problemler ortaya çıktı. Bu demiryolları ve limanın kullanımındaki belirsizlik İngiltere ve Irak hükümetleri arasında görüşülüp çözülmeye çalışıldı. Bu konu hakkında mali konuları da içeren yapılacak yeni bir anlaşma ile çözümlenmesi hedeflenmekteydi.[599] Her ne kadar bağımsızlık Iraklılara verilse de askeri ve mali alanda İngiltere ile işbirliği devam etmekteydi. Eylül 1930 tarihli nüshasında İngiltere ve Irak hükümetleri belirsiz kalan başta demiryolları konusu ve limanların kullanımı hakkında anlaşmaya vardı. İngiltere'nin Irak Yüksek Komiseri Sir Francis Humphrys ile Irak Başbakanı Nuri Paşa arasında imzalanan anlaşma gereği; Irak'ta bulunan mülkiyeti İngiltere'ye ait olan tüm demiryolları ve Basra Limanı'nın işletme hakları Irak Hükümeti'ne devredilmesi kararı verildi. Her iki hükümet yapmış olduğu anlaşmayla kurulacak yeni şirkete Irak demiryollarının işletme hakkını devredecekti. Bu şirketin 2.062.500 sterlinlik imtiyazlı hisse senedinin 25 lakh (187.500 Sterlinlik) bölümü İngiltere Hükümeti'nde kalacak, 45.85 lakh (343.875 Sterlinlik) bölümü ise Irak Hükümeti'ne verilecekti. Ayrıca Irak Hükümeti anlaşılması durumunda İngiltere

---

[597] "*The Anglo-Persian Oil Company.*", Times, Haziran 26 1929, 23. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[598] Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990 Cilt 1*, 202.

[599] "*Britain And Iraq.*", Times, Ağustos 21 1930, 10. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Hükümeti'ne tahsil edilen hisse senetlerini satın alma hakkına sahip olacaktı. Demiryolunun idaresi amacıyla her iki taraf ikişer üye atayacak ve yine her iki tarafın anlaşması ile bir başkan atanarak 5 kişilik yönetim kurulu oluşturulacaktı. Kurulan şirket Irak demiryolları hakkında gelişme, iyileştirme ve daha birçok konuda karar alma yetkisine sahip olacaktı. Bir diğer konu olan Basra Limanı hakkında ise iki hükümetin vardığı anlaşma kapsamında bir vakıf kurulup Basra Limanın işletme hakları bu vakfa devredilecekti. Vakfın idaresinin ise Irak Hükümeti'ne bırakılacaktı. Ancak bu vakfın veya limanın işletme haklarının satılması veya kiraya verilmesi durumunda İngiltere Hükümeti'nin onayı alınacaktı. Ayrıca anlaşmanın bir diğer maddesi gereğince Musul ve Hianidi şehirlerinden kara birliklerini çekmeye karar veren İngiltere Hükümeti ilerleyen zamanlarda Habbaniya bölgesinde Hava Kuvvetlerine bağlı bir üst inşa edilecekti. Irak Hükümeti bu bölgede arazi tahsisi ve bu bölgeye demiryolu bağlantısı sağlayacaktı.[600]

İngiltere, Irak'ta oluşturduğu yeni düzenin yanı sıra bitmek bilmeyen Bağdat-Hayfa demiryolu arzsuna eğildi. İngiliz Hükümeti Suriye'nin Ezrak (Azrak) şehrinin doğusundan geçecek hattın incelemelerini yapan çalışanları korumak amacıyla Şam Konsolosundan bir polis eskortu tahsisi edilmesini istedi. Ayrıca güvenlik amacıyla çalışan işçilerin 30 kadarına silah tahsis edilmesi konsolosluğa bildirildi. İngilizlerin bölgede çalışanlarını korumak için takip ettiği bir diğer yol ise Suriye'de yakın ilişki içerisinde olduğu kabileleri kullanmak oldu. Özellikle Ürdün ve Suriye bölgelerinde yapılan çalışmalarda Rualla kabilesi ve Beni Shakr kabileleri reislerinden çalışanları korumaları istenildi. İngiliz Hükümeti bu güvenlik hizmeti karşılığında Beni Sahkr kabilesi Şeyhi Nuri Sha'alan'a ödeme yapılmasını konsolosluğa bildirdi.[601] Bunun üzerine Şam Konsolosu, Rualla kabilesi reisi Şeyh Nuri Sha'alan'la görüştü. Bağdat-Hayfa demiryolu çalışmaları için bölgede bulunan işçilerin korunması amacıyla gelecek kabile üyelerine aylık on sterlin ödenecekti.[602] Bu sıra Irak Petroleum Company yetkileri Fransa idaresi altındaki Trablus limanına petrol taşıyacak boru hattının inşası için Fransız

---

[600] "*Anglo-Iraqi Notes*", Times, Eylül 30 1930, 11. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi); "*Transfer of Iraq Railways*", Financial Times, Eylül 30 1930, 5. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[601] The National Archives, Kew, UK. FO. 684/4-0038./ 16.

[602] The National Archives, Kew, UK. FO. 684/4-0038./ 17.

yetkililerle anlaşma imzaladı. Bağdat-Hayfa arasında demiryolu projesi hakkında çalışmalar yapan İngilizlere bu büyük bir darbe oldu. Yıllardır İngiltere ve Fransa dış ilişkilerinde çekişmelere sahne olan Musul ve petrolün taşınması konusunda yeni bir çekişme alanı doğurmuştu. Bu durum İngiltere'nin uzun yıllar verdiği petrol savaşını kaybettiği şeklinde yorumlanmaktaydı. Bu yapılan anlaşmadan Irak Hükümeti'nin de haberi yoktu. Zira Irak Hükümeti, Fransız kontrolündeki Suriye limanına giden boru hattından ziyade İngiltere denetimindeki Hayfa limanına uzanan ve yapılması planlanan Bağdat-Hayfa Demiryolu ile taşınmasını tercih etmekteydi. İngiltere açısında ise Irak ile yaptığı anlaşma gereği bölgedeki İngiliz askerlerinin gereksinimlerini sağlamak amacıyla ihtiyaç duyulan malzemelerin tedariki için Bağdat-Hayfa demiryolu çok rahat ve hızlı kullanılabilirdi. Ayrıca bu hat Süveyş kanalından alınan yüksek geçiş vergilerinden kurtularak Avrupa'dan Hindistan'a transit geçiş sağlanmış olacaktı. Ancak tüm bunlar artık Fransa'nın insafına bırakılmış vaziyetteydi. Ayrıca bu petrol boru hattının güzergâhına demiryolu döşense dahi İngiltere bu hattı Fransa'nın izin verdiği ölçüde kullanacak olması İngiltere'nin Mezopotamya'daki askeri varlığını tehdit etmekteydi.[603] İngiltere özelinde tüm gelgitleri yaşanan siyasi manevralar sonucunda 1935 yılına kadar Irak petrollerinin boru hattı uluslararası bir limana taşınamadı. 1935 yılında ise biri Fransa idaresindeki Suriye'den geçip Trablus'a; diğeri ise Filistin'in Hayfa Limanına ulaşan iki petrol boru hattı inşa edilmesi ile Irak petrolleri uluslararası ticarete dâhil edilebildi.[604]

[603] "*Route of Mosul Oilfields Pipeline*", Financial Times, Ekim 22 1930, 7. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

[604] Dupont, Mayeur-Jaouen ve Verdeil, *Ortadoğu Tarihi 19. Yüzyıldan Günümüze*, 257.

SONUÇ

I. Dünya Savaşı, dünya ülkeleri açısından yeni bir siyasal denklemi beraberinde getirdi. Bu siyasal denklem yüzyıllardır süre gelen sömürge ve emperyalizm zihniyetini legalize etmek amacıyla yeni kavramlar ve yeni kurumların ortaya çıkması olarak zuhur etti. Bu sürece gelene kadar dünya politiğinin ana tetikleyicisi bilim ve sanayi alanındaki gelişmelerdi. Bilim ve sanayi alanında kendisini geliştiremeyen ülkeler, geliştiren ülkelerin siyasi ve ekonomik alanlarda dümen suyuna girmesine neden olmaktaydı. Bu bilim ve teknik gelişimini sağlamayı başaran ülkelerin başında ise İngiltere gelmekteydi. Dünyanın dört bir yanına yayılan sömürgeleri sayesinde güçlenen İngilizler yeni ekonomik ve askeri stratejiler geliştirmek zorunda kalmaktaydı. İngilizler için 19. Yüzyıl itibari ile oluşan en büyük askeri ve ekonomik yaklaşım Yakın Doğu [Orta Doğu] politikasının merkezini oluşturan Hint ticaret yolunun güvenliği sağlamaktı. Özellikle 1869 yılında Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, Akdeniz suyollarının güvenliği İngiltere için daha da önemli bir hale gelmişti. 19. yüzyıl İngiliz dış politikası Akdeniz'e yönelik stratejileri, bu bölgedeki güç dengesinin İngiltere aleyhine değişmesini engellemek üzerineydi.

Osmanlı Devleti ise bu bilim ve sanayi çağına ayak uyduramadığından dolayı dönemin güçlü devletleri arasında denge politikası ile varlığını sürdürmeye çalışmaktaydı. Ancak bu denge politikası gerek emperyal devletlerin bitmek bilmeyen hırsları ve gerekse ülke içerisinde sağlanamayan istikrarlı politika eksikliği nedeniyle sürekli olarak yara almaktaydı. Ülkenin dağılma sürecindeki sosyo-ekonomik tahlilini sağlıklı bir şekilde yapamayan devlet idareciler bireysel olarak belirledikleri politikalarla bu kötü gidişi engellemeye çalışmaktaydı. Özellikle III. Selim ve II. Mahmut dönemlerinde başlayan modernleşme çabaları devletin bir nebze olsun toparlanmasını sağlasa da ülke içi çıkar odaklarının yanlış politikalarla merkezi hükümeti zora sokması yenileşme hareketlerine engel olmaktaydı. İçine kapalı tarım toplumu yapısının ülkenin ekonomik alanda güçlenmesini engellediğini fark eden Sultan Abdülaziz ve sonrasında tahta çıkan II. Abdülhamid ülkenin bu darboğazdan ancak ulaşım sektöründe yapacakları yatırımlarla çıkabileceğini düşünmekteydi. Ancak ülkenin bu yatırımları yapacak ne maddi imkânı ne de bilimsel birikimi vardı. Sultan Abdülaziz döneminde denenen Haydar Paşa-İzmit demiryolu hattı 2 yıl gibi bir sürede ancak yapılabilmiş; fakat hattan beklenen fayda sağlanamamıştı. Sultan Abdülaziz'in ardından gelen Sultan II. Abdülhamid

demiryolları konusunda daha kapsamlı çalışılması gerektiği bilinciyle hareket ederek Avrupa'nın yükselen sanayi yıldızı Almanya'ya İstanbul-Konya hattı imtiyazlarını vererek ilk defa Osmanlı Devleti'nde sağlıklı çalışan bir demiryolu hattı meydana getirdi. Ancak II. Abdülhamid'in hedefi daha büyüktü. Sultan, demiryollarının ülkenin tamamına yayılmasını istemkteydi. Bu hedefin iki önemli güzergâh hattı vardı. Birincisi Anadolu hinterlandı ile Basra Körfezi'ni bağlamak; ikincisi ise Müslüman toplumların Hac fasılasını yerine getirmesi için kutsal topraklara giden faydalı bir demiryolu meydan getirmekti. Birinci hedefte zaten Anadolu Demiryolu inşasıyla gerçekleştiren Almanların siyasi ve ekonomik gücünden yararlanma yoluna giden Sultan, Bağdat Demiryolu Projesi'ni Alman şirkete verdi. Böylece hattın yapımına Avrupa'dan gelecek itirazlara karşı Almanya'yı diğer devletlerin karşısına dikmeyi başardı. İkincil hedef olan kutsal topraklar hattı yani Hicaz Demiryolu Projesi'nden ise yabancıları uzak tutarak çözmeye çalışan Sultan, dünya Müslümanları gözünde hilafetin saygınlığını artırmaya çalışmaktaydı.

Bölge stratejik öneminin yanında, sahip olduğu tarıma elverişli verimli topraklar ve petrol nedeniyle de büyük devletlerin iştahını kabartıyordu. Petrolün enerji kaynağı olarak kullanılmasıyla birlikte, İngiltere'nin Akdeniz'deki çıkarlarına petrol de eklenmiş oldu. Gertrude L. Bell, İngiltere Hükümeti için hazırladığı Mezopotamya raporunda; Abadan rafinesini "korumak İngiliz gücünün birinci göreviydi." demek suretiyle petrolün İngilizler için ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktaydı. Böylece I. Dünya Savaşı öncesinde Londra Hükümetleri'nin Orta Doğu'da dikkatlice üzerinde durdukları iki önemli dış politika konusu; Hint ticaret yolunun güvenliği ve Petrol oldu. Dolayısıyla bu iki konuya yönelik, Alman ve Rus yayılmacılığı gibi her türlü tehdidin bertaraf edilmesi, İngiliz dış politikasının temel hedefi haline geldi.[605]

İngiliz çıkarları doğrultusunda 19. yüzyıl boyunca Rusya'ya karşı bir tampon vazifesi gördüğü Osmanlı İmparatorluğu'nun, yeni yüzyılda artık bu misyonunu yerine getiremeyeceği fikrindeydi. İngiltere bölgedeki çıkarlarını konsolide etmek için yeni tampon devletler oluşturmak yönünde bir politika takip etmeye başladı. İlk olarak Fransa ile bu boşluğu doldurulmak istenildi. Bu kapsamda, Fransız etki alanının Akdeniz

---

[605] Gertrude L. Bell, *Mesopotamya'da 1915-1920 Sivil Yönetimi,* çev. Vedii İlmen, (İstanbul: Yaba Yayınları, 2004), 13.

kıyılarından doğuya, Rusların elinde olan bölgelere kadar uzanması düşünülmekteydi. Fransız bölgesi İngiltere için Rusya'ya karşı bir kalkan vazifesi sağlayacaktı. Fransa ile Rusya birbirlerinden dengeleyecekler ve Fransızlar Orta Doğu da Çin Seddi misali İngilizlerin çıkarları oldukları bölgeleri kuzeydeki Rus baskısından koruyacaktı.[606]

İngiltere, Orta Doğu'yu bir tampon bölge olarak kullanmak istiyordu. Zira İngilizlerin ekonomik ve siyasi çıkarlarının üst düzeyde olduğu, Kuzey Afrika ve Hindistan'ın güvenliğini riske etmeye tahamülü yoktu. Bu kapsamda ilk olarak Süveyş Kanalı'nın güvenliği sürmeli ve kanal sürekli olarak ulaşıma açık tutulmalıydı. Bağdat Demiryolu özelinde Edward Mead Earle özetle şu ifadelere yer vermekteydi: '*İngiliz emperyalistleri, Osmanlı İmparatorluğu içinde kurulacak yeterli bir demiryolu ağının, sultanın gücünü ve etkinliğini artıracağını kesin olarak görüyorlar ve bundan korkuya kapılıyorlardı. Her şeyden önce, ulaşım kolaylıkları ile güçlenmiş olan sultanın öncülüğünde Müslümanlar uyanacaklar ve Hıristiyanlara kafa tutmaya başlayacaklardı. Böyle bir durum 1914 savaşından önce yaratılabilmiş olsaydı İngiltere'nin Yakındoğu'da tutunması son derece güçleşirdi. Güçlü bir Almanya tarafından desteklenen canlanmış bir Türkiye, İngiliz İmparatorluğu'nun "bel kemiği" Süveyş Kanalı'nı tehdit edebilir, Mısır, Hindistan ve Yakındoğu ülkelerinde İngilizlere karşı ayaklanmalar düzenleyebilirdi*".[607]

I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi tüm dengeleri alt üst etti. 1914 yılı ile dünyanın nerdeyse bilinen tüm büyük ülkeleri birbirlerine savaş ilan etti. Dört yıl süreyle devam eden bu savaş başta Osmanlı Devleti olmak üzere tüm taraflara ağır bedellere mal oldu. Savaş öncesinde büyük bir alana hükmeden Osmanlı Devleti, savaşın sonunda çok önemli vilayetlerini kaybetti. Hatta savaş öncesinde yapımı planlanan ve bir kısmı yapılan Hicaz ve Bağdat demiryollarının tamamına yakını Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı. Savaş öncesinde Musul, Bağdat ve Basra vilayetleri olarak Osmanlı valisi tarafından idare edilen bölge Irak adıyla müstakil bir ülkeye dönüştürüldü. Yine Şam ve Halep vilayetleri Suriye'ye; Kudüs Sancağı Filistin'e, Beyrut vilayeti Lübnan'a, hiç hesapta olmayan

---

[606] Fromkin, *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922*, 156.

[607] Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, 188.

Amman bölgesi ise Ürdün Krallığına dönüştürüldü. Savaşın kazanan tarafında yer alan Fransa, Suriye ve Lübnan'ın idaresini ele alırken bu ülkelerden kendi siyasal perspektifi ile cumhuriyetler ilan etti. İngiltere ise Irak ve Ürdün'de savaş boyunca kendi tarafında tutmak için sözler verdiği Haşimi ailesinin iki üyesi Faysal ve Abdullah'a kendi kontrolünde Meşrut-i Monorşi yönetimler vücuda getirdi. Ancak bu ülkelerde zamanında vali tarafından idare edilen toplumlarda oluşmayan demokratik yaklaşım ülke içerisinde büyük sorunlara neden olmaktaydı. Üstelik bu ülkelerin halkları gibi idarecileri de eski Osmanlı tebaalarıydı. Hatta savaş sonrasında gerek Suriye'de gerek Irak'ta yapılan seçimlerde Osmanlı Devleti'nden kalan iki turlu seçim kanunu tatbik edildi. Oluşturulan suni devletlerin altında İngiltere ve Fransa asıl amaçları olan emperyal fikirlerini hayata geçirmeye çalışmaktaydı.

İngilizler, 1915 yılından itibaren Basra vilayetine çıkış yapmış ve askeri amaçları göz önünde bulundurarak demiryolları inşa etmeye başladı. Ancak çoğunlukla askeri amaçları göz önünde bulundurarak yapılan bu hat ticari amaçlara hizmet etmemekteydi. 1917 yılına gelindiğinde artık Irak bölgesinde Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinin son bulacağı belirmeye başlayınca İngilizler ulaşım alanında yapılabileceklerini hesaplamak amacıyla bölgeye uzmanlar görevlendirmeye başladı. 1917 yılında General Freeland ile başlayan bu araştırma süreci Irak'ta Faysal önderliğinde müstakil bir devlet kuruluncaya kadar devam etti. Irak'ın devlet haline getirilmesinin ardından iki devlet üzerinden yapılan anlaşmalar çerçevesinde devam ettirilen ulaşım yatırımları zamanla ABD ve Fransa gibi üçüncü ülkelerin de devreye girmesine neden oldu. İngilizler ilk olarak ulaşım ve güvenlik açısından ele aldığı Irak-Ürdün-Filistin bölgesi 1927 yılında yeni bir evrim geçirdi. Bu evrimin adı "*Petrol*"dü. Etkin sulama teknikleri sayesinde bölgenin dünyanın en önemli tahıl ambarlarından biri olabileceği ve bölgede bulunan petrolün işlenmesi halinde çok kârlı bir yatırıma dönüşebilirdi. Dünyanın parlayan yıldızı petrol bölgede bolca bulunmaktaydı. Ancak petrolün bulunması tek başına bir anlam ifade etmemekteydi. Zira bu petrolün dünya ticaretine arz edilmesi gerekmekteydi. Bu arzın önünde en büyük engel ise ulaşımdı. İngilizler bu ulaşım hattının ucuna Sykes-Picot Anlaşması gereği kendi elleriyle en büyük rakipleri Fransızları yerleştirmişlerdi. Bu kapsamda ülkede gerek I. Dünya Savaş öncesi ve sırasında yapılan demiryolları hatları hayata öneme sahip konuma gelmişti. İngilizler, Fransız engelinden kurtulmak için kendi kontrolündeki Bağdat-Musul-Amman-Hayfa güzergâhını kullanmak ve bu hatta

demiryolu ve petrol boru hattı döşemek istese de bu güzergâhın elverişsiz yüzey ve iklim şartları yeni bir rotanın araştırılmasına neden oldu. Bunun üzerine İngilizler, Irak petrollerini Basra Körfezi'ne kadar demiryolları ile buradan da gemilerle Kızıldeniz üzerinden Süveyş Kanalı'nı takip eden rotayla ticari hayata sokmayı düşündü. Ancak bu rotanın da yüksek taşıma maliyetleri yapılacak olan ticaretin karlılığını düşürmekteydi. İngilizler tam da burada en iyi bildikleri işi olan milletler arası politika kartını çıkardı. Petrol için zaten çok karmaşık olan siyasi perspektife önce Fransızları sonra da ABD'yi ortak ederek herkesi masanın etrafına toplamayı başardı.

Orta Doğu açısından oluşan konsorsiyum çok da uzun soluklu olamadı. Zira kazanan ülkelerin çıkarları çelişkiler göstermekteydi. Sonunda masa dağıldı. Üstelik Irak'ı manda yönetimine alan İngiltere'de iç muhalefet, yapılan harcamaların karşılamadığı üzerinden iktidar partilerine yüklenmekteydi. Irak'ta demiryolları gibi ağır yatırımlar yapılması İngiliz vergi mükellefleri tarafından hoş karşılanmamakta ve konu basın tarafından sıkça tenkit edilmekteydi. Üstelik gelişen teknoloji demiryollarının kara yolu ve hava yolu taşıtları tarafından yavaş yavaş bypass edilmesine neden olmaktaydı.

Ana hatlarıyla her ne kadar 1918 yıllarına kadar Irak ve Orta Doğu genelinde İngiliz nüfuz mücadelesi literatürde sık sık ele alınsa da konuya demiryolları özelinde çok da yer almamaktadır. Biz bu çalışmamızda demiryolları özelinde İngilizlerin bölgede oluşturduğu ve geliştirdiği hegemonyasını ele almaya çalıştık. Ancak dünya için demiryolları hiçbir zaman demiryolları olarak kalmadı. Zira demiryolları demek birçok sanayi kültünün alt yapısı anlamına gelmekteydi. İngilizler, Hindistan özelinde uyguladıkları demiryolu politikasını Irak'ta uygulama çalışmaları İngiltere için kötü sonuçlar doğurdu. Zira başta Arap milliyetçiliği olmak üzere İngilizlere hemen hemen her konuda problem yaşamaktaydı. Ancak İngiliz siyaset uzmanlarının yaptıkları titiz çalışmalar Irak toplumunu ilmek ilmek dokumaktaydı. Bu işlerin başında en önemli kişi olan İngiltere'nin Yüksek Komiserlerinden Percy Cox ve Henry Dobbs gibi kişiler bölgede uzun yıllar istihbarat faaliyetleri yapan kadrolarıyla yeni Irak Devleti'nin tüm kılcal damarlarına kadar sızmayı başarmıştı.

Her ne kadar İngilizler I. Dünya Savaşı akabinde bölgenin tek hâkimi durumda olsa da uzun ve masraflı süren savaş İngiliz maliyesini bitirdi. Cephelerde harcanan para ve asker savaş sonrasının artık değişecek olan siyasi yapısına işaret etmekteydi. Üstelik

bir de Anadolu'da Türk Milli Mücadele'sinin başarıya ulaşması İngilizlerin ve diğer emperyal devletlerin işini zora sokmaktaydı. Orta Doğu özelinde yaşayan halklar devletlerinin kurulma sürecine yetişmiş siyasal bir bilince sahip olmadığında ortaya çıkan devlet toplumsal bir dip dalga haline dönüşemedi. Yani toplumdan önce devletler kuruldu ve bu nedenle de toplumu kurma görevi artık devletindi. Mısır'da, Irak'ta ve Hindistan bölgesinde bağımsızlık hareketlerinin baş göstermesi İngilizlerin savaştan önce yapmayı planladıkları birçok demiryolu yatırımının askıya alınmasına neden oldu. Elindekileri koruma psikolojisi ile İngilizler mevcut varlıklarını mümkün olduğunca korumaya çalışmaktaydı.

Irak Devleti'ni inşa eden İngilizler daha sonra Irak halkını dizayn etmeye gayret gösterdi. Bu kapsamda Irak'ın eğitim işleri ile ilgili Husri bu görevi layıkıyla yapabilmek için neredeyse merkezi eğitimi bir silah gibi kullanmaya başladı. Husri, uygulamaya çalıştığı eğitimle; zoraki etnik mitler, anılar, değer ve semboller tedarik ederek topluma yeni bir şekil vermeye çalıştı. Husri'nin eğitim stratejisi Pan- Arabizim üzerine kuruldu. Çünkü Faysal'ın politik hedefleri arasında Arap Birliği vardı. Britanya Yüksek Komiseri Francis Humphys 1930 yılında, "Faysal hâlâ Asya'daki tüm Arap topraklarını kendi hanedanlığının yönetimi altına almayı umuyor, bunun için çabalıyor ve amacı önce Suriye ile Irak'ı birleştirme girişimi gibi görünüyor," diye değerlendirmekteydi.[608]

Irak'ta yapılmış ve yapılması planlanan tüm yatırımlarda söz sahibi olma isteği İngiliz karşıtlığını körüklemekteydi. Özellikle demiryolları-petrol yatırımları denkleminden Irak yönetimi ile anlaşma çabaları Iraklı milliyetçi kesim tarafından sürekli tenkit edilmekteydi. 1924, 1926 ve 1930 yıllarında yapılan anlaşmalar Irak'ın zenginliklerini kademeli olarak İngiliz hegemonyasından çıkmasına sağladı. Tüm bunların yanında İngiltere, bölgenin en büyük ticari gücüydü ve iki dünya savaşı arasında kurduğu şirketler vasıtasıyla Orta Doğu ticaretinin %65'lik kısmını elinde tutuyordu. İşte bütün bu noktalar hesaba katıldığında Irak'ın İngiltere için ne denli bir hayati öneme sahip olduğu kolayca anlaşılabilir. İngiltere bakımından Orta Doğu'da bir toprak parçasından çok öte anlam ifade eden Irak'ın herhangi bir şekilde kaybı, Orta Doğu ile mütemmim

[608] Şahin, Şahin, Yüce, "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları", 130.

olan, Hint ticaret yolu başta olmak üzere tüm çıkarlarını kaybedeceği anlamına geliyordu. Durumun farkına varan İngilizler, yönetimlerini ele geçirdikleri RDSC ve APOC üzerinden bölge zenginliklerine uzaktan müdahil olma çabasına girdi. Ancak yapılan anlaşmalar sonucunda 1932 yılında bağımsızlığını kazanan Irak'ın, İngiltere'yle ilişkileri Avrupa'da yükselen faşist idareler nedeniyle farklı boyutlara evirildi. 1930 yılların başından itibaren başlayan Avrupa'daki yeni bloklaşma Irak, İran ve Suriye gibi ülkelerde yapılması düşünülen tüm yatırımların sonunu getirdi.

KAYNAKÇA

A: Arşiv Belgeleri

1- The National Archives, British Foreign Office Archives (Britanya Dışişleri Bakanlığı Arşivleri)

The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0021/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10097-0026/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0005/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0013/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10098-0016/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10100-0049/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10826-018./.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10827-019./.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5079/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/5231-0005/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 608/268/.

The National Archives, Russia: Correspondence FO. 371, Volume: 3300/.

The National Archives, Kew, UK FO 371/10098-0001/.

The National Archives: Selected Maps Representing the Long 19th Century, Primary Source Media, 1895, Turkey: Report. Railways in Asiatic Turkey. With 5 Maps. (Major Law), FO 881/6698/.

The National Archives, Kew, UK. FO. 684/4-0038./.

The National Archives, Kew, UK. FO. 371/10094-0024/.

2- The National Archives, British War Office Archives (Britanya Savaş Bakanlığı Arşivleri)

The National Archives, Kew, UK. WO. 106/52-0001/.

The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5210./.

The National Archives, Kew, UK. WO. 32/5619/.

War Office General Staff Geographical Section. Sketch Map Showing Railways and Railway Projects in South West Asia Minor, GSGS/2716.

3- The National Archives, British Colanial Office Archives (Britanya Koloniler Bakanlığı Arşivleri)

The National Archives, Kew, CO. 935/1/13-0004./.

The National Archives, Kew, UK. CO. 730/137/11/.

The National Archives, Kew, UK. CO. 730/148/10./.

The National Archives, Kew, UK. CO. 730/148/9./.

The National Archives, Kew, UK. CO. 730/167/1/.

The National Archives, Kew, UK. CO. 935/1/1/.

The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517.

The National Archives, Kew, UK. T. 161/738/.

B: Resmi Yayınlar

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 28, 20. İçtima, (8.4.1923).

TBMM ZC, D. I, C. 29, 21. İçtima, (9.4.1923).

TBMM, ZC D. I, C.7. İçtima, (8.4.1923).

C: Süreli Yayınlar

1- Yazarlı Süreli Yayınlar

Davidson, John H. "Railways In Iraq" *Times*, Şubat 20 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Denrigh. "Mittel-Europa." *Times*, Ocak 10, 1918. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

Johnson, Dixon. C. F. "Mespot Railways." *Daily Mail*, Mart 26 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Lubbock, Guy. "British Policy In Iraq." *Times*, Şubat 8 1923, https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Parker, Alwyn. "Railways In Iraq." *Times*, Mart 6 1923, https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Parker, Alwyn. "British Policy In Iraq." *Times*, Şubat 13 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Parker, Alwyn. "British Policy In Iraq." *Times,* Şubat 2 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Parker, Alwyn. "Railways In Iraq." *Times*, Şubat 19 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Phillips, Percival ve Özel Muhabirimizden, "Britain's Bad Railway Bargain." *Daily Mail*, Kasım 27 1922. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Phillips, Percival. And Our Special Correspondent. "Britain's Bad Railway Bargain." *Daily Mail*, Kasım 27 Nov. 1922. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

2- Muhabirli Süreli Yayınlar

(Bağdat Özel Muhabirimizden), "Iraq Railways", *Times*, Aralık 29 1923. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Bir Muhabirden) "Republican Turkey." International Banking Supplement. *Financial Times*, Mart 21 1927. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Bir Muhabirden), "The Iraq Oil Strike." *Financial Times*, Ekim 28 1927. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Bir Siyaset Öğrencisi Tarafından), "*The French In Syria.*" Times, Temmuz 20 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(İran Muhabirimizden), New Persian Railaway, *Times*, Haziran 7 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden) "New Turco-German Contract." *Times*, Ağustos 2 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden) "Trans-Persian Railway Contract." *Times*, Mayıs 20 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden) The Trans-Persian Railway, Times, Temmuz 2 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden), "Railway Material For Turkey." *Times*, Ağustos 8 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden), "The Smyrna-Aidin Railway." *Times*, Kasım 8 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Ekim 20 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway." *Times*, Ocak 9 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden), "Turkish Ministry's Achievements." *Times*, Eylül 1 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Kendi Muhabirimizden). "Trans-Persian Railway Dispute." *Times*, Mayıs 21 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirden). "*Syria.*" Times, Ekim 4 1921. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirden). "The Arab Campaign." Times, Kasım 26. 1918. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "British Forces In Iraq." *Times*, Ağustos 21 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "Iraq Railways." *Times*, Temmuz 30 1923. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "Persian Railway." *Financial Times*, Nisan 12 1928. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "Railway Schemes In Turkey." *Times*, Aralık 20 1922. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "The Mosul Boundary." *Daily Mail*, Nisan 2 1925. https://link.gale.com/ (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "The Railways In Iraq." *Times*, Ağustos 23 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "The Transpersian Railway." *Times*, Mart 7 1929. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Ocak 7 1930. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway Contracts." *Times*, Nisan 19 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden), "Trans-Persian Railway." *Times*, Kasım 13 1929. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden). "Syrian Agreement Signed." *Daily Mail*, Şubat 20 1926. https://link.gale.com/ (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden). "The Future Of Iraq." *Times*, Nisan15 1925. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Muhabirimizden). "The Trans-Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Orta Doğu Özel Muhabirimizden), "Persian Railway Schemes." *Times*, Şubat 16 1920. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Orta Doğu Özel Muhabirinden). "*Bad To Worse In Mesopotamia.*" Times, Ağustos 18 1920. 15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Özel Muhabirimizden), *"£7,565,000 this Year."* Daily Mail, Kasım 20 1922. https://link.gale.com/ (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Özel Muhabirimizden), "Arabs Make Trouble In Syria." *Times*, Ocak 28 1921. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Özel Muhabirimizden.). "*Railways In Asia Minor.*" Times, Mayıs 19 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Tahran Muhabirimizden), "The Trans-Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1928. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

(Tahran Muhabirimizden). "New Persian Railway." *Times*, Nisan 12 1927. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

3- Yazarsız Süreli Yayınlar

American Loan in Persia. Sunday Times, Eylül 20 1925. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Anglo-French Oil Supplies. Times, Temmuz 24 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Anglo-Iraqi Notes. Times, Eylül 30 1930. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Anglo-Persian Oil Control. Financial Times, Nisan 15 1924. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Angora Dispatches. Times, Ocak 7 1922. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Another Iraq Debate. Times, Mart 2 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Baghdad Railway. Times, Ocak 23 1919. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

Bright Outlook In Persia, Times, Nisan 21 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Britain And Iraq. Times, Ağustos 21 1930. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

City Notes. Times, Haziran 2 1930. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

City Notes. Times, Mayıs 18 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

City Notes. Times, Şubat 18 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Clearing Out The Turks. Times, Kasım 16 1918. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

Fresh Mesopotamian Outbreak. Times, Ağustos 14 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

House Of Commons. Times, Şubat 21 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Imperial Bank of Persia. Financial Times, Temmuz 3 1929. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Imperial Bank Of Persia. Times, Temmuz 3 1928. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Imperial Bank Of Persia. Times, Temmuz 3 1930. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Iraq's Railway Problems. Financial Times, Kasım 6 1926. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Mesopotamian Policy. Times, Ağustos 26 1920. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

New Persian Railway. Financial Times, Temmuz 12 1928. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Oil Concerns in Iraq. Financial Times, Mart 24 1925. (14 Ekim 2020 Tarihinde erişildi).

Ottoman Railway Position. Times, Mart 29 1919. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ottoman Railway Protest. Financial Times, Haziran 15 1923. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ottoman Railway. Times, Mayıs 31 1927. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Parliament. Times, Şubat 11 1927. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Persian Gulf Trade. Financial Times, Ağustos 15 1929. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Persian Railways Scheme. Financial Times, Şubat 19 1920. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Persian Railways. Financial Times, Ağustos 10 1927. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Points From Letters. Times, Şubat 15 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Points From Letters. Times, Şubat 21 1923. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Railway Surveys In Persia. Times, Ocak 13 1922. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Railways In Iraq. Times, Ocak 10 1928, 13. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Railways of Iraq. Financial Times, Şubat 21 1923. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Restoration Of Persia. Times, Ağustos 16 1919. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Reuter's Special. "Turkey Railways Seized." *Daily Mail*, Ocak 23 1919. (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

Roads to the East. Daily Mail, Mart 9, 1918. (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi). https://link.gale.com

Roads to the East. The Daily Mail, Mart 9 1918. (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi). https://link.gale.com

Roads to the East. The Daily Mail, Mart 9 1918. https://link.gale.com (16 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Route of Mosul Oilfields Pipeline. Financial Times, Ekim 22 1930. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Anglo-Persian Oil Company. Times, Haziran 26 1929. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Arab Epic. Times, Kasım 27 1918. (15 Ekim 2020 tarihinde erşildi).

The Arab Epic. Times, Kasım 28 1918. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi.)

The Decision on Mosul. Financial Times, Aralık 21 1925. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Iraq Decision. Times, Mayıs 4 1923, 13. (15Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Ottoman Bank. Times, Haziran 26 1929. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Ottoman Railway From Smyrna To Aidin. Times, Eylül 27 1922. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

The Trans-Persian Railway Times, Temmuz 11 1928. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Transfer of Iraq Railways. Financial Times, Eylül 30 1930. (14 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

D: Kitap ve Makaleler

Akbaytugan, Ali Sait. *Chester Projesi Hakkında Bazı Tenkidât ve Mütâlaât*, (Yay. Haz.: Sevilay Özer), (Ankara: Asitan Yay., 2014).

Akbulut, Gülpınar. *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*, (Ankara: Anı Yayıncılık 2010).

Akşin, Aptülahat. *Atatürk'ün Dış Politika İlkeleri ve Diplomasi*, (Ankara: 1991).

Akyıldız, Ali ve Kurşun, Zekeriya. *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2018).

Allawi, Ali A. *Irak Kralı I. Faysal*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2016).

Alperen, Altan. "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", *21. Yüzyıl Eğitim ve Toplum Eğitim Bilimleri ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* 7, S.19, (Bahar 2018) 1-22.

Altıntaş, Yusuf Ziya. "II. Abdülhamit Özelinde Osmanlı'da Bismarck Algısı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi* 15, S. 29, (2016/1) 1-23.

Antonius, George. *Arap Uyanışı Arap Ulusal Hareketinin Öyküsü*, (İstanbul: Selenge Yayınları 2021).

Arı, Tayyar. *Geçmişten Günümüze Orta Doğu Siyaset, Savaş ve Diplomasi,* Cilt I, (Dora Yayınları 2014).

Armaoğlu, Fahir. "Lozan Konferansı ve Musul Sorunu", *Misak-ı Millî ve Türk Dış Politikasında Musul*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yay. 1998)

Armaoğlu, Fahir. *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1990,* Cilt 1, (Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 9. Baskı 1993).

Artar, Tuğçe ve Baysoy, Emre. "Bismarck Döneminden 2. Dünya Savaşı'na Alman Jeopolitik Düşüncesi: Haushofer ve Hitler Karşılaştırması", *Kara Harp Okulu Bilim Dergisi* 30, S.1, (Haziran 2020) 1-24.

Atabaki, Touraj. *İran ve I. Dünya Savaşı Büyük Güçlerin Savaş Alanı*, çev. Gül Çağalı Güven, (Tarih Vakfı Yurt Yayınları Kasım 2010).

Atabey, Figen. "Mondros Mütarekesi'ne Giden Süreçte İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni Savaş Dışı Bırakma Stratejisi", *Mondros Mütarekesi'nin 100. Yılı: I. Dünya Savaşı'nın Sonu Mütarekeler ve Barış Antlaşmaları Uluslararası Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, (Kahramanmaraş Ekim 24-26 2018) 451-468.

Ateş, Toktamış. *Siyasal Tarih 1,* (İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi 1989).

Avcı, Remzi. "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime* 6, S.2, (2015).

Aydın, Abdurrahim Fehimi ve İzgöer, Ahmet Zeki. *Osmanlı'da Petrol-Arşiv Belgeleri Işığında Bir Derleme*, (Yayınlanmış Arşiv Belgeleri), (Ankara: Ertem Matbaası, 2014).

Barr, James. *Kırmızı Çizgi Paylaşılamayan Toprakların Yakın Tarihi*, çev. Ekin Can Göksoy (İstanbul: Pegasus Yayınları, 2020).

Başak, Tolga. *İngiltere'nin Ermeni Politikası,* (İstanbul IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2008).

Bayar, Celal. *Ben de Yazdım Milli Mücadeleye Giriş, Cilt 5*, (Sabah Kitapları Yayınları 1997).

Bediz, Danyal. "Süveyş Kanalı'nın Önemi", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 9, S. 3, (1951) 329-347.

Bell, Gertrude L. *Mezopotamya'da 1915-1920 Sivil Yönetimi*, çev. Vedii İlmen, (İstanbul: Yaba Yayınları, 2004).

Binark İsmet ve Diğerleri (hzl). *Musul-Kerkük ile ilgili Arşiv Belgeleri (1525-1919)*, (Ankara: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayın No. 11, 1903).

Black, Jeremy. *Kısa İngiltere Tarihi*, çev. Ekin Duru, (İstanbul: Say Yayınları 2020).

Bozdağ, İsmet. *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, (İstanbul: Pınar Yayınları 8. Baskı).

Can, Bilmez Bülent. *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları 2000).

Canatan, Yaşar. *Türk-Irak Münasebetleri (1926-1958)*, (Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları 1996).

Cleveland, William L. *Modern Ortadoğu Tarihi*, çev. Mehmet Harmancı (Agora Kitaplığı Haziran 2008).

Çeliker, Fahri. "Çanakkale Muharebeleri ve Atatürk", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 10, S.30, (1994), 685-694.

Çetiner, Yusuf Turan. "Yüzyıl Önce: "Büyük Güç" Kurguları ve 1921 Kahire Konferansı", *Atatürk Yolu Dergisi* 69, (2021), 181-198.

Çetinsaya, Gökhan. "Ortadoğu", *İslam Ansiklopedisi*, C.33, TDV İslam Araştırmaları Merkezi 2007, http://islamansiklopedisi.org.tr/ortadoğu (03.05.2023), 403-407.

Çevik, Umut. "Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın Valiliği Döneminde (1805-1848) Mısır'da Uyguladığı Tekel Ekonomisi", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi İnsan Bilimleri Dergisi* 3, S. 2,(Aralık 2022), 245-265.

Çolak, Mustafa. "Almanya'nın Kafkas Siyasəti (1917-1918), *Azərbaycan Halk Cumhuriyeti və Kafkas İslam Ordusu* Ed. Mehmet Rıhtım, Mehman Süleymanov, (Bakü: Qafqaz Universiteti Qafqaz Araşdırmaları İnstitutu Nəşriyyatı, 2008), 134-165.

Değerli Sarıkoyuncu, Esra. "Lozan Barış Konferansı'nda Musul", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 10, S. 18, (2007), 127-140.

Derya Hülya ve Erdem, Erdem. "Birinci Dünya Savaşından Önce Almanya-Osmanlı İlişkileri", *Politik Ekonomik Kuram Dergisi*, 5, S.2, (2021), 252-264.

DeNovo, John A. "A Railroad for Turkey: The Chester Project, 1908-1913", *The Business History Review* 33, No. 3 (Autumn, 1959), 300-329.

Deveci, Can. "İngiliz Yüksek Komiseri Sör Henry Conway Dobbs'un Raporlarında Irak 1920-1925", *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 12, S. 3, (Eylül 2022), 1599-1620.

Develioğlu, Aktay ve Kürkçüoğlu, Ömer. "Orta Doğu'yla İlişkiler", *Türk Dış Politikası, 1919-1980,* ed. Baskın Oran, Cilt I, (İstanbul 2001).

Duman, Sabit. "Lozan'da Musul Sorunu", *(90. Yılında Lozan ve Türkiye Cumhuriyeti Uluslararası Sempozyumu* (Ankara: Kasım 13-15 2013), 309-325.

Duman, Selçuk. "Tek Parti Dönemi Türkiye-İran İlişkileri", *Giresun Üniversitesi İktisadı Ve İdari Bilimler Dergisi* 2, S.3, (2016), 1-30.

Duman, Selçuk. *II. Meşrutiyet'ten İngiliz Mandaterliğine Irak 1908-1922*, (Ankara: Berikan Yayınevi 2010).

Dupont, Anne-Laure ve Mayeur-Jaouen Catherine ve Verdeil, Chantal. *Ortadoğu Tarihi 19. Yüzyıldan Günümüze*, çev. Ayşe Meral, (Ankara: Doğubatı Yayınları 2022).

Durand, Daniel. *Milletlerarası Petrol Politikası*, çev. Ahmet Angın, (İstanbul: Kitapçılık Yayınları 1966).

Dursun, A. Haluk. "Akabe Meselesi", *Türkler,* C. 13, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları 2002), 70-77.

Duru, Orhan. *Amerikan Gizli Belgeleriyle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınlan 2007).

Düstur, 3.Tertip, Cilt 7, 2733 (1512), *Musul-Kerkük ile ilgili Arşiv Belgeleri (1525-1919)*, (Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yay. 1993), 46-51.

Düstur, 3. Tertip, Cilt 2, 10 Mart 1337-28 Şubat 1338, (İstanbul: Milliyet Matbaası 1929), Türk-Fransız İtilafnamesi.

Earle, Edward Mead. *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, (Milliyet Yayınları, 1. Baskı 1972).

Engin, Vahdettin. "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler,* C.14, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 462-469.

Erasİan, Cezmi. "II. Abdülhamid Devri Politikalarında Din ve Devlet Anlayışına Genel Bir Bakış", *Sultan II. Abdülhamid ve Dönemi*, Ed.: Coşkun Yılmaz, (İstanbul Sultanbeyli Belediyesi Yayınları 2012), 75-90.

Erdaş, Sadık. "Ortadoğu'da Bir Alman Projesi; Yıldırım", *100. Yılında I. Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu*, (Budapeşte, Kasım 03-05 2014), 177-202.

Erdoğan, Aysel. "İngiliz Kaynaklarına Göre Trans-İran Demiryolu Projesi (1903-1914)", *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi* 7, S.17, (Haziran 2019), 1-21.

Erhan, Çağrı. "Ortadaki Büyük Oyun BOP-1", Cumhuriyet, 22 Haziran 2004.

Erim, Nihat. *Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri, Cilt 1 (Osmanlı İmparatorluğu Antlaşmaları),* (Ankara: TTK Basınevi 1953).

Ertan, Temuçin Faik. "Lozan Konferansı'nda Türkiye'yi Temsil Sorunu", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* 14, S. 53, (2013) 61-76.

Fieldhouse, Devid Kenneth. *Ortadoğu'da Batı Emperyalizmi 1914-1958*, çev. Merve Şahin, (Tarih&Kuram 2018).

Fromkin, Devid. *Barışa Son veren Barış Modern Ortadoğu Nasıl Yaratıldı? 1914-1922*, çev. Mehmet Harmancı, (İstanbul: Yeni Binyıl Yayınları).

Gelvin, James L. *Modern Orta Doğu Tarihi 1453-2015*, (İstanbul: Timaş Yayınları 2019).

Genelkurmay ATESE Daire Başkanlığı, *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi Irak-İran Cephesi 1914-1918*, Cilt 3, Kısım 2, (Ankara: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt. Başkanlığı Yayınları 2002), 76-81.

Gilbert, Martin. *Churchill Bir Yaşam*, çev. Süha Sertabiboğlu (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları 2013).

Gönlübol, Mehmet *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1973),* (Kolektif Eser), (Ankara: Cilt I, AÜSBF Yay.1982).

Güçyetmez, Ferdi T. "Almanya'nın 19. Yüzyıl'da Yükselişinin Saldırgan Realizm Çerçevesinde İncelenmesi", *İstanbul Kent Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi* 1, S.2, (Eylül 2020) 1-27.

Gülsoy, Ufuk. *Kutsal Proje Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları*, (İstanbul: Timaş Yayınları, Kasım 2010).

Günarslan, Hüseyin. "İngiliz Doğu Hindistan Şirketinin Hindistan'ı İşgal Süresi" *Avrasya Uluslararası Araştırma Dergisi* 7, S.17, (Haziran 2019), 87-102.

Günarslan, Hüseyin. "Avrupalıların Doğu Ticareti Mücadelesi: İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin Kurulması", *Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 44, S.2, (Aralık 2020), 101-126.

Gürel, Şükrü S. *Orta Doğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., 1979).

Gürün, Kamuran. *Savaşan Dünya ve Türkiye*, (Ankara: 1986).

Güzel, Mehmet Şükrü. "I. Dünya Savaşı'nda Savaşan Tarafların Savaş Amaçları", *I. Dünya Savaşı'nın 100. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu,* ESAM, Semih Ofset Matbaacılık, 105-132.

İlhan, Suat. "Çanakkale Muharebeleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 10, S.30, (1994), 673-684.

İlkin, Selim. "1922-1923 Yılları Türkiye'sinde Bir Yabancı Sermaye Girişimi: Chester Demiryolu Projesi", *Türkiye İş Bankası Uluslararası Atatürk Sempozyumu: Bildiriler ve Tartışmalar, (*Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 1984).

İyicil, Ahmet. "Çanakkale Savaşları", *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 1, S.1, (2009), 317-370.

Karabacak, Fatma. "Kavalalı Ve Osmanlı Mısır Meselesi", *Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 4, S. 1, (2022) 1-18.

Karaca, Taha Niyazi. *Sınırları Çizen Kadın İngiliz Casus Gertrude Bell*, (İstanbul: Kronik Kitap 5. Baskı 2021).

Karacagil, Ö. Kürşat. "I. Dünya Savaşında Osmanlı Devletinin İran'la İttifak Kurma Arayışları", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulamaları Merkezi Dergisi (OTAM),* S.36, (Güz 2014) 95-116.

Karadağ, Raif. *Petrol Fırtınası*, (Adak Yayınları).

Karadeniz, Yılmaz. "İngiltere ve Rusya'nın I. Dünya Savaşı Sırasında ve Sonrasında İran Siyaseti (1914- 1925)", *Asia Minor Studies* 11, S.2, (2023), 186-205.

Karadeniz, Yılmaz. "İran'da Nasırüddin Şah ve Muzafferüddin Şah Dönemlerinde İngiltere ve Rusya'ya Verilen İmtiyazlar (1848-1906)", *Asia Minor Studies* 7, S.2, (2019), 231-243.

Karadeniz, Yılmaz. *İran Tarihi 1700-1925*, (İstanbul: Selenge Yayınları 2012).

Karal, Enver Ziya. *Büyük Osmanlı Tarihi,* Cilt V. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995).

Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi,* Cilt: VIII, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995).

Kılıç, Sezen "Musul Sorunu ve Lozan", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 24, S.71, (2008), 319-340.

Koca, Mehmet. "XX. Yüzyılın Başında Şah Rıza Pehlevi'nin Reformları Ekseninde İran'ın Modernleşme Çabası", *Asia Minor Studies* 8, S.1, (2020), 355-371.

Kocabaş, Süleyman. *Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar Türkiye ve İngiltere*, (İstanbul: Vatan Yayınları 1985).

Kocatürk, Önder. *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası 1911-1914 Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, 2. Cilt (1913-1914)*, (İstanbul: Boğaziçi Yayınları 2013).

Kon, Kadir. "Almanya'nın İslam Stratejisi Mimarlarından Max Von Oppenheim ve Bu Konudaki Üç Memorandumu", *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, S. 53(2011/1), (2012), 211-252.

Köni, Hasan. "Büyük Suriye Projesinin Tarihi Gelişimi", *Avrasya Dosyası* 3, (1995).

Köse, İsmail. *İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı*, (İstanbul: Kronik Yayınları 2018).

Kramer, Samuel Naoh. *Tarih Sümer'de Başlar*, çev. Hamide Koyukan (İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2002).

Kurat, Akdes Nimet. *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, (Ankara: TTK 1987).

Kurtcephe, İsrafil ve Balcıoğlu, Mustafa. "Birinci Dünya Savaşı Başlarında Romantik Bir Türk Alman Projesi- Rauf Bey Müfrezesi", *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulamaları Merkezi Dergisi (OTAM)* 3 S.3, (1992), 247-269.

Küçükkalay, A. Mesut. "Endüstri Devrimi ve Ekonomik Sonuçlarının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari bilimler Fakültesi Dergisi* 2, S.2, (Güz 1997), 51-68.

Kürkçüer, Orhan Melih. *Siyasi Tarih, 1789-1950*, (Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları 1969).

Kürkçüoğlu, Ömer. *Türk-İngiliz İlişkileri 1919-1926*, (Ankara: 1978).

Lewis, Bernard. *Ortadoğu; Hristiyanlığın Doğuşundan Günümüze Ortadoğu'nun 2000 Yıllık Tarihi*, çev. Mehmet Harmancı (Yeni Binyıl Yayınları).

Mcmeekin, Sean. *Osmanlı'da Son Fasıl Savaş, Devrim ve Ortadoğu'nun Şekillenişi 1908-1923*, çev. Nurettin Elhüseyni, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları 2019).

Michaelis, Alfred. *Orta Doğunun Kalkınma Meseleleri*, çev. İbrahim Demir, (Ankara: Doğuş Matbaası 1962).

Okumuş, Ali. *Osmanlı Coğrafyası'nda Petrol Mücadelesi Kalust S. Gülbenkyan ve Türk Petrol Şirketi*, (İstanbul: Taş Mektep Yayın Atölyesi, 2015).

Olgun, Said ve Babaoğlu, Resul. "Dönemin Kaynaklarına Göre Kutü'l Amare Zaferi (Toplu Bir Değerlendirme)", *Tarih Araştırmalar Dergisi* 39, S. 67, (2020), 477-502.

Onursal, Bilal Furkan ve Başaran, Doğucan. "Bağdat Demiryolu Projesi Üzerinden Almanya'nın Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisine Dair Okuma", *Uluslararası Kriz Ve Siyaset Araştırmaları Dergisi* 4, S. 2, (2020), 325-358.

Ortaylı, İlber. "Osmanlı İmparatorluğu ve Alman Diplomasisi: Drang Nach Osten", *Çağdaş Türk Diplomasisi:200 Yıllık Süreç Sempozyumu*, 15-17 Ekim 1997, Tebliğler Kitabı, (Ankara TTK. Yayınları, 1999), 215-221.

Ortaylı, İlber. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu* (İstanbul: Timaş Yayınları 16. Baskı, 2017).

Owen, Roger ve Pamuk, Şevket. *20. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomisi Tarihi,* çev. Ayşe Edirne, (İstanbul: Sabancı Üniversitesi, 2002).

Öğün, Tuncay "Osmanlı Basınında Cihad-ı Ekber: İran Örneği", *Türkiyat Mecmuası* 28, S.1, (2018), 91-114.

Öke, Mim Kemal. "Şark Meselesi ve II. Abdülhamid'in Garp Politikaları (1876-1909)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi, Cilt: 3*, (İstanbul: 1982), 247-276.

Öke, Mim Kemal. *Saraydaki Casus: Gizli Belgelerle Abdülhamid Devri ve İngiliz Ajanı Yahudi Vambery*, (İstanbul: Hikmet Neşriyat, 1991).

Özalp, Kâzım. *Millî Mücadele 1919-1922*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1985)

Özdemir, Atasay. "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve savaş Sonrası Düzenlemeler Etkileri", *1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak* (20-21 Kasım 2014), (İstanbul: Harp Akademisi Basımevi, 2015), 61-83.

Özdemir, Seçil. "Türkiye-İran Sınır Meselesi: 1913-1939", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı* 18, S.28, (2020), 163-188.

Özer, Sevilay. "Chester Projesi'nin Hâkimiyet-i Milliye Gazetesine Yansıması", *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, (Ekim 2010), 287-299.

Özkaplan Yurdakul, Nurcan. *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi*, (İstanbul: Kronik Yayınları 4. Baskı 2020).

Özmen, Süleyman. *Ortadoğu'da Etnik, Dini Çatışmalar ve İsrail*, (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık 2006).

Öztürk, Saygı. *İsmet Paşa'nın Kürt Raporu*, 5. Baskı, (İstanbul Doğan Yay., 2008).

Özyüksel, Murat. "Hicaz Demiryolu", *Türkler* C. 14, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 844-845.

Özyüksel, Murat. *Hicaz Demiryolu*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000).

Özyüksel, Murat. *Osmanlı-Alman İlişkileri Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları* (İstanbul: Arba Yayınları, 1988).

Pamuk, Şevket. "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* C. 3, (İstanbul: İletişim Yayınları), 653-665.

Rohrbach, Paul. *Saltanat Hattı Bağdat Demiryolu*, sad. Oktay Bozan, (İstanbul: Çizgi Kitap Evi 2021).

Rostow, W. Walt. "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", çev. Cengiz Arın, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası* 30, S. 1-4, (2012), 254-278.

Saib, Ahmet. *Tarih-i Meşrutiyyet ve Şark Mesele-i Hâzırası*, (Yay. Haz.) Şennur Şenel, Ankara: Berikan Yayınları 2010).

Sakin, Serdar. "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesinde Osmanlı Devleti ile İngilizler Arasındaki Çarpışmalar (1915)", *Akademik Bakış Dergisi* 4, S.7, (Kış 2010), 133-152.

Sami, E. Mahmud. *Abdülhamid'in Petrolleri*, çev. Sevtap Demirci, (İstanbul: Kitapevi 2007).

Sander, Oral. *Siyasi Tarih 1918-1994*, (İstanbul: İmge Kitabevi Yayınları, 2003).

Schöllgen, Gregor. *Emperyalizm ve Denge Almanya, İngiltere ve Şark Meselesi 1871-1914*, çev. M. Sami Türk, (İstanbul: Kronik Kitap 2021).

Shaw Stanford J. ve Kural Shaw, Ezel. *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye Reform, Devrim ve Cumhuriyet: Modern Türkiye'nin Doğuşu 1808-1975 C.2*, çev. Mehmet Harmancı (İstanbul: E Yayınları 2010).

Sonyel, Selahi R. "Albay T.E. Lawrence, Haşimi Araplarını, Osmanlı İmparatorluğu'na Karşı Ayaklanması İçin Nasıl Aldattı", *Belleten* 51, S.199, (1987), 231-235.

Sonyel, Selahi R. *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika*, Cilt I. (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1973).

Sönmezoğlu, Faruk. "Tanzimat'tan Lozan'a Kıbrıs Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 2, (İstanbul: İletişim Yayınları), 308-312.

Şahin, İsmail ve Şahin, Cemile ve Yüce, Samet. "Birinci Dünya Savaşı Sonrası İngiltere'nin Irak'ta Devlet Kurma Çabaları", *Gazi Akademik Bakış Dergisi* 8, S.15, (Kış 2014), 105-132.

Şahin, Raşit. "Sanayi Devrimi Osmanlı İmparatorluğu'nda Neden Başlaması?", *Bussiness Economics and Management Reasearch Journal* 2, S.1, (2019), 1-16.

Şimşir, Bilal N. "Musul Sorunu ve Türkiye-İngiltere-Irak İlişkileri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 21, S.63, (2005), 859-916.

Şimşir, Bilal N. *İngiliz Belgelerinde Atatürk*, Cilt I, (Ankara: 1973).

Taşman, Cevat Eyüp. "Türkiye ve Petrol", *Maden Tetkik ve Arama Dergisi (MTAD)*, C.8, (1937), 147-158.

Tavakkalna, M. Said. *Tarihte Fransız Emperyalizmine Karşı Arap Nasyonalizmi, General de Gaulle'un İddialarına Cevap*, (İstanbul: 1945).

Tepekaya, Muzaffer. "Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)", *Türkler,* C.13, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002).

Terzi Tozduman, Arzu. *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,* (İstanbul: Timaş Yayınları 2014).

Totonji Hashim ve Gülenç, Özlem İğde. "Anadolu Demiryolları Hattının Ankara'ya Ulaşması Ve Açılması", *Avrasya Sosyal ve Ekonomik Araştırmaları Dergisi* 6, S.4, (2019) 278-293.

Turan, Kemal. "95. Yıldönümünde Çanakkale Zaferi", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 25, S.73, (2009), 63-82.

Türkay Necati ve Açıkses, Erdal. "İran Kaynaklarına göre Rıza Pevlevi Döneminde İran-Almanya Siyasi İlişkileri (1925-1941)", *Fırat Üniveristesi Sosyal Bilimler Dergisi* 31, S.3, (2021), 1311-1320.

Türkmen, İsmet. "Ortadoğu'da İktisadi Nüfuz Mücadelesi: Chester Projesi", *Yeni Türkiye, Orta Doğu Özel Sayısı-I* (82), (2016) 431-442.

Türkmen, İsmet. "Türkiye'nin Ortadoğu, Afrika ve ABD politikaları", Ed. N. Koç, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Demokrasi Ve Dış Politika (1938'den 2000'li Yıllara),* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2020).

Türkmen, Zekeriya "Birinci Dünya Harbinde Irak Cephesinde Türk-İngiliz Mücadelesi", *1914'ten 2014'e 10'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşı'nı Anlamak 20-21 Kasım 2014*, (İstanbul: Harp Akademisi Basımevi, 2015) 381-433.

Türkmen, Zekeriya. "Birinci Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi ve 101. Yılında Kutü'l Amare Zaferi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi* 116, S.228, (Mayıs-Haziran 2017) 63-98.

Türkmen, Zekeriya. *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışı (1922-1923)*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2011).

Umar, Ö. Osman. *Türkiye-Suriye İlişkileri, 1918-1940*, (Elâzığ: 2003).

Ülman, Haluk. "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Dış Politika ve Doğu Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C.1-2, (İstanbul: İletişim Yayınları), 154-292.

Ünal, Levent. "Kutü'l Amare Zaferi Öncesi ve Sonrasında Irak-İran Cephesi Gelişmeleri", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergisi* 1, S.45, (Sonbahar 2020), 36-63.

Ünal, Yenal. "Bilgi Toplumunun Tarihçesi", *Tarih Okulu Dergisi* 2009, S. 5, (Sonbahar 2009), 123-144.

Woodruff, William *Modern Dünya Tarihi*, çev: Hale Vardar ve Arda Vardar, (İstanbul: Pozitif Yayınları 2006).

Yavuz, Bige Sükan. "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S 24,* (Kasım 1999-2003), 527-561.

Yeğen, Mesut. *İngiliz Belgelerinde Kürdsitan 1818-1958*, (Ankara: Dipnot Yayınları 2019).

Yergin, Daniel. *Petrol; Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, çev. Kamuran Tuncay, (Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları 1995).

Yıldırım, Alper. "İngilizlerin Petrol Özelinde İran'daki Yerel Aşiretlerle Kurduğu İlişkiler", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 22, S.4, (2022), 1165-1180.

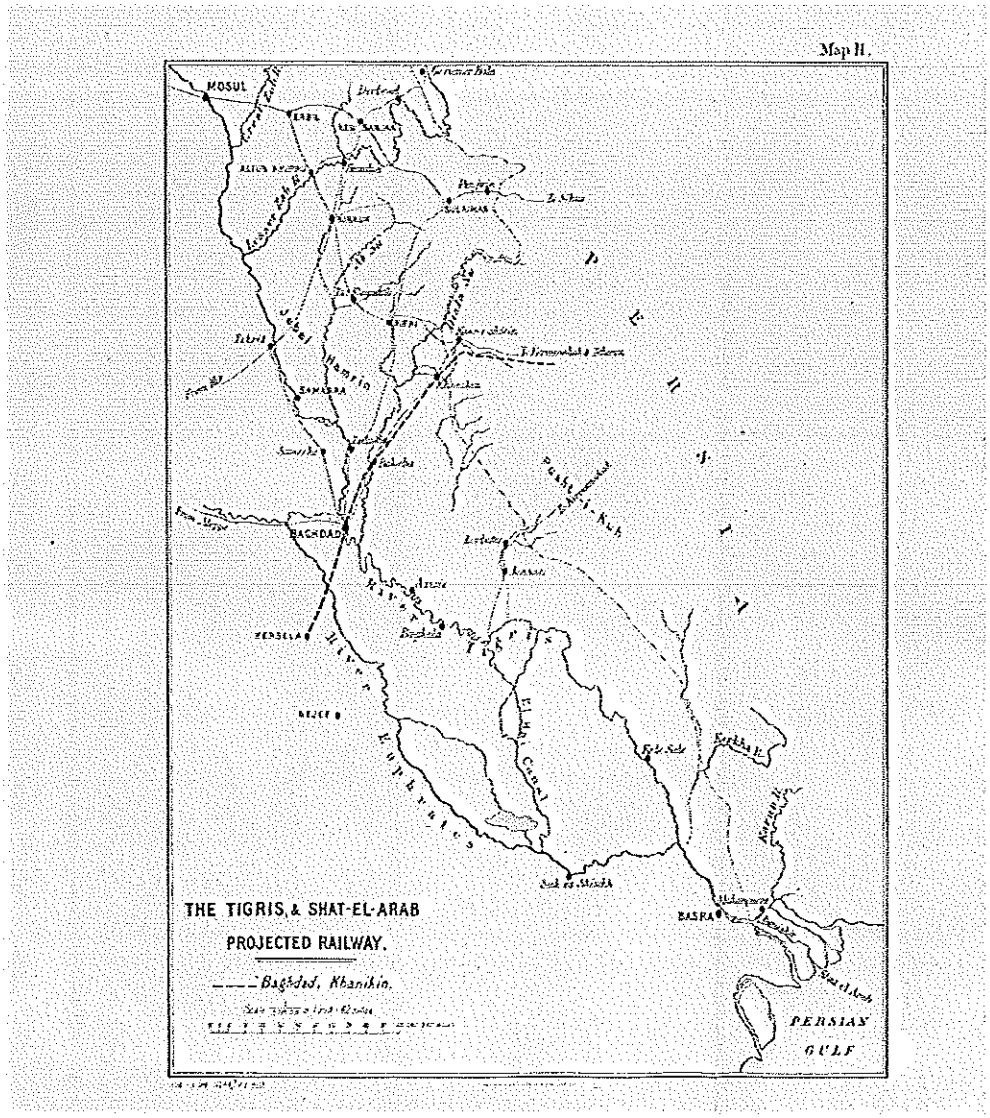
Yıldırım, İsmail. "Atatürk Dönemi Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 35, (Temmuz 1996).

Yıldırım, İsmail. *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950*, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2001).

Zirinsky, Michael P. "Power, and Hypocrisy: The Murder of Robert Imbrie and American Relations with Pahlavi Iran, 1924Author", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 18, No. 3 (Aug., 1986), 275-292.

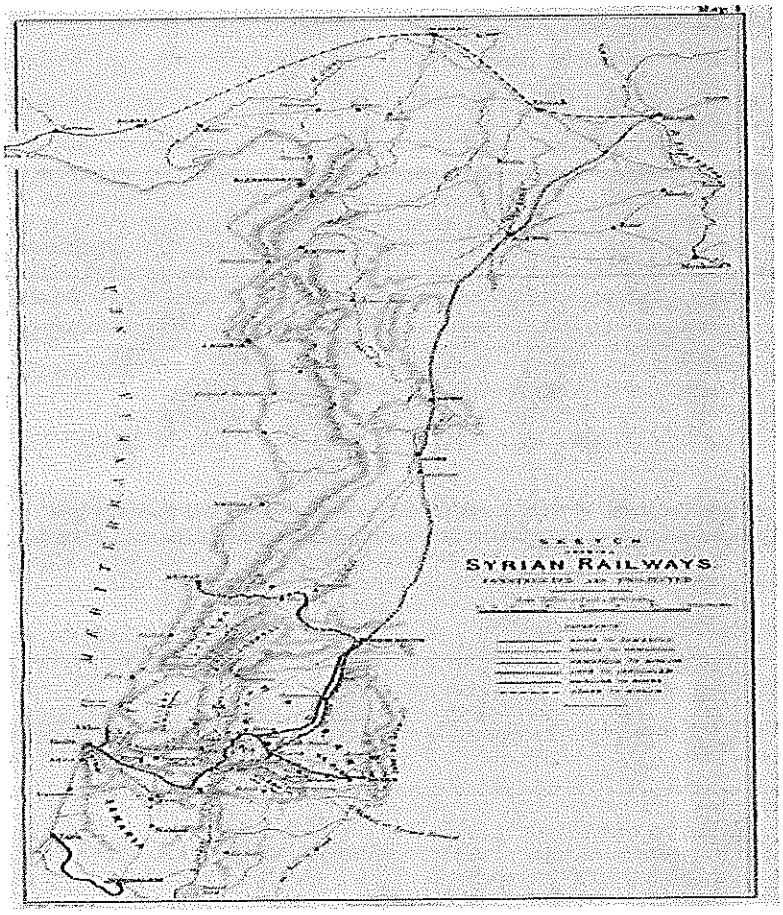
EKLER

Ek: 1/1



"Sir Law'ın raporunda muhtemel Hac amacı ile kullanılacak olan Tahran-Kirmanşah-Bakuba-Bağdat ve Kerbela güzergahını takip edilecek demiryolu hattı"

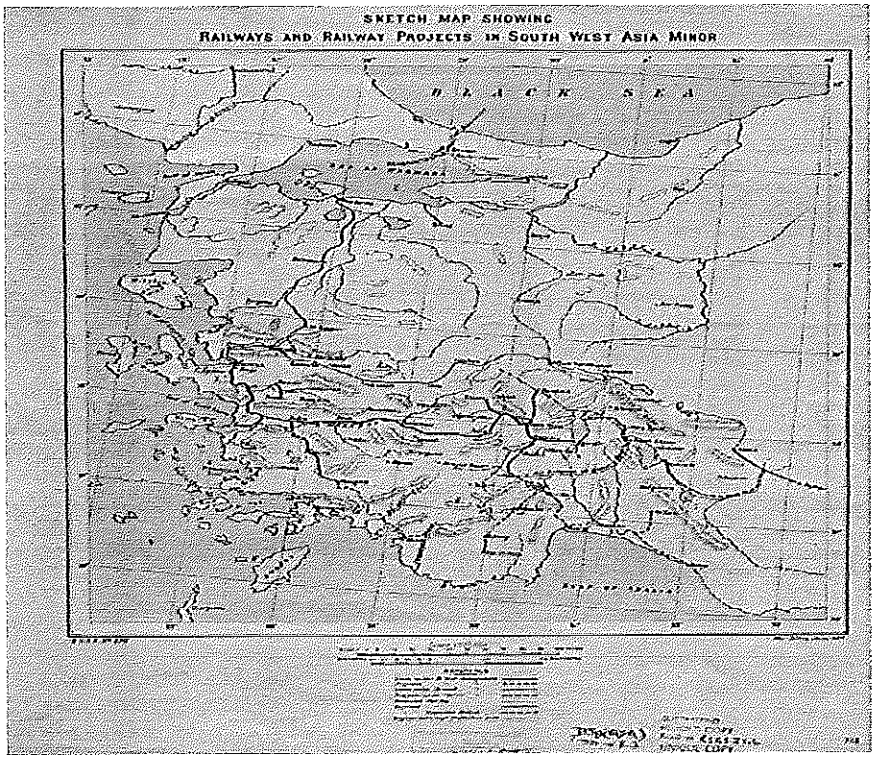
Ek: 1/2



Sir Law'ın raporunda Suriye sınırlarında bulunan demiryolları ve yapılması gereken hatlar gösterilmektedir.

(Kaynak: The National Archives: Selected Maps Representing the Long 19th Century, Primary Source Media, 1895, Turkey: Report. Railways in Asiatic Turkey. With 5 Maps. (Major Law), FO 881/6698/ 14-15)

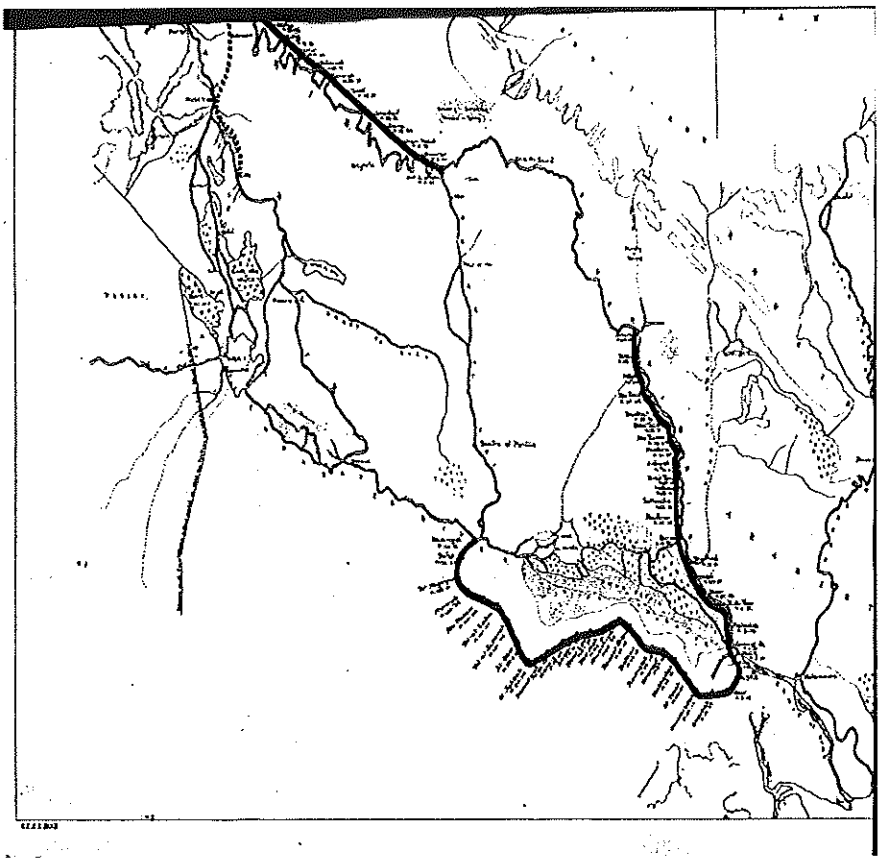
Ek: 2



1914 yılı haziran ayı itibari ile Osmanlı Devleti, sınırları içerisinde özellikle Batı Anadolu'da İngiltere ve Fransa gibi ülkeler başta olmak üzere demiryolu yatırımlarının seyri genellikle kısa ve limana bağlanan verimli arazilerden başlayan hatlardı. Siyah Düz çizgiler İngilizler tarafından yapılan ve yönetilen hatları gösterirken, siyah kesik çizgiler ise yine İngilizler tarafından yapılması planlanan hatlardır. Yeşil düz çizgi Fransızlar tarafından yapılıp idare edilen hatlar, Mor kesik çizgi ise İtalyanlar tarafından yapılması planlanan demiryolu hatlarını göstermektedir. Turkuaz renkli Almanlar tarafından inşa edilen ve işletilen çizgi Anadolu demiryolunu, kırmızı düz çizgi ise yine Almanlar tarafından yapımına başlanan Bağdat Demiryolu proje si alanlarını göstermektedir. Kırmızı kesik çizgiler ise Bağdat Demiryolu Projesine bağlanacak olan şube hatlarını göstermektedir.

(Kaynak: War Office General Staff Geographical Section. Sketch Map Showing Railways and Railway Projects in South West Asia Minor, GSGS/2716.)

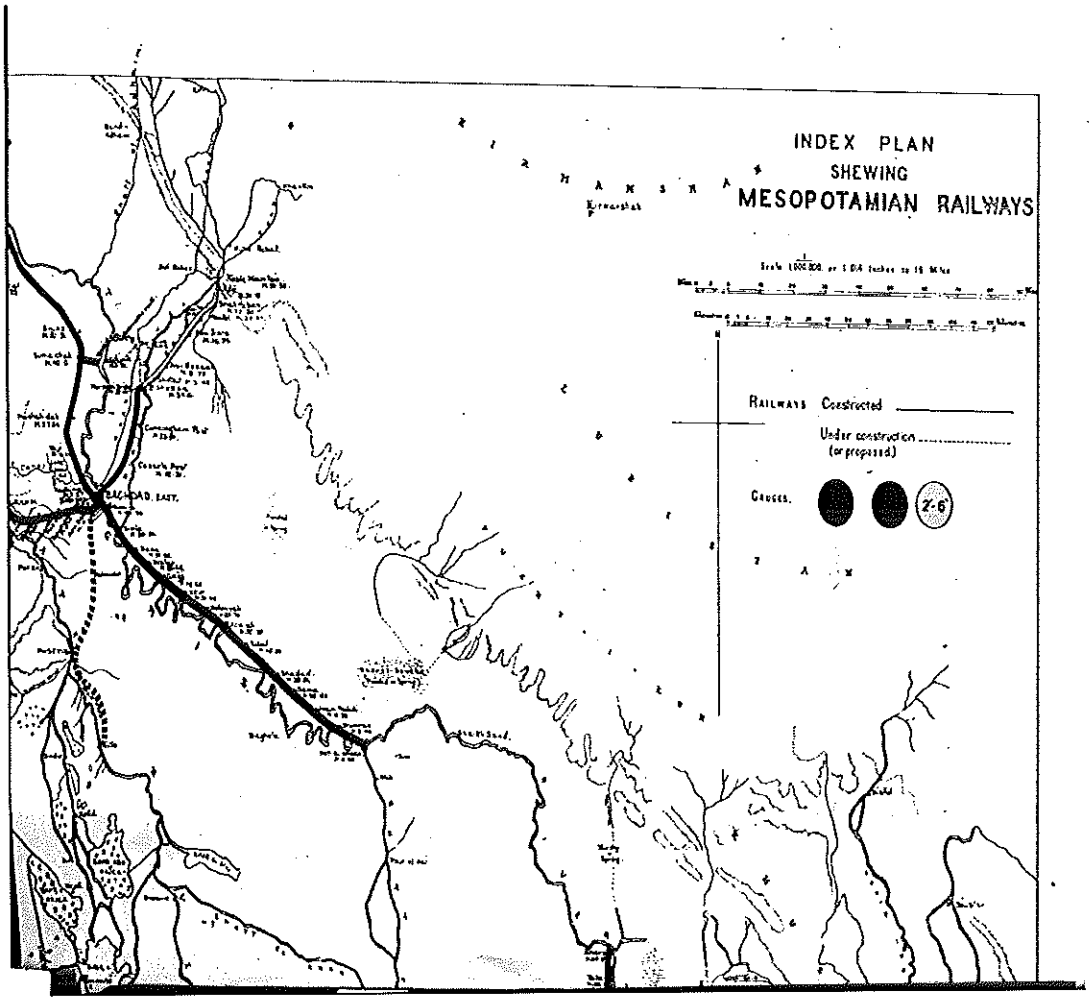
Ek: 3



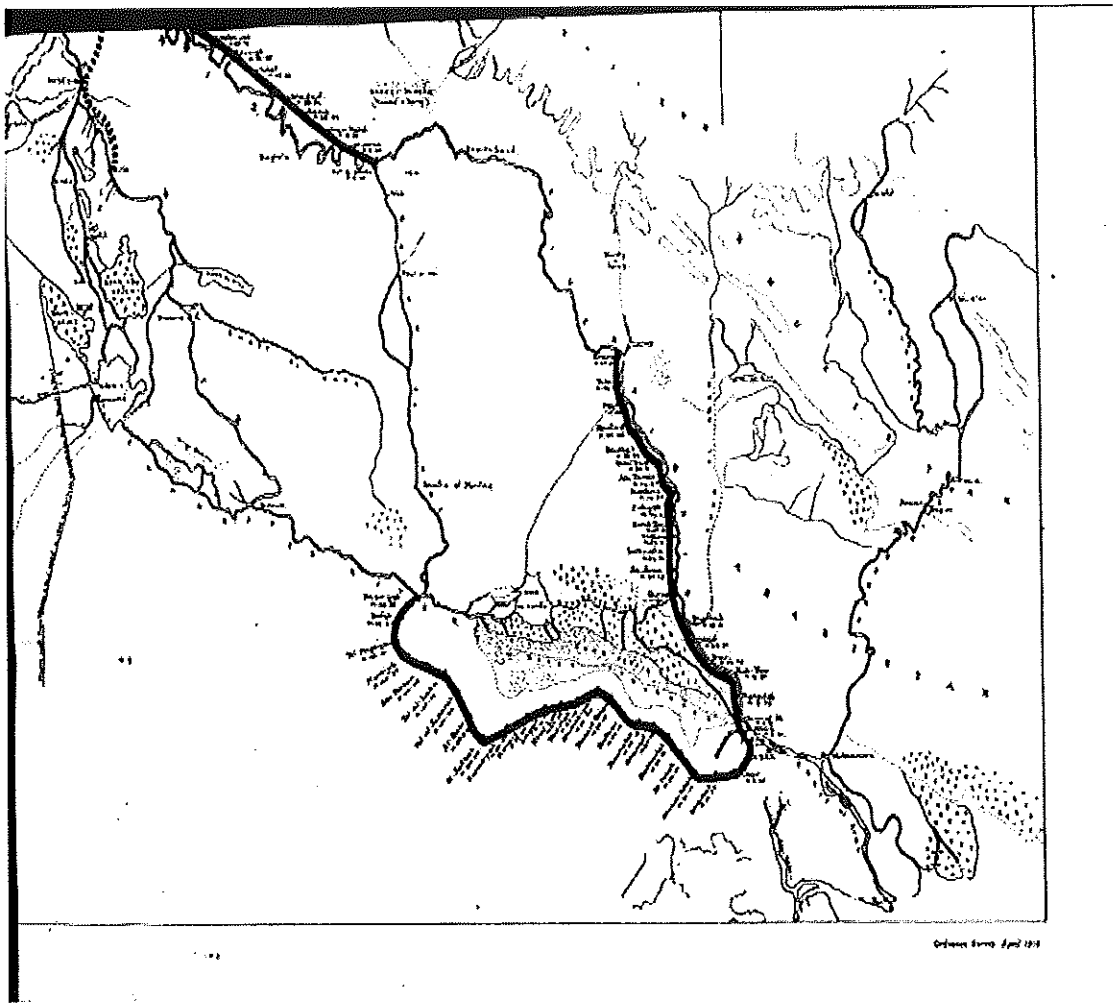
Yukarıdaki haritada İngilizlerin Basra Vilayetini almaların akabinde bölgede inşa ettikleri Fırat ve Dicle Nehirlerinin rotasını takip eden demiryolları görülmektedir.

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/32.)

Ek: 4/1


INDEX PLAN
SHEWING
MESOPOTAMIAN RAILWAYS
RAILWAYS Constructed
Under construction
(or proposed)
GAUGES.
2'-6"

Ek: 4/2



"Savunma birliklerinin iletişim hatlarına dağılımını gösteren harita."

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 35-36.)

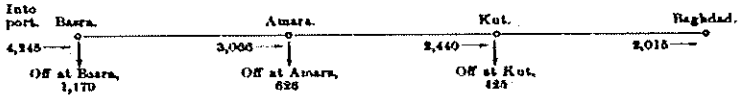
Ek: 4/3

APPENDIX F 1.

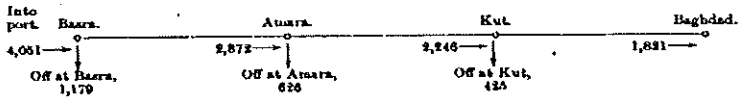
DIAGRAM SHOWING DISTRIBUTION OF DAILY REQUIREMENTS OF PRESENT FORCE ALONG TIGRIS LINES OF COMMUNICATION.

DIAGRAM SHOWING DISTRIBUTION OF REQUIREMENTS OF THE PRESENT FORCE ALONG THE TIGRIS L. OF C. IN TONS PER DAY.

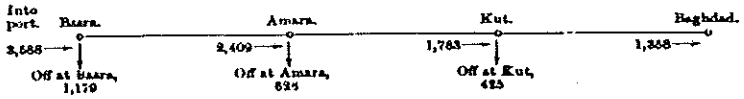
(a.) *Not allowing for any local purchase:*—



(b.) *Allowing for present local produce* (104 *tons per day*):—



(c.) *Allowing for successful development of present agricultural scheme* (667 *tons per day*):—



Under the heading of Basra is included the tonnage required by the troops maintained by the Euphrates L. of C. and on the Karun front.

No allowance is made for the construction and equipment of new railways nor for the further equipment of existing lines.

No allowance is made for building up reserves.

The present requirements of the Inland Water Transport and Railways for fuel and maintenance stores as existing at present are included.

Ek: 4/4

APPENDIX F 2.

DIAGRAM SHOWING DISTRIBUTION OF DAILY REQUIREMENTS IF FORCE WAS INCREASED BY FIVE INFANTRY DIVISIONS.

DIAGRAM SHOWING DISTRIBUTION OF REQUIREMENTS IN TONS PER DAY ALONG THE TIGRIS L. OF C. IF PRESENT FORCE WAS INCREASED BY FIVE INFANTRY DIVISIONS.

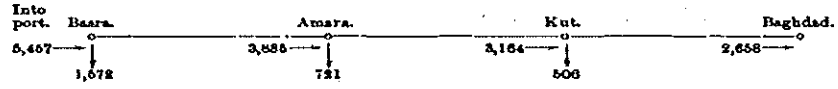
(a.) Not allowing for any local purchase:—



(b.) Allowing for present local purchase (194 *tons a day*):—



(c.) Allowing for successful development of present Agricultural Scheme (657 *tons a day*):—



Under the heading of Basra is included the tonnage required by the troops maintained by the Euphrates L. of C. and on the Karun front.

No allowance has been made for construction and equipment of new railways or further equipment of existing lines.

The tonnage required by railways for fuel and maintenance has been estimated as double the tonnage required under present conditions.

The tonnage required by Inland Water Transport for fuel and maintenance has not been increased, except at Basra, as the additional work will fall on the railways.

Ek: 4/5

APPENDIX G.

SCHEME FOR DEVELOPMENT OF PORT FACILITIES ON THE SHATT-AL-ARAB, APPROVED BY THE GENERAL OFFICER COMMANDING-IN-CHIEF.

The future development of port facilities and the operating of port traffic have been examined, and the observations which are submitted in the present memorandum have been governed by the following considerations :—

(*a.*) That it is necessary to accelerate the discharge of ocean transports.

(*b.*) That port facilities are to be provided to ensure the fulfilment of (*a*), and that such facilities should be capable of handling each month 200,000 dead-weight tons of such cargo as usually comprises war material and supplies for an army in the field.

(*c.*) That the use of existing port facilities, together with new wharves and equipment to be introduced, should conform as far as possible to an arrangement of distribution by two independent Lines of Communication—one by rail *viâ* Nasiriyeh to Baghdad, and the other by the River Tigris to Baghdad.

Some relief to the port may be expected when the existing schemes for the production of local resources are developed, and a more extensive use is made of oil to replace wood fuel and coal.

For the present, however, proposals will be submitted for handling the total tonnage through the port. Certain accommodation, if found to be unnecessary, can be eliminated from the general scheme, as time shows more clearly to what extent supplies are to be produced and collected in the country, and oil can be used as a substitute for imported fuel.

I.—*Existing facilities and programme of development.*

1. The following table shows the existing ocean wharf accommodation at Basra and Nahr Umar, together with an extensive scheme for development, particulars of which are extracted from Memoranda I.G.C. 11th September, 1917, and 10th November, 1917 :—

Place.	Berth. No.	Built or building.	To be built.	No. of berths.
		Feet.	Feet.	
Magil	3	...	300	1
	4	200	80	1
	5	250	...	1
	*6	350	...	1
	7	350	...	1
	†8	...	300	1
	9	355	...	1
	10	...	456	1
	11	300	...	1
		1,905	1,196	9
Nahr Umar ...	1	350	...	1
	2	...	350	1
	3	...	350	1
	4	...	350	1
	5	350	...	1
	6	...	350	1
		2,605	2,596	15
Engineer Field Park.	...	280	...	1
	...	...	280	1
		2,885	2,876	17
Coal Island	...	(say) 600		2
Total	...	3,485	3,526	19

* Extension of 150 feet for barge loading also constructed.
† Intended for ocean or river craft.

In addition, the following cranes for ocean wharves are to be used :—

6 electric	35 cwts.	on order.
6 steam	5 tons	
2 steam cranes	5 tons	(Now available from old No. 7 wharf).

There are at Basra also nine cranes, four on various wharves, and five in use by P.A. and R.C., which are suitable for barge loading and discharging. These figures do not include appliances in use by the Inland Water Transport for departmental work.

2. The present working of the ports of Basra and Nahr Umar is dealt with in detail in the preliminary report, already referred to. It is briefly a system by which the Department of the Superintendent of Port Traffic discharges vessels to quay or barge, and each receiving unit takes delivery from the ship's side or barge, and stacks the cargo so discharged in areas, close to the dock side, from which issues are made and where large quantities of supplies are held in reserve.

A proposal to place in the hands of one department the control of the entire movement from ship to the various depôts is now under consideration.

3. Up to and including December, 1917, the existing organization and facilities at Basra and Nahr Umar have been capable of handling imported war material and supplies, varying from 90,000 to 120,000 tons (dead weight) each month. The records in existence at Basra are not complete in detail and they provide no more than a rough guide to past working. It would appear, however, that the average rate of discharge per ship is now about 300 tons deadweight per day. This figure applies to vessels carrying full cargoes of all descriptions, and not to small consignments of supplies placed on board troopships.

Of the total cargo discharged during the month of November, about 60 per cent. was off-loaded in the river to port craft, the balance being discharged to quay at Basra and Nahr Umar.

The programme of construction enumerated above has been laid down in order that 150,000 dead-weight tons per month may be handled.

It is presumed that these proposals had for their basis the assumption that the present system of forwarding supplies to their ultimate destination should continue, and that any through railway, which might be constructed, would follow the Tigris route.

A decision to adopt a through railway alignment from Basra to Baghdad, *viâ* Nasiriyeh, imposes the necessity of reconsidering in close detail the whole situation of port facilities.

II.—*Suitability of present programme of development to meet future requirements.*

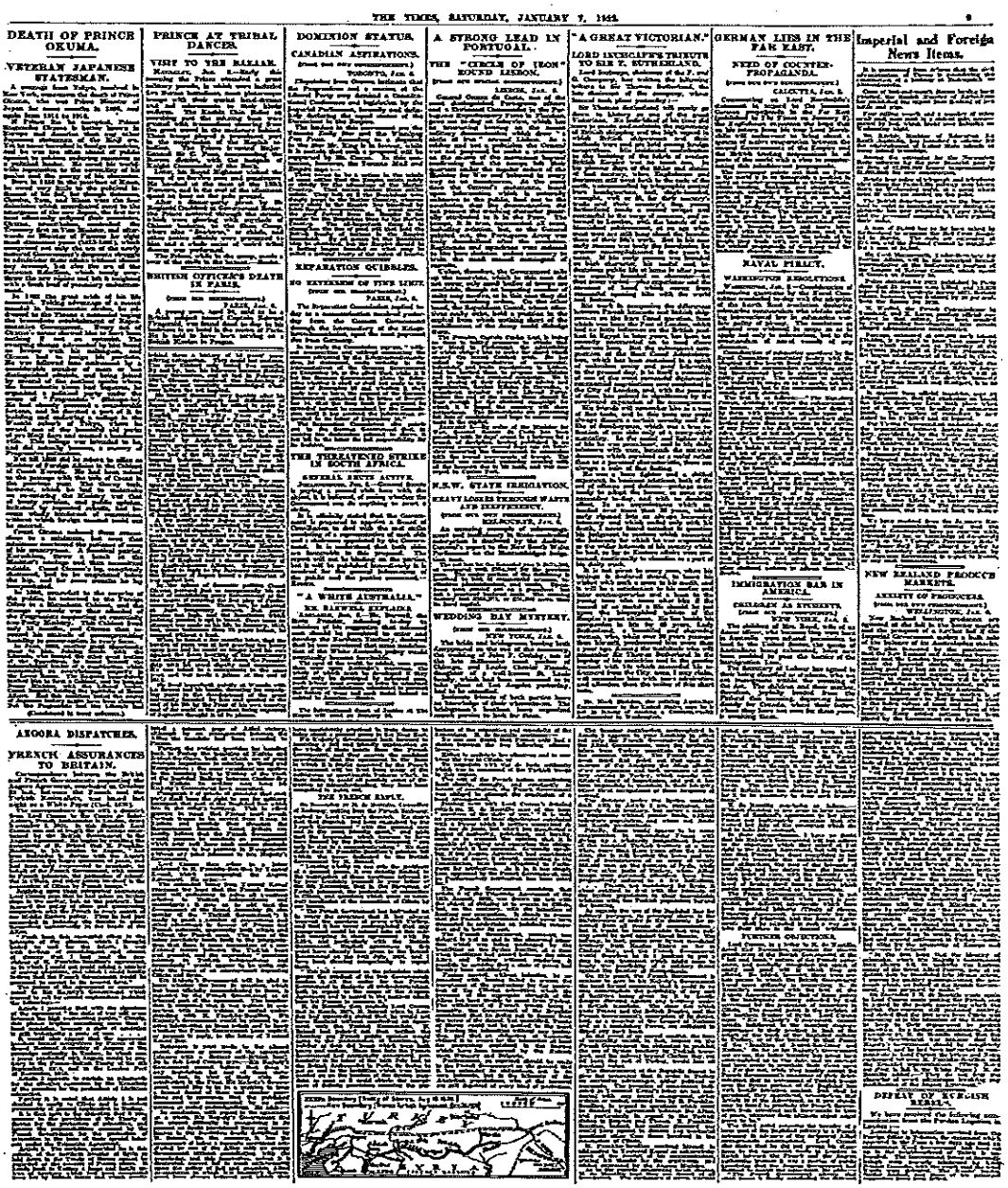
1. It will be observed that the programme enumerated in the previous paragraph provides for the construction of 10 new berths, making a total of 19 in all. This accommodation, with proper equipment, efficiently worked and adequately served by rail and river, should not only be sufficient for requirements up to 150,000 tons dead-weight per month, but for tonnage to the extent of 250,000 tons per month.

The question now to be considered is the location of the various port works, existing and to be constructed, and their suitability for meeting the main requirements enumerated at the outset.

2. *Nahr Umar.*—Under the existing programme, it is intended to discharge at Nahr Umar vessels carrying chiefly forage, grain and fuel-wood. Storage space for 15,000 tons of forage, 15,000 tons of grain and 10,000 tons of fuel-wood (in all comprising 810,000 square feet) has already been allotted to the Supplies Department. This subsidiary port, under the present system of forwarding supplies, would provide an excellent relief to Basra, where, with the present railway lay-out and the situation of the depôts on the river front, vessels discharge slowly. Nahr Umar has also the additional advantage of affording ready access to barge or rail, independent of work carried out at ocean wharves.

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK. MUN. 4/6517/ 44-45-46.)

Ek: 5



DEATH OF PRINCE OKUMA.

VETERAN JAPANESE STATESMAN.

PRINCE AT TRIBAL DANCES.

VISIT TO THE BAZAAR.

BRITISH OFFICER'S DEATH IN PARIS.

DOMINION STATUS.

CANADIAN ASPIRATIONS.

REPARATION QUIBBLES.

NO EXTENSION OF FIVE LIMIT.

THE THREATENED STRIKE IN SOUTH AFRICA.

GENERAL SMUTS ACTIVE.

"A WHITE AUSTRALIA."

SIR RAYMOND EVERARD.

A STRONG LEAD IN PORTUGAL.

THE "CIRCLE OF IRON" ROUND LISBON.

N.S.W. STATE IRRIGATION.

HEAVY LOSSES THROUGH WASTE AND INEFFICIENCY.

WEDDING DAY MYSTERY.

"A GREAT VICTORIAN."

LORD INVERCLYDE'S TRIBUTE TO SIR T. SUTHERLAND.

GERMAN LIES IN THE FAR EAST.

NEED OF COUNTER-PROPAGANDA.

CALCUTTA, Jan. 5.

NAVAL PARITY.

WASHINGTON RESOLUTIONS.

IMMIGRATION BAR IN AMERICA.

CHILDREN AS STUDENTS.

Imperial and Foreign News Items.

NEW ZEALAND PRODUCE MARKETS.

ANXIETY OF PRODUCERS.

ANGORA DISPATCHES.

FRENCH ASSURANCES TO BRITAIN.

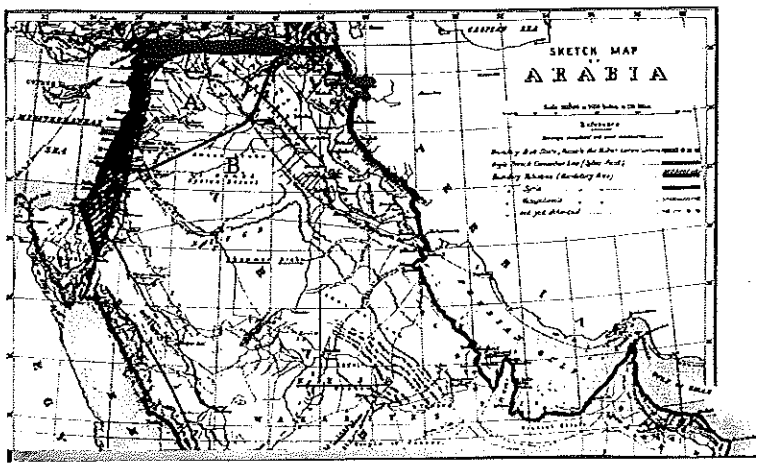
THE FRENCH REPLY.

DEFEAT OF BOLSHEVIK REBELS.

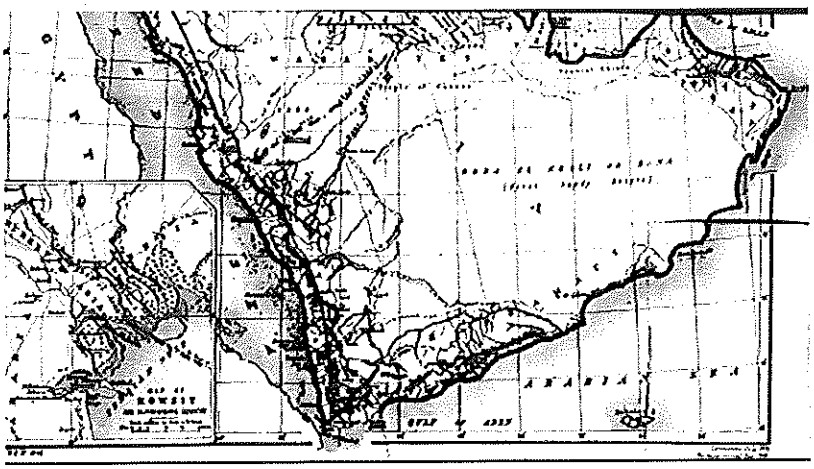
Ankara Hükümeti ile Fransa Hükümeti arasında imzalanan Ankara Anlaşmasına göre Türkiye-Suriye arasındaki sınır değişimi.

(Kaynak: Angora Dispatches, French Assurances to Britain, Times, 7 Ocak 1922, 9. 15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ek: 6/1



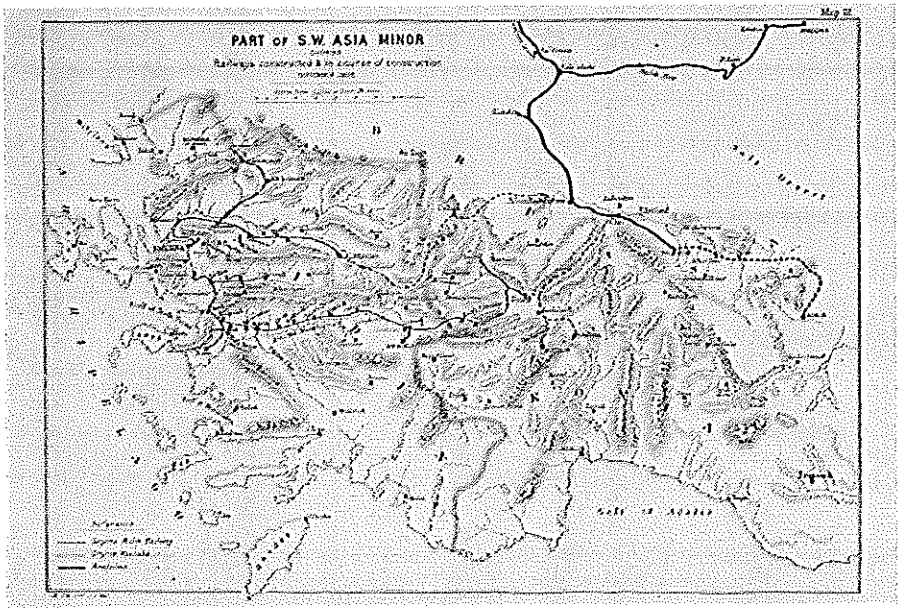
Ek: 6/2



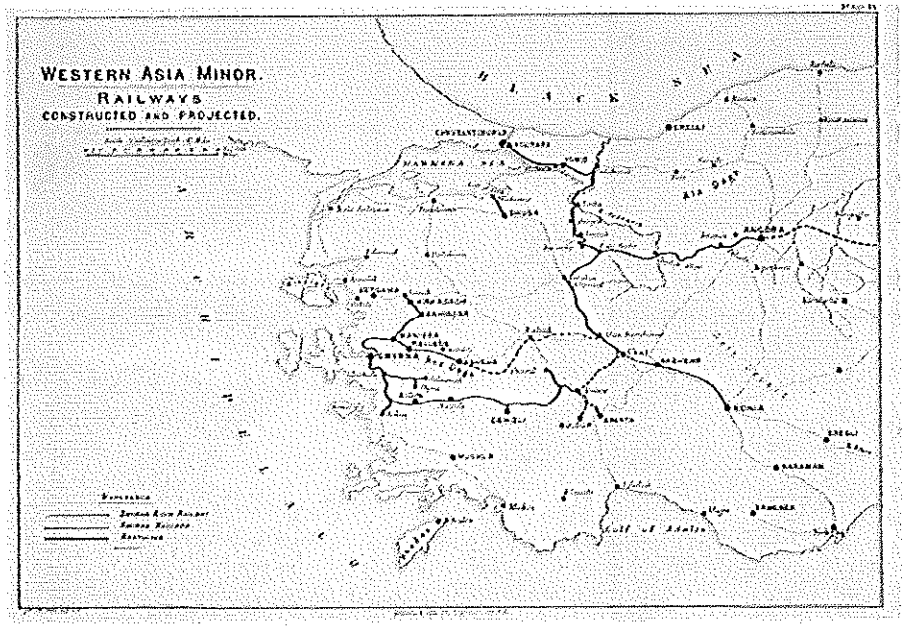
"İngiltere ve Fransa Hükümetlerinin Orta Doğu paylaşım planını gösterir haritalar"

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK WO 32/5619/ 45-46.)

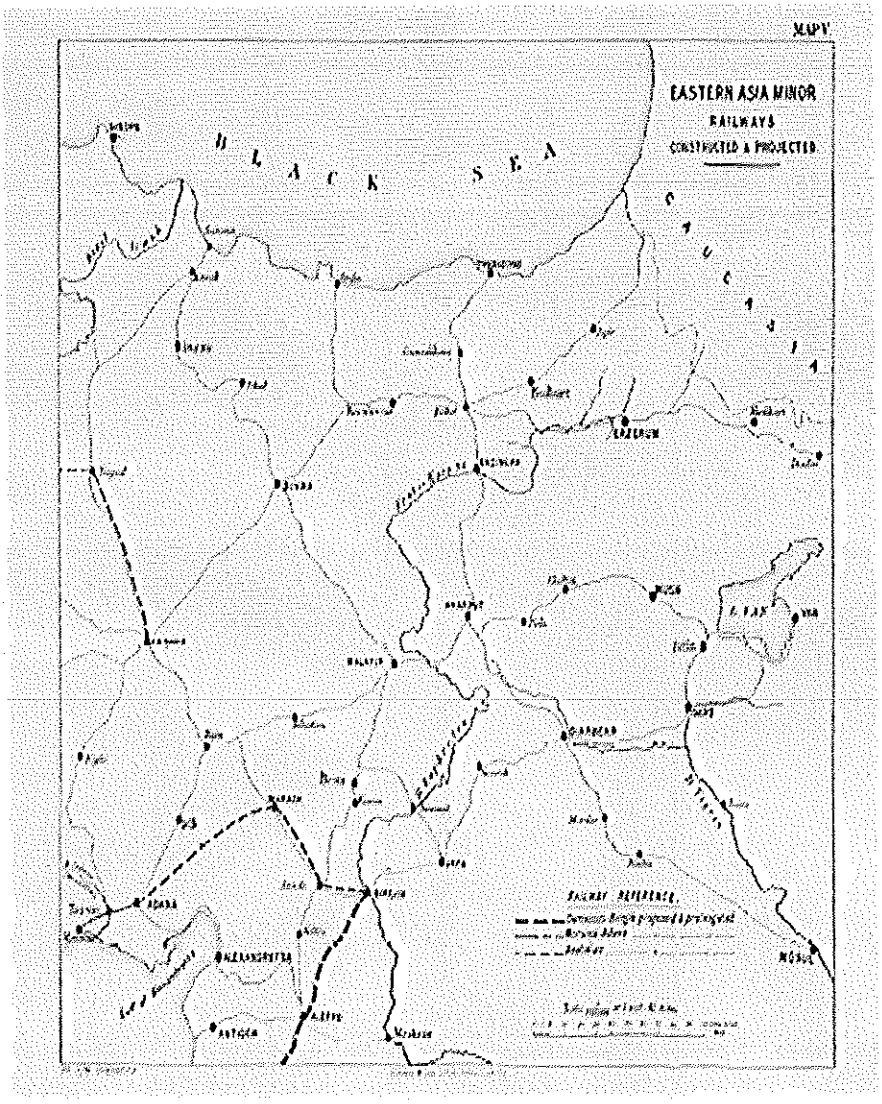
Ek: 6/1


PART OF S.W. ASIA MINOR

Ek:6/2


WESTERN ASIA MINOR.
RAILWAYS
CONSTRUCTED AND PROJECTED.

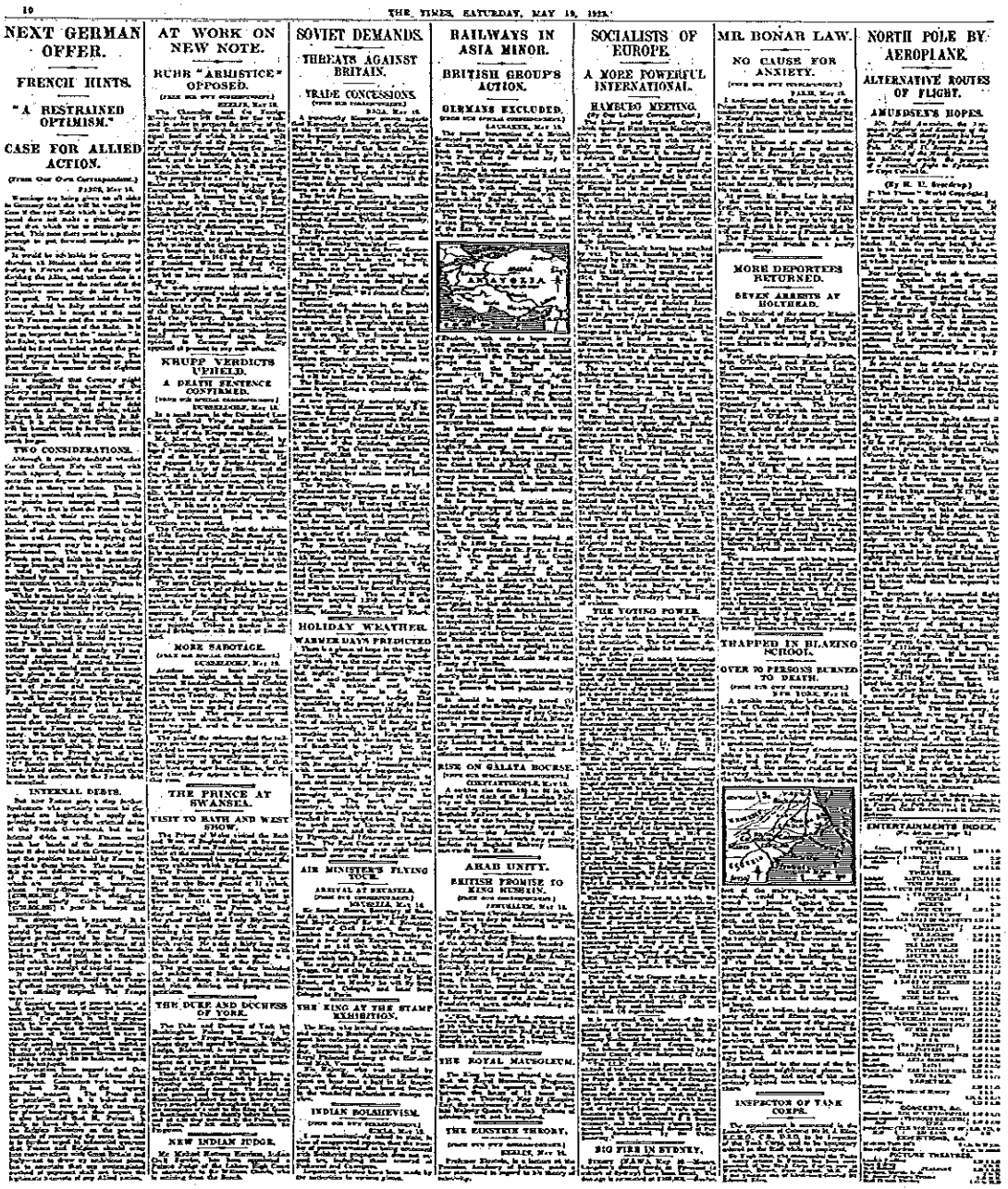
Ek:6/3



I.Dünya Savaşı sırasında Anadolu'da inşa edilmiş demiryollarını gösterir haritalar.

(Kaynak: The National Archives FO 881/6698/ 16-17-18.)

Ek: 7



10 THE TIMES, SATURDAY, MAY 19, 1923.

NEXT GERMAN OFFER.

FRENCH HINTS.

"A RESTRAINED OPTIMISM."

CASE FOR ALLIED ACTION.

(From Our Own Correspondent.)

PARIS, May 18.

TWO CONSIDERATIONS.

INTERNAL DEBTS.

AT WORK ON NEW NOTE.

RUHR "ARMISTICE" OPPOSED.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

ESSEN, May 18.

KRUPP VERDICTS UPHELD.

A DEATH SENTENCE CONFIRMED.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT)

DUSSELDORF, May 18.

MORE SABOTAGE.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT)

DUSSELDORF, May 18.

THE PRINCE AT SWANSEA.

VISIT TO BATH AND WEST SHOW.

THE DUKE AND DUCHESS OF YORK.

NEW INDIAN JUDGE.

SOVIET DEMANDS.

THREATS AGAINST BRITAIN.

TRADE CONCESSIONS.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

PARIS, May 18.

HOLIDAY WEATHER.

WARMER DAYS PREDICTED

AIR MINISTER'S FLYING VISIT.

ARRIVAL AT BENGASIA.

(From our Correspondent)

ROUTELLE, May 18.

THE KING AT THE STAMP EXHIBITION.

INDIAN BOLSHEVISM.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

RAILWAYS IN ASIA MINOR.

BRITISH GROUP'S ACTION.

GERMANS EXCLUDED.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT)

LAUSANNE, May 18.

RISE ON GALATA BOURSE.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT)

CONSTANTINOPLE, May 18.

ARAB UNITY.

BRITISH PROMISE TO KING HUSSEIN.

(FROM OUR CORRESPONDENT)

JERUSALEM, May 18.

THE ROYAL MAUSOLEUM.

THE EINSTEIN THEORY.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

BERLIN, May 18.

SOCIALISTS OF EUROPE.

A MORE POWERFUL INTERNATIONAL.

HAMBURG MEETING.

(By Our Labour Correspondent.)

THE VOTING POWER.

BIG FIRE IN SYDNEY.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT)

SYDNEY, May 18.

MR. BONAR LAW.

NO CAUSE FOR ANXIETY.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

PARIS, May 18.

MORE DEPORTEES RETURNED.

SEVEN ARRESTS AT HOLYHEAD.

TRAPPED IN BLAZING SCHOOL.

OVER 70 PERSONS BURNED TO DEATH.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT)

NEW YORK, May 18.

INSPECTOR OF TANK CORPS.

NORTH POLE BY AEROPLANE.

ALTERNATIVE ROUTES OF FLIGHT.

AMUNDSEN'S HOPES.

(By H. U. Sverdrup)

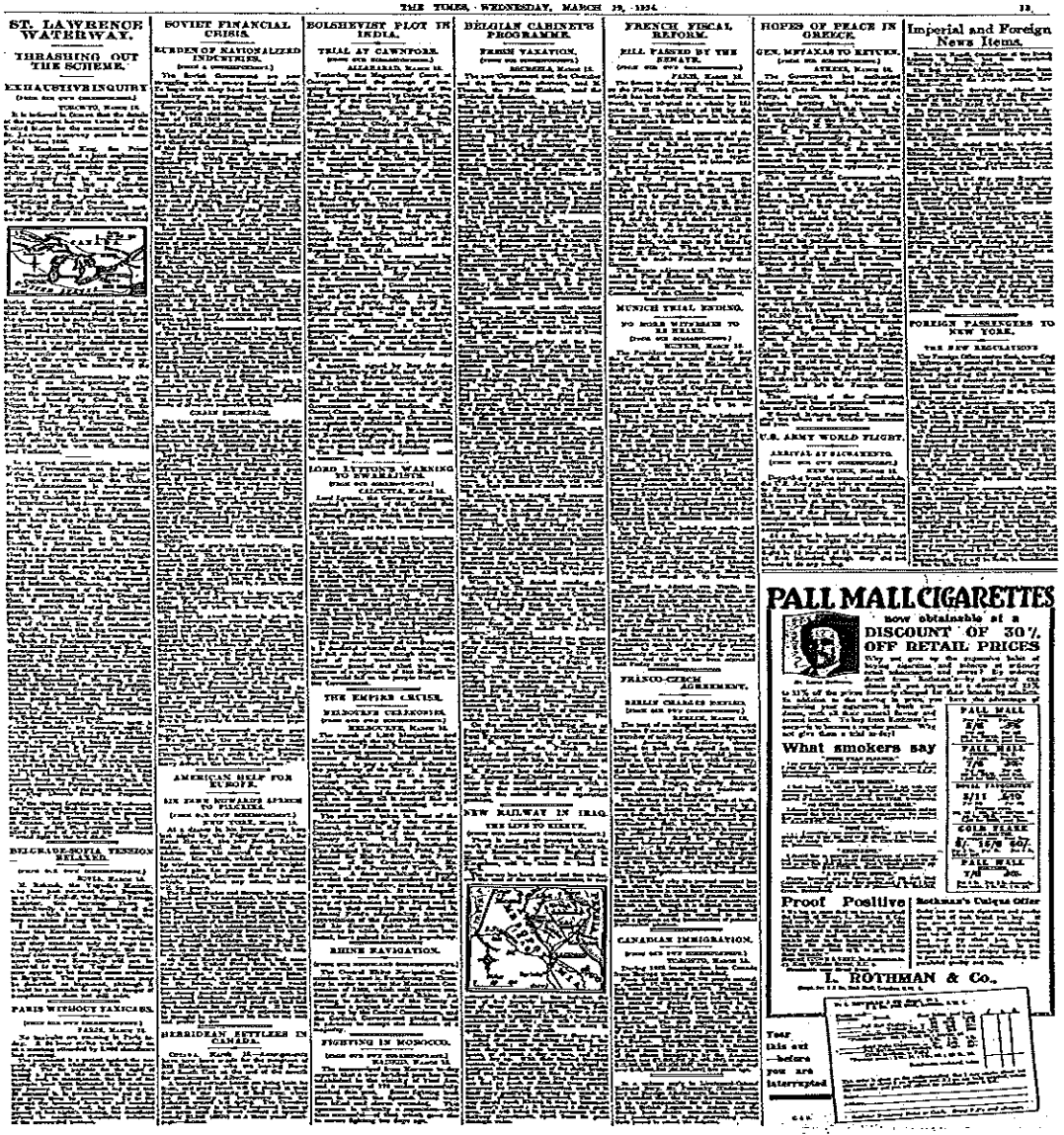
(The Times " World Copyright.)

ENTERTAINMENTS INDEX.

"Anadolu Demiryollarını gösterir harita."

(Kaynak: Özel Muhabirimizden, "Railways In Asia Minor." Times, Mayıs 19 1923, 10. https://link.gale.com/, (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ek: 8



ST. LAWRENCE WATERWAY.

THRASHING OUT THE SCHEME.

EXHAUSTIVE INQUIRY

SOVIET FINANCIAL CRISIS.

BOLSHEVIST PLOT IN INDIA.

TRIAL AT CAWNPORE.

BELGIAN CABINET'S PROGRAMME.

FRENCH FISCAL REFORM.

BILL PASSED BY THE SENATE.

HOPES OF PEACE IN GREECE.

Imperial and Foreign News Items.

PALL MALL CIGARETTES

now obtainable at a DISCOUNT OF 30% OFF RETAIL PRICES

What smokers say

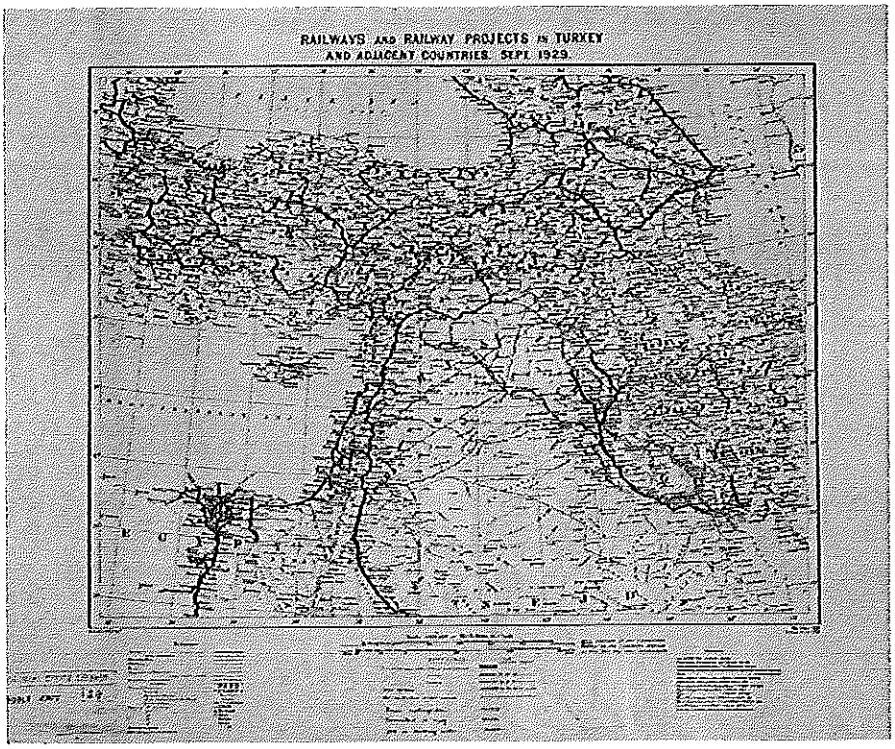
Proof Positive

I. ROTHMAN & Co.

"Times Gazetesi tarafından yayınlanan Bağdat merkezli kuzey-güney aksinde Irak demiryollarını gösteren haritalar"

(Kaynak: (Bağdat Özel Muhabirinden). "New Railway In Iraq." *Times*, Mart 19 1924, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

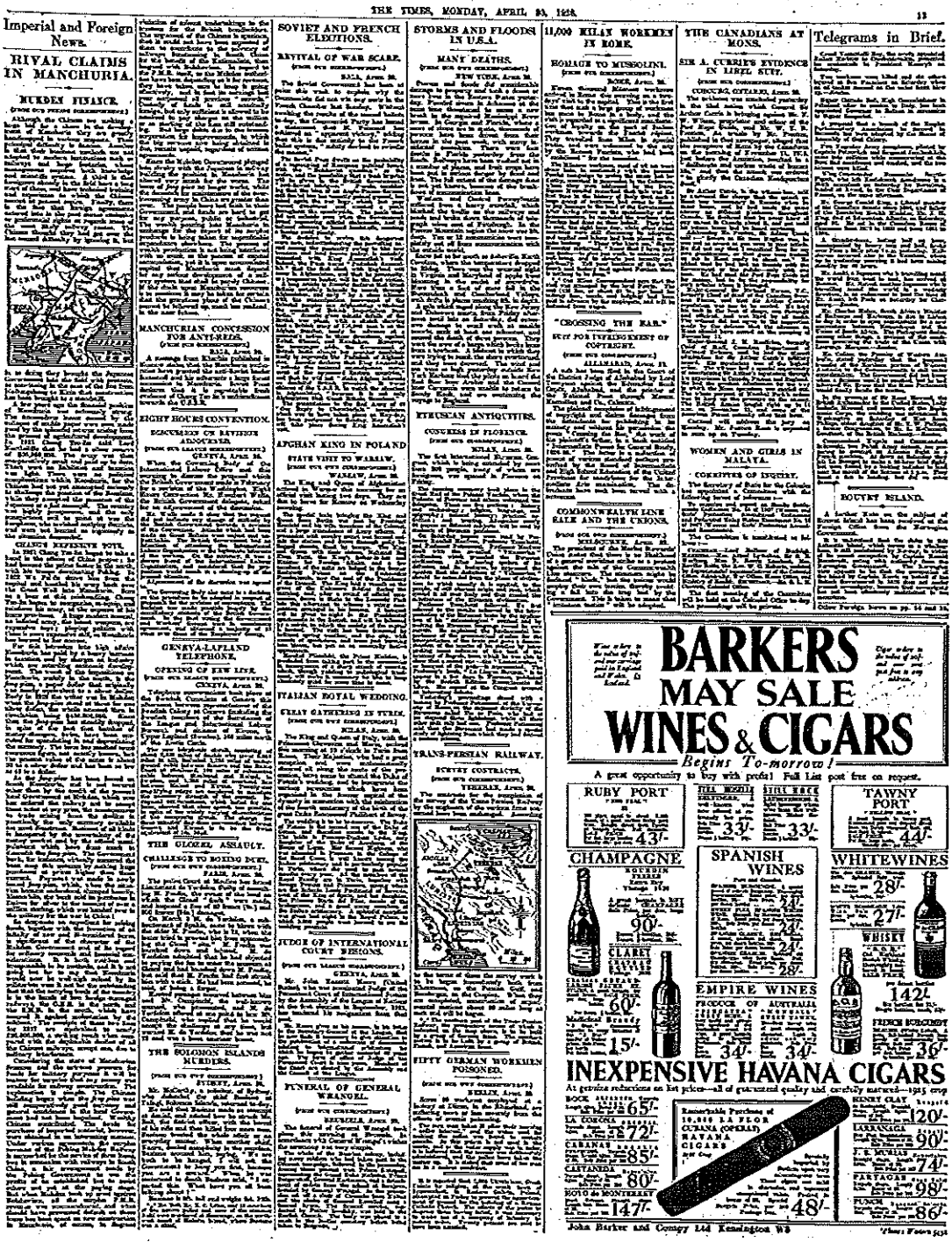
Ek: 9



Savaş Bakanlığı tarafından 1929 yılında Anadolu ve çevresindeki ülkelerdeki demiryollarını gösteren harita. Anadolu içerisinde kalan kırmızıçizgiler İngilizlerin, Yeşil çizgiler ise Fransızların idaresi altındaki demiryollarını göstermektedir. Haritada özellikle Mısır, Doğu Akdeniz, Irak ve Basra Körfezi-Hazar Denizi arasında yapılması gereken demiryolu projesi dikkat çekmektedir. Ayrıca uzun yıllar İngilizler ile Fransızlar arasında Basra Körfezi ile Akdeniz arası demiryolu bağlantısı yapılması yönündeki tartışmaların karayolu ve motorlu taşıtların yaygınlaşması ile birlikte karayolu vasıtaları üzerinden yapılmaya başladığı görülmektedir.

(Kaynak: The National Archives: Selected Maps Representing the Long 19th Century, Primary Source Media, 1924-1930. Nineteenth Century Collections Online "CO 1047/591: G. S. G. S. 2713A: Railways and Railway Projects in Turkey and Adjacent Countries.".)

Ek: 10



THE TIMES, MONDAY, APRIL 30, 1928. 13

Imperial and Foreign News.

RIVAL CLAIMS IN MANCHURIA.

BURDEN FINANCE.

MANCHURIAN CONCESSION FOR ANTI-REDS.

EIGHT HOURS CONVENTION.

GENEVA-LAPLAND TELEPHONE.

THE GLOSEL ASSAULT.

THE SOLOMON ISLANDS MURDERS.

SOVIET AND FRENCH ELECTIONS.

REVIVAL OF WAR SCARE.

AFGHAN KING IN POLAND

STATE VISIT TO WARSAW.

ITALIAN ROYAL WEDDING.

GREAT GATHERING IN TURIN.

JUDGE OF INTERNATIONAL COURT RESIGNS.

FUNERAL OF GENERAL WRANGEL.

STORMS AND FLOODS IN U.S.A.

MANY DEATHS.

ETRUSCAN ANTIQUITIES.

CONGRESS IN FLORENCE.

TRANS-PERSIAN RAILWAY.

SCHEME CONTRACTS.

FIFTY GERMAN WORKMEN POISONED.

11,000 MILAN WORKMEN IN ROME.

HOMAGE TO MUSSOLINI.

"CROSSING THE BAR."

SUIT FOR INFRINGEMENT OF COPYRIGHT.

COMMONWEALTH LINE RATE AND THE UNIONS.

THE CANADIANS AT MONS.

SIR A. CURRIE'S EVIDENCE IN LIBEL SUIT.

WOMEN AND GIRLS IN MALAYA.

COMMITTEE OF INQUIRY.

Telegrams in Brief.

BOUVET ISLAND.

BARKERS MAY SALE WINES & CIGARS

Begins To-morrow!

A great opportunity to buy with profit. Full List post free on request.

RUBY PORT 43/-

TAWNY PORT 44/-

CHAMPAGNE

SPANISH WINES

WHITE WINES

CLARET 60/- 15/-

EMPIRE WINES 34/- 34/-

INEXPENSIVE HAVANA CIGARS

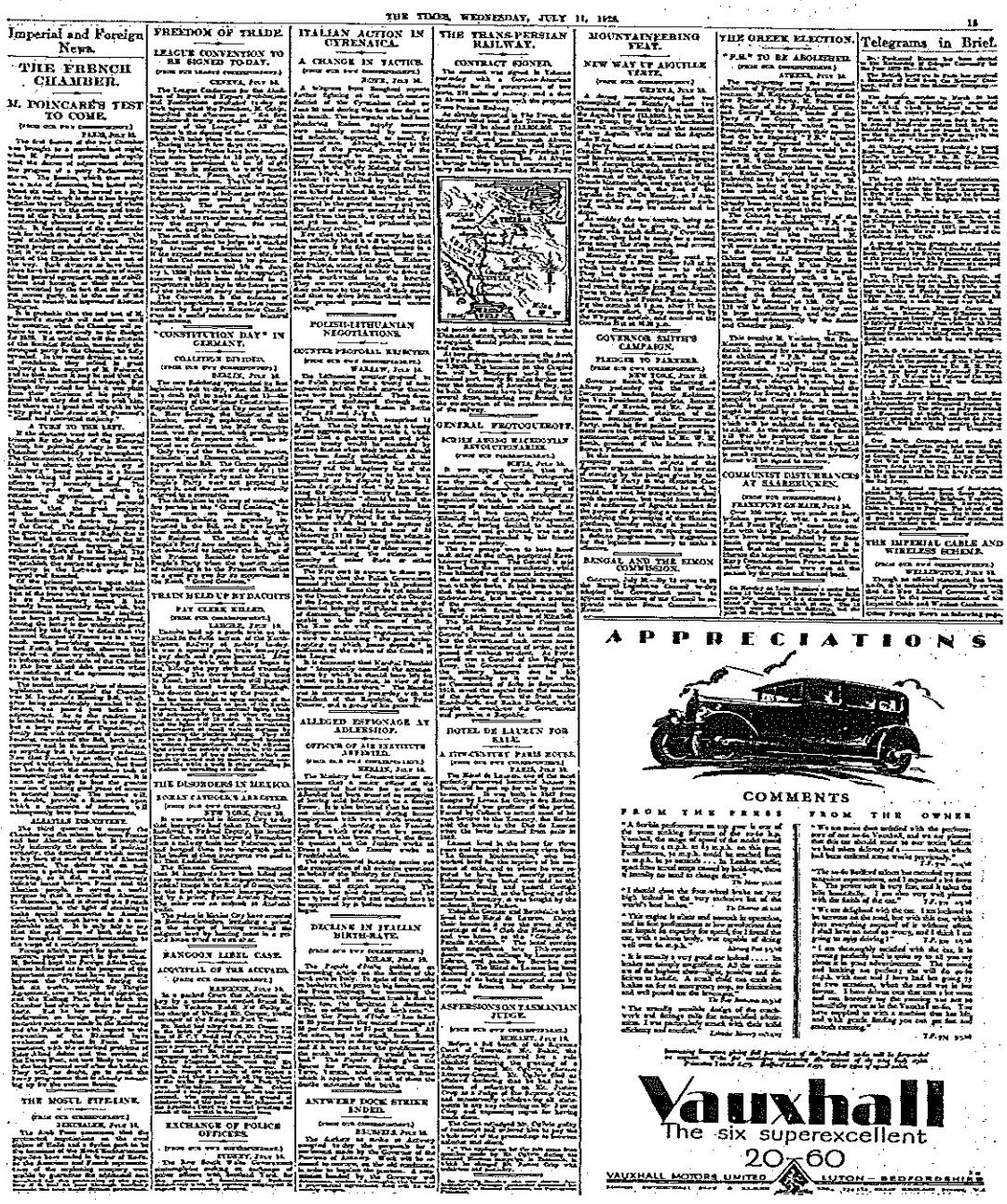
At genuine reductions on list prices—all of guaranteed quality and carefully matured—1925 crop

John Barker and Company Ltd Kensington W8

İran Demiryollarını gösterir harita.

(Kaynak: (Muhabirimizden) "Trans-Persian Railway." *Times*, Nisan 30 1928, 13. https://link.gale.com/ (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ek: 11



THE TIMES, WEDNESDAY, JULY 11, 1928. 15

Imperial and Foreign News.

THE FRENCH CHAMBER.

M. POINCARÉ'S TEST TO COME.

A TURN TO THE LEFT.

THE MOSUL PIPE-LINE.

FREEDOM OF TRADE.

LEAGUE CONVENTION TO BE SIGNED TO-DAY.

GENEVA, JULY 10.

"CONSTITUTION DAY" IN GERMANY.

COALITION DIVIDES.

BERLIN, JULY 10.

TRAIN HELD UP BY DACOITS

PAY CLERK KILLED.

RANGOON, JULY 10.

THE DISORDERS IN MEXICO.

SORAN CATHOLICS ARRESTED.

NEW YORK, JULY 10.

RANGOON LIBEL CASE.

ACQUITTAL OF THE ACCUSED.

RANGOON, JULY 10.

EXCHANGE OF POLICE OFFICERS.

PARIS, JULY 10.

ITALIAN ACTION IN CYRENAICA.

A CHANGE IN TACTICS.

ROME, JULY 10.

POLISH-LITHUANIAN NEGOTIATIONS.

COUNTER PROPOSAL REJECTED.

WARSAW, JULY 10.

ALLEGED ESPIONAGE AT ADLERSHOF.

OFFICER OF AIR MINISTRY ARRESTED.

BERLIN, JULY 10.

DECLINE IN ITALIAN BIRTH-RATE.

ROME, JULY 10.

ANTWERP DOCK STRIKE ENDED.

BRUSSELS, JULY 10.

THE TRANS-PERSIAN RAILWAY.

CONTRACT SIGNED.

GENERAL PROTOGUEROFF.

SCHISM AMONG RUSSIAN REVOLUTIONARIES.

ROME, JULY 10.

HOTEL DE LAURUN FOR SALE.

A 250-CENTURY PARIS HOUSE.

PARIS, JULY 10.

ASPERSIONS ON TASMANIAN JUDGE.

HOBART, JULY 10.

MOUNTAINEERING FEAT.

NEW WAY UP AIGUILLE VERTE.

GENEVA, JULY 10.

GOVERNOR SMITH'S CAMPAIGN.

PLEDGES TO FARMERS.

NEW YORK, JULY 10.

BENGAL AND THE SIMON COMMISSION.

THE GREEK ELECTION.

"P.R." TO BE ABOLISHED.

ATHENS, JULY 10.

COMMUNIST DISTURBANCES AT SAARBRUCKEN.

FRANKFORT-ON-MAIN, JULY 10.

Telegrams in Brief.

THE IMPERIAL CABLE AND WIRELESS SCHEME.

WELLINGTON, JULY 10.

APPRECIATIONS

COMMENTS

FROM THE PRESS

FROM THE OWNER

Vauxhall

The six superexcellent

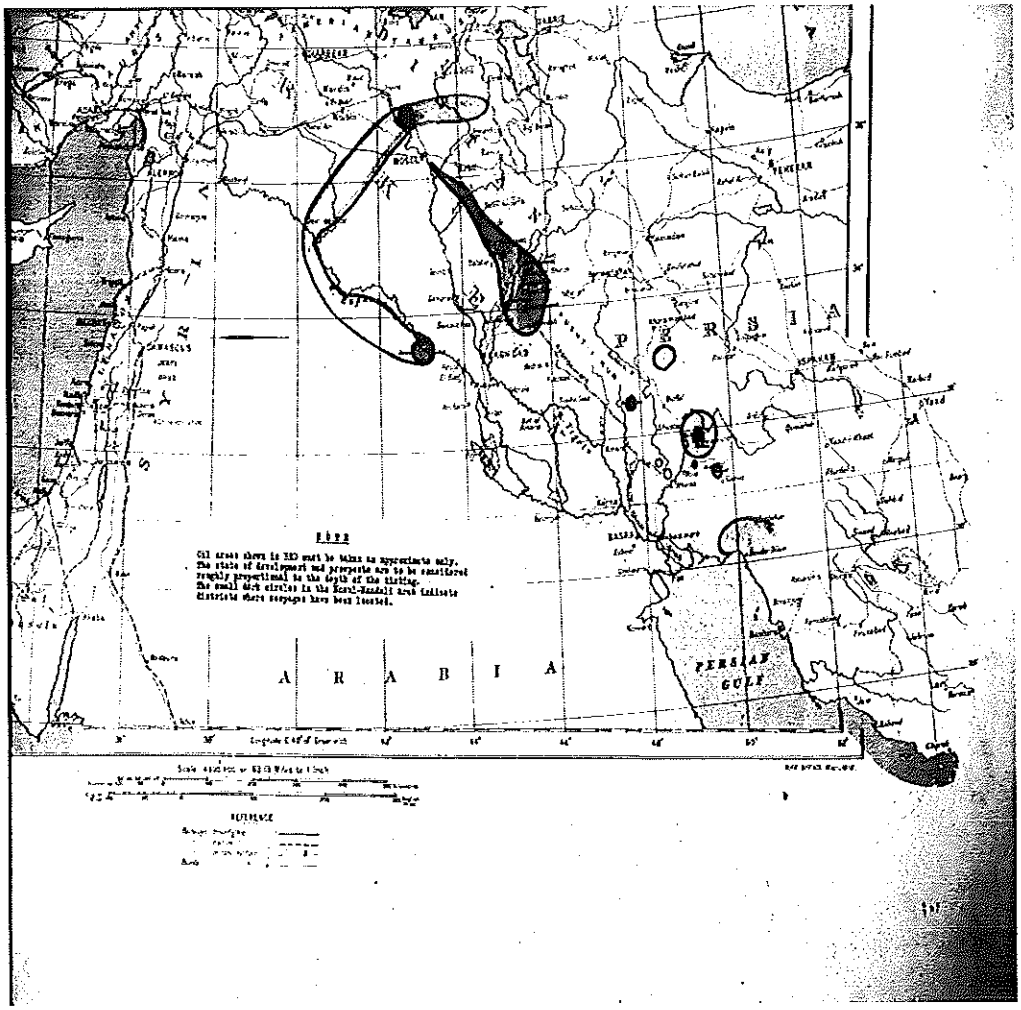
20-60

VAUXHALL MOTORS LIMITED LUTON BEDFORDSHIRE

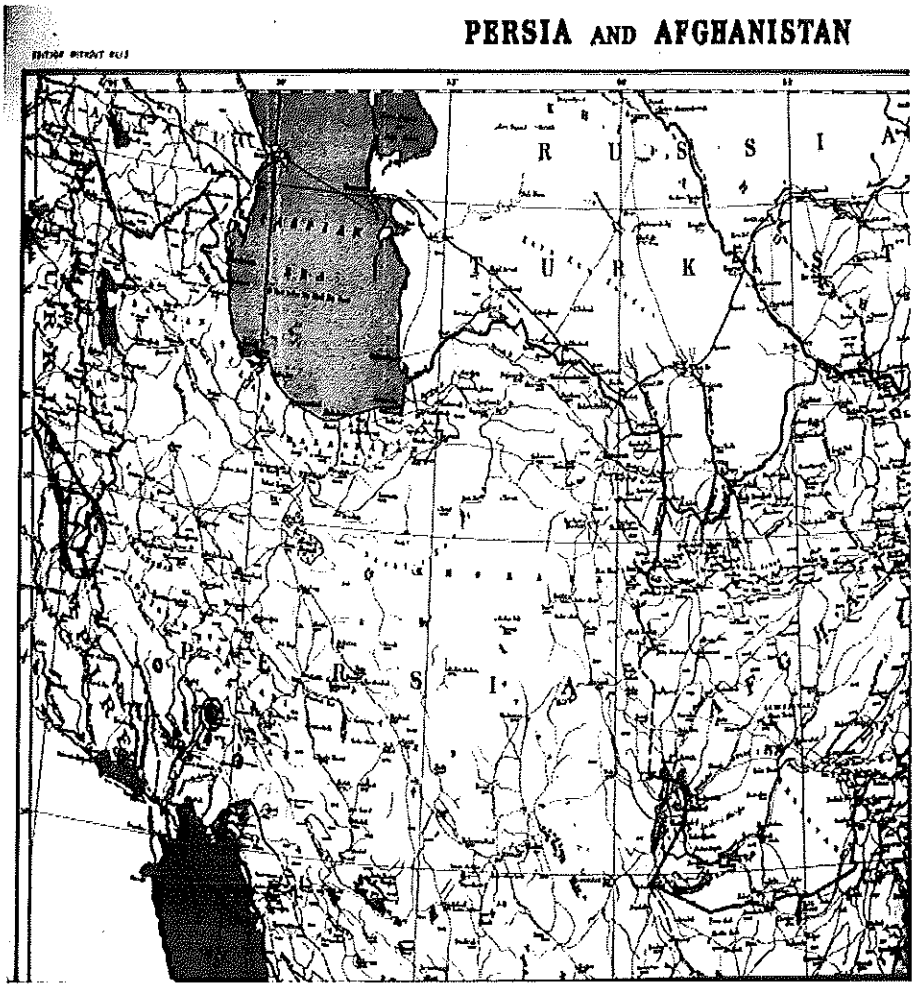
İran Demiryollarını gösterir harita.

(Kaynak: *The Trans-Persian Railway*, Times, Temmuz 11 1928, 15. (15 Ekim 2020 tarihinde erişildi).

Ek: 12/1



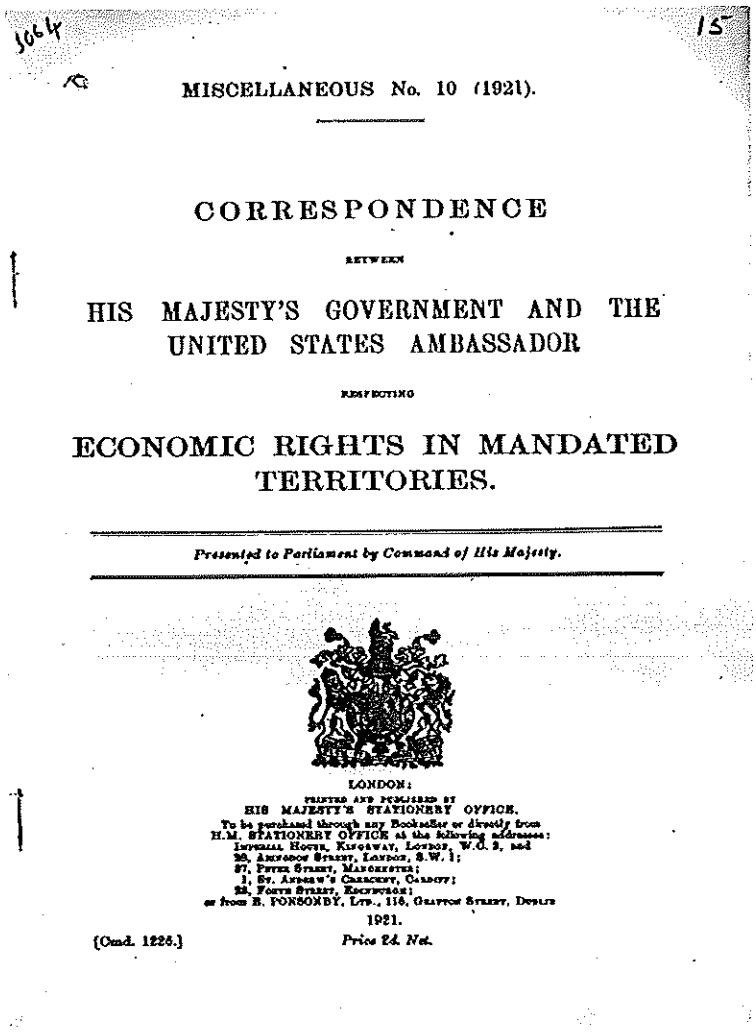
Ek:12/2



"İngiliz Savaş Bakanlığı Mart 1916 tarihli İran-Irak ve her iki ülkenin sınırında petrol alanlarını gösteren haritalar"

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK. FO. 608/97-0038./ 40-41.)

Ek: 13/1



MISCELLANEOUS No. 10 (1921).

CORRESPONDENCE

BETWEEN

HIS MAJESTY'S GOVERNMENT AND THE UNITED STATES AMBASSADOR

RESPECTING

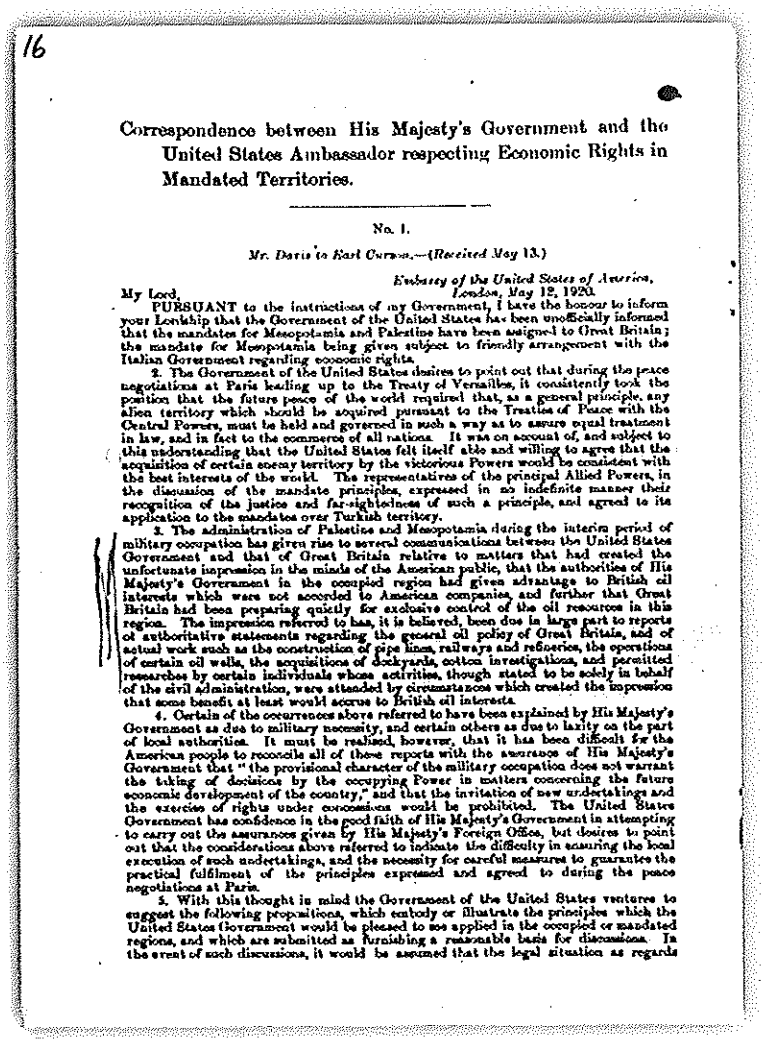
ECONOMIC RIGHTS IN MANDATED TERRITORIES.

Presented to Parliament by Command of His Majesty.

LONDON:
PRINTED AND PUBLISHED BY
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE.
To be purchased through any Bookseller or directly from
H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
IMPERIAL HOUSE, KINGSWAY, LONDON, W.C. 2, and
28, ABINGDON STREET, LONDON, S.W. 1;
37, PETER STREET, MANCHESTER;
1, ST. ANDREW'S CRESCENT, CARDIFF;
23, FORTH STREET, EDINBURGH;
or from E. PONSONBY, LTD., 116, GRAFTON STREET, DUBLIN
1921.
[Cmd. 1226.] *Price 2d. Net.*

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK T 161/738. 15.)

Ek: 13/2



16

Correspondence between His Majesty's Government and the United States Ambassador respecting Economic Rights in Mandated Territories.

No. 1.

Mr. Davis to Earl Curzon.—(Received May 13.)

Embassy of the United States of America,
London, May 12, 1920.

My Lord,

PURSUANT to the instructions of my Government, I have the honour to inform your Lordship that the Government of the United States has been unofficially informed that the mandates for Mesopotamia and Palestine have been assigned to Great Britain; the mandate for Mesopotamia being given subject to friendly arrangement with the Italian Government regarding economic rights.

2. The Government of the United States desires to point out that during the peace negotiations at Paris leading up to the Treaty of Versailles, it consistently took the position that the future peace of the world required that, as a general principle, any alien territory which should be acquired pursuant to the Treaties of Peace with the Central Powers, must be held and governed in such a way as to assure equal treatment in law, and in fact to the commerce of all nations. It was on account of, and subject to this understanding that the United States felt itself able and willing to agree that the acquisition of certain enemy territory by the victorious Powers would be consistent with the best interests of the world. The representatives of the principal Allied Powers, in the discussion of the mandate principles, expressed in no indefinite manner their recognition of the justice and far-sightedness of such a principle, and agreed to its application to the mandates over Turkish territory.

3. The administration of Palestine and Mesopotamia during the interim period of military occupation has given rise to several communications between the United States Government and that of Great Britain relative to matters that had created the unfortunate impression in the minds of the American public, that the authorities of His Majesty's Government in the occupied region had given advantage to British oil interests which were not accorded to American companies, and further that Great Britain had been preparing quietly for exclusive control of the oil resources in this region. The impression referred to has, it is believed, been due in large part to reports of authoritative statements regarding the general oil policy of Great Britain, and of actual work such as the construction of pipe lines, railways and refineries, the operations of certain oil wells, the acquisitions of dockyards, cotton investigations, and permitted researches by certain individuals whose activities, though stated to be solely in behalf of the civil administration, were attended by circumstances which created the impression that some benefit at least would accrue to British oil interests.

4. Certain of the occurrences above referred to have been explained by His Majesty's Government as due to military necessity, and certain others as due to laxity on the part of local authorities. It must be realized, however, that it has been difficult for the American people to reconcile all of these reports with the assurance of His Majesty's Government that "the provisional character of the military occupation does not warrant the taking of decisions by the occupying Power in matters concerning the future economic development of the country," and that the invitation of new undertakings and the exercise of rights under concessions would be prohibited. The United States Government has confidence in the good faith of His Majesty's Government in attempting to carry out the assurances given by His Majesty's Foreign Office, but desires to point out that the considerations above referred to indicate the difficulty in assuring the local execution of such undertakings, and the necessity for careful measures to guarantee the practical fulfilment of the principles expressed and agreed to during the peace negotiations at Paris.

5. With this thought in mind the Government of the United States ventures to suggest the following propositions, which embody or illustrate the principles which the United States Government would be pleased to see applied in the occupied or mandated regions, and which are submitted as furnishing a reasonable basis for discussions. In the event of such discussions, it would be assumed that the legal situation as regards

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK T 161/738. 16.)

Ek: 14



TREATY SERIES No. 17 (1925).

TREATY OF ALLIANCE

BETWEEN

GREAT BRITAIN AND IRAK,

Signed at Bagdad, October 10, 1922;

AND

Protocol to Treaty of Alliance between Great Britain and Irak of October 10, 1922,

Signed at Bagdad, April 30, 1923;

TOGETHER WITH

Agreements subsidiary to the Treaty of Alliance between Great Britain and Irak of October 10, 1922,

Signed at Bagdad, March 25, 1924.

(Ratifications exchanged at Bagdad, December 19, 1924.)

Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty.

LONDON:
PRINTED & PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE.
To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
Adastral House, Kingsway, London, W.C.2; 28, Abingdon Street, London, S.W.1;
York Street, Manchester; 1, St. Andrew's Crescent, Cardiff;
or 120, George Street, Edinburgh;
or through any Bookseller.

1925

Price 6d. Net.

Cmd. 2370.

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK CO 730/167/1. 11.)

Ek: 15

No. 1.

Treaty between His Britannic Majesty and His Majesty the King of Irak.

Signed at Bagdad, October 10, 1922.

[*Ratifications exchanged at Bagdad, December 19, 1924.*]

His Britannic Majesty of the one part, and His Majesty the King of Irak of the other part;

Whereas His Britannic Majesty has recognised Feisal Ibn Hussein as constitutional King of Irak; and

Whereas His Majesty the King of Irak considers that it is to the interests of Irak and will conduce to its rapid advancement that he should conclude a treaty with His Britannic Majesty on the basis of alliance; and

Whereas His Britannic Majesty is satisfied that the relations between himself and His Majesty the King of Irak can now be better defined by such a treaty of alliance than by any other means:

For this purpose the High Contracting Parties have appointed as their plenipotentiaries:—

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India:

Sir Percy Zachariah Cox, G.C.M.G., G.C.I.E., K.C.S.I., High Commissioner and Consul-General of His Britannic Majesty in Irak;

His Majesty the King of Irak:

His Highness Sir Saiyid 'Abd-ur-Rahman, G.B.E., Prime Minister and Naqib-al-Ashraf, Bagdad;

Who, having communicated their full powers, found in good and due order, have agreed as follows:—

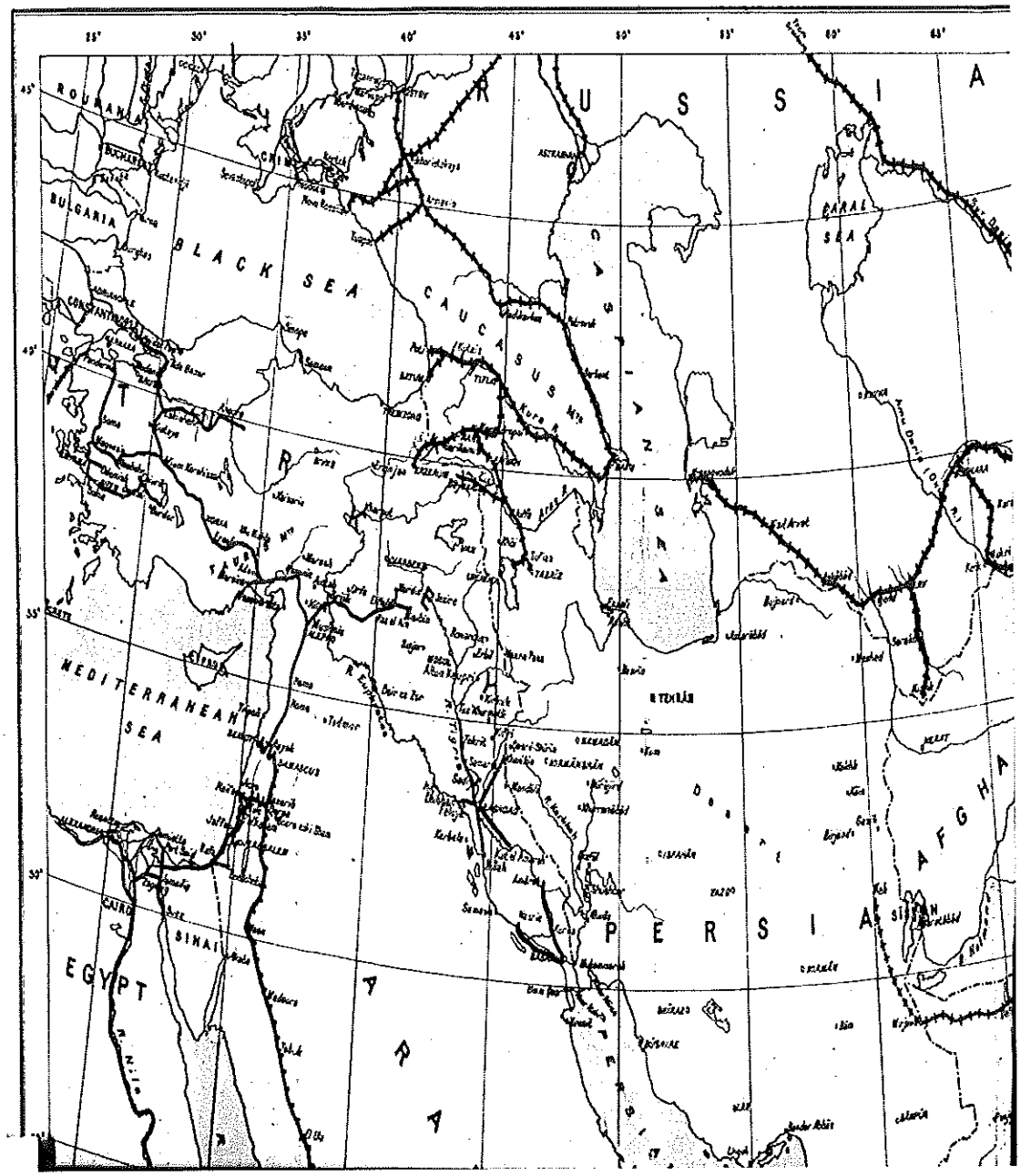
ARTICLE 1.

At the request of His Majesty the King of Irak, His Britannic Majesty undertakes subject to the provisions of this treaty to provide the State of Irak with such advice and assistance as may be required during the period of the present treaty, without prejudice to her national sovereignty. His Britannic Majesty shall be represented in Irak by a High Commissioner and Consul-General assisted by the necessary staff.

2003 Wt. —— 1250 3/25 F.O.P. [12728] [illegible] 2

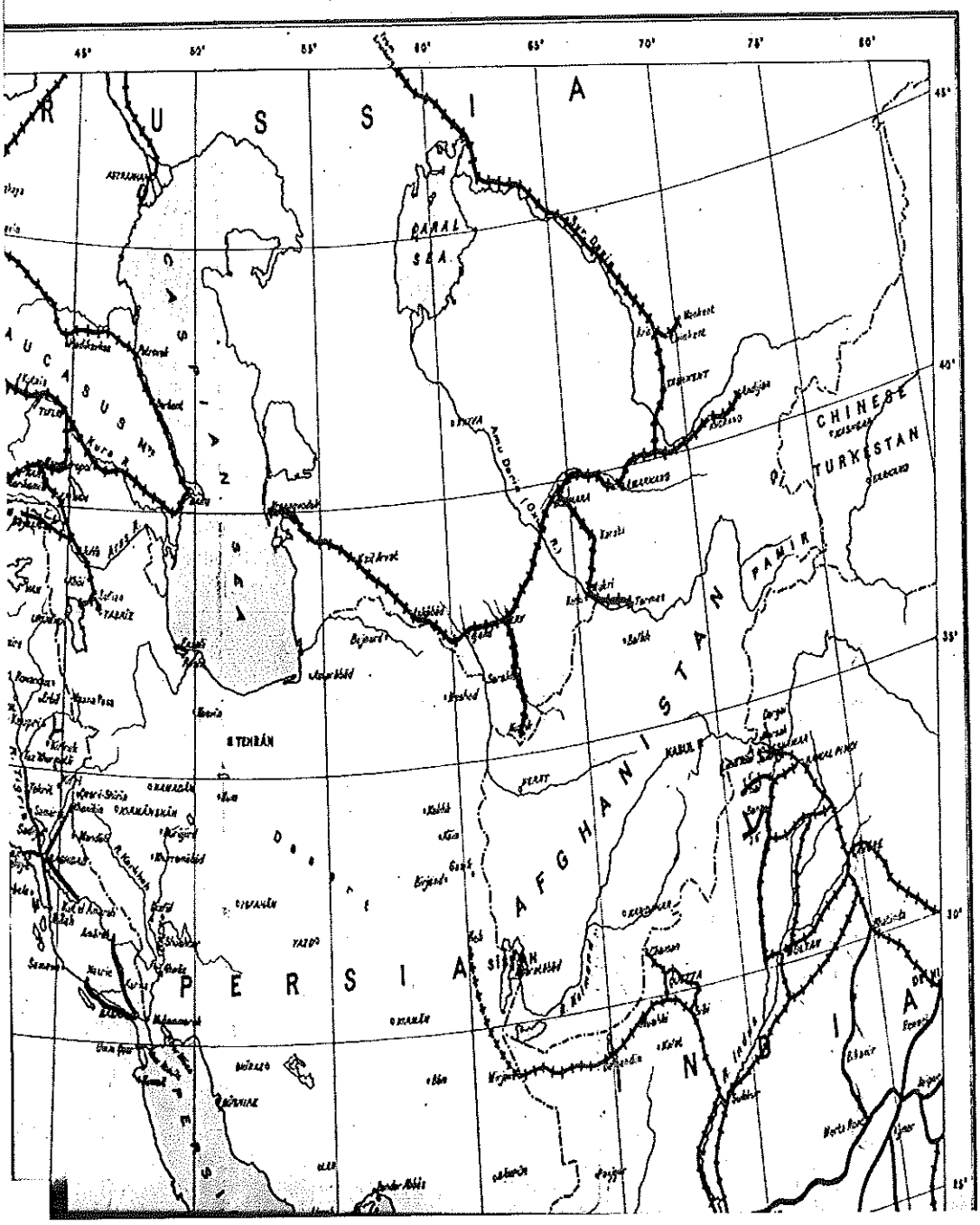
(Kaynak: The National Archives, Kew, UK CO 730/167/1. 13.)

Ek: 16/1

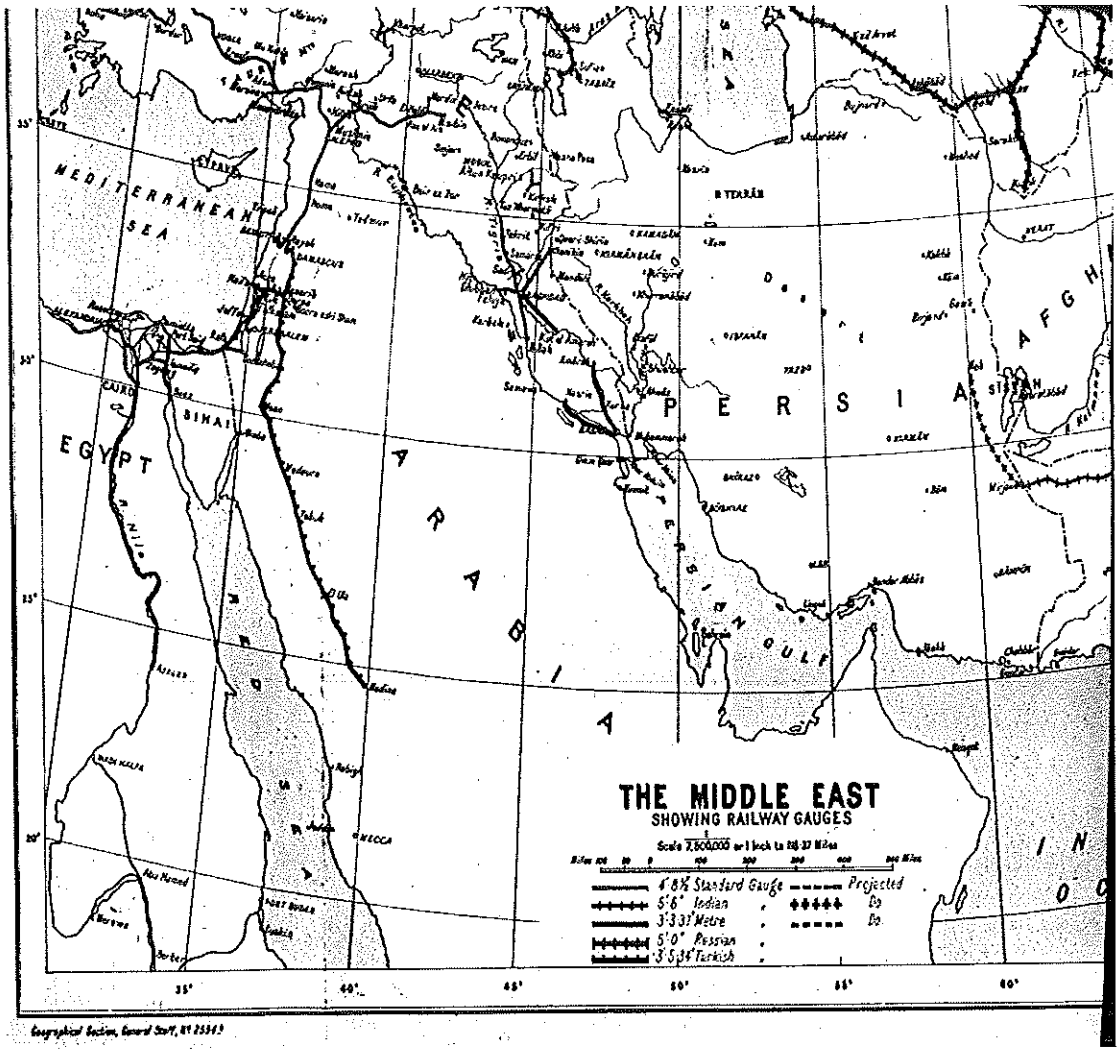

R U S S I A
ROMANIA
BULGARIA
BLACK SEA
CAUCASUS Mts
CASPIAN SEA
TURKEY
MEDITERRANEAN SEA
EGYPT
CAIRO
SINAI
NILE
PERSIA
AFGHA

Ek: 16/2

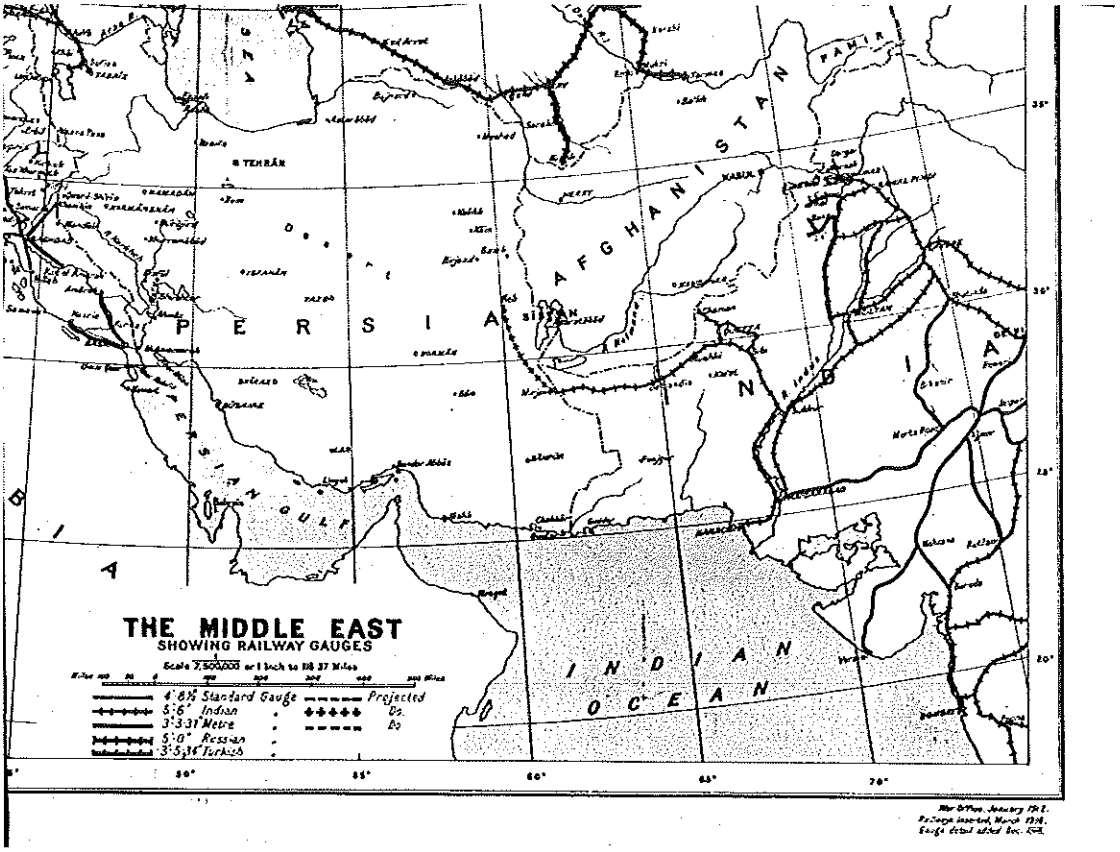
FOR OFFICIAL USE ONLY



Ek: 16/3


MEDITERRANEAN SEA
EGYPT
SINAI
ARABIA
PERSIA
PERSIAN GULF
THE MIDDLE EAST
SHOWING RAILWAY GAUGES
4' 8½" Standard Gauge
5'6" Indian
3'3 37" Metre
5'0" Russian
3'5 3/8" Turkish
Projected
Do
Do

Ek: 16/4



I. Dünya Savaşı öncesi ve sonrası Orta Doğu demiryollarını gösterir haritalar.

(Kaynak: The National Archives, Kew, UK WO 106/52. Maps. 7-8-9-10.)

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı	Mustafa IŞIK
Kişisel Bilgiler	[redacted] Doğum Tarihi ve Yeri: [redacted]
İletişim Bilgileri	E-posta: [redacted]
Öğrenim Bilgileri	Lise: [redacted] Lisans: [redacted]
İş Deneyimi	2011 [redacted]