T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

İMPARATORLUKTAN CUMHURİYET'E TÜRKİYE'DE PETROL POLİTİKALARI

DOKTORA TEZİ

SULTAN CİVCİ

DANIŞMAN
DOÇ. DR. HASAN TANER KERİMOĞLU

İZMİR-2023

ÖZET

Eski çağlardan beri pek çok alanda kullanılan petrol, sanayi ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte kullanım alanlarının hızla arttığı temel enerji kaynağı olmuş ve yüzyıllardır devletlerin dış politika stratejilerini belirlemiştir. 19. yüzyılda rafineri teknolojisinin gelişmesiyle tüketimi her geçen gün artarak, büyük devletleri petrol yataklarının bulunduğu coğrafi bölgeler üzerine stratejiler geliştirmeye yöneltmiştir. Dünya üzerinde petrolün yoğun olarak tüketildiği coğrafyalar ile petrol kaynaklarının en yoğun olarak bulunduğu bölgeler birbirine oldukça uzaktır. Bu nedenle bu temel enerji kaynağına sahip olma isteği, ülkeleri ekonomik ve siyasi yönden farklı politikalara yöneltmiştir. 19. yüzyılda bilinen en önemli petrol yatakları, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altında bulunan Ortadoğu'da bulunmaktadır. Bu bölgeye ulaşmak amacıyla birçok devlet, dönemin en hızlı ve etkin aracı olan demiryolu sistemini kullanmak istemiştir. Osmanlı Devleti'nin bu konuda Almanlara imtiyaz tanıması, bölgedeki çıkarları tehlikeye düşecek olan dönemin diğer büyük devletlerinin tepkisine yol açmıştır. Ortadoğu petrollerini ele geçirmek isteyen devletler, Osmanlı üzerine çeşitli ekonomik ve siyasi baskılar uygulamışlar ve sonucunda da birtakım avantajlara sahip olmuşlardır. Böylece, Osmanlı toprakları emperyal devletlerin güç gösterisi alanına dönmüştür. Ortadoğu petrolleri için hakimiyet yarışı hızlanırken, Anadolu'da da emperyal mücadele devam etmiştir. Ekonomik geri kalmışlığından dolayı çağın gerekli kıldığı atılımları kendisi yapamayan Osmanlı Devleti, 20. yüzyıla girerken yabancı sermaye için en önemli sömürü bölgelerinden birisi olmuştur. Sanayi ve teknolojinin yaygınlaşmasıyla petrolün değerinin sürekli artması, petrolle bağlantılı coğrafi bölge kontrolünü, sanayileşen büyük devletler için vazgeçilemez hale getirecektir. Zengin petrol yataklarını elinde bulunduran Osmanlı Devleti üzerine artan baskılar ve uluslararası rekabet, dünyayı büyük savaşa götürecektir. Savaş sonunda Osmanlı İmparatorluğu sona ererken, Ortadoğu'nun zengin petrol rezervlerinin bulunduğu topraklar da elden çıkacaktır. Ancak emperyal güçler savaş sonrasında kurulan yeni devletlerle de, petrol mücadelelerini farklı şekillerde sürdürmeye devam edeceklerdir.

Anahtar Kelimeler: Emperyalizm, Büyük Devletler, Demiryolları, Petrol, Ortadoğu, Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu.

ABSTRACT

Petroleum, which has been used in many fields since ancient times, has been the main energy source with the development of industry and technology, and has determined the foreign policy strategies of states for centuries. In the 19th century, with the development of refinery technology, its consumption increased day by day, leading the great states to develop strategies on the geographical regions where oil deposits are located. The geographies in the world where oil is consumed intensively and the regions where the most oil deposits are located are quite far from each other. For this reason, the desire to have this basic energy source has led countries to different economic and political policies. The most important oil fields known in the 19th century are located in the Middle East, which was under the rule of the Ottoman Empire. In order to reach this region, many states wanted to use the railway system, which was the fastest and most effective vehicle of the period. The Ottoman Empire's granting of concessions to the Germans in this regard led to the reaction of the other great states of the period, whose interests in the region would be endangered. The states that wanted to seize the Middle East oil exerted various economic and political pressures on the Ottoman Empire, and as a result, they had some advantages. Thus, the Ottoman lands turned into a show of power of the great powers. While the race for dominance accelerated for the Middle East oil, the imperial struggle continued in Anatolia. The Ottoman Empire, which could not make the breakthroughs required by the age due to its economic backwardness, made it one of the most important areas of exploitation for foreign capital as it entered the 20th century. The increasing use of oil in industry and technology, and therefore its importance, will make oil-related geographical region control even more necessary for industrializing states. In a short time, increasing pressure on the Ottoman Empire and international competition will result in a world war in which the rich oil fields of the Middle East were lost and the Ottoman Empire came to an end. However, the imperial Powers will continue their oil struggle with the newly established states in different ways after the war.

Keywords: Colonialism, Great Powers, Railways, Oil, Middle East, First World War, Ottoman Empire.

İÇİNDEKİLER

ÖZET ……i
ABSTRACT …….ii
İÇİNDEKİLER ……iii
KISALTMALAR ……vii
EKLER LİSTESİ ……...viii
TABLOLAR ……ix
ÖNSÖZ…….....x
GİRİŞ ……1

I.BÖLÜM: PETROLÜN ESKİ ÇAĞLARDA KULLANIMI VE ENDÜSTRİYEL ALANDA ÖNEM KAZANMASIYLA REKABET ARACINA DÖNÜŞMESİ

1.1.PETROLÜN NİTELİKLERİ ……...6
1.1.1.Petrolün Tanımı ve Doğada Bulunuşu …….....6
1.1.2.Petrolün Oluşumu …….....7
1.1.3.Tarihte Petrolün Kullanım Alanları ……...7
1.1.4.Petrolden Elde Edilen Ürünler ……...8
1.1.5.Petrolün Diğer Enerji Kaynaklarından Farkı …….....9
1.1.6.Petrolün Enerji Kaynakları Arasındaki Önemi …….....9
1.2.PETROL ŞİRKETLERİNİN KURULMASIYLA BİRLİKTE DÜNYADA PETROL REKABETİNİN BAŞLAMASI .....……..……..11
1.2.1.Dünya Petrol Endüstrisinin Doğuşu ……....11
1.2.2.Büyük Şirketlerin Kuruluşu ve Gelişimi …….....14
1.2.3.Petrolün Rekabet Aracı Haline Gelmesi ……20
1.2.4.Küresel Rekabette Petrol Stratejileri ……...22

II.BÖLÜM: OSMANLI'NIN PETROL İLE TANIŞMASI VE OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL BÖLGELERİ

2.1.OSMANLI'DA PETROLE İLİŞKİN İLK BİLGİLER ……...……...24
2.2.OSMANLI'NIN MAADİN NİZAMNAMESİNİN HAZIRLANIŞI …….26
2.3.II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE MADENCİLİK ALANINDA GELİŞMELER …….……....29
2.4.OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL ARAŞTIRMASI YAPILAN İLK BÖLGELER …...……...……...31
2.4.1.Anadolu'daki Petrol Bölgeleri …….....32
2.4.2.Balkanlar'daki Petrol Bölgeleri ……...42
2.4.3.Mezopotamya'daki Petrol Bölgeleri ……...46

III. BÖLÜM: OSMANLI TOPRAKLARINDA DEMİRYOLU POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU PETROL KESİŞMESİ

3.1.19.YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE SİYASİ SOSYAL VE EKONOMİK DURUM ……50
3.2.OSMANLI TOPRAKLARINDA DEMİRYOLU YAPIMI …….……64
3.2.1.Demiryollarının Tarihsel Gelişimi ……...……...64
3.2.2.Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı ……...65
3.2.2.1.Emperyalist Devletlerin Osmanlı Topraklarına Demiryolu ile Nüfuz Etme Politikaları …….....66
3.2.2.2.Almanların Bağdat Demir-Petrol Yolu Projesi ve Yabancı Devletlerin Osmanlı Topraklarında Artan Rekabeti ……74
3.2.2.3.Bağdat Demiryolu İmtiyazının Almanlara Tanınmasına Diğer Devletlerin Tepkileri ...…….82
3.2.2.4.Hicaz Demiryolu Yapımına İngiliz Muhalefeti ……...86
3.2.2.5.Amerika'nın Chester Projesi ……....90

IV.BÖLÜM: ORTADOĞU VE OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL POLİTİKALARI

4.1.ORTADOĞU'NUN TARİHİ DEĞERİ VE STRATEJİK ÖNEMİ ……...96

4.2.ORTADOĞU'NUN DÜNYA PETROL KAYNAKLARI AÇISINDAN ÖNEMİ ……..……..98
4.3.YABANCI DEVLETLERİN ORTADOĞU TOPRAKLARINDA PETROL ARAŞTIRMALARI ……100
4.3.1.Osmanlı'nın Ortadoğu Topraklarındaki Petrolün Varlığından Avrupa'nın Haberdar Olması …….……100
4.4.YABANCI DEVLETLERİN OSMANLI'NIN PETROL BÖLGELERİNE YERLEŞME POLİTİKALARI ……..…….……...103
4.4.1.İngiltere'nin Ortadoğu Topraklarına Yayılma Politikası ...……....103
4.4.2.İngiltere'nin Basra Körfezi'ne Yerleşme Politikası ……..107
4.4.3.Arap Yarımadası Petrollerinin Önemi ...……....109
4.4.4.İngiltere'nin Petrol Arama Girişimleri ……..110
4.4.5.Rusya'nın Ortadoğu'ya Yayılma Girişimi …….…..……..117
4.4.6.İtalya'nın Akdeniz ve Ortadoğu'ya Yayılma Girişimi ……. 118
4.4.7.Almanya'nın Petrol Girişimi ……..……..……120
4.5.OSMANLI DEVLETİ'NİN PETROL POLİTİKASI …..……...125
4.5.1.II. Abdülhamid'in Petrole Bakışı ……..……126
4.5.2.II. Abdülhamid Sonrası Petrol Politikaları ……....134

V.BÖLÜM: BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDAN CUMHURİYET'E PETROL MÜCADELESİ

5.1.SAVAŞ ÖNCESİ OSMANLI DEVLETİ'NİN DURUMU ……147
5.2.SAVAŞ ÖNCESİ AVRUPA'NIN DURUMU ……148
5.3.SAVAŞIN BAŞLAMASI VE OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ ……150
5.4.PETROLÜN SAVAŞ ÖNCESİNDE ARTAN ÖNEMİ ……..152
5.5.SAVAŞ YILLARINDA PETROL POLİTİKALARI …….....153
5.5.1.İngiliz ve Almanların Petrol Politikası ……...….....153
5.5.2.Fransa'nın Petrol Politikası ……..155
5.5.3.Rusya'nın Savaşa Girişi ……156
5.5.4.İtalya'nın Savaşa Girişi ……157
5.5.5.Amerika'nın Petrol Politikası ve Savaşa Girişi …….……...158

5.6.PETROL BÖLGELERİNDEKİ OSMANLI CEPHELERİ …….161
5.6.1.Kafkasya Cephesi ……..161
5.6.2.Kanal, Suriye-Filistin Cephesi ……..163
5.6.3.Irak Cephesi ……..166
5.7.EMPERYALİZMİN PETROL ÜZERİNDE MUTLAK DENETİM İHTİYACI VE OSMANLI TOPRAKLARININ BÖLÜŞÜMÜ ANTLAŞMALARI …….170
5.8.CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA TÜRKİYE'DE PETROL KONUSUNDA GELİŞMELER ……191

SONUÇ …….211
KAYNAKÇA ……216
EKLER ……..238

KISALTMALAR

a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
a.g.t.	Adı geçen tez
APOC	Anglo-Persian Oil Company
Bkz.	Bakınız
BOA	Başkanlık Osmanlı Arşivi
C.	Cilt
İTC	İttihat ve Terakki Cemiyeti
JASAS	International Journal of Social Science
KE	Kanuni Esasi
MTA	Maden Tetkik Arama
ORSAM	Ortadoğu Araştırmaları Merkezi
OTAM	Osmanlı Tarihi Araştırmaları Merkezi
s.	Sayfa
S.	Sayı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCTA	Tanzimattan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi
TTK	Türk Tarih Kurumu
TPŞ	Türk Petrol Şirketi
Vb.	Ve benzeri
Vd.	Ve devamı
Yay.	Yayın

EKLER LİSTESİ

EK-1: Konya'dan Bağdat Basra'ya kadar uzatılacak demiryolu için Anadolu Demiryolu Şirketi2ne imtiyaz verilmesi hakkında ……..238
EK-2: Musul ve Bağdat vilayetlerindeki petrol madenlerinin işletilmesi imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketine verilmesi için müsaade talebi ……..239
EK-3: Musul-Bağdat'ta bulunan petrol madenlerinin işletilmesi için Almanlara izin verildiğine dair altı maddelik sözleşme ……...240
EK-4: Musul vilayetinde bulunan petrol gazının arama ve işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya verilmesi için çıkarılan irade ……241
EK-5: İngiltere'nin Musul-Bağdat petrollerinin ortaklaşa işletilmesi hakkındaki mukavele maddeleri ……242
EK-6: Musul ve Bağdat'taki petrol madenleri imtiyazının Maliye Nezareti tarafından verileceğine dair ……...243
EK-7: Hicaz Demiryolunun Yapımı hakkında Meclis-i Vükela kararı ……...244
EK-8: Basra Körfezi ve Bağdat hattı üzerinde İngiltere'nin Talepleri ……....245
EK-9: Basra Körfezi ve Bağdat hattı üzerinde İngiltere'nin talepleri ……246
EK-10: Türkiye-Irak hududu meselesinin Cemiyet-i Akvam'da görüşülmesi ile ilgili yazışma ……....247
EK-11: İsmet Paşa'nın İngiliz sefirine Musul sınırı ile ilgili değerlendirmesi ……..248
EK-12: 18 maddeden oluşan Musul Muahedesi haberi ……...249
EK-13: Berlin'den Bağdat-Basra'ya uzanan demiryolu hattı ……..250
EK-14: Mevcut demiryolları, Chester imtiyazı ve petrol yataklarnı gösterir harita 251
EK-15: Ahmet Arif Bey'in Musul'da bulunan petrol yatakları ile ilgili Abdülhamid'e sunduğu harita ……..252
EK-16: Anadolu, Bağdat ve Hicaz Demiryolları ile Ortadoğu Bölgesi Petrol ve Doğalgaz yatakları ……...253
EK-17: Gülbenkyan tarafından sınırları çizilen harita ……254
EK-18: 1933 yılında dünya petrol madenlerini gösterir harita ……....255

TABLOLAR

Tablo-1: 1923-1932 yılları arasında benzin, maden yağları ve gazyağı harcama oranımız ……...197
Tablo-2: 1923-1932 yılları arasında ithal edilen petrol ve türevlerinin miktarı ve para değeri ……...199
Tablo-3: 1923-1932 yılları arasında Türkiye dış ticareti …….200
Tablo-4: MTA Enstitüsü tarafından 1935-1950 yılları arasında Türkiye'nin farklı bölgelerinde açılan petrol kuyuları ……..203
Tablo-5: Raman'da MTA'nın yaptığı aramalar ……...205

ÖNSÖZ

Enerji kaynakları, toplumların yaşamının her aşamasında önemli bir yer tutmuştur. Dünyada yüzyıllardan beri yaşanan savaşların temelinde de enerji kaynaklarına sahip olma ve güçlü olma düşüncesi yatmaktadır. Eski çağlardan beri birçok alanda kullanılan petrol, sanayi devrimi ile birlikte ihtiyaçlar ve gelişen teknoloji karşısında her geçen gün yaygınlaşmış ve ülkeler arasında rekabeti hızla artan temel enerji kaynağı olmuştur. Bu kaynağa sahip olan, gücü ve kontrolü eline geçirecektir. Ekonomik, siyasi, askeri ve güvenlik gücünü elinde tutmak isteyen ülkeler için petrol, dünya üzerinde bulunduğu her coğrafyada büyük mücadelelere yol açmıştır.

Çalışmamızın konusu olan petrolün, endüstriyel olarak kullanılmaya başlandığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar geçen sürede yoğun petrol rezervlerinin bulunduğu Osmanlı toprakları üzerinde ülkeler arasında yarattığı rekabet ile Osmanlı İmparatorluğu'nun sonunu getiren dünya savaşına kadar sürdürülen ekonomik baskılar, imtiyaz yarışı, politik süreç ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında uygulanan petrol politikaları anlatılmaya çalışılmıştır.

Bu çalışma sürecindeki tez danışmanı Doç. Dr. Hasan Taner Kerimoğlu'ya yaptığı her şey için, bu konuda çalışma yapmamı öneren tez izleme komitesi üyesi Prof. Dr. Erdal Aslan'a düşünce ve değerlendirmeleri için, tez izleme komitesi üyesi Doç. Dr. Başak Ocak'a da yorumları için teşekkür ederim. Tez savunma jürisi üyeleri Prof. Dr. Cihan Özgün ve Dr. Öğr. Üyesi Taner Bulut'a durum tespiti ile önerileri ve olumlu düşünceleri için teşekkür ederim. Tez dışında akademik çalışma konusunda gösterdiği ilgi için Doç. Dr. Fevzi Çakmak'a teşekkür ederim.

Sultan Civci

İzmir-2023

GİRİŞ

Bu çalışma, İngiltere başta olmak üzere 19. yüzyılın sanayileşen devletlerinin, eski çağlardan beri farklı alanlarda kullanılan, ancak bu yüzyılın ikinci yarısında kullanımı ve önemi hızla artan petrol madeninin yoğun olarak bulunduğu Osmanlı'nın Ortadoğu topraklarını ele geçirmek için uyguladıkları politikalara odaklanmıştır.

Sömürgecilik ile Avrupa ülkeleri dünya üzerindeki doğal zenginliklere, hazır servete sahip olmuş ve sermaye birikimi hızlanmıştır. 19. yüzyıl öncesinde Portekiz ve İspanya, daha sonra Hollanda, Fransa ve İngiltere sömürge yoluyla pek çok bölgede hakimiyet kurmuşlardır. 19. yüzyıl ise, tekelci kapitalizmin oluştuğu, Avrupa'nın sanayileşen devletlerinin yeni sömürge alanları bulmak ve birbirinin sömürgesini ele geçirmek amacıyla, sermayenin desteği ile mücadelelerini doruğa çıkardıkları dönem olmuştur.

Dünyada neredeyse her şey hammadde kaynakları ile ilişkilidir. Yıllardır yapılan pek çok savaş, daha çok hammadde kaynaklarının yer aldığı bölgelerde yaşanmıştır. Barış dönemlerinde dahi devletler açıktan ya da gizliden, bu kaynaklar için rekabet halinde olmuşlardır. Sanayileşmesini tamamlayan devletler, gücünü artırmak, farklı bölgelerde hakimiyetini yaymak ve dünyada ekonomik ve siyasi olarak söz sahibi olmak için, sanayileşememiş; fakat verimli topraklara sahip ve yeraltı zenginliklerini bünyesinde barındıran devletler üzerine politik, ekonomik ya da askeri güç kullanarak egemen olmaya çalışmışlardır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren makineleşmenin yaygınlaşması ve içten yanmalı motorların bulunuşu ile birlikte yeni bir enerji kaynağına ihtiyaç duyulmuştur. Bu enerji kaynağı arayışında, eski çağlardan beri birçok alanda kullanılan petrol madeni öne çıkmıştır. Petrolün, makineleşme ile birlikte sanayiden ulaşıma ve daha pek çok alanda kullanımının yaygınlaşması, sanayileşmiş ülkeler arasında petrol yataklarının bulunduğu alanlarda şiddetli bir rekabete yol açmıştır. Petrolün aranması, çıkarılıp işletilmesi, arıtılması, nakliye edilmesi, kullanıma hazır hale getirilmesi gibi amaçlarla, büyük devletler petrol şirketleri kurmuşlardır. Bu

devletler en çok petrolü, en kısa zamanda bulup işletmek, ithalatını tekeline almak ve dünya üzerinde en güçlü olmak amacıyla mücadeleye girişmişlerdir.

Bu mücadele, birer petrol deposu konumunda bulunan Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle Ortadoğu topraklarını, büyük devletler için yıllarca sürecek ve sonunda imparatorluğun yıkılışına yol açacak dünya savaşına kadar bir rekabet alanına dönüştürmüştür.

Osmanlı İmparatorluğu, üç kıtada var olan geniş topraklara hakim olmakla birlikte, petrol rezervlerinin de en yoğun bulunduğu topraklara sahipti. Rezervlerin yoğun olmasına rağmen, Osmanlı kendi ülkesindeki petrolü, yabancı devletlerden daha sonra aramaya koyulmuştur. Bunun nedeni, ülkenin sanayileşme konusunda geç kalmış olmasıdır. Sanayileşmemiş ülkede de petrol madenine ihtiyaç duyulmamaktadır. Sanayileşme aşamasını gerçekleştiremeyen ve petrolü kullanacak altyapısı olmayan Osmanlı Devleti'nin, petrol politikası da daha çok ülke içine yönelik olmuştur. Yani Osmanlı topraklarında çıkarılan petrol, yine ülke içerisinde tüketilmiştir.

Petropolitik tarihimizi yönlendirecek en önemli gelişme, II. Abdülhamid döneminde yerli ve yabancı uzmanların hazırlamış olduğu raporlardan sonra yaşanmıştır. Bölgeye gönderdiği uzmanlarla petrol ve diğer maden varlıklarını inceletip bilgi edinen ve bölgenin petrol zenginliğinden emin olan Abdülhamid, çıkardığı iradeler ile Mezopotamya topraklarında kendisine ait emlak üzerinde bulunan petrolün aranması ve işletilmesi hakkının, devlet hazinesinden alınıp Hazine-i Hassa'ya devredildiğini bildirmiştir. Hazinenin gelirini artırmak üzere, Osmanlı ülkesinde alım-satımı yapılan petrolün, bazı ülkelerde olduğu gibi, Hükümet-i Seniyyece tekel suretinde alım-satımının yapılmasına karar verilmiştir. Ancak Osmanlı, petrol arama ve işletilmesi konusunda teknik bilgi, kaynak ve yetişmiş uzmana sahip olmadığı için Mezopotamya bölgesindeki petrol kaynaklarının verimli işletilememesinden dolayı, buradaki zenginliklerden kendi imkanlarıyla faydalanamamıştır. Bu konuda sanayileşme aşamasını yaşayan devletler imtiyaz talebinde bulunarak Osmanlı petrollerinden yararlanma yoluna gitmiştir.

Ekonomik ve siyasi olarak zor dönemini yaşayan ve dış borç tuzağına düşmüş olan Osmanlı Devleti'nde, II. Abdülhamid emperyalistler arası çelişkilerden yararlanma siyaseti izleyip denge politikası benimserken, imtiyazlar konusunu da

gündemde tutmuştur. Hatta bu sistem Jön Türkler tarafından da sürdürülmüştür. İmtiyaz taleplerinin hiçbirine olumsuz yanıt verilmeden, mesele sürüncemede bırakılmıştır. Bu dönemde emperyal güçler, Osmanlı devlet aygıtının karar mekanizmalarında bölünme yaratmışlardı. Dolayısıyla farklı merkezlerin etkisindeki kişilerin-grupların çatışması, devletin ömrünü uzatmaktaydı. Ancak, izlenen siyaset ile devletin ömrü dünya savaşına kadar sürebilmişti.

Bu çalışma ile ilgili benzerlik gösteren tez çalışmaları bulunmaktadır. Bu çalışmalarda daha çok imtiyazlar konusu yoğun olarak ele alınmış ya da konu kavramsal olarak incelenmiştir.

Bu çalışmanın amacı ise, Ortadoğu'nun özellikle Mezopotamya petrollerinin, sanayileşen büyük devletler için nasıl stratejik malzeme yapıldığı ve bu maddeye sahip olan Osmanlı'nın bu uğurda nasıl yok edildiğini neden-sonuç bütünselliği içerisinde kronolojik olarak açıklamaya çalışmaktır.

Çalışmanın hazırlanmasında kullanılan yöntem, daha çok sosyal bilimlerin kullandığı nitel araştırma yöntemi olmuştur. Bu yolla Osmanlı arşiv belgeleri, süreli yayınlar, resmi yayınlar, bilimsel makaleler, kitaplar, ansiklopediler ve tezlerden elde edilen bilgiler irdelenmeye çalışılmıştır.

Konu ve zaman ilişkili bir metot izlenerek bölümler kronolojik olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda çalışmanın zamanı, II. Abdülhamid döneminden başlamakla beraber Cumhuriyetin kuruluş yıllarına kadar sınırlandırılmıştır. Ortadoğu'da Osmanlı hakimiyetinde olan coğrafyalara konu ile ilişkili olarak yer verilse de, yoğun olarak Anadolu ve Mezopotamya coğrafyasında gelişen olaylar ele alınmıştır.

Hazırlanan çalışma beş bölümden oluşmuştur.

Bu bölümlerin belirlenmesinde, eski çağlardan itibaren birçok alanda kullanılan ham petrolün, ilk petrol şirketinin kurulması ve sonrasında artan şirketler ile petrol endüstrisinin ve rekabetinin başladığı 1870 yılından itibaren, sanayileşmenin hızlanması ve bu enerji kaynağına daha fazla ihtiyaç duyulması ile devletlerin petrolle bağlantılı coğrafi bölge denetimini ele geçirme isteğinin vazgeçilmezliği ile dünyayı büyük savaşa götürmesi, savaş sonunda zengin petrol rezervlerine sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışı sonunda onun sahip olduğu petrol bölgeleri üzerinde mutlak denetim kurdukları ve yeni kurulan

devletlere de bunu kabul ettirdikleri sürece kadar uygulanan politikalar dikkate alınmıştır.

Buna göre birinci bölümde, petrolün tarihçesi, oluşumu, kullanım alanları, enerji kaynağı olarak önemi ve sanayi devrimi sonrasında endüstriyel olarak kullanılmaya başlanmasıyla birlikte, o güne kadar pek önemsenmeyen bu maddenin değer kazanması, otomobilin icadı ve deniz ulaşımında kömürden petrole geçişle birlikte bu maddeye duyulan ihtiyacın artması ve bunun için ülkelerin rekabete başlamasından bahsedilmiştir. Makineleşme ile değeri hızla artan bu enerji kaynağının gelecekte de ülkeler için yaşamsal önem taşıyacağı öngörülerek, ilk petrol şirketlerinin kurulması ve bu şirketlerin bu maddenin tekelini ele geçirmeye başladıkları süreç anlatılmıştır.

İkinci bölümde, Osmanlı ülkesinde petrolün ilk bulunduğu, aranıldığı yerler ve bu yerlerde bazı kişilere verilen ilk imtiyazlardan bahsedilmiştir. Ayrıca Osmanlı yönetiminin madenlerden faydalanma yönünde kararlar alması anlatılmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıldaki siyasi ve ekonomik durumu anlatılmış ve kötü gidişattan dolayı yabancı sermayeyi ülkeye davet etmesinin kaçınılmazlığı; yabancı sermayenin ise, petrol kaynaklarını ele geçirebilmek amacıyla Osmanlı topraklarına dönemin en iyi sömürü aygıtı demiryolları ile nasıl girdiği ve alınacak olan imtiyazlar ve garanti anlaşmalarıyla Osmanlı ülkesinde yabancı sermaye rekabetinin nasıl doruğa çıktığı ve Osmanlı yönetiminin rakip devletler arasında izlediği denge politikası anlatılmaya çalışılmıştır.

Dördüncü bölümde, dünyanın en yoğun petrol kaynaklarının bulunduğu ve aynı zamanda Osmanlı toprağı olan Ortadoğu bölgesindeki zengin kaynakları ele geçirmek amacıyla İngiltere başta olmak üzere diğer güçlü devletlerin bu coğrafyaya yayılma girişimleri ile Osmanlı Devleti'nin petrol yataklarını koruyabilmek için, bu devletler karşısında petrol bölgeleri üzerinde aldığı tedbir ve dünya savaşına giden sürece kadar yapılan mücadele anlatılmaya çalışılmıştır.

Beşinci bölümde, emperyal devletlerin ekonomik çıkar çatışmalarının doruğa çıkması ile dünya savaşının başlaması ve savaşta büyük devletlerin Osmanlı'nın Ortadoğu'daki petrol rezervleri için yürüttükleri siyasi, askeri savaş yanında,

azınlıklardan da faydalanma yoluna giderek, petrol bölgelerinde denetimi ele geçirme süreci anlatılmıştır. Emperyal güçlerin, yaşamsal enerji ve güç kaynağı olan petrolün, bulunduğu bölgeler üzerinde mutlak denetim kurmak amacıyla savaş sırası ve sonrasında Osmanlı topraklarını ve petrol bölgelerini kendi aralarında paylaşımları ve ihtilafları anlatılmıştır.

Çalışmada esas olarak Osmanlı dönemi ele alınmış, Cumhuriyetin kuruluş yıllarında ülkedeki petrol ve diğer madenler ile ilgili yapılan plan ve uygulamalardan da kısaca bahsedilmiştir.

Bu konu hakkında yerli ve yabancı yazarların çalışmaları bulunmaktadır. Volkan Ediger, "*Osmanlı'da Neft ve Petrol"*; Hikmet Uluğbay, "*Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Petropolitik"*; Kemal Lokman, "*Türkiye Petrol Madenleri"*; Suat Parlar, "*Barbarlığın Kaynağı Petrol"*; Şükrü Sina Gürel, "*Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri"*; Arzu Terzi, "*Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi"*; Daniel Yergin, "*Petrol-Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü",* Necla Geyikdağı, "*Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914);* Edward Mead Earle, "*Bağdat Demir-Petrol Yolu Savaşı*; H. Bayram Soy, "*Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerine İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914");* Ayhan Aydın, "*İmparatorluk Yolu: Ortadoğu ve Petrol"*; Murat Özyüksel, "*Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu-Bağdat Demiryolları"* adlı kitaplar bu konuda hazırlanmış en önemli kaynaklar arasındadır. Ferah Çark, "*19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Neft ve Petrol Üretim ve İmtiyazları*"; Derviş Başa, "*Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi*"; Ali Okumuş, "*Ortadoğu ve Petrol: Uluslararası Rekabet, İmtiyazlar ve Antlaşmalar*" adlı tezler konu ile ilgili yapılmış çalışmalardandır.

Ayrıca Ortadoğu, Mezopotamya, Petrol Politikaları ve Petrol Ekseninde Musul Meselesi ile ilgili yerli ve yabancı diğer çalışmalar kaynakçada belirtilmiştir.

Bu konu, 19. yüzyılda petrolün dünyada önem kazanma sürecini ve sanayileşen devletlerin petrole olan bağımlılıklarının artmasıyla birlikte, petrol zengini olan Ortadoğu bölgesini ele geçirmek için oynanan politik oyunlar ve bu durumun günümüzde de benzer şekilde hala devam etmesi bakımından önemlidir.

I.BÖLÜM: PETROLÜN ESKİ ÇAĞLARDA KULLANIMI VE ENDÜSTRİYEL ALANDA ÖNEM KAZANMASIYLA REKABET ARACINA DÖNÜŞMESİ

1.1.PETROLÜN NİTELİKLERİ

1.1.1.Petrolün Tanımı ve Doğada Bulunuşu

"Petrol sözcüğü, Latincede taş anlamına gelen 'petra' ile yağ anlamına gelen 'oleum'dan oluşmuştur. "Taşyağı" anlamına gelmektedir. Yeraltından çıkarılan ham petrol, bir nev'i bitüm'dür. Bitüm ise, yeraltındaki arz tabakaları içinde doğal olarak toplanmış olan hidrokarbon'ların tümüne verilen addır.

Fizik görüşlerine göre üç tür bitüm vardır:

1.Gaz halindeki bitümler: Metan (bataklık) gazı, Yeraltı (tabii) gazları (Metan, Etan, Propan, Bütan)

2.Sıvı halindeki bitümler: Ham petrol

3.Sert haldeki bitümler: Asfalt, Bitümlü Şist ve Ozokerit (Parafin).

O halde, petrol deyince, sıvı haldeki ham petrol anlaşılmaktadır"[1].

Petrol, hidrokarbonlardan oluşan, kendine özgü kokusu olan, çok koyu renkli ve arıtılmamış doğal mineral yağdır.

Petrolün hammaddesinin sularda yaşayan, denizlerde ve nehirlerin kıyıya yakın olan yerlerinde çoğalan hayvansal veya bitkisel canlı organizma artıklarından oluştuğu sanılmaktadır. Ancak tortul arazilerde mevcut olan petrol, zamanla tortu tabakalarıyla kaplanır ve devamında dibe çökerek zamanla hidrokarbon haline dönüşür. Bu dönüşüm, milyonlarca yıl önce yaşayan hayvan ve bitki artıklarının başlangıçta havayla yaşayan bakterilerin, ardından da, oksijensiz yaşayan bakterilerin tesiriyle çürümeleri sonucu tamamen organik olarak meydana gelmiştir.

"*Geniş anlamda petrol, bütün hidrokarbonları; dar ve ticari anlamda ise, gaz olarak doğal gaz, sıvı olarak ham petrol, katı olarak asfalt ve mum'u kapsamaktadır"*[2].

---

[1] Ekrem Göksu, **Türkiye'de Petrol,** Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, 1966, s. 1; Mümin Köksoy, **Yakıtlar Jeolojisi**, Hacettepe Üniversitesi Yay., Ankara, 1985, s. 15.

1.1.2.Petrolün Oluşumu

Petrolün, binlerce yıl önce sıcak denizlerin içinde ve çevresinde yaşayan bitki ve hayvan kalıntılarından oluştuğu, bilim adamları tarafından ileri sürülmüştür.

"*Petrol, eski deniz diplerine çöken hayvan ve bitkilerin üzerine doğal olaylarla yer tabakalarının yığılması ve meydana gelen bu havasız ortamdaki ısı, basınç ve bakterilerin etkisi ile oluşmuştur. Bu denizler daha sonraları toprakla kaplanmıştır. Gerek karalar üzerindeki gerekse denizdeki çürümüş canlı kalıntılarının milyonlarca yıllık süre içerisinde, yer kabuğu tabakaları arasında sıkışıp kalması ve basıncın etkisiyle de petrol oluşmuştur. Petrolün içinde oluştuğu taşlara, petrolün anataşı denilmektedir. En iyi anataş da, kumtaşı ve kireçtaşıdır. Yağ ve gaz zerreciklerinin sonradan süzüldükleri tortul kütleler de, işte bu kumtaşları ve kireçtaşlarıdır. Yeraltında, rezervuar denilen kumtaşları ya da kireçtaşları içerisinde bulunan mikroskobik gözeneklerin ve çatlakların içerisinde petrol ve doğalgaz bulunur. Petrol, işte bu yerin derinliklerinde bulunan kayaçların, gözenekleri ve çatlakları arasından akarak üretim kuyusuna ulaşır*"[3].

1.1.3.Tarihte Petrolün Kullanım Alanları

Petrol, çok eski çağlardan itibaren en çok eczacılıkta, bazı hastalıkları tedavi etmek için ilaç yapımında ve kaba yağlamada kullanılmıştır[4]. İlk çağlardan itibaren çok farklı amaçlarla kullanılan petrolün tarihi Sümer, Asur ve Babilliler dönemine kadar gitmektedir[5].

Hazar Denizi'ndeki Apşeron Yarımadasında bulanan yatak, insanların bildiği ilk petrol yatağı idi. Burada petrol yeraltından adeta fışkırmaktaydı. Böylece Apşeron Yarımadası yüzyıllarca, yüzlerce meşalenin sürekli yandığı büyük bir panayıra benzemiştir. Bu ateş durumundan fazlaca etkilenen Zerdüşt, ateşten aldığı ilhamla iyiliğin temeli olarak gördüğü Ateş Dini'ni kurmuştu. Bu dinin salikleri yaklaşık iki bin yıl Apşeron Yarımadası'nı ziyarete gitmişti. Yani bu iş bir nevi hac halini almıştı.

---

[2] Filiz Önertürk, **Petrol ve Ekonomisi Üzerine**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara, 1983, s.15.
[3] Ahmet Naci Arıkan, **Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Mali Kriz ve Petrol Fiyatlarındaki Değişimler Nedenleri ve Sonuçları**, Ankara, 2008, s.5.
[4] Önertürk, **a.g.e.**, s. 15; A. Asaduryan, M. Fuad, "Veremin Petrol ile Tedavisi", **Ma'lumat**, C.1, S.18, s. 142-143.
[5] Hakan Yılmaz Çebi, **Türkiye'nin Petrol Savaşları**, Maviçatı Yay., İstanbul, 2018, s.44.

Buna rağmen, daha o zamanlar bile petrol, tamamen yararsız bir nesne değildi. İddiaya göre Hz. Nuh, yaptığı gemiyi bitumen ile kalafatlamıştı. Babil kulesi taşlarının birbirine bağlanmasında ve Mısır'da mumyaların tahnitinde aynı maddeden faydalanıldığı söylenir. Hatta "mumya" kelimesinin Arapçada "bitüm" anlamına gelen "mum"dan türediğini de iddia edenler olmuştur[6].

Petrol, Bizanslılar tarafından silah olarak kullanılırken, Fenikeliler tarafından da gemi kalafatlamada kullanılmıştır[7]. Modern tarihte ise petrol, 1859 yılında ABD'nin Pennsylvania eyaletindeki Titusville köyünde Colonel Drake tarafından yapılan araştırmalar sonucunda bulunmuş ve kullanılmaya başlanmıştır[8]. Bu tarihten itibaren petrol, gelişen teknoloji ile birlikte ışık, hararet ve güç meydana getirip kullanım alanlarının da yaygınlaştığı çok daha önemli bir madde haline gelmiştir.

1.1.4.Petrolden Elde Edilen Ürünler

Yıllar boyunca makine, motor, gemi, otomobil, uçak gibi pek çok aracın çalıştırılması için petrolden yararlanılmıştır. Petrolden elde edilen yağlar olmasa hiçbir makine çalışamaz. Dünyada aydınlanma işinde petrolden faydalanan insanların sayısı milyonları bulmaktadır. Gaz sobaları ve çoğunlukla kalorifer kazanları mazot ya da petrolle çalışmaktadır. Diesel motorları gas-oil ile çalışır, bütan gazları mutfaktan çakmaklara kadar çeşitli yerlerde kullanılır, bitüm sayesinde asfaltlama işleri yapılır, propan ile bütandan sentetik kimya sanayiinde çeşitli şekillerde yararlanılır, parafin ile mum, yağlı kağıt, su geçirmez dam kaplamaları ve kimyasal etkilerden uzak cilalar yapılmaktadır. Aynı madde, eczacılıkta da büyük rol oynamaktadır. Keza parafin, kozmetikler için de temel bir maddedir. Özel benzinler, parfümlerin temizlenmesi, yenen yağların arıtılması, kauçuk, matbaa mürekkebi, boya ile vernik ve haşere ilaçlarının yapılması, temizleme ve yağ çıkarma işleri petrolden faydalanarak yapılmaktadır.

Plastik sanayinin esasını da petrol oluşturmaktadır. Çeşitli ev eşyaları, suni cam, naylon, lastik, plastik, sentetik kauçuk, en özel kumaşların yıkanmasında

---

[6] Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,** Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 69-70.
[7] Daniel Durand, **Milletlerarası Petrol Politikaları,** Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi Yay., İstanbul, 1966, s. 25.
[8] Can, **a.g.e.**, s. 70.

kullanılan deterjanlar, eczacılıkta kullanılan anestezi ilaçları da petrol ürünleridir. Atom bombasından sonra en müthiş silah olan napalm bombasını yapan Amerikalılar, patlayıcı madde yapımı için yine petrolden faydalanmışlardır[9].

1.1.5.Petrolün Diğer Enerji Kaynaklarından Farkı

Petrol, birçok özelliği ve kullanım alanının genişliği yanında, coğrafi dağılışı açısından da diğer enerji kaynaklarından farklılık göstermektedir. Bu farklılık, aynı zamanda, petrole uluslararası bir özellik kazandırmaktadır. Çünkü, diğer enerji kaynaklarından odun, kömür, doğal gaz, elektrik, su ve atom enerjileri, uluslararası özelliğe sahip değillerdir. Hepsi de ulusal sınırlar içinde kalmaktadır. Tarihte, kömür veya odun nedeniyle yaşanan siyasi çekişmeler bulunmamaktadır. Petrol için ise, geçmiş yüzyıllardan beri uluslararası çatışmalar yaşanmaya devam etmektedir.

Uluslararası şirketler ve ilgili ülkeler, enerji dengesini kendi çıkarlarına uygun bir niteliğe kavuşturmak amacıyla daimi olarak petrol için mücadele etmektedirler[10].

1.1.6.Petrolün Enerji Kaynakları Arasındaki Önemi

Eski çağlardan beri insanoğlu üretim yapabilmek amacıyla enerji kaynağı arayışında olmuştur. Eski dönemlerde enerji sağlayan başlıca kaynak insan gücü idi. Daha sonra hayvan, su ve rüzgardan faydalanıldı. Sanayi devriminin başladığı ve buhardan yararlanarak yapılan üretime kadar, tüm enerjinin tamamına yakını canlılar tarafından sağlanmıştır. Sanayi devrimi ile birlikte buhar enerjisinin kullanımı artmış ve böylece kömür, enerji sağlayan temel hammadde olarak öne çıkmıştır. Enerji sağlayan kaynaklardan petrolün önem kazanıp uluslararası bir güç olması, Birinci Dünya Savaşı sonrasına rastlar[11].

Petrol, 1850'lerden Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar emperyalist ülkeler açısından uluslararası rekabete yol açan önemli bir madde olmuştur. Birinci Dünya

---

[9] Durand, **a.g.e**., s. 19-20; Köksoy, **a.g.e**., s. 17.
[10]Alptekin Esin, **Türkiye'de Petrol Üretim ve Tüketimi,** Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yay., Ankara, 1973, s. 2.
[11] Şükrü Sina Gürel, **Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri,** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1979, s.19; Vefa Kurban, **Nobeller, Nobel Ödülü ve Bakü Petrolleri**, Yeditepe Yay., İstanbul, 2013, s. 123.

Savaşı sırasında ise, petrolün önemi daha çok anlaşılmış, denizde ve karada petrolden yararlanmanın savaşta üstünlük sağladığı ve savaşın sonucunu belirlediği anlaşılmıştır. Savaştan sonraki dönemde, sanayileşen ülkelerde enerji ihtiyacının giderek artması, petrol üretiminin hızlanmasına ve tüm dünyadaki enerji kaynakları içerisinde petrolün, kendisinden önce kullanılan enerji kaynaklarına göre bir üstünlük sağlamasına ve sıvı olarak kullanılabilmesi de, yeni kullanım alanlarının oluşmasına yol açmıştır. Sanayileşmenin hızlanmasıyla dünyada enerji kaynaklarına ihtiyaç artmış, petrolün öteki enerji kaynaklarına göre daha elverişli özellikleri bulunması dolayısıyla, petrol üretim ve tüketimi de giderek hızlanmıştır.

Petrol tüketiminin hızlanması, petrolün coğrafi bölgeler arasındaki ulaşımı ve pazarlanması için de, yüksek miktarlarda sermaye harcanmasına yol açmıştır. Bundan sonra da, giderek daha fazla sermayenin petrole yatırılacağı tahmin edilmektedir.

Ham petrol üretiminin yapıldığı yerler daha çok azgelişmiş bölgelerdir. İşlenip pazarlanmaya hazır hale getirildiği yerler ise, sanayi ülkeleridir. Bunun nedeni ise, petrolün fazla miktarda tüketildiği bölgelerde, yani gelişmiş ülkelerde rezervlerin küçük olmasıdır.

Petrol rezervleri dünya üzerinde belirli coğrafyalarda yoğunlaşmıştır. Özellikle 1960 sonrası teknoloji sayesinde denizden de petrol elde edilmeye başlanmıştır. Ancak, karalardaki dağılım eşitsizliği denizlerde de görülmektedir. Bu eşit olmayan coğrafi dağılım, üretim ve tüketimden dolayı uluslararası alanda ham petrolün dolaşımı, bölgelerin, ülkelerin ve daha küçük devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerini önemli oranda etkilemektedir. Petrol sanayisi ve ticareti, dünyanın başta gelen ticaret ve sanayi alanı haline gelirken, ulaşım yolları da giderek daha önemli hale gelmektedir[12].

Petrol ticareti ve sanayisi artarken özellikle ABD ve Avrupa'da büyük petrol şirketleri kurulmuş ve bunlar dünyanın petrol rezervlerinin yoğun olduğu bölgelere ilgi göstermiş, buralarda ayrıcalık elde etme mücadelesi vermişler ve ham petrol üretmişlerdir. Büyük devletler sermaye ve teknik açıdan büyük yatırım gerektiren petrol konusunda avantajlı olmuş ve aralarında bu konuda yaptıkları anlaşmalarla bir "kartel" meydana getirmişlerdir.

---

[12] Gürel, **a.g.e.**, s. 20-29.

Petrol üretiminin, ticaretinin, tüketiminin ve sermayesinin uluslararası bir nitelik göstermesi, uluslararası politikada karşılığını bulmuş ve devletler arasındaki ilişkileri etkileyerek dünya politikasında önemli bir konu olmuştur[13].

Günümüzde kullanılan enerji kaynakları dışında başka kaynaklar için de araştırmalar yapılsa da, yakın zamanda, devletlerin enerji politikalarını değiştirmeleri çok kolay olmadığından, petrolün önemi uzun yıllar daha devam edecektir. Ayrıca, petrolün bir enerji kaynağı olarak önemi büyük ölçüde azalsa da, çok sayıda ürünün üretiminde kullanılan temel madde olduğu için, üretimdeki önemini sürdürecektir[14].

1.2.PETROL ŞİRKETLERİNİN KURULMASIYLA BİRLİKTE DÜNYADA PETROL REKABETİNİN BAŞLAMASI

1.2.1.Dünya Petrol Endüstrisinin Doğuşu

Petrol, 16, 17 ve 18. yüzyıllarda yapılan keşifler sonucu bulunmuştur. Petrol ailesinin ilk keşfedilen türü asfalt, ikinci keşfedilen türü doğalgaz olmuştur.

1788 yılında Winter tarafından petrol, farklı kaynama derecelerine göre ayrıştırılmıştır. O yıllarda aydınlatma için kullanılan gazyağı dışındaki diğer ürünlere ihtiyaç duyulmadığından, petrole fazla önem verilmemiştir.

1820'de Bakü yakınlarında ilk arıtma tesisi şeklinde işleme kompleksi kurulmuş ve böylece petrolün ticari açıdan ilk kullanılışı Rusya'da başlamıştır. Petrol endüstrisi ancak, 19. yüzyıl ortalarında başlayacaktır[15].

Petrol endüstrisini meydana getiren faktörler ise, petrolün aranması, üretilmesi, nakliyesi, satışı, tasfiyesi, depolanması, petro-kimya tesislerinde işlenmesi, ürünlerin dağıtımı gibi çeşitli kollara ayrılabilecek faaliyetlerin tamamıdır[16].

Petrol endüstrisinin ortaya çıkışında temel sebep, 19. yüzyıl insanlarının okumaya daha fazla yönelmeleri olmuştur. Çünkü insanlar geceleri de okuyabilmek için, ışığı bol ve ucuz olarak elde etmek istemişlerdi. O tarihlerdeki lambalarda, yakıt

---

[13] Gürel, **a.g.e.**, s. 28-29.
[14] Gürel, **a.g.e.**, s. 19-20.
[15] **Petro Strateji,** Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul 1996, s. 5-6.
[16] **Petro Strateji**, s. 8.

olarak balina yağı kullanılıyordu. Ancak balina yağının verdiği ışık hem az, hem de ihtiyaçların çoğalmasıyla balina avcılığı çok ilerlemiş ve balina nesli de tükenmeye yüz tutmuştu. Fiyatı da insanların artık karşılayamayacağı kadar yükselmişti[17].

Ucuza mal olan birtakım aydınlatıcı sıvılar bulunsa da, bunların hiçbiri beklentilere cevap vermemekteydi. Bulunan maddeler içerisinde en tutulanı terebentinden çıkarılan "neftyağı" (camphere) idi. Oldukça iyi ışık vermesine rağmen çok ciddi bir sakıncası vardı: Neftyağı, yüksek derecelerde ateş alma, tutuşma ve patlama niteliğine sahipti. Diğer bir aydınlatıcı da, kömürden arıtılarak elde edilmiş "Havagazı" idi. Ancak oldukça pahalıydı. İnsanlar artık güvenilir ve çok daha ucuza elde edebilecekleri bir aydınlatıcı maddeye şiddetle gereksinim duyuyorlardı. Sanayinin gelişmeye başlamasıyla birlikte enerji ile çalışan tezgahlar ve buharlı makineler kullanılmaya başlanmış, bunların yağlanmaları için de artık domuz yağı dışında yeni bir tür yağlayıcıya ihtiyaç duyulmaktaydı.

1850 yılı başlarında bu ihtiyaç kendisini daha fazla hissettirmeye başladı. İleride petrol endüstrisinin de yararlanacağı arıtma teknolojisini insanlar bu yıllarda geliştirmeye başlayacaklardır. Bir İngiliz Donanma Amirali olan Thomas Cockrane asfalt konusuna ilgi duyarak kendisini buna adamıştı. Trinidad'da çok büyük bir katran kuyusu satın alarak Kanadalı Dr. Abraham Gesner ile işbirliği yaptı. Bu arada Gesner, asfalt türü maddelerden yağ çıkarma ve bunu kaliteli bir aydınlatıcı yağ şeklinde arıtma metodunu bulmuştu. Asfalttan çıkarılan bu yağa Yunanca'da "kerosene" denilmektedir. Keros Yunanca'da "mum", elaion ise "yağ" demektir. Gesner 1854'te Amerika'ya başvurarak "Kerosene" adını vereceği ve aydınlatma, yağlama veya başka amaçlarla kullanılacak yeni bir sıvı hidrokarbon üretimi için güvence istedi. Böylece, Amerika'da New York'ta bir gazyağı işletmesi kurulmuş oldu. Ayrıca, bu sıralarda İskoçya da, taşkömürünü hammadde olarak kullanan benzer bir arıtma tesisinin liderliğini yapmaya başlamış ve Fransa da, bu arada shale rock (şistli kaya) kullanımıyla işletilen başka bir rafineri kurmuştu. 1859 yılına gelmeden Amerika'da yaklaşık 34 şirket "kerosin" ya da yaygın adıyla "coal oils" (kömür yağları) üretir duruma gelmişti.

Avrupa'nın birçok bölgesinde eski dönemlerden itibaren ara ara petrol sızıntılarına rastlanılmıştır. Bunlardan Bavyera, Sicilya, Po Vadisi, Alsak, Hanover ve Galiçya yalnızca birkaçıdır. Daha önemli olan ise "Rafineri Teknolojisi"nin

[17] Göksu, **a.g.e.,** s. 33.

Araplar vasıtasıyla doğudan batıya geçmesidir. Ancak, petrol genellikle yalnızca her derde deva tıbbi bir ilaç olarak görülmüştür ve kullanımı tıp alanından ibaret olmuştur.

Daha sonra Avrupa'da Lvov bölgesinde gazyağının yakıt olarak kullanıldığı bir lamba icat edilir. Petrol bu şekilde, artık Viyana'da 1854'ten itibaren başlıca ticaret metaı haline gelir. Galiçya da, 1859'da bir gazyağı merkezi olur.

Petrol rafineri teknolojisi, bu sıralarda Doğu Avrupa'da en çok ihtiyaç duyulan bilgi idi. Gazyağının 1850'lerde Amerika'da yaygınlaşması ise, iki engelle karşılaşmıştır. Bunlar, yeterli miktarda gazyağı olmaması ve bu gazyağının kullanımına uygun ucuz lamba olmayışıdır. Bir gün New York'lu bir gazyağı satıcısı, Viyana'da Galiçya gazyağını yakan bir çeşit lamba yapıldığını öğrenir. Böylece New York'lu satıcı, lamba ithaline başlar. Bununla da dünyada yeni bir Pazar meydana gelir. Viyana'da yapılan bu ilk lamba, Amerikan gazyağı üretiminin ilk esin kaynağı olmuştur. Sonraki zamanlarda geliştirilen Amerikan gazyağı lambaları, tekrar dünyanın her yerine ihraç edilmeye başlanır.

Bu sıralarda nispeten düşük kaliteli bir yağ olan gazyağı, evlerde kısmen kullanılmaktaydı. Petrolü gazyağına dönüştürerek arıtma teknikleri, kömür yağı kullanarak önceden de uygulanıyordu ve ticari alana yerleşmişti.

Çin'de 1500 yıl öncesinde "tuz çıkarma" işi için toprağı delme yöntemi geliştirilmişti. Çin'de ortaya çıkan bu uygulama 1830 yılında Avrupa'ya da girmiştir. Amerika'da da tuz kuyularında yapılan tuz-sondajlama işi, belki de bu yöntem sayesinde hızlanmıştır[18].

Amerika'da Pennsylvania'da kurulan Kayayağı Şirketi yöneticilerinden James Townsend, bu sondaj yöntemini kayayağı yerine petrol için uygulamayı düşünmüştür. Bu projeyi gerçekleştirmesi için de, Edwin L. Drake isimli kişiyi Pennsylvania'ya göndermiştir. Drake, 1859 yılının 27 Ağustos'unda Titusville köyünde Oil Creek (petrol deresi) bölgesinde uzun süren çalışmaları sonunda kazdığı bir kuyuda 69 feet derinlikte petrole ulaşmıştır. 1860 yılından itibaren de, kömür yağı rafinericileri artık ham petrol rafinericiliği işine yönelmişlerdir.

---

[18] "***Terebentin:*** *Çam ağacının kabuklarında açılan yarıklardan sızan reçineden elde edilen maddedir. Damıtılmasıyla terebentin esansı oluşur. Bu esansa neft yağı da denilir. Çok keskin kokan bu sıvı renksiz ya da açık sarı renktedir*". Daniel Yergin, **Petrol-Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2019, s. 21-23.

1861 yılında da petrol püskürten bir kuyuya rastlanılmıştır. Bu sırada Amerikan İç Savaşı'nın çıkması, düşünülenin aksine, petrolcülüğün gelişimi açısından itici güç olmuştur. Böylece çok çabuk gelişen yeni pazarlar oluşmuş ve Avrupa'ya yapılan petrol ihracatının hızla artmasıyla yeni bir gelir kaynağı sağlanmıştır.

Petrol bulma işinin ardından, petrolü kısa sürede ve fazla miktarda üretme işi öncelikli olmuştur. 1859 yılındaki ilk petrol kuyusunun bulunması ile birlikte insanlar çıkardıkları petrolü varil yükleriyle taşımışlardır. Bu kişiler petrol işini kendilerinin tekelinde görmüş ve çok yüksek fiyat talep etmişlerdir. Bu soruna çözüm bulmak için, nakliye işinin boru hattıyla yapılması düşünülmüştür. 1863-1865 yılları arasında, petrolün düşük maliyetle taşınması için tahtadan boru hattı yapılmıştır. Kısa sürede petrol bölgelerinde bulunan tüm kuyulara petrol boru hattı döşenmiştir. Ardından da, nakliyesinin daha da kolaylaşması amacıyla, gelen petrolün demiryolu ile bağlantılı olan daha geniş bir boru hattına akması da sağlanmıştır[19].

1.2.2.Büyük Şirketlerin Kuruluşu ve Gelişimi

Edwin L. Drake'in petrol kuyusunun keşfinin duyulması, çok kısa sürede en fazla petrolü elde etme girişimlerine yol açtı ve petrol şirketleri kurulmaya başlandı[20].

İlk Petrol Şirketi: Standard Oil

Amerika'da John Davison Rockefeller, yarım asır boyunca Amerikan ve dünya petrol endüstrisini mutlak kontrolünde tutacak kişi olup, 1870'de ilk rafinerisini Cleveland şehrinde kurarak, Standard Oil of Ohio şirketini meydana getirmiştir. Böylece ilk büyük petrol şirketi kurulmuştur. Rockefeller, başlangıçta üretim ile değil, arıtma (rafinaj) ve nakliye işiyle ilgilenmiştir.

Rockefeller, zamanla maliyet ve taşıma masraflarının artacağını düşünerek, 1871'den itibaren, demiryolu şirketleri ile ortak bir şirket kurmuştur. Böylece de yüksek taşıma bedelinden kurtulmuştur. Ertesi yıl, bir rafinericiler birliği kurup,

[19] Yergin, **a.g.e**., s. 27-29.
[20] Durand, **a.g.e.,** s. 26.

başına geçmiştir. Bu sırada demiryolu taşımasından ekonomik olarak daha uygun olan bir taşıma sistemi ortaya çıkmıştır. Rockefeller'ın Amerikan petrol endüstrisi üzerinde kendisine üstünlük sağlayacağını düşünüp benimsediği bu araç "boru hattı" (pipe-line)'dır[21].

Önceleri petrol üretimi ile ilgilenmeyen Standard Oil, sadece tasfiye ve nakliye işiyle uğraşmıştır. Ancak yeni petrol bölgeleri bulundukça, nakliye ve tasfiye işleri de Standard imkanlarını aşmaya başlayınca, mecburen yeni yeni petrol şirketleri türemiştir[22].

1882 yılına gelindiğinde Rockefeller, kurduğu şirketi kısa sürede bir tröst haline getirmiştir. Artık Amerika'daki şirketlerin tamamına yakını onun kontrolü altındaydı. Standard, ortaklarına 1882 ile 1892 yılları arasında, yılda ortalama %19 oranında kazanç dağıtmıştır[23]. Standard Oil Grubu başlangıçta ilgilenmediği üretim işine de 1888'de başlamıştır[24].

Amerikan petrollerinin esas piyasasını ilk kırk elli yıl boyunca dış memleketler oluşturmaktaydı. Ancak kısa süre sonra Amerikan petrollerine başka rakipler ortaya çıkmıştı. Rusya ve Hollanda Doğu Hindistan'ı bu rakiplerin başında geliyordu.

Rusya, 1872 yılında yabancı sermayeye imkan tanıyarak ilk 20 yılda büyük gelişmeler kaydetti. Özellikle Bakü petrol sahalarında faaliyette olan kuruluşların arasında Fransız Rotschild ve İsveçli Nobel sermayeleri bulunmaktaydı.

İlk modern tanker ise, 1877'de Hazar Denizi'nde çalıştırıldı. 1883 yılında Batum-Bakü arasında demiryolu hattı yapıldı, petrol Karadeniz'e aktarılarak Avrupa piyasasına ulaştırıldı. Dünyanın ilk okyanus tankerini de bu şirketler 1885 yılında yapmışlardır. 1886'da Almanlar ilk transatlantik tankere sahip oldular (Gluckauf). Yine aynı yılda bu tanker New York'tan hareket ettirildi.

Kükürdü az ve parafin bazından olmadığı için gazyağı üretimine daha elverişli olan Rus petrolünün, işletme masrafları da çok düşüktü. Böylece de Amerika kısa sürede, Rus rekabetine karşı koyamaz duruma gelmişti.

---

[21] Münir Cerid, **Petrol Emperyalizmi**, Sol Yay., Ankara, 1965, s. 11-12; Gürel, **a.g.e**., s. 36.
[22] Göksu, **a.g.e**., s. 34.
[23] Cerid, **a.g.e.,** s. 13.
[24] Göksu, **a.g.e.,** s. 34-35.

Bu durum karşısında Amerikan petrol ihracatının %90'ını kontrol eden Standard Oil, Avrupa ve diğer kıtalarda faaliyete geçti. İngiltere'de Anglo-Amerikan Oil Co; Almanya'da Deutsch-Amerikanische Petroleum AG, ile Fransa'da, Belçika'da, İsveç'te ve başka birçok yerde şirketler kurdu veya ortaklıklar tesis etti.

1880 yılında, imal ettiği ucuz gazyağı lambasını, Çin'e, Burma'ya ve Japonya'ya ihraç eden Standard, Uzakdoğu'daki pazarları da ele geçirmeye çalıştı. Petrol endüstrisinin ilk kırk yılı oldukça basit idi; esaslı rafinerici ve nakliyeci sadece Standard Oil ve en önemli ürün gazyağı idi.

Bu arada 20. yüzyıl başlarında gazyağının üstünlüğünü sarsacak bir yenilik ortaya çıktı: Elektrik ve havagazından ışık elde edilmesi. Buna karşılık, fuel oil ve asfalt giderek daha önemli hale gelmeye başladılar. İçten yanmalı motorların icadıyla da, o zamana kadar işe yaramaz maddelerden olan benzin önem kazanmaya başladı. Bu gelişmelerle tüm dünyada Amerikan gazyağının ve Standard Oil'in önceliği sarsılmaya başladı. Bu sıralarda Avusturya, Polonya, Romanya, Kanada, Meksika, Peru, Japonya, Burma ve Hollanda Hindistan'ında mahalli petrol endüstrileri gelişmeye başlamıştı. Rus petrolü ise, Avrupa'da ve daha birçok yerde ilerleme kaydediyordu[25].

Diğer taraftan Amerika'da sosyal bir devrim yaşanıyordu. Büyük inhisarcı kuruluşlara karşı halkın tepkisi artmaya başlamış, bağımsız ve özel girişimcilerin faaliyetlerini olanaklı hale getirecek düzenlemeler kabul edilmeye başlanmıştı. Rockefeller'in hızlı yükselişi ticari ve politik çevrelerde endişeye yol açtı. Tartışmalar sonunda "*Sherman Act*" adı verilen anti-tröst kanunu çıkarıldı. 1890'da yürürlüğü konan bu kanuna göre *"ticareti ve değişimi kısıtladığı hakkında şüphe uyandıran her koalisyon"* yasaktı. Bundan sonra Rockefeller, faaliyetlerinde daha tedbirli olmak zorunda kaldı. 1901 yılında Standard'ın faaliyetleri hakkında bir soruşturma açılmasını isteyen Başkan Theodore Roosevelt, Standard'ı yüklü miktarda tazminat ödemeye mahkum ettirdi. Daha sonra 1911'de, Missouri Eyaleti yüksek mahkemesi emriyle bu büyük petrol imparatorluğu dağıtıldı. Bu dağılımdan 33 şirket pay aldı. Böylece petrol tarihinin birinci dönemi kapanmış oldu. Bu döneme adını vermiş olan Rockefeller hakkında, bir biyografi yazarı şu tanımlamayı yapmıştır: *"Onun başardığı iş, daha uzun zaman maceracıların elinde her an*

[25] Göksu, **a.g.e.,** s. 35-36.

patlamaya hazır tehlikeli bir şeyi, çok iyi düzenlenmiş bir endüstri haline getirmiş olmaktır"[26].

Royal Dutch-Shell:

Standard'ın mahkeme kararı sonucu dağıtılmasının ardından aynı yıl petrol endüstrisinde önemli yer tutacak iki önemli olay meydana geldi:

1.Ford, seri halde otomobil üretimine başladı. Böylece o güne kadar lamba yakıtı olarak kullanılan petrolün hafif kısmı olan benzin, artık talebi sürekli artan önemli bir madde haline geldi.

2.Standard'ın zor durumunu fırsat bilen bir Avrupa şirketi, Amerikan pazarına girmeye başladı. 1883'de kurulmuş olan bu şirket, Hollanda Şirketi Royal Dutch idi. Bu şirket, petrolü, Felemenk Hindistan'ından elde ediyordu. 1900 yılında şirketin başında Henry Deterding bulunmaktaydı[27]. 1897'de kurulan, başında Marcus Samuel'in bulunduğu İngiliz Shell Transport ve Ticaret Şirketi de, Uzak Doğuda farklı işler yapmaktaydı. İnci ve sedef (Shell adı buradan gelmektedir) ticareti yapan şirket, daha sonra petrol ürünlerini taşımaya başlamıştır[28].

Bu arada Bakü Rus petrollerinin ticaretine, İsviçreli Nobel kardeşler daha yeni hakim olabilmişlerdi. Fransa'dan Rothschild'ler de, Batum'da önemli bir petrol şirketi kurmuşlardı. Dünya sahnesinde beliren bu yeni rakipler Rockefeller'i endişeye düşürüyordu[29].

1907'de Royal Dutch ve Shell birleşme kararı alırlar. Petrol Napolyonu da denilen Henry Deterding'in liderliğinde Royal Dutch-Shell, Standard Oil of New Jersey aleyhine hızla gelişerek, dünyanın pek çok yerinde petrol yatakları aramaya başladı[30]. Artık nerede bir İngiliz bayrağı sallanıyorsa, orada Royal Dutch-Shell'in tank gemileri vardı[31].

Yapılan ittifakla güçlerini daha da büyütüp, bölgeler arasındaki uzaklıkları azaltarak fiyatları düşürme yolunu bulmuş oldular. Birinci Dünya Savaşı'nın

---

[26] Cerid, **a.g.e.**, s.13.
[27] Cerid, **a.g.e.,** s.13-14; Gürel, **a.g.e.,** s. 37.
[28] Cerid, **a.g.e.,** s.13-14; Ronald Barailles, **Osmanlı'nın Alacakaranlığı,** Güncel Yay., İstanbul, 2003, s. 161.
[29] Barailles, **a.g.e**., s.161.
[30] Cerid, **a.g.e**., s.13-14.
[31] Niyazi Acun, **Dünya Petrol Tarihi ve Türk Petrolü,** Şaka Matbaası, İstanbul, 1931, s. 91.

başlangıcında şirket, ABD dışındaki petrolün %75'ini elde ediyordu. Uluslararası ikinci petrol devi de bu şekilde ortaya çıkmış oldu[32].

D'Arcy Grubu:

Kanadalı bir mühendis olan Sir Henry William Knox D'Arcy, İran petrollerinin meşaleler gibi yandığını öğrenmiş ve bu nedenle İran'a gelmişti[33]. Tarihi yerleri görmek ve eski eserleri inceleme isteği, yalnızca gerçek niyetini gizleme aracı idi. D'Arcy, Şah Muzafferüddin'den 1901 yılında, *"Büyük Kanada Hükümeti ile İran arasında süregelmekte olan çok dostane ilişkilere dayanarak mühendis William D'Arcy'ye, mensuplarına, torunlarına, dostlarına ve varislerine, yetmiş yıl süre ile İran arazisinin derinliklerinde istedikleri şekilde arama yapmak, kazıda bulunmak konusunda tam yetki ve sınırsız serbestlik verilmiş ve garanti edilmiştir. Bu yetki ve serbestliğe dayanarak adı geçenin, isteyeceği her çeşit yeraltı ürünü kendisinin malı olacaktır"* içerikli fermanı aldı.

1901 tarihli bu ferman ile İran'ın bütün yeraltı zenginlikleri D'Arcy'e veriliyordu[34]. 1908'de Mescit-i Süleyman yatağı bulunmuş, 1909'da da kuruluş sermayesi İngiliz şirketi Burmah Oil Company'nin desteğinde Anglo-Persian Oil Company kurulmuştu[35].

İngiliz hükümeti, hisselerinin çoğunu satın aldıktan sonra, şirket hızla büyümüş ve dünya petrol pazarlarında etkisini göstermeye başlamıştır[36].

ABD'de de 1901'de bulunan zengin Texas petrol yatakları, iki yeni şirketin daha doğmasına sebep olur. Bunlar, Gulf ve Texas şirketleridir. Diğer yandan da, 1911'de Standard'ın dağılması sonucu 33 şirket arasında iyi bir gelişme gösteren üçü, Standard Oil of New Jersey, sonradan Socony Mobil Oil adını alan Socony Vacuum ve Standard Oil of California şirketleri uluslararası arenada önemli olmuşlardır. Bunlardan birincisi en önemlisidir ve ana şirketin yerini almıştır[37].

---

[32] Cerid, **a.g.e.**, s. 13-14; Gürel, **a.g.e.,** s. 37.
[33] Antoine Zischka, **Gizli Harpler**, Vakit Yay., İstanbul, 1935, s. 9.
[34] Cerid, **a.g.e.**, s. 15.
[35] Kubilay Baysal, **Uluslararası Petrol Sorunları**, Sermet Matbaası, Kırklareli, 1982, s. 62.
[36] Gürel, **a.g.e.**, s. 37.
[37] Cerid, **a.g.e.,** s. 16; Gürel, **a.g.e.,** s. 38.

1890 yılından itibaren dünya petrol üretimine paralel olarak petrol endüstrisinde de büyük ilerlemeler yaşanmıştır. Petrol endüstrisinin hızla gelişmesine yol açan sebepler ise şunlardır:

1885: İlk otomobil Alman Mühendis Gottlieb Daimler Benz tarafından piyasaya çıkarıldı.

1896: Henry Ford dört zamanlı motoru icat etti.

1903: Otomobil yayılmaya başladı, Wright biraderler de ilk uçağı uçurdular.

1908: Henry Ford seri halinde otomobil üretimine başladı.

1910: Amerika'da 200 binden fazla otomobil üretildi.

1912: Dizel ile işleyen ilk gemi denize indirildi.

1914: Birinci Dünya Savaşı başladı ve İngiltere donanmasını akaryakıta çevirdi.

1915: Çoğalan otomobil sayısı, benzin ihtiyacını artırdı ve fiyatları yükseltti.

1917: Amerika savaşa girdi ve petrol istihsalini denetimine alarak artırdı. İngiliz ve Fransızların petrol ihtiyacının %80'ini temin ederek savaşı kazanmalarını sağladı[38].

Böylece 1920'lere gelindiğinde, büyük petrol kuruluşları dünya petrol üretiminin ve pazarlamasının önemli bir bölümünü ellerinde bulunduruyorlardı. Amerikan petrol ortaklıklarının, petrollerinin büyük bir bölümünü kendi ülkelerinden sağlamalarına rağmen, Avrupalı ortaklıkların petrol kaynakları dağınıktı. Birinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle, Amerikan şirketleri de, Amerika dışında petrol yataklarına gereksinim duyunca, petrol ortaklıkları arasında dünyanın petrol bulunan bölgelerinde bir rekabet başladı[39].

Gerçekte, şirketler arasındaki çıkar kavgasının başlangıcı, Birinci Dünya Savaşı'ndan daha öncelere gider. Birinci Dünya Savaşı içinde de, Amerika'da petrol kaynaklarının tükeneceği konusunda ortaya çıkan korku nedeniyle, Amerikan şirketleri, farklı yerlerde petrol kaynakları aramaya başlamışlardır. Böylece petrol konusunda ülkeler arasında kıyasıya bir rekabet başlamıştır[40].

---

[38] Göksu, **a.g.e.,** s.36-37.
[39] Gürel, **a.g.e**., s.38; Baysal, **a.g.e**., s.50.
[40] Cerid, **a.g.e**., s.16.

1857'de Romanya ve 1859'da ABD'de petrolü ticari amaçla işleyen rafinerilerin tesisi ile başlayan petrol endüstrisinin aşamaları şunlardır:

"Gazyağı Dönemi (1860-1885): Bu yıllarda diğer damıtma ürünleri henüz uygulama alanına girememişti. Dünya üretimi 1860'da 66 bin ton civarında iken, 1870'lerde 800 bin ton civarına yükselmiştir.

Yağlama Dönemi (1886-1900): Sanayide ve evlerde bitkisel yağların yerini, petrolden elde edilen yağlar almaya başlamıştır.

Benzin Dönemi (1900-1914): Sanayileşmenin hızlanması ve otomobil imalatının artmasıyla yeni petrol bölgelerine ihtiyaç duyulmuş ve sanayileşmiş devletler 1900'lerin başından itibaren petrol bölgelerini ele geçirme mücadelesine başlayarak, sonunda Birinci Dünya Savaşı'na girmişler ve Osmanlı İmparatorluğu'na da son vermişlerdir.

1915-1930 Dönemi: Teknolojik İlerlemeler sonucu fueloillerin kullanımı yaygınlaşmış ve dünya petrol üretimi gittikçe artmaya başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı galibi ülkeler tarafından petrol bölgeleri, kendi nüfuz alanlarına geçirilecek şekilde paylaşılmış ve özellikle Ortadoğu, Batılı ülkelerin daha fazla petrol için mücadele ettikleri bölge olmuştur"[41].

Edwin L. Drake'nin 1859 yılındaki petrol kuyusu keşfi, petrol devlerini yoktan var ederken, uzun yıllar sürecek olan ihtilaflar ve rekabetlere yol açtı[42].

1.2.3.Petrolün Rekabet Aracına Dönüşmesi

Standard-Shell Rekabeti:

Royal Dutch'ın müdürü olan Henry Deterding, Endonezya Adalarında zengin petrol yatakları keşfederek, şirketinin petrol üretiminin artmasını sağlamıştı. Standard Oil ise, şirketin başarısından rahatsız olarak onun faaliyetlerini sekteye uğratmak istemiştir. İlk olarak, kıtalararası nakliyecilik yapan bütün gemilerin gidiş-gelişini yasaklamıştır. Deterding de buna karşılık, uzak denizlerde çeşitli taşımacılık faaliyetleriyle uğraşan İngiliz Shell Transport şirketinin başkanı Marcus Samuel ile

[41] **Petro Strateji**, s. 6-7; Kurban, **a.g.e.**, s.136.
[42] Antoine Zischka, **Petrol Savaşının Kirli Tarihi,** Selis Kitaplar, İstanbul, 2007, s. 61.

anlaştı. Böylece, Royal Dutch-Shell petrol üretim ve taşıma şirketi ortaya çıktı. Bu birleşme sonucunda büyük başarılar elde edildi ve tanınmış banker Rotschild'ler, gerekli finans desteğini sağlamaktan kaçınmadılar. Bunun üzerine Standard, Avrupa, Orta Doğu, Hindistan ve Çin'de fiyat savaşına girişti. Bu bölgelerdeki görülmemiş derecede ucuz satış, Amerika'da fiyatların iki üç katına çıkarılmasıyla mümkün olabiliyordu.

Rekabet bir süre sonra dünyanın farklı yerlerine yayıldı. Shell, petrol bulmaya başladı. Bu arada ihtilaller ve iç savaşlar da birbirini kovalamaya başlamıştı.

Birinci Dünya Savaşı öncesinin petrol rekabetlerinden en şiddetli bir tanesi de Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde yaşanmakta idi. Zengin Kafkas petrollerini işletmekte bulunan Royal Dutch, 1897'de pay sahiplerine %52 kazanç dağıtıyor ve 1875-1900 yılları arasında, Kafkas petrollerinden yüksek miktarda kazanç sağlıyordu.

Gelişmeleri izleyen Standard, Orta Doğu'daki petrol alanlarına yerleşmek için, buraya ajanlarını yığdı. Osmanlı padişahı II. Abdülhamid'e de Amiral Chester adında resmi bir memurunu gönderdi. Fakat bu görevlinin müzakere yöntemini bilmemesi ve daha başka sebepler ile uzayan görüşmelerden olumlu bir sonuç sağlayamadı[43].

Almanya'nın Petrol Rekabetine Katılması:

Orta Doğu'nun zengin petrol yatakları, Almanları da harekete geçirmiştir. Siyasi birliğini diğer büyük Avrupa devletlerinden daha geç sağlayan Almanya, Ortadoğu'ya yerleşip, buranın zenginliklerini ele geçirmek ve gücüne güç katmak amacıyla, Berlin-Bağdat demiryolu ile girişimde bulunmuştur. Ortadoğu'daki İngiliz nüfuzunu kırmak isteyen Alman emperyalizmi, o sıralarda Osmanlı İmparatorluğu ile dostluk ilişkileri kurmuştur. Alman sermaye sahipleri ile Deutsche Bank tarafından Europaische Petroleom Union (Avrupa Petrol Birliği) kurulur. Bu birlik, Osmanlı topraklarındaki faaliyetlerini yürütmek üzere, yarısına Türk hazinesinin ortak olduğu Turkish Petroleum Şirketini meydana getirir.

[43] Cerid, **a.g.e.**, s. 17.

Ortadoğu'da petrol yatakları üzerine İngiliz-Alman mücadelesinin şiddetlendiği dönemde, ortaya Amerikan tehlikesi çıkınca, Shell ve Avrupa Petrol Birliği anlaşırlar. Fakat Almanlar, Osmanlı topraklarında kendilerini güven içinde hissedince, bu anlaşmayı bozdular. Savaş öncesi gerçek yüzüyle ortaya çıkan İngiliz Anglo-Persian Oil Company, çeşitli entrikalar ve Türk maliyesinin içinde bulunduğu sıkıntı sonucunda, başlangıçta %50-50 Türklerle ortak olunan Anatolian Railway (Anadolu Demiryolları) adındaki Deutsche Bank kurumunun malı olan Turkish Petroleum Şirketi'nin %50'sini ele geçirdi. Kalanın da yarısı Shell'in, yarısı da Anatolian Railway'in (Almanların)'di. Yani Turkish Petroleum'un yalnız adında Türk payı kalıyordu. Almanların %25 payı ise, savaşın ilanı sırasında, İngiltere Hükümeti tarafından, tek yanlı bir kararla, Anglo-Persian'a (D'Arcy Grubuna) devredildi[44].

Almanlar dünya savaşında yenilecek ve Ortadoğu'da Amerikan şirketi Standard ile İngiliz Shell ve Anglo-Persian'ı (D'Arcy Grubunu) karşı karşıya bırakacaklardır.

1.2.4.Küresel Rekabette Petrol Stratejileri

Amerika'da 1859 yılında açılan ilk petrol kuyusundan çıkarılan petrolün kaderi, motorun icat edilmesi ve ardından da otomobil sanayinin hızla yayılmasıyla değişmiştir. Sanayileşen ülkelerde otomobil sayısı artarken, petrol de her geçen gün daha fazla talep edilen temel maddelerden birisi olmuştur.

Petrol, temizliği, kolay depo edilişi, fazla enerji vermesi gibi kolaylıklarla kömürün önüne geçmiştir. Sanayi ve teknolojideki ilerlemeler Batı'nın büyük devletlerini petrole daha da bağımlı hale getirmiş ve petrol, Batılı ülkeler için stratejik bir hammadde olmuştur. Dünyadaki sanayileşen ülkeler için, 20. yüzyıl başından itibaren petrol, dış politikada kullanılan temel unsurlardan biri olmuştur.

20. yüzyılın başından itibaren gemilerde ve savaşta kullanılan araçlarda petrol öne çıkmaya başlamıştır. Petrolün dünyada gittikçe önem kazanması Almanya, İngiltere ve Fransa'yı harekete geçirmiş ve temel ihtiyaç haline gelen petrole sahip olmak amacıyla farklı stratejiler belirlemişlerdir. Ülkeler, kalkınma ve sanayileşme

---

[44] Cerid, **a.g.e**. s.18; Lothar Rathmann, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat**, Belge Yay., İstanbul, 2001, s.72 vd.

hamleleri ile enerji kaynaklarına daha fazla ihtiyaç duymaya başlamışlardır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Orta Doğu'nun petrol yataklarının bulunduğu bölgede egemenlik kurma politikaları, bu ülkelerin petrol kaynakları üzerinde yoğunlaşmalarına neden olmuştur. 20. yüzyılın başından İkinci Dünya Savaşı bitimine kadar geçen zamanda petrol alanlarında ayrıcalık kazanma rekabeti, uluslararası ilişkilere yön veren ana konu olmuştur. İkinci Dünya Savaşından sonraki süreçte de enerji kaynaklarını ele geçirme isteği petrol deposu olan Orta Doğu topraklarında çekişmelere yol açarken, dünya politikası için de büyük önem arz etmiştir. Bağlı oldukları ülkeler tarafından yönlendirilen çok uluslu petrol şirketleri de, enerji politikalarının başta gelen aktörleri olarak işlevlerini sürdürmüşlerdir. Bununla birlikte petrolün keşfiyle beraber yaklaşık olarak 1950'li yıllara kadar geçen süre zarfında, petrolün yoğun bulunduğu bölge olan Orta Doğu'da imtiyazlar elde etmek amacıyla ülkeler ve şirketler önemli anlaşmalar imzalamışlardır. Bu dönem içerisinde meydana gelen dünya savaşlarında petrol, stratejik bir hammadde olmuş ve özellikle ülkelerin askeri araçlarının hareketlerinin sağlanması ve harekat üstünlüğünün kazanılması bakımından savaşın galibinin belirlenmesinde önemli rol oynamıştır[45].

[45] Kerem Alkın, **Küresel Petrol Stratejilerinin Jeopolitik Açıdan Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri,** İstanbul Ticaret Odası Yay., İstanbul, 2006, s. 20-21.

II.BÖLÜM: OSMANLI'NIN PETROL İLE TANIŞMASI VE OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL BÖLGELERİ

2.1.OSMANLI'DA PETROLE İLİŞKİN İLK BİLGİLER

Eski çağlardaki kullanımı ile ilgili olan bilgiler dahilinde petrolün, Osmanlı Devleti'nin egemenliğinde olan topraklarda o dönemlerdeki kullanımı hakkındaki bilgileri günümüze taşıyan en önemli kaynak Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'dir. Çelebi, eserinde petrol bulunan yerlerden söz etmenin yanı sıra, petrolün kullanıldığı alanlardan da bahsetmiştir.

Çelebi, eserinde Kalafatçı esnafından gemicilerin yamağı olarak bahsetmiş ve onları, *"... bunlar da pürsilah kızaklar üzerinde gemileri kalafat ederek ellerinde tokmakları, malaları, malahtaları, arkalarında zift ve katran bulaşık elbiseleri ..."* diye anlatarak, İmparatorluğun o günlerinde gemi yapımında petrolden yararlandığını dile getirmiştir. Ünlü gezgin 1641 yılında Azerbaycan'a yaptığı gezi sırasında Bakü'deki kuyulardan alınan petrolün, Özbekistan'dan Osmanlı'ya kadar birçok ülkenin sınır kalelerinde kullanıldığını belirtmektedir ve *"... bu kara nefti götürüp, etrafında çırağ yakarlar. Askerler üzerlerine hücum edince, üzerlerine ve ayakaltlarına neftli yorgan ve köhne eşya atıp ateş oyunları yaparlar. Kale ve şehir mühimmatı için lüzumludur. Hatta Şah huzurunda, Devlet merkezinde yanan meşaleler hep Bakü neftinden yapılmaktadır"* diyerek, naftanın Rum Ateşi benzeri bir yöntemle silah olarak kullanımının yanı sıra, aydınlatma için de kullanıldığını belirtmiştir[46].

1647 yılında Bakü'yü ziyaret eden Çelebi, petrol kuyuları ve bunların nasıl kullanıldığına dair gözlemlerde bulunmuştur. Çelebi, Bakü dışında, Bükreş kenti çevresinde gördüğü petrol pınarlarından da bahsetmiştir[47].

Çelebi 1649'da da Van dağındaki birçok mağarayı dolaşmıştır. Buralarda gördüklerini *"... mağaranın sarnıçlarından birisinde beziryağı, birinde katran, birinde zift ve diğer yağlar vardır... Hatta mağaranın birinde Allah'ın emriyle neft madeni vardır ki, kayadan akarak bir büyük havuzun içine dökülür. Havuzu dolunca*

---

[46] Evliya Çelebi, **Seyahatname**, Zuhuri Danışman Yay., İstanbul, 1970, C.2 s. 241 ve C.3, s.289; Hikmet Uluğbay, **İmparatorluktan Cumhuriyet'e Petropolitik,** De Ki Basım, İstanbul, 2008, s.19.
[47] Çelebi, **a.g.e.**, s.253.

Mir'i tarafından Van Defterdarı vasıtasıyla tüccarlara satılır. Ama bu mağara gece gündüz kapalıdır. Bir tarafına küçük tepeler halinde toprak yığılmıştır. Allah göstermesin, neft yağına bir ateş düşse toprak dökülüp söndürürler" diyerek, Van'da da petrol sızıntıları olduğunu ve Osmanlı yönetiminin ülkedeki petrol pınarlarının işletilmesini bazı şartlara bağlayarak buraları denetlediğini ve bu maddenin ticaretinin yaygın olduğunu ifade etmiştir.

İstanbul'daki kalafatçı esnafının işyerlerinde çok sayıda kişi çalıştırdıklarını da belirten Çelebi, 17. yüzyılda İstanbul'un tersanelerinde ve kayık imal atölyelerindeki iş hacmi konusunda bilgi sunmuştur. Bazı kaynaklarda da Hıristiyanların bu dönemde zift ve katran ticareti ile uğraşmasının yasak olduğu ve bu maddenin onlar için kaçakçılık konusu olabilecek mallar listesine yazıldığı ileri sürülmüştür[48].

1638-1639 yıllarında IV. Murad'ın Bağdat seferi sırasında Kerkük'deki Baba Gurgur bölgesinde çıkan petroller için orada yaşayan Neftçi Ailesine işletme hakkı verilmesi ise, Osmanlı'nın verdiği ilk petrol imtiyazı sayılmaktadır[49]. Diyarbakır Ahkam Defterinde 1772 yılında bu imtiyaz ile ilgili olarak "*Neftçizadeler'den İsmail, Mehmet, İbrahim ve Hüseyin Ağaların tasarrufunda bulunan Kerkük sancağına bağlı Babagurgur neft madenine bu kişilerden başka hiç kimsenin müdahale etmemesi gerekmektedir*" şeklinde bir hükme de yer verilmiştir[50].

19. yüzyılda yaşanan sanayileşme hareketi ile enerji kaynakları daha önemli hale gelmiştir. Buna bağlı olarak da, kömür, petrol ve diğer yakıtlara talep artmıştır. Artan sanayi kuruluşları, kullanışlı ve ucuz bir hammadde kaynağı arayışına girmiş ve petrol denilen madde bu arayış içerisinde bir çare olmuştur. Petrol, sanayileşme aşamasını yaşamayan Osmanlı Devleti için çok ihtiyaç duyulan bir madde olmamış, diğer madenler gibi işlem görmüştür. Sanayileşme ile enerji tüketimi arasındaki ilişki dikkate alındığında ve kömür, bu dönemde en çok kullanılan asıl enerji kaynağı durumunda olması nedeniyle, Osmanlı'da petrole gereksinim duyulmamıştır. Mevcut sanayileşme seviyesine göre, kömüre olduğu gibi, petrole çok ihtiyaç duyulmayarak

---

[48] Uluğbay, **a.g.e.**, s. 20.
[49] Uluğbay, **a.g.e.**, s. 20; Ferhat Kökyay, **Türkiye'nin Petropolitiği**, Der Yay., İstanbul, 2019, s. 32.
[50] A. Fahimi Aydın, A. Zeki İzgöer, **Osmanlı'da Petrol,** Ertem Matbaası, Ankara, 2014, s.8; Ahmet Refik Altınay, **Osmanlı Devrinde Türkiye Madenleri**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1989, s.61.

bir enerji politikasının oluşturulmasına da gerek görülmemiş; ancak uzun süre sonra bu madenin önemi anlaşılacak ve ihtiyaç duyulacaktır[51].

2.2.OSMANLI'NIN MAADİN NİZAMNAMESİNİN HAZIRLANIŞI

Osmanlı Devleti'nde maden politikası farklı aşamalar geçirmiştir. Başlangıçta maden ocakları devletin katılımıyla işletiliyor ve devlet bu gelirden pay alıyordu. Daha sonraları uzun süren savaşlarla devlet kontrolü azalınca ruhsat sahipleri devletin bu katılımından ortaya çıkan payı farklı gerekçelerle azaltmaya yönelmişlerdir. Gelir kaynağını kaybetmek istemeyen devlet ise, 15. yüzyılda maden üretimi alanına zorunlu çalışma sistemi getirmiştir. Böylece civarında maden bulunan köylüler, bu madenleri işletip kazancı da devlet ile paylaşmaya zorunlu tutulmuşlardır. Bu maden politikası Osmanlılar döneminde güçlü bir metalurji sanayinin ve özellikle bir demir endüstrisinin oluşmasını sağlamıştır. İnsan için çok ağır şartlara dayalı bu zorunlu sistem, zamanla verimsiz hale gelmeye başlamıştır. Devlet, bu kez zorunluluğu kaldırıp madencilere geniş haklar vermeye başlamıştır. Osmanlı Devleti, ekonomik kazancının artması için yeraltı kaynaklarından, bütün tebaasına işletme hakkı vermeye başlamıştır. Her talepte bulunana 10-20 yıllığına imtiyaz verilmeye başlanmıştır[52].

Ağabeyi Abdülmecid'in ölümü sonrasında tahta geçen Sultan Abdülaziz (1861-1876), giderek durumu zorlaşan imparatorluk için kaynak arayışına girdi. Gerekli kaynakları yeraltı zenginliklerinden sağlayabileceğini düşünerek işe madenlerle başladı. Mevcut maden yönetmeliği ve 1751 tarihli kanun hükümleri de devrin koşullarına ayak uydurmaktan oldukça uzaktı. Ayrıca da, Abdülmecid döneminde ilan edilen Tanzimat Fermanı ve Islahat Fermanı hükümlerine göre kişilere tanınan mülkiyet hakkı, 1858'de yeni toprak düzenini belirlemek amacıyla çıkarılan Arazi Kanunnamesi ile onaylanıp, madenlerin mülkiyeti ile ilgili düzenlemeler yapılmıştı. Buna göre, yabancı devletlerle yapılan ticaret anlaşmaları gereğince maden işletmeye başlayan yabancıların, Osmanlı piyasasını istila etmiş olması olumlu karşılanmayacaktı. Bir bölgede ortaya çıkan madenler, devlet

[51] Kökyay, **a.g.e.,** s.31.
[52] **Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü (1935-1973),** 1973, s. 3.

hazinesine ait olacaktı. Bu bölgedeki yöneticiler hiçbir madeni alıkoyamayacak veya çıkarılan madenlerden kendilerine pay alma hakları olmayacaktı[53].

Osmanlı görevlileri maden sanayinin önemini 1851'de Londra, 1855'te Paris'teki sergilere katılarak daha iyi anlamaya başlamışlardır. Ardından Orman ve Maadin Mektebi kurmuş olmaları da, maden konusunda girişimde bulunulacağının sinyali idi.

Bu dönemde pek çok konuda örnek alınan Fransa'nın 1810 tarihli kanunu da bu konuda öncelikli oldu. Madencilik işlerinin iyi şekilde yürütülmesi için 1842'de kurulan Maadin-i Hümayun Meclisi'nin asıl amacı da, Avrupa'nın madencilik gelişmelerini takip edip, burada nasıl uygulanabileceği konusunda çalışmalar yapmaktı. 25 Eylül 1856'da padişaha bir tezkere sunan meclis, Padişahtan izin alarak bir taslak hazırlamaya başlamıştır[54].

Bu hazırlık sonucunda Abdülaziz'in 7 Temmuz 1861 günü Maadin Nizamnamesi'ni çıkartması, madencilik açısından ciddi bir gelişmedir. Nizamnameye göre: maden aramaları, maden işletmeleri, devlete verilecek vergiler, ocak ve fabrikaların işletme usulleri, mühendislerin yetkileri düzenlenmişti. Ayrıca, toprak sahipleri kendi mülklerinde hiçbir izin almadan maden araması yapabilecekti. Devlete ait arazilerden maden araması ise Maadin Nezareti'nin iznine bağlıydı. Maden bulunduktan sonra, işletilmesi için işletme imtiyazı almak zorunluydu. Müteşebbislerin mali güçlerinin maden işletmesi için yeterli olduğunu kanıtlaması gerekiyordu. Maden imtiyazı bir kişiye verilebileceği gibi şirketlere de verilebilecekti. Yabancı şahıs ve şirketlere imtiyaz verilmeyecek; ama yabancı uyruklular Osmanlı tebaasından kişilerce kurulmuş Osmanlı şirketlerine katılabilecekti. Vergi ise, madenin zenginlik durumuna göre belirlenecekti. Verilen imtiyaz süresi sonunda işletme, bütün kuruluşları ile devlete intikal edecekti[55].

1863'de Darülfünun'un açılması ise, nizamnamenin en önemli etkeni oldu. Fen eğitimi yapacak olan bu okulda İlm-i Mevalid (Tabii ilimler) adı verilen derslerin okutulmaya başlanmasının en önemli nedeni, Osmanlıların artık doğa bilimlerine ilgi duymaya başlamış olmasıdır. Ancak doğa bilimlerine duyulan bu ilginin yeraltına çevrilerek doğal kaynaklara yönelmesi için henüz vakit çok erkendi.

---

[53] Volkan Ediger, **Osmanlı'da Neft ve Petrol**, ODTÜ Yay., Ankara, 2006, s. 85-86; Acun, **a.g.e.,** s. 128; **Düstur,** Tertip I, Cilt I, s.192-193.
[54] Ediger, **a.g.e**., s.86.
[55] 1861 Maden Nizamnamesinin tam metni için: BOA, C. DRB. 1360; 2044; BOA, İ.MLV. 20152.

Abdülaziz, hassa hazinesinin üçte birini devlet hazinesine bırakmak gibi bazı tasarruf önlemleri aldı; fakat sefahat düşkünlüğü nedeniyle Avrupa'dan yeni borçlar almaya da devam etti. Borç aldığı paraları ise, üretimi artırmak yerine saray ve köşk yapımı için harcadı. Bu durumda Osmanlı maliyesi iflas bayrağını çekerek 1875'de Düyun-ı Umumiye'ye teslim oldu. Bunda, çoğu maden bölgesi olan yerlerde çıkan isyanların, imparatorluğun en önemli gelir kaynaklarının tükenmesine yol açmasının etkisi büyüktü.

Abdülaziz'in hazırlattığı 1861 Nizamnamesi, 1867'de linyit madeni imtiyazı için yalnızca bir kez kullanılmıştı. Asıl nizamname ise, 1868'de kabul edildi.

29 Kasım 1868'de kabul edilen Maadin Nizamnamesi dört bölüm, 98 maddeden oluşmaktaydı. Maden konusunda padişahın emri olmadan hiçbir işlem yapılamayacaktı. Maden İdaresi, padişah izni sonrası her türlü tasarruf yetkisine sahipti[56]. Bu nizamnameye göre madenler asıl, yüzey ve taş ocakları olarak üç sınıfa ayrılmıştır. Arama ruhsatı bir yıl süreliğine verilecek, istenilmesi halinde altı ay daha ek süre tanınacaktı. Daha önce ortalama olarak on yıl olan imtiyaz süresinin asli madenlerde 99 yıl, yüzey madenlerinde ise süresiz olacağı kararlaştırılmıştır. 1861 Nizamnamesinde yalnızca Osmanlı tebaasından olan kişilerin kurduğu şirketlere ortak olarak madencilik alanında faaliyet gösterebilen yabancılara, 1868 Nizamnamesiyle tek başlarına, kendi isimleriyle bu konuda ihaleye girebilme hakkı tanınmış ve maden imtiyaz hakkının bir eşya gibi başkalarına satılabilmesine ya da varislere verilebilmesine dönük olanaklar tanınmıştır[57]. Ayrıca madenler mültezimlere de ihale olunacaktı[58]. Maadin Nizamnamesi, 1926 yılına kadar, zaman zaman yapılan değişikliklerle birlikte geçerliliğini sürdürmüştür[59].

Cumhuriyet döneminde düzenlenen maden kanunlarının çoğunda 1868 nizamnamesi esas alınmıştır. Dünyadaki ilk petrol kuyusunun keşfinden yalnızca 9 yıl gibi kısa bir süre sonra bir yasa düzenlenerek *"zift ve neft ve petrol ve buna benzer cisimlerin"* yeraltındaki temel madenlerden sayılması, Osmanlı ülkesinde iyi bir gelişme olsa da, Maadin Nizamnamelerini çıkaran Abdülaziz, belirli bir maden

---

[56] Ediger, **a.g.e**., s. 86-90.

[57] Ahmet Kartalkanat, "Osmanlılarda Madencilikle İlgili Yasal Düzenlemeler ve Madencilik Politikası", **Jeoloji Mühendisliği**, 36, 1990, s. 65-70; Özkan Keskin, "Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekamülü (1861-1906)", **OTAM**, 29, 2011, s. 125-147.

[58] Ediger, **a.g.e**., s. 90-91. **Mültezim:** Osmanlı toprak sisteminde belirli yerleri açık artırma şekliyle (özellikle merkezden uzak olanları) kiraya verme uygulamasına **iltizam;** bu uygulamayı yapan kişiye mültezim denirdi. Bu uygulama ile elde edilen para, doğrudan devlet hazinesine girerdi.

[59] Kökyay, **a.g.e.**, s. 32.

politikası izleyemedi. Verilen imtiyazlar da yeterince uygulamaya geçirilemedi. Ancak, verilen imtiyazlar kaydedildi. İmtiyaz verilen başlıca madenler linyit kömürü, krom, manganez, simli kurşun ve bakırdı. Bu imtiyazları alanların çoğu yabancı, Osmanlı tebaasında bulunanların çoğu da Ermeni ve imtiyaz alanların sadece biri Türk idi.

Abdülaziz döneminde, madenler ve özellikle petrol konusunda kayda değer nitelikte bir faaliyet gerçekleşememiş, petrol ile ilgili en önemli faaliyet gazyağı satışı olmuştur.

1867 yılındaki Avrupa gezisinde Abdülaziz'in en fazla etkilendiği konuların başında elektrik geliyordu. Buhar gücüyle rekabet içinde ortaya çıkan elektrik, kullanımı kolay ve ucuz olması dolayısıyla, kısa sürede hızla yayılmakta ve birçok alanda kullanılmaya başlanmıştı. Sultan Abdülaziz'in 1867 Avrupa gezisinden iki yıl sonra 1869'da tren, tramvay, tünel üçlüsü (3T) için imtiyaz sözleşmeleri imzalandı. Bu gelişme, kömür-vapur yerini artık kömür-trenin alacağının göstergesiydi.

Bu çabalarına karşın Abdülaziz kısa süre sonra "hal" edildi. Onun yerine büyük oğlu V. Murad'ın üç aylık yönetiminden sonra, 1876 yılında tahta II. Abdülhamid çıkarıldı[60].

2.3.II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE MADENCİLİK ALANINDA GELİŞMELER

Sultan Abdülhamid tahta çıktığı sırada Osmanlı Devleti iç-dış siyasi karışıklıklarla ve ekonomik sorunlarla zor bir süreçten geçmekteydi. Osmanlı Devleti, üç kıtaya yayılmış olan stratejik ve ekonomik değere sahip verimli topraklara ve önemli yeraltı zenginliklerine sahipti. Sanayileşme aşamasını yaşayan devletler açısından Osmanlı yeraltı zenginlikleri olan madenler ve petrol yatakları dikkat çekmekteydi. Bu nedenle, büyük devletler Osmanlı zenginliklerine sahip olabilmek amacıyla her dönem farklı stratejiler izlemişlerdir[61].

---

[60] Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907),** C.8, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s.1.

[61] Ferah Çark, **19. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Neft ve Petrol Üretim ve İmtiyazları**, Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016, s. 50; Büşra Karataşer, "II. Abdülhamid Döneminde Petrol Yatakları İçin Verilen Mücadele", ENCSON, 2017, **Bildiriler Kitabı**, s. 386-387.

Bu dönemde madenler ile ilgili işlerin daha iyi ve düzenli yürütülebilmesi amacıyla üç nizamname düzenlenmiştir. 1878, 1885 ve 1906 yıllarında çıkarılan nizamnamelerde, madenlerin araştırılması, çıkarılması, işletilmesi, mülkiyeti, ihalesi, yabancılara tanınacak imtiyazların şartları gibi konular yer almıştır. Bu nizamnameler daha sonra Avrupa maden yasaları incelenerek yeniden düzenlenmiştir. Bu nizamnamelerin uygulanması ve devlete gelir sağlanması nedeniyle Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti kurulmuş, ancak Abdülhamid'in bu konularla şahsen ilgilenmesi nedeniyle bu nezaret nazırı, Vükela Kurulu dışında bırakılmıştır[62].

Bu süreçte büyük devletler Osmanlı madenlerinden faydalanmak için imtiyaz mücadelesine başlamışlardı. Madencilik sektörü Avrupa'nın büyük devletlerinin hücum ettiği sektörlerin başında gelmiştir. 1870-1898 yıllarında hükümete, petrol arama için yılda on kez izin başvurusu gelmekteydi. Bu dönemde ise, Avrupa'nın yatırım sermayesinin bollaşması nedeniyle maden arama talep sayısı 139'a çıkmıştır. Avrupa devletleri 1908 yılına kadar maden imtiyazlarından büyük oranda yararlanmışlardır[63].

Madenlerden gerçek anlamda faydalanma, ancak Sanayi Devrimi ile gerçekleşmiştir. Makine kullanımının çoğalması ile üretim seri halde gerçekleşmeye başlamış ve enerji elde edebilmek için daha fazla madene ihtiyaç duyulmuştur. Sanayi Devrimi ile birlikte başlayan madencilikle ilgili girişimler, sonradan enerji hammaddesine sahip olma amacıyla oldukça önem kazanarak hızlanmıştır. Odunun, yerini kömüre bırakması sonrasında, petrol ile doğalgazın meydana gelmesi madencilik faaliyetlerini geliştirmiştir. Osmanlı Devleti de 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kendi topraklarında gelecekte çok önemli mücadelelere konu olacak petrol madeni için araştırmalar yapmaya başlamıştır[64].

---

[62] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s.456; Cengiz Şavkılı, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminden Demokrat Parti İktidarına Petrol Politikaları (1861-1950)", **Business & Management Studies: An International Journal,** C.7, S.1, 2019, s. 377.
[63] Donald Quataert, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Madencilik", **TCTA,** C.4, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s. 915.
[64] Çark**, a.g.t**., s.45.

2.4.OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL ARAŞTIRMASI YAPILAN BÖLGELER

Geniş toprakları ile üç kıtada hakimiyeti olan Osmanlı İmparatorluğu, mevcudiyetini büyük bir alan üzerinde uzun süre sürdürmeyi başarabilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu egemenliği altında bulunan bu geniş coğrafya, yeraltı kaynakları açısından oldukça zengindi ve petrol ham haliyle gündelik yaşamda kullanılmaktaydı. Sonradan günlük yaşam dışında ham petrol kullanımı, denizcilik faaliyetlerine koşut olarak artmıştır[65].

Petrol bölgelerindeki sızıntılardan ilk önce o yörede yaşayanlar istifade etmiştir. Van Gölü ve Tercan'da 19. yüzyılda petrol emarelerine rastlanılmasıyla, bölgede petrol arama ve işletme ayrıcalığına sahip olmak isteyenler ortaya çıkmıştır. 1640'ta IV. Murat tarafından Osmanlı topraklarında petrol işletme adına Kerküklü bir Türkmen ailesine ilk imtiyaz tanınmıştır. Neftçizade ailesi, aldığı bu imtiyaz ile Kerkük yakınlarındaki Baba Gurgur petrol kaynağını işletme hakkına haiz olmuştur. Baba Gurgur'dan çıkardıkları ham petrolü 1638 yılında Bağdat seferine giden Osmanlı ordusuna vermeleri, Neftçizade ailesinin bu imtiyazı almasında etki etmiştir. Bahsi geçen maden yatağı ile ilgili olarak Sultan I. Abdülhamid, 1782 yılında bir emir buyurmuştur[66].

Avrupa ve Amerika sanayi devrimini gerçekleştirdikten sonra, ilk önce kendi ülkelerinin çeşitli bölgelerinde petrol çıkarmış, ardından da tüm dünyada petrol bulmak için girişim başlatmıştır. Osmanlı Devleti'nin Washington şehbenderliğinden gönderilmiş iki belge, bu konuyu açıkça yazmıştır: "*1884 ve 1887 yıllarına ait bu belgelerden ilkinde Amerika'nın, İngiliz Hindistan'ının kuzeybatısında Guelth yakınlarında Sibi'de petrol kaynakları bulduğunu ve Hindistan hükümetinin kazı malzemelerini bölgeye gönderdiği haberinin gazetelerde yer aldığı bildirilmektedir. Üstelik, bu gazetelerde Sibi petrolleri çıkarıldığı takdirde, Kafkas petrollerine rakip olacağına dair öngörüler yer almaktadır. İkinci belgede de, ADB hükümetinin Kafkas petrollerine karşı mücadelesi ve Kızıldeniz ile Hazar Denizi etrafındaki petroller için ABD'nin tutumu hakkında bilgi verilmektedir".* Görülmektedir ki,

---

[65] Çelebi, **a.g.e.,** s.200; Derviş Başa, **Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi,** Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş, 2013, s. 9.

[66] Başa, **a.g.t**., s.9; Adil Özdemir, **Türkiye'nin Keşfedilebilir Petrol ve Doğalgaz Yatakları**, Ankara, 2016, s. 145.

petrolün yakıt olarak kullanıldığı, henüz motorlu taşıtların yeni icat olduğu en erken zamanlarda dahi, büyük devletler, gelecek için planlar tasarlamaya başlamışlar ve petrol bulunan bölgeleri kontrol altına almayı amaç edinmişlerdir.

Sanayileşme aşamasını gerçekleştiremeyen Osmanlı Devleti, kullanacağı petrolü de kendisi çıkaramamıştır. Petrol üretmek için altyapı olmaması, ayrıca da üretim sonrası petrolü değerlendirip kullanacak iş kollarının olmaması nedeniyle bu önemli maden, işletmesini yabancı vatandaşların yürüttüğü bir sektör olmuştur[67]. Fakat yabancıların işletebilmesi için bir sorun vardı: Osmanlı Devleti'nin hazırladığı maden kanunlarına göre, sadece Osmanlı vatandaşlarına maden imtiyazı hakkı veriliyordu. Yabancı vatandaşlar ise, maden imtiyazı verilen kişi veya şirkete ortak olarak bu sektöre girebiliyordu. Daha sonra da, yabancıların ortak olduğu bir şirkete bu imtiyaz tanınabiliyordu[68]. Bu dönemde Osmanlı topraklarında petrol bulunan, ya da imtiyaz için başvuru yapılan üç bölge bulunmaktaydı. Bu bölgeler: Anadolu, Balkanlar ve Mezopotamya idi[69].

2.4.1.Anadolu'daki Petrol Bölgeleri

İskenderun:

İskenderun, Osmanlı topraklarında petrol kuyusu işletme imtiyazı talep edilen ve ilk petrol imtiyazının resmi olarak verildiği yerdir[70]. Osmanlı İmparatorluğu topraklarında petrol aramalarının yapıldığı ilk yer olan İskenderun'da, 19. Yüzyılın sonlarına doğru gerçekleştirilen aramalarda Kayaev kazasının Çengan köyünde petrole rastlanılmıştır. 17 Temmuz 1887'de kimyager Moreau'nun yaptığı analizlerde kesin sonuç alınmıştır[71].

Bir Askeri müteahhit olan Ahmet Necati Efendi İskenderun'daki bu petrolü bulmuş ve işletme talebinde bulunmuştur. Ahmet Necati Efendi, petrol gazının arıtımı için fabrika kurmak, ayrıca iskeleye naklini gerçekleştirmek için borular döşemek amacıyla Osmanlı yönetiminden izin istemiştir. Osmanlı Devleti'nde daha önceleri petrol madeni işletilmediğinden, bu konu yetkililer tarafından etraflıca

---

[67] Özdemir, **a.g.e.,** s. 145.
[68] **Düstur,** Tertip I, C. II, s.321.
[69] Özdemir, **a.g.e**., s. 145.
[70] İdris Bostan, "Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları", **Coğrafya Araştırmaları**, C. I, S. 2, s.129; Cevat Eyüp Taşman, "Petrolün Türkiye'de Tarihçesi", **Maden Tetkik Arama Mecmuası**, Ekim 1949, S. 39, s.4.
[71] Bostan, **a.g.m**., s. 129; Taşman, **a.g.m**., s.14-15.

müzakere edildikten sonra, Orman ve Maadin İdaresi tarafından Maadin Nizamnamesine uygun olacak şekilde ihale edilmesi için, şartname ve sözleşme hazırlanmıştır[72].

23 Mart 1889'da Şura-yı Devlet tarafından onaylanan şartnamede, petrol gazı çıkartılacak bölgenin detaylı şekilde belirlenmesi, üretimin hangi türde yapılacağı, bölgenin güvenliği, çalışmaların ulaşım yerlerine (demiryolu, suyolu gibi) 150m.'den yakın olmaması, ödenmesi gereken vergi miktarı gibi konular yazmaktaydı. Sözleşmede ise, buradaki petrolün işletilmesi hakkının Ahmet Necati Efendi'ye 75 yıl süreyle verildiği belirtilmiştir. Bu alanda petrol gazı madeni dışında başka madenler bulunursa, onlar için tekrar başvuru yapılması gerekecektir[73].

Petrol gazı madeninin işletilmesi için hazırlanan şartname ve sözleşme 30 Mart 1889'da Meclis-i Vükela tarafından incelendikten sonra padişaha sunulmuştur. Sadrazam Kamil Paşa'nın 13 Haziran 1889'da durumu padişaha iletmesinin ardından ertesi gün II. Abdülhamid irade-i seniyye ile buradaki petrol gazı ihalesine onay vermiştir. İrade-i seniyye tarihinden on gün sonra Divan-ı Hümayun emri ile 23 Haziran 1889'da, sözleşmede ve şartnamede yer alan maddeleri içeren imtiyaz verildiği bildirilmiştir[74].

Bu konuda ilginç olan, şartnamede, buradan çıkarılan petrol için yurt dışına ihracatına vergi yükümlülüğü getirilirken, ülke içerisinde vergi konmamış olmasıdır. Devlet, ya vatandaşlarına ürünü ucuza kullandırmak, ya da kendi gelirini artırmak için ele geçirdiği fırsatı kaçırmak istememiştir. Bu konu için yapılan itirazları değerlendiren Şura-yı Devlet, 12 Haziran 1889 günü, itiraz konusu yapılan maddeyi düzenleyerek, yurt dışına çıkarılacak petrol için ihracat vergisi alınmasına karar vermiştir[75].

Ahmet Necati Efendi, kendisine verilen petrol gazı imtiyaz hakkını yedi ay sonra, tüccar Hasan Tahsin Efendi'ye devretmiştir. Çünkü bu iş, yüklü bir sermaye gerektiriyordu ve bu işlem için maden yasasına göre iki yıl süre konulmuştu. Hasan Tahsin Efendi de bir yıl sonra, petrol işletme hakkını yeni kurulan Anonim Şirkete (Anadolu Petrol Gazı Şirketi) devretmek istedi. Ardından 3 Haziran 1891'de Hasan Tahsin Efendi ile Anonim Şirketin temsilcisi olan Mösyö Frans arasında devir-teslim

---

[72] Bostan, **a.g.m**., s. 130-131.
[73] **BOA, A.DVN.MKL**,32/28; Bostan, **a.g.m.,** s.130-131.
[74] **BOA, İ. MMS**, 105/4493; Bostan, **a.g.m.,** s.130-131.
[75] Özdemir, **a.g.e**., s.147.

yapıldı. 1892 yılından sonra bu şirket, bölgede petrol arama çalışmalarına başlamıştır. Gaz emareleri gösteren 15 kuyu kazıldıktan sonra, bölgenin verimli olmadığı düşünülmüş ve şirket, sondaj malzemelerini ve buhar kazanlarını bölgede bırakarak burayı terk etmiştir[76].

Osmanlı ülkesinde modern anlamda sondajla petrol kuyusu kazma ve petrol işletmeciliği için tanınan ilk imtiyaz başarısız sonuçlanmıştır. Başka bir girişim yapılmadan geçen uzun süreden sonra Birinci Dünya Savaşı sürerken, Şura-yı Devlet'in aldığı kararla şirkete tanınan imtiyaz, Meclis-i Vükela tarafından 26 yıl sonrasında 11 Şubat 1916'da feshedilmiştir[77].

Bu imtiyaz, Osmanlı Devleti'nde petrol arama ve işletme imtiyazının özel bir şahsa tanınmasının ilk örneğidir. Bundan sonraki benzer imtiyazlarda da, şartname ve sözleşme hazırlanırken, bu imtiyaz metni dikkate alınacaktır.

1889'da ilk imtiyazın verilmesinden 1916'ya kadar geçen süreçte petrol işletmesi açısından hangi türde gelişmeler olduğu tespit edilemese de, günümüzde hala İskenderun Körfezi'nde petrol arama girişimlerinin devam etmesi, bölgede petrol bulunma olasılığını göstermektedir[78].

Askeriye ile ilgili olan Ahmet Necati Efendi adındaki kişiye imtiyazın verilmesi ve bu bölgenin geçmişten bugüne petrol rekabetinin en yoğun yapıldığı Doğu Akdeniz Bölgesinde bulunması, bu imtiyazın en ilginç yanıdır[79].

Van:

Evliya Çelebi Seyahatnamesinde, petrolün, Van bölgesinde çok eski dönemlerden beri bulunduğuna, buradaki mağaralarda zift, katran ve yağ sızıntıları olduğuna dair bilgiler vermiştir[80]. Van'da bulunan neft madeni, 17. yüzyılda devlet denetiminde işletilip, ticareti yapılmakta idi. Oldukça fazla oranda petrol ve kömür madeni bulunan Van, petrol işletme girişiminin yapıldığı ilk bölgelerden birisi olmuştur. Nikogos Tokmakyan adlı bir Ermeni vatandaş ve arkadaşları 1875 yılında burada bazı araştırmalarda bulunmuşlardır. Onlarla, petrol çıkarmak için anlaşma

---

[76] Başa, **a.g.t.,** s. 13; Ediger, **a.g.e**, s.136; Özdemir, **a.g.e.,** s.147.
[77] **BOA, MV**., 241/236.
[78] Bostan, **a.g.m.**, s. 132.
[79] Özdemir, **a.g.e**., s.149.
[80] Çelebi, **a.g.e.,** s.298; Başa, **a.g.t.,** s.14.

yapıldıysa da, teknik donanım eksikliğinden dolayı petrol çıkartılamamıştır. Sonrasında da, Nikogos Tokmakyan ve arkadaşlarıyla imzalanan antlaşma iptal edilmiştir[81].

1877-1878 yıllarında Tayfur Paşa, bu bölgede petrol çıkarma girişiminde bulunmuş ve petrol, tüneller yoluyla bir miktar çıkarılabilmiştir[82].

Van Valiliği 1890'dan itibaren, Van bölgesinde maden kaynaklarını araştırmaya başlamış ve aranılan bölgelerden biri olan Kürzot'tan alınan petrol örnekleri olumlu sonuç vermiştir. Van'da bulunan petrol madeni ile ilgili olarak, Timurzade Esseyyid Muhammed Ali Galip, 13 Şubat 1895'de Van Valisi Bahri Paşa'ya bilgi vermiştir. Bargiri kazasının Kürzot köyündeki petrol madeninin kalitesi ve yoğunluğu açısından Bakü petrollerine benzediğini, işletilmesi halinde bölgenin gaz ihtiyacının karşılanacağını, dolayısıyla da İran'dan ithal edilen gazyağına gerek kalmayacağını ifade etmiştir. Ayrıca Ali Galip Bey, Nafia Nezareti'ne bu bölgedeki madenlerin bulunduğu yerlerin bir haritasını göndererek, bir anonim şirket kurma düşüncesinden bahsetmiş ve de kendisine bu konuda imtiyaz tanınması talebinde bulunmuştur[83].

Bu arada, Kürzot petrollerinin çıkarılıp işletilmesi konusunda Nikogos Tokmakyan ve arkadaşları, tekrar girişimde bulunarak imtiyaz istemiş ve 23 Kasım 1896'da Tokmakyan'ın yanısıra Galip Bey'e de petrol araştırma izni verilmiştir. Fakat her ikisi de girişimlerinden bir sonuç alamamışlardır[84].

Van'da bulunan petrol madeninin önemli olduğunu ve değerlendirilmesi gerektiğini dile getiren bir diğer kişi Şakir Paşa olmuştur. Şakir Paşa, bu bölgedeki petrol yatağı işletildiğinde fiyatların düşeceğini ve halkın petrol gazını ucuz olarak elde edebileceğini, bu gelişmenin de, Van'ın yanı sıra ülke açısından da yararlı olacağını belirtmiştir. Ayrıca Orman ve Maadin Nezareti Maden Mühendisi Abdullah Kazım Efendi'yi detaylı araştırma yapması için bölgeye göndermiştir. 1897 yılında bölgede araştırmalarda bulunan Kazım Efendi, hazırladığı raporda Beşparmak köyü civarında Neft Deresi'nde petrol bulunduğunu belirtmiştir[85].

---

[81] Deniz Akpınar, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van'da ve Sinop'ta Petrol Çalışmaları 1876-1950", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi,** 2018, C.7, S.4, s. 2361.
[82] Başa, **a.g.t**., s.14.
[83] Akpınar, **a.g.m.,** s.2361-2362.
[84] Akpınar, **a.g.m.,** s.2362; Ediger, **a.g.e.,** s.146-151.
[85] Akpınar, **a.g.m.,** s.2363.

1889'da Sadaret tarafından, Van Gölü çevresinde bulunan Bargiri petrollerinin işletilip değerlendirilmesinin ülkeye büyük fayda sağlayacağı öne sürülmüştür[86].

Bu arada Van, Diyarbakır, Musul, Bağdat ve Basra'da tespit edilen petrol yataklarının imtiyazını almak için, Hollanda'nın Amsterdam şehri bankerlerinden M. G. Boissevains'ın da 1894 yılında sadaret makamına başvurusu bulunmaktadır[87].

Batılı güçlerin Van'da bulunan petrollere karşı ilgilerini fark eden Sultan II. Abdülhamid de, bu konuyla daha fazla ilgilenmeye başlamıştır[88]. Böylece de, 6 Aralık 1899'da Van'ın Bargiri kazası civarında bulunan petrol madeninin, arama ve işletme imtiyazı Hazine-i Hassa'ya verilmiştir. Ayrıca Van Gölü'nde vapur işletilmesinin, ziraat, güvenlik, asker sevki ve posta taşımacılığının büyük yarar getireceği düşüncesiyle, imtiyaz fermanı Hazine-i Hassa'ya gönderilmiştir[89].

Osmanlı topraklarında bulunan petrol bölgeleri, Van vilayeti öncesinde de Hazine-i Hassa'ya devredilmiştir. Bu işlem ilk olarak petrol yataklarının yoğun olarak bulunduğu Musul için 6 Şubat 1889'da yapılmıştır. Bu uygulama II. Abdülhamid döneminde önemli madenler için bir gelenek haline gelmiştir[90].

11 Aralık 1900'de Van Gölü sahilinde petrol gazı bulunduğu haberi verilir[91]. Haberin doğru olup olmadığı araştırılmış ve sonucunda 27 Haziran 1910 tarihindeki petrol analiz raporuyla bölgede yüksek kalitede petrol bulunduğu kanıtlanmıştır[92].

1912'de Van vilayetinin Bargiri kazasının Beşparmak ve Kürzot köylerinde bulunan petrol madeni için, Ticaret ve Ziraat Nezareti ile ayandan Müşir Fuat Paşa arasında sözleşme düzenlenmiştir. Buna göre buradaki petrol ve neft madeni 99 yıl sürecek şekilde, Sultan Mehmet Reşad'ın iradesiyle ayandan Müşir Fuad Paşa'ya ihale edilmiştir[93].

---

[86] **BOA, BEO**,1394/104480; Akpınar**, a.g.m**., s.2363.
[87] **BOA, Y. PRK. AZJ**, 25/8.
[88] Akpınar**, a.g.m.,** s.2363; İsmail Mangaltepe, **Seyyahların Gözüyle Van**, Kitabevi Yay., İstanbul, 2009, s.55.
[89] **BOA, BEO**,1394/104480.
[90] Akpınar, **a.g.m**., s.2363.
[91] **BOA, DH-TMİK. M**, 97/68.
[92] **BOA, Y.PRK.AZJ**,46/138/1; Akpınar, **a.g.m.,** s.2364.
[93] **BOA, İ. MMS**, 160/11; Kemal Lokman, **Türkiye Petrol Madenleri**, Hakimiyeti Milliye Matbaası, Ankara, 1933, s.38-40; Akpınar, a.g.m., s.2364; Kemal Lokman, "Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi", **Maden Tetkik Arama Dergisi**, S. 35, s. 95.

Bu imtiyaz sözleşmesi yalnızca petrol için yapılmıştı. Aksi halde sözleşme feshedilmekteydi. Petrol dışında başka bir maden çıkacak olursa, maden nizamnamesine göre, maden işletmesinde çalışan kişilerin madenin çıkarıldığı bölgede ikamet etmesi ve Osmanlı vatandaşı olması şarttı. Maden işletmesinin iki yıl içinde açılıp üretime geçmesi gerekmekteydi. Üretime geçmezse imtiyaz sözleşmesi iptal edilecekti[94]. Sözleşmede bir de madde-i mahsusa (özel madde) düzenlenmişti. Buna göre, askeri bir harekat olduğunda, imtiyaz bölgesini askeri birlikler kullanabilecekti. İmtiyaz iptal edilecek olursa da, imtiyaz tanınan kişinin tazminat talep hakkı bulunmayacaktı[95].

Osmanlı yönetimi 25 Ocak 1914 tarihinde Van vilayetine gönderdiği yazıda, Van'da bulunan kömür ve petrolden halkın yararlanabilmesi için gerekli koşulların araştırılmasını istemiş; ancak savaş koşullarından dolayı bu istek yerine getirilmemiştir[96].

Erzurum:

1887-1888 yıllarında Sarıca Murad Osman Bey'e Erzurum yakınlarında Tercan kazasının Pülk köyünde petrol arama izni verilmiştir. Fakat Osman Bey izin aldıktan sonra pek girişimde bulunmamış, Rus vatandaşı Garvişof isimli bir Ermeni'ye kuyu açtırmıştır. Garvişof da esasen bir Rus ajanı olduğu için, Sarıca Osman Bey'e bu civardaki petrol madeni için verilen imtiyaz, Maadin Nezareti tarafından 1 Aralık 1889'da iptal edilmiştir[97].

Dördüncü Ordu-yu Hümayun Komutanı Şakir Paşa da, 24 Ocak 1898'de Maadin Nezareti'ne Pülk köyünde bulunan petrolle ilgili yazdığı mektupta, petrolün yurdun en önemli gereksinimlerinden biri olduğunu, ayrıca petrolün Rusya ve Amerika'dan getirmenin pahalıya mal olduğunu, Pülk'deki petrol çıkarma imtiyazı hususunda, Trabzonlu Çulhazade kardeşlere izin verilmesi gerektiği hakkında görüş bildirmiştir. Bunun üzerine Maadin Nezareti ve Seraskerlik, 16 Mayıs 1898'de Osmanlı vatandaşı tarafından bir şirket kurulmasını, şirketin sonradan yabancılara

---

[94] Akpınar, **a.g.m.**, s.2365.
[95] **BOA, İ. MMS**, 160/11.
[96] **BOA, DH-İD**, 105-2/42.
[97] **BOA, BEO**, 1120/83930; Ediger, **a.g.e.**, s.164-165; Lokman, **a.g.e.**, s.43-56.

devredilmemesini ve askeri bölgelere sokulmamasını belirterek istenilen iznin verilebileceğini belirtmiştir[98].

Pülk köyündeki petrol madeni imtiyazı için, Sultan II. Abdülhamid'in tüfekçilerinden Ahmed Celaleddin Paşa da, Alman vatandaşı Mösyö Charles Raizer'i önermiştir. Şura-yı Devlet de, 3 Ağustos 1898 tarihinde Pülk köyü petrolleri için Mösyö Charles Raizer'e imtiyaz verilmesi yönünde karar almıştır. Bu karar sonrası şartname ve sözleşme hazırlanarak 11 Eylül 1898'de imtiyaz uygulamaya konulmuştur. Rayzer'e tanınan imtiyaz 99 yıllıktır. Diğer imtiyaz sözleşmelerinde olduğu gibi bu sözleşmede de, imtiyazın süresi, coğrafi sınırları, ekonomik yaptırımlar, yurt dışına ihraç olunacak petrol madeni dahil olmak üzere vergi oranları belirtilmiştir[99].

Şura-yı Devlet ve ordu, petrol imtiyazının yabancı vatandaşa tanınmasını sakıncalı bulup işi ağırdan alırken, Padişah ve sadrazam aceleci davranmaktaydılar. Bu durumun sebebi ise[100]: "*Padişah ve sadrazamın, aslında fazla bir önemi olmadığını bildikleri Erzurum petrollerinin imtiyazını bir Alman vatandaşa vererek, Ekim ayında İstanbul'u ikinci kez ziyaret edecek olan Alman İmparatoru II. Wilhelm'e jest yapmaktır. Alman İmparatorunun İstanbul'u ziyaretinden hemen önce Osmanlı İmparatorluğu'nun en değerli petrol bölgelerinin imtiyazının Hazine-i Hassa'ya devredilmesini öngören 21 Eylül 1898 tarihli iradenin çıkarılmış olması da, bu görüşü doğrular yöndedir*"[101].

Osmanlı topraklarında petrol imtiyazının ilk kez bir yabancı devlete (Almanya) verilmesi sadece siyasi bir düşünce ile alınan karardır. Şartnameye göre iki yıl içerisinde maden arama çalışmasının başlatılması gerekli görülmesine rağmen, çalışmalar başlatılamamıştır. Tanınan süre sonunda da araziler, vakıfların yönetimine geçmiştir. Hacı Bayram Veli, Hacı Bektaşi Veli ve Abdülkadir Geylani Vakfı, bunlardan birkaçıdır[102]. Pülk köyündeki petrol gazı ve neft madeninin bulunduğu yer hazineye ait olmayıp, Cafer Efendi Vakfı'na ait olduğundan, ihale için başvuru yapmaya başlamışlardır[103].

---

[98] **BOA, BEO**,1120/83930; Ediger, **a.g.e**., s.166.
[99] **BOA, Y.PRK.OMZ**, 2/22; Ediger, **a.g.e**., s.166-167.
[100] Ediger, **a.g.e**., s.167.
[101] Başa, **a.g.t**., s.16; Özdemir, **a.g.e**., s.155.
[102] Başa, **a.g.t.,** s.17; Ediger, **a.g.e**., s.127.
[103] **BOA, BEO**, 2589/194155.

Vakıfların aldıkları imtiyazı daha sonra yabancılara devredebileceği düşüncesinden dolayı, bu istekleri görüşülmek üzere Şura-yı Devlet'e havale edilmiştir[104].

Şura-yı Devlet'te alınan kararda, vakıf arazilerine devletin müdahale edemeyeceği ve vakıfların istedikleri kişilere imtiyaz verebileceği şeklinde bir karar alınmıştır. Ancak, buralarda petrol imtiyazı alanların veya vakıf yöneticilerinin hiçbir girişimde bulunmamalarından dolayı, burada görev yapan M.A. adındaki bir subay, bu bölgede petrol kaynağının yoğun olduğunu; fakat kimsenin girişimde bulunup bu madeni değerlendirmediği yönünde saraya şikayette bulunmuştur[105]. Yapılan şikayet sonrasında da, bu bölgedeki ulaşım güçlüğü ve yerli sermayenin yetersizliği gibi nedenlerle girişimciler buradan uzaklaşmış, daha kolay ulaşılabilen ve de daha zengin olan petrol kaynaklarının bulunduğu bölgelere yönelmiş, burası da bir süre sonra önemini yitirmiştir[106].

Erzurum'un Hasankale vilayetinde de petrol madenine rastlanılmıştır. Buradaki meşhur sıcak su kaplıcaları ve petrolün çıktığı yerler, Hasankale kasabasının beş yüz metre güneydoğusunda, Sığırlı deresinin iki yakasında bulunmaktadır. Burada bulunan Pasin ovası bir çöküntüdür. Bu çöküntü buradan geçen fay nedeniyle oluşmuştur. Üzerlerinde petrol bulunan maden suları, buradaki fayın geçtiği yerlerden yukarı doğru çıkarken, petrol tabakalarına rast gelmekte ve petrolü kendisiyle beraber yerin üstüne çıkarmaktadır. Dünya savaşından önce bu bölgede petrol aramak için Balasanyan adında bir Ermeni ruhsatname almış, ancak kısa süre sonra hükmü kalmamıştır. 1916 yılında Ruslar, Sığırlı deresi civarına girip sondaj yapmışlar; ancak sonucu netleşmemiştir[107].

Erzurum'da adından da belli olacağı üzere petrol, Katranlı köyündeki Katranlı çayından da çıkmaktadır. İşgal zamanında Ruslar burada üç kuyu kazmışlar, iki kuyudan bir miktar petrol elde etmişlerdir. Taşkesen güneyinde bulunan Tatos'ta çok miktarda tuzlu su kuyusu vardır. Bu tuz, tabakanın altındaki tuz yığınından gelmektedir. Bu da bu bölgede petrolün varlığına dolaylı bir işarettir. Bu civarda her

---

[104] Başa, **a.g.t.,** s.17; Ediger, **a.g.e**., s.127.
[105] Başa, **a.g.t**., s.17; Ediger, **a.g.e**., s.227-228.
[106] Özdemir, **a.g.e.,** s.155; Başa, **a.g.t.,** s.17.
[107] Lokman, **a.g.e.,** s. 56-61.

ne kadar emareler olsa da, ulaşım koşullarının zorluğu, ekonomik girişimlere engel teşkil etmiştir[108].

Erzurum vilayetinde petrol bulunan bir diğer yer Dıvanıhüseyin ve Naftik köyleridir. Buradaki Kızılçay civarında petrol sızıntılarına rastlanılmıştır. Ruslar işgal zamanında burada birkaç kuyu kazmış, az da olsa petrol çıkmıştır[109].

Sinop:

Sinop'un Boyabat ilçesine bağlı Ekinveren (Ekinören) köyü de, petrol imtiyazı istenilen yerlerdendir. Buraya dair ilk imtiyaz 1911 yılında verilmiştir. Burada ilk imtiyaz, petrol işiyle uğraşan Alman vatandaşı Schmidt'e verilmiştir. Schmidt, araştırma yaptıktan kısa süre sonra buradan ayrılmıştır[110].

10 Haziran 1914 tarihli Meclis-i Vükela mazbatasında belirtildiğine göre, Kastamonu'nun Boyabad kazasına bağlı Bağluca ve Martlı köyleri yakınlarında petrol arama ayrıcalığı 10 Nisan 1911'de Süleyman Reşad Bey'e verilmiştir. Süleyman Reşad Bey'in %10 hissesini Mütercim Rüştü Paşa'nın torunu olan Ayşe Feride Hanıma devretme isteğini Meclis-i Vükela onaylamıştır. Böylece, Osmanlı Devleti'nde petrol imtiyazı ilk kez bir kadın vatandaşa tanınmıştır[111].

Kastamonu'ya bağlı Sinop-Boyabat kazasındaki Ekinviran köyündeki petrol madeni için 15 Kasım 1909'da Altunoğlu Yevan'a istediği imtiyaz verilmiştir. Harbiye nezareti tarafından da, bu imtiyazın verilmesinin askeri açıdan bir sakıncası olmadığı onaylanmıştır[112].

Ekinviran köyündeki petrol madeni imtiyazı için ihale ilanı verilmiştir. Köy muhtarları ise, ihale için itirazda bulunmuşlardır. Bunun nedeni, buradaki madenlerin Rus gazına rakip olacağı şeklindeki düşüncelerdi. Dünya Savaşı'nın çıkması ve Rusların karşı blokta yer alması, bu durumu değiştirmiş ve bu petrol madeninin işletilmesi için engel kalmamıştır. Üstelik ülkenin gaz sıkıntısı da giderilecektir. Bu sırada Şura-yı Devlet imtiyaz için bir yaptırım hazırlamıştır. Ticaret ve Ziraat Nezareti de sözleşmeyi düzenlemiştir. Bu sözleşme hazırlanırken İskenderun'da

---

[108] Lokman, **a.g.e**., s.49-51.
[109] Lokman, **a.g.e**., s.52-54.
[110] Lokman, **a.g.e**., s.70-72; Ediger, **a.g.e**., s.286; Özdemir, **a.g.e.**, s.155.
[111] **BOA, MV**, 189/34.
[112] **BOA, DUİT**, 24/13; Özdemir, **a.g.e**., s.155-156, Akpınar, **a.g.m**., s.2370.

hazırlanan sözleşme örnek alınmıştır. Ancak bazı farklar bulunmaktadır. Örneğin, 75 yıl olan imtiyaz süresi 99 yıla uzatılmıştır. İmtiyazı alan kişi vergi ödeyecektir. En fazla iki yılda petrol üretimini gerçekleştirmesi şart koşulmuştur[113].

Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin Ekinviran köyü için gönderdiği evraklar için, Padişahın irade-i seniyyesi de 1 Ocak 1917'de çıkmıştır[114]. Böylece Altunoğlu Yevan Bey Ekinviran köyündeki petrolleri işletebilecektir. Boyabat'taki petrol kuyularına dair bir belge olmasa da, günde 25 litre petrol çıkarıldığı söylenmiştir[115].

Aydın:

Batı Anadolu bölgesinde petrol ve diğer madenler için imtiyaz verilen yerler, Aydın'ın Çal kazasının Baklan köyü, Nazilli Kuyucak'a bağlı Ortakçı köyü, Buldan kazasına bağlı Yenice Köyü, Denizli sancağının Sarayköy kasabasının Tarkaz ve Kumluca köyleridir. Bunlardan yalnızca Sarayköy'de bulunan petrol madeni için verilen imtiyazın şartname ve sözleşmesi bulunmaktadır. Bu sözleşmede, coğrafi bölgenin sınırlılığı, vergi şartları ve imtiyaz süresi belirtilmiştir[116].

Mardin ve Siirt:

Mardin ve Siirt vilayetlerinin olan Savur, Nusaybin, Midyat, Cizye ve Şırnak kazalarında pek çok yerde arz tabakları derinliklerinde petrol asfalt olduğunu gösteren sızıntılar bulunmaktadır. Bu petrol bulunan bölgede özellikle birkaç yerin jeolojik yapısı, yerin altında ticari petrolün toplanmasına oldukça elverişlidir. Tabakalar açısından bu bölge, Musul petrol bölgesinin aynı ve onun devamı mahiyetindedir[117]. Güneydoğu Anadolu Bölgesi Ortadoğu petrollerinin kuzeydeki uzantısıdır[118].

---

[113] Başa, **a.g.t.,** s.19; Özdemir, **a.g.e.**, s.156-157.
[114] **BOA, DUİT**, 24/13.
[115] Başa, **a.g.t**., s.20.
[116] **BOA, DUİT**, 28/10.
[117] Lokman, **a.g.e**., s.25.
[118] Mahir Etyemez, **Türkiye'de Petrol Gerçeği**, Kaynak Yay., İstanbul, 2006, s.127.

Gümüşhane:

Cımağıl, Gümüşhane vilayeti Bayburt kazasına bağlı bir köydür. Petrol sızıntılarının bulunduğu yer, Cımağıl köyü içerisindedir. Petrol sızıntıları bu köy içerisindeki marnlı kalkerlerden çıkmaktadır.

Rize:

Rize (Mapavri)'nin 3.5 km. kuzeybatısında Kıble çayının karşısında deniz dibinde bulunan faydan gaz ve petrol çıkmaktadır. Buradan petrol çıktıktan sonra deniz üzerine yayılır. Rize'de petrol çıkan yerin kıyıdan 31/2 km. uzak olması araştırma yapılmasını imkansızlaştırmaktaydı[119].

2.4.2.Balkanlardaki Petrol Bölgeleri

Balkanlar, Osmanlı toprakları içerisinde, modern şekilde petrol kuyularının açıldığı ilk yerdir. Osmanlı Devleti yükselme dönemi ile birlikte Avrupa kıtasında birçok bölgeye egemen olmuştur. Önceleri Balkanlardaki topraklar yüksek verimlilikleriyle ilgi çekerken, devletin son dönemlerine doğru petrol madeni önem kazanmaya başlamış ve dolayısıyla da bu madenin bulunduğu topraklar değerli hale gelmiştir. Petrolün kendiliğinden ortaya çıktığı bu toprakları, Sultan II. Abdülhamid özel mülküne dahil etmiş; ancak bu durum uzun sürmemiştir. 1878 yılında toplanan Berlin Konferansı ile Osmanlı topraklarının parçalanıp paylaşılması sürecinin başlamasıyla, Osmanlı Devleti Balkanlardaki bu verimli toprakları kaybetmiştir[120].

Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarında Romanya, Yanya ve Trakya bölgesinde petrol ile ilgili girişimlerde bulunulmuştur.

Romanya:

Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bulunan Romanya, petrol bulunan ve modern olarak petrol çıkarma işlemi yapılan bir bölge idi. Osmanlı topraklarında mekanik aletlerle ilk kez kuyu delme metodu burada uygulanmıştır. Bu bölgede önemli miktarda petrol üretimi yapılmıştır[121].

---

[119] Lokman, **a.g.e**., s. 63-64, 68.
[120] Başa, **a.g.t.,** s.22.
[121] Başa, **a.g.t**., s.22; Özdemir, **a.g.e**., s. 163.

Romanya petrol kaynaklarını Almanya ele geçirmeye çalışmıştır. Almanya'nın Romanya topraklarını kontrol altına almak istemesinden, bunun sebebinin petrol olduğu anlaşılmıştır. Osmanlı Devleti, petrolün gelecekteki önemini geç de olsa fark edebilmiş ve müttefik olarak bu petrollerden pay istemiştir. Almanya da, Osmanlı'nın talebini kabul etmiştir. Buradaki petrol madeni için şirket kurulmasına karar verilmiştir. Osmanlı Devleti de petrol şirketine %10 oranında sermaye ile katılabilecektir. Romanya petrol hasılatının fazlasını, Almanya ve Avusturya-Macaristan hükümetlerine terk edilmesine 29 Mart'ta imzalanan bir sözleşme ile Romanya petrol kaynaklarının 30 sene boyunca ve inhisar suretiyle bir şirkete terk edilmesine dair hazırlanan petrol sözleşmesiyle, Romanya hasılat fazlasının muayyen fiyatlarla Almanya ve Avusturya-Macaristan hükümetlerine verilmesine ilişkin sözleşme hazırlanmıştır[122]. Almanlar üretimi artırmak amacıyla, burada petrol bulunan bölgeleri dörde ayırmıştır. Dünya Savaşı öncesine kadar daha fazla petrol üretimi için uğraşan Almanların, büyük stoklar yapmış olmaları ihtimali yüksektir. Ancak bu antlaşma, savaşın kaybedilmesiyle birlikte geçersiz kalmıştır. Bu bölgedeki petrol yatakları günümüzde işletilmeye devam etmektedir[123].

Yanya:

Yanya vilayetinde bulunan Seleniçe Çiftliği topraklarında, 1880 yılında petrol bulunduğu anlaşılmıştır. Bu gelişmenin sadarete bildirilmesiyle, buraya gelen heyetin hazırladığı raporda, burada zengin bir petrol rezervinin olduğu ve kendiliğinden çıkan bu petrolün denetim altına alınması gerektiği belirtilmiştir. Rapordan sonra 5 Ağustos 1888 tarihinde buradaki petrole dair bir irade yayımlanmıştır[124].

İradede, çiftlik topraklarında çıkan petrolün tamamının Hazine-i Hassa'ya ait olduğu belirtilmiştir. Fakat daha sonra, padişah sadece çiftlik topraklarındaki petrolü değil, Yanya vilayetindeki petrolü de Hazine-i Hassa'ya aktarmıştır. Bunu da iradenin sonunda, *"Yanya vilayeti sınırları içerisinde çıkan ve çıkacak olan tüm petrol"* ifadesiyle belirtmiştir[125].

---

[122] **BOA, HR. SYS**, 2299/15.
[123] Raif Karadağ, **Petrol Fırtınası**, Truva Yay., İstanbul, 2019, s.64-65.
[124] Başa, **a.g.t.,** s.23; Özdemir, **a.g.e.,** s.164.
[125] **BOA, İ. DH**, 1093/85687.

15 Temmuz 1886 tarihinde Osmanlı Bankası Londra Şubesinden gönderilen bir mektupta, Seleniçe'de Sultan II. Abdülhamid'e ait arazide bulunan petrolün ticareti konusunda, devletin taahhüt etmesi halinde, Osmanlı Bankası'nın sondaj ve işletme giderlerini karşılayacağı, petrol gelirinden elde edilecek paranın da padişahın hesabına aktarılacağı belirtilmiştir[126]. Fakat Seleniçe Çiftliği'ndeki petrole dair bir kayda rastlanılmamıştır[127].

Trakya:

Osmanlı Devleti'nde petrolün değerinin eskisinden daha iyi anlaşılması üzerine, devlet yöneticileri bizzat kendileri petrol işine girmiştir. 1895 yılında Sadrazam olan Halil Rıfat Paşa göreve başlar başlamaz Şarköy civarında petrol arama imtiyazı almak istemiştir. 29 Eylül 1896'da verilen imtiyaz ile sadrazam, bu civarda kömür ve petrol arama ruhsatı elde etmiştir[128].

23 Şubat 1897'de Edirne vilayetinin Gelibolu sancağına bağlı Şarköy kazasının Palatonoz deresi, Kocaali, Gölcek ve İksamil köyleri ve civarında deniz kenarındaki boş arazide keşfedilen kömür ve petrol madenlerinin imtiyazı II. Abdülhamid tarafından 99 yıllığına sadrazama verilmiştir[129].

İmtiyazı alan Sadrazam Halil Rıfat Paşa, bu arama işi için bir İngiliz şirketi ile anlaşmıştır. Bu şirket, Ortadoğu'da da petrol araması yapan bir şirkettir. İşçilerin, Ganos (Gaziköy) civarında açtıkları kuyu 108 metre derinlikte olmuştur. Ancak verimli olmadığı anlaşılıp, çalışma durdurulmuştur[130].

Bir süre sonra civardaki petrol arama girişimleri devam etmiş ve 1899 yılında European Petroleum Company, birtakım uzmanlar getirip bölgedeki arama çalışmalarını tekrar başlatmıştır. Çalışmalar sonrasında Horadere'de açılan kuyuda 90 metrede petrole ulaşılmıştır. Bu kuyu, o tarihe kadar o bölgedeki ilk verimli kuyu olmuştur. Horadere, Osmanlı ülkesinde modern teknikler yoluyla petrol üretimi yapılan ilk yerdir. Burada günde yaklaşık iki ton petrol üretilmiştir. Sonradan buranın

---

[126] **BOA, Y. A. HUS**, 193/36.
[127] **BOA, İ. DH,** 1093/85687.
[128] **BOA, İ. İMT**, 1314R-1; Lokman, **a.g.e**., s.15; Başa, **a.g.t.,** s. 23; Ediger, **a.g.e**., s. 154.
[129] **BOA, BEO**, 911/68280.
[130] Başa, **a.g.t**., s.24; Ediger, **a.g.e**., s.161-163; Özkan Gümüş, Yalçın Altan, **Petrolün Tarihçesi ve Türkiye'de Açılan Petrol Kuyuları**, Ankara, 1995, s. 6; Taşman, **a.g.m**., s. 15.

verimsiz olduğu öne sürülüp terk edilmiştir. Bu terk etme, muhtemelen sadrazamın vefat etmiş olmasından kaynaklanmıştır[131].

Bu sıralarda İngiliz vatandaşı Mösyö Gaviş Kilkivovist 1 Ağustos 1901'de buradaki petrolün %63'ünü devralmıştır[132]. Bu tarihten itibaren de, yabancılar pay sahibi olmuştur. Halil Rıfat Paşa'nın vefatı, petrol işlerinde bir durgunluğa yol açmıştır. European Petroleum Company'nin 1903-1906 yılları arasında yaptığı kuyu çalışmaları verimsizlik nedeniyle bırakılmıştır[133].

Sadrazam Halil Rıfat Paşa bir kısım hissesini 29 Mart 1914'te Stanislas Michalik adlı kişiye devretmiştir. Sadrazamdan kalan vergiler ise, Michalik'den faiziyle birlikte alınmıştır[134].

19 Ekim 1918 tarihinde Edirne Valisi tarafından *"Edirneye bağlı Mürefte'nin Hora köyünde merhum Halil Rıfat Paşa'nın üzerinde olan kömür ve petrol madeni hissesinin tamamını varislerinden devralan Avusturya tebaasından Maden Mühendisi Şanslasi Michalik'in Mürefte'ye gelmesinde sakınca yoktur"* şeklindeki yazı Dahiliye Nezareti'ne gönderilmiştir[135].

Tekirdağ da, petrol arama faaliyetlerinin yapıldığı bir alan olmuştur. Tekirdağ'da Banadus Köyü ilk petrol aranılan yerdir. Vamık Paşazade Tahir Bey burada kömür ve petrol arama hakkı elde etmişti. Fakat bu bölgedeki madenin nasıl değerlendirilmesi gerektiği tartışma yaratmıştı. Meclis-i Vükela hem kömür hem petrol için ayrı ayrı ruhsatname hazırlanmasını uygun görmüştü. 1912 yılında da madenlerin değerlendirilmesine dair çelişki yine gündeme gelmiş ve Tayfun Bey'e Banadus Köyü için verilen imtiyaz feshedilmiştir[136].

15 Ekim 1904 tarihinde padişahtan, Edirne vilayetinin Ferecik kasabası yakınlarındaki Samotras adasının bir mahallinde zift, petrol, kömür, linyit madenleri görüldüğü, Hazine-i Hassa Maden Mühendisi Mösyö Paul Graskoph tarafından rapor edilmiştir. Bu madenlerin çıkarılıp bu sıralarda inşa edilmekte olan Hamidiye-Hicaz

---

[131] Başa, **a.g.t**., s.24; Ediger, **a.g.e.,** s.163-164; Taşman, **a.g.m.,** s.15.
[132] **BOA, BEO**, 1697/127250.
[133] Ediger, **a.g.e**., s.228-229.
[134] **BOA, MV**, 187/14.
[135] **BOA, DH-EUM**, 5. Şube, 74/44.
[136] Ediger, **a.g.e**., s.228-229.

Demiryolu'na gelir kaynağı olarak kullanılmasına izin verilmesi talebinde bulunulmuştur[137].

Daha önce Musul-Kerkük bölgesindeki petrol kaynakları Hazine-i Hassa'ya dahil edilmişti (1889). Hazine-i Hassa, Yanya'daki petrol yatakları ile beraber, Trakya Bölgesi'nde de petrol yataklarına sahip olmuştu[138]. Bunlarla birlikte 29 Temmuz 1905'de Edirne'nin Ferecik kasabasında tepeler arasında zuhur etmiş olan zift, petrol ve linyit madenlerinin imtiyazı da, Abdülhamid tarafından Hazine-i Hassa'ya dahil edilmiştir[139].

Abdülhamid yönetiminden sonra Hazine-i Hassa malları Maliye'ye devredilince, Edirne petrolleri için imtiyazlar çoğalmıştır. 20 Haziran 1910'da Müslim köyünde bulunan petrollerin imtiyazı Mustafa Hayri Efendi'ye verilirken[140], 14 Nisan 1912'de de, Edirne vilayeti dahilinde Dedeağaç sancağının Ferecik köyünde devlete ait arazide bulunan petrol ve linyit madenleri hakkında, Galata'da ikamet eden İngiliz vatandaşı Mösyö Charlie Naker'e 99 yıllığına ruhsat verilmesine Meclis-i Vükela tarafından karar verilmiştir[141].

Edirne civarındaki son imtiyaz 1922'de verilmiştir. 12 Haziran 1922 tarihli Meclis-i Vükela kararlarında, Mürefte ve Şarköy'de bulunan petroller için Lucian İroni Thomas'a 60 yıl süreliğine imtiyaz verildiği yer almıştır. Bu tarihten hemen sonra da Türk Kurtuluş Savaşı başarıyla sonuçlanmıştır. Arkasından saltanatın kaldırılmasıyla Osmanlı Devleti yok olurken, bu imtiyaz da iptal olmuştur[142].

2.4.3.Mezopotamya'daki Petrol Bölgeleri: Musul, Bağdat, Kerkük

Orta Asya'dan dünyaya yayılan Neolitik medeniyetin Ön Asya'da ilk gelişen evresi olan Mezopotamya, eski çağlar döneminde de önemli bir yere sahipti[143].

"*Mezopotamya, Yunanca "mesos"=ara/orta ve "potamos"=ırmak kelimelerinden türetilmiş; Fırat ve Dicle nehirleri ile sulandığı için "iki ırmak arası" anlamına gelen bir coğrafi terimdir. Bu ad kuzeyde Toros Dağları'ndan, güneyde*

---

[137] **BOA, Y. MTV**, 266/43.
[138] Başa, **a.g.t.,** s.25.
[139] **BOA, BEO**, 2632/197332.
[140] **BOA, İ. OM**, 1328 C-3.
[141] **BOA, MV**, 227/90.
[142] **BOA, MV,** 256/63; Ediger, **a.g.e**., s.228-229.
[143] Şemsettin Günaltay, **Yakın Şark-Elam ve Mezopotamya**, TTK Yay., Ankara, 1937, s.187.

Basra Körfezi'ne, doğuda Zagros Dağları'ndan, batıda Suriye Çölü'ne kadar olan alan için kullanılmaktadır. Kuzey Mezopotamya'da Toroslar ve Zagroslar'ın etekleri bol yağış alır. Burası dağlık ve bozkır alanlarla kaplıdır. İyi yağış alması nedeniyle Zagros etekleri Paleolitik Çağ'dan itibaren insanların yaşadığı bir bölge olmuştur. Güney Mezopotamya ise çöldür. Buraya Dicle ve Fırat nehirleri bereket getirir. Sulama kanalları açılarak tarım arazileri sulanabilmiştir"[144].

Üzerinde pek çok medeniyetin yaşadığı "*Medeniyetlerin Beşiği*" ile "*Bereketli Hilal*" denilen ve yeraltı zenginlikleri ile yüzyıllardır büyük devletlerin ilgisini çeken Mezopotamya bölgesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun güneydoğusunda bulunan (günümüzün Irak'ı) ve nüfus çoğunluğunun Arap-Müslümanlardan oluştuğu geniş bir alandır[145]. Musul, Kerkük ve Süleymaniye'de Türk toplulukları vardır[146]. Avrupalıların Mezopotamya dedikleri bölgeye, Araplar Elcezire demişlerdir[147].

"Ortadoğu'nun merkezinde bulunan Mezopotamya'nın kuzey bölgesi olan Musul ve Kerkük, şehrinin inşasından itibaren Asur, Babil, Medine (Arap), Emevi, Abbasi, Hemdaniler, Ukayliler, Tuluniler, Büyük Selçuklular, Irak Selçukluları, Zengiler, Erbil Atabeyliği, Karakoyunlu, Akkoyunlu, Safaviler ve Osmanlı hakimiyetinde kalmıştı"[148].

Yavuz Sultan Selim, Mezopotamya'nın petrol yataklarının yoğun olduğu Musul bölgesini 1514 Çaldıran Savaşı ile topraklarına katmış, 1534 yılında oğlu Kanuni Sultan Süleyman da Bağdat'ı alarak bütün Irak'ta Türk hakimiyetini ilan etmiştir. Bu bölge, yaklaşık dört yüzyıl Osmanlı egemenliğinde kalmıştır[149].

Osmanlı'nın yönetiminde olan Irak toprakları Musul, Bağdat ve Basra vilayetlerine ayrılmıştı[150]. "*Musul, 1850-1851 yılları arasında Bağdat vilayetine bağlanmış, 1878'de tekrar vilayet haline getirilmiştir. 20. yüzyılın başlarında Irak topraklarında üç büyük vilayet bulunmaktaydı: Bunlar Musul, Bağdat ve Basra*

---

[144] Kemalettin Köroğlu, **Eski Mezopotamya Tarihi**, İstanbul, 2006, s.13.
[145] E. Mahmut Sami, **Abdülhamid'in Petrolleri**, Kitabevi, İstanbul, 2007, s.15.
[146] Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi-İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)**, C. 9, TTK, Ankara, 2011, s.485.
[147] Mustafa Malhut, "Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi", **Tarih Okulu**, 2013, S.14, s. 149.
[148] Cemal Kemal, "Birinci Dünya Savaşı ve Sonrasında Musul Meselesi", **Atatürk Yolu**, 2007, S.40, s. 644-645.
[149] Erol Umut, **Musul Meselesinde Petrol Faktörü**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007, s.3; Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **Musul-Kerkük ile İlgili Arşiv Belgeleri 1525-1919,** Ankara, 1993, s.73.
[150] Kemal, **a.g.m.,** s. 645.

vilayetleridir. Musul vilayeti: Musul, Kerkük (Şehrizor) ve Süleymaniye; Bağdat vilayeti: Bağdat, Divaniye ve Kerbela; Basra vilayeti ise, Basra, Amara, Muntafık ve Ahlasa sancaklarından oluşmaktadır"[151].

"*İstanbul da, Doğu ve Batı'nın kesiştiği önemli bir noktada bulunması nedeniyle, 19. yüzyılda politik, ekonomik, mali, ticari ve hepsinden önemlisi, stratejik avantaj elde etmek için birbirleriyle rekabet eden Avrupalı büyük devletlerin hummalı bir faaliyet merkeziydi. İstanbul, aynı zamanda, 20. yüzyılda, katı yakıtın yerini alacak olan, zengin "sıvı enerji" kaynağının bulunduğu Mezopotamya denilen bölgeye de hakim konumdaydı*"[152].

Osmanlı idaresindeki Mezopotamya (Irak) toprakları, Ortadoğu'nun en önemli petrol yataklarının bulunduğu bölgedir. Bu topraklarda petrolün var olduğu en eski çağlardan beri bilinmektedir. Buradaki petrol yatakları, kendiliğinden çıkan, artezyen kuyu denilen yataklardır. Tarih boyunca burada yaşamış olan tüm medeniyetler, buradaki petrolden farklı şekillerde faydalanmışlardır[153].

Musul, coğrafi olarak Asya, Avrupa, Afrika'nın arasında tarihi bir "geçiş güzergahı" özelliği taşımaktaydı[154]. Ayrıca Musul ve Bağdat, tarım ürünleri açısından elverişli topraklara sahip olduğu gibi, yeraltı zenginliklerinin de yoğun şekilde bulunduğu topraklardı[155]. Kerkük'te de zengin petrol yatakları bulunmaktaydı[156]. Sanayi devrimi ile birlikte artan hammadde gereksinimi ve özellikle petrol kullanımının artması, büyük devletlerin gözlerini Osmanlı yönetiminde olan bu verimli topraklara çevirmelerine yol açtı. Hindistan politikası sebebiyle özellikle İngiltere'nin ilgi odağı haline gelen Mezopotamya bölgesi, bundan böyle stratejik açıdan da önem kazanmaya başlamıştır[157].

Sanayileşen devletler ayakta kalmak ve daha da güçlenmek için, üretici güçlere yatırım yoluyla rekabet etmişlerdir. Bugünkü dünya sistemi ilk defa MÖ 3000'den sonra Mezopotamya'nın güneyinde ortaya çıkmıştır. Dinamik olan bu

---

[151] Umut, **a.g.t**., s.3.
[152] Sami, **a.g.e**., s.7.
[153] Özdemir, **a.g.e**., s.166.
[154] Kemal, **a.g.m**., s. 645.
[155] Çark, **a.g.t.,** s.70.
[156] Ali Kerküklü, **İstihbarat Oyunları-Petrol ve Kerkük**, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2008, s.20.
[157] Çark, **a.g.t.**, s.70.

bölgede bir birikim alanı meydana gelmiş ve emperyalist yapı için rekabete, savaşa ve politik bölünmüşlüğe açık bir yapı oluşmuştur[158].

19. yüzyılda birçok uzman ve araştırmacı Mezopotamya bölgesinde yoğun şekilde petrol kaynakları bulunduğunu tespit etmişlerdir. Farklı ulaşım güzergahları üzerinde bulunan Mezopotamya özellikle de Musul, Batılı emperyal güçlerin petrol imtiyazı alabilmek için birbirleriyle yarıştıkları ve uzun süre uluslararası ciddi mücadelelerin yaşandığı bir bölge olmuştur[159].

[158] William H. Mc Neill vd, **Dünya Sistemi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003, s. 140-141,150.

[159] Sami, **a.g.e.,** s.16; Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil, **Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul**, ORSAM, Ankara, 2012, s.55; Mim Kemal Öke, **Musul Kürdistan Sorunu:1918-1926**, İrfan Yay., İstanbul, 2003, s. 39-48.

III.BÖLÜM: OSMANLI TOPRAKLARINDA DEMİRYOLU POLİTİKALARI VE DEMİRYOLU PETROL KESİŞMESİ

3.1.19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE SİYASİ SOSYAL VE EKONOMİK DURUM

Osmanlı Devleti'nin coğrafi durumu ve sahip olduğu zenginlikler, 19. yüzyıla gelindiğinde, güçlü devletlerin sömürgeci hareketlerine ve Osmanlı'yı parçalama planları yapmalarına yol açmıştır. Dönemin en sömürgeci ve en güçlü devleti olan İngiltere'nin, egemenliği altında bulunan Hindistan'a ulaşım yollarını ele geçirme isteği, Rusya'nın Asya ile Kafkaslara yayılma ve Akdeniz'e inme düşüncesi, kozmopolit yapıya sahip olan Osmanlı Devleti'nde büyük devletlerin desteklediği azınlıkların ayaklanmaları ile birleşince, 19. yüzyılın en önemli konularından olan "Doğu Sorunu" ortaya çıkmıştır[160].

Batının sürekli gelişen ve değişen ticari, sanayi, ekonomik ve teknolojik atılımları karşısında Osmanlı Devleti durağan kalmış, o ana kadar iyi şekilde devam eden gidişat ve düzen artık bozulmaya yüz tutmuştur. Böylece pek çok alanda üstünlük durumu Batıya geçmeye başlamıştır. Sanayi devriminin gerçekleşmesi ile birlikte bu üstünlük, 18. yüzyılın sonlarında daha da fark edilir hale gelmiştir[161].

Bu süreçte Osmanlı yöneticileri yeni düzen arayışlarını sürdürürlerken, Avrupa'da ardı ardına gelişen siyasal, toplumsal ve ekonomik atılımlar, Osmanlı İmparatorluğu'nu olumsuz yönde etkilemiş, gelişmeyi engelleyerek çözülmeyi hızlandırmıştı. Avrupa'nın bu atılımlarından birincisi, ulus, ulusçuluk, ulusal devlet

---

[160] İsmail Yıldırım, "19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.11, S.2, s.314; "Doğu Sorunu", Batılı Güçlerin, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altında yaşayan Hristiyanların, Müslüman bir devlet olan Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetiminde yaşamasını kabullenememiş olmasının bir ifadesiydi. Osmanlılar, Batılı devletlerin ve halkların düşüncesinde "barbar"dan başka bir şey değildi. Bu nedenle de, tüm Avrupa devletleri birlik oluşturarak, Türkleri Avrupa topraklarından atmayı amaç edinmişlerdi. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde güçsüzleşmeye başlamasından yararlanan ve kendilerine başkaldıramayacağını düşünen Avrupalı Güçler, Osmanlı'nın hakimiyetindeki Hıristiyanların durumu için sürekli ıslahat yapılmasını bahane ederek, Osmanlı'nın iç işlerine müdahalede bulunmuşlar; 1856 Paris Antlaşması'nın buna olanak tanımayan hükümlerine karşın, uluslararası hukuk kurallarını çiğneyerek, Osmanlı'nın egemenlik hakkıyla uyuşmayacak şekilde faaliyetlerde bulunmuşlardır. 19. yüzyılda Osmanlı'nın Avrupa'daki topraklarının elden çıkması, Büyük Güçler'e Osmanlı'nın topraklarına el koyma fırsatı yaratmıştı. İşte, Büyük Güçler'in, Osmanlı'nın topraklarına sahip olabilmek amacıyla, aralarında yürüttükleri diplomasi mücadelesinin özüne "Doğu Sorunu" denilmekteydi (Hüner Tuncer, **Doğu Sorunu ve Büyük Güçler 1853-1878,** Ümit Yay., İstanbul, s. 9-10).

[161] Rıfat Önsoy, **Osmanlı Borçları 1854-1914**, Ankara, 1999, s. 27-28; Yıldırım, **a.g.m.**, s. 316.

kavramlarını ön plana çıkararak toplum ve devlet anlayışını değiştiren Fransız Devrimi olmuştur. Osmanlı sınırları içerisinde de yaygınlaşan Fransız Devrim ilkeleri, bazı Avrupa devletlerinin de desteği ile Türk olmayan halkların kendi bağımsız devletlerini kurmaya yönelik ayaklanmalarını hızlandırmıştır[162].

Avrupa'daki ikinci büyük değişim Sanayi Devrimi idi. 18. yüzyılın sonlarına doğru yaşanan sanayi devrimi ile üretimde büyük bir artış yaşanır. Bu da beraberinde büyük bir iktisadi ve politik sömürü ile rekabete yol açar. Bu durumdan, zayıflamaya başlayan Osmanlı Devleti de nasibini alacaktır. 19. yüzyıl, politikanın yanı sıra ekonomide de Batı'nın öne geçtiği bir dönem olacaktır[163].

Avrupa'da sanayi devrimi ile büyük ölçüde gelişim ve değişim yaşayan ülke öncelikle İngiltere olur. Kısa sürede ekonomik olarak devasa bir güce ulaşan İngiltere, dünyanın en güçlü üreticisi olurken, aynı zamanda rakipsiz yatırımcı durumuna gelir[164]. Ancak dış pazarların da, 18. yüzyılın başlarından itibaren sanayi devrimi denilince akla ilk önce pamuklu dokumacılığın geldiği İngiliz pamuklu tekstil sanayinin gelişmesinde önemli katkıları olmuştur. 18. yüzyılda Avrupa ülkeleri, Kuzey Amerika ve bugün üçüncü dünya ülkelerini oluşturan alanlar, İngiltere tekstil sanayi için hızlı büyüyen bir pazar oluşturmuşlardır[165].

Sanayi Devrimi 19. yüzyılın başlarından itibaren İngiltere'den Avrupa'nın diğer ülkelerine yayılmaya başlamıştır. Fransa, Belçika, Almanya ve bazı Batı Avrupa ülkeleri yerli mallarını İngiliz mallarının rekabetine karşı korumaya çalışırken, bir yandan da makine ile üretim düzenine geçmişlerdir. Kısa süre sonra da İngiltere başta olmak üzere diğer ülkeler, mamul ürünleri için pazar bulmak ve ucuz hammadde elde edebilmek amacıyla dünyadaki geri kalmış bölgelere gözlerini çevirmişler[166].

1830 yıllarında sanayinin yarattığı karlar neticesinde Avrupa, büyük miktarda sermaye ihracına başlamıştır. 19. yüzyıl ortalarındaki mali gelişmeler, bilhassa anonim şirket olarak kurulan yatırım bankaları da, o güne kadar istifade edilmemiş olan tasarruf mevduatını kullanmaya başlamışlar ve Avrupa, dünyanın bankası haline

---

[162] Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi**, 1. Kitap, Bilgi Yay., Ankara, 1991, s.17.
[163] Fahrettin Tızlak, "Osmanlı Devleti'nde Madencilik", **Osmanlı,** C. 3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 314.
[164] Önsoy, **a.g.e**., s. 9.
[165] Şevket Pamuk, **100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914,** Gerçek Yay., İstanbul, 1988, s. 185.
[166] Pamuk, **100 Soruda …,** s. 186.

gelmiştir. Borç senetleri çok karlı bir iş haline gelmiş ve yüzyılın ilk yarısında İngiltere, yabancı yatırımda en çok ilerleyen ülke olmuştur[167].

Osmanlı'nın mamul madde ihtiyacı ise, 19. yüzyılın başlarına kadar Fransa, Avusturya ve İsveç tarafından karşılanırken, bu tarihten sonra Osmanlı pazarında İngiltere hakimiyeti başlar. Osmanlı Devleti, kapitülasyonların da sağladığı yararlarla İngiltere için ideal bir ülke idi[168].

Kapitülasyon, Reşat Ekrem Koçu'nun tanımlamasına göre, "*Osmanlı İmparatorluğu memleketlerinde daimi ya da geçici olarak Hıristiyan devletlerin tebasına verilen müsaadeler ve ayrıcalıkları kapsayan ve Osmanlı Devleti'nin en kudretli olduğu bir zamanda Babıali'nin rıza ve muvaffakatı ile akdolunan muahedelerdir*"[169]. Başlangıçta, ülkeler arasında yapılan ticari faaliyetlerden dolayı, ülkelerdeki yabancı vatandaşların, kendi ülkelerinde sahip olduğu haklardan aynı şekilde yararlanması biçiminde ortaya çıkan kapitülasyonlar, Avrupa'da sanayileşme sürecinin başlamasıyla yeni bir boyut kazanır. Sanayileşme sürecine geçen devletler, uzak bölgelerdeki gelişmemiş toplumları kapitülasyon antlaşmaları yaparak sömürmeye başlamışlardır[170].

Osmanlı Devleti başlangıçta güçlü olması dolayısıyla, diğer devletlerin antlaşma talebini hakaret olarak görüp reddetmiştir. Dolayısıyla kapitülasyonlar aslında antlaşma olarak değil, içerdiği maddeler itibarıyla, verilen hak ve ayrıcalıkları içeren tek taraflı hazırlanmış resmi taahhüt senedi olarak görülmüştür. Kapitülasyonlar yoluyla Osmanlı Devleti kişisel, hukuki ve ticari açılardan, yabancı vatandaşlara ayrıcalıklar tanımıştır. Osmanlı Devleti 1536 yılında Fransızlara verilen ve ilk olarak kabul edilen kapitülasyonlara kadar, genelde kendisinden güçsüz olan devletlere verdiği ayrıcalıkları "bağış" adı altında yaparak iç ve dış ticaretini geliştirmek ve ekonomisini canlandırmak istemiştir. Nitekim Osmanlı Devleti Kanuni döneminde, ticaret yollarının da etkisi ile güçlü bir devlet haline gelmiştir[171].

---

[167] Quataert, **a.g.m.**, s. 897.
[168] Yıldırım, **a.g.m.**, s.317.
[169] Reşat Ekrem Koçu, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar**, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul, 1934, s. 402.
[170] Cahit Doğan, "Kapitülasyonların Siyasi ve İktisadi Sebepleri", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,** C. 2, S.7, Ağustos 1980, s. 128.
[171] Mehmet Emin Elmacı, **İttihat-Terakki ve Kapitülasyonlar**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005, s. 14-18.

Osmanlı Devleti 1536 yılında verdiği kapitülasyonlar ile Fransa'ya ticari ve adli birçok ayrıcalık tanımıştır. Ayrıca 1536 kapitülasyonları, ilerleyen yıllarda Fransa ve başka devletler ile yapılan kapitülasyonlar için temel oluşturmuştur. O yıllarda Osmanlı ülkesinde Fransız vatandaş sayısı oldukça azdı. Osmanlı, en güçlü dönemini yaşıyordu ve bu ayrıcalıklar geçici olarak verildiğinden, henüz zararları görülmemişti. 1740 yılında ise, Fransa'ya verilen kapitülasyonlar genişletilerek sürekli hale getirilmişti. Bundan sonra Osmanlı'da her padişah değişiminde kapitülasyonların yenilenmesine gerek kalmayacaktı[172].

Fransız İhtilali sonrasında başlayan Koalisyon Savaşları sürerken Napolyon, Avrupa'nın büyük bölümünde egemenliğini ilan etti. Bu sırada Batıya doğru ilerleyen Rus ordusunu yenen Napolyon, 1807'de Tilsit Antlaşması ile Ruslara Osmanlı'nın Balkan topraklarında serbestlik vaat etti. Böylece Fransa, Rusya'yı kazanmak ve İngiltere'yi yalnız bırakıp güçsüzleştirmek isterken, dostluk ilişkilerinde bulunduğu ve kapitülasyonlar yoluyla pek çok ayrıcalık elde ettiği Osmanlı'yı feda etmiştir. Böylece Osmanlı-Fransız ilişkilerinde bozulma başlamıştır[173].

Bu sırada 1809 yılında yalnız kalan Osmanlı ile İngiltere arasında yapılan Kala-i Sultaniye Antlaşması da karşılıklık esasına dayandırılmış, bu açıdan da önemli bir antlaşma olmuştur. Daha sonra Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa isyanı sırasında Fransa, Osmanlı aleyhine olacak şekilde tavır sergilemiş, bu da Fransa'nın Osmanlı için durumunu daha da sarsmış ve 1838 yılında İngiltere ile yapılan Ticaret Antlaşması ile Osmanlı üzerinde üstünlük artık İngiltere'ye geçmiştir[174].

Bu dönemde Avrupa ülkelerinin gümrük vergilerini artırmasından dolayı İngiltere, artan sanayi ürünlerine pazar bulma arayışında Osmanlı'ya yanaşmıştır. Aslında gelişmekte olan Batı ülkelerinden yapılan mamul ürün ithalatı 1820'lerde artmaya başlamış, 1830'larda da hızlanmıştır. Dolayısıyla 1838 antlaşması öncesinde Osmanlı sanayisinin gelişmesini durduran süreç çoktan başlamış bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti siyasi olarak da, 1821'de başlayan Rum isyanı sonucunda 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması ile bağımsız bir Yunanistan Devleti'nin kurulmasını kabul etmişti. Yine bu sırada yaşanan 1828-1829 Rus Savaşı ile kayıplar vermişti.

---

[172] Elmacı, **a.g.e.**, s. 18-20.
[173] Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-2001),** Der Yay., İstanbul, 2008, s. 26-27.
[174] Elmacı, **a.g.e.**, s. 21.

1831 yılında İngiliz-Fransız kışkırtması ile Mısır'da isyan eden Mehmet Ali Paşa karşısında 1833'de Rusya ile Hünkâr İskelesi Antlaşması yaparak Rus yardımına başvurması, Osmanlı'nın içeriden ve dışarıdan sıkıştırılması sonucunda ne kadar güçsüzleştiğini göstermekteydi[175].

Bu zor koşullar altında İngiltere ile yapılan 16 Ağustos 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile Osmanlı ekonomisi İngiltere'nin vesayeti altına giriyordu. Antlaşma, iç ticarete ait maddeleri ve İngiltere'den ithal edilecek ürünlerle transit eşyaların vergilendirme biçimlerini belirleyen iki kısım halinde düzenlenmiştir[176]. Bununla İngiltere, kapitülasyon düzeninde bile ele geçiremediği birçok ayrıcalık kazanmıştı[177].

Osmanlı Devleti kısa süre sonra Fransa, Hansa, Sardunya, Avusturya, İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika, Zollverein hükümetleri, Danimarka ve Portekiz ile de aynı şartları içeren antlaşmalar imzalamıştır.

1838 ticaret antlaşmalarının sonuncusu Rusya ile yapılmıştır. 18-30 Nisan 1846 tarihinde Osmanlı Devleti Rusya ile de Balta Limanı'nda Ticaret Antlaşması imzalamıştır. Böylece, 1838 İngiliz ticaret antlaşması ile başlayan antlaşmalar zinciri tamamlanmış oluyordu[178].

Osmanlı Devleti, İngiltere'ye daha önceleri tanımış olduğu ayrıcalıkları 1838 antlaşması ile bir kez daha onaylarken, ülkeye giren İngiliz mallarından gümrük vergisi haricinde ülke içerisinde alınan iç gümrük vergisinin alınmayacağı garantisini vermişti. İngiltere'nin ise, Osmanlı için hiçbir yükümlülüğü bulunmamaktaydı. Osmanlı'nın bir kazanımı olmayan bu antlaşma ile kapitülasyonlar, böylece tam karşılığını (tek taraflı fayda) bulmuştu[179].

1838 ve sonrasında yapılan ticaret antlaşmaları, Osmanlı pazar ve hammaddelerinin Avrupa'nın menfaatleri doğrultusunda dış ticarete dönmesi için gereken kanuni çerçeveyi sağlamış oluyordu[180]. Ancak, bu antlaşma tek başına bir dönüm noktası olarak görülemez. 1838 ile 1841 yılları arasında imzalanan belgeler,

---

[175] Elmacı, **a.g.e.,** s. 21-22.
[176] Mübahat Kütükoğlu, **Balta Limanı'na Giden Yol, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850),** TTK Yay., Ankara, 2013, s. 138.
[177] Sina Akşin, **Kısa Türkiye Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2018, s.29; Ayrıca bkz.: Taner Timur, **Osmanlı Çalışmaları-İlkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine,** İmge Kitabevi, Ankara, 2010, s.255 vd.
[178] Kütükoğlu, **Balta Limanına …**, s. 145-147.
[179] Elmacı, **a.g.e.,** s. 22.
[180] Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", **TCTA**, C.3, s. 653.

Sanayi Devrimi sonrasında Avrupa'da meydana gelen yeni iktisadi, siyasi ve askeri dengeleri yansıtmaktaydı[181].

Doğan Avcıoğlu 1838 Balta Limanı Antlaşmasını, *"geleneksel lonca sanayisinin yıkılmasına yol açarak, Osmanlı toplumunun kapitalizme ve sanayi devrimine geçmesini önlemiştir. Bu bir idam fermanıdır"* şeklinde tanımlamıştır[182].

1838 öncesinde Osmanlı'nın ihracat ve ithalattan aldığı gümrük vergisi oranı %3 idi. Ülke içerisinde yerli ve yabancı tüccarlar bölgeler arası geçişte %8 oranında gümrük vergisi ödemekteydi. Balta Limanı Antlaşması ise, ihraç edilecek ürünlerden alınacak vergi oranını %12'ye çıkarmış, ithalattan alınacak vergi oranını %5 olarak belirlemişti. Yerli tüccar iç gümrük ödemeye zorunlu iken, yabancılar ise bundan muaf tutularak yerli tüccar karşısında büyük oranda kar sağlamış oluyorlardı. Ayrıca bu antlaşma, dış ticaretteki devlet tekelini yok ederek Mehmet Ali Paşa'nın mali kazanç kaynaklarını ortadan kaldırarak, Mısır'daki sanayileşme yolundaki gelişmelere de son vermiştir.

Ancak, 1838 antlaşmasının asıl önemli tarafı gümrük düzenlemeleri değildir. Asıl önemli yanı, Osmanlı'nın dış ticaretini bağımsız olarak gerçekleştirebilmesi hakkından geri dönmemek üzere vazgeçmesidir[183].

Balta Limanı Antlaşması ile İngiliz malları Osmanlı ülkesinde yayılırken, 1853 yılında başlayan Kırım Savaşı'nın yanı sıra, bir de ondan daha da önemli diplomasi savaşı bulunmaktaydı. Rusya sonunda, İngiliz üstünlüğü karşısında boyun eğmek zorundaydı ve İngiltere malları Karadeniz'de hep dolanabilecekti[184].

Yabancı ülke ürünleri, öncelikle İngiliz malları Osmanlı pazarını istila etmeye başladı. Batılı güçler, aldıkları kapitülasyonlarla Osmanlı'nın hareket sahasını kısıtlarken, kendi kazançlarını devamlı artırmaktaydılar. 1838'de İngiltere ve 1861'de Fransa ile imzalanan ticaret antlaşmalarıyla, Osmanlı Devleti karşısında büyük devletlerin ihracat kazanç oranı hızla yükselmekte idi. 1838 Ticaret Antlaşması serbest ticaret şartlarını hazırlarken, 1839 yılında hazırlanan Tanzimat Fermanı da, Batı sömürüsü lehine oluşan dışa bağımlılığın lüzum gördüğü idari, mali

---

[181] Pamuk, **100 Soruda …,** s. 201.
[182] Akşin, **a.g.e.**, s. 29.
[183] Pamuk, **100 Soruda …,** s. 201.
[184] Ersal Yavi, **Bir Ülke Nasıl Batırılır**, Yazıcı Yay., İzmir, 2001, s.162.

vb. düzenlemeleri getirmiştir[185]. Artık Osmanlı Devleti'nin Avrupa ülkeleriyle girdiği ilişkilerle Avrupa ile bütünleşme süreci başlamış ve ticaret daha yüksek oranlara ulaşmıştır. Böylece, Osmanlı kapalı ekonomisi çözülmeye başlamıştır[186].

Dünya ekonomisi 19. yüzyıl boyunca başta Batı Avrupa ve ABD olmak üzere olağanüstü bir şekilde genişlemiştir. Büyük devletlerin iktisadı, 1840'lara kadar mutedil bir şekilde gelişirken, bu tarihten 1860'ların sonuna kadar kuvvetle yükselerek "Viktorya refahı" diye bilinen refah devresini yaratmıştır[187].

1838 ticaret antlaşması, Avrupa sanayisine yeni kapılar açarken ve üretim üstünlüğünü her gün artırırken, Osmanlı lonca sanayi ise çökmüştü. Osmanlı Devleti Avrupa'nın yarı sömürgesi haline gelirken, Tanzimat (1839) ve Islahat Fermanları (1856) ile yapılan bazı düzenlemeler, yalnızca kötü gidişatı yavaşlatan duraklardı[188].

Avrupa 1880 yılına dek Osmanlı ülkesinde çok az yatırım yaptı. Daha sonra uluslararası sermaye akımı arttı. 1853 yılında Kırım Savaşı sırasında Osmanlı Devleti savaşın finansmanı nedeniyle ilk kez dış borç alma yoluna gitti[189]. O zamana kadar sadece Galata bankerlerinden ve kendi bünyesindeki azınlıklardan borç alan Osmanlı, İngiltere-Fransa baskısı ile ilk kez 1854'de dış borç aldı. Böylece Osmanlı, Batı'nın borçlandırma tuzağına düşmüş oldu. Ardından da Batı'nın yeni bir reform dayatmasıyla karşılaştı. Avrupa, dış borcu bir diplomatik silah şeklinde kullandı. Pek çok ayrıcalık ve ödünü Batı, dış borç karşılığında Osmanlı'dan kopardı[190]. Osmanlı'nın bütçeyi dengelemek için gösterdiği çabalar, savaştan itibaren başlayan ağır borçlanmalara yol açtı[191].

Borçlanma siyaseti, 18 Şubat 1856'da ilan edilen Islahat Fermanı'nda vaat edilen düzenlemeleri gerçekleştirmek için hızla devam etti. 1865'e kadar alınan borçlar normal seviyede olmasına rağmen, insan gücü yetersizliğinden, bilgi ve altyapı eksikliğinden dolayı, alınan dış borçlar yatırıma dönüştürülemedi[192]. 4 Şubat 1863'de Osmanlı Bankası'nın kurulması da, borçlanmayı kolaylaştıran bir etken

---

[185] Murat Sarıca, **Siyasal Tarih,** İstanbul, 1983, s.127; Yıldırım, **a.g.m**., s.318.
[186] Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908),** Yurt Yay., 1987, s.18.
[187] Quataert, **a.g.m**., s.895.
[188] Sina Akşin, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, İmge Kitabevi, Ankara, 2017, s. 41.
[189] Quataert, **a.g.m**., s.898.
[190] Cihan Dura, **Sömürgeleşen Türkiye,** İleri Yay., İstanbul, 2005, s.105.
[191] Şevket Pamuk, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, İstanbul, 1999, s.232.
[192] Yıldırım, **a.g.m.**, s.319.

oldu[193]. Osmanlının aldığı borç, önceki dönemlerin %400'ün üzerine çıktı. 6 Ekim 1875'de dış borçların sadece yarısını ödeyebilecek durumda olduğunu belirten Osmanlı Hükümeti, moratoryum ilan etti. Esasen Osmanlı Devleti, borçlarını ödeme sıkıntısını 1865'den beri yaşamaya başlamıştı; ancak Osmanlı Bankası'nın devreye girmesi, maliyenin iflasını geçici olarak önlemişti[194].

Avrupalı komşular sanayileşme çağını yaşarken ve makineleşme süreci hızlanırken, Osmanlı ise Batı uygarlığının esası olan sanayi devrimini gerçekleştirememiş, bilakis bunun kurbanı olmuştu. Sanayileşen Batı karşısında Osmanlı'da birçok küçük esnaf işsiz kalmıştı. Buna karşılık, Avrupa metotlarını benimsemek, makineyi, fabrikayı ülkeye getirmek, sermayesi olmayan Osmanlı için bir hayaldi. Sermayeyi destekleyecek gerekli teknik bilgi, Jön Türklerde bile yoktu. Bu durumda Osmanlı yönetimi, ülke için tehlike arz edecek garantiler vererek yabancı sermayeyi davet edecekti[195].

19. yüzyıl sonlarına doğru Osmanlı'nın 32. Padişahı olan Sultan Abdülaziz hal edilir. Onun yerine V. Murad (30 Mayıs-31 Ağustos 1876) tahta çıkarılır[196].

Sultan V. Murad önceleri Avrupa'da olan pek çok şeye ilgi duymaktaydı. Bu nedenle Mithad Paşa'nın yenilikçi düşüncelerini gerçekleştirebilecek hükümdar olarak görünmekteydi[197]. Fakat V. Murad, ardı ardına yaşanan olumsuz gelişmelerden oldukça kötü etkilenmiş ve hastalanmıştı. Böylece meşrutiyet taraftarlarının ve Mithad Paşa'nın önü açılmış oldu. 31 Ağustos 1876 günü, önceden anlaştıkları Veliaht Abdülhamid'i tahta çıkardılar. Böylece II. Abdülhamid dönemi başlamış oldu[198].

II. Abdülhamid döneminin ilk yılları çalkantıların oldukça fazla olduğu bir dönemdi. Balkanlarda 1876 yılında başlayan isyanlar, siyasi ortamı gerginleştirmişti. Yaşanan gerilimlere bir çözüm bulmak amacıyla Büyük Devletler 23 Aralık 1876

---

[193] Edhem Eldem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, Osmanlı Bankası Tarihi Araştırma Merkezi, İstanbul, 1999, s. 83; 19. yüzyıl, Avrupa için bir uluslararası borç verme süreciydi. Kurulan ticaret bankaları ve yatırım ofisleri gibi kurumların oluşturulması, dış yatırımları önceki dönemlere göre kolaylaştırıp, daha az riskli duruma getirirken, dışarıda yatırım yapmak isteyenlerin birikimleri de, yabancı devletlere dönük kredilerin genişlemesi için gereken fonu sağlıyordu (Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar,** İletişim Yay., İstanbul, 1995, s. 23).
[194] Yıldırım, **a.g.m**., s.320.
[195] Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Milliyet Yay., İstanbul, 1972, s. 24-25.
[196] Ediger, **a.g.e**., s.99.
[197] Kemal Karpat, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909)", **Türkler,** s.873.
[198] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 8, s.1.

günü İstanbul'da (Tersane Konferansı) toplandılar. Osmanlı Devleti'nde aynı gün I. Meşrutiyet ilan edildi. Sadrazam Mithad Paşa başta olmak üzere meşrutiyet destekçileri, Balkanlarda hiçbir ödünün verilmesini istemiyorlardı. Yabancı devletlerin Osmanlı Devleti'ne siyasal ve toplumsal anlamda darbe olarak sundukları önerilerin reddedilmesi ile konferans dağıldı[199].

Rusya, gelişmeler sürerken 24 Nisan 1877 tarihinde Osmanlı Devleti'ne savaş açtı. Osmanlı, hem doğuda hem batıda büyük bir yenilgi aldı. Ardından 3 Mart 1878'de Rusya lehine maddeler içeren Ayastefenos Antlaşması ile Osmanlı Devleti, Rusya'ya tavizler verdi. Bu durum, İngiltere'nin Doğu Akdeniz çıkarlarını tehlikeye düşürecekti. İngiltere de, uluslararası bir kongrenin toplanmasını isteyerek, Osmanlı'ya Rus saldırısı karşısında yardım vaadi ile Kıbrıs'ı kendisine bırakmasını istedi. Osmanlı Devleti, yardım vaadi karşısında Haziran 1878'de Kıbrıs'ın idaresini İngiltere'ye bıraktı.

İngiltere, Mısır ve Doğu Akdeniz ile 19. yüzyıl öncesinde ilgilenmeye başlamıştı. 19. yüzyıl başlarında ise Kıbrıs, İngiltere'nin Doğu Akdeniz'deki çıkarları için ele geçirilmesi gereken stratejik bir yer olmuştu. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması da Kıbrıs'ı İngiltere için daha da cazip hale getirdi. Ancak bu düşüncesini İngiltere, Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında ortaya çıkan yeni durum sonucunda uygulayabilmiştir[200].

Kıbrıs'ın yönetimi için Osmanlı ile İngiltere arasında ilk antlaşma 4 Haziran 1878'de İstanbul'da imzalanmıştır. Aslı iki maddeden oluşan antlaşmanın getirdiği koşullar ise:

1. *"Rusya, Osmanlı Devleti'nin Doğu Anadolu'daki kesin barış sözleşmesiyle saptanacak topraklarına saldıracak olursa, İngiltere buraları silahla savunmak üzere Osmanlı ile işbirliği yapacaktı".*

2. *"Osmanlı Devleti, Doğu Anadolu'daki Hıristiyanların bulunduğu yerlerde, ileride İngiltere ile aralarında kararlaştırılacak ıslahatı uygulayacaktı".*

3. *"Osmanlı Devleti, İngiltere'ye bu yükümlülüğünü yerine getirebilmesi amacıyla, Kıbrıs'ı tahsis edecek ve buraya asker yerleştirerek yönetmesini kabul edecekti".*

---

[199] Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-2001),** Der Yay., İstanbul, 2008, s. 371.
[200] Uçarol, **a.g.e.,** s. 390.

4. *"Bu anlaşma en geç bir ay içinde onaylanacaktı"*[201].

Görüldüğü üzere bir savunma ittifakı özelliğini barındıran bu anlaşma karşılığında İngiltere, Osmanlı Devleti üzerinde üstün bir nüfuz elde etmiş olmaktaydı. İngiltere böylece, Kıbrıs'a yerleşme konusunda düşüncesini, uygulamaya geçirmiş oldu.

İngiltere, 13 Haziran 1878'de Berlin Kongresi toplanmadan ve diğer devletler müdahale etmeden, konuyu oldu bittiye getirmek istiyordu. Osmanlı ise, anlaşmaya bazı ekler yapılmasını ve Kıbrıs üzerindeki haklarından bir kısmını garantiye almak istiyordu. Bu nedenle anlaşmanın onaylanması konusunda acele etmiyordu. Osmanlı'nın en çok istediği, antlaşmada belirtilmemiş olan, Kıbrıs'ın İngiltere yönetimine geçici olarak verildiğinin belirtilmesi idi. Ayrıca İngiltere vaat ettiği yardımı Osmanlı'ya yapmaya karşı çıkıyordu. Sonunda İngiltere, Osmanlı isteklerini kabul etti ve 1 Temmuz 1878'de, 4 Haziran 1878 Anlaşması'na "Ek" olarak bir anlaşma daha yapıldı. Yapılan bu "Ek" anlaşma altı maddeden oluşmaktaydı.

Beş maddesi, "*Kıbrıs'taki İslam esaslarına dayalı mahkemelerin devamı ile Türk toplumunun ve devlet malı olan taşınabilir, taşınamaz malların yönetim, devir ve gelirlerinin toplanmasının ne şekilde olacağı ve İngiltere'nin Osmanlı'ya vereceği para ile ilgili idi. Altıncı madde ise, Rusya, Kars'ı ve son savaşta Doğu Anadolu'da işgal etmiş olduğu diğer yerleri Osmanlı Devleti'ne verdiği takdirde, Kıbrıs Adası İngiltere tarafından boşaltılacak ve 4 Haziran tarihli sözleşmenin hükmü kalmayacaktır*" şeklinde hazırlanmıştı[202].

Bu "Ek" anlaşma ile Kıbrıs'ın İngiliz yönetiminde sürekli olarak kalmayacağı resmi olarak kayda geçmiş oldu. Bunun ardından İngiliz birlikleri 12 Temmuz'da Ada'ya çıkıp yönetimi ele aldılar. Bununla da Kıbrıs'ta geçici işgal yönetimi dönemi başlamış oldu. Kıbrıs konusunda bu gelişmeler yaşanırken, Berlin Kongresi'nde de Osmanlı Devleti'nin geleceği söz konusu idi.

İngiltere'nin girişimleriyle 13 Temmuz 1878'de Berlin Kongresi toplandı. Ayastefenos'un çok ağır şartları kısmen hafifletildi ve İngiltere, Rusya'nın sıcak

---

[201] Rıfat Uçarol, **1878 Kıbrıs Sorunu ve Osmanlı-İngiliz Anlaşması (Ada'nın İngiltere'ye Devri),** İstanbul, 1998, s. 61.
[202] Uçarol, **Siyasi Tarih**, s. 393-394; Anlaşma Metni İçin: Uçarol, **1878 Kıbrıs Sorunu …,** 67-68.

denizlere inme girişimini önleme konusunda, kendi düşüncesini gerçekleştirmiş oldu[203].

Görüldüğü üzere Sultan Abdülhamid'in saltanatı büyük kayıplar yaşanan bir savaşla başlar. Osmanlı İmparatorluğu, varlığını sürdürmek için uzun süre mücadele etmek zorunda kalacaktır.

Sultan Abdülhamid'in en büyük sorunlarından biri, iç karışıklık ve dış müdahalelere rağmen geniş bir imparatorluğu yönetmek olmuştur. Uyrukları, aralarında neredeyse hiç ortak bağ bulunmayan milletlerden oluşuyordu. Bunlar, Sultan'ın iradesine yalnız askeri gücün baskısı altında boyun eğiyorlardı. Anadolu'da Türkler, Araplar, Ermeniler, Yahudiler ve Rumlar olmak üzere karmakarışık bir nüfusu oluşturuyorlardı. Bunlardan Ermenileri Ruslar destekleyip kışkırtmaktaydılar. Araplar ise, açık şekilde isyan halindeydiler.

Başkaldırmış bu halkları düzen içinde tutma işini Anadolu'nun dağlık coğrafyası daha zor hale getiriyordu. Türklerin eski yurdu olan Anadolu, Arapların çoğunlukta oldukları Suriye ve Mezopotamya'dan yüksek dağlarla ayrılmıştı. Bu büyük coğrafyada ulaşımı sağlayacak en kötü araçlar dahi yoktu. Bu şartlar altında, Sultan'ın otoritesini dinleyenlerden çok, ona karşı olanlar vardı. Zorunlu askerlik sistemi, yalnız başkaldırmamış olan bölgelerde uygulanabiliyordu. İç isyan ya da yabancı saldırısına karşı, imparatorluğun askeri gücünü seferber etmek söz konusu bile olamazdı. Merkezi İstanbul olan etkili bir yönetim kurma teşebbüsleri ise, iş görmez memurlar tarafından felce uğratılmıştı. Kapitülasyonlar yüzünden yabancıların etkisi ve müdahalesi iyice artmış ve Osmanlı İmparatorluğu içinde yabancılar, özel ve imtiyazlı bir duruma gelmişlerdi. Yabancı devlet vatandaşları vergiden muaf tutulmuşlardı. Yabancı devletler ayrıca, Padişah ile yapmış oldukları anlaşmalar sayesinde bazı siyasi ve diplomatik haklar da elde etmişlerdi[204].

Osmanlı İmparatorluğu'nun işlerine karışmakla da tatmin olmayan Avrupa ülkeleri, imparatorluğu tamamen yok etmek istiyorlardı. Onların bu konudaki heyecanını yalnız "Hasta Adam"ın mirasından doğan kıskançlıklar frenliyordu. Rusya, İngiltere, Fransa, Yunanistan, Avusturya ve Macaristan, azınlıkları isyan çıkarmaları için kışkırtarak, ya da bazı topraklara yerleşerek düşüncelerini

---

[203] Uçarol, **Siyasi Tarih**, s. 394.
[204] Earle, **a.g.e**., s. 20-22.

gerçekleştirmeye çalışıyorlardı. Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği ve toprak bütünlüğü sadece büyük devletlerin ağızlarından çıkacak sözlere bağlıydı[205].

Osmanlı'nın içinde bulunduğu ekonomik geri kalmışlık, siyasi kargaşa ve dengesizliği de büsbütün artırıyordu. İmparatorluğun bir ucundan öbür ucuna, ülkenin modernleşmesine karşı engel üstüne engel dikiliyordu. Haydutlar ticareti sekteye uğratmışlardı. Yol yoktu. Anadolu nehirleri nakliyata uygun değildi. Ülkenin maden kaynakları umursanmamıştı. Gümrük vergilerinin ağırlığı altında işadamları bunalmışlardı. Sulama tesislerinin yokluğundan çoğu yerdeki topraklar kurak ve verimsiz halde idi. Halkın genelinin uğraşısı olan tarım, ilkel yöntemlerle yapılıyordu. Gübreleme hemen hemen hiç bilinmiyordu. Dolayısıyla tarımsal üretim de durağan halde idi. Köylü için pazarlara ulaşma neredeyse imkansızdı. Onun için köylü, ailesinin ihtiyacından fazlasını üretmeye ilgi duymuyordu[206].

Sanayi bakımından ise, ince Musul dokumaları, Mezopotamya'nın cam işleri ve lambaları, Diyarbakır'ın bakır ürünleri, Erzurum'un çinileri ve Şam çelikleri ile mineleri, yüzlerce yıl dünya pazarlarında ün yapmış ürünleri olsa da; 19. ve 20. yüzyıllarda sanayi ürünlerini hala eskinin el işçiliği ile meydana getirmeye devam eden Osmanlı İmparatorluğu, bu sanayi çağında siyasi açıdan olduğu gibi, sanayi bakımından da geri kalmış bir ülke durumuna düşmüştü[207].

Batıda, ihracat ve zenginliğin hızlanarak arttığı bir dönemde, Osmanlı Devleti ise sürekli borç almaya yöneldi. Her alınan borç, Osmanlı'yı Avrupa sermaye çevrelerine daha bağımlı bir hale getirdi. Alınan borç paralar ekseriya silah almaya, Avrupa usulü saraylar yapmaya ve lüks tüketim için harcandı[208]. Bu tüketime dönük gidişat, 1870'lerde Osmanlı Devleti'ni aldığı borçları ödeyememe durumuna getirdi. 1873 buhranı da, sermaye ithalatının durmasına neden olmuştu. Çok zor durumda kalan Bab-ı Ali moratoryum ilan etti. Bu ekonomik buhran, Osmanlı İmparatorluğu'na 20 Aralık 1881'de Düyun-u Umumiye İdaresi'ni kurdurttu[209].

Devlet, mali yükümlülüklerini kabul etti ve Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Osmanlı ekonomisinin bir bölümünü kontrol etmesine ve kontrolü altındaki gelirleri, borçların ödenmesi için kullanmasına izin verdi. Ancak Osmanlı Devleti, bürokratik

---

[205] Earle, **a.g.e**., s.23.
[206] Earle, **a.g.e.,** s.23-24; Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 8, s. 441-443.
[207] Earle, **a.g.e.,** s. 23-24.
[208] Akşin, **a.g.e.,** s.41.
[209] Quataert, **a.g.m.,** s.898; Süleyman Kani İrtem, **Şark Meselesi-Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi (Osmanlı Demiryolları, Düyun-u Umumiye, Misyonerlik),** Temel Yay., İstanbul, 1999, s. 144-147.

ve askeri olarak güçlenmeyi, dış borç alarak finanse etmeyi bu tarihten sonra da sürdürdü.

"*Düyun-u Umumiye İdaresi, potansiyel yabancı sermayedarlarda güvenlik duygusu yarattığı için, Batı'dan esasen demiryolu, liman ve genel altyapı hizmetleri için yeni yatırımcıları Osmanlı ülkesine çekti. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde var olan bu tür tesislerin fiilen hepsi yabancı sermaye yatırımlarıyla kurulmuştu. Böylelikle ulaşım, ticaret ve kentsel altyapıda ihtiyaç duyulan gelişme sağlandı; fakat bunun bedeli Osmanlı ekonomisi üzerindeki yabancı sermaye denetiminin artması oldu. Uluslararası kontrol gittikçe büyüyor, insanlar vergilerinin bir kısmını yabancı Düyun-u Umumiye İdaresi'ne ödüyor ve çevrelerinde Avrupa sermayesine ait kuruluşların günden güne arttığını görüyordu. Bu durum, Osmanlı yönetiminin kendi tebaası nezdindeki otoritesini zaafa uğratmaktaydı*"[210].

Osmanlı maliyesini, Avrupalı bankerlerin ve kapitalistlerin yararlarına uygun olacak şekilde kontrol eden Düyun-u Umumiye İdaresi ile Osmanlı Devleti artık yarı-sömürge bir ülke konumundaydı. Uluslararası bir kuruluş olan bu idare, devletin hükümranlık haklarını zedelemekte ve ekonomik kaynaklarını kontrolü altında tutmaktaydı. Adeta devlet içinde başka bir devlet niteliği taşıyordu[211].

Bu girişim ile Osmanlı maliyesinin düzelemeyeceği doğaldır. Dolayısıyla da para sıkıntısı devam ettiğinden, ihtiyaçlar için tekrar borç alımına gidilmiştir[212]. Böylece, Osmanlı'nın neredeyse tüm mali ve idari meseleleri, yabancıların doğrudan ya da dolaylı olarak müdahale edebileceği hale gelmişti[213].

Görüldüğü üzere, değişen siyasi gelişmelere paralel olarak ekonomik alanda da Avrupa'nın etkisi artmış ve yeni ticaret antlaşmaları ile Osmanlı dış ticareti, Avrupa ticaret politikalarının bir uzantısı olmuştu. Osmanlı yönetiminin ümitlerle

---

[210] Quataert, **a.g.e.,** s.118-119; Kıray, **a.g.e**., s.173-174; Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin var oluşu kısmen Osmanlı Bankası sayesindeydi. Osmanlı ülkesinde demiryolu inşası için kilometre garantisi uygulamasını da 1888'de Osmanlı Bankası bulmuştu (Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918,** Doğan Kitap, İstanbul, 2017, s. 251).

[211]Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s.184; Yıldırım, **a.g.m**., s.320; Nihad S. Sayar, **Türkiye İmparatorluk Dönemi Siyasi Askeri İdari ve Mali Olayları,** İ.İ.T.İ.A. Yay., İstanbul, 1978, s.252.

[212] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s. 429.

[213] Earle, **a.g.e.,** s. 22-23.

gerçekleştirmeye çalıştığı sanayi hamleleri de, gene büyük ölçüde dış etkenler yüzünden başarısız olmuştu[214].

Sanayi devrimi ile başlayan teknolojik gelişmeler, denizde ve karada hızlı ulaşım aygıtlarının kullanıma girmesi gibi faktörler, dünya genelinde ekonomik girişimlere yol açtı. 19. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı Devleti ise, karşılaştığı yeni bir dünya ekonomisi ile ticari ve ekonomik ilişkiler bağlantısı nedeniyle biçim değiştirmeye başladı. Bu yüzyılda Osmanlı'nın ekonomik ve toplumsal olarak geçirdiği dönüşüm, iç ve dış etkenlerin ortak olarak etki ettiği bir sonuçtu[215].

Osmanlı Devleti'nin ticareti 1840 yılından sonra oldukça artmıştı. Fakat Osmanlı'nın altyapı eksikliği yabancıların işini sekteye uğratıyor ve ülke ticari açıdan istenilen düzeyde gelişme gösteremiyordu. Bu nedenle, yeni yollar açılması, liman tesislerinin ıslahı ve geliştirilmesi gerekiyordu. Avrupa endüstrisi hammaddeye ihtiyaç duymaktaydı, bunlar da çoğunlukla dünyanın geri kalmış yerlerinden sağlanıyordu. Avrupalının bu ülkelerin hammadde kaynaklarını ele geçirebilmesi için, bu geri kalmış ülkelere altyapı çalışması gerekmekteydi. Bu altyapı çalışmalarında da, Avrupa'nın demiri, çeliği ve diğer yatırım malları kullanılacağından, Avrupalı yatırım malları üreticileri de kazançlı çıkacaktı.

Yabancı devletlerin sermaye getirmesinin asıl nedeni ise, Osmanlı Devleti'nin 20. yüzyıl başlarında dağılacağını düşünmelerinden dolayı, Osmanlı mirasının bölüşümünde ortaya çıkacak fırsatları kaçırmamak ve uygun zamanda ve ortamda bu ülkede bir mevcudiyet göstermek içindi.

Uluslararası ekonomik faaliyetlerin en basit şekli olan ticaret, yabancı sermayedarları Osmanlı ülkesine getiriyordu. Bu yatırımlar, öncelikle üretime ve istihdama direkt katkıda bulunan yatırımlardı. Zaten ilk doğrudan yatırımlar, ticaret evleri ve deniz taşımacılık şirketleriyle yapılmıştı. Daha sonraki yabancı yatırımlar tarım ve maden üretimi amacıyla yapılmıştır. Yabancı banka ve sigorta şirketlerinin sayısında da, yatırım yapan şirketler nedeniyle artış yaşanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda yatırım konusunda en yüksek pay, demiryolu yatırımı konusunda olmuş ve bu pay zamanla daha da yükselmiştir[216].

---

[214] Necla Geyikdağı, **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914**, Hil Yay., İstanbul, 2008, s.30.
[215] Mehmet Murat Baskıcı, **1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim,** Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.31.
[216] Geyikdağı, **a.g.e**., s. 91-92,123.

3.2.OSMANLI TOPRAKLARINDA DEMİRYOLU YAPIMI

3.2.1.Demiryollarının Tarihsel Gelişimi

Coğrafi Keşifler, Rönesans, Reform Hareketleri ile Aydınlanma Çağı'nı yaşayan; Fransız Devrimi ile toplumda yeni sınıflar, siyasi ve sosyal reformlar oluşturan Avrupa ülkeleri, bu aşamaları tamamlayıp Sanayi Devrimi'ne ulaşmıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte gelişen teknolojinin ortaya çıkardığı iletişim ve ulaşım sistemlerinde beliren büyük yenilikler, 19. yüzyıl emperyalizmini diğerlerine benzemeyen yeni bir fenomen olarak yeniden şekillendirmiş ve Batı ülkelerinde tam bir dönüşüme neden olmuştur. Nitekim 19. yüzyıl ulaşımında Sanayi Devrimi'nin en etkileyici ürünü olarak beliren demiryolları, öncelikle geliştiği ülkelerde iç dinamikleri ve arkasından da uzandığı her bölgedeki iç ve dış dinamikleri ciddi oranda değiştirmiştir.

İngiltere, bir ada ülkesi olmasının yanında, kömür yataklarının denize yakın olması gibi birtakım avantajlara sahip olduğundan Sanayi Devrimini ilk yaşayan ülke olmuştur. Sanayi Devriminin İngiltere'de yaşanmış olmasından dolayı, modern anlamdaki ilk demiryolları da İngiltere'de inşa edilmiştir. Sanayi devrimi ile birlikte pek çok fabrika, liman, yeni şehirler kurulmaya başlanmış, üretimde ve nüfusda artış yaşanmış, tüketim alışkanlıkları hızla değişmeye başlamış ve bütün bu değişimler yeni bir ulaştırma sisteminin yapımı için zemin oluşturmuştur. Buhar gücü 1769 yılında önce karayollarında denenmiş, ardından Richard Trevithick tarafından 1802 yılında da demiryollarında denenmiştir. Trevithick, ilk lokomotifi yapmış ve trenin bir taşıt olarak kullanılmasını ilk uygulayan kişi olmuştur. Demiryolu taşımacılığı 1825 yılında İngiltere'de başlamıştır[217].

Sanayi devrimi ile üretimde hızlı bir artış yaşanırken, enerjiye olan gereksinim de artmıştır. Makineleşme hızla çoğalırken, önce kömür, ardından da onun yerini alacak olan petrol önem kazanacaktır[218].

İngiltere'de demiryolu inşası hızlanarak devam etmiş ve 1850'de ülkede bu sistem tamamlanıp, diğer sanayi merkezleri ile irtibat sağlanmıştır. Ülke içindeki

---

[217] Gülpınar Akbulut, **Siyasal Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Ankara, 2010, s.10-11.
[218] Özdemir, **a.g.e.**, s.186.

gereksinim tamamlandıktan sonra, başka yeni pazarlara ulaşmak isteyen İngiltere, maliyeti oldukça yüksek olan demiryolu sisteminin yapımını ABD ile paylaşmak durumunda kalmıştır. Dolayısıyla, İngiltere devamında demiryolu yapan ilk ülke ABD olmuş, 1830 yılında Baltimore-Ohio arasındaki hattı hizmete sokmuştur. 1900'lü yılların başlarına kadar da ABD'de demiryolları ile ticaret limanları arasında bağlantı sağlanmış ve dünyadaki en geniş demiryolları ABD tarafından yapılmıştır.

Demiryolunun gelişimi sadece İngiltere ve ABD ile sınırlı kalmamıştır. Avrupa ülkelerine bakıldığında 1832'de Fransa'nın ardından hemen tüm Avrupa ülkelerinde ve 1850'li yılarda da dünyanın diğer ülkelerinde demiryolları yapılmaya başlanmıştır.

Önceleri kömür ve sanayi ürünlerini taşıyan demiryolları, sonraları yoğun nüfuslu şehirleri birbirine bağlamaya yönelmiştir. Fakat demiryollarının sunduğu avantajlara rağmen, demiryolu yapımında her ülke eşit zamanlı hareket etmemiştir. Avrupa devleti olan Hollanda ile bu kıtanın komşusu durumundaki Rusya ve Osmanlı'ya demiryolu geç girmiştir. Osmanlı, demiryolu yapma noktasında istekli olmasına rağmen, gerekli sermayeye ve teknolojiye sahip olmadığından başlangıçta demiryolu yapamamış, sonrasında yabancı yatırımcılara imtiyazlar tanıyarak, o dönemin en hızlı ulaşım aracına sınırlı da olsa kavuşmuştur[219].

3.2.2.Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı

19. yüzyılın ortalarından başlayarak, yeni bir ulaşım aracı olarak Avrupa ve Amerika'da hızlı bir ilerleme gösteren demiryolları, kısa sürede dünya genelinde en önemli ulaştırma aracı olmuştu. Bu araç, ulaşım sıkıntısı yaşayan Osmanlı ülkesinde de, yöneticiler için bir çare olarak düşünülmüştü. Demiryolları, askeri, siyasi ve ekonomik açılardan Osmanlı Devleti için yararlı olabilirdi[220].

Batı'da yayıldıkça ekonomik gelişmeye sunduğu hizmet her gün daha da açığa çıkan demiryollarının, Osmanlı İmparatorluğu'na aslında bir düşünce veya proje olarak daha çok "dışarıdan" girdiği anlaşılmaktadır. Çıkış noktası, gelişen iç dinamiklerin yarattığı bir gereksinim olmaktan çok; metropol ülkeler tarafından bu

---

[219] Akbulut, **a.g.e.,** s.11-14.
[220] Mehmet Durdu Burak, "İngiliz J. R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi", **OTAM,** 2005, S.17, s. 88.

yolda yapılan telkinlerdi. Osmanlı Devleti, önceleri bu ulaşım sistemini ekonomik gelişmeyi gözeterek istemiş değil; asıl, ekonomi-dışı yönetsel-stratejik ihtiyaçlar düşünülerek istemiştir[221].

3.2.2.1.Emperyalist Devletlerin Osmanlı Topraklarına Demiryolu ile Nüfuz Etme Politikaları

İnsanlık tarihi bakımından bir dönüm noktası olan demiryolları, Osmanlı Devleti için çağı yakalama aracı, sanayileşen büyük devletler için sömürü aracı olarak görülmüştür[222].

19. yüzyılın ortalarından itibaren önemi hızla artan demiryolları, iktisadi amaçların yanı sıra, bir politika aracı olarak da kullanılmaya başlanmıştır. Batının emperyalist ülkeleri, bu ulaşım aracını, gelişmemiş ülkeleri kendi ekonomik sistemlerine göre yönlendirmede kullanabileceklerini düşünmüşlerdir. Bu doğrultuda, sanayileşme aşamasını gerçekleştirememiş ülkeleri, demiryolu sistemi ile kendilerine bağlamak için mücadeleye girişmişlerdir. Gelişmemiş bir ekonomiye sahip olan Osmanlı İmparatorluğu da, bu gelişmelerden payını alacak ve batılı devletlerin ekonomik ve bununla bağlantılı olarak da politik baskısı altına girecektir[223].

Zengin yeraltı kaynaklarına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu ile yalnızca Batılı devletlerin bankaları ilgilenmemiş; 1838 yılında yapılan Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile ekonomik bağımsızlığı sonlandırılan ve borç yükü altında ezilen imparatorluktaki zengin yeraltı ve yerüstü kaynaklardan, kendilerine düşen payı almak için Avrupalı Demiryolu şirketleri de girişimde bulunmuşlardır[224].

Osmanlı İmparatorluğu'nda, ilk olarak 1830'lu yıllarda, demiryolu yapma düşüncesini Sultan Abdülmecid dile getirmiştir. Abdülmecid, odasında bulundurduğu Liverpool-Manchester treninin muhtelif fotoğraflarına bakarak, kendi memleketlerinde de bu tarz trenler yapılmasını arzu ettiğini ifade etmiştir. Padişah, 1853 Kırım Savaşı ile başlayan ve sürekli artan dış borçların ödenmesi için, öncelikle

---

[221] Can, **a.g.e**., s. 43.
[222] Vahdettin Engin vd., **Osmanlı'da Ulaşım-Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 209.
[223] Özdemir, **a.g.e**., s.186.
[224] Kudret Ulusoy, **1800'lerden 2000'lere Emperyalizmin Kıskacındaki Türkiye**, ALF Matbaacılık, Ankara, 2004, s. 33.

gelirlerin artırılması gerektiğini belirttikten sonra, *"bu dahi imar-ı mülk ile yani her devlette olduğu gibi kumpanyalar teşkil ederek, şimendiferler yapmakla olur"* sözleriyle, demiryolu yapımının önemine vurgu yapmıştır[225].

1850'lere kadar Osmanlı topraklarındaki yabancı yatırımlar çok alt düzeyde idi. Bu tarihten sonra ise, yabancı yatırımlar hükümete sağlanan borçlar ve demiryolu, altyapı gibi teşebbüslerde özel yatırım şeklinde hızlı bir artış göstermiştir[226].

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu, İngilizlerin ticaret üstünlüğü kurduğu Mısır'da, 1851 yılında İskenderiye-Kahire arasında yapımına başlanan hattır[227]. 211 km. olarak 1856 yılında taşımacılığa başladıysa da, ardından 1869'da Süveyş Kanalı açılınca bu demiryolu hattının önemi azalmıştır. Anadolu topraklarında inşa edilen demiryolları ise, başlangıçta Batı Anadolu'da kısa hatlar halinde yapılmıştır. Bunlar, daha çok iç bölgelerdeki tarımsal ürünlerin limanlara ulaştırılması amacıyla inşa edilmiştir. İzmir-Aydın arasında yapılan demiryolu hattı, Anadolu topraklarında inşa edilen ilk hattır. Bu hat, 1856 yılında İngilizlere imtiyaz verilerek yaptırılmıştır[228].

İzmir-Aydın hattı ancak on yıl sonra faaliyete geçebilmiştir. İngiliz Robert Wilkin, bu hattın yapılması amacıyla "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi"ni kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin, verdiği imtiyaz içerisinde, şirket sermayesinin yıllık %6 oranında kar garantisi, hat yakınındaki ormanlardan karşılıksız yararlanma, ayrıca hattın iki yanında 45 km'lik mesafede bulunan madenler bu şirket tarafından kullanılabilecekti. Bunlara ilaveten, hattın inşası için yurtdışından getirtilecek teknik malzemeler de vergiye tabi olmayacaktı. 1863 yılına gelindiğinde bu imtiyaza benzer bir imtiyaz da, İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının yapımı için Fransızlara verilmiştir. Bu hat 1875'te Alaşehir'e ulaşmış, ardından Manisa ve Soma ile bağlantı kurulmuştur. 1893 yılında da, bir taraftan Bandırma'ya, diğer taraftan Afyon'a kadar temdit edilmek şartıyla bir Fransız şirketine satılmıştır[229]. Bir başka Fransız şirketi de, Suriye'de Şam, Humus, Halep demiryolu yapma hakkını elde etmiştir[230]. Böylece Fransa, Suriye'deki önemli noktaları

---

[225] Engin, **a.g.e.**, s.210.
[226] Kemal Karpat, **Osmanlı ve Dünya**, Timaş Yay., İstanbul, 2019, s. 185.
[227] Can, **a.g.e**., s.43.
[228] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 8, s.465; Özdemir, **a.g.e**., s.192.
[229] Eldem, **a.g.e**., s. 97.
[230] Earle, **a.g.e**., s.37.

demiryolları ile limanlara bağlamıştır[231]. Suriye'nin Mısır, Anadolu, Arabistan ve Irak arasında ticaret bağlantısı sağlaması, Fransa'nın bu bölgeye demiryolu yapmasına etki etmiştir[232]. Fransızların bu hattı daha sonra Beyrut'a bağlaması da, Fransa'nın Doğu Akdeniz'deki önemini artırmıştır[233].

Batı Anadolu topraklarında yapılan demiryolları, İngiliz ve Fransız yatırımcılar tarafından kısa hatlar olarak tasarlanan İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mudanya-Bursa, Mersin-Adana hatlarıdır[234].

Emperyalist ülke sermayesi, demiryolları ile Osmanlı ülkesinin dışa açılan hinterlandlarını kontrolü altına almak istemiştir. En çarpıcı örneği de, Batı Anadolu'da yapılan hatlardır. Bu hatlar, Batı Anadolu'ya ticari kapitalizmin girişini sağlamışlardır[235].

Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında inşa edilen demiryolları da, yine İngiliz yatırımcılar tarafından yapılmıştır. 1860-1868 yılları arasında yapılan hatlar ise, Ruscuk-Varna ve Çernovoda-Köstence'yi bağlayan hatlardır. Bu hatlar, Osmanlı'nın İngiltere'ye gönderdiği hububatın maliyetini düşürmek amacıyla yapılmıştır. İstanbul'un Avrupa metropollerine bağlanması düşüncesiyle de, Avusturyalı Baron Hirsch'e Rumeli demiryollarının yapımı için 1869'da imtiyaz verilmiştir. Bu hatlar, birbirinden kopuk şekilde 1875 yılında faaliyete geçmiştir[236].

Rumeli demiryolları yapımı sırasında bazı eksikliklerden kaynaklanan gecikmeler ve zaman zaman oluşan arızalar nedeniyle, Anadolu'da yapılacak olan hatların devlet eliyle yapılması planlansa da, maliyetinin oldukça pahalıya mal olacak olması ve bütçenin de bunu karşılayamayacak durumda olması sebebiyle, devlet eliyle yapılması planı iptal edilmiştir[237].

---

[231] Suraiya Faroqhi vd., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)**, C. 2, Eren Yay., İstanbul, 2009, s. 229.
[232] Can, **a.g.e**., s. 64.
[233] Faroqhi, **a.g.e.,** s.229; İsmail Görgen, "Büyük Devletlerin Ortadoğu'da Demiryolu ve Petrol Politikası", **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, C. XI, S. 2, 2022, s.168.
[234] Çiğdem Karayemiş, **Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey**, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012, s. 28-32; Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s. 465-467.
[235] Tevfik Çavdar, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi 1900-1960**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003, s.67.
[236] Can, **a.g.e**., s.44; Özdemir, **a.g.e**., s.192.
[237] Earle, **a.g.e.,** s.37 vd.; Özdemir, **a.g.e.,** s.192.

İstanbul'u Avrupa'nın büyük kentlerine bağlamak düşüncesiyle yapılan Haydarpaşa-İzmit hattı da 1873'te bitirilmiş, ardından bir süre yapım çalışmaları dursa da, İngiliz ve Fransız yatırımcılarla görüşmeler devam etmiştir[238].

Demiryollarının dünyada hızla gelişme gösterdiği sırada Sultan Abdülhamid tahta çıkmıştı. Öncelikle İngiltere ve ABD'de yaygın hale gelen bu ulaşım sistemi, yolculuk süresini kısaltırken, toplumların zaman algısını değiştirmiş, ayrıca yük nakliyesini de geliştirerek endüstriyel gelişmelere katkı sağlamıştır. Hammadde ve sanayi ürünlerinin, üretildiği yerden satışının gerçekleştiği pazarlara ulaşımı hızlanmış, böylece iç ve dış ticarette gelişim yaşanmıştır. Sultan II. Abdülhamid de, dünyada hızla yaygın hale gelen bu ulaşım aracının gelecekteki önemini iyi kavrayarak, Berlin'den başlayıp kutsal topraklara kadar olan coğrafyayı demiryolu ağıyla birleştirip, Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli merkezlerini birbirine bağlamayı düşünmüştür. Bu sayede, geniş bölgelere yayılmış olan Osmanlı ülkesinde gidilemeyen bir bölge kalmayacak, Kars ve Kafkaslar üzerinden Rusya ve Orta Asya'ya uzanan ulaşım yolları, İran üzerinden de Hindistan ve Afganistan'a uzanacak ve İslam coğrafyasının pek çok bölgesiyle iletişim kısa bir sürede gerçekleştirilecekti. Demiryolu güzergahı çizgisinde yapılan telgraf hatları ise, payitahtın vilayetlerle kolayca iletişim kurmasını sağlayacak ve böylece de padişahın otoritesi güçlenmiş olacaktı. Aynı zamanda bu ulaşım sistemi, askeri birlikleri bir yerden başka bir yere daha hızlı şekilde sevk ederek, düşmana karşı daha hızlı önlem alınabilmesini sağlayacaktı[239].

Yabancı yatırımcılar, Osmanlı hükümetlerine demiryolu inşası için çeşitli zamanlarda önerilerde bulunmuşlardır. Ancak bu şirket veya devletler hat güzergahlarını Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçlarına göre değil, kendi ülkelerinin çıkarları doğrultusunda belirlemişlerdir. Bu şirketlerin hazırlamış oldukları demiryolu hatlarının geçeceği bölgeler, o devletler tarafından Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra işgal edilecek olan bölgelerdir. İngilizler, Fransızlar, Ruslar ve İtalyanların yanı sıra Almanlar da Berlin-Bağdat ve Doğu Anadolu bölgesinde olmak üzere demiryolu inşa teklifi vermişlerdir. Osmanlı Devleti'nin Anadolu'dan Ortadoğu'ya kadar uzanacak demiryolu için ayrıcalık tanıyacağı Almanların amacı,

---

[238] Burhan Oğuz, **Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler**, Aydınlanma Vakfı Yay., İstanbul, 2007, s.162; Baskıcı, **a.g.e.**, s. 9.
[239] Özdemir, **a.g.e.**, s.182-184.

İngilizlerin Hindistan yolunu keserek üstünlüğüne son vermek ve Ortadoğu petrollerinden pay alabilmek idi[240].

Avusturya Demiryolu Baş Mühendisi Alman Wilhelm von Pressel de Doğu Anadolu'da demiryolu yapımı için proje hazırlayanlardandır. Pressel, İran transit ticaretini kontrol edebilmek için gerekli olan Trabzon-Bayburt-Erzurum-Hasankale hattının yapımı ve bu hattın öteki hatlara bağlanmasını önermiştir. Daha sonra bu hatta Hasankale'den sonra Muş-Tatvan-Bitlis'e ulaşacak bir hat daha ilave edilmesini de belirtmiştir. Bu önerilerin dışında Pressel, Nafia Nezareti'ne, Anadolu'nun diğer bölgeleri için de hazırlamış olduğu layihayı sunmuştur.

1850 sonrasında kendilerine yeni kullanım alanları arayışında olan emperyal devletlerin her biri, demiryolu imtiyazı elde edebilme uğraşısı verirken, Osmanlı ülkesinde bulunan yeraltı zenginliklerini içine alacak şekilde egemenlik alanlarını yaymaya çabalamışlardır. Osmanlı Devleti, Anadolu veya Balkanlar'da inşa ettirdiği ya da inşa ettirmeyi düşündüğü demiryolları için teklif veren şirket veya devletlere birtakım imtiyazlar vermek zorunda kalmıştır. Devlet bütçesinin yetemeyeceği kadar yüksek maliyeti olan bu inşa faaliyeti için, kaynak arayışına giren Sultan Abdülhamid bu kaynağı yabancı yatırımcıda bulmuştur.

Bu konuda Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa da, Sultan Abdülhamid'e bir layiha sunarak *"... mali kaynakların azlığından, yeraltındaki madenlerimizden ve ormanlarımızda yatan fevkalade hazineleri değerlendirme işini yabancı mühendis ve kapitalistlere vermenin zorunlu hale geldiğini"* belirtmiştir[241].

Bu düşünce ile Çukurova'nın elverişli topraklarında yetişen ürünlerin limana nakliyesini kolaylaştırmak için, Osmanlı vatandaşlarına 1883 yılında verilen Adana-Mersin demiryolu hattı, Musul üzerinden Bağdat'a uzatılacak bir İngiliz hattının başlangıcını oluşturmak üzere tasarlanmıştı. Ancak bu hat, 1885'te İngiliz-Fransız ortaklığına devredilmiştir. 1906'da da Alman Deutsche Bank tarafından satın alınacak ve Bağdat Demiryolunu Akdeniz'e bağlayan bir ara hat haline gelecektir[242]. Fransızlar, daha çok Anadolu'nun güneyinde Suriye-Lübnan bölgesinde demiryolu yapımına gitmişlerdir. Bu yörede ilk imtiyazı 1892 yılında almışlar ve 665 km'lik hat

---

[240] İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Kronik Kitap, İstanbul, 2018, s.111.
[241] Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", **Belgeler**, C.8, S. 9-12, Ankara, 1968-1971, s.152-163; Özdemir, **a.g.e.,** s.182-192.
[242] Bonyar Waylet, Ernst Jackh, **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, Çınar Matbaacılık, İstanbul, 2004, s. 179; Özdemir, **a.g.e.,** s.192.

yapmışlardır. Aynı zamanda Fransızlar, 1894 yılında Beyrut'a bir liman yaparak bölgeyi daha da kontrol altına almış ve buradaki zenginlikleri kendi ülkelerine aktarmaya başlamışlardır. Böylece Fransızların Doğu Akdeniz'deki etkisi de artmıştır[243].

İstanbul'u Avrupa metropollerine bağlama düşüncesi ile yapılan Haydarpaşa-İzmit hattı İngilizler tarafından yapılmış olsa da, 1888 yılından itibaren bu hattı işletme hakkı Almanlara verilmiştir. Aynı yıl Avrupa'dan ilk trenin İstanbul'a ulaşmış olması, demiryolu yapımına daha fazla ilgi uyandırmıştır[244].

Balkan coğrafyasındaki demiryolu hatları, verilen imtiyazlar ile kısa zamanda bitirilmiş ve böylece İstanbul, Avrupa şehirlerine bağlanmıştır. Tanınan imtiyazlar ile birlikte Balkanlar'da işletilen madenlerin sayısı ve çeşidi çoğalmıştır. Madenleri işletme ayrıcalığı daha çok yabancı girişimcilere verildiğinden, devlet hazinesine önemli ölçüde girdisi olmuştur. Aynı zamanda önemli altyapı çalışmaları da gerçekleştirilmiştir[245].

1889 yılında Alman İmparatorunun İstanbul'da Abdülhamid'i ziyaret ettiği (Böyle bir olayın başka örneği yoktur. Avrupa'dan ilk defa bir hükümdar Osmanlı Başkentine gelmişti) sırada Osmanlı, Girit isyanı ile uğraşmaktaydı ve Kayzer adeta bir kurtarıcı gibi görülmüştü. Almanya ile yakınlaşmak için iyi bir neden ortaya çıkmıştı[246].

Anadolu topraklarına da, demiryolunu ulaştırma düşüncesiyle, Haydarpaşa-İzmit hattını işleten Almanlara, 1888 yılında bu hattı Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı verilmiş, bu hattın inşası için de Almanlar tarafından 23 Mart 1889'da Anadolu Demiryolu Şirketi adlı anonim şirket kurulmuştur[247].

Haydarpaşa-İzmit hattı Almanlar tarafından Ankara'ya uzatılırken, bu hatların yapım imtiyazının Almanlara verilmesi, çıkarları zedelenecek olan İngilizleri oldukça rahatsız etmiştir[248]. 1888 yılında Almanlara verilen imtiyazın en önemli özelliği ise, hattın ileride Bağdat'a kadar ilerletilmesi durumunda, şirkete yapım

---

[243] Görgen, **a.g.m**., s.168.
[244] Murat Özyüksel, **Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yay., İstanbul, 1988, s.61.
[245] Vadettin Engin, "Rumeli Demiryolları", **Osmanlı'da Ulaşım**, s. 220 vd.; Özdemir, **a.g.e.,** s.182.
[246] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 8, s.174.
[247] Özyüksel, **a.g.e**., s.66; Özdemir, **a.g.e**., s.192.
[248] 1888'de Alfred Kaulla, demiryolu hattını Ankara'ya kadar uzatmak üzere imtiyaz alır. Her ne kadar başlangıçta sadece kendi adı geçse de, esasen o, Deutsche Bank'la Osmanlı Harbiye Nezareti'ne Mauser tüfeklerinin satışını yapan Stuttgart'ın Württembergische Vereinsbank'ın müdürü idi. Kaulla, Doğu'da Alman çıkarlarının adamıydı (Oğuz, **a.g.e**., s. 162).

önceliği tanınacak olması ve bu şirkete ilgili hat üzerindeki her türlü madenle de ilgili öncelikli olacağına söz verilmesidir[249].

Ankara'ya kadar uzatılması için verilen imtiyaz sonunda, bu hat 1893'te tamamlanmış ve ilk trenin Ankara'ya ulaşmasıyla normal seferler başlamıştır. Ankara hattını kısa zamanda tamamlayan Almanlara, Eskişehir-Konya hattının yapım hakkı da tanınmıştır[250]. Ankara hattından sonra Konya hattının yapımına hemen başlanmış ve ilk tren 1896'da Konya'ya ulaşmıştır. Halbuki Almanlar, II. Abdülhamid'in arzuladığı hat olan Ankara-Sivas-Bağdat yönünde inşaata devam etselerdi, İngilizleri karşılarına almayacaklardı. Fakat Almanların hem inşası zor, hem de işletmesi karlı görünmeyen bu hat yerine, Eskişehir'den daha verimli topraklar olan Konya ovasına uzanarak, İzmir-Aydın demiryolunun hinterlandını tehdit etmesi sonucu, 1892 yılından itibaren demiryolu konusunda İngiliz-Alman sürtüşmesi de başlamıştır[251].

Bugünkü Bağdat Demiryolu ise, Konya hattının inşa edilmesiyle birlikte Basra Körfezi'ne doğru kesin istikametini almış oldu[252].

Anadolu topraklarında inşa edilen demiryollarının ilk sonuçları başarılı görüldüğünden, Alman mühendisleri, topografları ve subayları, bundan sonra gelişmeler için "her bakımdan uygun" güzergahı bulmak ve hedefledikleri ekonomik istilayı gerçekleştirebilmek için Anadolu'ya gönderilmişlerdir. 1898 yılında Osmanlı ülkesinin bir atlası ile beraber iki askerin hazırladığı "*Kleinasiens Naturschatze-Küçük Asya'nın Doğal Hazineleri*" isimli ilginç bir eser ortaya çıkmıştır. Anadolu toprakları hemen her gün ticari açıdan tetkik ediliyordu. Aynı zamanda politik ve stratejik olarak da, Almanya'da revaçta olan "*Weltpolitik*" düşüncesi için de araştırma yapılıyordu. Alman İmparatoru II. Wilhelm de, Sultan Abdülhamid'i bu sıralarda ziyaret edecek ve Alman kapitalistler, İngilizlerin kaçırdığı fırsatı yakalayacaklardır[253].

1880'li yılların sonlarından itibaren yapılan Anadolu demiryolları, Osmanlı Devleti'nin değil, büyük güçlerin çıkarlarına uygun şekilde döşenmiştir. II.

---

[249] Atakan Büyükdağ, "Osmanlı Petrolleri ve Alman İmparatorluğu: Türk-Alman İlişkilerinin Yitirilmiş Fırsatı", **Ekonomi Maliye İşletme Dergisi**, 2021, C.4, S.2, s. 125.
[250] Oğuz, **a.g.e**., s.162.
[251] H. Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914),** Phonex Yay., Ankara, 2004, s. 194; Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 8, s. 176.
[252] Oğuz, **a.g.e**., s.162; Büyükdağ, **a.g.m**., s.125.
[253] Oğuz, **a.g.e.,** s. 162.

Abdülhamid bu durumun siyasi, askeri ve ekonomik tehlikesinin farkında olmasına rağmen, ancak birbiriyle bağlantılı olan bir demiryolu sisteminin, ülkeye siyasi, idari, askeri ve ekonomik katkı sağlayacağını da düşünmekteydi[254].

Avrupalı güçler için de, demiryolu ayrıcalığı elde etme oldukça önemli idi. Çünkü bu sayede Osmanlı Devleti üzerinde, imtiyaz tanınan devlet egemenlik alanını genişletmiş olacaktı. Sanayileşmiş devletlerin mamul ürünlerinin ihracı için Pazar arayışlarında, imtiyazlı devlet büyük bir avantaj kazanacaktı[255].

Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımında uyguladığı en önemli özellik, demiryolu inşasının imtiyaz olarak verilmesiydi. Osmanlı Devleti, imtiyaz verilen şirkete kilometre garantisi sistemi ile yapacağı karı garanti ediyordu. Düşük kar edilmesi karşısında, garanti edilen karı Osmanlı Devleti ödemekteydi[256].

Anadolu'da demiryolu yapımı hızla devam ederken, yabancıların kazanımı olduğu gibi, Osmanlı Devleti de bu ulaşım sisteminden kazanç sağlamıştır. İnşa edilen demiryolları ulaşımı hızlandırırken, vergilerin toplanması, asayişin sağlanması, tarımın canlanması, iç ve dış ticaretin hareketlenmesi gibi birçok alanda fayda sağlanmıştı. Ayrıca, devlet için belki de en önemlisi, olası savaşlarda asker sevkiyatını kısa sürede gerçekleştirebilmek idi[257].

Yabancı sermayenin 19. Yüzyıl ortalarından başlayarak, Osmanlı Devleti'ne yoğun şekilde yönelmesinin, birbirine karışmış iki sonucu olmuştur: İmparatorluğun bazı yerlerinde küçük oranda; ama maliyet olarak yüksek olan ilk donanımın başlamasını sağlamış ve Osmanlı Devleti'nin öncelikli ihtiyaçlarının o anda giderilmesi açısından yararlı olmuştur. Ancak aynı zamanda, Birinci Dünya Savaşı arifesinde, sanayi güçlerinin ekonomik, siyasal ve kültürel müdahaleleri ile Osmanlı Devleti'ni yarı sömürge durumuna düşürmelerine etki etmiştir[258].

"*Bu dönemde yabancı yatırımların %73'ünü demiryolu ve limanlar oluşturmuştur. Bunlara bankacılık ve sigorta alanındaki yatırımlar da eklendiğinde, oran %81'i bulmuştur. Sanayi ve madencilik gibi aslen üretim faaliyetine yönelik*

---

[254] Soy, **a.g.e.,** s. 189.
[255] Hüseyin Vehbi İmamoğlu, "XX. Yüzyılın Başında Osmanlı Devleti'nde Ekonomik Dönüşüm ve Siyasi Bloklaşma", **Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.6, S.1, s.144.
[256] Ahmet Onur, **Türkiye'de Demiryolları Tarihi (1860-1953)**, Kara Kuv. Kom., İstanbul, 1953, s.23-26.
[257] Özdemir, **a.g.e**., s.192.
[258] Jacques Thobie, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", **TCTA**, C.3, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.724.

alanlardaki yabancı yatırım oranı ise, %10'un altında kalmıştır. Yani yabancı sermaye, ülkenin sınai kalkınması üzerinde olumlu roller oynamamış, aksine hammadde ihracatını ve Avrupa ülkelerinde üretilen mamul madde ithalatını ileri düzeylere taşıyarak, ülkenin Batı'ya bağımlılığını artırmıştır"[259].

3.2.2.2.Almanların Bağdat Demir-Petrol Yolu Projesi ve Yabancı Devletlerin Osmanlı Topraklarında Artan Rekabeti

Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu, Aysa ve Balkan topraklarında verdiği imtiyazlar ile demiryolları yapımı sürerken, iki önemli gelişme yaşanmıştır. Birincisi, Osmanlı yönetiminin ve aydın bürokrat kanadın, demiryolu yapımını ciddiye alıp gün geçtikçe buna daha fazla önem vermesi; ikinci gelişme ise, pek çok insanın aklındaki "*bir demiryolu şebekesi ile Mezopotamya'yı İstanbul üzerinden Avrupa'nın metropollerine bağlama"* isteğinin somut projelere ve girişimlere dönüşmesiydi. Birinci düşüncenin gerçekleşmesi için, 1865 yılında başına Edhem Paşa'nın getirildiği "Nafia Nezareti" (Bayındırlık Bakanlığı) kurulur. İkinci düşünceyi gerçekleştirmek için de, Baron Hirsch'e 1869 yılında, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak demiryollarının yapım imtiyazı verilecek ve sonrasında da bu demiryolu ağına "Şark Demiryolları" denilecekti. Daha sonraları, dönemin padişahı Sultan Abdülaziz'in hattı uzatarak Anadolu'da oluşacak demiryolu ağına bağlamak istediği sırada, şark demiryollarının inşa çalışmaları devam ederken, hükümetle Hirsch arasında anlaşmazlıklar başgöstermişti. Bunun üzerine Abdülaziz, devletin yönetiminde, tüm Anadolu'ya yayılarak İstanbul'dan Bağdat'a uzanacak bir demiryolu ağının oluşturulması için 1871 yılında bir irade yayımladı. "Özel teşebbüse karşı güvensizlik duygusu"nun sonucu olarak yayımlanan bu "irade"nin getirdiği yeni havayla Osmanlı tarafından yapımına başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı iki yıl gibi uzun bir sürede bitirilince, gözler yeniden Avrupa'ya çevrildi. 1872 yılında Alman mühendis Wilhelm von Pressel, "Asya-Osmanlı Demiryolları" genel müdürlüğüne getirildi. Bu arada 1870'li yıllarda çeşitli girişimciler, Akdeniz'in bir limanından çıkarak Basra'ya ulaşmayı ve bu yolla Mezopotamya ile büyük kentleri birleştirecek projeleri tasarlayıp Osmanlı yönetimine başvurmaktaydılar. Bunlardan biri de, İngiliz demiryolu müteahhidi Latham'ın İskenderiye'den Basra'ya uzanan

[259] Özdemir, **a.g.e.**, s. 182.

projesi idi. Ancak padişah, Haydarpaşa çıkışlı bir demiryolu ağı düşünmekteydi. Bu yönde bir proje ise, Alman mühendis Wilhelm von Pressel tarafından hazırlanmıştır. Bu projeye göre, Haydarpaşa'dan başlayan ve Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşacak olan demiryolu, Bolu ve Karadeniz Ereğlisi kolları ile İç Anadolu'ya ve Karadeniz'e; Doğu ve Güneydoğu Anadolu kolları ile de hemen tüm Anadolu'yu saracak bir ağa dönüşecekti. Toplam 4.670 km'den oluşması öngörülen bu dev proje, son örneği Chester Projesi olan, sonraki tüm Anadolu demiryolları projeleri için de bir "ilk örnek" olma özelliğine sahiptir[260].

İstanbul'dan başlayıp tüm Anadolu'ya yayılması düşünülen ve Mezopotamya coğrafyasından, özellikle Musul topraklarından ilerleyerek Bağdat'a ve sonrasında da Basra Körfezi'ne ulaşması amaçlanan bu demiryollarının, geçtiği topraklardaki tüm yeraltı zenginliklerini işletme hakkı, demiryolu yapım imtiyazını alan şirkete ait olacaktı. Bu bakımdan bu "*demiryolu projeleri*", Mezopotamya'daki yoğun petrol rezervlerinden dolayı, aynı zamanda birer "*petrol yolu projesi*" anlamına da geliyordu[261].

Demiryolu yapım imtiyazını alan devlet, Osmanlı topraklarında yeraltı ve yerüstü kaynaklarını kullanabilme gibi pek çok ayrıcalığa sahip olurken, aynı zamanda kilometre garantisi sistemiyle de kazancını garanti altına almış olacaktı. Osmanlı Devleti açısından ise, Sultan Abdülhamid'in denge politikası kapsamında, belki de en stratejik adımı olan Bağdat Demiryolu imtiyazı, Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde yükselen nüfuzunun göstergesiydi. Bu nedenle bu imtiyaz, yabancı devletlerin Osmanlı topraklarında rekabetini artıran bir faktör idi[262].

"*Almanların Yakındoğu diplomasisi, 19. Yüzyılın başından neredeyse sonuna kadar, bir demiryolu diplomasisi olmuş ve bunun büyük önem verilerek takip edildiği en önemli bölgeler de Anadolu ve Mezopotamya olmuştur. Bu bölgelere Alman sermayesi ve Alman göçünün yönlendirilmesi, eski yıllara dayanmaktadır. Almanya'nın önde gelen ekonomistlerinden Roscher, daha 1848 yılında Osmanlı Devleti'nin paylaşılması durumunda Anadolu'nun Almanya'nın tabii hakkı olduğunu*

---

[260] Can, **a.g.e**., s.49-50.
[261] Can, **a.g.e**., s.52; İmamoğlu, **a.g.m**., s.144.
[262] İmamoğlu, **a.g.m**., s. 144; Kilometre garantisi uygulaması neticesinde Avrupa sermayesi için karlı bir yatırım haline gelen demiryolları, Osmanlı açısından ise, topraklarının emperyal ülkeler arasında nüfuz alanlarına ayrılma sürecinde en büyük unsur idi (Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)**, Yurt Yay., s. 66).

ileri sürmüştür. 1870'den sonra bu fikir daha da yaygınlaşmış ve daha kesin olarak savunulmaya başlanmıştır. 1880 yılında ise Berlin'de, Almanların Anadolu'ya nüfuzunu desteklemek amacıyla 50 milyon Marklık bir sermaye ile bir ticari dernek kurulmuştur. Bu dönemde Almanların önde gelen haritacılarından olan Kiepert, düzenli olarak Osmanlı topraklarında araştırma yapmak amacıyla görevlendirilmiştir. 1886 yılında ise, bir oryantalist olan Dr. A. Sprenger, diğer Alman bilim adamlarıyla birlikte Anadolu ve Mezopotamya'nın Alman kolonizasyonuna açılması yolundaki çağrıyı yinelemiştir"[263].

Bağdat'tan Basra'ya kadar ulaşacak demiryolu projesi Alman mühendis Pressel tarafından hazırlanıp sunulduğunda, Osmanlı Devleti'ne yakınlaşmak isteyen Almanlara, istedikleri fırsatı sunmuştu. Yakınlaşmak için bölgeye yatırım yapmak gerekli idi. Almanya, düşündüğü bu demiryolu projesi ile Osmanlı topraklarına yayılarak, bu topraklar üzerinden sıcak denizlere inebilecekti[264].

Osmanlı yönetimi bu demiryolunun askeri, idari ve ekonomik açılardan fayda sağlayacağını düşünmekte idi. Bu proje, İstanbul'dan başlayıp Basra Körfezi'ne kadar ulaşacak ve ülkeyi neredeyse kuzeybatıdan güneydoğuya kesecek kapsamlı bir proje idi. Osmanlı Devleti'nin bu çapta bir demiryolu ağını inşa etmesi mali olarak mümkün olmadığından, yabancı sermaye ve teknolojisinin bu işi yapmaya davet edilmesi de kaçınılmazdı. Sultan Abdülhamid, Avrupalı büyük güçlerin sermayesi ve bilgisinin farkında olmasına rağmen, bu konudaki İngiliz ve Fransız tekeline son vermek, hatta Osmanlı hukukuna göre faaliyet gösterecek nitelikte bir imtiyaz anlaşması yapmayı istemekteydi. Bu projenin, İngiliz ve Fransızların kontrolü altında olan ve onların menfaatlerine hizmet eden hatlarla gerçekleşmeyeceği, Abdülhamid tarafından bilinmekte idi. Daha önce Batı Anadolu bölgesinde yapılan kısa demiryolu hatları İngiliz ve Fransız yatırımcılara aitti. Ayrıca Suriye'deki bütün demiryolları Fransızlara aitti. II. Abdülhamid, demiryolu yapım ve işletmeciliğinde İngiliz ve Fransız üstünlüğünü kırmak adına, yapılmasını istediği bu önemli hatlar için Almanlara sıcak bakıyordu. Ayrıca Abdülhamid, İngilizlerin önceki yıllarda Osmanlı toprakları ile ilgili ortaya koyduğu işgal siyasetinden de endişe ettiğinden, Anadolu

[263] Soy, **a.g.e.**, s.187-188.
[264] İmamoğlu, **a.g.m.**, s.344-345.

veya diğer Osmanlı topraklarındaki demiryolu yapımı ve işletmesini İngilizlere vermek istemiyordu[265].

Bir taraftan da Sultan Abdülhamid, bu imtiyazı Almanlara vererek Avrupa devletlerini iktisadi ve siyasi açılardan Almanya ile dengelemeyi düşünüyordu. Bu açıdan Bağdat Demiryolu Projesi, 19. Yüzyılın denge politikaları kapsamında, en ciddi girişim olarak görülmüştür. Üstelik Arap isyanlarını hızlıca bastırabilmek ve İngiltere'nin bu coğrafyadaki etkisini engellemek için de, bu demiryolu hattı gerekli görülüyordu. Zira Almanların Basra Körfezi'ne kadar sokulması, İngiltere'nin razı olacağı bir durum değildi. Nitekim, Bağdat Demiryolu yapım ayrıcalığı Almanlara tanınınca, İngiltere, Yakındoğu'da oluşabilecek bir Alman hegemonyası sonucunda, Hindistan'daki sömürgelerine uzanan yolun, Alman egemenliğine girmesinden endişe duyacaktır.

Sultan Abdülhamid de, demiryolu ayrıcalığının İngiltere'nin elinde olması halinde, Mısır-Suriye-Irak-Hindistan'ın güneyinde kalan bölgenin, Osmanlı'dan koparılacağını düşünüyordu. Benzer şekilde Fransa'ya da, Lübnan coğrafyasındaki isteklerinden dolayı endişeyle bakılıyordu. Bu durumda demiryolu yapım ayrıcalığını Almanlara vermek en uygun tercih oluyordu[266].

Abdülhamid, eskiden olduğu gibi Rusya'ya karşı İngiltere'den faydalanmanın artık gerçekleşmeyeceğini anlayınca, bu iki devlete karşı başka bir devletin yardımından faydalanmak istedi. Bu nedenle Almanya'yı seçti. Ancak Alman yardımı pahalıya, hatta Osmanlı'nın hayatına mal olacaktı[267].

Rusya da, İngiliz ve Fransızlar gibi çıkarlarıyla çatışacak olan bu projeye karşı çıkmıştır. Bu demiryolu sayesinde, Osmanlı Devleti'nin askeri gücü Rusya aleyhine artarken, ekonomik olarak da gelişme yaşanacak ve böylece de Avrupa pazarlarında Rus mallarının karşısına yeni bir rakip çıkacaktı[268].

Görüldüğü üzere, Bağdat Demiryolu projesi sadece bir ulaşım projesi değildi. Projenin gerçekleştirileceği bölge tahıl üretimi açısından da, Rus toprakları kadar verimli bir kapasiteye sahipti. Yine bölge, tekstil sanayi için ana madde olan pamuk tarımı dışında, taşkömürü yatakları bakımından da yüksek potansiyele sahipti. Daha

---

[265] Soy, **a.g.e.,** s.189-190.
[266] İmamoğlu, **a.g.m**., s.345.
[267] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s.101.
[268] Rıfat Önsoy, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri 1871-1914**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, s. 53.

da önemlisi, zengin petrol rezervleri idi. Böylece, demiryolu ayrıcalığı kazanmak pek çok avantaj sağlayacaktı. Devletler arası çekişmeler devam ederken, Osmanlı ile Almanya arasında 1860'larda Abdülaziz döneminde yapılan silah ihracatı bir ticari işbirliği başlatmıştır. Alman silah firması Krupp'tan 1860'lı yıllarda silah ve cephane alımı devam etmiştir. Sultan Abdülhamid döneminde ise, Osmanlı ordusunun eğitimi için Almanya'dan subay getirilmesi ile de askeri işbirliği yaşanmıştır. Bu gelişmeler, Almanya ile ekonomik olarak da ilişki kurulmasına zemin oluşturmuştur[269].

Bağdat Demiryolu imtiyazı, Osmanlı-Alman yakınlaşmasını daha da pekiştirirken, bir yandan da, Abdülhamid'in düşündüğü gibi uluslararası dengeleri sarsmıştır[270].

Abdülhamid'in aklında başından beri hep Bağdat'a uzanan bir demiryolu hattı vardı ve bunu da Almanlara yaptırmaya niyetliydi. Nitekim Almanlar da ülke içi sorunlarda Abdülhamid'i desteklemiş ve böylece kaderini onunla birleştirmişti. Fakat Alman şirketi bu büyük projenin finansmanı konusunda pek umutlu değildi. Bu arada diğer ülkeler de yeni tekliflerle mücadelelerini sürdürdüklerinden rekabet devam etmekteydi[271].

19. yüzyıl sonlarında Alman İmparatoru II. Wilhelm de, Osmanlı-Alman ilişkilerinde belirleyici bir rol oynamıştır. II. Wilhelm döneminde mutlak bir yakınlaşma söz konusudur. Büyük güçlerin Osmanlı üzerine baskısı da, Osmanlı Devleti'nin Almanya ile olan yakınlaşmasında etkili olmuştur[272].

Geniş toprakları egemenliği altında bulunduran Osmanlı Devleti, pek çok avantajından dolayı, II. Wilhelm'in "Dünya siyaseti" (Weltpolitik) düşüncesi açısından, bu topraklara "ilgi" duymasını gerektirmiştir. II. Wilhelm döneminde, yapılan ticari antlaşmalar iki ülkeyi her zamankinden daha fazla yakınlaştırmış ve böylece, Almanya'nın Ortadoğu politikası da değişmeye başlamıştır[273].

1889 yılında Şam ve Kudüs gezisi esnasında II. Wilhelm, *"Sultan ve dünyanın her tarafına yayılmış olan 300 milyon Müslüman bilsin ki, Alman İmparatoru*

---

[269] İmamoğlu, **a.g.m**., s.346; Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusu Silahları", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 16, 2004/1, s. 127; Adnan Gürbüz, Türk-Alman İlişkilerinin Gelişiminde Bir Silah Fabrikasının Rolü: Alman Krupp Silah Fabrikası, **Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu, Bildiriler Kitabı,** Konya, 2009, s.248 vd.
[270] İmamoğlu, **a.g.m**., s.345.
[271] Can, **a.g.e**., s.59.
[272] Rathmann, **a.g.e.,** s.70.
[273] İmamoğlu, **a.g.m**., s.347.

kendilerinin dostudur" diyerek, Osmanlı Devleti'nin dostu olduğu şeklinde bir izlenim yaratmaya çalışmıştır[274].

Ticari faaliyetler ile başlayan ve askeri ilişkilerle devam eden Osmanlı-Alman yakınlaşması, demiryolu inşasında ayrıcalık hakkının Almanlara tanınmasında etkili olmuştur. Özellikle 1889 ve 1898 yıllarında Alman İmparatoru II. Wilhelm'in İstanbul'a iki kez gelmesi, bu yakınlaşmayı daha da güçlendirmiştir. Avrupa'nın büyük güçlerinin Osmanlı Devleti'ni parçalama ve paylaşma düşüncesinin hızlandığı bu dönemde, dost görünen Almanya, Bağdat Demiryolu imtiyazının kendisine tanınması konusunda başarılı olmuştur[275].

Bundan sonra Almanya, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde nüfuz sahibi olma mücadelesinde artık diğer devletlerden öncelikli olacaktır. Bu öne geçişte, şimdiye kadar yaşanan gelişmeler ile birlikte, Alman İmparatoru'nun 1889 yılında gerçekleştirdiği Türkiye ziyaretinin yanı sıra "28 Ağustos 1890'da Almanlara geniş ekonomik ve ticari imkanlar tanıyan Türk-Alman Ticaret Antlaşması" da rol oynamıştır[276].

Ekim 1898'de II. Wilhelm'in Türkiye'yi ikinci ziyareti, Türk-Alman ilişkilerinde yeni bir süreç başlatmıştır[277]. İmtiyazı alınan bu hat için, 16 Mart 1889'da yayınlanan fermanla, 23 Mart 1889'da Osmanlı Anonim Şirketi ve merkezi İstanbul olan La Societe du Chemin de Fer d'Anatolie (Anadolu Demiryolu Şirketi) kurulmuştur. Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu ve benzer işlerle ilgilenen Otto von Kühlmann, şirketin yönetimine getirilmiştir[278].

Alman maliyeci Fon Siemens ile Almanya elçisi Baron Marschal von Biberstein'ın yaptığı görüşmeler sonunda Nafia Nazırı Zihni Paşa ve Dr. Siemens arasında 20 Aralık 1899'da imzalanan sözleşme ile Anadolu Demiryolu Şirketi'ne incelemelere başlaması için izin verilir[279].

---

[274] Earle, **a.g.e.,** s. 147; Salih Kış, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Haçlı Rüyası ve 1898 Kudüs Seyahati", **SUTAD**, 2017, S.42, s. 487-506; Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914), **Türkler**, C.1, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s.8.
[275] Özdemir, **a.g.e**., s.192; Tepekaya, **a.g.m**., s.7.
[276] Süleyman Kocabaş, **İngiliz Tuzağı-Osmanlı'nın Yaşatılması ve Yıkılışında İngiltere'nin Rolü (1783-1923),** Vatan Yay., İstanbul, 2003, s.76; Can, **a.g.e**., s. 58. Ayrıca Bkz.: Önder Deniz, Hüseyin Vehbi İmamoğlu, "Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinin Niteliksel Analizi: 1890 Ticaret Antlaşmasının Öncesi ve Sonrası", **JASAS**, 2014, No:30, s. 337-355.
[277] Can, **a.g.e**., s.59.
[278] Soy, **a.g.e**., s. 193; Engin, **a.g.e**., s. 323.
[279] İrtem, **a.g.e**., s. 62.

Bu gelişmelerden sonra Bağdat'a kadar ulaşacak bir demiryolu hattı için faaliyetler başlatılmıştır. İstanbul'dan başlayan Ankara, Eskişehir, Konya, Adana, Osmaniye, Kilis, Urfa, Musul, Bağdat ve en son da Basra Körfezi'ne ulaşacak bir demiryolu projesi hazırlanmıştır. Bu hat, yan kollarıyla Hatay ve Şam'a, oradan da Mekke ve Medine'ye bağlanacaktı. Ardından da Hicaz demiryoluyla birleştirilerek dini bir niteliğe sahip olacaktı[280].

Almanlara göre bu "B.B.B." (Berlin-Byzantium-Bagdad) Projesi, Almanların bir dünya politikasıydı[281]. Anadolu Demiryolu Şirketi ile Nafia Nazırı Zihni Paşa arasında 5 Mart 1903 tarihinde, İstanbul-Bağdat-Basra hattı olarak hazırlanmış proje için Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens ile Nafia Nazırı Zihni Paşa tarafından imtiyaz antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmanın içeriğine göre:

İlk üç maddede hattın güzergahı ve inşa aşamaları ve imtiyaz süresinin 99 yıl olacağı belirtilmiştir. Ayrıca, Fırat ve Dicle nehirlerinde taşımacılık yapmak, Bağdat ve Basra vilayetlerinde de liman yapma hakkına sahip olmak, şirkete tanınan ayrıcalıklardı. Petrol madeni ile ilgili olarak ise, imtiyaz verilen şirket, demiryolu hattının iki tarafında da 20 km'yi kapsayan bölgede her çeşit madeni işletebilecekti. Ayrıca şirket, inşa faaliyetlerinde ormanlardan da faydalanabilecekti.

Hat, 200'er km'lik bölümler halinde tamamlanacaktı. Bunlara ilaveten şirket, güzergah boyunca telgraf hattı döşeme, tuğla ve kiremit fabrikaları açma hakkına da sahipti. İnşaat civarındaki eski eserler için de, şirketin izin almasına gerek görülmeyecekti. İstanbul'da da Sirkeci-Haydarpaşa ve Karaköy-Haydarpaşa arasında gemi işletme hakkı olacaktı[282].

18 Mart 1903 tarihinde Padişah iradesi ile imtiyaz sözleşmesi yürürlüğe girmiştir. Bu irade ve sözleşmeyi gerçekleştirmek için 13 Nisan 1903 tarihinde, Osmanlı Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur. Şirketin %40'ı Deutsche Bank'a, %40'ı Osmanlı Bankası'na ve kalan %20'si diğer kurumlara aitti[283].

---

[280] Özdemir, **a.g.e**., s.193; Özyüksel, **a.g.e**., s. 193-196.
[281] Earle, **a.g.e.,** s. 114.
[282] **BOA, A.DVN.MKL**, 43/7; Earle, **a.g.e**., s. 136; Özdemir, **a.g.e**., s.193; Can, **a.g.e**., s. 63; Özyüksel, **a.g.e.**, s. 193-196; Rathmann, **a.g.e.,** s. 79-83; Soy, **a.g.e**., s. 214; Ortaylı, **a.g.e**., s. 128.
[283] Özyüksel, **a.g.e.,** s.193-196.

Stratejik olarak büyük önem taşıyan Bağdat Demiryolu İmtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketine verilmesi üzerine, Alman İmparatoru II. Wilhelm duyduğu memnuniyetten dolayı Sultan Abdülhamid'e teşekkürlerini bildirmiştir[284].

İçeriğinden de anlaşılacağı üzere, bu imtiyaz sözleşmesi ile Anadolu baştan başa Alman sermayesi için çok karlı olacak yatırımlara açılmış oluyordu[285].

1908 devrimiyle birlikte Bağdat Demiryolu Şirketi önemli zorluklarla karşılaşır. Meşrutiyet yönetiminin görece özgürlük anlayışından faydalanan, Bağdat Demiryolu çalışanları greve giderler. Bir süre de olsa inşa faaliyetleri duraksamış olur. Ayrıca Jön Türkler, Abdülhamid'in Almanlar ile yaptığı anlaşmaların geçerliliği konusunda fikir ayrışmalarına başlayacaklardır[286].

Petrol imtiyazları konusunda ve demiryolunun geçeceği yerler konusunda neredeyse üç yıla yakın bir süre ortak karar verilememiştir. 1912 seçimlerinde ise, ülkede siyasi olarak ikiye bölünmüşlük daha belirgin hale gelecektir. Diğer yandan 1910 yılında alınan dış borç sayesinde Almanya ile ilişkiler iyi gitmeye başlamıştır. Ancak Almanlar, bu büyük projeye kendi mali güçlerinin yetmeyeceğini 1911 sonrası iyice anlamışlardır. Almanların, demiryolu hatları ile ilgili olarak İngiltere, Fransa ve Rusya ile görüşmeleri olumlu geçmekteydi. Hatta 15 Şubat 1914'de Fransa Osmanlı Devleti ile anlaşma imzalayarak, bazı bölgeler konusunda birbirinin nüfuzunu kabul ettiler. Daha sonra Almanlar Fransızlarla görüşerek, projenin finansmanı için, Osmanlı gümrüklerinin yükseltilmesi üzerinde anlaşmaya vardılar. İngilizler ise, 1913 ve 1914'de Osmanlı ile antlaşmalar imzalayarak, Osmanlı'dan bazı ödünler almayı başardılar. Almanların İngilizlere ödünler verdiği 15 Haziran 1914'de yapılan anlaşma ile aralarındaki sorunlar çözülmüş gibi görünmekteydi.

Almanlara Osmanlı topraklarında birçok açıdan ayrıcalık sağlayan Bağdat Demiryolu Projesi, ilk günden başlayarak İngiltere ile Almanya arasında sürtüşme konusu olmuştur. Büyük güçler arasındaki kazanımlarla ilgili çelişkiler kısa süre sonra çıkar çatışmalarını tekrar başlatmıştır[287].

Almanların, Osmanlı Devleti'ne dost görünmesiyle, ekonomik, siyasi ve askeri olarak yararları olan demiryolu hattı, emperyal devletleri tekrar çıkar

---

[284] **BOA, İ. HUS**, 93/25.
[285] Can, **a.g.e**., s. 63.
[286] Ediger, **a.g.e**., s.254.
[287] Ediger, **a.g.e**., s.276-279.

çatışmasına götüren ve Birinci Dünya Savaşı'na yol açan önemli sebeplerden biri olmuştur[288].

Sonunda gelinen savaş ortamında, hatların yapımına gecikmeli olarak devam edilse de, projeden umulan başarı elde edilemedi. Mondros Antlaşması ile tüm demiryolları İtilaf devletlerine teslim edildi[289]. Cumhuriyet sonrasında hatlar, 1928 yılında yeni Türk Devleti tarafından satın alınmıştır[290]. Bağdat hattının Anadolu toprakları dışında kalan bölümü ise 1940 yılında tamamlanabilmiştir[291].

3.2.2.3.Bağdat Demiryolu İmtiyazının Almanlara Tanınmasına Diğer Devletlerin Tepkileri

Dünya liderliği ile enerji kaynakları arasında doğrudan bir ilişki yer almaktadır. Enerji kaynakları üzerinde denetim sağlamak, devletlere ekonomik, politik, askeri açılardan önemli kazançlar getirmektedir. Osmanlı Devleti'nin, yeraltı ve yerüstü zenginliklerinin ve pazarlarının kullanımı konusunda Almanlara geniş haklar tanıyan demiryolu antlaşması, bu topraklarda önceden beri geniş ayrıcalıklara sahip olup, bunları kaybetmek istemeyen ve bu antlaşmanın Ortadoğu politikaları önünde bir engel olacağını düşünen İngiltere, Rusya ve Fransa'yı endişelendirmiş ve bu imtiyaza tepki göstermelerine yol açmıştır[292].

İngiltere'nin Tepkisi:

İngiliz kapitalistler, yeraltı zenginlikleri ve verimli topraklara sahip olması nedeniyle zengin olan Osmanlı ülkesine ve demiryolu hattının geçeceği bölgeye uzun süre önce dikkat çekmişlerdi. Fakat bu sırada İngiltere'nin aklından geçmeyen bir ülke, bu zengin bölgeye nüfuz etmeye çalışıyordu. Almanların Osmanlı ülkesinde demiryolu ayrıcalığı elde etmesi, İngiliz menfaatlerinin önemli ölçüde zarar göreceği

---

[288] Özyüksel, **a.g.e.,** s. 233-237; Özdemir, **a.g.e**., s. 193-194.
[289] Murat Özyüksel, "Anadolu ve Bağdat Demiryolları", **Osmanlı**, C.3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.672.
[290] İsmail Yıldırım, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950**, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2001, s. 142-144; Ediger, **a.g.e**., s. 279.
[291] Özyüksel, **a.g.e**., s. 238.
[292] Necmettin Acar, "Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbenkyan'ın Rolü", **International Journal of Social Science (JASAS),** 2013, C.6, S.4, s.6; Mustafa Albayrak, "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", **OTAM**, S. 6, 1995, s.27; Tevfik Çavdar, **Osmanlı Devleti'nin Yarı Sömürge Oluşu,** Ant Yay., İstanbul, 1970, s.132; Earle, **a.g.e**., s.159-165.

anlamına gelmekteydi. Demiryolu hatlarının Berlin'den Bağdat'a uzanması, İngiltere'nin etkinlik alanı olan Mısır ve Basra Körfezi'ndeki çıkarlarına zarar verecekti[293].

Osmanlı ülkesinde demiryolu imtiyazını ilk elde eden İngilizler, bu husustaki önceliklerini kimseye kaptırmak istemiyordu[294]. Fakat 19. Yüzyıl sonlarına gelindiğinde Osmanlı topraklarında İngiltere'nin etkinliği azalmakta, Almanya'nınki ise sürekli artmaktaydı. Almanya'nın bu önemli imtiyaza sahip olması, Osmanlı üzerinde artan etkinliğinin bir işaretiydi[295].

İngilizler, Bağdat Demiryoluna başlangıçta sessiz kalıp onun, "Anti-Rus bir proje" olarak düşünüp, Rus yayılmacılığını önleyecek bir girişim olduğuna kanaat getirmişlerdir[296]. Ancak 1903 yılı, İngilizlerin bu demiryolu tasarısına karşı çıktıkları yıl olur. İngilizler, Almanların denetimindeki bu demiryolu hattının, kendilerini uğratacağı zararları açıkça belirtmişlerdir[297]. Bağdat Demiryolu, İngiliz parlamentosunda uzun tartışmalara konu olmuştur. İngiliz elçisi de bu tartışmaları İstanbul'a iletmiştir[298]. İngilizler, Alman yayılmasını önlemek amacıyla bir ara demiryolunu "milletlerarası proje" haline getirmek istemişlerdir. Başkan Balfour, 7 Nisan'da bu görüşü öne sürmüştür. Lord Edinburg ise, *"Ben Almanları Basra Körfezi'nde görmektense, Rus'ları İstanbul'da görmeyi tercih ederim"* diyerek, Basra Körfezi'ne kurulacak bir Alman deniz üssü veya sağlamlaştırılmış bir bölgeyi, İngiltere'nin menfaatleri açısından oldukça zararlı bulduğunu ifade etmiştir[299].

İngilizler, hedef belirleme ve politika yapmada "gizli ve sinsi" olurken, Almanlar ise, "açık ve şamatacı" davranmaktaydılar. Almanların, Bağdat Demiryolu ile İngilizleri yenilgiye uğratacaklarını açıkça yazmaları da, İngilizleri ciddi şekilde endişeye düşürmüştür. Bu demiryolu hattı tamamlandığında, Mısır ve Süveyş Kanalı'nı kaybedecek, Hindistan ve Asya ile irtibatı zarar görecek olan İngiltere, aynı zamanda da Merkezi ve Doğu Afrika'yla da ilişkisi biteceğinden,

---

[293]Ortaylı, **a.g.e**., s.167; Çavdar, **a.g.e**., s.170.
[294] Albayrak, **a.g.m**., s. 26.
[295] Ömer Kürkçüoğlu, **Türk İngiliz İlişkileri (1919-1926),** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1978, s. 29.
[296] Süleyman Kocabaş, **Tarihte Türkler ve Almanlar**, Vatan Yay., İstanbul, 1988, s. 85; Rathmann, **a.g.e**., s.65.
[297] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 224.
[298] **BOA, HR. İD**, 2012/25.
[299] Kocabaş, **Almanlar…**, s. 93-94; Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 224-225.

Hindistan'daki 60 milyon Müslüman'ın da İngiltere'yi tehdit edeceğinden endişe duymaktaydı.

İngiltere, Ortadoğu'daki çıkarlarına zarar verecek olan Almanya karşısında, bundan böyle Fransa ve Rusya ile birlikte faaliyet göstermeye başlar. 1904 yılı başlarında, Bağdat Demiryolu nedeniyle *"Mezopotamya'da İngiliz-Alman rekabeti sonunda bir savaş veya kağıt üzerinde bir anlaşma ile sonuçlanacak bir devre başlıyordu".*

Bu rekabetin savaşa gideceğinin ilk emaresi 8 Nisan 1904'te Londra'da İngiltere-Fransa arasında yapılan antlaşma idi. 1907 yılında da Rusya ile anlaşan İngiltere gücünü pekiştirmiş, böylece Üçlü İttifak grubunun karşısında Üçlü İtilaf grubu oluşmuştu[300].

İngilizler 1906 yılında Bağdat hattının Kuveyt'e uzanmasına da itiraz ederken, aynı zamanda Bağdat-Basra Körfezi hattının yapım ve işletmesinde Almanlarla ortak olmayı talep etmişlerdir[301]. Bu konu için Osmanlı Devleti Alman yatırımcılardan onay istemiştir[302]. Almanlar konuya uzlaşmacı yaklaşmışlar ve Bağdat-Basra arası demiryolu yapımından ve Basra Limanı imtiyazından vazgeçtiklerini belirtmişlerdir[303].

Böylece İngilizlerin Basra'daki ayrıcalığını Osmanlı ve Almanlar kabul etmişlerdir. Artık uzlaşma sağlanmış gibi görünse de İngiltere, bu zengin bölge için mücadelesine dünya savaşı başlayana kadar devam etmiştir. Savaş öncesi verilen karşılıklı ödünler ile proje devam edebilmiştir[304].

Gelişmeler yaşanırken 1914 yılı öncesine gelindiğinde, Bağdat Demiryolu Projesi konusundaki anlaşmazlıklar "savaş"la değil, "diplomasi" yoluyla çözülmüş görülüyordu. Ancak diplomasi de, 28 Haziran 1914'te patlak veren savaşla sona erdi[305].

Savaş sırasında yapım faaliyetleri yavaşlayan hat, 1918 yılına gelindiğinde Bağdat'ı İstanbul'a bağlar duruma gelmişti. Ancak Osmanlı ve Almanya'nın savaştan yenik çıkmaları nedeniyle, hatlar işgal edilmiş ve buradaki Osmanlı ve

---

[300] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.224-226.
[301] **BOA, HR. SYS**, 109/5.
[302] **BOA, HR. SYS**, 109/13.
[303] Earle, **a.g.e**., s.249; Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.227.
[304] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s. 32-33.
[305] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 228.

Alman askerleri tahliye edilmiştir. Fakat 1928 yılında Yeni Türk Devleti tarafından Türkiye topraklarında kalan bölümler satın alınıp devletleştirilmiştir[306].

Fransa'nın Tepkisi:

Fransa'nın 1870'de Sedan Savaşı'nda Almanya'ya yenilmesi Osmanlı siyasetinin değişimine yol açmış, Berlin Antlaşması'ndan sonra da Osmanlı'ya bakışı netleşmişti. Buna göre Fransa, hakimiyet kurmak istediği Osmanlı topraklarına fiilen yerleşmek, ekonomik ve dini ayrıcalıklar kazanmak, ayrıca da Avrupa güçler dengesini korumak için mevcut statükoyu sürdürmek istemiştir[307].

Bu nedenle Fransızlar, Avrupa'da kendilerini mağlup eden Almanların daha fazla güçlenmesini istemiyordu[308]. Başta İngilizler gibi bu demiryolu projesine çekimser kalsalar da, daha sonra Ortadoğu bölgesinde, özellikle Suriye civarında etkin olan ticari ve dolayısıyla ekonomik menfaatlerinin zarar göreceği endişesiyle projeye olumsuz bakmışlardır. 1914 yılına gelindiğinde bir antlaşma yapılsa da, arkasından patlak veren dünya savaşı ile antlaşma geçerliliğini yitirmiştir[309].

Rusya'nın Tepkisi:

Ekonomik, siyasi ve askeri olarak Osmanlı topraklarındaki çıkarlarına engel olacak bu projeye ilk karşı çıkan devlet Rusya olmuştur. Almanların ortaklık teklifini de reddetmiştir. Bu demiryolu faaliyete başladığında Osmanlı'nın Doğu Anadolu tarafında askeri bağlantısı kolaylaşacak ve Rusların, güneye inebilmesi engellenecekti. Rusya'nın Yakındoğu'ya yayılma isteği için de bu demiryolu hattı, büyük bir engel olacaktı. Demiryolu sayesinde Osmanlı, Ermenilerin bulunduğu Doğu Anadolu'yu ciddi şekilde kontrol altına alacaktı[310].

Almanların ayrıcalığını aldığı bu demiryolunun Mezopotamya topraklarına ulaşacak ara hatları sayesinde, Alman ürünleri ile İran ve Afganistan pazarlarında etkin olan Rusya rekabete girecekti. Ayrıca Alman yatırımcılar Dicle ve Fırat

---

[306] Ufuk Gülsoy, **Kutsal Proje**, Timaş Yay., İstanbul, 2010, s. 242-243.
[307] Süleyman Kocabaş, **Tarihte Türkler ve Fransızlar**, Vatan Yay., Kayseri, 1990, s. 324.
[308] Earle, **a.g.e.,** s. 171.
[309] Kocabaş, **Almanlar …,** s. 87; Albayrak, **a.g.m**., s. 30; Özdemir, **a.g.e.,** s. 194.
[310] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s. 181; Earle, **a.g.e**., s. 159,165; Kocabaş, **Almanlar …,** s. 86,96.

vadilerini geliştirip, bu bölgedeki tarım ürünlerinin artmasını sağladıklarında, bu durum Rus aristokratlarını ekonomik olarak zarara uğratacaktı[311].

1901 yılından itibaren yapımı tamamlanan hatların bulunduğu bölgelerin verimli topraklarından getirilen buğday da, İstanbul'un ihtiyacının yarıdan fazlasını karşılamaya başlamıştı. Bu durumda ekonomik, siyasi ve askeri olarak zarara uğrayacak olan Rusya, bu demiryolu projesinin yapımına tepki göstermiştir[312].

3.2.2.4.Hicaz Demiryolu Yapımına İngiliz Muhalefeti

İngiltere, önce Yemen, sonra Kıbrıs ve hemen ardından da Mısır'a yerleştikten sonra, Süveyş Kanalı'nı ele geçirip Arabistan yarımadasını da kontrolü altına alma girişimlerine başlamıştı. Mısır'ın, İngiliz işgaline uğrayıp, Süveyş Kanalı'nın İngiltere kontrolüne girmesiyle, Osmanlı Devleti'nin Arap Yarımadası'ndaki hakimiyeti tehlikeye düşmüştü ve Sultan Abdülhamid'in tabiriyle, Süveyş Kanalı'na bir "alternatif" aranmaktaydı. Böylece, Hicaz Demiryolu gündeme gelmişti[313].

Arabistan Yarımadası'nın Sultan Abdülhamid için ayrı bir önemi vardı. Müslümanların kutsal şehirleri olan Mekke ve Medine'nin burada yer alması, padişahın siyasi liderlik vasfının yanında İslam halifesi de olmasından dolayı, Abdülhamid'in başta Hicaz olmak üzere, Arabistan'a ilgisini artırmaktaydı. İngiltere öncelikli olmak üzere emperyalist devletlerin, 19. yüzyılda bölgeye ilgilerinin yoğunlaşması, Abdülhamid'in de buraya olan ilgisinin pratiğe dökülmesine yol açtı. Padişah, bölgeyi iç ve dış tehlikelerden koruyabilmek amacıyla demiryolu yapılmasını istedi[314].

Şam'dan başlayıp Mekke ve Medine'ye kadar ulaşacak Hicaz Demiryolu'nun inşa amacı halka "haccın kolaylaştırılması" şeklinde açıklandı[315]. Bu politika çerçevesinde adı geçen yol, hacılara ulaşım kolaylıkları sağlayacak, Müslüman

---

[311] Earle, **a.g.e.,** s. 159,165; Kocabaş, **Almanlar** …, s. 86.
[312] Kocabaş, **Almanlar …,** s. 86; Albayrak, **a.g.m**., s.30.
[313] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.154; Özdemir, **a.g.e**., s.194; Sultan Abdülhamid, **Siyasi Hatıratım,** İstanbul, 1974; s. 108.
[314] Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yay., İstanbul, 1994, s.41; Hicaz bölgesi, bünyesinde iki kutsal şehri (Mekke ve Medine) bulundurduğu için, İslam dünyasında önemli bir yere sahipti (Metin Hülagü, "Dünden Bugüne Bir İmparatorluk Projesi Olarak Hicaz Demiryolu", **Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid,** Erciyes Üniversitesi Yay., Kayseri, 1978, s. 150).
[315] Gülsoy, **a.g.e**., s.41.

dayanışması ve birliğini artıracak, kutsal şehirler Mekke ve Medine'nin savunulmasına yardımcı olacaktı[316]. Abdülhamid, Avrupalı devletlerin Osmanlı topraklarına yayılma teşebbüslerine karşı "Panislamizm" düşüncesi ile karşı durmaya çalışıyordu[317].

Dini özelliğinin dışında Hicaz Demiryolu, asker sevkini kolaylaştıracak, bölgede bozulan siyasi ve askeri otoriteyi Osmanlı Devleti lehine değiştirecekti. Ayrıca ekonomik olarak da bu hat, Mekke ve Medine için hac ve alış-verişi artıracaktı. İleriki zamanlarda hat, bir kol ile Kızıldeniz'e ulaştığında ekonomik olarak daha fazla gelir sağlanacaktı. Bu yolun yapılması, Anadolu, Arabistan ve Hint ticaretinin, Süveyş Kanalı'ndan Hicaz Demiryolu'na intikal etmesi demekti[318].

Devletin böyle bir yatırımı mali olarak karşılayamayacak olması, yeni kaynak arayışına yol açmıştır. Bu demiryolu yapımına öncelikle İngiltere olmak üzere Avrupalı büyük güçlerin muhalefeti, yabancı sermayedarları engellemiştir. Bu engellemelere rağmen, 1900 yılının Mayıs ayında yayımlanan irade ile hattın inşasına başlanmıştır[319].

Bu demiryolunun inşası konusunda yapılacak yardımlar için Meclis-i Vükela önce karar almış, sonra da ilanname hazırlanıp Sultan Abdülhamid'in onayına sunulmuştur. Onay alındıktan sonra da kamuoyuna duyurulan ilanda, taşra ve vilayetlerden toplanacak olan yardımlardan bahsedilmiştir[320]. Ayrıca beş kişiden oluşan komisyonun hazırladığı raporda, inşaat için Osmanlı askerlerinin görevlendirilmesinin de gerekli görüldüğü belirtilmiştir[321].

İlan üzerine dünyanın birçok yerinden bu demiryolu inşası için Müslümanlar para göndermiş; fakat gelen yardımlar yeterli olmayınca, maaşlardan da kesinti yapma yoluna gidilmiştir[322]. Örneğin, sadrazam, vekiller ve bütün devlet memurlarından birer maaş tutarında bağış yapmaları istenmiş ve bu durum, halkın da katılımının sağlanması adına kamuoyuna duyurulmuştur[323]. Ayrıca, muallim

---

[316] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 33-34.
[317] Gülsoy, **a.g.e**., s.46.
[318] **BOA, Y. PRK. BŞK**, 62/60; Gülsoy, a.g.e., s.49-51.
[319] Ömer Faruk Yılmaz, **Hicaz Demiryolu Projesi**, Çamlıca Basım, İstanbul, 2011, s.18; Gülsoy, **a.g.e.,** s.678.
[320] **BOA, İ. ML**, 38/62.
[321] **BOA, Y. PRK. TFN**, 6/87.
[322] Ufuk Gülsoy, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", **Osmanlı,** C. 3, s. 678; Yılmaz, **a.g.e**., s. 18; Özyüksel, **a.g.e**., s. 172.
[323] **BOA, DH. MKT**, 2407/18.

mekteplerinden de her ne nam ile olursa olsun maaş alan memur ve müstahdemin, Hicaz Demiryolu ianesine iştirakının devlete sadakat olduğu Ankara Maarif Müdüriyeti'ne bildirilmiştir[324].

Bu arada Osmanlı Hükümeti, Hicaz Demiryolu yapımının hızlandırılması hakkında da padişaha karar almasının gerekli olduğunu bildirmiştir[325]. Ayrıca, halkın da levazımının nakli için gereken vagon ve lokomotiflerin tedarikinin sağlanması adına Ziraat Bankası'ndan kredi çekilmesinin de uygun olacağı bildirilmiştir[326].

Yurt içinden yapılan başka bir nakdi yardım da, Beyoğlu Mutasarrıflığı tarafından, Tepebaşı Tiyatrosu'nda Perapalas Oteli Direktörü vasıtasıyla İtalyanlara oyun oynattırılması ve oyun gelirinin Hicaz Demiryolu inşaatı için gönderilmesi şeklinde olmuştur[327].

Yurt dışından hattın yapımına Kıbrıs'taki Müslümanlar da yardımda bulunmuşlardır[328]. Ayrıca Yalta Müslümanları Hicaz Demiryolu inşaat masrafları için yardım göndermiş ve bunun karşılığında Yalta tüccarlarından İbni Hasan ve Emir Hasan Efendilere Osmanlı Devleti tarafından nişan verilmesine karar verilmiştir[329]. Osmanlı Devleti, Rusya'da yaşayan zengin Müslümanlardan da gelen yardım karşılığında taltifte bulunulduğunu bildirmiştir[330].

Demiryolunun Müslüman sermayesi ile yapılması düşünülmüşse de, yardım gönderenler arasında gayrimüslim teba da bulunmaktadır. Örneğin Karadağ Prensinin oğlu Mirko, bu hattın yapımı için 500 frank yardım yaparken, Petroviçe'de yaşayan müslümanlar da 4.650 frank parayı Osmanlı elçiliği yoluyla göndermişlerdir[331].

---

[324] **BOA, MF. MKT**, 560/40.
[325] **BOA, İ. TNF**, 10/29.
[326] **BOA, İ. HUS,** 82/92.
[327] **BOA, Y.PRK.ZB,** 29/42.
[328] **BOA, A] MTZ. KB**, 3/19 ve 3/20.
[329] **BOA, HR, TH**, 250/84.
[330] **BOA, Y. PRK. EŞA**, 36/94.
[331] **BOA, Y. A. HUS**, 414/73.

Yurt dışından Çin, Rusya, Hollanda Singapur, İran, Tunus, Cezayir, Fas, Samatra, Java, Hindistan Müslümanları ve Malezya gibi pek çok ülkeden yardımlar gelmiştir. En büyük ferdi yardımı Afganistan Sultanı Amir Han yapmıştır[332].

Mısır ve Hindistan Müslümanları gönderdikleri yardımlar ile İngiliz yönetimine karşı duydukları memnuniyetsizliği de bir anlamda göstermiş olmuşlardır[333].

Hicaz demiryolu yapımına, bölgede en çok çıkarı zedelenecek olan İngiltere karşı çıkmıştır. Egemenliği altında bulundurdukları Süveyş Kanalı'na bir rakip olacağını düşündükleri hat, İngilizlerin egemenlik alanlarını tehdit etmekteydi. Bu nedenle Mısır'a doğru ilerletilecek bir ara hatla Mısır'ı kaybedebileceklerinden telaşlanmaktaydılar[334].

Almanlar için Bağdat Demiryolu ile Hicaz Demiryolu arasında bağlantı kurulması, istenilen bir durumdu. Olası bir savaş halinde Arap topraklarında demiryolunu İngilizlere karşı kullanmak, askeri bakımdan avantaj sağlayabilirdi. Alman araştırmacı Mygind, bu önemli yapıma Almanların yaptığı katkılardan memnuniyet duyduğunu ifade etmiştir[335].

Abdülhamid'in bu demiryolu hattını Panislamist politikası amacıyla kullanacak olması da, İngilizleri endişeye götürmüştür. İngilizler, demiryolu istikametindeki Arap kabilelerini kışkırtarak, yolun yapımını zaman zaman sekteye uğratmışlardır[336].

Demiryolunun yapımı 1901 yılı yazında Şam'da başlamış, 1 Eylül 1908'de Medine'ye ulaşmış ve hattın açılışı yapılmıştır[337]. Her ne kadar hattın Cidde ve Mekke'ye kadar ilerletilmesi düşünülse de, bu istek gerçekleştirilememiştir[338].

Bu hat ile İngilizlerin düşmanlığı artmış, özellikle Tabe ve Akabe'ye yaklaşılması, İngilizleri Kızıldeniz ve Mısır'a hakimiyetleri açısından büsbütün korkutmuş, Almanlara Bağdat Demiryolu Hattı imtiyazının verilmesiyle bir "Kuveyt

---

332 Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.155; Süleyman Kocabaş, **Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar-Türkiye ve İngiltere**, Vatan Yay., İstanbul, 1985, s.112-113.
333 Özyüksel, **a.g.e.,** s.171-172.
334 Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, s. 131; Özdemir, **a.g.e**., s.194.
335 Özyüksel, **a.g.e**., s.173.
336 Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.154.
337 Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.155; Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, s. 678; Yılmaz, **a.g.e**., s.18.
338 Eldem, **a.g.e**., s.100.

Meselesi" çıkardıkları gibi, Hicaz Demiryolu Hattı sebebiyle de bir "Akabe Meselesi" ne sebep olmuşlardır[339].

Bugün Hicaz Demiryolunun geçtiği bölgeler, Türkiye'nin dışında kalmaktadır. Buralarda, petrol yatakları olması, İngiltere'nin Arabistan'ı savaş sonrası sömürge yapma politikasıyla uyuşmaktadır. Bu hattın yapımına başından beri karşı çıkmasının nedeni de, Osmanlı Devleti'nin petrol bulunan bu bölgede egemen olmasını engellemektir. İngiltere, gösterdiği çaba sonunda Hicaz emirini Osmanlı'ya karşı ayaklandırmış ve kopuş sağlanarak bu bölgenin kontrolünü eline geçirmiştir[340].

3.2.2.5.Amerika'nın Chester Projesi

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarında demiryollarına yatırım yapan ülkeler İngiltere, Fransa ve Almanya iken, 20. yüzyıl başlarında emperyalizm sürecine hızla dahil olan Amerika da bu alana girdi. Bu bağlamda Yakındoğu'nun Amerikan sermayesi için cazip olan tarafı petrol oldu. Bu konu ile ilgili 20. yüzyıl başlarında Anadolu ve Mezopotamya bölgelerinin ekonomik sömürüsüne yönelik olarak Amerikalılar iki proje gündeme getirdiler: Glasgow'un ve Chester'ın Projesi[341].

Amerikalı olan Dr. Bruce Glasgow'un temsil ettiği şirket, aslında Amerikan değil, İngiliz-Amerikan ortaklığı ile kurulmuş bir şirket idi: J. G. White and Company[342]. Diğer proje ise, gerçekleşmese de uzun süre Osmanlı gündeminde yer alan ve diğer büyük güçlerin muhalefeti ile karşılaşan Chester Projesi. Bu proje, 1896'da yaşanan Ermeni olayları sırasında Amerikan misyonerlerine ait olan ve zarar görmüş olan malların tazmin edilmesi için, Amerikan donanmasında resmi görevli olarak İstanbul'a gelen ve Sultan Abdülhamid ile yakınlık kuran Amiral Colby Mitchell Chester'ın girişimiyle gündeme gelmişti[343]. Buradaki temaslarında iş ve yatırım imkanları Chester'ın ilgisini çekmişti. Bu konuda ilk aklına gelen,

---

[339] Kocabaş, **Hindistan Yolu …,** s. 113-114.
[340] Hülagü, **a.g.e**., s.166-167; Özdemir, **a.g.e**., s.194.
[341] Erdal Açıkses, Rahmi Doğanay, **Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi,** Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yay., Elazığ, 2010, s.49-50.
[342] Can, **a.g.e.,** s.122.
[343] Can, **a.g.e**., s.113.

Ermenistan diye bildikleri bölgede ulaşım imtiyazları almak düşüncesiydi. Amerikan sermayesi için bölgenin en ilgi çekici yanı da madenleriydi[344].

Chester Projesi, Ermenistan hayali kuran Ermeniler tarafından destek görmekteydi. Almanlar, İngilizler ve Fransızlar tarafından Mezopotamya petrolleri için mücadele verildiği sırada meydana gelen bu projenin, bağımsız Ermenistan devleti kurulmasını arzu eden Ermeni girişimciler, Türkiye'de duyurusunu yapmaktaydılar[345].

Bu proje, Amerikan sermayesinin bölgedeki ilk teşebbüslerinden biridir ve Meclis-i Mebusan'da uzun tartışmalara neden olmuştur. Ayrıca proje, Amerika'nın 1823'de benimsediği infirat politikasından-Monroe Doktrini'nden kopuşu anlamına da gelmektedir. Başkan Monroe, yabancıların iç işlerine müdahale etmeme yönünde karar almasına rağmen, gönderdiği misyonerler ile aldığı kararı çiğnemiş oluyordu; ancak Chester Projesine verdiği açık destek, aldığı karardan tamamen kopuş anlamına gelmekteydi[346].

Amerikan sermayedarları Anadolu topraklarında demiryolu yapımına 1870'lerde ilgi duymaya başlamışlar; fakat bu, meşrutiyet dönemine kadar ilgiden öteye geçememiştir. 1911'de Meclis-i Mebusan'da yaptığı konuşmada dönemin Nafia Nazırı, keşif amacıyla Erzurum'a bir Amerikan askeri heyetin Alman ve Fransızlarla birlikte geldiğini belirtmiştir[347].

Amerikalılar bölgeye ilgi duymaya başladıklarında, Osmanlı İmparatorluğu toprakları Avrupalı emperyalist devletlerin nüfuz alanlarına bölünmüştü. O güne kadar bu nüfuz alanı savaşının nispeten dışında kalmış olan ve bölgeye sonradan giren Almanların ve Amerikalıların iştahını Orta ve Doğu Anadolu ile Mezopotamya kabartmaktaydı[348].

Padişah II. Abdülhamid döneminin sonlarına doğru Anadolu-Musul-Kerkük arasında bir demiryolu yapılması gerektiğinden bahsedilmeye başlanmıştı. Amerika,

---

[344] Açıkses, Doğanay, **a.g.e.,** s.49-50.
[345] Niyazi Berkes, **İki Yüz Yıldır Neden Bocalıyoruz**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1965, s.100.
[346] Uçarol, **a.g.e**., s.290-291. Yaşar Semiz, **Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909-1926**, Saray Kitabevi, Konya, 1994, s.47.
[347] **MMZC**, C:2, D:1, İS:4, s.27.
[348] Can, **a.g.e**., s.118.

Ortadoğu petrolleriyle yakından ilgilenerek, bunun neticesinde demiryolu imtiyazı almak için diğer ülkelerle rekabete girişti[349].

Amerikalı Amiral Chester, bu tür girişimlerde bulunma isteğini, 1896 sonrası İstanbul'a tekrar geldiği 1908 yılında gündeme getirdi[350]. Abdülhamid'e, demiryolu, liman yapımı ile mineral ve petrol çıkarma dahil birçok alanda ayrıcalık talep eden çok amaçlı bir proje sundu. Bu başvuru, rekabeti çok yoğunlaştıracak iken, bu sırada tüm imtiyaz avcıları üzerinde soğuk duş etkisi yapan bir olay yaşanır: 23 Temmuz 1908 İhtilali. Bunun ardından, 8 Eylül 1908 tarihinde çıkarılan bir irade ile Hazine-i Hassa tasarrufunda bulunan emlakın ve hakların, petrol hakları dahil, bir bölümü Devlet Hazinesine devredilir.

1908 yılı itibarıyla Meşrutiyet döneminin başladığı ve petrol ayrıcalığı peşinde koşan şirketler bakımından bekle-gör ortamında, Meclis-i Mebusan toplantılarında petrol konusunda hararetli tartışmaların yapıldığı oturumlar yaşanmaya başlanmıştır[351].

Yakın zamanlarda yapılan Glasgow'un başvurusundan daha uygun şartlar içeren Chester Projesi ile zengin maden yataklarına ulaşacak olan 2 bin km. uzunluğundaki bu hat için imtiyaz istenir[352]. Amerikalı yetkililer tarafından, mevcut Berlin-Bağdat hattına eklenecek olan, Sivas'tan Harput, Ergani, Musul ve Kerkük üzerinden İran sınırına inecek bir hattın yapılmasına karar verilmişti. Ayrıca Karadeniz ve Akdeniz'e bağlanan üç ek demiryolu hattının da yapılması planlanmıştı. Bu işin yürütülmesi için Chester Grubu Kasım 1909'da "*Ottoman-Amerikan Development Company*" (Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi) adıyla bir şirket kurmuştu[353]. New Jersey kanunlarına göre ve 500 bin dolar sermaye ile kurulan bu şirket, mali gücünü kanıtlamak için petrol politikaları konusunda basında kendi reklamını yapmaktaydı. Bu durumda Glasgow'un gösterdiği sermaye karşısında, daha güçlü görünen Chester Projesi kabul edildi[354].

---

[349] Yaşar Özüçetin, Emrah Altay, "Demiryolu İnşası Fikri ve Sahibinin Adıyla İfade Edilen Bir Proje: "Chester Projesi", **JASAS**, C.6, S.1, 2013, s.1202.
[350] Açıkses, Doğanay, **a.g.e**., s.51.
[351] Uluğbay, **a.g.e**., s. 85-86.
[352] **MMZC**, C:6, D:1; İS:1, s. 593.
[353] Görgen, **a.g.m**., s.175.
[354] **MMZC**, C:7, D:1, İS:3, s.6; "Osmanlı Sermayedarları", **Tanin**, 11 Ocak 1910; Can, **a.g.e**., s. 133-142; Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C. 3, İletişim Yay., İstanbul, 2009, s. 438.

Projenin, Glasgow'unkinden farklı yanı, hattın geniş olarak yapılmasının planlanması ve hat işletmeye açıldığı andan itibaren maden vergisinin ödenecek olmasıydı[355].

Amerika'nın girişimleri sonucu 10 Mart 1910'da, Amerikan şirketiyle Osmanlı yöneticileri arasında bir ön anlaşma imzalandı ve sadarete gönderildi. Ancak dönemin sadrazamı Hakkı Paşa bir süre bu anlaşmayı imzalamayarak geciktirmiştir. İmtiyaz süresi 99 yıl olan proje, uluslararası rekabeti oldukça kızıştırmıştı. 1909'da Amiral Chester'ın İstanbul'da görülmesi, savaş öncesi günlerin en sert diplomatik mücadelelerinden birini kışkırttı. Bu, Yakındoğu'daki Alman ve İngiliz topluluklarının, Amerikan girişimini dışlamak amacıyla, büyük bir uzlaşmaya varmalarının işaretiydi. İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar, Chester'ın girişimlerini yakından takip edip, her fırsatta yapılması planlanan değişik hatlara muhalefet ediyorlardı. Bu hatların başında ise, Samsun-Sivas hattı geliyordu. Amerikan planı, Avrupa'da şiddetli protestolar düzenlenmesine yol açmıştı[356].

Jön Türklerin, devrimden sonraki ilk yıllarda, İtilaf Devletleri'nden yana olan ve Almanya aleyhine olan tavrı, ancak 1910 yılına kadar sürebildi. Çünkü Jön Türkler arasında İngilizlere karşı güvensizlik duygusu gelişmekteydi. Özellikle Abdülhamid'in tahttan indirilmesine yol açan 31 Mart Olayında İngiltere'nin parmağının bulunduğunun düşünülmesi ve İngilizlerin Girit sorununda Yunanistan'ı desteklemesi bu güvensizliği daha da artırdı[357]. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin acilen ihtiyaç duyduğu borç parayı da, İngiltere-Fransa değil, Almanya temin etmiş ve 9 Kasım 1910'da Osmanlı-Almanya arasında borçlanma antlaşması yapılmıştı. Bu antlaşmaya 32 banka katılmıştır[358].

Borçlanma antlaşmasından sonra Deutsche Bank temsilcisi, Osmanlı Devleti üzerinde Almanların nüfuzunu artırmak için uyguladıkları politikanın, başarılı olduğunu ifade etmiştir[359]. Deutsche Bank, Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını alarak Anadolu topraklarından Ortadoğu'ya uzanma konusundaki başarısını kimseye kaptırmak istemiyordu. Bu arada İngiliz D'Arcy grubu da Chester grubunun Osmanlı

---

[355] **MMZC,** C:6, D:1, İS:1, s.593; Hüseyin Cahit, "Chester Projesi", **Tanin,** 26 Teşrinisani 1911; Tunaya, **a.g.e**., s.438.
[356] Can, **a.g.e**., s.136-137.
[357] Earle, **a.g.e**., s.241-250; Can, **a.g.e**., s.124-125; Rathmann, **a.g.e**., s.100.
[358] "İstikraz", **Tanin,** 10 Kasım 1910.
[359] Mahmut Muhtar, **Maziye Bir Nazar Berlin Antlaşması'ndan Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münasebetleri**, Ötüken Yay., İstanbul, 1999, s.120.

ülkesinde yer almasını istemediğinden, Deutsche Bank ile işbirliği yapma eğilimi gösterecektir.

Bu arada Osmanlı da, durumdan faydalanıp D'Arcy grubu, Amerikan Kalkınma Şirketi ve Almanlar arasında rekabeti artırmak için, demiryolu ile ilgili olarak yapılan diğer başvuruları (Shell Transport, Royal Dutch-Shell gibi) hemen cevaplandırmayıp sürüncemede tutacaktır[360].

Meşrutiyet döneminde Osmanlı yöneticileri önceleri İngiltere ve Fransa'yı sömürgeci olarak görürken, Almanya ve Amerika'yı Osmanlı'nın gelişmesine ve kalkınmasına katkı sunacak devlet olarak görmüşlerdir. Ancak Amerika'nın aynı bölge için hazırladığı projesiyle, Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesi çakışmıştır. Bu durum Anadolu ve Ortadoğu'da Amerikan-Alman çıkar çatışmasına dönmüştür[361].

1911 yılına gelindiğinde, İngiliz ve Alman baskısı artmış ve Osmanlı yönetimince Amerika'nın Trablusgarp Savaşı'nda arabuluculuk yapması istenmiş, Amerika'nın buna sıcak bakmaması ise, ilişkilere olumsuz yansımıştır. Bu sırada hem Osmanlı idarecilerinin içerisindeki görüş ayrılıkları, hem de Amerikan şirketinin kendi bünyesindeki anlaşmazlıklardan dolayı, Chester Grubu yöneticileri teklifi geri çekmişlerdir. 11 Aralık 1911'de de Amerikan Büyükelçisi Rockhill, Sadrazama projeden vazgeçildiğini resmen bildirir.

Chester, daha sonra bazı yeni ortaklar bularak ve teklifte değişiklikler yaparak hazırladığı yeni projeyi sunacağı sırada Mahmut Şevket Paşa suikastle öldürülür. Osmanlı Devlet yönetiminde yaşanan siyasal karışıklıklar, Osmanlı topraklarında devam eden savaşlar (Trablusgarp, Balkan Savaşları), Alman nüfuzunun etkisi ve şirketin kendi içerisindeki anlaşmazlıkları ve daha sonraki yönetimin projeye ilgi duymaması, tüm girişimleri sonuçsuz bırakır. Araya giren dünya savaşı da, Chester'ın başka girişimlerde bulunmasına fırsat vermeyecektir[362].

Meşrutiyet döneminde içeride uzun süren tartışmalara yol açan ve Almanya, Rusya, İngiltere ve Fransa'nın şiddetli muhalefetiyle karşılaşan Amerikan Projesi, bu dönemde Anadolu'ya girmede başarılı olamaz. Böylece proje, 1920 yılına kadar

---

[360] Can, **a.g.e**., s 127-131.
[361] Görgen, **a.g.m**., s. 174.
[362] Açıkses, Doğanay, **a.g.e.,** s. 62-63.

gündemden kaldırılır. Bundan sonra 1920'li yıllara kadar Amerika'nın bölgedeki en önemli uğraşı, misyonerlik ve eğitim çalışmaları olacaktır[363].

1920 yılı başlarında Amiral Chester, projeyi tekrar görüşmek üzere Ankara'dan talepte bulunur. Yeni kurulan Ankara Hükümeti Amerika ile ekonomik ilişkileri geliştirmek istediğinden bu talebe sıcak bakarak, Chester ve Kennedy'nin Ankara'ya gelmelerini uygun görmüştür[364].

Bu arada TBMM'nin Misak-ı Milli politikasıyla Musul petrolleri Türk milli sınırları içinde kalmış ve bu durum, Amerikan girişimcilerin imtiyaz elde etme isteğini daha da artırmıştır. Amiral Chester'ın oğlu Arthur Chester ve Kanadalı Binbaşı Clayton Kennedy Eylül 1922'de Ankara Hükümeti ile görüşmelerde bulunur. Proje 1923'te TBMM'de tartışmaya açılır[365].

Başından beri İngilizler ve Almanlar, Amerika'yı Osmanlı zenginliklerinin dışında tutmak istemişlerdi[366]. Bu nedenle İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar, Chester'ın girişimlerinin takipçisi olup, her fırsatta farklı gerekçelerle muhalefet etmişlerdir[367]. Bu sırada Amerika'nın meşhur işadamlarından Bush da, Temmuz 1923'de Chester Projesi'nin gayri ciddi olduğunu ifade etmiştir[368]. Şirket içinde de yaşanan olumsuz gelişmeler sonucunda Chester Grubu elindeki projeyi 1923 Ağustosunda Kanada Grubuna satmıştır. Kanada Grubu da projeyi gerçekleştirememiştir. Böylece, Amerika'nın Ortadoğu'daki ilk demiryolu politikası olumsuz sonuçlanmıştır[369].

---

363 Can, **a.g.e**., s.155.
364 **BOA, HR İM**, 26/11.
365 Bige Sükan, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Atatürk Yolu,** 2003, s. 531; Fahir Armaoğlu, **Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri,** TTK Basımevi, Ankara, 1991, s. 29.
366 Leonard Mosley, **Petrol Savaşı**, Ankara, 1975 s. 56.
367 Can, **a.g.e**., s. 137,315.
368 **BOA, HR. İM**, 20/1.
369 Can, **a.g.e.,** s. 137,315.

IV.BÖLÜM: ORTADOĞU VE OSMANLI TOPRAKLARINDA PETROL POLİTİKALARI

4.1.ORTADOĞU'NUN TARİHİ DEĞERİ VE STRATEJİK ÖNEMİ

Medeniyetler beşiği olarak görülen Ortadoğu, eski çağlarda olduğu gibi, dünyanın en önemli bölgelerinden biri olma özelliğini 20. yüzyılda da devam ettirmiştir. Bu konuda, bölgede Büyük Devletlerin katkısıyla Birinci Dünya Savaşı öncesinde başlayıp, savaştan sonra da süren gelişmeler ile siyasi coğrafyada meydana gelen yapılaşma, önemli rol oynamıştır[370].

Yüzyıllar boyunca büyük medeniyetlere ev sahipliği yapan ve önemli olayların yaşandığı bölge olan Ortadoğu, coğrafi konumu ile pek çok ülkenin dikkatini çekmiştir[371].

Tarih boyunca coğrafi bölgelere, o bölgelerde egemen olan güçler isim vermişlerdir[372]. Ortadoğu coğrafyası ise, eski çağlardan beri Ön Asya, Güneybatı Asya, Batı Asya gibi farklı isimler almıştır[373]. 19. ve 20. yüzyıllarda ise, "Ortadoğu" tabiri belirginleşmiştir. Bu yüzyıllarda dünya hakimi Batılı devletler olduğundan, bu tanımı da onlar kullanmışlardır[374]. Batılı devletler, kendilerini dünyanın merkezi olarak tanımlayıp, dünyayı da Yakındoğu, Ortadoğu, Uzakdoğu şeklinde tanımlamışlardır. Yakındoğu, Balkan coğrafyası ve Osmanlı için; Ortadoğu, Hindistan ve Basra Körfezi bölgesi için; Uzakdoğu da, Japonya ve Çin için kullanılmıştır[375].

Bu isimlerin belirttiği yerlerin sınırları kesin olmasa da, Ortadoğu, yakın tarihlerde kabul edilen şekliyle, Doğu Akdeniz'in etrafında bulunan ülkelerle, Arap Yarımadası ve doğuda da İran'ı kapsayan bölgeye denilmektedir[376].

"*Ortadoğu, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını yakınlaştıran, Atlas Okyanusu'nu Hint Okyanusu'na, dolayısıyla Büyük Okyanus'a bağlayan, yani "Eski*

---

[370] Uçarol, **a.g.e.,** s. 661.
[371] Ekrem Memiş, **Kaynayan Kazan Ortadoğu**, Çizgi Kitabevi Yay., Konya, 2002, s. 8.
[372] Davut Dursun, "Ortadoğu Neresi, Subjektif Bir Kavramın Anlam Çerçevesi ve Tarihi", **Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Merkezi**, Elazığ, 2004, s.21.
[373] Sami Öngör, **Ortadoğu (İktisadi ve Siyasi Coğrafya)**, Sevinç Matbaası, Ankara, 1964, s. 1-3.
[374] Dursun, **a.g.e**., s.21.
[375] Dursun, **a.g.e.,** s.15-16.
[376] Öngör, **a.g.e**., s.1-3.

Kıtaları" birleştiren önemli bir bölgedir. Doğu Avrupa'nın güney kanadının dayandığı yer olması, Doğu Akdeniz savunmasındaki rolü, Asya'ya gerektiğinde perde olabilmesi ve Afrika'yı örtmesi bölgenin stratejik değerini çoğaltan faktörlerdir. Bunların yanı sıra dünya ticaretine, coğrafi durumu ve içinde bulunan önemli suyolları ve karayolları (daha sonra havayolları) ile yön verebilecek çok önemli bir bölgedir. Diğer yandan Akdeniz, tarihin her döneminde "politik deniz" niteliğini daima korumuştur. Adı, yabancı dillerde "Dünyanın ortasında" anlamına gelmekte olan Akdeniz ve çevresinin öneminin, yıllar boyunca hızla artmasının nedeni; devletlerin ekonomik, politik çalışma ve çatışmalarının geniş olarak bu denizin kıyılarında meydana gelmesindendir"[377].

Hürmüz Körfezi ve Süveyş Kanalı, bu bölgedeki zenginliklerin dünyaya pazarlanmasında stratejik açıdan oldukça önemlidirler. Petrol istihsali yapan birçok ülkenin yanıbaşında yer alan Hürmüz Boğazı'nın geçişe kapanması demek, uluslararası petrol nakliyatının durması demektir. Bu nedenle burası dünyanın tüm ülkeleri için büyük önem taşımaktadır[378]. Dünya üzerinde stratejik derecede önemli dokuz adet deniz geçiş yolundan altısının (İstanbul, Çanakkale Boğazları, Süveyş Kanalı, Hürmüz ve Aden geçişleri, dolaylı olarak da Cebelitarık Boğazı'nın) burada bulunması, bölgenin deniz jeopolitiği bakımından da ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır[379].

Ortadoğu ekseriya Arap halkların yerleşim yeridir. Türkler bölgeye 9. yüzyılda gelerek, Büyük Selçuklu, Anadolu Selçuklu, Osmanlı Devleti ve Türkiye Devleti'ni kurarak bölgede yerleşik hale gelmişlerdir. Mısır, Suriye, Irak topraklarında devletçikler kurup yaşamışlardır. Mısır Memluklularının Osmanlı Devleti tarafından yıkılmasıyla da, Ortadoğu Türk hakimiyetine girmiş ve 600 yıl bu egemenlik devam etmiştir[380].

Ekonomik, politik ve askeri açılardan büyük öneme haiz olan Ortadoğu, İran dışında, Birinci Dünya Savaşı'na dek Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında bulunmaktaydı. Ancak, 19. yüzyılda Osmanlı Devleti güçsüzleşmeye başlayınca, ülke içinde ve dışında pek çok önemli mesele ile uğraşmak zorunda kalmıştır. Böylece, Ortadoğu bölgesi, öncelikle İngiltere, ardından da Fransa, Rusya, daha

---

[377] Uçarol, **a.g.e.,** s.662.
[378] Mustafa Peköz, **Küresel Güçlerin Ortadoğu Stratejisi**, Kalkedon Yay., İstanbul, 2007, s.35.
[379] Ahmet Davutoğlu, **Stratejik Derinlik**, Küre Yay., İstanbul, 2003, s.330.
[380] Nurullah Aydın, **Küresel Güç Oyunları**, Paraf Yay., İstanbul, 2011, s.23.

sonra da Almanya ve İtalya olmak üzere, büyük güçlerin ekonomik, politik ve kültürel olarak egemen olma mücadelesi verdikleri kritik bir bölge olmuştur.

Batılı devletler Osmanlı Devleti ile mücadele ederken, aynı zamanda bölgede hakimiyet kurmak için, kendi aralarında da rekabet halinde olmuşlardır. Büyük güçler bu mücadeleyi sürdürürken, bir yandan da 18. yüzyıldan beri Akdeniz'e inebilmenin gerekçesini arayan Rusya'ya karşı da, bazen tek başlarına, bazen de ittifaklar kurarak, engel olmaya çalışmışlardır. Osmanlı Devleti ise, büyük güçlerin rekabetinden yararlanmaya çalışıp, denge politikası güderek varlığını sürdürmeye çalışmıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde dünya siyasetinde meydana gelen gelişmeler neticesinde İngiltere, Fransa ve Rusya bir ittifak kurmuş, Osmanlı Devleti'nin ise, bu ittifak karşısındaki grupla savaşa girmesi, siyasi varlığının son bulmasına neden olmuştur. Böylece, Osmanlı'nın Ortadoğu toprakları üzerinde başka devletlerin hakim olduğu yeni bir süreç başlamıştır[381].

4.2.ORTADOĞU'NUN DÜNYA PETROL KAYNAKLARI AÇISINDAN ÖNEMİ

Petrolün stratejik olarak dış politikada, güvenlikte, sanayide, ekonomide ve pek çok alanda kullanımının ve öneminin artmasıyla birlikte, devletlerin politikalarını belirlemeye başladığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Ortadoğu, dünya politikasının önemli bir çekim alanı olmuştur. Bu nedenle, petrol ve doğalgaz rezervlerinin yoğun şekilde bulunduğu Ortadoğu, stratejik bir öneme sahip olmuştur. Ayrıca, sadece rezerv değil, bununla birlikte petrol ithalatı bakımından da Ortadoğu, yaşamsal bir değer taşımaktadır. Bu nedenle dünya üzerindeki birçok ülke, Ortadoğu ülkelerindeki her tür gelişmeyi yakından takip etmektedir[382].

Ortadoğu'nun jeopolitik ve jeostratejik önemi[383], daha çok bölgede 19. yüzyılın başında bulunup üretilmeye başlanan petrolden kaynaklanmaktadır[384]. Sanayi Devrimi ile birlikte, kömür gibi katı yakıtların yerini alacak, ucuz ve bol olan

---

[381] Uçarol, **a.g.e.,** s. 662-663.
[382] Veysel Ayhan, **İmparatorluk Yolu: Ortadoğu ve Petrol**, Dora Yay., Bursa, 2009, s. 71.
[383] Yavuz Gökalp Yıldız, **Global Stratejide Ortadoğu**, Der Yay., İstanbul, 2000, s. 51; Nihat Ersin, **Ortadoğu Savaşlarının Perde Arkası**, Gündem Yay., İstanbul, 2003, s. 23.
[384] Ömer Turan, **Tarihin Başladığı Nokta Ortadoğu**, Step Ajans, İstanbul, 2002, s. 263.

yeni kaynakların bulunması yönünde girişimler başlamış, böylece petrol kaynaklarının bulunduğu bölgeler, özellikle Ortadoğu ön plana çıkmıştır[385].

Ortadoğu, yoğun petrol kaynaklarına sahip olması nedeniyle, Batı dünyasının, daha genel anlamda dünya ekonomisinin can damarıdır. Ancak Ortadoğu petrolünün uluslararası stratejik öneminin tek nedeni de bu değildir. Bu petrolü stratejik bir hammadde haline getiren, büyük devletlerin aralarında girdikleri güç mücadelesidir[386].

Bu bölgedeki petroller, her dönem dünyanın bütünü içinde büyük öneme sahip olmuştur. Çünkü hiçbir madde, bu petroller kadar büyük yatırımlara yol açamamıştır. Belki de dünyadaki hiçbir yerde, hiçbir madde, burada bulunan petroller kadar uluslararası bir rekabete konu olmamıştır[387].

Ortadoğu, yoğun petrol rezervleri, her geçen gün artan petrol talebi ve petrolden elde edilen gelir nedeniyle, uluslararası politikayı en fazla meşgul eden bir bölge olmuştur[388]. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğu'nun zengin yeraltı kaynaklarına sahip topraklarından olan Ortadoğu, bölge dışı güçlerin petrol arama ve işletme ayrıcalığına sahip olmak istedikleri bölge olmuştur. Bu bölge, Birinci Dünya Savaşı bitinceye kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları arasında yer aldığından, emperyalist devletlerin ayrıcalık elde etme çabaları uzun süre devam etmiştir[389].

Ortadoğu coğrafyası dünyanın en yoğun petrol rezervlerinin bulunduğu büyük bir alanı kapladığından, Osmanlı İmparatorluğu'nun da üç kıtaya dağılan genişliği düşünülecek olursa, emperyal devletlerin Ortadoğu bölgesinde ayrıcalıklara sahip olmak istemelerinin de nedeni petrole bağlanmaktadır. Büyük devletler zaman zaman Osmanlı'ya dost görünüşlerine rağmen, petrol yataklarının zengin olduğu bölgede öncelikle Musul'u gözlerine kestirmişlerdir. Bütün devletlerin bildiği gibi, petrol bulunan bölgeyi kim daha önce elde edebilirse, dünyaya da o hükmedecektir[390].

Tüm bu nedenlerden dolayı, emperyal devletlerin Ortadoğu'da giriştikleri mücadele nedenlerinden biri, şüphesiz buradaki petrol kaynaklarını ele geçirme isteği

---

[385] Ersin, **a.g.e**., s.23.
[386] Ömer Taşlı, **Ortadoğu'ya Süper Güçlerin Etkileri**, Engin Ofset, İstanbul, 1991, s. 29.
[387] Öngör, **a.g.e**, s.99-100.
[388] Taşlı, **a.g.e**., s. 23; Ersin, **a.g.e**., s. 25.
[389] Gürel, **a.g.e**., s.54-55.
[390] Karadağ, **a.g.e**., s.73-74.

olmuştur. İlk önce İngilizler burada petrol bulunduğunu keşfetmiştir. Ardından da, diğer büyük devletlerin Ortadoğu'daki petrol mücadelesi başlamıştır[391].

4.3.YABANCI DEVLETLERİN ORTADOĞU TOPRAKLARINDA PETROL ARAŞTIRMALARI

1830'lu yıllardan itibaren farklı nedenlerle ve devamlı artan bir ilgiyle Mezopotamya coğrafyasında araştırmalar yapılmıştır. Bölgenin kaynakları, petrol yatakları birçok kitapta değerlendirilmiştir. 1763-67 yılları arasında Karsten Niebuhr, Mezopotamya ve Arabistan'a gitmiş, 1809'da Morier, Fırat'ın kaynaklarını keşfetmiş, 1811'de Rich ve 1818'de Ker Porter, Bağdat ve Musul arasındaki alanı dolaşıp incelemişlerdir. Kerkük'te bulunan petrol kaynaklarından kitaplarında bahsetmişlerdir. Hindistan yolunu kısaltma adına yapılan keşif gezilerinde, petrol kaynakları da ikincil bir konu olarak raporlarda yer almıştır. İngiliz Yarbay Chesney (1831-1836), Henry Blosse Lynch (1838-39), Aiswart (1840), Rawlinson ve Layard (1841), William Kennet Loftus (1849-1852), Czernik Komisyonu (1872-73), bu raporlar sonrasında petrolü de araştırmışlardır[392].

4.3.1.Osmanlı'nın Ortadoğu Topraklarındaki Petrolün Varlığından Avrupa'nın Haberdar Olması

Avrupa'da Rönesans ile başlayan öğrenme, araştırma ve bilgiyi sorgulamanın yol açtığı büyük dönüşüm ve buluşlar sürecine Osmanlı katılamadığı için, ilerleyen yüzyıllarda Osmanlı Devleti duraksama, gerileme ve çöküş zamanlarını yaşarken, Avrupa ülkeleri sanayi devrimine yelken açtı. Bu sürecin en önemli dönüm noktalarından birisi de, İngiltere ile imzalanan 1838 tarihli Ticaret Antlaşmasıdır. Bu ticaret antlaşması, Osmanlı Devleti'ni İngiltere başta olmak üzere gelişen Avrupa ülkeleri için iyi bir pazar konumuna getirmiş, İngiltere'ye tanınan geniş haklar kısa süre içinde başka ülkelere de tanınmıştır. Bu antlaşma ile yapılan gümrük vergisi düzenlemesi, 20. yüzyılın başında sergilenecek petrol politikalarında kullanılacak en önemli araçlardan birisi olacaktır.

---

[391] Görgen**, a.g.m**., s.176.
[392] Suat Parlar, **Barbarlığın Kaynağı Petrol**, Anka Yay., İstanbul, 2003, s.85; Uluğbay, **a.g.e.,** s.22-24.

1838 antlaşmasından önce yer alan bazı gelişmeler de, petrol politikalarının ağlarının örülmesine dolaylı katkılarda bulunmuştur. Şöyle ki: Napolyon'un Mısır seferi sonrasında İngiltere, sömürgesi olan Hindistan'a daha güvenli yollardan hızlıca ulaşmak ve sömürgesi olan ülkeyi etkin bir biçimde koruyabilmek amacıyla arayışa girmiştir. 1825 yılından itibaren buhar gücü, ticari gemilerde kullanılmaya başlanmış ve ardından da bu teknoloji savaş gemilerine uygulanmaya başlanmıştır. O dönemde buharla çalışan ticaret ve savaş gemilerinin enerji kaynağı kömür idi. Bu durum beraberinde ticaret ve savaş gemilerinin yakıt ikmali için güvenilir kömür depolama alanları kurma gereksinimini ortaya çıkarmıştır. Bu gelişmelerin yer aldığı ortamda İngiltere, sömürgesi olan Hindistan'a gitmek için Osmanlı ülkesinin hangi olanaklara sahip olduğunu incelemeye karar vermiştir. İngiliz yönetimi, Yarbay Chesney'i Fırat Nehri havzasında araştırma yapmak için görevlendirmiştir. Chesney hazırladığı raporda, Fırat ve Dicle Havzası'nın Hindistan ile ulaşmak için sağladığı imkanların yanı sıra, bölgenin mineral kaynakları ile ilgili de bilgi vermiştir. Bu bağlamda hazırlanan raporda, bölgedeki petrol kaynaklarının yerleri, bu kaynakların eski medeniyetler zamanındaki kullanımları ve şimdiki durumlarından da bahsedilmiştir.

Albay Chesney'in ilk incelemeleri ile ilgili İngiliz Hükümeti, Bab-ı Ali nezdinde girişimde bulunmuş ve özel bir şirket için Dicle ve Fırat nehirlerinde iki gemi ile nakliye yapabilmek amacıyla 29 Aralık 1834 tarihinde bir ferman ile imtiyaz almıştır. Bu şirket, 1841 yılında "Dicle ve Fırat Buharlı Gemi Taşımacılığı Şirketi" adını almıştır[393].

Rich adında başka bir İngiliz vatandaşı, Mezopotamya civarında yaptığı araştırmaları, bir kitap halinde 1836 yılında yayımlamıştır. Kitapta, Dicle Nehri istikametinde ve Musul kentinin 100 km. kadar güneyinde bulunan Gayyara yöresindeki petrol birikintilerinden söz edilmiştir. Kitapta ayrıca, Kerkük dolaylarında çeşitli petrol pınarlarının bulunduğu, Cebel On İki İmam'da nafta kuyularının bulunduğu, ancak bu kuyuların Kerkük'tekiler kadar yoğun şekilde işletilmediği belirtilmiştir[394].

Osmanlı topraklarındaki petrolün mevcudiyetine dair bir başka bilgi, İngiliz toplumuna, W. Loftus'un bir makalesi ile ulaşmıştır. William K. Loftus, 1850'li yıllarda kurulan Osmanlı-İran sınır tespit komisyonunda fenni müşavir olarak görev

[393] Uluğbay, **a.g.e**., s.21-22.
[394] Uluğbay, **a.g.e.,** s.22-23.

yapmıştır. Bu sırada Van Kalesi'nin bulunduğu dağlardan akan petrollere şahit olmuş ve bu konuya yazdığı makalede yer vermiştir[395].

19. yüzyıl başlarında yayınlarda yer almakla birlikte, petrol henüz sanayi dünyasında yerini almamış olması nedeni ile işadamlarının ilgisini pek çekmemiştir. Ancak Mezopotamya bölgesi, Hindistan politikası nedeniyle İngiltere'nin gündeminde yer almaya başladıkça önem kazanmıştır. Bölgenin gelecekte kazanacağı önemi tahmin eden ve bu kapsamda ileriyi gören bir devlet adamı vardır. İleride 1877 yılında İstanbul'da Büyükelçilik görevinde de bulunacak olan ünlü İngiliz Arkeolog Sir Austin Henry Layard (1817-1894), Kırım Savaşı başlamadan önce Osmanlı ile Rusya arasında yaşanan gerginlik ile ilgili olarak Parlamentoda 1853 yılında şu değerlendirmeyi yapmıştır: *"... İstanbul'un çökmesi halinde, Osmanlı'yı oluşturan bütün büyük bölgeler, örneğin Küçük Asya, Suriye, Mezopotamya tam bir kargaşa ve anarşi içine düşecektir. Bu bölgeleri ele geçiren devlet, Hindistan'a da egemen olacaktır…".* Arkeolog Layard'ın 1845 yılında Mezopotamya bölgesinde yaptığı kazı çalışmaları ile kazandığı bilgi birikimi, geleceği bu kadar net bir biçimde görebilmesinde etkili olmuştur.

19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, İngiltere başta olmak üzere sanayileşen diğer Avrupa devletleri, döneme damgasını vuran demiryolu ulaşım ağlarını ülkelerinde tamamlamışlardır. Bu alandaki üretim fazlası ürününe pazar bulabilmek amacıyla Avrupa dışına yönelmişlerdir. Bu bağlamda, Kont Edward de Warren, Londra'da 1857 yılındaki yazısında Osmanlı topraklarının demiryolu sanayicileri için sunduğu potansiyelden bahsetmiş ve ayrıca Osmanlı toprağı olan Mezopotamya'nın pek çok bölgesinde petrol yataklarının yoğun olarak bulunduğuna dikkat çekmiştir[396].

---

[395] Cevat Eyüp Taşman, "Petrolün Türkiye'de Tarihçesi", **Maden Tetkik Arama Enstitüsü Mecmuası,** Ekim 1949, S. 39, s.14; Göksu, **a.g.e.,** s.93; Uluğbay, **a.g.e**., s. 23.
[396] Uluğbay, **a.g.e**., s. 23-24.

4.4.YABANCI DEVLETLERİN OSMANLI'NIN PETROL BÖLGELERİNE YERLEŞME POLİTİKALARI

4.4.1.İngiltere'nin Ortadoğu'ya Yayılma Politikası

1553 yılında ticari amaçlarla başlayan İngiltere ve Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler, 1583 yılında William Harborne'un elçi olarak İstanbul'a gelmesiyle diplomatik bir nitelik kazanmıştır[397].

İngiltere, gerek ekonomik çıkar sağlamak, gerekse de İspanya karşısında politik destek bulabilmek amacıyla, Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler kurmaya çalışmıştır. Bu uğraşlarının sonunda da İngiltere, 1798 yılına kadar Osmanlı Devleti'nden 11 kez imtiyaz almayı başarmıştır[398].

1756-63 yılları arasında yaşanan Yedi Yıl Savaşları sonunda İngiltere, Fransa'dan, kendisi için büyük önem arz eden Hindistan sömürgesini ele geçirir[399]. Buranın ele geçmesi ile birlikte, Hindistan İngiltere'nin denizaşırı pozisyonunda önemli bir faktör olur. Hindistan'ın güvenliğini sağlamak, her İngiliz hükümetin temel politikası olur. Hindistan'a ulaşmak için iki yol bulunmaktadır: Güney Afrika'dan Ümit Burnu yolu, diğeri ise Akdeniz'den Basra Körfezi ya da Kızıldeniz yolu. İkinci yol, en kestirme yol idi[400].

İngiltere bu yollardan Cebelitarık, Mısır ve Akdeniz bağlantısı ile sömürgesi Hindistan'a ulaşmaktaydı. Buna da İngiltere'nin "*İmparatorluk Yolu*" deniliyordu[401].

19. yüzyıl, milliyetçilik yüzyılı olurken aynı zamanda sömürgecilik yüzyılı olmuştu. Bu durum, Birinci Dünya Savaşı sonunda da en yüksek noktaya ulaşarak, 20. yüzyıla taşınmıştı. İngiltere, en sömürgeci devletti ve Hindistan en karlı sömürgesi idi. Denizci bir millet olan İngiltere, buraya deniz yoluyla ulaşmaktaydı. Denizlere hakimiyet ile dünyaya hakimiyet, İngiliz siyasi idealizminin temeli olmuştu. İngiltere için en önemli deniz de Akdeniz'di[402].

---

[397]Mübahat Kütükoğlu, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1974, s.151.
[398] Özdemir, **a.g.e.,** s.195.
[399] Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Alkım Yay., Ankara, s. 44.
[400] Kocabaş, **Hindistan Yolu …,** s. 84.
[401] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.44.
[402] Süleyman Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama ve Paylaşma Planları**, Vatan Yay., İstanbul, 1999, s.152.

Bu arada Rusya da öteden beri, Osmanlı Boğazlarına yerleşip, ardından da Akdeniz'e inmek için fırsat kolluyordu. İngiltere de, Rusya'nın Akdeniz'e sarkıp daha da güçlenmesini engellemek için, Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasına yöneldi. Osmanlı toprağı olan Mısır, Fransız ordusu tarafından işgal edildiğinde, kendi toprağından işgal ordusunu çıkaracak güce sahip olmayan Osmanlı Devleti, diğer büyük devletlerden yardım istedi. İngiltere ve Rusya, Napolyon'un Mısır'ı işgali sırasında ittifak yaparak, Osmanlı toprağı Mısır'dan Fransız ordusunu çıkarmışlardı. Bu olay Osmanlı Devleti'ne, kendisine gelen saldırılar karşısında, büyük devletleri birbirine karşı oynayabileceğini gösterdi. Osmanlı, o dönemde asıl tehdit Rusya olduğu için, İngiltere'ye dayanmayı seçti. İngiltere'nin Osmanlı'yı koruma siyaseti ise, ancak 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'na kadar devam edecekti[403].

Türk-İngiliz ilişkilerinin değişmesinde 1877-78 savaşı bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı Devleti bu savaşta Rusya karşısında ağır yenilgiye uğrayarak güçsüzlüğünü göstermiştir[404]. Bunun üzerine İngiltere, kendi desteği olmadan Osmanlı'nın ayakta kalamayacağını anlamış ve Osmanlı'ya destek olma politikasından vazgeçip, kendi nüfuz bölgelerini koruma ve hakimiyet alanını genişletme siyasetine dönmüştür[405].

Bu amaçla İngiltere, 1878 Berlin Antlaşması ile harekete geçer. Bu tarihten sonra İngiltere'nin güttüğü politika, stratejik olarak değerli olan Osmanlı topraklarını ele geçirip yerleşmek, ya da bu bölgelerde yaşayan halkları birtakım vaatler ile Osmanlı yönetimine karşı isyana teşvik ederek, kendisine bağlı küçük devletlerin kurulmasını sağlamak olacaktır[406]. Bu, Osmanlı Ortadoğu'sunun gittikçe İngiliz hakimiyetine gireceği anlamına gelmekteydi. Stratejik güzergah olmasının yanında, 19. yüzyılın ikinci yarısında Ortadoğu'da yoğun petrol kaynaklarına rastlanılması, bu bölge için İngiltere'yi daha da istekli hale getirecektir. İngiltere, Akdeniz ve Hindistan yolu egemenliği için önemli noktaları ele geçirme mücadelesine başlayacaktır[407].

---

[403] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.44-45.
[404] Kürkçüoğlu, **a.g.e.,** s.26-27.
[405] Özdemir, **a.g.e.,** s.195.
[406] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s.27-28.
[407] Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama …,** s. 153.

II. Abdülhamid'in ise, bu döneme ilişkin temel siyasetinin biçimlenmesinde, İngiliz İmparatorluğu'na ilişkin yaklaşımları önemli olmuştur. 1876 yılındaki Bulgar ayaklanmasına, bu ülkenin tepkisi ve konunun iç politika malzemesi yapılması önemlidir. Ayaklanmanın bastırılmasına yönelik İngiliz tepkisi, Osmanlı-Rus Savaşı (1877) ile boyutlanmıştır. Bundan sonra İngiliz Başbakan Disraeli, Osmanlı'ya yönelik daha katı bir tutum izlemeye başlar. Rusya'nın bazı gerekçeler yaratarak, Akdeniz'e ve Basra Körfezi'ne inme ihtimalini koz olarak kullanan Disraeli, Kıbrıs adasının işgalini, Osmanlı İmparatorluğu'na zorunluluk biçiminde dayatır. 1877-78 Savaşı sonrasında yapılan Ayastefenos görüşmelerinden çekilme tehdidi ile bunalan ve Rusya karşısında İngiliz desteğine ihtiyaç duyan II. Abdülhamid, Kıbrıs'ın işgaline onay verir. Ada'nın Osmanlı egemenliğinde kalması koşuluyla, İngiliz işgal ve idaresine terkedilmesine dair antlaşma 4 Haziran 1878'de imzalanır[408].

Böylece İngiltere, Ege Denizi'nin Akdeniz'e uzanan noktasını, Doğu Anadolu'yu ve Süveyş Kanalı'nı bu stratejik öneme haiz olan yerden kontrol edebilecekti[409].

İngilizler, Kıbrıs'ın kendileri için önemini daha 19. yüzyılın başında anlamışlardı. Henüz Berlin Antlaşması imzalanmadan önce, İngiltere'nin Sultan II. Abdülhamid'i tehdit ederek Kıbrıs'a yerleşmesi, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma politikasının terk edişinin ilk işareti oldu. İngiltere'nin Kıbrıs'a yerleşmesindeki öncelikli amacı da, sömürgesi olan Hindistan'ın savunulmasını sağlamaktı[410].

Kıbrıs Antlaşmasına göre İngiltere, Osmanlı Devleti'ni savunma konusunda destekleyecek, bu desteğin kolayca yapılabilmesi için de, Kıbrıs'ın idaresi İngiltere'de olacaktı. Bu arada Osmanlı Devleti, gayr-i müslimler için birtakım reformlar yapacaktır. Kıbrıs Antlaşması'ndan sonra İngiltere, Kıbrıs sorununda ve Ermeni sorununda artık taraf olagelecektir[411].

Bu sıralarda Mısır'ı da İngiltere, sömürge ve petrol yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla egemenliği altına almak istemiştir. Fransa'nın 1798'de Mısır'ı işgalinden sonra, Osmanlı'ya destek gönderen İngiltere, bu önemli ülkeye kendisi

---

[408] Parlar, **a.g.e**., s.86-87.
[409]Robert Mantran, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II**, Adam Yay., İstanbul, 1995, s.150; Armaoğlu, **a.g.e.,** s.44-45.
[410] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 129.
[411] Uçarol, **a.g.e**., s.392-393.

dışında hiçbir ülkenin girmemesi yönünde hareket benimsemiştir. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması, 1878'de Ayastefenos Antlaşması ile Rusların Doğu Anadolu'da bazı yerleri ele geçirmesi ve 1881'de Fransa'nın Tunus'u işgal etmesi şeklindeki gelişmeler, İngiltere'nin sömürge yollarının tehlikeye düşmesi demekti[412].

Bu nedenle Mısır, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Avrupalı uzmanların en çok geldiği ülkelerden biri olmuştur. İngiltere, bu uzmanlar yardımıyla burada bir karışıklık çıkarmış ve bu bahane ile Mısır'ı da işgal etmiştir (1882). Uluslararası politikada bu işgalin geçici olduğu belirtilmeye çalışılmış, hatta İngiltere, Mısır'ın tahliye edilmesi yönünde bir plan bile hazırlamıştı. Ancak bu plan yürürlüğe konulmadı ve işgal sürekli hale geldi. Böylece Mısır da, İngiliz egemenliğine girmiş oldu[413].

Mısır ve Süveyş Kanalı'na hakim olan ve Osmanlı-Rus savaşının ardından Kıbrıs'a da hakim olan İngiltere, savaştan sonra Ortadoğu'daki bazı önemli bölgelerde de hakimiyet kurunca, kendisi için hayati derecede önemli olan Hindistan yolunun güvencesini sağlamış oluyordu[414].

İngiltere'nin Osmanlı toprakları ve Ortadoğu'ya hızla yayılma politikası karşısında Rus Çarlığı, Kıbrıs'ın işgalini ciddi bir tehdit olarak değerlendirdi. İngiltere'nin Kıbrıs politikası, Kıbrıs-Basra Körfezi bağlantılı stratejik hesapların temelini attı. Bu antlaşmanın, İngiltere'ye Anadolu ve Mezopotamya'da demiryolu imtiyazı kazandıracağını hesaba katan Rusya, beklentilerinde yanılmadı. Sözleşmenin imzalandığı gün, Sutherland Dükü'nün başkanlığında, İstanbul'dan Basra Körfezi'ne ulaşacak bir demiryolu yapımı için bir şirket kurulduğu açıklandı. İngiltere'nin, Osmanlı'nın Asya topraklarında nüfuz alanı oluşturma siyaseti, Almanya'dan da tepki gördü. Rusya, bu konudaki kaygılarını, 1879 Eylül'ünde Harbiye Bakanı kanalı ile Alman İmparatoru I. Wilhelm'e iletti. İngiltere'nin konsolos adı altında, Anadolu'da memur, asker ve uzmanları ile "düzenler" kurduğu ve "Kafkasya'ya yönelik emeller beslediği" Alman İmparatoru'na bildirildi. Bu dönem, Bakü petrollerinin, birçok ülkenin dikkatini topladığı bir dönemdi. İngiltere de, Kafkasya, Kıbrıs ve Mezopotamya gibi kendi çıkarları açısından önem teşkil eden alanlarda işgal, hakimiyet bölgesi ve ayrıcalık siyasetleri izlemekteydi[415].

---

[412] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı,** s. 133-134; Özdemir, **a.g.e.,** s.195; Kürkçüoğlu, **a.g.e.,** s.26.
[413] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, s.101;
[414] Kamil Günel, **Coğrafyanın Siyasi Gücü**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 221.
[415] Parlar, **a.g.e**., s.86-87.

4.4.2.İngiltere'nin Basra Körfezi'ne Yerleşme Politikası

Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda liman şehirlerinde önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Basra, en dikkat çekenler arasındadır. Bu şehir, Mezopotamya ile çevrenin bağlantısını sağlayan bir merkez olmuştur[416]. Osmanlı İmparatorluğu'nun hakim olduğu bölgelerden olup, İngiltere'nin çıkarlarının yoğunlaştığı önemli bir yer de Basra Körfezi olmuştur[417].

Basra Körfezi, 1850 sonrası bir mücadele alanına dönüşmüştür. Almanya gücünü pekiştirene kadar, burası İngiltere'nin hakimiyetine bırakılmış gibidir[418]. İngiltere, birçok yerde hakimiyet kurma politikasına hız verirken Basra Körfezi'ne de uzanır. Basra Körfezi uzun yıllar İngiliz, Fransız ve Hollandalılar için çekişme alanı olmuştur. Fransa ve Hollanda karşısında daha çok sömürge elde etmek isteyen İngiltere, 1688'de Hindistan'da bir kumpanya kurmuş ve ticari etkinlik göstermiştir[419].

1750 sonrası İngiltere'de sanayi devriminin başlaması sonucunda, İngiltere üretimde hızla ilerleme göstermiştir. Bu gelişme 19. yüzyıl başlarında artmaya devam etmiştir. Fakat bu sırada Koalisyon Savaşlarında başarılı olan Fransa'nın Avrupa'da gücünü göstermesiyle, Avrupa piyasaları İngiliz ürünlerine kapılarını kapatmışlardır. İngiltere de Avrupa dışına, sömürgeciliğin temel taşı olan Hindistan'a yönelir. Doğuya güvenli ve kısa yoldan gitmek isteyen İngiltere, Doğu Akdeniz ve Basra Körfezi'ni gözüne kestirir[420]. Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi Hindistan ile bağlantı kurmak için çok önemli idi. Kanal'ın, Hint askerlerinin Avrupa'ya taşınması için açık tutulması gerekmekteydi. Abadan'daki petrol kuruluşları açısından da Körfez bölgesi önemliydi[421].

Hindistan ve Ortadoğu, İngiltere için hammadde ithalatı ve mamul ürün satışı için verimli birer bölge idi. Bu nedenle bu bölgelere hızlı ve güvenli şekilde ulaşmak, bir başka devlete bırakılamayacak kadar önemli ve zorunluydu[422].

---

[416] İlber Ortaylı, "Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim", **Makaleler I**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, s. 173.
[417] Marian Kent, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler,** Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1999, s.199.
[418] Ortaylı, **a.g.m**., s.179.
[419] Tayyar Arı, **Geçmişten Günümüze Ortadoğu**, Alfa Basım, İstanbul, 2005, s.99.
[420] Uçarol, **a.g.e.,** s.448; Kütükoğlu, **a.g.e**., s.74-77.
[421] Peter, Mansfield, **Ortadoğu Tarihi**, Say Yay., İstanbul, 2012, s.222.
[422] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı,** s.140-143; Özdemir, **a.g.e.,** s.196.

Osmanlı yönetiminde bulunan Basra Körfezi sahilleri ile adalar, Bağdat veya Basra vilayetleri vasıtasıyla yönetilmişti. Osmanlı Devleti, Basra Körfezi'nde bulunan tüm adaları kendi toprağı saymakla birlikte, Körfez'in batı tarafında bulunan adaları kendi toprağı olarak görüyor, körfezin doğu tarafına yakın olan adalar da fiili olarak İran'ın hakimiyeti altındaydı[423].

Sömürgesi altında bulunan devletlere giden yolları güven altında tutma ve petrol bulunan yeni kaynaklar ele geçirme amacıyla İngiltere, eylemlerine Basra Körfezi'nde devam eder. Basra Körfezi, Avrupa devletleri için etkin bir deniz ticareti güvenliği sağlaması açısından önemliydi. İngilizler, Hint Yolu'na yerleşme politikasına başlayınca, 1850 yılı sonrasında Körfez emirlikleri üzerinde hakimiyet kurma girişimlerine başlarlar[424].

Bu politika doğrultusunda İngiltere, Basra Körfezi'ne yerleşebilmek amacıyla, öncelikle buradaki emirlikleri kendisine bağlama yoluna gitti. "Şeyhlerle Anlaşma Dönemi" de denilen süreçte İngiltere, Bahreyn (1880 ve 1892), Umman (1891), Kuveyt (1899) Şeyhleri ile anlaşarak onlara kendi himayesini kabul ettirdi. Bu Şeyhlikler, İngiltere dışında hiçbir devlete topraklarını satmayacaklarını veya terk etmeyeceklerini taahhüt etmişlerdi. Ayrıca, İngiltere dışında hiçbir devletin elçisi kabul edilmeyecekti ve diplomatik temsilcilik kurmasına izin verilmeyecekti[425].

Yapılan antlaşmalar ile İngiliz emperyalizminin, Basra Körfezi'ne yerleşmesinde yeni bir aşama ortaya çıkmıştı. Körfez'de bulunan şeyhliklerle yapılan bir dizi anlaşmadan, Osmanlı İmparatorluğu haberdar değildi. Ancak, yine de II. Abdülhamid güçlü istihbaratı vasıtasıyla, İngiltere'nin, Basra Körfezi'ne dönük amacını doğru kavrayabilmişti[426].

Bu bölgede sadece Katar Şeyhliği, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti'ne bağlılığını devam ettirmiştir. İngiltere, savaş sırasında burayı işgal etmiş ve 1916 yılında Katar ile de benzer bir antlaşma yaparak, burayı da kendi hakimiyetine almıştır[427]. Böylece İngiltere, Doğuda kazandıklarıyla büyük bir sömürge imparatorluğu kurarken, elde ettiklerini koruyabilmek için, bu bölgelere

---

[423] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.140-143; Özdemir, **a.g.e.,** s.195.
[424] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.140-142; Uçarol, **a.g.e.**, s. 449.
[425] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.141; Kocabaş, **Hindistan Yolu …**, s.56; Ayhan, **a.g.e**., s.136; Uçarol, **a.g.e.,** s. 449; Soy, **a.g.e.,** s.241.
[426] Parlar, **a.g.e**, s.86-87.
[427] Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.140.

diğer büyük devletlerin girmesini engellemeyi kendi siyasetinin temel kuralı saymıştır[428].

4.4.3.Arap Yarımadası Petrollerinin Önemi

Arabistan Yarımadası, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce neredeyse tamamı çöl, nüfusu 6 milyon civarında, Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı; ancak İngiliz nüfuz alanı içerisinde bulunan bir bölge idi. Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetiminde olan bu bölgede petrolün, Musul ve Kerkük'te bulunduğu varsayılmaktaydı. Dolayısıyla asıl rekabet de, bu bölge üzerinde yaşanmaktaydı. Bir taraftan da Kuveyt, Bahreyn, Katar gibi emirliklerin de stratejik konumları dolayısıyla, İngiltere başta olmak üzere, bölgeye Avrupa'nın büyük devletlerinin ilgisi yoğundu.

1800'lü yılların başından beri İngiltere, bu bölgedeki emirler ile ilişkiler kurarak yakınlaşmış ve yaptığı anlaşmalarla daha sonraki dönemlerde de bölgede etkinliğini artırmıştı. Böylece de Basra Körfezi'nde 1850-1900 yılları arasında birçok emirlik İngiltere'nin hem askeri hem ekonomik baskıları ve ödül vaatleri ile onunla ikili anlaşmalar yapmışlardı. Yapılan anlaşmalar ile emirlikler, İngiltere'nin nüfuzunu kabul etmişlerdi. Petrol hususunda bu anlaşmaların en önemli özelliği ise, genellikle İngiliz çıkarları doğrultusunda çizilen sınırlardaki emirliklerin, her türlü yabancı şirket faaliyetinin, İngiltere'den alınacak izin ile yapılacağı hususunda İngiltere'ye garantiler vermiş olmasıdır. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'na ait olan bölgeler için yapılan anlaşmalarda Osmanlı taraf değildi ve dolayısıyla da, hukuken bu anlaşmaların geçerliliğini öne sürmek mümkün değildi.

Bu anlaşmalar ile Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan emirlikler, İngiltere'nin himayesine girmişti. İngiltere, savaştan önceki dönemlerde birçok emirlikten taahhüt almış, bu taahhütlere ayrıca petrol ayrıcalığını gerçekleştirecek kişilerin mutlaka İngiliz vatandaşı olmasını da emirliklere kabul ettirmişti. İran'da 1908 gibi erken bir tarihte petrol bulunmuş; ancak Arap Yarımadası'nda petrol bulunan bölgelere savaş sonrası yıllarda hemen ulaşılamamıştır[429].

1907 yılında İngiltere ve Hollanda petrol şirketlerini birleştirip, daha güçlü hale gelmişlerdi. Bundan sonra İngiltere, girişimleri ile Arabistan ve Suriye'de

---

[428] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarih**i, C.2, K.3, İstanbul, Ankara, 1940-1967, TTK, s.352; Uçarol, **a.g.e.,** s.449-450.
[429] Ayhan, **a.g.e.**, s.117-120.

hakimiyet sağlamıştı. Ardından da İngiltere, Arabistan'a sınır olan Mısır'ı Ortadoğu siyasetinin odağına getirdi ve burası artık, İngiltere'nin Akdeniz komutanlığı karargahı olmuştu. İngiltere Anadolu, Akdeniz ve Ortadoğu'da diğer devletlere karşı giriştiği ekonomik yayılmacılıkta oldukça başarı sağlayarak, Ortadoğu'daki en önemli petrol alanlarından birinde tam serbestliği ele geçirmiş oldu[430].

Kısa süre sonra 1911'de Trablusgarp ve hemen ardından Balkan Savaşlarının çıkması-çıkarılması ile Balkan ulusları birbirine düşmüştü. Sonlanan savaşların ardından, bu kez Birinci Dünya Savaşı patlak verecekti. Almanya ve Rusya, sınırlarında çıkan savaşa dönerken, Ortadoğu'nun petrol bölgelerini ele geçirmek için uzun uğraşlar veren İngiltere'ye de fırsat geçecekti[431].

4.4.4.İngiltere'nin Petrol Arama Girişimleri

İngiltere'nin, Hindistan sömürge yollarını kontrol altında tutma düşüncesi, 20. yüzyılın başlarına kadar bütün girişimlerinin ana konusu idi. Ancak, İngiltere sanayi devrimi sonrasında enerji kaynağı arayışında petrolü tercih ettiğinde, petrol kaynaklarının bulunduğu bölgelere yöneldi. İngiliz Albay Chesney, 1835-1837 yılları arasında Fırat Nehri civarında inceleme yapmış ve bu bölgede önemli petrol kaynakları olduğuna dair İngiliz hükümetine rapor sunmuştur[432].

Fırat Nehri civarında yoğun şekilde petrol kuyularının bulunduğu, 1836 yılında yayımlanan kitapta belirtilmiştir. Bu kitapta, kuyulardan çıkarılan petrolün nasıl kullanıldığına dair bilgi de mevcuttu. Osmanlı-İran sınır komisyonu çalışanlarından W. Loftus da, 1850 yılındaki yazısında petrolden bahsetmişti. Daha sonra İngiltere, gelecekteki enerji kaynakları ile ilgili araştırma yapmaya başlamıştır. 1865 yılında W. Stanley Jevons ise, "Kömür Sorunu" adını taşıyan bir kitap yayımlamıştır. Bu kitapta, kömür stoklarının tükenme olasılığından bahsedilmiş ve kömür stokları tükendiği zaman, ülkenin refah düzeyinin düşeceği ve zenginliğinin sarsılacağı belirtilmişti. Bunun için İngiltere'nin, şimdiden bir tedbir alması ve enerji kaynaklarını etkin şekilde kullanması gerekmekteydi. 1864 yılında İngiltere, dünyada

---

[430] Karadağ, **a.g.e**., s.83.
[431] Karadağ, **a.g.e**., s.100-103.
[432] İhsan Şerif Kaymaz, **Mezopotamya'da Emperyalist Kapışma ve Yerleşme**, Kaynak Yay., İstanbul, 2006, s.31-32.

%53 oranda kömür üretirken, kısa süre sonra bu oran oldukça aşağı seviyelere düşmüştü[433].

İngiltere'nin kömür üretim oranında düşüş yaşanırken, sanayi devrimi ile birlikte kömür tüketimi ve ihracatında ise artış yaşanmıştı. Kömür, her alanda kullanılmaktaydı ve başka bir seçenek bulunmamaktaydı. Rüzgar ve su gücüyle enerji elde etme yöntemleri olmasına rağmen, kullanışlı değildi. Odun kullanımı da uzun vadede çözüm olmayacaktı. Geriye tek enerji kaynağı olarak, üretim ve kullanım alanı son zamanlarda hızla artan petrol kalmaktaydı. Petrol, gemi motorlarının yakıtı olarak kullanılıyordu ve gelecekte iyi bir enerji kaynağı olma ihtimali yüksekti.

Konumu ve sahip olduğu petrol rezervleri açısından Basra Körfezi ve çevresi, buranın önemini artırmaktaydı. Bu bölge, gelecekteki enerji sorununun çözümü için İngiltere'nin kayıtsız kalamayacağı bir yerdi. Burada bulunan petrol yataklarının peşinde olan İngiltere, 1872 yılında isteğine ulaşmıştır. İran Şahı Muzafferüddin'den 70 yıl süreliğine Baron Julius de Reuter (Reutes adındaki haber ajansının kurucusu), "*Reuters İmtiyazları*" denilen ve ülkenin bütün kaynaklarını İngiltere'nin kullanımına sunan imtiyazı almayı başarmıştır. Rusya'nın baskısından dolayı, verilen imtiyaz kısa süre içinde iptal edilse de (1873), İngilizler mücadeleden hemen vazgeçmeyeceklerdir[434].

İmtiyaz iptali sonrası devreye bu kez İngiliz Hükümeti'nin baskıları ve arabulucular sayesinde on yedi yıl sonra Reuter'e 1889 yılında 60 yıl süreli yeni bir imtiyaz daha verildi. Reuter, bu imtiyaz sonrası "Pers Bankası Maden Hakları Şirketi" kurarak çalışmalarına başlamıştır. Uzun süre çalışmalarından sonuç alamayan ve ekonomik sıkıntılar yaşayan şirket yöneticisi Baron Reuter, Paris'te bulunan Drummand Wolf'tan yardım istedi. Bu arada Ermeni Katoliklerinden ve İran vatandaşı olan Generel Antony Kitapçıyan da konuya dahil oldu ve Reuter'in sekreterine, Jacques de Morgan'ın İran petrollerine dair raporundan söz etti. Bu kişiler, Reuter'in İran'daki şirketini ekonomik sıkıntıdan ve çöküşten kurtarmak için, Wolf'un arkadaşı olan mühendis William D'Arcy'i devreye sokmaya karar verdiler[435].

---

[433] Özdemir, **a.g.e.,** s. 196.
[434] Ediger, **a.g.e**., s.244; Özdemir, **a.g.e**., s.196.
[435] Ali Okumuş, **Ortadoğu'da Petrol: Uluslararası Rekabet, İmtiyazlar ve Antlaşmalar,** Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Doktora Tezi, 2020, s.127.

O sıralarda Avustralya'da altın ticareti yapan William Knox D'Arcy, İran petrolleri imtiyazını çaba harcamadan elde edecektir[436].

İşte, D'Arcy imtiyazı öncesinde İran, İngiliz emperyal alanına bu şekilde dahil ediliyordu[437]. İran'da çok yoğun şekilde petrol bulunduğu 1892 yılında Fransız mühendis Jacques de Morgan'ın raporunda belirtilmişti. Rapora göre, İran'da yoğun şekilde petrol yatakları bulunmaktaydı ve bu rapordan D'Arcy de birçok işadamı gibi haberdardı[438]. Antony Kitapçıyan, İngiliz tüccar William D'Arcy'e aralarında anlaştıkları gibi raporu ulaştırır. D'Arcy ise, asistanı A. L. Mariot ve A. Kitapçıyan'ı imtiyaz talebinde bulunmaları için, 1900 yılında İran'a göndermiştir[439]. Daha sonra D'Arcy kendisi, İran'ın güneyinde yer alan Kuzistan'a gidip, açıkta akan petrolü yakından görmüştür. Sonrasında İran Şahı Muzafferüddin ile görüşüp, hatta bir süre onunla iyi ilişkiler geliştirip, ardından da talep ettiği petrol imtiyazını 28 Mayıs 1901'de almıştır[440]. Şah'ın, petrol imtiyazını İngilizlere vermesi ve İngiltere'nin bu imtiyazdan istifade ederek İran petrol kaynaklarına el koyması durumu, bölgede çıkarı olan Rusları korkutmuştur[441].

İngiliz tüccar D'Arcy ve yardımcıları anlaşmadan hemen sonra petrol arama girişimlerine başlamışlardır. Petrol araştırmaları için yapılan yüksek miktardaki harcamalar önceleri karşılığını bulamamış, araştırmalar sonuçsuz kalmış ve sermaye de tükenmiştir. Londra'daki bankerler de D'Arcy'e gönderdikleri mali desteği kesmişlerdir[442].

Bu sırada, İngiltere Donanma Komutanlığı'na Amiral John Fisher atanmıştır. Fisher, petrolün gemilerde yakıt olarak kullanılmasını savunduğu için, petrol ile ilgili girişimlere de önem vermiştir. Fisher, bu sıralarda petrol araştırmaları için sermaye sıkıntısı yaşayan D'Arcy'nin girişimlerine mali destek sağlamıştır[443].

---

[436] Okumuş, **a.g.t.,** s. 127.
[437] Ediger, **a.g.e**., s. 244; Parlar, **a.g.e**., s. 25-27; Özdemir, **a.g.e**., s. 197.
[438] Stephan Hemsley Longrigg, **Oil in the Middle East Its Discovery and Development**, Oxford Univessty Press, Londra, 1954, s.17; Okumuş, **a.g.t**., s.128.
[439] Ediger, **a.g.e**., s.244; Parlar, **a.g.e**., s. 25-27.
[440] Ediger, **a.g.e**., s.244; Parlar, **a.g.e**., s.25-27; Karadağ, **a.g.e**., s.46-48; 1899 yılında Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında Konya-Basra Demiryolu inşası konusunda düzenlenen sözleşme dolayısıyla İngiltere, Rusya ve Almanya arasında rekabet hızlanmış ve İngiltere bir yandan Basra'daki şeyhlikleri kendine bağlarken, bir yandan da İran petrolleri imtiyazının 1901'de İngiliz D'Arcy'ye verilmesini sağlamıştı (Karadağ, **a.g.e**., s.45-48). D'Arcy'e verilen 18 maddelik imtiyaz sözleşmesi için bkz.: **BOA, HR. İD, 1233/32.**
[441] **BOA, DH-EUM. VRK**, 13/28.
[442] Karadağ, **a.g.e**., s. 46.
[443] Parlar, **a.g.e**., s. 25-27.

Süratle harekete geçen İngilizler, İran'ın her yerinde petrol arama çalışmaları başlatmışlardır. Bu amaçla 1905'de "Consensieus" adında bir teşkilat kurmuşlardır. Verdiği mali destek karşılığında da Fisher, İngiliz Donanmasının ihtiyacı olan petrolün sağlanmasını D'Arcy'den talep etmiştir. Aldığı maddi yardım ile petrol araştırmalarını sürdüren D'Arcy, Mayıs 1908'de petrolü bulmuştur[444].

İngilizlerin Burma Oil (Burma Petrol) adında bir de petrol şirketi bulunmaktaydı. Bu şirket, donanma ve istihbaratın emri altındaydı. İngiliz Hükümeti, D'Arcy'e yapılan maddi yardımı da, bu şirket üzerinden hisse senedi satarak yapmıştı. Bu sıralarda Burma Oil (dolayısıyla İngiliz istihbaratı ve donanma komutanlığı) da, petrol yataklarının yoğun olduğu Irak ve Arabistan için Osmanlı Devleti'nden petrol imtiyazı almaya çalışıyordu[445].

İran'daki petrol yataklarının bulunmasının ardından 1909'da Consensieus fesh edilir ve yerine Burma Oil ve D'Arcy ortaklığında yeni bir şirket kurulur. Bu şirket, Anglo Persian Oil Company'dir (APOC). Böylece, Burma Oil'in sahibi olan İngiliz donanması ve istihbaratı da, dolaylı olarak şirkete (APOC'a) ortak olmuşlardır[446]. Artık İran, iyice İngiliz tekeli altına girmeye başlamıştır[447].

D'Arcy, bu girişimiyle Ortadoğu petrol endüstrisinin kurucusu olarak tarihe geçecektir[448]. Bu şirket, kısa sürede dünyanın en önemli petrol şirketlerinden birisi olacaktır. Şirket, arıtım işinden sonra petrol taşımacılığı da yapacaktır. Ayrıca şirket, petrol üretiminde, Amerika, Meksika ve Rusya'nın ardından, İran'ı dünyada dördüncü sıraya çıkarmıştır[449].

İngiltere'nin, İran petrolleri imtiyazına sahip olması, "Petrol delisi" olarak adlandırılan John Fisher ile Winston Churchill'in uğraşları sonucu gerçekleşmiştir. İngiliz donanmasının yeni gözdesi olan "Dretnot"ların mazot ile çalışması İngiliz Hükümeti'nin ortağı bulunduğu Burma Oil Co'nun tüm ilgisini İran'a çevirmesine yol açmıştır. Bu amaçla, İran Şahı tarafından verilen ve D'Arcy'nin elinde bulunan imtiyaz fermanının alınması için İngiliz Gizli Servisi devreye sokulur. D'Arcy'nin dini inançlarına aşırı bağlılığından istifade edilerek, elinde bulunan İran petrollerinin

---

[444] Karadağ, **a.g.e.,** s.55-56; Ediger, **a.g.e**., s. 244; Parlar, **a.g.e.**, s.25-27; Özdemir, **a.g.e.,** s.197.
[445] Özdemir, **a.g.e**., s.197; Yergin, **a.g.e**., s.138-139; Ediger, **a.g.e**., s.247.
[446] Okumuş, **a.g.t.,** s.113; Karadağ, **a.g.e**., s.55.
[447] Karadağ, **a.g.e**., s. 55.
[448] Yergin, **a.g.e**., s.119; Okumuş, **a.g.t.,** s.128.
[449] Ferrier, R. W., **The History of the British Petroleum Company, Volume 1: The Developing Years 1901-1932**, Cambridge University Press: Londra, 1982, s. 89-113.

"imtiyaz fermanı", din adamı kisvesi altında çalışan bir istihbarat elemanı (Sidney Reyi) tarafından ele geçirilir. Bu ferman, İran'ın, ülkenin petrol kaynakları üzerindeki egemenliğinden vazgeçişinin de belgesiydi. D'Arcy'nin bu imtiyazı çok büyük bir alanı kapsıyordu. Süresi 60 yıl olan bu imtiyaz, 26 Mayıs 1908'de Mescid-i Süleyman'da büyük bir petrol yatağının bulunmasıyla muazzam bir zenginlik aracına dönüştü. Ancak D'Arcy üzerinde İngiliz baskısı devam etmekteydi. İran petrol imtiyazının kullanılması amacıyla 1909'da kurulan APOC'un kuruluş sermayesi, İngiliz devletinin kontrolünde bulunan Burma Oil tarafından sağlanmıştı. Yeni şirket APOC'un, başına getirilecek kişi de İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na bırakıldı. "İmtiyaz Fermanı"nın çalınmasıyla birlikte İngiliz Hükümeti, D'Arcy'nin APOC'da iyice pasif hale getirilmesi için baskılarına devam etti[450].

İngiltere'nin petrol ile ilgili girişimleri üzerine Rusya, kendi çıkar alanlarında başka bir devletin faaliyetlerini hoş karşılamayacak ve hareket geçecektir. İngilizler faaliyete başladığında, Rus istihbaratı Ohrana da, İran'daki çalışmalarına hız verdi. Zira İran'daki petrol alanları ile Ruslar da İngilizler gibi fazlaca ilgilenmekteydiler. Ruslar bunun için, İran Şahından onay alarak birçok uzman elemanını orada çalıştırıp, İran'ı ellerinde tutuyorlardı. Rusların çabaları kısa sürede sonuç verdi. İngilizler aleyhine başlatılan kısmi ayaklanmalar bütün İran'a yayıldı ve ihtilal patlak verdi. Bu ihtilal, petrol sebebiyle, İngilizler ve Ruslar arasındaki rekabetten dolayı çıkmıştı. Ruslar ilk etapta başarılı olmuşlardı. Bunun üzerine İngiliz donanması Basra Körfezi'ne dayanıp, denizden ve karadan saldırarak, İran'ın güneyini işgal etti. İran toprakları petrol nedeniyle, iki dev güç tarafından işgal edilmiş oldu. Kuzeyini Ruslar, güneyini İngilizler ele geçirdi ve ortası da tarafsız bölge ilan edilen İran, üçe bölündü. 1909 ihtilali İran tarihindeki ilk petrol ihtilali olmuştur. Her iki devlet de bu

---

[450] Parlar, **a.g.e.,** s. 25-26; Sınırsız imtiyazlar bahşeden petrol vesikasını satın almak isteyenler olsa da, D'Arcy vesikayı satmamıştır. Yaşamının geri kalanını dine adayıp, ibadetle geçirmek isteyen D'Arcy, Londra'ya gitmek için gemi ile yola çıkar. Gemide bir Anglikan rahip! ile tanışan D'Arcy, ondan Hrıstiyanlık ile ilgili dinlediği vaazlardan sonra, dine daha çok bağlanır. Yeni tanıştığı rahibe hayatının sırrını vermesinin arkasından, petrol vesikasını da verir. D'Arcy, bu vesikayı kilise emrine verdiğini, bu imtiyazın tanıdığı ayrıcalıkla, misyonerlerin İran'da halkı hızlı şekilde Hristiyanlaştıracaklarını, kendisinin de bu amaç için çalışacağını rahibe ifade etmiştir. Yolculuk sonunda bu vesikayı birlikte Anglikan Kilisesine verecekken, rahip ortadan kaybolmuştur. Aslında bu rahip, İngiliz Gizli Servisi'nin en fazla güvenini kazanmış elemanı, asıl adı Roznblum olan Yahudi asıllı Sidney Reyi idi. Entelijans Servis, bu ferman ile olağanüstü bir ayrıcalığı eline geçirmiş oldu. Bütün İran, yeraltı ve yerüstü zenginlikleriyle İngiliz servisin eline geçmişti. Sidney Reyi, İran sonrası, Ortadoğu'nun petrol bölgelerinde özellikle Osmanlı topraklarında faaliyetler göstermiştir. 1911'de Romanya'da görevlendirilen Reyi, İngiliz lehine Almanlara karşı mücadele etmiştir. İngilizler lehine buradan sonuç aldıktan sonra Rusya'ya geçmiştir. Lenin'e suikast tertiplediği sırada yakalanıp öldürülmüştür (Karadağ, **a.g.e.,** s.50-59).

işgalden çıkar sağlamıştır[451]. Böylece Ortadoğu topraklarına yayılmak isteyen İngiltere, hakimiyet altına almayı düşündüğü petrol bölgelerinden birini daha almada başarılı olmuştur[452].

1912 yılına gelindiğinde APOC, Abadan Limanı'na kadar uzayan bir boru hattı ile birlikte, aynı bölgede dünyanın en büyük rafinerisini kurdu. İngiliz Donanma Bakanı Churchill, Birinci Dünya Savaşı'na doğru giden dönemde, Almanya ile olası bir savaşta, donanma için petrol kaynaklarının hayati derecede öneme sahip olduğuna dair bir kampanya da başlattı.

İngiliz Hükümetinin, güvenlik ve silahlanma stratejisinin temel unsuru, petrol kaynakları üzerinde hakimiyet kurmak olarak saptandı. Bu doğrultuda emperyalist ayrıcalıklar düzeni, İran ülkesinin kaynaklarının tamamen yağmalanmasına yol açtı. İran'ın petrolde varlığını bulan benzersiz serveti, doğrudan İngilizlerin denetimine geçti. Bu durum, İran'ın egemen işbirlikçi sınıfları sayesinde yaşanmıştır. İran petrol imtiyazları üzerinde biçimlenen ve aktörleri petrol şirketleri, İngiliz İstihbarat Servisi, Donanma Kuvvetleri, İngiliz Parlamentosu, işbirlikçi İran Şahı, İran bürokrasisi olan bu oyunun kuralları, Ortadoğu'da halen yürürlükte bulunan egemenlik ilişkilerindeki belirleyici unsurların ilk biçimlerini ortaya koymaktaydı[453].

Winston Churchill'in donanma komutanlığına atandığı sırada gemilerin çoğu petrolle çalışmaktaydı. Kısa süre sonrasında, bütün gemilerin çalışmasında petrole geçilmesi düşünülmekteydi. İngiltere için, petrol meselesi başkasına bırakılamazdı. İngiliz Donanmasının, başka devletlerin şirketlerine (Standard Oil ve Royal Dutch/Shell'e) bağlılığı sona erdirilmeliydi. Bu politika doğrultusunda, APOC hisselerinin yarıdan fazlasının devlete geçmesi için, İngiltere parlamentosunun aldığı karar üzerine 17 Haziran 1914'de APOC'un %51 hissesi, devlet adına donanma tarafından satın alındı. Kalan hisselerin de %25'i Burma Oil'e (bu şirket de devletin istihbarat elemanlarına aitti), geri kalan %25 de, İskoçya Bankası'nda halka sunulmuştur[454]. 1914'de İngiliz-İran ortaklığındaki petrol şirketi, BP (British Petroleum)'nin temeli olmuştur.

---

[451] Karadağ, **a.g.e.,** s. 56-59.
[452] Ediger, **a.g.e.,** s.244; Parlar, **a.g.e**., s 25-27; Özdemir, **a.g.e.**, s.197.
[453] Parlar, **a.g.e**., s.25-27.
[454] Ediger, **a.g.e**., s.284; Yergin, **a.g.e.,** s.149-160.

Böylece, Dünya Savaşı'ndan birkaç ay önce, İran petrolleri imtiyazı üzerinden, İngiltere lehine dev bir petrol tekeli doğmuş oldu[455].

1901 yılında İran petrolleri için imtiyaz almış olan İngiltere, bunun ardından Musul bölgesine yönelmiş; fakat bir süre öncesinde İngiliz-Osmanlı ilişkilerinin kötüye doğru gidişatı başlarken, aynı anda Osmanlı-Alman yakınlığının başgöstermesi, İngilizleri bu bölgede başarısızlığa uğratmıştır. İngilizler, demiryolu projesinde yaşanan sıkıntılardan dolayı, Osmanlı'dan petrol imtiyazı alabilmek için tekrar girişimde bulunacaklardır. Girişimleri ancak, 1908 Meşrutiyet devrimi ve II. Abdülhamid'in tahtan indirilmesinden sonra sonuç bulacaktır[456].

İngiliz donamasında, petrolü yakıt olarak kullanan "Dretnot" sınıfı gemilerin ön plana çıkarılması, yeni bir çığır açılmasına neden olur. Donanma 1. Lodluğu unvanını alan Winston Churchill'in ilk icraatlarında biri "petrol delisi" Amiral John Arbuthnot Fisher'ı, Petrol İkmali Kraliyet Komisyonu'nun başına getirmek olmuştur. Fisher, yaklaşan savaşın Almanya ile İngiltere arasında cereyan edeceğini ve Almanya'da petrolün değeri iyi bilindiğinden, bu savaşın tam bir petrol savaşına dönüşeceğini öngörüyordu. Fisher, Churchill'in Donanmasının büyütülmesi ve modernizasyonu için yıllarca danışmanlık yapmıştı. Fisher'a göre petrol, üstünlük stratejisinin bölünmez bir parçasıydı. Petro-strateji konusunda da Churchill'i Fisher eğitmişti. Donanmada kömür yerine petrol kullanımının önemi yanında, emperyalist rakip Almanya'nın petrolle çalışan dev gemiler inşa etmesini de dikkatle izleyen Fisher, Churchill'i eğitirken Shell'in patronu Marcus Samuel'den de yardım alıyordu. Almanların, donanmaları için petrol stoku yaptıkları bilgisini Fisher'a sızdıran Samuel, "petrolün potansiyel rolü" konusunda Fisher ile aynı şeyleri düşünüyordu[457].

---

[455] Parlar, **a.g.e**., s.25-27.
[456] Ediger, **a.g.e**., s.250.
[457]Parlar, **a.g.e.,** s.28; "*Almanya'nın İngiltere'yi endişelendiren eylemlerinden birincisi, onun Osmanlı üzerine izlemeye başladığı yeni politika, ikincisi ise II. Wilhelm'in Almanya'yı denizci bir devlet yapmaya ve bu arada yayılma politikasını destekleyecek güçlü bir donanma kurmaya yönelik çabalarıdır. II. Wilhelm'in bunun için ilk adımı 1895'te Kiel Kanalı'nın açılması olmuştur. Böylece Almanya, Kuzey Denizindeki donanmasını hızlı ve kolay şekilde Baltık Denizi'ne çıkarıp, onu İngiltere'ye karşı bir baskı ve tehdit aracı olarak kullanabilecekti. 1896 yılında da II. Wilhelm, "Almanya'nın geleceği denizlerdedir" diyerek, İngiltere'nin daha fazla dikkatini çekmiştir. 1898 ve 1900 yıllarında Almanya'da çıkarılan kanunlar ise, Alman donanmasının güçlendirilmesini öngörüyordu. Almanya denizci bir devlet olursa, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğü ve deniz ticareti tehlikeye girecekti. Dolayısıyla, Alman donanmasını güçlendirme kararı İngiltere'de büyük endişe yaratmıştır*" (Haluk Ülman, **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş**, İmge Kitabevi, Ankara, 2002, s. 219-221).

4.4.5.Rusya'nın Ortadoğu'ya Yayılma Girişimi

Rusya, öteden beri Osmanlı toprakları üzerinde batıdan ve doğudan genişleyerek etki alanı oluşturmaya çalışmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Anadolu'dan Dicle ve Fırat'a, oradan da Basra Körfezi'ne ve Hint Okyanusu'na inip etkinliğini yayma siyaseti izlemiştir. Rusya'nın Osmanlı Devleti'ne yaptığı baskılar sonucunda Karadeniz tarafında 4 Nisan 1900'de demiryolu yapımı için bir anlaşmaya varılmıştır[458].

Aynı tarihlerde Rusya, savaş gemilerini Basra'ya göndermiş ve burada aktif bir ticari hayatı olmadığı halde temsilcilik açmıştır. Bu arada Güney İran'da kara ve demiryolu yapımı için tetkikler yapmıştır[459]. Rusya, bu bölgeye inerek, burada petrol konusunda hakimiyet kurmaya çalışan İngiltere'nin rekabetiyle karşılaşmıştır. Böylece İngiliz-Rus çatışması Basra Körfezi'ne taşınmıştır.

Tüm bu politikalar ile birlikte Rusya, önceleri Almanya'nın Doğuya yayılma politikalarına (o sıralarda İngilizlerle meşgul olduğu için) fazla karşı çıkmamıştır. Fakat Almanların doğu politikası doğrultusunda Osmanlı'dan almayı başardığı Bağdat Demiryolu imtiyazı, Rusya'nın yayılma girişimleri için önemli bir set anlamına geliyordu. Bunun yanında Rusların Hazar civarında yaptığı demiryolları ile rekabet etmesi ve Rusya-İran demiryolunun önemini azaltmasından dolayı, Rusya Osmanlı topraklarına yayılmaya başlayan Almanya'ya muhalefet etmeye başlamıştır. Ayrıca Almanların inşa ettiği demiryolunun zengin petrol yataklarının bulunduğu Mezopotamya'ya kadar varacak olması, Rus egemenliğindeki Kafkasya petrol yataklarının stratejik önemini olumsuz şekilde etkileyecekti[460].

Almanya, Osmanlı'yı aldığı demiryolu imtiyazı ile ekonomik, siyasi, askeri olarak güçlendireceğinden, Rusya tavrını değiştirip Almanya'ya karşı muhalefet etmeye başlamıştır. Diğer büyük güçler, Osmanlı'nın Doğu Anadolu topraklarında ve Basra civarında etkisini artırmaya başlayınca, Rusya da bu bölgelerde etkili olma uğraşı vermeye başlamış ve bunun için başta İngiltere olmak üzere, diğer büyük devletlerle Osmanlı toprakları üzerinde tekrar mücadeleye girişmiştir[461].

---

[458] Özyüksel, **Anadolu Bağdat …,** s.148-151; Uçarol, **a.g.e**., s.450.
[459] Bayur, **a.g.e**., C.1, s.141.
[460] Özdemir, **a.g.e**., s. 214.
[461] Uçarol, **a.g.e**., s.451.

4.4.6.İtalya'nın Akdeniz ve Ortadoğu'ya Yayılma Girişimi

1815 yılında Viyana Kongresi ile çizilen Avrupa haritası, 1870'de İtalyan birliğinin kurulmasıyla değişime uğramıştır. Artık Avrupa'da yeni bir güç ortaya çıkmıştır ve kısa süre sonra diğer devletler gibi İtalya da, Akdeniz'de ve Dünya'da önemli girişimlerde bulunmaya başlayacaktır[462].

İtalya, diğer devletler gibi sanayisi için hammadde kaynakları ve pazar arama girişiminde ilk olarak gözünü Osmanlı toprağı olan Kuzey Afrika'ya ile Tunus'a dikti. Ancak Tunus'u 1881'de Fransa işgal etmiş, İngiltere de 1882'de Mısır'a yerleşmişti. İtalya da böylece Osmanlı'nın Kuzey Afrika'daki son toprağı Trablusgarp'a yöneldi. Ancak bu durum İtalya'yı Avrupa'nın iki büyük gücü ile karşılaştırdı. Diğerlerinden güçsüz olan İtalya yalnız kalmamak için 1882'de Üçlü İttifak grubuna katıldı. Bu durumda İtalya da, istediği desteği alabileceği için büyük güçlerin egemenliğine girmemiş olan Habeşistan'a girme teşebbüsünde bulundu[463].

Ancak yenilgiye uğrayarak Trablusgarp'a döndü. Devletlerarası ilişkilerin değişmesi neticesinde İngiltere artık İtalya'yı desteklemekten vazgeçti. Daha sonra destek arayışları için uğraş veren İtalya, Fransa, İngiltere, Almanya ve Avusturya'dan istediği onayı alarak Trablusgarp'ta etkinlik kazanmaya başladı. Önce İtalyan göçmen göndererek ekonomik yolla buraya sokulmak istedi. 1908 yılına kadar bu girişimlerini devam ettirdi. Bu arada İtalya, Balkanlara yayılmak isterken Avusturya'nın burada etkin olması dolayısıyla, Avusturya ile ilişkileri bozulmuş oldu. Bu sırada Avusturya'nın Balkanlar'da yayılması Rusya'yı da rahatsız etmekteydi. Çünkü Rusya bu sıralarda Balkanlarda yayılma siyaseti izlemekteydi[464].

Avusturya'nın Balkanlar'da yayılma politikasından rahatsız olan Rusya, İtalya'ya yakınlaşmayı tercih etti. Balkanlar'da Avusturya'nın Bosna-Hersek'i alma girişimleri ile başlayan bunalım, Rusya ve İtalya'nın yakınlaşmasına yol açtı[465].

24 Ekim 1909'da İtalya ile Rusya arasında yapılan ve gizli tutulan Racconigi Antlaşması, esasen Osmanlı topraklarının paylaşılmasını içermekteydi. Diğer yandan da bu antlaşma İtalya'yı Üçlü İttifak grubundan uzaklaştırıyordu. Daha sonra

---

[462] Uçarol, **a.g.e.,** s.271.
[463] Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılabı Tarihi**, C.1, s. 56-60; Uçarol, a.g.e., s. 494-495.
[464] Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya (1798-1919**), Ankara Ünv. DTCF Yay., Ankara, 1970, s. 156-161.
[465] Bayur, **a.g.e.,** s. 310.

Almanya baskısı ile İtalya ve Avusturya 19 Aralık 1909'da anlaşma yaparak Balkan politikası için karşılıklı birtakım tavizler vermeyi kabul ettiler. İtalya bu şekilde Rusya ve Avusturya'yı kendi yanına çekmiş oldu. Böylece İtalya, Trablusgarp'a fiilen harekete geçmeden önce diğer devletlere bunu kabul ettirmiş oldu.

Osmanlı Devleti ise, bu dönemde yoğun şekilde iç ve dış sorunlarla uğraşmaktaydı. Osmanlı'nın bu karışıklık yaşadığı ortamı fırsata çevirmek isteyen İtalya, 1910 yılına gelindiğinde Trablusgarp için diplomatik hazırlığını tamamlamıştı. Bu sırada İtalya'nın niyetini öğrenen Osmanlı, durumu protesto etti. İtalya ise, diğer devletlerin de onayını alarak 28 Eylül 1911'de Trablus ve Bingazi'nin işgali için harekete geçti. Büyük devletlerden istediği yardımı alamayan Osmanlı Devleti İtalya karşısında yalnız kalarak mücadeleye girişti. İtalya Trablusgarp'ta mutlak bir başarı elde edemeyince denizde baskıyı artırdı. Ege, Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'de Osmanlı limanlarını bombaladı. Mayıs 1912'de Oniki Ada'yı işgal etti. Çanakkale'ye dönmek istese de bundan sonuç alamadı. 5 Kasım 1911'de de İtalya, Trablusgarp'ı ülkesine kattığını duyurdu. Savaş uzadıkça zorluk yaşayan İtalya, büyük devletlerden yardım istemeye başladı.

Osmanlı'nın da durumu iyi değildi. Akdeniz donanması büyük zarar görmüş, Oniki Ada'yı kaybetmiş, Çanakkale tehlikesi başgöstermiş ve devletin merkezinin ülkenin diğer yerleri ile bağlantısı kesilmişti. Ayrıca iç ayaklanmalar, ekonomik zorluklar oldukça artmıştı. Balkanlar iyice hareketlenmiş ve Balkan devletleri Osmanlı'ya karşı saldırıya hazırlanıyordu. Zorda kalan Osmanlı, barış yapılmasını istemek zorunda kaldı. Büyük devletlerin de araya girmesiyle 18 Ekim 1912'de Uşi Antlaşması imzalandı ve Osmanlı-İtalya savaşı son bulmuş oldu. Bununla Osmanlı Devleti Kuzey Afrika'daki son toprağını kaybetmiş oldu. Ege Adalarının bir bölümüne ve Anadolu kıyılarına büyük bir devlet geçici olsa da yerleşmiş oldu. Artık İtalya, Doğu Akdeniz'de etkisi olan bir devlet haline geldi. Diğer büyük devletler gibi Anadolu'yu parçalama politikasına İtalya da katılmış oldu[466].

İtalya, Libya ve Oniki Ada'yı geçici olarak ele geçirerek 1912'de Doğu Akdeniz'e girince, 1914'de savaş başladığında ümitli şekilde savaşa girdi. Fakat savaş sonunda galip gelenlerden olarak katıldığı 1919 Paris Barış Konferansında, güven duyduğu İngiltere ve Fransa güvenini boşa çıkardılar ve İtalya istediği kazanımı elde edemedi. Bu durum İtalyanlar tarafından tepkiyle karşılandı.

[466] Uçarol, **a.g.e.**, s. 497-503.

İtalya, geçici olarak yerleştiği Oniki Ada'da savaştan sonra da kalmayı sürdürdü. Anadolu'da da bazı yerleri işgal etti. Ancak Anadolu'daki isteklerinden daha sonra vazgeçip geri çekildi. İtalya'da 1922 yılında Mussolini iktidarı ve Faşist yönetimi başladı. Ardından İtalya sömürgeye yöneldi. Özellikle de Akdeniz'e yöneldi. Akdeniz ile birlikte Anadolu'da tekrar kazanç sağlamak istedi. İtalya'nın bu emperyal politikası diğer devletleri rahatsız etti.

Musul meselesinden dolayı Türk-İngiliz ilişkilerinde anlaşmazlık çıkınca, İtalya'nın bunu fırsat bilerek Anadolu'ya birlik göndereceği haberleri yayılmaya başladı. Ancak İtalya, bu haberleri yalanladı ve 1928 yılında Türkiye-İtalya arasında bir anlaşma imzalandı. Bu tarihten sonra da İtalya, Ortadoğu'ya yöneldi. Fakat diğer büyük güçler Ortadoğu topraklarını aralarında paylaşmışlardı. Böylece de İtalya, bu bölgede eyleme geçtiyse de başarılı olamadı. Daha sonra Kızıldeniz civarında eylemlere başladı. 1935 yılına gelindiğinde doğal kaynakları yoğun ve sömürülmemiş olan Habeşistan'a saldırıp burada hakimiyet sağladı. İtalya, Habeşistan'a yerleşerek Nil Nehri civarındaki kaynakları da ele geçirmiş olduğundan, Mısır açısından da risk oluşturmaya başladı. Bu arada Araplara yardımlarda bulunup onları İngiliz ve Fransızlara karşı kendi yanına çekerek Ortadoğu'da söz sahibi olmak istedi. İtalya'nın Akdeniz ve Ortadoğu'ya yayılma girişimleri İngiliz ve Fransızları rahatsız ettiğinden, 1935 yılı sonrasında İtalya ile İngiltere ve Fransa ilişkileri bozulmaya başladı[467].

4.4.7.Almanların Petrol Girişimi

Almanya, Avrupa'da ulusal birliğini en son tamamlayan iki devletten biridir (1871). Birliğini tamamlamasının ardından hızla gerçekleştirdiği sanayi atılımları ile dikkat çekti. Daha fazla büyüyüp genişlemek isteyen Alman ekonomisi 1882 sonrasında dış pazarlara açılmak istedi. Almanya-Osmanlı ilişkileri, Alman siyasi birliğinin sağlanmasından önce, 1750 yılı sonrasında yapılan bazı ittifak antlaşmaları ile dostluk seviyesinde başlamıştı. Daha sonra askeri ve ticari ilişkilerle devam etti[468].

---

[467] Uçarol, **a.g.e**., s. 675.
[468] Rathmann, **a.g.e**., s. 26; Özdemir, **a.g.e**., s.199.

1878 yılında toplanan Berlin Kongresi, Osmanlı ile Almanya'yı birbirine yakınlaştıran en önemli olay olmuştur. 1877-78 yıllarında yapılan ve Osmanlı ile Rusya'nın savaşması sonunda imzalanan Ayastefenos Antlaşması'nın yeniden düzenlenmesi için toplanan bu kongrede Almanlar, Osmanlı Devleti'nden yana bir tavır sergilemiş görünmekteydiler. Kongre sonrası İngiltere, Fransa ve Rusya Osmanlı iç işlerine daha çok müdahale etmeye başlayıp, Osmanlı topraklarında yaşayan azınlıkları ulusal bağımsızlık için kışkırtarak Osmanlı Devleti'nin parçalanması yönünde politika sergilerken, Almanya ise Abdülhamid mutlakiyetini olumlu değerlendiriyordu[469]. Osmanlı ile askeri eğitim ve danışmanlık şeklinde başlayan ilişkiler, daha sonra silah satışı ile devam ederek ticari ve ekonomik bir boyut kazanmıştır. 1885 yılına gelindiğinde Binbaşı Colman von der Goltz liderliğinde bir askeri heyet Osmanlı ordusunun geliştirilmesi için tavsiyelerde bulunmuştur. Goltz'un tavsiyeleri dikkate alınarak Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndaki istihkamlar güçlendirilmiştir. Silah konusunda güçlenmek için de gerekli toplar, Almanya'dan temin edilmiştir[470].

Alman tahtına II. Wilhelm geçtikten sonra, Almanya'nın amacı dünya imparatorluğu yaratmak oldu. "*Weltpolitik*" denilen bu politikaya göre, Almanya, tüm dünyayı kendi sömürgesi yapma uğraşı verecektir[471].

1888 yılında Osmanlı-Alman ilişkileri Şark Demiryollarının yapımı ile daha da güçlenmiştir. 12 Ağustos 1888'de Paris ve Viyana'dan çıkan ilk trenin İstanbul'a gelmesi yeni bir süreci başlatır. Ulaşımın gelmesi, ürünlerin nakliyesinin

---

[469] Cenk Reyhan, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", **Belleten**, 2005, C. LXIX, S. 254, s.9; Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", **Tarih Okulu**, 2011, S. X, s.165.

[470] Ortaylı, **a.g.e.,** s.91-103; Özyüksel, **Anadolu Bağdat …,** s.50-51; 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı'nın Fransa ve İngiltere ile ilişkilerinin kesintiye uğraması, Almanya ile yakınlaşmasını sağlamıştır. Almanya'nın emperyalizm amacı vardı. Osmanlı ise, toprak bütünlüğünü korumak istiyordu. Silahlanma yarışı ve militarizm bu yeni ilişkilerin itici gücü oldu. Abdülhamid 1877-78 savaşında büyük zarar gören Türk ordusunu yeniden düzenlemek amacıyla Almanya'dan askeri danışmanlar istedi. Askeri danışmanların Osmanlı ordusunda görev alması ile Alman silah sanayisi ülkeye daha fazla girdi (Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusu Silahları", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S.16, 2004/1, s.127); Bu silahların maliyetinde Deutsche Bank Osmanlı Devleti'ne kolaylıklar sağlayarak uygun oranda kredi imkanı tanımıştır. Böylece askeri heyet ve malzemenin önü açılmıştır. 1860-1914 yılları arasında Krupp'tan top alımında Osmanlı dünya birincisi olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'na yaptıkları silah satışları ile Alman şirketler, gelişmelerinin yanı sıra, ekonomik krizlerle mücadele etmede de başarılı olmuşlardır (Fahri Türk, **Türkiye ile Almanya Arasındaki Silah Ticareti 1871-1914: Krupp Firması Mauser Tüfek Fabrikası Alman Silah ve Cephane Fabrikaları**, IQ Kültür Sanat Yay, İstanbul, 2012, çşt. sf).

[471] Tepekaya, **a.g.m**., s.5.

kolaylaşmasına yol açar. Bundan sonra Osmanlı'nın, Anadolu'da da yeni demiryolu hatları yaptırmak istemesi Almanlar için önemli bir fırsat olur[472].

Bu yıllar, petrol imtiyazının Osmanlı İmparatorluğu'nda verilmeye yeni başlandığı yıllardı. 1887 yılında, demiryolu inşasından önce, İskenderun'da petrol imtiyazı verilmişti (Ahmet Necati Efendi'ye). Ardından, Almanlara tanınan demiryolu ayrıcalığı, dolaylı olarak petrol ayrıcalığını da içerir duruma gelecekti. İmzalanan demiryolu antlaşmalarında, demiryolunun iki tarafında 20'şer km'lik alanda bulunan her türlü madeni işletme hakkı da, demiryolu şirketine tanınmaktaydı[473].

"İskenderun petrolleri için verilen imtiyaz, 4 Haziran 1890'da yeni kurulan bir şirkete devredilmişti. Bu şirketin hissedarları arasında Berlin'de oturan Diana, Zirzo ve Almanya İmparatoru Mabeyncisi Baron Molnehim vardı. Almanya, tam olarak devlet politikası şeklinde olmasa da, özel girişim halinde petrol kaynaklarına el atmaya başlamıştı. Almanya'nın petrol kaynaklarını doğrudan veya dolaylı olarak kontrol altına alma süreci, sadece demiryolu hattı civarı ile sınırlı kalmamış, diğer bölgelerde de devam etmiştir. Ülkenin birliğini geç sağlaması ve sömürge yarışında geç kalmış olması, Almanya'yı sömürgesiz bırakmıştı. Dünya üzerinde sanayileşmiş bir devletin sömürgesi olmayan, Osmanlı'dan başka bir toprak parçası da kalmamıştı. Bu yüzden de Osmanlı Devleti'nden yeni kaynaklar alınması için çalışılıyordu. Bunun için 1899 yılında, Alman İmparatoru İstanbul'a ikinci kez gelmişti. Osmanlı Devleti de, kendisini "koruyacak" devleti elinden geldiğince memnun etmeye çalışmaktaydı. Alman İmparatoru İstanbul'a gelmeden önce, bir hoşnutluk oluşturmak için kısa bir süre önce, Erzurum'un Tercan Kazası'ndaki petrol imtiyazı Alman vatandaşı Mösyö Charles Raizer'e 99 yıllığına verilmişti"[474].

Osmanlı topraklarında Alman etkisi, II. Wilhelm'in başkenti ziyaretiyle hızla yayılmıştır. Bu etkinin ilk somut göstergelerinden birisi de, Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi olmuştur[475]. Birçok demiryolu projesi içerisinde en

---

[472] Earle, **a.g.e.,** s.50-52.
[473] Özyüksel, **a.g.e**., s.293.
[474] **BOA, Y. PRK.OMZ**, 2/22; Özdemir, **a.g.e.,** s.199; Özyüksel, **a.g.e**., s.117.
[475] Ortaylı, **a.g.e**., s.113 vd.; Sultan Abdülhamid, servetine, methiyecilerine, ordusuna güveniyordu ve yurt dışında güçlü bir dayanağı olması için Almanya'nın dünya politikasını destekliyordu. Doğu Akdeniz'deki Alman katolikleri korumasına alarak, Almanya'nın ekonomik çıkarlarını da destekledi. Bu çıkarlar içinde Anadolu Demiryollarının yapım imtiyazının Alman kapitalistlere verilmesi, en önemlisi olmuştur. Ayrıca Abdülhamid, elçilere de şahsi yardımlarda bulunmuştur (Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi,** Yeditepe Yay., İstanbul, 2005, s. 515-516).

önemlisi Almanların hazırladığı Bağdat Demiryolu Projesi olmuştur. Bu projeye göre, demiryolu hattı, Berlin'den başlayıp bilinen ilk petrol kaynaklarının bulunduğu Musul ve Kerkük'ten ilerleyerek Basra Körfezi'ne kadar ulaşmaktaydı. Bu da, Almanlara petrol madeninden faydalanmaları için büyük avantaj sağlayacaktı[476]. Ayrıca Almanya, Welpolitik'i uygulamak için stratejik imkanlara sahip olabilecekti. Petrol yataklarının yoğun olduğu Musul, Kerkük, Bağdat ve Basra'da nüfuz sahibi olmak, Almanya'ya diğer büyük devletlere sömürge alanları için darbe vurma imkanı sağlayacaktı[477].

5 Mart 1903 tarihinde yapılan demiryolu imtiyaz anlaşmasının 22. Maddesi petrol bakımından en önemli madde idi. Buna göre, imtiyazı alan şirket, demiryolu hattının iki yakasında belli bir alan içerisindeki tüm madenleri kullanma ayrıcalığına sahip olabilecekti[478]. Bu maddede direkt petrol madeni yazmamaktadır. Ancak yaşanan gelişmeler üzerine, bu madenin petrol olduğu anlaşılmaktadır. Hazırlanan demiryolu sözleşmesine bu şekilde bir madde konulması, henüz siyasi birliğini yeni sağlayan Almanya'yı, petrol madeninin en yoğun bulunduğu kaynaklardan olan Bağdat ve Musul'a ulaştıracaktı. Bununla da Almanya, önemli petrol bölgelerinde ve Basra Körfezi gibi önemli bir ticaret merkezinde ve coğrafyasında egemenlik sahibi olacaktı. Almanya bu konuya o kadar eğilmişti ki, hiçbir Alman vatandaşının yaşamadığı Musul'da 1904 yılında konsolosluk açarak o bölgede bir elçi bulundurmak istemişti[479].

Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolu imtiyazından bir yıl sonra Bağdat ve Musul'da petrol arama ve işletme imtiyazı talebinde bulunmuştur. Zira bu projenin sonundaki gerçek hedef petroldü. II. Abdülhamid *"petrolü ceplerinde götürecek değiller ya! Onlar bulsun biz el koyarız"* diyerek, Almanlara petrol kuyusu açmaları için istedikleri izni vermiştir[480].

Osmanlı Hazine-i Hassa Nazırı ile Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Kurt Zander arasında gerçekleşen görüşmeler sonunda 15 Haziran 1904 tarihinde aslı

---

[476] Rathmann, **a.g.e**., s.72; Özyüksel, **a.g.e.,** s.117-120.
[477] Gümüş, **a.g.m**., s.166.
[478] Özyüksel, **a.g.e**., s.193-194; Özdemir, **a.g.e**., s.200.
[479] Okumuş, **a.g.t**., s. 109; Ortaylı, **a.g.e**., s.93 vd.
[480] A. Toynbee, **Tarih Bilinci**, İstanbul, Bateş, 1975, s.301; Ayhan, **a.g.e**., s.109.

Fransızca olan bir sözleşme üzerinde anlaşılmıştır[481]. Altı maddelik bu sözleşme, aslında maden nizamnamesinin şart koştuğu bir yıl sürelik ruhsat izni idi[482].

Böylece Anadolu Demiryolu Şirketi'ne bir yıl boyunca Musul ve Bağdat'ta inceleme yapması için izin verilmiş oldu[483]. Görevliler buradan aldıkları numuneleri Avrupa'ya göndermiş ve Osmanlı Hükümeti'nden bir yıl daha süre tanımasını istemişlerdir[484]. Osmanlı Hükümeti de verilen süreyi bir yıl daha uzatmıştır. Ancak Almanlar, vaat ettikleri çalışmaları gerçekleştirmemişlerdir. Anadolu Demiryolu Şirketi, belki de Osmanlı Devleti ile kurdukları olumlu etkileşim ve de ekonomik sıkıntılardan dolayı petrol arama konusunda yavaş davranmış ve somut ilerleme kaydedememiş ve Osmanlı'ya bir rapor sunamamıştır. Bu durum, Osmanlı yönetimi tarafından olumsuz değerlendirilmiştir. Bunun üzerine, Hazine-i Hassa Nezareti, 1904'de imzalanan sözleşmeyi 26 Ocak 1907 tarihinde fesh etmiştir[485]. Demiryolu şirketi de, ciddi bir fırsatı kaçırdığını anlayıp, 9 Şubat 1907'de Hazine-i Hassa'ya karara itirazını belirten bir mektup göndermiştir. Ancak Osmanlı hükümeti, bu konunun kendileri açısından kapandığını ve başka adaylar ile görüşebileceğini belirtmiştir.

Bir süre sürüncemede kalan bu konu hakkında, Osmanlı yönetimi bu durumdan ümitlenmiş olan İngilizlerle görüşmelere başlayacaktır. İki yıl sonra Jön Türk yönetimi ile başlayan süreçte, İngiltere hükümetinin desteklediği D'Arcy, Osmanlı'dan bu konuda talepte bulunacaktır[486].

Anlaşılacağı üzere *"Bağdat Demiryolu yapımı sadece basit bir ulaşım meselesi değildi. Savaş öncesinde diplomasinin en büyük kozlarından biriydi"*[487]. Bu denli yoğun petrol yataklarının bulunduğu bölge Mezopotamya'ya Almanların yerleşmeye çalışması, İngilizleri oldukça tedirgin edecektir. Osmanlı Devleti verdiği imtiyaz ile topraklarında uzun süredir ayrıcalıklı olan İngiltere'nin karşısına, önce demiryolu, arkasından petrol ayrıcalığı tanıdığı Almanları çıkararak, demiryolu ve petrol mücadelesinin gitgide şiddetlenmesine yol açacaktır. Birinci Dünya Savaşı'na yol açan gerekçelerin başında da petrol mücadelesi gelecektir.

---

[481] **BOA, Y. MTV**, 260/15; Okumuş, **a.g.t**., s.111.
[482] Büyükdağ, **a.g.m**., s.127.
[483] **BOA, HH.İ.,** 170/54.
[484] **BOA, Y. MTV**, 279/23.
[485] **BOA, Y. MTV**, 296/69; Can, **a.g.e**., s.108; Büyükdağ, **a.g.m**., s.127.
[486] Can, **a.g.e**., s.108-109.
[487] Earle, **a.g.e.**, s.113 vd.

4.5. OSMANLI DEVLETİ'NİN PETROL POLİTİKASI

Devamlı artan bir ilgi ile 1800'lü yılların başından beri Mezopotamya coğrafyasında araştırmalar yapılmıştır. Dicle, Fırat, Bağdat, Musul, Kerkük petrolleri ile ilgili raporlar hazırlanmıştır. Bu bölge petrolleri ile ilgili ilk ciddi raporu hazırlayan Almanlar olmuştur. 1871 yılında bölgede araştırma yapan bir Alman uzman grubunu, diğerleri izlemiştir. Osmanlı yönetimi de, bu bölge hakkında hazırlanan raporlardan haberdar olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu bölgeye ilgisi II. Abdülhamid'in yönetimi ile birlikte artmıştır. Sultan Abdülaziz'in, 1867 yılında Avrupa'ya yaptığı geziye ve oradaki sanayi sergilerine katılan Abdülhamid, İngiltere ve Fransa'da gözlem yapabilme imkanına sahip olmuştur. Bu ülkeler, petrolü, gaz yağı olarak kullanmaktaydı ve bu da Abdülhamid'in bu maddeye olan görüşünü genişletmişti. Sultan Abdülhamid, yönetime geçtikten sonra, borsa spekülasyonlarına da duyduğu ilgi ile birlikte, ekonomik ve politik olarak önem taşıyan petrol madeni ile ilgilenmeye başladı. Dünya borsalarını yakından takip eden bir grup bankerden, Avrupa ve ABD'deki petrol şirketlerinin durumları hakkında bilgi almaktaydı[488]. Mezopotamya bölgesinde bulunan petrol yataklarının ticari olarak işletilmeye uygun olabileceği, dış güçlerin yanı sıra, Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri tarafından da 19. yüzyılın ikinci yarısında daha iyi anlaşılmıştı[489].

Osmanlı İmparatorluğu, üç kıtada var olan geniş topraklara sahip olmanın yanı sıra, petrol yataklarının da en yoğun bulunduğu topraklara hakimdi. Kaynakların yoğun olmasına rağmen, Osmanlı toprakları petrolün en son arandığı yerler olmuştur. Bunun temel nedeni, ülkenin sanayileşme konusunda geç kalmasıdır. Sanayileşmemiş ülkede petrol madenine yoğun şekilde ihtiyaç duyulmamaktaydı.

Sanayileşme aşamasını gerçekleştiremeyen ve petrolü kullanacak altyapısı olmayan Osmanlı Devleti'nin, petrol politikası daha çok içe dönüktü. Yani Osmanlı ülkesinde çıkarılan petrol, yine ülke içerisinde tüketilmekteydi. Petrol için verilen imtiyazlarda da, özel olarak ihracat vergisi konulmuştu. Bu karar, ilk olarak İskenderun petrolleri imtiyazı için uygulanmıştır. Daha sonra ihraç edilecek tüm ürünler için vergi şartı getirilmiştir[490].

---

[488] Parlar, **a.g.e**, s.161.
[489] Gürel**, a.g.e.,** s.54-55.
[490] Özdemir, **a.g.e**., s.185-186.

Petrol imtiyazlarına yön veren etken, Batılı güçlerin Osmanlı petrollerine bakışı olmuştur. Osmanlı maden nizamnamesine göre, imtiyazlar doğrudan yabancı kişilere verilemezdi. Devlet, petrol ve diğer madenleri koruyabilmek için bu kararı almıştı. Ancak, yabancı şahıslar maden imtiyazını alamasalar da, imtiyaz verilen şirketlere ortak olabiliyorlardı. Böylece de, hemen hemen maden imtiyazlarının tümü, alındıktan kısa süre sonra, bir şirkete devrediliyor ve şirket yabancı ortaklarla faaliyetlerini gerçekleştiriyordu. Bu şekilde, Batılı yatırımcılar, Osmanlı vatandaşı olan kişiler ile ortak olmak, ya da onların vasıtasıyla imtiyazlar alabilmek için uğraş vermişlerdir. Bu konuda en iyi örnek Anadolu ve Bağdat Demiryolu imtiyazıdır. Bu imtiyaz, yerli isimle kurulan şirketler tarafından alınmıştır. Tüm bu girişimler, petrol madeni ile ilişkili politikalardır[491].

4.5.1.II. Abdülhamid'in Petrole Bakışı

1871 yılında Almanya'nın emperyalist bir güç olarak dünya sahnesiyle çıkışıyla birlikte, Mezopotamya bölgesinde petrol madeni ile ilgili ilk önemli raporu hazırlamaları, Osmanlı toprağı olan Mezopotamya'ya olan ilgiyi yoğunlaştırmıştır[492]. Sultan Abdülhamid, büyük devletlerin petrol madeni için mücadele hazırlığında oldukları sırada tahta çıkmıştır. Abdülhamid tahta çıkmadan yaklaşık yirmi yıl önce Galiçya'da petrole rastlanılmış; önce İngiliz-Fransız, daha sonra da İngiliz-Alman-Fransız ve Rusların petrol mücadelesi başlamıştı[493]. Abdülhamid de tahta çıktığında, bir grup bankerden dünyadaki petrol şirketlerinin faaliyetleri hakkında bilgi almaktaydı. Galata'nın önemli bankerleri, Rum asıllı Zarifi, Ermeni asıllı Assani ile II. Abdülhamid'in ilişkileri şehzadelik yıllarına dayanmaktaydı. Padişah olduktan sonra da, bu banker kadrosuna dayanarak borsa oynayan Abdülhamid, kişisel servetini sürekli artırmıştır. Hazine-i Hassa (padişah özel mülklerini yöneten kuruluş) idaresine, Osmanlı Bankası Genel Müdürü Forster'in önerisi ile Agop Efendi'yi getiren Abdülhamid, bir süre sonra bu kişiye paşa rütbesi vermiştir. Hazine-i Hassa idaresi de, nezaret seviyesine getirilmiştir. Ermenilere karşı, "Hamidiye Alaylarını"

[491] Özdemir, **a.g.e**., s.185-186.
[492] Parlar, **a.g.e**., s.89.
[493] Karadağ, **a.g.e**., s.72.

kurduran ve oldukça sert uygulamaların öncüsü sayılan II. Abdülhamid'in, Hazine-i Hassa Nezareti'ni peş peşe üç Ermeni nazırın yönetmesi ilgi çekicidir[494].

Ortadoğu'daki petrol kaynaklarını gizlice araştırmak isteyen yabancı araştırmacılar, bu araştırmalarına bahane bulmaya çalışmışlardır. Bunun için İngiliz elçisi, bölgede arkeolojik kazı yapmak için Abdülhamid'den izin istemiştir. Ardından Musul ve Bağdat civarında derin kuyular açmaya başladıklarında, Abdülhamid'in petrol ile ilgili şüpheleri artmıştır. Arkeologların (jeologların) aradıkları şey küçük heykeller değil, petroldür[495]. İngiliz elçi daha sonra da Suriye ve Hicaz bölgesinde yaşayan halka yardım bahanesiyle su kuyusu açmak için izin ister. İngilizlerin gerçek niyetini anlayan Abdülhamid bu isteği reddeder. Musul ve Bağdat'ta açtıkları kuyuları kapattırır. Bu durum, Abdülhamid'in beklediği yakın ilişkiyi kuramadığı İngilizlerle, arasının daha da açılmasına neden olur[496].

Hazine-i Hassa Nazırı Agop Kazazyan Paşa (1833-1891) ve Sultan II. Abdülhamid, gazyağı ticareti ile uğraşanların kısa zamanda zengin olmalarını ve petrol imtiyazı almak için artan başvuruları görmelerinin ardından, Mezopotamya'nın zengin petrol yataklarının potansiyeli üzerinde bir karar almaya yöneldiler. Agop Paşa, bu zenginlikleri en etkin biçimde padişahın yararına sunabilmek için, bir strateji belirledi[497].

Bu strateji doğrultusunda, 1888 yılı başlarında Musul bölgesindeki Hazine-i Hassa arazilerindeki petrol ve maden varlıklarını tespit etmek ve bunların nasıl verimli işletilebileceğini değerlendirmek üzere, Mehmet oğlu Arif Bey isimli müfettiş, Sultan Abdülhamid tarafından bölgeye gönderilmiştir. Arif Bey yaptığı incelemenin sonuçlarını 2 Ağustos 1888 tarihli raporu ile Abdülhamid'e sunmuştur[498]. Bu raporda, Musul'da bulunan Şirkat Kalesi civarındaki Hıyare tepelerinin doğu eteklerinde iki mevkide, Tuzhurmato kasabasının doğu tarafında

---

[494] Parlar, **a.g.e**., s.89.
[495] Bülent Demirbaş, **Musul Kerkük Olayı ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Kuveyt Meselesi**, Arba Basım, İstanbul, 1991, s.69; Ediger, **a.g.e.,** s.177.
[496] Demirbaş, **a.g.e**., s.69; Ediger, **a.g.e**., s.177.
[497] Uluğbay, **a.g.e**., s.41; "II. Abdülhamid döneminde Hazine-i Hassa'da görev yapan üç nazırın ilki Agop Paşa'ydı. Agop Paşa Osmanlı Bankası'nda Türkçe Haberleşme Kalemi Müdürlüğü'nde çalışmış, iki kere de Maliye Nazırlığı yapmıştı. O da diğer iki nazır gibi gayr-i müslim tebaadandı ve iyi bir iktisatçıydı (Ediger, **a.g.e**., s.170)". Abdülhamid'in tahta çıkmasının ardından 1877 yılında Hazine-i Hassa Nazırı oldu. Terk edilmiş haldeki arazileri değerlendirip, Abdülhamid'in gelirlerinin artmasında etkili oldu (Saro Dadyan, **Osmanlı'nın Gayrimüslim Tarihinden Notlar**, Yeditepe Yay., İstanbul, 2011, s.83-86).
[498] Uluğbay, **a.g.e.,** s.42.

yirmi adet petrol kuyusu ve gaz sızıntılarının mevcut olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, Hıyare'deki kuyulardan birisinden elde edilen petrolün, Dicle vasıtasıyla Bağdat ve Basra'ya nakledilmesinin kolay ve ucuz bulunduğundan ve bu petrol yataklarından zengin kollara ulaşılması ihtimalinin yüksek olduğundan bahsedilmiştir. Arif Bey, Zap nehri yakınındaki Gür köyünde de petrol çıkan kuyular bulunduğundan raporunda söz etmiştir[499].

Petropolitik tarihimizi yönlendirecek en önemli gelişme, Ahmet Arif Bey'in raporunun ardından yaşanır. Bu gelişme, Musul vilayetinde Sultan Abdülhamid'e ait olan arazide, petrol madeninin aranması ve işletilmesi imtiyazının Hazine-i Hassa'ya ait olduğunun bildirilmesidir. Musul bölgesine üç yıl boyunca gönderdiği heyetlerle petrol ve diğer maden varlıklarını inceletip bilgi alan Sultan Abdülhamid, bölgenin zengin petrol potansiyelinden emin olmuştur[500]. Bunun üzerine 6 Şubat 1889'da çıkarılan irade ile, Musul vilayetinde Abdülhamid'e ait emlak üzerinde ortaya çıkan petrol madeninin aranması ve işletilmesi hakkının, devlet hazinesinden alınıp Hazine-i Hassa'ya devredildiği bildirilmiştir[501].

Anlaşılacağı üzere Hazine-i Hassa Nezareti, kendisine sunulan raporları dikkate alarak adımlar atmıştır. Ahmet Arif Bey'in raporu dışında bir diğer rapor da, petrol komisyoncusu Kalust Sarkis Gülbenkyan'ın, hatıralarında II. Abdülhamid'e 1890 yılında verdiğinden bahsettiği rapordur. Gülbenkyan, Sultan Abdülhamid'in, kendisinin raporu sonrasında, Musul'da petrol ayrıcalığını Hazine-i Hassa'ya devrettiğini ifade etmektedir[502].

Sultan Abdülhamid, aldığı raporlardan sonra Musul'da olduğu gibi Bağdat vilayeti dahilindeki petrol madeninin arama ve işletilmesi imtiyazının da, 19 Eylül 1898'de Hazine-i Hassa'ya ita kılındığını ve bu iki vilayet dahilindeki maden idarelerinin birleştirilmedikçe buralardan istifade edilemeyeceğini, bu nedenle de her iki vilayetin maden idarelerinin birleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir[503].

---

[499] **BOA, HH-THR**, 233/47.
[500] Uluğbay, **a.g.e.,** s.43.
[501] **BOA, İ. DH**, 1121/87615; **BOA, A. DVN. MKL**, 30/32; Uluğbay, **a.g.e**., s.48; Arzu Terzi, **Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi,** Timaş Yay., İstanbul, 2009, s.99; Karadağ, **a.g.e.**, s.74.
[502] Nubar Gulbenkian, **Pantaraxia-An Autobiography**, Hutchinson, 1965. Aktaran: E. Mahmut Sami, **Abdülhamid'in Petrolleri**, Kitabevi, İstanbul, 2007, s.205; Yergin, **Petrol …**, s.182; Ediger, **a.g.e**., s.302.
[503] **BOA, İ. HUS**, 68/7.

Abdülhamid, bu tarihlerde imparatorluğun başkentinde bir yanda Alman meslektaşı II. Wilhelm'i ağırlayarak onlara demiryolu imtiyazları verirken, diğer yanda Musul ve Bağdat vilayetlerinde bulunan petrollerin her türlü hakkını Hazine-i Hassa'ya ihsan buyurmuştur. Hatta Bağdat Demiryolu Antlaşması'nın imzalandığı 1902 yılı sonunda, 17 Aralık 1902 günü sadece Musul vilayetini kapsaması bakımından ilk iradeyle benzerlik gösteren üçüncü bir irade daha çıkarmıştır[504].

Bu üçüncü iradeye gerek duyulmasının nedeni ise, aşiretlerin, bu bölgedeki petrol kuyularına karşı devam eden saldırılarının sona ermesi için, buraların Sultanın mülkü olduğunun bir kez daha hatırlatılmak istenmesidir[505].

Bu sıralarda Musul'daki padişah arazisinden Tuzhurmato-Kil'de neft madeninin çıkarılmasından yükümlü olan kervana zaman zaman saldırılar yapılmaktaydı. Bunun için gereken önlemlerin alınması ve yapılan saldırıların nedenlerinin bildirilmesi de, Dahiliye Nezareti tarafından Musul vilayetine bildirilmiştir[506].

Petrol madeni ile ilgili olarak araştırma yapan ve rapor hazırlayan kişilerden biri de Fransız Emile Jacquerez'dir. Petrol yataklarının yoğun olduğu Mendeli kazası ile ilgili olarak Hazine-i Hassa mühendislerinden Jacquerez, 27 Ağustos 1894'de bir rapor hazırlamıştır. Buranın coğrafyası, maden çeşitliliği ve miktarı gibi konular hakkında Hazine-i Hassa'ya bilgilendirmede bulunmuştur[507].

Ayrıca İngiliz Albay Maunsel'in de, 1897 yılında yazdığı *"Mezopotamya'nın Petrol Alanları"* başlıklı makalesinde, Musul, Bağdat ve İran'ın buralara yakın olan yerlerinde bulunan petrol yatakları hakkındaki bilgilendirmeleri, bu bölgenin Hazine-i Hassa idaresine nakledilmesinde etkili olmasının yanı sıra, pek çok kişinin de dikkatinin bu bölgeye çekilmesine etki yapmıştır. Maunsel ayrıca, buradaki yatakların imtiyaz alarak işletilmesi halinde, dünyanın en önemli ticari ürününün Mezopotamya petrollerinin olacağını ifade etmiştir[508].

25 Şubat 1899'da da, Bağdat ve Musul'da petrol aranılması ve işletilmesinin, hazine ve halk açısından daha verimli olabilmesi amacıyla yapılan araştırmaların

---

[504] **BOA, BEO,** 1964/147253; Ediger, **a.g.e**., s.208; Terzi, **a.g.e**, s.106.
[505] **BOA, İ. HUS**, 100/148; Terzi, **a.g.e**., s.99,105; Ediger, **a.g.e**., s.208.
[506] **BOA, DH-MKT**, 2416/4.
[507] **BOA, HH. THR**, 248/10, lef 30.
[508] Frederick Richard Maunsell, "The Mesopotamian Petroleum Fiels", **The Royal Geographic Society** (with the Institute of British Geographers), C.9, S.5, s.531-532.

oldukça büyük miktarda masraf gerektirdiğinden, ihaleye vermenin daha karlı olacağı düşünülmüştür. Belli oranda vergi verilmesi şartıyla, mezkur madenler için başvuruda bulunanlardan yalnız Fransız vatandaşı Mösyö Rozo'ya ihale edilmesinin uygun olduğu, Musul Emlak-ı Hümayun Komisyonu tarafından Hazine-i Hassa idaresine bildirilmiştir[509].

Bu sıralarda petrol yataklarının yoğun olduğu Bağdat vilayeti Mendeli kazası yolundaki petrol madeni etrafına gelen bazı aşiretlerin hayvanlarını yağmalamak için toplanan 200 civarında İran atlı güçlerinin saldırı ihtimaline karşı, Ekim 1901'de Sadaret tarafından, askeri önlem alındığı ve bu durumun tekrarlanmaması için İran ve Tahran Büyükelçiliklerine tebligatta bulunulması Dışişleri Nezareti'ne bildirilmiştir[510]. Ayrıca Kasım 1903'de Sadrazam tarafından, Mendeli kazasında bulunan petrol madenlerine İran aşiretlerince yapılan saldırılarda oluşan zararlar için, bir karakol yapılması ve masrafların da genel jandarma bütçesinden karşılanması gerektiğine dair bir irade yayımlanmıştır[511].

Padişahın isteği ile Musul ve Bağdat civarında ve Fırat ve Dicle Nehirleri havzalarında mevcut bulunan petrol kaynaklarını araştırmak için Hazine-i Hassa Maden Mühendisi Paul Groskopf ve Hazine-i Hassa memurlarından Habib Necib Efendi bu bölgeye gönderilmiştir. Ancak Groskopf, her iki taraf için çalışmaktaydı. Groskopf yaptığı incelemeler sonunda (1871-1901) 22 Ekim 1901 tarihinde sunduğu özet raporda, önce İskenderun, Haleb, Birecik, Urfa, Siverek yoluyla Diyarbakır'a gittiğini, nehir üzerinden nakliyatın nasıl olabileceğini anlamak için Diyarbakır'dan Musul'a ilkel sal ile gittiğini, Musul'daki padişah arazisinde önemli petrol kaynakları gördüğünü belirtmiştir. Ardından Bağdat ve Kerkük'te incelemeler yaptığını ve yoğun petrol yatakları olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bu bölgenin coğrafi olarak elverişli olduğunu ve düzlük olan bu alanın Konya ve Bağdat Demiryolu hattının tam güzergahı üzerinde bulunduğunu belirtmiştir. Özellikle Dicle sahillerinde, Cebel-i Hamreyn eteklerinde ve Nemrud harabelerinde petrol kaynakları bulunduğunu raporda ifade etmiştir. Groskopf, Bağdat vilayeti Mendeli kazasında çok yoğun şekilde petrol bulunduğunu ve o zamana kadar gördüğü yerlerden, petrolün en yoğun bulunduğu bölgelerin Kayyara ve Mendeli olduğunu belirtmiştir. Alman mühendis, Dicle ve Fırat havzalarında önemli menbalar bulunduğunu ve işletilmesi halinde

[509] **BOA, HH-THR**, 239/60.
[510] **BOA, BEO**, 1728/129548.
[511] **BOA, İ, AS**, 47/70.

büyük gelir sağlanacağını ve oralardan bir demiryolu geçirilecek olursa bu bölgenin öneminin daha da artacağını ve hatta Fırat ve Dicle sahillerinde bulunan petrol madenlerinin dünyada en çok petrol meydana getiren menba olacağını raporunda ifade etmiştir[512].

Groskopf, incelemeleri sırasında buradan aldığı bir ölçü petrol numunesini İstanbul'a göndermiştir. Yapılan tahlil sonucunda gönderdiği numunenin Rusya ve Romanya petrolü türünden, zengin cevher olduğu, böylece de buradaki kaynakların işletmeye elverişli kaynaklar olduğu anlaşılmıştır.

Kısa süre sonra da Almanlara Bağdat Demiryolu imtiyazı verilecektir. Bunun ardından da Groskopf, Berlin'e giderek bu bölge petrolleri ile ilgili olarak memleketine ayrıntılı şekilde bilgilendirme yapmıştır. Daha sonrasında, memleketi için görevini gerçekleştirdiğini düşünen Groskopf geri dönmeyerek, Abdülhamid'in tekrar vermek istediği görevi kabul etmemiştir[513].

Bu sırada Hazine-i Hassa Nazırı Ohannes Paşa, Abdülhamid'e Groskopf'un görevini tam olarak uygun şekilde gerçekleştirmediğini, hazırladığı raporun araştırma sonuçlarını tam olarak yansıtmadığını, dolayısıyla kendisinden yeterli derecede faydalanılamadığını bildirmiştir. Abdülhamid de bu görüşü onaylamış ve mühendisin görevine son vermiştir[514].

Başka bir Alman mühendis Fishbah da, aynı zaman zarfında Rumeli'de Hazine-i Hassa uhdesindeki madenler için araştırma yapmakla görevlendirilmiş; ancak onun da yazdığı raporların yarar sağlamadığı Ohannes Paşa tarafından belirtilmiştir[515].

Anlaşılacağı üzere, Avrupa'dan yüksek maaş karşılığında, Osmanlı maden kaynakları hakkında araştırma yapması için getirilen mühendislerin birçoğu belki de, bilinçli olarak araştırma sonuçlarını tam olarak Osmanlı Devleti'ne bildirmemişlerdir[516].

Bu sırada Sadrazam Sait Paşa Şubat 1902'de, Musul'daki petrol madenlerinin neredeyse Rusya petrol madenlerine muadil olduğunu ve işletildiği takdirde Rusya

---

[512] **BOA, HH-THR**, 239/60, **Osmanlı'da Petrol**, s.148-153.
[513] Terzi, **a.g.e**., s.171-177.
[514] **BOA, Y. MTV**, 282/39.
[515] **Y. MTV**, 296/175.
[516] **BOA, Y. MTV**, 296/175; Terzi, **a.g.e**., s.178.

petrolleri ile rekabet edebileceğini ve bundan dolayı Bağdat Demiryolu hakkında icra-yı tahkikat için gelen Alman görevlilerin verdikleri raporlarda da, bu durumun belirtilmiş olduğunu Sultan Abdülhamid'e arz etmiştir[517]. Padişahın Musul ve Bağdat vilayetlerinde yaptırdığı araştırmalar ve aldığı raporlar neticesinde, bu bölgelerdeki petrol yataklarının aranması ve işletilmesi hakkını Hazine-i Hassa'ya devreden iradelerinden sonra, bölgedeki petrol madeni artık padişahın özel mülkü olduğundan, demiryolu imtiyazının dışında kalmıştı. Böylece, demiryolu şirketlerinin padişah ile anlaşarak özel izin almaları gerekecekti. Ancak izin aldıktan sonra, petrol ile ilgili faaliyetlerde bulunabileceklerdi[518].

Padişahın, Musul ve Bağdat'taki petrollerin aranması ve işletilmesi hakkını Hazine-i Hassa'ya devreden iradeleri çıkarmasının nedeni:

Birincisi, Padişahın kendi özel gelirleri artacaktır. Zira, Osmanlı maden mevzuatına göre, madenler devletin malı kabul edilmekte ve işletme imtiyazı özel bir fermanla verilmekte idi. Dolaysıyla bu ferman çıkarılmadan Hazine-i Hassa'ya kayıtlı arazilerde petrol işletmeciliğine geçilse, bunların gelirinin devlete ait olması gerekecekti. Bu ferman ise, hem Padişahın kendi topraklarındaki petrol yataklarını, hem de tüm Musul vilayetindeki petrolü devletin olmaktan çıkarıp, Padişahın özel malı haline getiriyordu. Böylece, bu topraklardaki petrolü padişah kendi hazinesi vasıtasıyla işletmese ve üçüncü şahıslara ayrıcalık verse dahi, bu ayrıcalık karşılığı elde edilecek gelirden devlete bir şey ödemeyecekti.

İkincisi, Musul vilayetindeki petrolün aranması ve işletilmesi üçüncü şahıslara verilir ise, bu şahıslarla yapılacak müzakerelerin, Sultan Abdülhamid'in güvendiği ve doğrudan kendi denetiminde olan kişilerce yürütülmesinin zemini hazırlanmıştır[519].

Üçüncüsü ise, bir Alman şirketine yapım imtiyazı tanınmış olan Anadolu Demiryolu hattının Basra Körfezi'ne kadar ilerletilmesi halinde, bu şirketle yapılabilecek imtiyaz sözleşmesinin, Hazine-i Hassa Nezareti'nce yapılması da güvenceye alınmış olmaktadır[520].

Abdülhamid tarafından Hazine-i Hassa'ya aktarılan topraklardan Kayyara ve Tuzhurmato, petrol yataklarının çok yoğun olarak bulunduğu topraklar idi. Bu

---

[517] **BOA, Y.A. HUS**, 425/9.
[518] Terzi, **a.g.e**., s.188-194.
[519] Ediger, **a.g.e.,** s.208-209.
[520] Uluğbay, **a.g.e**., s.43.

topraklardaki petrol madeni, ırmaklar halinde akmakta ve bazı alanlarda gölcükler oluşturmasına rağmen, çok ilkel yöntemlerle işletilmekte ve yılda ancak devede kulak türünden bir gelir sağlamaktaydı[521]. Bu nedenle Musul ve Bağdat vilayetlerindeki petrol arama ve işletme hakkını Hazine-i Hassa'ya devreden iradeleri çıkarmasının hemen ardından Abdülhamid, Tuzhurmatu ve Kayyara bölgesinde petrol üretimini artırmak amacıyla Fransa'dan bir uzman getirtmiştir. Fransa, petrol sanayiinde henüz pek girişimde bulunmamış ve bu konuda isim yapmamış olsa da, maden mühendisinin bu ülkeden getirilmesi, Abdülhamid'in İngilizlere güvenmemesi ve Almanlara da demiryolu Mezopotamya'ya ulaşmadan, petrolü işletme imkanı vermek istememesindendir. Fransız uzman, mevcut kuyuları derinleştirme yönünde bir çalışma yapmış ve petrol üretiminin bir miktar artmasını sağlamıştır. Bu bölgeden elde edilen ham petrol, Tuz'da kurulan ilkel bir arıtımevi için ham madde olmuştur[522].

Bu sıralarda 1907 yılında Bükreş'te düzenlenecek petrol konferansına Osmanlı Hükümeti katılma kararı almıştır. Konferansta, Bükreş'te görevli bir memurun Osmanlı'yı temsil etmesi kararlaştırılmıştır[523].

Hazinenin gelirini artırmak üzere, Osmanlı ülkesinde alım-satımı yapılan petrolün, bazı ülkelerde olduğu gibi, Hükümet-i seniyyece tekel suretinde alım-satımının yapılmasına da Meclis-i Vükela tarafından karar verilmiştir[524].

Mezopotamya bölgesindeki petrol kaynaklarının verimli işletilememesinden dolayı, Osmanlı İmparatorluğu'nun gazyağı ihtiyacı Bakü ve Amerika'dan sağlanmaktaydı. Dolayısıyla İstanbul'dan Bağdat'a kadar uzanan önemli bir pazar, yabancı şirketlerin denetimi altındaydı[525]. Bu nedenle Mezopotamya petrollerini bir an önce karlı şekilde işletmeye başlamak amacıyla, II. Abdülhamid yaveri Selahaddin Bey'i Amerika'ya gönderir. Petrol şirketleri ile yapılan görüşmeler sonunda, Amerikan petrol şirketleri yetkilileri, dünyada arz fazlası olduğunu ve yeni kaynakların piyasayı olumsuz etkileyeceğini, bu nedenle Osmanlı petrolleri ile ilgilenmediklerini ifade ederler. Oysa bu tutum gerçekleri yansıtmamaktaydı. Musul'da hayırsever çalışmalar yürüten ve bu faaliyetlerinde Ermenileri esas alan

---

[521] Parlar, **a.g.e.**, s.89.
[522] Uluğbay, **a.g.e.**, s.44; Parlar, **a.g.e.**, s.90; Veli Sırım, "Sultan II. Abdülhamid'in Petrol Politikası", **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi**, C.6, S.12, s.127.
[523] **BOA, Y. A. RES**, 138/9.
[524] **BOA, İ.ML**, 95/79.
[525] Parlar, **a.g.e.**, s.90.

Amerikan misyonerleri, yardım işinden çok, bölge petrolleriyle ilgilenmekteydiler. Misyonerler, Standard Oil Company of New Jersey ile bağlantılıydılar. Mezopotamya bölgesinde, Alman jeologlar, Amerikalı misyonerler, İngiliz arkeologlar (jeologlar) petrol araştırmalarını sürdürürken; İstanbul'da da yerleşik bazı İngiliz ve Hollandalı işadamları Royal Dutch-Shell ve Samuel Brothers firmaları adına çalışmalar yürütüyorlardı. Petrol komisyoncusu Gülbenkyan ise, hem İngiliz hem Rus şirketleri adına petrolle ilgili gelişmeleri izliyor, bağlantılar kuruyordu.

Görüldüğü üzere, yabancı devletler petrol ile ilgili olabilecek her fırsatı değerlendirmeye çalışırken, Osmanlı Devleti'nin ise, belirli bir petrol politikası yoktu. Sultan Abdülhamid, mülkü ilan ettiği petrolden, kimilerine göre kişisel servet edinmek peşindeydi, kimilerine göre de, yurtseverlik olarak bölge petrollerinin denetimini ele geçirerek yabancılardan koruma çabasındaydı[526].

4.5.2.II. Abdülhamid Sonrası Petrol Politikaları

1876 yılında II. Abdülhamid'in tahta çıktığı yıl toplanan Tersane Konferansı'nda, Osmanlı Devleti aleyhine alınan kararların kabul edilmemesi ve aynı gün Meşrutiyet'in ilan edilmesi sonucunda, Rusya 1877 yılında Osmanlı'ya savaş açtı[527]. Osmanlı-Rus savaşının aleyhte sonuçlanması karşısında Meclis-i Mebusan üyeleri, hükümeti açıklama yapmaya davet etmişler ve ülkede yaşanan olumsuzluklardan padişahı sorumlu göstermek istemişlerdi. Rusya'ya karşı verilen savaşın kötü şekilde idare edildiği gerekçesiyle asker ve sivil yetkilileri, hatta padişahı eleştirmişlerdi. Meclis-i Mebusan üyeleri sadrazamın azledilmesini, savaş sorumluları için Divan-ı Harb kurulmasını sağlamışlardı[528]. Abdülhamid bir darbe ihtimalinden endişelenerek Kanuni Esasi'nin 113. maddesini uygulayarak, Ziya Paşa,

---

[526] Parlar, **a.g.e.,** s.92.

[527] Bülent Tanör, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri (1789-1980),** YKY, İstanbul, 2004; 1876 yazında Sırbistan ve Karadağ'ın Osmanlı'ya ilan ettikleri savaşta, Osmanlı'nın galibiyeti karşısında Rusya işe karışarak, Osmanlı'ya mütareke baskısı yapmıştır. Rusya'nın Balkanlara karışmasından endişe duyan Batılı güçler, duruma müdahale edip, Balkan sorunları ile Osmanlı'dan istenen ıslahatları görüşmek için İstanbul'da 23 Aralık 1876 tarihinde bir konferans toplanmasını kararlaştırmışlardır. Aynı gün Osmanlı, Meşrutiyet ilan etmiştir. İmparatorluğu oluşturan etnik ögelerin özgürlükleri bu yeni yönetim şekli ile güvenceye alındığından, böyle bir devrim karşısında da, bu toplantıya artık lüzum kalmamıştır (Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Gelişmeler (1876-1938)**, 1. Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2003, s.4-5).

[528] Zafer Gören, **Anayasa Hukukuna Giriş,** Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., İzmir, 1999, s.21; Tanör, **a.g.e.**, s.158.

Namık Kemal ve Mithat Paşa'yı azlettikten bir süre sonra sürgüne gönderir[529]. Kanuni Esasi, belki de onun esas mimarisine uygulanmış olur (5 Şubat 1877)[530].

19 Mart 1877'de Padişahın nutkuyla açılan meclis, gerçek bir demokratik temsil kurumu gibi davranarak hükümeti ve bakanları denetlemeye yönelir. Ayrıca, Anayasanın kendisine vermiş olduğu yetkiyi kullanarak, bazı sorumluları Yüce Divan'a gönderir. Bu durum, Abdülhamid'i rahatsız eder ve padişah, yaptığı uygulamalardan hoşlanmadığı bu meclisi 28 Haziran 1877'de fesheder. Bunun arkasından anayasa gereğince seçim yeniden yapılır ve sonrasında oluşan ikinci meclis Ocak 1878'de ilk toplantısını yapar. Ancak bu meclis de, padişahın istediği gibi davranmayıp, hükümeti denetleyiciliğini saraya kadar genişletince Abdülhamid 14 Şubat 1878'de meclisi "tatil" eder (bu tatil otuz yıl sürmüştür)[531]. Kanuni Esasi artık hukuken olmasa da, fiilen hükümsüz kalır. Bu tarihten itibaren Osmanlı ülkesi 1908'e kadar Abdülhamid'in mutlakiyetçi yönetimine sahne olur.

Abdülhamid yönetimi baskıcı özelliğinin yanı sıra, kendini ve devleti ayakta tutabilmek için kurumsal modernleşmeye önem verdi. Askeri ve sivil eğitim anlamında birçok yeni okulun açılması gibi bazı atılımlarda bulundu. Bunların uyguladığı eğitim ister istemez çağdaşlığa ve yeni fikirlere toplumun kapılarını açıyordu[532]. Mutlakiyet döneminin siyasi baskısı, Tıbbiye, Harbiye, Mülkiye gibi yeni açılan okullarda eğitim görenler üzerinde (Genç Osmanlılar) etki yaptı. Mutlakiyet yönetimine karşı bazı gizli çalışmalara girişildi. İlk örgütlü muhalefet 1889'da bir grup Askeri Tıbbıye öğrencileri tarafından İttihad-i Osmani Cemiyeti'nin kurulmasıyla başladı[533]. Daha sonra Paris'teki Jön Türklerin lideri Ahmet Rıza ile bağlantı kuruldu ve cemiyet, Osmanlı İttihat ve Terakki Cemiyeti adını aldı[534].

1907 sonlarında Jön Türk muhalefeti daha belirgin hale gelir ve esas örgütlenme Makedonya'da gerçekleşir. Abdülhamid'in istibdat rejimine karşı güçlü bir çoğunluğu arkasına almış olan İttihat ve Terakki, Reval görüşmeleri sonrasında saray ile bütün ipleri kopma noktasına getirir. Bu arada (1908 Temmuzunda) Abdülhamid yönetimine karşı yapılan toplantı ve mitingler tüm Rumeli'ye yayılmaya

---

[529] Fevzi Demir, **Anayasa Hukukuna Giriş**, Evrim Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 1989, s.132.
[530] Tanör, **a.g.e**., s.152; Kemal Gözler, **Türk Anayasa Hukuku Dersleri**, Ekin Basım Yayım Dağıtım, Bursa, 2011, s.19.
[531] Tunaya, **Siyasal Gelişmeler,** 1. Kitap, s.15.
[532] Tanör, **a.g.e,** s.161,167.
[533] Tanör, **a.g.e**., s.167; Gözler, **a.g.e**., s.22.
[534] Tarık Zafer Tunaya, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C. I, İletişim Yay., İstanbul, 2009, s.51.

başlar. Bu atmosfer içinde 23 Temmuz 1908'de İttihat ve Terakki Manastır'da Hürriyet ilan eder. Aynı günün gecesi Abdülhamid de Meşrutiyeti kabul ve ilan eder[535]. Nazırlarını değiştiren Abdülhamid'in tahtta kalmasına, İttihat ve Terakki Cemiyeti rıza gösterir[536]. İttihatçıların çoğunlukta olduğu yeni Meclis-i Umumi 17 Aralık 1908'de padişahın nutkuyla açılır[537].

Mecliste çoğunluğu elde etmiş olan İttihat ve Terakki, Hükümeti kurma görevini üzerine almaz, perde arkasında kalarak padişahın yürütme gücünü sıkı bir şekilde kontrol eder[538]. Mutlakiyet yanlıları için Meşrutiyet ve İTC daha ilk günden oldukça tepki yaratmışlardı[539]. İTC'nin hükümetin işlerine müdahalesi birçok kişiyi rahatsız eder ve İTC'ye karşı muhalefet gittikçe artar. 13 Nisan 1909'da İstanbul'da tarihimizde 31 Mart Olayı şeklinde bilinen ayaklanma olur. Ayaklanmayı bastırmak için İTC'nin gönderdiği Hareket Ordusu İstanbul'a yürür ve 24 Nisan 1909'da ayaklanmayı bastırır[540]. Ordunun amaç ve görevi komutanı tarafından açıklanır: *"Meşrutiyet'i bir daha hiçbir gücün sarsamayacağı biçimde güçlendirmek ve KE'nin üstünde hiçbir gücün olamayacağını ispatlamak".* Bu sözler, padişaha karşı bir meydan okuma idi. Üç gün sonra 27 Nisan'da toplanan meclisin ilk işi de padişahı değiştirmek oldu[541].

27 Nisan 1909 günü Meclis-i Mebusan'ın aldığı kararla II. Abdülhamid tahttan indirilir ve yerine V. Mehmed Reşad çıkarılır[542]. Mehmed Reşad, İttihatçılarla sert bir ilişki içinde olmayıp kolaylıkla onların kontrolünde olmuştur[543]. İttihat ve Terakki Cemiyeti, egemenliğinin kısa sürdüğü on yıla karşın, büyük bir imparatorluğun çöküşü ve cumhuriyetin kuruluşundaki etkileriyle, fazlaca dikkat çekmiştir[544].

Almanya, 1899 yılında demiryolu sebebiyle Osmanlı ile ilişkilerini geliştirince, İngiltere bundan tedirgin olmuş ve Jön Türk akımını destekleme gereğini hissetmiştir. Zira özgürlükçü mücadele, Osmanlı topraklarındaki Alman-İngiliz

---

535 Tanör, **a.g.e.,** 169,176.
536 Yavuz Atar, **Türk Anayasa Hukuku**, Mimoza Basım Yay., Konya, 2000, s.19.
537 Tanör, **a.g.e**., s.176 vd.
538 Ergün Aybars, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. I, Ercan Kitabevi, İzmir, 2000, s.28.
539 Tanör, **a.g.e**., s.187.
540 Atar, **a.g.e**., s.20.
541 Tanör, **a.g.e**., s.188-191.
542 Bayram Kodaman, "II. Meşrutiyet Dönemi 1908-1914", **Türkler**, s.179.
543 Tunaya, **Siyasal Partiler**, C. 3, s.195.
544 Bayram Soy, "1908 Jön Türk Devrimi'ne İngiltere'nin Yaklaşımı", **Doğu Batı**, C. 2, S. 46, 2008, s.143; Ayrıca bkz: Sina Akşin, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki,** Ankara, İmge Yay, 1998.

rekabetinin bir yönü olmuştu. Almanlar Osmanlı üzerinde etkin oldukça, İngilizler de özgürlükçü hareketi destekliyordu[545].

II. Meşrutiyet ile birlikte İttihatçılar, Almanya'yı Abdülhamid'in istibdat rejiminin destekleyicisi olarak görürken, İngiltere ve Fransa'ya yüzlerini dönmüşlerdir[546]. Jön Türkler, dış siyaseti iç siyasetin bağlantısı olarak düşündüklerinden, 1908 sonrası, meşruti rejimi yaygınlaştırmak isteyen İngiltere ve Fransa ile olumlu ilişkiler içinde olmak ve II. Abdülhamid'i destekleyen Almanya'dan uzaklaşmak istemişlerdir. Ancak daha sonra meşruti sistem sürecinde de başarısızlıklar yaşanmaya başlanınca, İttihatçılar tekrar Almanya'ya döneceklerdir[547].

31 Mart Olayı, Türk-İngiliz ilişkilerinde önemli bir aşama olmuştur. İsyanın birkaç gün öncesinde İngiliz basınında, İngiltere'nin Türkiye siyasetinin artık değişeceği haberleri yer almıştır[548]. Osmanlı'da mevcut yönetimin bozulmasında, İngiltere'nin kaybından daha fazla kazancı olabileceği düşüncesinden dolayı da, Meşrutiyet'in ilanında İngiltere'nin parmağı olduğu da dile getirilmiştir[549]. Nakşibendi tarikatına mensup Kıbrıslı Derviş Vahdeti, İngiliz yönetiminde çalışmış bir kişiydi[550]. Bir İngiliz şeriatçısı Derviş Vahdeti'nin çıkardığı gazete olan Volkan, İngiliz politikasını desteklemiş; ancak Mısır ve Hindistan'daki müslümanlar ayaklanabilir tereddütüyle, sınırlı bir Panislamizm siyaseti de izlemiştir[551]. İsyan sırasında bazı yüksek rütbeli subaylar Almanlara yaklaşma eğilimi gösterseler de, İttihatçılar İngilizlere yaklaşmışlardır[552]. Böylece, Abdülhamid dönemindeki Alman yanlısı politika, Meşrutiyet yönetimi ile birlikte, yerini İngiliz taraftarlığına bırakmıştır[553].

1909 yılı, 31 Mart Olayı ve Sultan Abdülhamid'in tahttan indirilmesinin yanında, savaşa açılan süreçte, petrolün önemini pekiştiren gelişmeleri de gündeme

---

[545] Soy, **a.g.m**., s. 144.
[546] Önder Kocatürk, **Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910),** IQ Sanat Yay., İstanbul, 2009, s.27.
[547] Feroz Ahmad, "İttihat ve Terakki'nin Dış Politikası", **TCTA**, C.2, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.293.
[548] "İngiliz Politikası Dönmüş", **Sabah**, 10 Nisan 1909.
[549] Feroz Ahmad, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yay., İstanbul, 2014, s.175; Doğan Avcıoğlu, **31 Martta Yabancı Parmağı**, Bilgi Yay., Ankara, 1969, s.64.
[550] Akşin, **Kısa Türkiye Tarihi**, s. 60.
[551] Avcıoğlu, **a.g.e**., s.14-16; Ayrıca bkz.: Fahir Armaoğlu, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914**, Timaş Yay., İstanbul, 2017, s.588-595.
[552] Kocatürk, **a.g.e**., s.214.
[553] Ahmad, **İttihatçılıktan** …, s.159.

getirmiştir. 1909 yılının bahar aylarında İngiliz Donanma Bakanı Mc. Kenna, hükümetten dretnot sınıfı savaş gemisi yapımı için izin ister. Bu kararın alınmasında, Almanya'nın 1908'de kabul edilen donanma kanununun etkisi büyüktür. İki büyük emperyalist güç arasındaki rekabet, petrol politikaları çerçevesinde, yoğun petrol yataklarına sahip Osmanlı İmparatorluğu'nu da kapsamaktaydı[554].

Bu sırada Abdülhamid'in mülkü haline getirilen Musul, Bağdat vilayetlerinin yanı sıra Van vilayetinin Birgiri kazası, Edirne dahilindeki Dedeağaç, Beyrut vilayetindeki Hasbiya ve Suriye, 3 Mayıs 1909'da çıkarılan ferman ile Hazine-i Hassa idaresinden tekrar Osmanlı Hükümeti Maliye Nezareti'ne devredilir[555].

Abdülhamid döneminde olduğu gibi, sonrası dönemde de, Musul ve Bağdat petrollerinin işletilmesi ile ilgili başvurular devam etmiştir. Bu sırada İngiliz Büyükelçiliği ve D'Arcy temsilcisi Herbert Edward Nicholi, 10 Temmuz 1909'da Osmanlı'dan Musul ve Bağdat petrollerinin işletilmesi için antlaşma örneği ile talepte bulunur. Osmanlı yönetimi de, bu antlaşmada yer alan şartların yeniden düzenlenmesini ister. Ayrıca Osmanlı yönetimi katılımı artırmak düşüncesiyle D'Arcy'nin temsilcisine, Avrupa'da da bunun ilan edilmesini gerekli gördüğünü ifade etmiştir[556].

Osmanlı tezine göre, Bağdat Demiryoluna ilişkin sorunlar çözümlenmeden, Mezopotamya (Musul-Bağdat) petrolleri imtiyazı tam olarak karara bağlanamazdı. Bu sırada yapılan petrol imtiyaz başvuruları üzerine Almanlar da karşı saldırıya geçerler[557].

İngiliz-Alman sermayeleri arasında rekabet Abdülhamid dönemi sonrasında da artarak devam ederken, Temmuz 1909'da Amerikalı bir müessese de Osmanlı Devleti'nden demiryolu inşası için talepte bulunacaktır. Samsun-Sivas ve Samsun-Erzurum ve sair mahallere Osmanlı Devleti adına demiryolu inşa edilmesi ve o alan civarında bulunan madenlerin işletilmesi için Amerikalı bir şirket tarafından yapılan imtiyaz talebine, demiryolu inşasına imtiyaz tanınamayacağı, sadece petrol madeni aranılması halinde gereken iznin verilebileceği bildirilmiştir[558].

---

[554] Parlar**, a.g.e.,** s.125-126.
[555] **BOA, BEO**, 4297/322227; Parlar, **a.g.e**., s.125; Vasfi Şenözen, **Osmanoğulları'nın Varlıkları ve II. Abdülhamid'in Emlaki,** TTK, Ankara, 1982, s.69-70.
[556] **BOA, BEO**, 3602/270093.
[557] Parlar, **a.g.e**., s.125-126.
[558] **BOA, BEO**, 3593/269473.

Anlaşılacağı üzere, II. Abdülhamid'in emperyalistler arası çelişkilerden yararlanırken imtiyazlar konusunu gündemde tutma siyaseti, Jön Türkler tarafından da sürdürülüyordu. İmtiyaz taleplerinin hiçbirine olumsuz yanıt verilmeden, mesele süründemede bırakılıyordu. Bu sadece, çelişkilerden yararlanma iradesinin sonucu da değildi; emperyal güçler, Osmanlı devlet aygıtının karar mekanizmalarını etkileri altına almışlardı. Dolayısıyla farklı merkezlerin etkisindeki grupların çatışması, devletin ömrünü uzatıyordu. Rüşvet, iş takipçiliği, entrika düzeneği, komprador bir sermayenin asli unsuru olarak biçimlenirken, Abdülhamid düzeni Jön Türklerce sürdürülüyordu; ancak tek farkla: çok başlılık içinde. Bu temelde en önemli imtiyaz girişimi ise, Amerikalı Chester'in projesi idi. Projeye uzun zaman red cevabı verilmeyip sürüncemede tutulmuştur.

1909'dan itibaren Mezopotamya petrollerini ele geçirme mücadelesindeki diğer firma Royal Dutch-Shell idi. Firma, Musul ve Bağdat imtiyazı için İngiliz Hükümeti'nden istediği desteği göremedi. Bu konuda hükümet için, İngiliz uyruğuna ait olan D'Arcy öncelikliydi. Ancak Royal Dutch-Shell mücadeleyi terk etmedi. 1909 Eylül'ünde Rothschild'lerle sıkı ilişkilere sahip Frederick Lane ile Gülbenkyan'ın ortaklığında İstanbul'da Osmanlı petrol işleri için şirket kurmayı gündeme getirdi. Aynı dönemde Mezopotamya petrollerine ilgi duyan başka bir grup ise, İstanbul'da İngiliz tüccarların kurduğu Messrs J. W. Whittall ve Euphrates ve Lynch'i kapsıyordu. Bu İngiliz grubun Yarbay Henry Picot ile işbirliği sonucu 26 Kasım 1908'de kurduğu "Eastern Petroleum Syndicate" şirketinin çoğu kurucusu aynı zamanda Royal Dutch-Shell'in de yöneticileriydi. Bu şirket Royal Dutch-Shell'in yan kuruluşu ve Anglo Sakson Petroleum Co ile de işbirliği içinde idi[559].

Tüm bu gelişmelerden, Jön Türklerin ve Osmanlı bürokrasisinin İngilizci kanadının kimi zaman gerileyen kimi zaman öne çıkan görüşü, dünya savaşına kadar sürmüştür. Jön Türklerin, özellikle sivil kadroları, meşrutiyetin ilanı sonrası etkili oldukları dönemde "Alman aleyhtarı" politikalar sergilemişlerdir[560].

1910 yılına doğru ulaşım, sanayi ve savaş donanmalarının ihtiyacı doğrultusunda petrol tüketimi artmıştır. Amerika kendi iç tüketimini karşılamak için petrol ihracatını kısıtlama yoluna gider. Bunun üzerine petrol fiyatları yükselir. Artan fiyatlar ve petrolün stratejik bir hammadde haline gelişi, Osmanlı'nın sahip olduğu

---

[559] Parlar, **a.g.e.**, s.125-128.
[560] Sina Akşin, **Kısa Türkiye Tarihi**, s. 216-217; Parlar, **a.g.e.**, s.128.

petrol yatakları üzerindeki rekabeti artırır. Bu zengin kaynakları ele geçirme amacıyla İngiltere, Almanya ve Amerika arasında ciddi bir mücadele yürütülmektedir. İngiliz sermayesi, bu amaçla farklı stratejiler uyguluyordu[561].

Örneğin, Babington Smith'in başkanlığında, Osmanlı Devleti'nde ticaretin ve milli sanayinin desteklenmesinde, madenlerin işletilmesinde ve her türlü mali işlemin gerçekleşebilmesinde aracı olmak için, Osmanlı ve İngiliz sermayesi ile kurulması gündeme getirilen ve Meclis-i Vükela tarafından görüşülüp padişah onayından geçtikten sonra İstanbul'da 13 Eylül 1909'da Türkiye Milli Bankası (National Bank of Turkey)'nın kurulması bu bağlam içindedir[562].

II. Meşrutiyet döneminde kurulan yeni hükümete yakın kişilerin bu banka ismi altında bir araya gelmeleri, İttihat ve Terakki'nin uluslararası siyasi ve ekonomik anlamda İngilizleri tercih edeceği anlamına gelmekteydi. Fakat kısa süre sonra yaşanan olaylar sonucunda İttihatçılar, Abdülhamid döneminde olduğu gibi, Almanlara yaklaşacaklardır[563].

Yeni kurulan bankanın yönetim kuruluna Sir Babington-Smith, L. Revelstoke, H. Baring, Sir Ernest Cassel ve C. S. Gülbenkyan atanmışlardır. Osmanlı vatandaşlarından bir danışma kurulu bulunan bankanın yapısı tümüyle İngiliz idi[564]. Petrol komisyoncusu ve bankanın hissedarlarından Gülbenkyan'a göre, II. Meşrutiyet ile birlikte İngiliz Hükümeti Ortadoğu'da harekete geçmelidir. Bu nedenle İstanbul'da bir İngiliz finans merkezi kurulması gerekli idi[565].

Türkiye Milli Bankası İngiliz Hükümeti tarafından kurulmamıştır. Banka, başında Cassel'in yer aldığı Alexander Henderson ve Revelstoke'un destek olduğu İngiliz sermayedarlar tarafından kurulmuştu. Kurulmasındaki amaç, İngiltere menfaatlerinin artması temelinde Türkiye'nin ihya olması idi[566].

---

561 Parlar, **a.g.e**, s.135.
562 **BOA. A.} DVN. MKL**, 48/17; **BOA. İ. TNF**, 19/28.
563 Okumuş, **a.g.t**., s.167.
564 Parlar, **a.g.e**., s.135.
565 Ethem Eldem, **Gülbenkyanların İzinde**, Sakıp Sabancı Müzesi Yay., İstanbul, 2006, s.10.
566 David Mclean, "Finance and "Informal Empire" Before The Fisrt World War", **The Economic History Review**, C. 29, S. 2, 1976, s. 294-295.

Cassel ve Baring tarafından kurulduğu belirtilen bankanın, padişah tarafından onaylandığı ve Ticaret ve Nafia Nezaretlerinden, şirketin sahiplerine kuruluşun bildirildiği, gazetelerde de yer almıştır[567].

1909 Kasım'ında "*Osmanlı Amerikan Kalkınma Şirketi*" adlı bir şirket kuran Amerikan vatandaşı Colby Chester da, 1909-1911 yılları arasında imtiyaz antlaşması imzalayabilmek için yoğun girişimlerde bulunmuştur. Ancak Amerikalı amiralin girişimleri, Avrupalı rakip grubun engellemeleri sonucu başarıya ulaşamayacaktır. Böylesine güçlü bir grup karşısında şansı olmadığı anlayan Amiral Chester, 1911 Kasım'ında yarıştan çekilecektir[568].

ABD'nin petrol yarışına girmesi Avrupalı grupları işbirliğine yöneltmiştir. Bu işbirliği, Cassel ve Gülbenkyan'ın yönetiminde İngiliz sermayesiyle kurulan Türkiye Milli Bankası aracılığıyla sağlandı[569].

Cassel ve Gülbenkyan, Türkiye Milli Bankası kurulduktan sonra, Osmanlı petrollerinin işletilmesi için İngiliz-Alman çıkarlarının uzlaştırılması yolunda çaba harcamışlardır. Bu ikilinin girişimleri, semeresini 1910 yılı başlarında vermiş ve İngiliz sermayeli Türkiye Milli Bankası ile Alman sermayeli Deutsche Bank birlikte hareket etmeye karar vermişlerdir[570].

İzleyen aylarda Osmanlı'nın ekonomik durumu gittikçe kötüleşmiştir. Çare, yine dış borç alımı olmuştur. Maliye Nazırı Cavid Bey, 1910 yılında gerekli olan parayı bulabilmek için İngiltere ve Fransa'ya başvursa da, bu devletlerden red cevabı almıştır. Almanya ise, kendisi için avantaj sağlayacağını düşündüğünden, Osmanlı'ya uygun şartlarda kredi açabileceklerini belirtmiştir. Böylece Almanya ile kredi antlaşması imzalanır[571]. Almanya'nın bu tutumu, İstanbul'daki itibarını tekrar güçlendirmiştir[572]. Deutsche Bank ile imzalanan kredi anlaşması sonrasında Cavid Bey, Almanlardan övgü ile bahsetmiştir[573].

Bu borç anlaşmasından sonra Almanya ile Bağdat Demiryolu için görüşmeler tekrar başlamıştır. Almanlar önceki sözleşmeye yapılan itirazlar için daha yumuşak davranmış, böylece de itirazların önüne geçmiştir. 1911'de yeniden sözleşme

---

567 "Türkiye Milli Bankası", **Tanin,** 14 Eylül 1909; "Türkiye Milli Bankası" **İkdam**, 13 Eylül 1909.
568 Kaymaz, **a.g.e.,** s. 58-59; Yergin, **a.g.e**., s. 213.
569 Kaymaz, **a.g.e.**, s.58.
570 Uluğbay, **a.g.e**., s.104.
571 Gümüş, **a.g.m**., s.180; Parlar, **a.g.e**., s.135; Uluğbay, **a.g.e**., s.104.
572 Earle, **a.g.e**., s.226.
573 Soy, **a.g.e.,** s.176-177.

yapılmıştır. Böylece dört yıl süresince demiryolu yapımında ciddi gelişmeler sağlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde İngiltere, Fransa ve Rusya ile bazı konularda anlaşmaya varılarak, engellemeler ortadan kaldırılmıştır[574].

Almanlardan alınan borç Osmanlı Devleti'ni kısa süre rahatlatsa da, Osmanlı'nın içinde bulunduğu mali sıkıntıya çare olamamıştır. Osmanlı Hükümetinin çözüm olarak, gümrük vergisini yükseltmeye yönelik girişimde bulunmasının üzerine, Osmanlı ile İngiltere arasında görüşmeler başlamıştır. İngiltere, Bağdat Demiryolu yapımından pay istemiştir. Bununla İngiltere, gümrük vergisi artışı ile demiryolu arasında ilişki kurmaya devam etmektedir. Bütün bu baskılar da, adı anılmadan D'Arcy Grubu'na Osmanlı topraklarında petrol ayrıcalığı izninin verilmesini hızlandırmaya yöneliktir[575].

İstanbul'da bulunan Türkiye Milli Bankası'nın başkanı Babington Smith 29 Aralık 1910 günü Sadrazam Hakkı Paşayı ziyaret ederek, bu bankanın geleceği ile ilgili görüşme yapmak için Londra'ya gideceğini bildirmiştir. Ayrıca Bağdat Demiryolunun Osmanlı, İngiltere ve Almanya arasındaki ilişkilerde çok önemli bir mesele olduğunu dile getirmiştir. Smith, bu düşüncesini, projenin kendi öneminin yanında, Mezopotamya ve Basra Körfezi açısından özel bir hassasiyet ortaya çıkarması nedenine bağlamıştır.

Türkiye Milli Bankası Başkanı Smith'in görüşmesini izleyen günlerde, bu banka ile Deutsche Bank arasında daha önce oluşan uzlaşma da, somut ürünlerini vermeye başlamıştır[576]. Siyasi belirsizlik yaşayan Osmanlı Devleti ile Amerikan rekabeti sonucunda, Avrupalı şirketler birleşme yolunu seçmişlerdir[577]. 31 Ocak 1911 günü Londra'da "Afrika ve Doğu Ayrıcalıkları Limited Şirketi" (African and Eastern Concessions Ltd.) kurulur. Şirketin asıl amacı, *"Osmanlı topraklarındaki petrolleri işletmek"* olarak belirlenmiştir. Bu şirketin başına da Babington Smith getirilmiştir. Şirketteki sermaye dağılımı ise şöyledir: %25 Deutsche Bank, %35 Türk Milli Bankası, %25 Royal Dutch-Shell'in bir yan kuruluşu olan Anglo-Sakson Petroleum Company, %15 hisse de Gülbenkyan'a aittir[578].

---

[574] Gümüş, **a.g.m**., s.181.
[575] Uluğbay, **a.g.e**., s.105; **BOA, HR.SYS**, 96/1.
[576] Uluğbay, **a.g.e.,** s.110,114.
[577] Nevin Yazıcı, **Petrol Çerçevesinde Musul Sorunu 1926-1925**, Ötüken Yay., İstanbul, 2010, s.46.
[578] Yazıcı, **a.g.e.,** s.46.

Deutsche Bank bu hisseleri, Mezopotamya petrolleri üzerinde demiryolu şirketinin sahip olduğu hakkı, bedelsiz devrederek elde etmiştir. Gülbenkyan'ın olağanüstü hamlesiyle Deutsche Bank gibi çok önemli bir banka, Türk Petrol Şirketi ile ilintili duruma getirilmiştir. Afrika ve Doğu Ayrıcalıkları Ldt. Şti'nin adı bir yıl sonra 23 Ekim 1912'de Turkish Petroleum Company (Türk Petrol Şirketi) olarak değiştirilecektir[579].

Artık Deutsche Bank bu antlaşma ile Alman Demiryolu Şirketinin, Osmanlı topraklarından demiryolu imtiyazları ile sahip olduğu madenlerle ilgili hakları, Türk Petrol Şirketi adına "emaneten" tutacaktı. Madenlerle ilgili her tür bilgiyi TPŞ'ye bildireceğini de taahhüt etmişti[580].

Gülbenkyan, sonraki aylarda kendi hissesinin bir bölümünü Henry Deterding'in yönetiminde olan Royal Dutch-Shell şirketine vererek, İngiliz-Alman anlaşmasına onları da dahil etmiştir[581].

1911 yılı, İngiliz Hükümeti'nin, İran dışındaki Ortadoğu petrol yatakları üzerinde de tekelci yaklaşımını sergilediği bir yıl olmuştur. Bu bağlamda ilk girişimini Mısır'da bulunan petrol kaynakları üzerine yapmıştır[582].

1912 yılından itibaren, Mezopotamya petrollerini ele geçirmek amacıyla İngiliz-Alman rekabeti tekrar şiddetlenir[583]. Bu rekabetin şiddetlenmesine yol açan iki faktör vardır: Birincisi, petrol, artık savaş gemilerinde kömürün yerine geçmeye başlamıştır. İkincisi ise, sivil ve savaş otomotiv sanayiindeki ilerlemelerin hızlanması dolayısıyla, petrole verilen önemin artmasıdır[584].

Oluşturduğu güçlü konsorsiyum sayesinde Chester'ı yarıştan kaçırmayı başaran İngiltere için bir sonraki adım, İngiliz sermayedarların kurduğu Türk Petrol Şirketi hisselerinin çoğunluğunu denetim altına almak olur. Bu amaçla Donanma Bakanı Churchill'in görevlendirdiği bir bakanlık kurulunun, İngiliz donanması için petrolün hayati derecede önemli olduğunu belirten 1913 tarihli raporu, bu adımın atılmasını hızlandırır. Türk Milli Bankası ve Gülbenkyan, İngiliz Dışişleri Bakanlığından, Türk Petrol Şirketi hisselerinin yeniden dağıtıma tabi tutulacağını

---

579 Uluğbay, **a.g.e**., s.114; Yazıcı, **a.g.e**., s.46; Terzi, **a.g.e**., s.20.
580 Terzi, **a.g.e**., s.20.
581 Ayhan, **a.g.e.,** s.110.
582 Uluğbay, **a.g.e**., s.114.
583 Parlar, **a.g.e**., s.173.
584 Uluğbay, **a.g.e.,** s.141.

belirten birer tebligat alırlar[585]. İngiltere Dışişleri Bakanlığı ile Donanma Bakanlığı, Ernest Cassel'a değil, 1909'da kurulan APOC'a destek vermekteydi. İngiltere hükümeti Cassel'a baskı uygulayarak hisselerini devretmesini istiyordu. Cassel bu hususla ilgili Gülbenkyan'a mektup yazarak, devir işlemini yapacağını belirtti[586]. Ardından her ikisinin hissesi Anglo-Persian Oil Company'e (APOC) devredilir. Diğer ortaklar bu düzenlemeden hoşnut olmasalar da yapabilecekleri bir şey yoktu[587].

Mart 1913'de Musul, Bağdat ve Basra'daki petrol yataklarını işletmek amacıyla, İttihat ve Terakki yönetimi bir Osmanlı grubu kurmuş; fakat bu girişim Almanya ve İngiltere'nin itirazlarına yol açmıştır. 1911 yılında Trablusgarp ve hemen arkasından da Balkan Savaşları'nın yaşanmasıyla siyasi ve ekonomik açılardan iflas etme durumuna gelmiş olan Osmanlı Devleti'nin, Almanya ve İngiltere'nin itirazlarına direnecek gücü kalmamıştı[588].

Bir yıl sonra Londra, İngiliz ve Alman çıkarlarını göz önünde bulundurarak, yaşanan sorunları çözmek amacıyla TPŞ'nin büyük ortaklarını yeni bir anlaşma için davet etti. Taraflar, Osmanlı'ya karşı izleyecekleri petrol politikası hakkında fikir birliğine vardılar[589].19 Mart 1914 tarihli Foreing Office Antlaşması (Dışişleri Bakanlığı Antlaşması) ile kurulan yeni konsorsiyumda, Türk Petrol Şirketi hisseleri yeniden dağıtıldı. Buna göre, İngiliz Hükümeti'nin desteklediği %50 hisseyi APOC, %25 Deutsche Bank, %25 hisseyi de Royal Dutch-Shell almıştı[590]. Deutsche Bank ve APOC kendi paylarından, bu ortaklıkta Gülbenkyan'a da %5 hisse vermişlerdir[591]. 20 Mayıs 1914 günü İngiltere son adımı da atarak, APOC'un %51 hissesini satın alır. Böylece, hem APOC'un hem de Türk Petrol Şirketi'nin denetimini, İngiltere doğrudan ele geçirmiş olur.

---

585 Yergin, **a.g.e**., s.213; Kaymaz, **a.g.e**., s.59; Yazıcı, **a.g.e**., s.46.
586 Ayhan, **a.g.e**., s.110-111.
587 Yergin, **a.g.e**., s. 213; Kaymaz, **a.g.e**., s. 59; Yazıcı, **a.g.e**., s. 46.
588 Yergin, **a.g.e**., s.213; Kaymaz, **a.g.e.,** s.59.
589 Ayhan, **a.g.e**., s.111.
590 Bayur, **a.g.e.,** s.360-365; Yazıcı, **a.g.e**., s.47.
591 Yazıcı, **a.g.e**., s.47; Gülbenkyan'a, "Bay %5" adı, aldığı bu hisseden dolayı verilmiştir. 1869 doğumlu olan Gülbenkyan, petrol işiyle uğraşan Ermeni kökenli bir aileden gelen Osmanlı vatandaşıdır. Eğitimi sırasında petrol ile ilgili çalışmalar yapmış ve böylece bu konuda üne kavuşmuştur. Osmanlı'nın Mezopotamya petrolleri hakkında rapor hazırlayan kişilerdendir. İngiltere'deki petrol yatırımcıları ile bağlantılar sağlayarak, Mezopotamya petrollerinin işletilmesi hakkını İngiltere lehine olacak şekilde düzenlemiş ve TPŞ'nin kuruluşu ve hisselerin dağılımında aracılık yapmıştır (Acar, **a.g.m**., s.10-16; Yergin, **a.g.e**., s. 240; Sami, **a.g.e**., s.204-207; Yazıcı, **a.g.e.,** s. 47).

Bu gelişmelerden sonra Almanya ve İngiltere elçileri 19 Haziran 1914 günü Bab-ı Ali'ye başvurup Musul ve Bağdat'ta petrol arama ve işletme ayrıcalığının Türk Petrol Şirketi'ne verilmesi talebinde bulunmuşlardır[592]. Bu arada İngiltere, Osmanlı Devleti'nin gümrük vergisini yükseltme isteğini, ancak *"kendisinin petrol imtiyazı isteğinin kısa zamanda kabul edilmesi şartıyla*" kabul edeceğini bildirmiştir[593].

Görüldüğü üzere İngilizler, sürekli olarak Osmanlı Hükümetinden petrol bölgeleri ayrıcalığı alabilmek için fırsat kollamışlardır. Bu arada İngiltere, Osmanlı'nın 1911 ve 1913 yıllarında bedelini ödeyip yaptırdığı Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine el koymuştur[594]. İngiltere, bu savaş gemilerini petrol imtiyazı verilmesi için koz olarak kullanmak istemiştir. İngilizler Musul'da petrol ayrıcalığı tanınmadığı takdirde, savaş gemilerini Osmanlı Devleti'ne vermeyeceklerini söylemişlerdir. Gemileri almak amacıyla Rauf Orbay başkanlığında Londra'ya giden Türk görüşmecileri geri çevirmişlerdir. Baskılarına devam eden İngilizlerle görüşmek ve duruma çözüm bulmak için Cavid Bey Londra'ya gider. Yanında, Düyun-u Umumiye'de önemli bir mevkisi bulunan Gülbenkyan da vardır. Bu sırada Osmanlı başkentinden, Sadrazam Sait Halim Paşa tarafından acele olarak geri çağırılması üzerine İstanbul'a döner. Cavid Bey daha sonra Londra'ya tekrar gidip petrol görüşmelerine devem edeceğini düşünüyordu. Ancak bu sırada Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girmişti[595].

Anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti'ne petrol imtiyazı konusunda baskılar devam etmekteydi. 28 Haziran 1914 günü (Saraybosna suikastının yaşandığı gün) Sadrazam Sait Halim Paşa, taraflara petrol imtiyazı başvurularını onayladığına dair bir nota gönderdi[596]. Bu notada Osmanlı hükümeti, Türk Petrol Şirketi'ne Musul ve Bağdat petrolleri imtiyazı vermemişti; sadece bu bölgelerdeki *"petrol yataklarını şarta bağlı olarak kiralamayı"* kabul etmişti. Kira sözleşmesi için şartları belirleme hakkını saklı tuttuğunu ve petrol kaynaklarını işletme safhasına katılmayı düşündüğünü açıkça belirtmişti. Bir niyet açıklaması olan bu nota, petrol imtiyazı verilmesi hususunda Osmanlı Devleti'nin niyetini, "*Osmanlı Maliye Nezareti ile Türk Petrol Şirketi arasında bir kira sözleşmesi imzalanması*" olarak tanımlamıştır.

---

592 Kaymaz, **a.g.e**., s.60.
593 Bayur, **a.g.e.,** s.348-369; Uluğbay, **a.g.e**., s.204-216; Yazıcı, **a.g.e**., s.47.
594 Stanford J. Shaw, **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu**, TTK Yay., Ankara, 2014, s.545.
595 Karadağ, **a.g.e**., s.113-114.
596 Kaymaz, **a.g.e.,** s.60.

Hemen ardından müzakereler başlasa da, savaşın başlaması nedeniyle, konu süründemede kalmıştır[597].

Ayrıca İngiliz-Alman ortak başvurusunun dayanağını oluşturan 19 Mart 1914 tarihli Foreing Office Antlaşması (Türk Petrol Şirketi'nin hisselerinin yeniden dağıtıldığı antlaşma) taraflarca usulüne uygun biçimde onaylanmadığı için hiçbir zaman hukuksal geçerlilik kazanmamıştır[598]. Bu durumda Osmanlı Devleti'ne yapılan petrol imtiyaz talebinin de, hukuksal dayanağı bulunmamaktadır. Bu da, Türk Petrol Şirketi'nin Musul-Bağdat petrolleri için elde ettiği imtiyazın belirsizliğini göstermektedir[599]. Ancak, hukuksal dayanaklarının sorgulanabilir olması, Türk Petrol Şirketi'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Ortadoğu petrollerine yönelik emperyalist paylaşımın çerçevesini oluşturmasını engellemeyecektir. Çünkü, hukuken sorgulanabilir olmak, eğer o sorgulamayı yapacak olanların, sonucu değiştirebilecek güçleri yoksa bir anlam taşımamaktadır[600].

Birinci Dünya Savaşı'na doğru gidişatın başladığı sıralarda petrol imtiyazı hususunda varılan ortaklık (Foreing Office Antlaşması-19 Mart 1914), İngiltere karşısında güçsüz olan İttihat ve Terakki hükümetini epeyce zor durumda bırakmıştır[601]. İngilizler, daha savaş başlamadan Mezopotamya'ya dönük bir harekatın hazırlıklarını tamamlamışlardı[602].

---

[597] Yazıcı, **a.g.e**., s.47-48.
[598] Kaymaz, **a.g.e**., s.60. **Foreing Office Antlaşması:** Türk Petrol Şirketi, petrol arama, deneme ve saha belirleyecek ve kuracağı işletme şirketleriyle, kazandığı ayrıcalıklı olduğu bölgede üretim yapacaktır. Bu işletme şirketlerinin sermayelerinin tamamı TPŞ'ne ait olacak, dışarıdan başka ortak kabul edilmeyecektir. Şirket ortaklarına Mısır, Kuveyt ve İran'dan devredilen bölgeler dışında, Osmanlı topraklarında petrol imtiyazı alma ve işletme hakkı verilmiştir. Bu sırada Mısır, İngiliz egemenliğinde, Kuveyt İngiltere ile anlaşmış durumdaydı (İngiltere lehine), İran'da ise, İngiliz denetimindeki APOC baskındı (Yazıcı, **a.g.e.,** s.46-47; Yergin, **a.g.e**., s.183).
[599] Yazıcı, **a.g.e.,** s.48.
[600] Kaymaz, **a.g.e**., s.60.
[601] Ayhan, **a.g.e**., s.110.
[602] Mim Kemal Öke, **Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926),** Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1991, s.13.

V.BÖLÜM: BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NDAN CUMHURİYET'E PETROL MÜCADELESİ

5.1.SAVAŞ ÖNCESİ OSMANLI DEVLETİ'NİN DURUMU

Herkes tarafından "hasta adam" olarak görülen Osmanlı Devleti, bir asır boyunca Osmanlı yöneticileri, aydınları ve Avrupalı devletler tarafından "iyileştirilmeye"(!) çalışılmıştı. Bunun Osmanlı yöneticileri için anlamı, Batı'ya karşı durabilmek için, daha fazla Batılılaşma idi. Batılı devletler için ise, Osmanlı Devleti'nin, Batı merkezli dünya sistemine entegre olması idi. Bu da, Osmanlı Devleti'ni önce farklı ulus-devletlere bölüp yer yer fiili işgalle kontrol altına alarak, ya da genelde kendi paradigmasına (iktisadi, kültürel, politik) entegrasyonunu sağlamak gibi çeşitli yollarla gerçekleşecekti. Günlük politik gelişmelere göre değişen bu politikalar uygulanarak hedefe ulaşılır. Sonunda, ekonomisi ve siyaseti ile Osmanlı İmparatorluğu'nun iç yapısındaki gelişmeler, neredeyse tümüyle Batı ile girilen ilişkilere göre belirlenir.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde Avrupa'nın büyük devletleri, Osmanlı Devleti'nin başkentinde, saray yönetimi üzerinde birer vasi konumundaydılar. Ülkenin bütünü için geçerli her türlü iktisadi, siyasi-idari, askeri ve toplumsal kararda söz sahibiydiler. Bunun doğal sonucu, yıllardır toprak kaybeden, Avrupalı devletlerin arasındaki rekabet ile ayakta kalmaya çalışan ve "hasta adam" olarak görülen "yarı sömürge" Osmanlı Devleti'nin, gittikçe sömürge koşullarına sahip olmasıydı. Osmanlı Devleti "tek bir devlete ait olmama" konumu nedeniyle "sömürge" olmaktan uzak olsa da, yarı sömürge olmaktan kurtulamamıştı. Osmanlı yöneticileri, rekabet halindeki bu devletleri birbirine düşürüp, sahip olduğu topraklar ile devletin yaşamını uzattıkları ölçüde, kendilerini başarılı görmekteydiler.

Büyük devletlerin çıkar çatışmaları sonunda 1914'de savaş başladığında, Almanlarla ittifak yapılsa da, Osmanlı yönetimi ve ekonomisi, aslında birden çok devletin sermaye çevreleriyle iç içe geçtiği için, diğer devletlerin tamamen tasfiyesi de bir anlamda imkansızdı[603].

---

[603] Can, **a.g.e**., s. 168-171.

Almanya, savaş öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nu, özellikle ordusu ve devlet yönetimiyle kendisine bağımlı hale getirmişti[604]. Osmanlı'nın Almanya'nın tarafında olmasına bir başka sebep de, kapitülasyonlar ve Düyun-u Umumiye dolayısıyla özellikle İngiltere ve Fransa'nın ekonomik boyunduruğunda olmasıydı. Savaşı Almanya kazanacağına göre (Enver Paşa, savaşı Almanya'nın çok kısa sürede kazanacağına inanıyordu), Fransız ve İngiliz mali tutsaklığından da, devlet kurtulacaktı[605].

Savaş döneminde Almanlar (daha önceki yıllarda Abdülhamid'in panislamist anlayışını destekleme tavırlarının devamı olarak) bu kez Türkçü politikalara destek verdikleri için, Almanların tavırları ile Türklerin milliyetçiliği arasında bir uyum da söz konusuydu[606]. Çünkü sonuçta, bazı Türk yöneticiler milliyetçiliklerine rağmen, Alman himayesinden rahatsız görünmemekteydiler.

Aslında Osmanlı Devleti, savaşan tüm devletler için bir "müttefik" olduğu kadar, bir "yük" olarak da görülüyordu. Osmanlı Devleti'ne, savaştan sonra yok olacak ve paylaşılacak bir "ganimet" olarak bakılıyordu. Bu nedenle, Osmanlı Devleti kimden yana savaşırsa savaşsın, savaşın, sonuçta Osmanlı Devleti'nin (ulus-devletlere) bölünmesi veya sömürge devlet olacağı düşünülmekteydi. Sonuçta, her halükarda Osmanlı İmparatorluğu'nun tasfiye edileceği genel kanıydı[607].

5.2.SAVAŞ ÖNCESİ AVRUPA'NIN DURUMU

Birinci Dünya Savaşı, Avrupa'nın 19. yüzyıl boyunca yaşadığı birçok siyasi, toplumsal ve ekonomik gelişmelerin bir sonucuydu. Fransız İhtilali'nin ortaya çıkardığı yeni fikirler, görüşler, siyasal ve sosyal kuruluşlar, hem devletlere hem milletlere yeni yönler belirlemişti[608].

Fransız İhtilali sonrasında Avrupa'da liberalizm ve milliyetçilik gibi düşünce akımları öne çıkarken; 1870'de İtalyan milli birliği sağlanmış ve ondan daha da önemli olan, Alman İmparatorluğu tarih sahnesine çıkmıştır. Avrupa'da yaşanan bu tür düşünsel ve siyasal gelişmeler, Avusturya-Macaristan İmparatoru Meternich'in

---

[604] Can, **a.g.e**., s. 172.
[605] Aybars, **a.g.e**., s. 47.
[606] Kocabaş, **a.g.e**., s. 190-194.
[607] Can, **a.g.e**., s. 170-173.
[608] Armaoğlu, **a.g.e**., s. 99.

1815 yılındaki Viyana Kongresi'yle ortaya çıkardığı "*Müdahaleler Sistemi*"ni ortadan kaldırmıştı. Artık batı ülkeleri, çıkarları doğrultusunda bloklar oluşturmaya başlarken, ekonomik ve askeri rekabette de sınırsız bir artış yaşanmaya başlanmıştı[609].

Bilindiği gibi 19. yüzyılın en sömürgeci ve en güçlü devleti İngiltere, Almanya'nın hızla büyüyen ekonomisinin dünya pazarlarını ele geçirmesinden ve askeri yönden güçlenmesinden, diğer güçlü devletler gibi endişe duymaktaydı. Almanya, Güneydoğu Avrupa ve Ön-Asya'yı ve daha sonra Afrika ve Uzak-Doğu'yu 1890'lardan itibaren etki alanına almaya başlamıştı[610]. Hızlı değişim ve büyüme, Almanlar için sersemletici, yabacılar için ürkütücüydü[611].

Almanya'nın bu kadar genişlemesi, İngiltere'nin güvenliği ile Hindistan yolu ve denizaşırı çıkarlarını zedeliyor; dolayısıyla İngiltere, Almanya'nın gücünün ve etki alanlarının daraltılmasını istiyordu[612].

İngiltere'den sonra Fransa ve Rusya da, Almanya'nın güçler dengesini bozan bu hızlı gelişiminin durdurulması istemekteydiler. Almanya ise, siyasi ve ekonomik olarak dünyada daha etkin bir güç olmak ve Doğu'ya doğru genişlemek istiyordu. Avusturya-Macaristan İmparatorluğu da, Sırbistan'ın büyük savlarla harekete geçmesini ve Rusya'nın da Sırpları desteklemesini olumsuz karşılamaktaydı. İtalya ise, başlangıçta üçlü ittifak grubu içerisinde olsa da, daha sonra gizlice Fransa ile anlaşmıştı. Amacı, Avusturya'nın egemenliğinde kalmış İtalya topraklarını kurtarmak, Akdeniz ve çevresinde yeni sömürgeler ele geçirmekti[613].

Emperyalist güçler arasındaki ekonomik ve siyasi egemenlik rekabeti, Osmanlı İmparatorluğu gibi birçok devletin etkisi altında olan ülkelerde, daha açık şekilde belirmekteydi. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun vazgeçmek zorunda olduğu bölgeler için, hakimiyet yarışı hızlanmıştı[614].

---

[609] Ayhan Aydın, **Musul Meselesi (1900-1926),** Turan Yay., İstanbul, 1995, s. 18; **Müdahaleler Sistemi:** Avrupa'da mevcut siyasi dengeyi korumak, Fransız İhtilali'nin ortaya çıkardığı milliyetçilik cereyanlarını etkisiz kılmak ve yeni milli devletlerin ortaya çıkmasını önlemek esaslarına dayanan siyasal sistem.
[610] Aydın, **a.g.e**., s. 19.
[611] Kent, **a.g.e.,** s. 129.
[612] Uçarol, **a.g.e.,** s. 376; Aydın, **a.g.e**., s.19.
[613] Uçarol, **a.g.e**., s. 376.
[614] Can, **a.g.e**., s. 167.

5.3.SAVAŞIN BAŞLAMASI VE OSMANLI DEVLETİ'NİN SAVAŞA GİRMESİ

1914 yılı öncesinde Büyük Devletler çıkarları doğrultusunda iki ayrı grupta toplanmışlardı: İttifak ve İtilaf Devletleri. İttifak Devletleri Almanya, Avusturya-Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan; İtilaf Devletleri ise, İngiltere, Fransa, İtalya ve Çarlık Rusya'sından oluşuyordu[615].

1914 yılına gelindiğinde tüm çatışmaların asıl sebebi olan ekonomik rekabet, üstünlük kurma, Bağdat Demiryolu, petrol rekabeti, karada ve denizde silahlanma yarışı ve Balkanlarda çıkarılan çatışmalar, büyük savaş için bir kıvılcıma bakıyordu[616].

Gelişmeler sonucunda Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesinin bilinen en somut nedeni, 28 Haziran 1914 günü Avusturya-Macaristan veliahtı Arşidük Franz Ferdinand'ın, Avusturya'nın 1908'de Bosna-Hersek'i ilhak etmiş olmasına bir tepki olarak, Saraybosna'da bir Sırp tarafından öldürülmesi oldu. Bu olaydan sonra Sırbistan'a savaş açan Avusturya-Macaristan, yanında Almanya'yı, Sırbistan ise yanında Rusya'yı buldu. Kısa zamanda önce tüm Avrupa'ya, ardından da tüm dünyaya yayılan savaşın ağırlık merkezi Balkanlar ve zengin petrol yataklarının bulunduğu Ortadoğu oldu[617].

Osmanlı Devleti, Trablusgarp ve Balkan Savaşları yenilgisi etkisiyle, donanma ve ordusunu iyileştirmeye çabalarken, diğer taraftan da iki gruba ayrılmış Avrupa'da, yalnız kalmamak için ittifak girişimlerinde bulunmuştu. Bu konuda İngiltere ve Fransa'dan red cevabını alan Osmanlı, diğer bloka, Almanya'ya yaklaşmıştır[618].

Saray-Bosna olayının ardından Osmanlı'da Almanya'ya karşı eğilim artmıştı. Zaten Sadrazam ve Dışişleri Bakanı Sait Halim Paşa, Harbiye Bakanı Enver Paşa, İçişleri Bakanı Talat Paşa ve Mebuslar Meclisi Başkanı Halil Menteşe Alman taraftarı idiler.

---

[615] William H. McNeill, **Dünya Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2019, s.691; Can, **a.g.e**., s.168; Uçarol, **a.g.e**., s.562-565; Ayrıca bkz.: Oral Sander, **Siyasi Tarih**, İmge Kitabevi, Ankara, 2007.
[616] Aybars, **a.g.e**., s.45.
[617] Armaoğlu, **a.g.e**., s.100-104; Sina Akşin, **Kısa 20. Yüzyıl Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2017, s.57.
[618] Armaoğlu, **a.g.e**., s. 107-108.

Avusturya, Sırbistan'a savaş açmaya hazırlanırken Osmanlı Devleti'ne ittifak önerisinde bulunmuştur. Osmanlı da, Rusya'nın saldırı ihtimaline karşı Almanya ile savunma için işbirliği yapma düşüncesinde idi. Karşılıklı olarak beklentilerin belirtilmesi ve Almanya'nın Rusya'ya savaş açmasından bir gün sonra, İstanbul'da bulunan Alman elçisi ile Sait Halim Paşa arasında 2 Ağustos 1914'de gizli bir ittifak antlaşması yapılmıştır. Buna göre, Alman askeri heyeti Osmanlı birliklerini yönetecek ve Osmanlı toprakları saldırıya uğrayacak olursa, Almanya Osmanlı'ya silahlı yardımda bulunacaktı[619]. İtilaf devletleri yanlısı olarak bilinen Maliye Nazırı Cavit Bey ve birçok kabine üyesi bu anlaşmadan haberdar değillerdi. Ancak anlaşma imzalandıktan sonra haberdar edilmişlerdir.

Savaş başladığında Osmanlı Devleti ittifak anlaşması yapmasına rağmen, savaşa girmeye hemen taraftar olmayıp bağımsızlığını ilan etmişti. Osmanlı'nın bağımsızlığı İngiltere, Fransa ve Rusya için oldukça önemliydi. Ancak İtilaf Devletleri Osmanlı'nın tarafsızlığı karşısında kapitülasyonlar, Ege Adaları, Mısır meselesinin çözümü konusunda olumlu tavır takınmamışlardı.

Gelişmeler sürerken Almanya'nın uğraşları Osmanlı Devleti'ni savaşa sürüklemiştir. İngiliz takibindeki iki Alman savaş gemisinin Çanakkale'ye sığınması sonucunda, tarafsız Osmanlı Devleti, gemileri daha önceden satın almış olduğunu belirtip Türk bayrağı çekerek Osmanlı donanmasına kattı. Bu olay sonrasında Osmanlı donanması bu iki geminin komutanı olan Amiral Souchon emrine verildi. Bu durum da, Osmanlı'nın savaşa girmesinde önemli olmuştur. Almanya Osmanlı'ya baskı yapmaya devam ederken, Enver Paşa'nın emri ile Amiral Souchon Osmanlı donanmasını Karadeniz'e geçirip 29 Ekim 1914'de Rus limanlarını bombalamaya başladı. Bunun üzerine Rusya, İngiltere ve Fransa Osmanlı'ya savaş ilan ettiler. Böylece Osmanlı İmparatorluğu dünya savaşına girmiş oldu[620].

Savaş boyunca Osmanlı Devleti yedi cephede savaşmıştır. Bunlar: Kafkas, Irak, Kanal-Suriye-Filistin, Romanya, Makedonya, Galiçya ve Çanakkale cepheleridir. Romanya, Makedonya ve Galiçya cepheleri Avrupa'daki müttefiklere yardım etmek için açılmıştır. Çanakkale cephesi, Osmanlı ve İttifak Devletleri kararı

---

[619] Turan, **a.g.e.,** s. 47.
[620] Armaoğlu, **a.g.e.,** s. 108-110.

haricinde, İtilaf Devletlerinin saldırısı nedeniyle açılmıştır. Diğer cepheler ise, İtilaf güçleri ile daha çok petrol bölgeleri için savaşılan cephelerdir[621].

5.4.PETROLÜN SAVAŞ ÖNCESİNDE ARTAN ÖNEMİ

Aydınlatma amacıyla madeni yağların kullanılması, en geri kalmış ülkeler dışında genelleşmiş ve makinelerin yağlanmasında kullanılmaya başlanmıştı. Yol yüzeyi olarak ziftin kullanılması oldukça yaygındı. Bütün bunlardan daha önemli olan, içten yanmalı motorların geliştirilmesinin, sanayinin bütün dengesini değiştirmesidir. Halihazırda işaretleri görülen petrolün barış zamanındaki rolü, 19. yüzyılın sonlarında yerli yerine oturmuştu. Savaştaki rolü ise, çok geçmeden ortaya çıkacaktı[622].

Petrol, savaş öncesinde ticaret gemilerinin buharlı kazanlarında yaygın olarak kullanılıyordu ve 1914'e gelindiğinde artık savaş filolarında da hakim duruma gelmişti. 19. yüzyılın başlangıcından beri kullanım alanı gittikçe yaygınlaşan ve herkes tarafından önemi artan petrol, savaşın meydana getirdiği en önemli sebeplerden biri olmuştur. Çünkü petrol, artık dünya ekonomisinde hayati derecede öneme ulaşmıştır ve savaş yıllarında değeri daha iyi anlaşılarak, rekabeti de daha çok şiddetlenmiştir.

Önemli hammadde ve yeraltı zenginliklerine sahip olan Osmanlı toprakları üzerinde, 19. yüzyılın sonunda rekabet iyice hızlanmıştır. Petrolün ekonomide kazandığı değer ve Osmanlı topraklarında zengin kaynakların bulunması, savaş başlamadan önce, petrol rekabetinin yavaş yavaş merkezi konumuna gelmeye başlayan Ortadoğu ve özellikle Mezopotamya petrolleri, savaş esnasında da başta İngiltere olmak üzere, büyük devletlerin ve onların petrol şirketlerinin iştahını fazlasıyla kabartmış durumdaydı[623].

---

[621] Turan, **a.g.e**., s.53.
[622] Longrigg, **Oil in the Meadle East**, s.16; Can, **a.g.e**., s.172.
[623] Can, **a.g.e**., s.173-174.

5.5.SAVAŞ YILLARINDA PETROL POLİTİKALARI

5.5.1. İngiliz ve Almanların Petrol Politikası

Bütün 19. yüzyıl boyunca büyük devletler, Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasına, kendi menfaatlerine uygun olarak yön vermek istemiş ve gelişen koşullara bağlı olarak politika değiştirmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nun taksiminden en büyük paya sahip olacağını düşünen bir ülke, belirli bir dönemde dağılmanın destekleyicisi olurken, başka bir dönemde ise, değişen şartların sonucu, Osmanlı İmparatorluğu'nun bütünlüğünün korunmasından yana tavır sergilemiştir. Osmanlı yöneticileri ise, emperyalist ülkelerin çelişkilerinden faydalanarak, İmparatorluğun kaderini bu çelişkilere bağlayan bir denge politikası gütmeye çalışmışlardır[624].

İngiltere, bu politik oyunun en önde gelen oyuncularından birisi olmuştur[625]. İngiliz emperyalizmi, savaş sonrası dünya petrol kaynaklarını denetimine almak amacıyla siyasetler geliştirmiştir. İmparatorluğun Ticaret Bakanı Runciman 10 Ocak 1916 günü mecliste, İngiliz Hükümetinin dünyanın hem kömür yataklarının, hem de petrol kaynaklarının İngiltere'nin kontrolüne alınması için şimdiden tedbir alması gerektiğini ileri süren bir konuşma yapmıştır.

İngiliz İmparatorluğu'nun petrol konusundaki stratejilerinin şekillenmesinde, Donanma Bakanlığı, APOC ve hükümet arasındaki müzakereler belirleyici oluyordu. Bu çerçevede Donanma İstihbarat Örgütü Genel Müdürü'nün 31 Temmuz 1916 günü hükümete sunduğu raporda *"... İngiltere'nin kontrolü altında bulunan topraklar, hiçbir koşulda bir yabancı devletin veya yabancı ortaklarının eline geçmemelidir... 'Bırakınız yapsınlar politikası' ile bu büyük zenginliklerin yabancı şirketlerin eline geçmesi, diğer yönleri bir tarafa bırakılsa bile, İngiliz halkının öfkesine yol açacaktır*" şeklindeki ifadeleri oldukça dikkat çekmiştir[626].

Savaşın başında Kutü'l-Amara'da yenilgiye uğrayan İngiltere, Çanakkale'de de Osmanlı zaferiyle afallayınca, bölgede askeri varlığını korumak adına çareler bulmaya çalıştı. 24 Eylül 1916 günü toplanan üç bakan; Balfour, Curson ve Milner,

---

[624] Kurmuş, **a.g.e**., s.170.
[625] Kurmuş, **a.g.e**., s.71.
[626] Parlar, **a.g.e.**, s.221.

Mezopotamya'da bulunan birlikleri takviye etmek amacıyla, Japonya'dan asker talebinde bulunmayı bile tartıştılar. Bu konuda oluşan mutabakata, Hindistan Hükümeti İçişleri Bakanı Edwin Montagu, savaştan sonra Japonya'nın bölgeden pay isteyeceği ve sömürgelerde olumsuz gelişmeler yaratacağı gerekçesi ile bu düşünceye karşı çıktı. Konu, İngiliz kabinesinde görüşüldü. Montagu'nın tezi ağır bastı ve Japonya'dan asker istenmedi. İngiliz emperyalizminin, bölgenin petrol kaynaklarını savaş sonrası denetimine almak için kurduğu düzenekler, diplomatik, askeri, ticari açılardan pekiştirildi. 31 Ekim 1916 tarihinde Amiral Slade'nin, İngiliz Kabinesi'ne sunduğu raporun başlığı bile aydınlatıcıdır: *"Savaş Sonunda Basra Körfezi'ndeki Siyasi Durum"* başlıklı söz konusu belgede, Donanma Bakanlığı açısından petrolün önemi vurgulandıktan sonra; Mezopotamya, Kuveyt, Bahreyn, Arabistan'da bulunan petrol kaynaklarının işletme haklarının İngiltere'nin denetimine girmesi için, gerekli tedbirlerin alınması öneriliyordu. Nitekim, bu raporun verilmesinden kısa bir süre sonra, İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki siyasi temsilcisi Yarbay Sir Percy Cox ile Katar Şeyhi Abdullah Bin Kasım bin Tani arasında, 3 Kasım 1916 tarihli bir antlaşma imzalandı. Bu antlaşmayı, Şeyh ve birçok emirlik (günümüzün Birleşik Arap Emirlikleri) imzaladı. İmzalanan antlaşmaya göre, bu bölgedeki topraklar, İngiltere dışında hiçbir devlete kiralanmayacak, satılmayacak ve devredilmeyecekti. İngiliz emperyalizmi petrol konusunda büyük potansiyeli bulunduğu tahmin edilen Basra Körfezi alanlarını, diplomatik düzenlemelerle savaş öncesi ve savaş sırasında denetimi altına almaya başlamıştı[627].

İngilizler, faaliyetlerini yoğunlaştırırken, Osmanlı ve Alman birlikleri de, Kerkük ve Tuz bölgesinin petrol sızıntılarından faydalanıyorlardı. Hatta Almanlar, Gayyara'da bulunan petrol yataklarının işletilmesi için kuyular açarak küçük ölçekli bir rafineri kurmuşlardı. Zaho'da bulunan petrol sızıntılarının, Alman birliklerinin ihtiyacını karşılamak için kullanıldığı sırada, Akdeniz'e ulaşacak bir boru hattı projesi de gündeme getirildi[628]. Ancak bölge, büyük öneme sahip olduğu için İngilizler buraya büyük güç yığdılar ve savaş gelişmeleri içerisinde Almanlar ile Osmanlı orduları mevzilerini yitirdiler. Zira Irak'taki İngiliz askerlerinin sayısı Osmanlı asker sayısının çok çok üstündeydi.

---

[627] Parlar, **a.g.e**., s.221-222.
[628] Longrigg, **a.g.e**., s.43; Uluğbay, **a.g.e**., s.210.

Petrol bölgelerinin ele geçirilmesi, Almanya için de askeri ve politik açıdan büyük önem taşıyordu. Bu konuda, Petroleum ve Farnkfurter Zeitung gazetelerinde Ortadoğu petrolleri ile ilgili birçok yazı yayımlanmıştır[629].

Osmanlı İmparatorluğu'nun "müttefiki", ekonomik menfaatler söz konusu olunca, diğer devletlerden geri kalmamıştı. Bu hususta General Ludendorff'un 8 Haziran 1917'de General Liman Von Sanders'e çektiği telgraf önemlidir. Ludendorff çektiği telgrafta, "*Şimdiki doğu politikalarının savaştan sonra da devam edeceğini ve bu nedenle Türkiye'deki ekonomik koşulların bilinmesinin gerekli olduğunu*" belirtmiştir. Sanders'e, emrindeki subaylara talimat verdirterek çeşitli yerlerin ekonomik koşulları hakkında araştırma yaptırmıştır. Müttefik Alman ordusu ve personeline verilen görevin adı da *"ekonomik casusluk"*tur. Bundan başka, Mezopotamya'da bulunan Alman askerlerine, askeri coğrafya derslerinde, petrol rezervlerine yönelik olarak bölgenin potansiyeli anlatılırken, petrol konusunda parlak bir gelecekten bahsedilmiştir. Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı ordusu için taahhüt ettiği mali ve askeri yardımlar, ancak 1916 yılından sonra yapılmaya başlanmıştır. Bu yardımlar da, Alman emperyalizminin Ortadoğu ve petrol kaynaklarına ilişkin stratejileriyle bağlantılıdır. Almanlar, bu stratejiler zemininde birliklerini Mezopotamya'ya göndermişlerdir. Böylece, müttefikinin (Almanya'nın) savaş sonrası petrol çıkarını finanse eden Osmanlı İmparatorluğu, ekonomik casusluk şebekesine dönüşen Alman birliklerinin merkeze aktardığı bilgilerle, sömürge koşullarına yönelik düzenlemenin hedefi haline gelmiştir[630].

5.5.2.Fransa'nın Petrol Politikası

Fransa, Osmanlı Devleti'nin bölgede güçlenmesini kendi çıkarı için tehlikeli görmekteydi. Zira 150 milyonluk bir müslüman kitlesi Fransa'nın sömürgesi idi. Fransa'nın sömürgesi halindeki müslüman kitle, eğer Osmanlı Devleti güçlü olursa Osmanlı'ya yüzünü dönüp Fransa'ya isyan edebilir ve Osmanlı halifesinin cihat davetini olumlu karşılayarak Fransa'ya karşı savaşabilirdi. Bu durum Fransa'nın gözünü korkutmaktaydı[631].

---

[629] Uluğbay, **a.g.e**., s.208; Parlar, **a.g.e**., s.221-222.
[630] Parlar, **a.g.e**., s.223.
[631] Özdemir, **a.g.e.,** s.215.

Osmanlı toprakları petrol yatakları bakımından çok önemliydi. Emperyalist devletler, bu önemli kaynakları hakimiyeti altına alma siyaseti izlerken, Fransa, petrol meselesini Dünya Savaşı'ndan önce pek önemsememiştir. Fakat II. Abdülhamid ülkeyi rekabet içine sokmak istemiştir. Bu nedenle Musul-Kerkük petrollerini incelemesi için Fransa'dan uzman getirtmiştir. Böylece, Fransızların Osmanlı ülkesindeki petrol rezervlerinden haberdar olmaları ve imtiyaz yarışına girmeleri düşünülmüştür. 1899 yılında, 3 bin otomobili bulunan Fransa, petrol konusunda girişimde bulunmamış, bu konuda dışa bağımlı kalmıştır. Bu konuda Başbakan Clemenceau'nun *"Petrole ihtiyacım olursa bakkaldan alırım"* sözleri, Fransızların petrolün stratejik önemini anlayamadıklarının yansımasıdır. Petrol komisyoncusu Gülbenkyan, 1912 yılında Fransa'yı Türk Petrol Şirketi'ne hissedar yapmak istemiş; ancak Fransa yanaşmamıştır[632].

Fransızlar, ancak dünya savaşı sırasında petrolün önemini anlayacaklardır. Bu konuda, Fransa Başbakanı Clemenceau 15 Aralık 1917 günü Amerika'dan petrol isteğinde bulunurken *"eğer müttefikler savaşı kazanmak istiyorlarsa; Fransa'nın kan'a olduğu kadar petrole de muhtaç olduğunu bilmelidirler"* diyerek, petrolün, savaşı kazanabilmek için asker kadar önemli olduğunu kabul edip dile getirmiştir[633].

5.5.3.Rusya'nın Savaşa Girişi

Savaş başladıktan hemen sonra Rus Çar'ının açıklamasına göre, Rusya'nın dünya savaşındaki en büyük kazanımı Boğazlar olacaktı. "*Boğazlar tek başına bir ülke eder*" sözünü söyleyen İngilizler ve Fransızlar, Rusya'nın Boğazlara sahip olmasına engel olmak için Osmanlı'ya 120 yıl boyunca Rusya karşısında destek vermişlerdi. Ancak Alman tehlikesi çıkınca, Rusya'yı kendi yanlarına çekmek istemişlerdi. Çar da, İtilafların teklifi karşısında Boğazların kesinlikle Rusya'ya verilmesini şartını İngiltere ve Fransa'ya kabul ettirdi. Kısa süre sonra Çanakkale Savaşı'nın başlaması Rusya'yı telaşlandırdı. İngiltere ve Fransa Boğazlara ve İstanbul'a hakim olurlarsa, onları oradan çıkarmak imkansız olurdu. Bu arada İngilizler ve Fransızlar Yunanistan'ı da Çanakkale'ye çekmek istemişlerdir. Rusya, İngiltere'nin, Ege ve Boğazları Yunanistan'a vereceğinden endişelenip buna tepki göstermiştir. İngiltere ve Fransa'ya İstanbul ve Marmara Denizi'nin Rusya'ya

[632] Özdemir, **a.g.e**., s.215; Ediger, **a.g.e.,** s.305-311; Acar, **a.g.m.,** s.19; Yergin, **a.g.e.,** s.185.
[633] Uluğbay, **a.g.e.,** s.213; Özdemir, **a.g.e**., s.215; Yergin, **a.g.e**., s.173.

katılacağını kabul ettirmiş, kendisi de onların Ortadoğu'daki çıkarlarını kabul edeceğini belirtmiştir[634].

Kağıt üzerinde olsa bile Boğazlar ve İstanbul'un Rusya'ya verilmesi, İngiltere ve Fransa'yı Anadolu üzerinde bir an önce paylaşım yapmaya yöneltmiştir. Bu sırada İtilafların Çanakkale başarısızlığı Rusya'yı tedirgin etti. Böylece Rusya, Anadolu'nun doğusundan bazı yerleri elde etmek istedi. Rusya, İngiltere ve Fransa tekrar Anadolu üzerine görüşmelere başladılar. 26 Nisan 1916'da yaptıkları anlaşmaya göre, Rusya, bağımsız bir Arap devletinin kurulmasını, Mezopotamya, Adana ve Suriye'yi İngiliz ve Fransızların ele geçirmesini kabul ederken, kendisine de Doğu Anadolu ve Karadeniz kıyılarında bazı haklar veriliyordu[635].

Savaş çıktığında Rusya kendi içinde kaynaşma halindeydi. Savaşın zorlukları, İtilafların Boğazları açamaması ve Rusya'ya yardım gelmemesi halkın durumunu daha da zorlaştırdı. Mart 1917'den itibaren Rusya'da halk ayaklanmaları ve kanlı çatışmalar başladı.

1917 yılına gelindiğinde Rusya'da Bolşevik İhtilali'nin yaşanmasıyla Çarlık yönetimi yıkıldı ve Bolşeviklerin ilk işi Çarlık yönetiminin İtilaf Devletleri ile yapmış olduğu tüm gizli anlaşmaları açığa çıkarmak oldu. Bundan sonra Rusya savaştan çekilir ve Almanlar ile barış girişimine başlar[636].

5.5.4.İtalya'nın Savaşa Girişi

İtalya, Avusturya'nın Sırplara savaş açmasını kendisine bildirmediği bahanesiyle başlangıçta tarafsız olduğunu bildirmiştir. Tarafını kendisine verilecek paya göre seçeceğini açıkça belirtmiştir. Avusturya, İtalya'yı biraz taviz vererek yanına çekme konusunda uyarıda bulunan Almanları dinlememiştir. İtalya da Rusya ile görüşmelere başlamıştır. Avusturya ile Almanların ittifak olmaları, esasen İtalyanların Balkanlardaki isteklerine engel olacaktı. 12 Ağustos'ta İngilizler, Fransızlar ve Ruslar bazı bölgeleri İtalya'ya vermeyi önermişlerdir. Ancak İtalya, askeri olarak yardım isteyince anlaşma gerçekleşmemiştir. Bu sırada İngiltere ve Fransa'nın Çanakkale girişimi, Boğazların Rusya'ya verildiğinin de belli olması

---

[634] Aybars, **a.g.e.,** s. 56-57; Armaoğlu, **a.g.e**., s. 116-118.
[635] Armaoğlu, **a.g.e**., s. 124-126, 131.
[636] Armaoğlu, **a.g.e**., s. 124-126, 132.

üzerine İtalya, İtilaflar ile görüşmelere tekrar başlamıştır. 26 Nisan 1915 tarihli Londra Anlaşması ile İtalyanlara Adriyatik'te hak verilmiş, Oniki Ada ve Anadolu'nun paylaşımında da Antalya civarının İtalya'ya verilmesi kararlaştırılmıştır. Bunların karşılığında da İtalya, 20 Mayıs'ta Avusturya'ya, Ağustos ayında da Osmanlı ve Almanya'ya savaş ilan etmiştir[637].

5.5.5.Amerika'nın Petrol Politikası ve Savaşa Girişi

İngiltere ve Almanya, Osmanlı topraklarındaki petrol yataklarını ele geçirmek için yapılan mücadelenin başında gelmekteydiler. Onların dışında sanayileşme aşamasını gerçekleştirmiş başka Avrupa devletleri ve Amerika da, petrol mücadelesinde yer almışlardır[638]. ABD, diğer ülkelerden daha önce başladığı bu mücadelede, kısa sürede lider konumuna gelmişti. İlk petrol tekeli de, bu ülkede Standard Oil tarafından oluşturulmuştu[639]. Şirketin kısa süre içerisinde üretim ve satış faaliyetleri hızla artmış ve Amerika dışındaki piyasalara yayılmıştı. 1880'li yıllara gelindiği zaman ABD'nin gazyağı ve lamba satışı, Osmanlı Devleti'nde de kendini gösterdi. Daha öncesinde, 1830 yılında Amerika, Osmanlı Devleti ile bir ticaret antlaşması yapmış, 1862 yılında da yine buna benzer bir antlaşma imzalanmıştı. Osmanlı Devleti bu antlaşmalar ile Amerikalı tüccarlara %8'lik bir vergi yükümlülüğü getirmişti. Bu yükümlülük haricinde tüccarların başka bir sorumluluğu bulunmamaktaydı.

Petrol ürünleri konusunda Amerikalı şirketler, Osmanlı Devleti'nde başta İstanbul ve İzmir'de olmak üzere pazarlama faaliyetleriyle işe başlamışlardır. Başlangıçta Osmanlı topraklarında petrol arama çalışmalarında bulunmamışlardır. Ondan ziyade, daha çok kendi ülkelerinde çıkardıkları petrolü satmaya çalışmışlardır. Bu nedenle, Standard Oil Şirketi depo kurmak için Osmanlı'dan talepte bulunmuştur[640].

Standard Oil'in girişimleri, Birinci Dünya Savaşı'ndan birkaç yıl öncesinde başlamış, bu tarihlerde şirketin Amerika içinde faaliyetleri azalmış ve böylece Pazar hacmi daralmıştı. Bundan sonra şirket, Amerika dışına yönelerek Pazar hacmini

---

[637] Bayur, **Türk …,** C.3, s. 273; Armaoğlu, **a.g.e**., s.116-118; **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2008, s. 96-97.
[638] Can, **a.g.e.,** s.571.
[639] Cerid, **a.g.e**., s.11-12; Gürel, **a.g.e.,** s. 36.
[640] Özdemir, **a.g.e**., s.201.

genişletmek için harekete geçmiştir. Bu amaçla şirket, Osmanlı Devleti'ne de 1910 yılı itibarıyla, bilhassa İstanbul'da gaz deposu açmak, teneke ve sandık fabrikası kurmak amacıyla ruhsat almak için başvurularda bulunmuştur[641].

Ekim 1910'da da Standard Oil Şirketi'ne, İstanbul'da Standard tarafından gaz deposu ve bir fabrika kurması talebiyle, Dahiliye Nezareti'nden dilekçe gönderilmiştir[642]. Bunun ardından Standard şirketine İstanbul'un bazı ilçelerinde gaz deposu kurması için ruhsat verilmiştir. Fakat gaz depolarının şehir dışına kurulması gerektiğinden, daha sonra ruhsat Dahiliye Nezareti tarafından geri alınmıştır[643].

Eylül 1911'de Standard Oil, Osmanlı yönetiminden petrol gazı için depo yapma isteğinde bulunmuştur. Osmanlı ise, belli şartları yerine getirmesi koşuluyla, talebi kabul etmiştir[644].

1914'de savaş başlayınca Osmanlı Devleti'nde gaz problemi ortaya çıkmıştır. Savaş şartlarında diğer ülkeler de gaz ihracatını durdurduğundan, Osmanlı ihtiyaç duyduğu gazı temin edememiştir[645]. Savaşa giren ve itilaf devletlerinden olan kuzey komşusu Rusya'nın işgal tehlikesi karşısında Osmanlı'nın, petrol ve gaza olan gereksinimi gittikçe artmıştır[646].

Yaşanan bu gelişmeler, başlangıçta savaşa girmeyen Amerika'yı, Standard Oil Şirketi ile savaşan ülkelerin gereksinim duyduğu petrolü ve gazı karşılamaya yöneltir[647]. Standard Oil, Kızıldeniz'de petrol bulunmasından da hemen haberdar olmuştu. Yine aynı şekilde, İstanbul'da bulunan Rus-Amerikan arasındaki petrol ticareti rekabetinin de takipçisiydi[648].

Temel ihtiyaçlardan biri olan gaz için Amerikan Şirketi'ne tekrar başvuru yapılmış ve kısa süre sonra ihtiyaçları gidermek için Standard tarafından İstanbul ve diğer bazı yerlerde gaz depoları kurulmaya başlanmıştır. Böylece, ülkenin acil derecede ihtiyacı olan gaz, temin edilmeye çalışılmıştır. Savaş sırasında diğer şehirler de, başkent İstanbul'dan gaz talebinde bulunmuşlardır. Ancak İstanbul'un

---

641 Karataşer, **a.g.m**., s.350.
642 **BOA, DH, UMVM**, 98/30.
643 **BOA, DH, UMVM**, 99/2.
644 **BOA, HR. İD**, 1349/23.
645 **BOA, DH. SYS**, 123/12.
646 Karataşer, **a.g.m**., s.357.
647 Okumuş, **a.g.t.,** s.114-115; Karataşer, **a.g.m**., s.359-350.
648 Özdemir, **a.g.e**., s.201.

daha fazla ihtiyacı olduğu için, diğer şehirlerin talebi karşılanmamıştır[649]. Hatta İzmir'deki gaz miktarı halkın ve askerin ihtiyaçlarına yettiğinden, fazlası İstanbul'a ve diğer şehirlere gönderilmiştir[650].

Ülke genelinde gaz ihtiyacı, birkaç küçük şirket dışında, Standard tarafından karşılanmış ve Standard Oil Osmanlı ülkesinde önemli bir yere sahip olmuştur. Hatta Standard idarecilerine Osmanlı nişanı verilmesi düşünülmüştür[651].

Yaşanan gelişmeler Standard Oil'i savaşta ülkelerin ihtiyacı olan petrolü karşılamaya yöneltmiştir. Osmanlı Devleti'ne giriş tarihi de bu yıllara rastlamaktadır[652].

Savaş sürecinde Romanya, bütün hava güçleri, tank güçleri ve denizaltı güçleri için Almanya'nın tek güvenli petrol kaynağıydı. İngiltere'nin 18 Mart 1915'de kötü bir mağlubiyetle sonuçlanan Çanakkale seferi, Rusya'daki Bakü petrol yataklarından İngiliz ve Fransızları mahrum bırakmıştı. Osmanlı, Rus petrolünün Çanakkale'den geçmesine ambargo koymuştu[653].

1915 yılı sonlarına doğru savaşın gerektirdiği petrol arzında biraz düşme görülse de, İngiltere açısından bu durum çok korkutucu değildi. Fakat 1916 yılı başlarında bu durum değişir, İngiltere'de petrol kıtlığı haberleri çıkmaya başlar[654].

Petrol sıkıntısının iki sebebi vardı: Birincisi, Alman denizaltılarının saldırısı idi. 1917 yılı başlarından itibaren Alman denizaltıları İngiliz ve Fransızlar için petrol nakliyesi yapan tankerleri batırmaya başladılar. Almanya, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğüne, denizaltı savaşı ile son vermeye çalışıyordu. Petrol sıkıntısı yaşanmasının ikinci nedeni ise, petrole olan talebin sürekli artmasıydı.

Savaş sırasında Osmanlı topraklarında mücadele sürerken, İngiltere petrol politikasını, daha istikrarlı şekilde yürütmeyi kendine şart koştu. Petrol sıkıntısı, İngiltere'nin Amerikan petrolüne ve Mezopotamya petrolüne yönelik stratejisine etki eden önemli bir faktör oldu. Mezopotamya, İngiltere için daha önemli hale geldi ve gerekli petrolün Ortadoğu'dan sağlanması İngiltere için vazgeçilmez oldu[655].

---

649 Karataşer, **a.g.m**., s.351,353.
650 **BOA, DH, İD**, 220/1.
651 **BOA, İ. Tal**, 502/51.
652 Okumuş, **a.g.t**., s.114-115; Karataşer, **a.g.m**., s.349-350.
653 William Engdahl, **Petrol, Para, İktidar**, Alfa Yay., İstanbul, 2008, s. 53-54.
654 Yergin, **a.g.e**., s.172; Kaymaz, **Mezopotamya'da …**, s. 116.
655 Yergin, **a.g.e**., s.172; Parlar, **a.g.e.,** s.224.

Petrol sıkıntısı Fransa'da da yaşanmaktaydı. Petrol konusunda yükleme ve tankerler kilit rolde idi. Londra'dan Amerika'ya art arda gönderilen telgraflar ile petrol isteniyordu. Fransa da, İngiltere gibi Amerika'dan petrol talebinde bulunmaktaydı. Fransız Başbakan Clemenceau'nun "*Petrolde görülecek ufacık bir azalma bile bizi, taraf olduğumuz Müttefikler'in aleyhine bir barışa zorlayabilir*" sözleri ve Londra'nın ısrarları Başkan Wilson'u harekete geçirecektir. ABD, savaşta Müttefikler'in petrol ihtiyacının %80'ini karşılayacaktır[656]. Almanya'nın denizaltı saldırıları sonucunda müttefiklere yardım için savaşa giren Amerika, petrol desteği ile savaşın gidişatı açısından belirleyici olmuştur[657].

Amerika savaşa girerken, Rusya aynı tarihlerde savaştan çekilmişti. Amerika'nın savaşa katılmasının asıl sebebi ise, Almanların savaşı kazanması halinde bütün Avrupa kıtasını, ABD'ye dost olmayacak bir yönetim altında birleştirmesi ihtimali idi[658].

Amerika'nın petrol ihracatı büyük oranda Avrupa'ya yapılıyordu. 1917 yılında Amerikan petrolüne olan talep, stokları zorlayan durumdaydı. Amerika da petrolsüz kalacağından endişe duymaya başladı. Denizaşırı kaynakları ele geçirmek, Amerika için de şart oldu. Bu durum, Amerika'yı da Ortadoğu'ya yöneltti.

İngiltere her koşulda deniz üstünlüğünü korumak istiyordu. Bunun yolu petrol bölgelerine hakim olmaktan geçiyordu. Ancak Amerika yardımı olmadan, İngiltere'nin savaşı kazanması mümkün değildi. Bu nedenle, Osmanlı toprakları İngiltere için bir "av alanı"ydı. Bu anlamda Birinci Dünya Savaşı'ndaki Türk savaşı, amansız bir Türk-İngiliz mücadelesine sahne olmuştur[659].

5.6.PETROL BÖLGELERİNDEKİ OSMANLI CEPHELERİ

5.6.1.Kafkasya Cephesi

1 Kasım 1914 tarihinde Rusya Osmanlı'ya savaş ilan edince, Birinci Dünya Savaşı'nda ilk cephe Kafkasya olmuştur[660]. Osmanlı Devleti, ilk harekatını Kafkasya

---

656 Yergin, **a.g.e**., s.173-174; Kaymaz, **Mezopotamya'da …**, s. 117.
657 Pierre Renouvin, **1. Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918**, Örgün Yay., İstanbul, 2004, s.484 vd.
658 McNeill, **a.g.e**., s.696-697.
659 Parlar, **a.g.e.,** s.226-229.
660 Kocabaş, **Almanlar …,** s.182; Turan, **a.g.e.,** s.54.

üzerinden Rusya'ya yapmıştır. Bu cephenin açılması, Osmanlı Devleti'nden daha ziyade Almanya'nın yararına olmuştur. Çünkü, birden çok cephede savaşan Rus ordusu, Alman güçlerinin yükünü hafifletmekteydi. Ayrıca Kafkasya ve Orta Asya'daki Türklerin, harekete geçerek Ruslara karşı bir mücadeleye girişmesi muhtemeldi[661].

20 Aralık 1914 günü harekete geçen Osmanlı ordusu Sarıkamış üzerinden Rusya'ya saldırıya başlamıştır. Bu girişim, 19 Ocak 1915'e kadar sürmüş; fakat mevsim koşullarının zorluğu ve askerin hazırlıksız olmasından dolayı, başarıyla sonuçlanamamıştır. Bu mağlubiyet, sonsuz hayaller besleyen Osmanlı yönetimine ağır bir düş kırıklığı yaşatmıştır. Ruslar da, bu cephede yalnızca savunma yapmıştır. Fakat Rusya, Çanakkale'de olumlu sonuç alamayınca 1916 yılı başlarında Kafkas cephesinde saldırı harekatı başlatmıştır. Ruslar bu harekat ile Erzurum, Trabzon, Erzincan ve Muş'u ele geçirmişlerdir[662]. 1917 yılında Rusya'da ihtilal yaşanınca, Rusya Osmanlı Devleti ile 18 Aralık 1917'de Erzincan Mütarekesi'ni yaparak savaştan çekilmiştir. Rusların işgal ettiği bazı yerler geri alınmıştır[663].

Almanya, Osmanlı askeri Kafkasya üzerine harekata başladığında, elindeki petrol stoku bitmek üzere olduğundan, Türklerin Bakü'yü ele geçirme ihtimalinden endişelenmiştir. Osmanlı askerinin Bakü ve civarındaki petrol kaynaklarına zarar vereceğinden çekinen Almanlar, Bolşeviklerle petrol ticareti anlaşması yapmak için girişimde bulunmuşlardır. Bolşeviklerle Bakü petrolleri karşılığında anlaşan Almanlar, Türk askerlerinin ileri harekatını durduracaklarını üstlenmişlerdir. Almanların yaptığı bu önemli teklifi Lenin ve Stalin kabul etmişlerdir. Fakat, Bakü'deki yerel yönetim Almanlara petrol vermeye yanaşmayınca anlaşma kendiliğinden iptal olmuştur[664].

Bu arada Almanlar istemese de, Osmanlı askeri Bakü'yü kuşatmıştır[665]. Bakü'de sıkışan Ruslar ve Ermeniler, İngiltere'den yardım talebinde bulunmuşlardır. 1918 yılı ortalarında bir İngiliz askeri birliği, İran üzerinden Bakü'ye ulaşmıştır[666]. Bu birlik Bakü'ye Türkler'in girişine engel olmak amacıyla gelse de, bir diğer amacı

---

[661] Armaoğlu, **a.g.e.,** s.112; Özdemir, **a.g.e**., s.219.
[662] Tunaya, **Siyasal Partiler**, C. 3, s.617-618.
[663] Tunaya, **Siyasal Partiler**, C. 3, s.618; Uçarol, **a.g.e.,** s. 586-588; Armaoğlu, **a.g.e**., s.112; Turan, **a.g.e.,** s. 54-55.
[664] Özdemir, **a.g.e**., s.219.
[665] Tunaya, **Siyasal Partiler**, C. 3, s. 640.
[666] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s. 553.

da Bakü'deki petrol yataklarını ele geçirmek idi[667]. Bu sırada Alman ordusu, Bakü'yü sadece Almanların ele geçirmesi için harekete geçmişti[668]. Bu cepheye ulaşan İngiliz birliği, Bakü petrollerinin Almanların kontrolüne geçmesine mani olmuştur. Bu arada İngiltere'nin Kafkasya'da bulunan petrol kaynaklarını da kontrolü altına almaya başlaması, İtilaf Devletleri arasında endişeye yol açmıştır. Daha sonra, Bakü'de milli bir devlet kurulmuşsa da, kısa bir süre sonra Sosyalist Sovyetler, burayı işgal etmiştir[669].

Almanya, Osmanlı Devleti'ne, izlediği politika ile Kafkasya'da darbe vurmuş ve buradaki demiryolu istasyonlarına Alman ve Gürcülere zarar verdirterek düşmanca davranmıştır[670].

Irak'tan sonra en yoğun petrol kaynakları Azerbaycan'da bulunuyordu. İngilizler, İran üzerinden geçerek burayı işgal etmişlerdir. Enver Paşa bölgeyi geri almak amacıyla birlik göndermiştir. Azerbaycan, Mondros Antlaşması imzalandığı günlerde İngilizlerin işgali altında bulunmaktaydı[671].

Görüldüğü üzere, petrol yalnızca Ortadoğu'da değil, Kafkasya'da da Osmanlı ile İngilizleri karşılaştırmıştır. Osmanlı'yı savaşa sokan Almanya bile petrol nedeniyle Bakü yolundaki Osmanlı askerini sırtından vurmuştur. Mondros sonrası Bakü petrolleri İngilizlere bırakılmıştır. Ancak kısa süre sonra Stalin, 1920 yılında bölgeyi ele geçirmiş ve bölge Rus egemenliğine girmiştir[672].

5.6.2.Kanal ve Suriye-Filistin Cephesi

Suriye-Filistin ve Mısır, Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilinde petrol kaynakları açısından zengindi. Bu bölge sınırları içinde bulunan Kudüs, hem dini merkez, hem de petrol potansiyeli ile ilgi çekmekteydi[673]. Bu cephe, 1882 yılından beri işgali altında olan Mısır ve Süveyş Kanalı'na hakim bulunan İngiltere'ye karşı açılmıştır. Bu cepheyi açmada Osmanlı'nın amacı, Mısır'da İngilizleri meşgul ederek

---

667 Özdemir, **a.g.e**., s.219.
668 Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s.553.
669 Özdemir, **a.g.e**., s.219.
670 Uluğbay, **a.g.e.,** s.215.
671 Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s. 234-235.
672 Uluğbay, **a.g.e.,** s.216-217.
673 Özdemir, **a.g.e**, s. 219.

onun diğer bölgelerdeki sömürgeleri ile bağlantısını zorlaştırmaktı[674]. Bu sırada Osmanlı Devleti savaşa girdiğinde cihat ilan ederek dünyadaki bütün Müslümanlara savaş için çağrı yapmıştır. Çünkü, Müslümanların yaşadığı Mısır ve Süveyş Kanalı çevresinde, İngiltere'ye karşı çıkacak bir ayaklanma, İngiltere'nin sömürge yollarını kesebilirdi.

Osmanlı'nın, Suriye-Filistin ve Mısır cephesine başlattığı ilk harekat başarılı olamamıştır. Bu harekatın amacı, Kurmay Albay Von Kress'e göre, Süveyş Kanalı'nı kısa sürede ele geçirip kapatmak idi. Kanalın Batı yakasındaki İngilizlerin hakim olduğu tümen tamamen Araplardan oluşmaktaydı. Osmanlı Devleti, Arap askerlerin cihat ilanına uyarak İngilizlere karşı isyan edeceklerini düşünmüştü. Fakat Arap askerleri bu cihat çağrısına uymamış ve İngilizlere karşı ayaklanmamışlardı. Burada Türk askeri karşısında sayıca ve teknik açıdan fazlasıyla üstünlüğü bulunan İngiliz askeri bulunmaktaydı. 2-3 Şubat 1915 gecesi başlatılan Birinci Kanal Harekatı başarısızlıkla sonuçlanınca, Osmanlı askeri Süveyş'ten Filistin'e çekildi[675].

Bu sırada İngiltere, Kanal çevresinin güvenliğini daha iyi anlamış ve Mısır'da büyük bir ordu bulundurmaya başlamıştır. İngilizler, bu orduyu Çanakkale'ye sevk edememişler ve Çanakkale Savaşları Osmanlı Devleti lehine sonuçlanmıştır. Bunun üzerine İngiltere, Mısır'daki komiseri Mc. Mahon vasıtasıyla Mekke Şerifi Hüseyin'le anlaşmıştır. Arapların halifeliği için pazarlıklar yapılmış ve Şerife krallık talep edilmiştir. İngiltere, bu şekilde Arapları kendine bağlı tutarak, bölgedeki önemli petrol kaynaklarını ve kıyı alanları hakimiyetinde bulundurmayı hedeflemişti[676].

İngilizler, Filistin cephesini, Irak cephesinde Kut'ül Amara yenilgisi sonrası Hindistan yolunun güvenliğini sağlamak amacıyla açmışlardı. Bu sırada Ermenileri ve Arapları Osmanlı'ya karşı ayaklanmaya teşvik etmişlerdir. İngiltere, Arapları ve Şerif Hüseyin'i ayaklandırmaya uğraşırken, diğer yandan Şerif Hüseyin'e vermeyi taahhüt ettikleri Suriye-Filistin-Irak topraklarının gelecekteki durumu için Fransa ile de bir anlaşma yapmak için çabalıyordu. Yani Suriye, Irak ve Hicaz bölgesi bir Arap krallığı şeklinde tasarlanırken, aynı zamanda aynı topraklar İngiltere ve Fransa arasında yapılan Sykes-Picot Antlaşması'yla paylaşılmaktaydı.

---

[674] Turan, **a.g.e.,** s. 55,61.
[675] Özdemir, **a.g.e**., s.220.
[676] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s.495; Özdemir, **a.g.e**., s.220.

İngiltere, Sykes-Picot Anlaşması ile Suriye topraklarını bir yandan Fransızlara, bir yandan da Şerif Hüseyin'e vaat etmişti. Şerif, İngiliz vaatleri ile Osmanlı'ya karşı ayaklanma başlatmıştı. Bu arada İngilizler, Suriye topraklarının bir kısmını da Necid Emiri İbn-i Suud'a bırakıp, Güney Basra civarında bağımsız Necid Emirliğini tanımaktaydı. Yani Şerif Hüseyin'e vaat edilen toprakların bir kısmı da İbn-i Suud'a bırakılmıştı. Suud, bu antlaşma sonunda Osmanlı'ya karşı isyan etmemiş; fakat Osmanlı Devleti'ne yardım da etmemiştir. Böylece de, İngiltere'nin Osmanlı ülkesindeki girişimleri kolaylaşmıştır[677].

Birinci Dünya Savaşı sürerken Fransa ve İngiltere, Osmanlı topraklarını paylaşmak amacıyla görüşmelere başlamış ve bu görüşmelere birer Ortadoğu uzmanı göndermişlerdir. Katılan kişiler, İngiltere tarafından Albay Sir Marks Sykes, Fransa adına da Beyrut Konsolosu Francois George Picot'tır. Görüşmede Picot'ın Musul'u alma isteğini İngiltere kabul etmiştir. Böylece İngiltere, bugünkü Filistin, Ürdün ve Bağdat'ın güneyinde kalan bölgeyi alıyor, bu bölgenin kuzeyi de Fransa'ya kalıyordu[678]. Musul ve civarının Fransa'ya verilmesi ile Fransa, ileride Mezopotamya petrolleri ile ilgili pazarlık gücü kazanmış oldu[679]. O zamanın şartlarına göre, mevcut petrol bölgeleri, İngiliz egemenliğine geçiyor, kuzeyde de Fransızlar ile Rusya'ya karşı tampon bölge oluşturuluyordu. Böylece de, Süveyş Kanalı ile Hint Deniz yolunun emniyeti sağlanıyordu. Bu anlaşma ile Şerif Hüseyin'e vaat edilen Suriye ve Irak'ın önemli bir bölümü Fransa'ya veriliyordu. Fransa'ya verilen bölgedeki İngiliz imtiyazları ise, aynen kalmıştı[680].

İngiltere, Arapların ayaklanmaları için gerekli olan maddi desteği de ajanı Lawrence vasıtasıyla sağlamıştır. Şerifin oğullarından Zeyd ve Abdullah İngilizlerle pazarlık yaparken, diğer oğlu Faysal da 4. Ordu Karargahında bulunarak Ahmet Cemal Paşa'dan Almanya'nın tüm planlarını öğrenmiştir. İngilizler, Fransa ve Rusya ile anlaştıktan hemen sonra Arap isyanı başlamıştır[681].

Şerif Hüseyin, 5 Haziran 1916'da mevcut halifeye karşı çıktığını ifade ederek ayaklanma başlatmış, kendisinin Peygamber soyundan geldiğini ve islam dünyasının halifesi olmak istediğini belirtmiştir. Şerif Hüseyin Mekke'de,

---

[677] Özdemir, **a.g.e.,** s.220; Uluğbay, **a.g.e.,** s.198.
[678] Ediger, **a.g.e**., s.331.
[679] Uluğbay, **a.g.e.,** s.208.
[680] Özdemir, **a.g.e**., s.221.
[681] Uluğbay, **a.g.e**, s.197-198; Özdemir, **a.g.e.,** s.221; Akşin, **20. Yüzyıl Tarihi**, s.88.

oğullarından Faysal ve Ali Medine'de, oğlu Abdullah Taif'te ve Zeyd ise Cidde'de isyanı yönetmişlerdir. Buralarda, Osmanlı askerlerini etkisiz hale getirmişlerdir. Bu sırada Osmanlı askeri II. Kanal Harekatına başlamıştır. Başarıyla başlayan girişim, kısa süre sonra bir kısım Osmanlı askerinin İngilizlere esir düşmesiyle sonuçlanmıştır. Bunun üzerine Osmanlı askeri Gazze'ye çekilmiştir. Burada da İngiliz askerleriyle iki kez muharebe edilmiştir. Son olarak 26 Ekim 1918'deki İkinci Gazze Muharebesinden sonra mütareke imzalanmıştır. Mondros Mütarekesi'nin ardından da Osmanlı ordusu dağılmış ve Suriye-Filistin bölgesi İngiliz ve Fransızlar tarafından işgale uğramıştır[682].

5.6.3.Irak Cephesi

Irak Cephesi, Bağdat Demiryolu hattının Halep-Musul-Bağdat yönünü izlemesi, bu yolun Basra'ya kadar yapımının tasarlanması, Musul'un yoğun petrol rezervlerini bulundurması ve İngiltere'nin Anadolu'ya güneyinden gözdağı vermesi sebebiyle önemli olmuştur[683].

Irak, petrol sahası ve Hindistan güvenliği nedeniyle İngilizler için birinci derecede önemliydi[684]. İngilizler, Osmanlı Devleti ile henüz savaşa girmeden, bu cephede hazırlığa girişmişlerdi. Osmanlı Devleti, kısa süre önce Trablusgarp, Afrika ve Balkanlar'ı kaybettiğine göre, İngilizler gözünü kendileri için çok önemli olan Ortadoğu topraklarına dikmişlerdi[685].

Savaşın başında İngiltere, bu cephede yeni topraklar elde etmekten ziyade, sömürge yollarının ve petrol bulunan alanların güvenliğini sağlamakla ilgilendi. İlk günlerde, İran Körfezi'ne asker gönderip cepheyi açan İngiltere'nin amacı, İran'dan gelen petrolü muhafaza etmek, Basra Körfezi'ni güvende tutmak, kuzeyde Rusya ile birleşerek muhtemel olan Hindistan seferine mani olmak ve Osmanlı Devleti'nin savaştığı cepheleri artırıp gücünü azaltmaktı.

Osmanlı Devleti'nin Almanya ile müttefik olarak savaşa girmesiyle, Hindistan'ın güvenliği, bilhassa da petrol akışı zorlaşacaktı. Buna engel olmak amacıyla İngiltere, Hindistan'dan asker alarak petrol arıtım merkezi olan Abadan'a

---

682 Özdemir, **a.g.e.,** s.221; Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.233-234.
683 Kemal, **a.g.m**., s.649.
684 Kocabaş, **İngiliz Tuzağı**, s.232.
685 Demirbaş, **a.g.e.,** s.11.

girerek savunma hattı oluşturdu. Bir taraftan da İngilizler, kuzeye doğru genişlemek istiyordu. Enver Paşa da, bu alanların yerel halkla birlikte korunabileceğini düşünmekteydi. Buradaki şeyhlikler ve prenslikler, Osmanlı'ya bağlı olduklarını açıklasalar da, daha önceden İngiltere ile anlaşmışlardı. İngilizler 1880 yılından beri, bu bölgede kömür ikmal istasyonu oluşturmak isteyen Osmanlı'nın karşısına çıkmaktaydı. İngiltere, Hindistan sömürge yollarının güvenliğini sağlamak ve diğer devletleri bu alandan uzak tutmak amacı ile bölgedeki şeyhlerle anlaşma yoluna gitti. "*Şeyhlerle Anlaşma Dönemi*" denilen bu süre zarfında, Basra Körfezi'ndeki hemen hemen tüm yerel güçlerle anlaşmalar yapıldı. İngiltere yaptığı bu anlaşmalar ile bu şeyhlere bağımsızlık sözü vererek, onları kendi korumasına alıyordu. Diğer bir deyişle, "böl ve yönet" taktiğini gerçekleştirmeye çalışıyordu[686].

Irak Cephesi, fiili olarak, İngiltere'nin 3 Kasım 1914 günü Basra Körfezi'ndeki Fav Limanı'nı işgal etmesiyle başlamıştır[687]. Buradan kuzeye doğru yürüyen İngiliz güçleri, Basra'yı işgal edip, ardından 9 Aralık 1914'te de Kurna'yı ele geçirmişlerdi. Sonrasında Osmanlı Devleti, Müslümanlara cihat ilan etti. Ancak, gayrimüslim Alman komutanlar, cihadın ruhuna aykırı olduğu için, bununla birlikte şeyhler de İngilizlerle anlaştıklarından dolayı Osmanlı'ya yardım etmemişlerdir. Böylece de İngilizlerin işi kolaylaşmıştır. Hatta Osmanlı henüz savaş ilanı bile yapmamışken Kuveyt ve Muhammara Konsolosları, Fav, Muhammara ve Basra civarına gelmişlerdi. Muhammara Şeyhi Haz'al Han ve Kuveyt Şeyhi, Mübarek el-Sabah ile gizli bir görüşme yapmışlardı. Ancak bu görüşmeden Osmanlı Devleti haberdar olmuş ve bu iki şeyhi sorguya çekmiştir. Şeyhler, muhtemel bir Osmanlı-İngiliz savaşında bitaraf olacaklarını; fakat İngiltere ile görüşmeyi sürdüreceklerini belirtmişlerdir. Yani Arap şeyhler savaştan önce, Osmanlı'nın yanında savaşamayacaklarını belirtmişlerdi. İngiltere ile de yazılı olarak antlaşma yapmışlardı. Dolayısıyla Osmanlı'nın, hem cihat ilanının hem de yerel güçler ile bölgenin savunulabileceği düşüncesinin gerçekleşmeyeceği ortaya çıkmıştı[688].

Irak cephesindeki yerel güçlerin, İngilizleri desteklemesinin bir göstergesi de, yaptıkları ekonomik işbirliği idi. İngiliz petrol girişimcilerinden D'Arcy'nin 26 Mayıs 1908'de Mescid-i Süleyman'da büyük bir petrol kaynağı keşfetmesinin hemen ardından burada petrol kuyuları açılarak, Abadan'a da bir arıtma tesisi kurulmuştu.

---

[686] Özdemir, **a.g.e**, s.221.
[687] **Musul-Kerkük Arşiv Belgeleri**, s. 53.
[688] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s.486; Özdemir, **a.g.e**., s.221.

Ancak buradaki petrolün nakliyesi oldukça zordu. Petrol boru hatları Basra Körfezi'ne dek yapılmış, fakat bunlar da yerli aşiretler tarafından tahrip edilmekteydi. Bu konuda genel merkez soruna bir çözüm getirmeyince, İngiliz Haber Alma Merkezi de Bahtiyari aşireti ile anlaşıp, "Bahtiyari Petrol Şirketi" olarak anılan yeni bir şirket kurma yoluna gitti. Aşiretin reisi bu şirkette %3 hisseye sahipti. Bir süre sonra bu aşiretten Abadaab Adası da kiralandı. Bu şekilde, petrol kaynaklarına ve boru hatlarına saldıran bir aşiret, İngilizlere bağlı duruma gelmiş oldu.

Aşiretlerin İngilizlerle anlaşıp birlikte hareket etmeleri ve Osmanlı askerinin donanım bakımından eksikleri olması, Irak cephesinde hızlı toprak kayıplarına neden olmuştur. Osmanlı askerinden daha donanımlı olan İngiliz askerleri, bölgeye Hindistan tarafından deniz yoluyla kolayca gelebiliyordu. Osmanlı askeri ise, karayolu ile ancak kilometrelerce mesafe katettikten sonra ikmal yoluna gidebilmekteydi. Silah gücü olarak, İngilizlerin seri atış yapan silahları karşısında, Osmanlı eski silah ve toplara sahipti[689].

İngilizlerin Kurna'yı işgali, bu bölgenin yerel güçler tarafından korunamayacağını Osmanlı'ya göstermişti. Çok kısa zamanda bu kadar stratejik öneme sahip bölgenin kaybının ardından 20 Aralık 1914'te Irak ve civarı Genel Komutanlığı'na ve Basra Valiliği'ne Süleyman Askeri atandı. Süleyman Askeri, 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda ve Bingazi'de Enver Paşa ile birlikte İtalyanlara karşı savaşmıştı. Dünya Savaşı başlayınca da, Teşkilat-ı Mahsusa'da görev aldı. Emrinde düzenli bir ordu olmayan Süleyman Askeri, yerli aşiretlerle birlikte İngilizlere karşı saldırarak Ahvaz'ı alıp Karun petrol boru hattına ciddi şekilde zarar vermeyi başarmıştır. Ardından Nasiriye'yi alıp sonra Basra'ya ilerlemiş; ancak burada başarılı olamayıp Şuaybe'ye geri çekilmiştir. Başarısızlığı kabullenemeyen Süleyman Askeri intihar etmiştir. Bu geri çekilme İngiltere'ye fırsat vermiş ve böylece de Basra Körfezi'ndeki İngiliz hakimiyeti artmıştır[690].

Süleyman Askeri ve askerinin Basra üzerine ilerlemesi ve başlangıçta başarılı olması İngilizleri telaşlandırmıştır. Böylece, o zamana dek yalnızca savunma ve Osmanlı'nın gücünü azaltmak için mücadele edilen Irak cephesi, ön plana çıkmıştır. Süleyman Askeri petrol yatakları ve petrol boru hatlarına odaklanmış, bu da İngiliz donanması için risk oluşturmuştu. Petrolsüz kalan İngiliz donanması

---

[689] Özdemir, **a.g.e**., s.222.
[690] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s.486-487; Kemal, **a.g.e**., s.650; Özdemir, **a.g.e,** s.222.

işlevsiz hale gelecekti, böylece de İngiltere mağlup olacaktı. Mağlup olmak istemeyen İngiltere, donanma için en önemli petrol kaynağını korumak amacıyla çok sayıda asker ve maddi ödenek ayırmıştır. Ordu, General Townshend komutasında, 1915 yılı ortalarında Kuzey'e doğru yol alır. Abadan petrol sahasını muhafaza etmek ve Ruslarla ortaklaşa olarak Türk askerinin Hindistan'a ilerlemesini önlemek istemiş ve bunda da başarılı olmuştur. 3 Haziran 1915'te Amara, 25 Temmuz'da Nasiriye İngiliz hakimiyetine geçmişti. İngiliz askerleri 27 Eylül'de Aziziye'yi işgal ettikten sonra 12 Kasım 1915'te Bağdat'a ilerlemeye başlamıştır. Ardından, Nurettin Paşa'nın komuta ettiği Türk ordusu, İngilizleri Selmanpark'ta durdurur. İngiliz General Townshend, askeri gücünün 1/3'ünü kaybeder ve Kutü'l-Amara'ya çekilir. Bu arada Osmanlı yönetimi, Irak Cephesi için komutanlığına Alman Mareşal Von Der Goltz Paşa'yı atadığı 6. Orduyu kurar. Bölge komutanı Nurettin Paşa bu atamaya karşı çıkınca değişim olur ve Enver Paşa'nın amcası Halil Paşa komutan olarak atanır. Bu atamanın ardından İngiliz güçleri, Kutü'l-Amara'da beş ay kadar kuşatma altında bırakılır. Kuşatma altından kurtulamayan İngilizler, 29 Nisan 1916'da teslim olurlar[691].

İngilizler Kutü'l Amara'da teslim olduktan sonra, Osmanlı ordusu Basra'ya ilerlemek yerine, İran'daki Rusları çıkarmak için oraya asker gönderir. İngiltere bundan istifade ederek, Basra bölgesine yeni ordular göndermeye başlar. Ayrıca İngiltere bu sırada Fransa ile anlaşır ve Rusya'nın da tasvip ettiği 26 Nisan tarihli Sykes-Picot Antlaşması imzalanır. Bu antlaşmanın hükümleri, İngiltere çıkarlarına ters olduğundan, daha sonra değiştirilmesi için girişimde bulunulacaktır. Fakat İngiltere meseleye siyasi değil, öncelikle askeri olarak çözüm bulmak istiyordu. Londra'da çıkarılan The Times Gazetesi 1916 yılı başlarında çıkan haberlerinde, petrol kıtlığı başladığından bahsediyordu. 1916 Mayıs'ında da gazete, artık petrolün yalnızca makinelerde iş amaçlı kullanılmasını yazıyordu[692].

Bu haberler, İngiltere'nin petrol sıkıntısı yaşadığının ve artık yalnızca ithalat ile petrol sıkıntısının giderilemeyeceğinin göstergesiydi. Bu nedenle de, yeni petrol bölgelerine sahip olunmalıydı. Petrol kaynakları, savaşta ve sonrasında İngiltere'ye ait olmalıydı. Bu amaçla, en verimli petrol bölgeleri sayılan Musul-Bağdat ve civarına İngilizler hakim olmalıydı. Bunun için de, saldırıya geçip bu bölgeleri işgal

[691] Karal, **Osmanlı Tarihi**, C. 9, s.488-487; Kemal, **a.g.m.**, s.650-651; Özdemir, **a.g.e.**, s.222.
[692] Özdemir, **a.g.e.**, s.223.

etmek gerekiyordu. İngiltere, savaş başlarında bu sahadan yılda 270 bin ton petrol üretip kullanıyordu. 1917 yılında ise, bu oran 900 bin ton olmuştu.

İngiltere, daimi şekilde asker ve mühimmat stokladığı Basra'dan 13 Aralık 1916'da yine kuzey yönüne harekete geçti. Bu sırada İngilizler adına olumlu sayılacak iki olay gerçekleşti. Birincisi, Arapların, İngilizlerin safına geçerek Osmanlı'ya karşı isyan etmesidir. İkincisi ise, burada bulunan Osmanlı askerinin başka bölgelere gönderilmesidir[693] Osmanlı ordusunun bu durumunu fırsat bilen İngilizler, hemen Bağdat'a yürümüş ve 11 Mart 1917'de buraya girmiştir. Bağdat'ı tekrar alabilmek için Mustafa Kemal Paşa'nın 7. Ordu Komutanı olarak atandığı Yıldırım Orduları ise, bu cephede başarılı olamamıştır. Hemen ardından İngiltere, Kerkük'ü de işgal etmiştir[694]. İngiltere'nin bundan sonraki amacı, Musul'u ele geçirmek olmuştur. Mütareke imzalanması söz konusu olurken, İngiltere'nin amacı, antlaşma imzalanmadan önce petrol yataklarının bulunduğu bu bölgeye sahip olmaktı. Mondros Mütarekesinin imzalandığı 30 Ekim 1918'de İngiliz askerleri Musul'a girmemişti. İki gün sonrasında İngiltere, Musul'daki Osmanlı ordusunun burayı terk etmesini istemiştir ve Türk askeri Musul'dan çekilmiştir. Musul, 15 Kasım 1918'de İngilizlerin kontrolüne geçmiş ve 30 Kasım'a kadar da Türkler buradan çıkarılmıştır. Bundan sonra Musul konusu, Lozan Antlaşması'na kadar diplomatik bir mesele olarak varlığını sürdürmüştür[695].

5.7.EMPERYALİZMİN PETROL ÜZERİNDE MUTLAK DENETİM İHTİYACI VE OSMANLI TOPRAKLARININ BÖLÜŞÜMÜ ANTLAŞMALARI

İtilaf Devletleri öteden beri hedeflerinde olan ve savaş sonunda dağılacağını düşündükleri Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarını paylaşmak için, savaş öncesi dönemden itibaren paylaşım antlaşmaları yapmaya başlamışlardır[696]. Bu antlaşmalarda birçok devletin sınırı yeniden çizilmiştir[697].

---

[693] Özdemir, **a.g.e**., s.223.
[694] **Musul- Kerkük Arşiv Belgeleri**, s. 56.
[695] Ayhan Aydın, **Musul Meselesi (1900-1926)**, Turan Yay., İstanbul, 1995, s.28; Özdemir, **a.g.e.,** s.223.
[696] Kemal, **a.g.m**., s.653.
[697] Okumuş, **a.g.e.,** s.58.

Osmanlı Devleti'ni kendi aralarında iki bölüme ayırarak paylaşmak isteyen İtilaf Devletleri için, birinci bölüm olarak Arap toprakları, ikinci bölüm Türkiye toprakları olmuştur.

Dünya savaşını Avusturya başlatmış gibi görünse de, sorumlu sadece Avusturya değil; İngiltere, Fransa ve Rusya da aynı düzeyde sorumluydular. İngiltere ve Fransa dünyanın her tarafına "*Hak, adalet, küçük ulusların hakları*" gibi kavramları yerleştirmek, yani medeniyet götürmek için uğraş verdiklerini yaymaya çalışmışlardır. Bu düşünce ile ABD toplumunu dahi etkilemişlerdir. Fakat savaş sırasında yaptıkları gizli anlaşmalar ile kendi prensiplerini saymamışlardır[698].

1915 yılı başlarında Çanakkale'yi geçmeye çalışan İngiltere ve Fransa, Rusya'nın endişelenip harekete geçmesine neden olmuşlardır. Rusya'nın bu devletlere yaptığı baskı ile 4 Mart-10 Nisan 1915 tarihleri arasında gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda yapılan İstanbul Antlaşması'nda Rusya'ya Boğazlar ve Marmara Denizi civarında birçok yer bırakılmaktaydı. Rusya'yı memnun etmek için yapılan bu antlaşma karşılığında da Rusya, müttefiklerinin Yakın ve Ortadoğu'daki isteklerini kabul etmekteydi[699].

İstanbul Antlaşması'nın arkasından İtilaf Devletleri, İtalya'yı da yanlarına alabilmek amacıyla 26 Nisan 1915'de yaptıkları Londra Antlaşması'nda İtalyanlara da Türkiye topraklarında pay vermişlerdir. Antlaşmaya göre, Uşi Antlaşması'nda geçici olarak verilen Rodos ve Oniki Ada'da İtalya tam egemen olacak, Antalya civarından pay alacak, Trablusgarp'taki bütün haklar İtalya'nın olacaktır. Yeni kurulan Arnavutluk devletini dışişlerinde temsil hakkı da İtalya'ya tanınmıştır.

İtilaf Devletleri'nin İtalya'yı kendi taraflarına çekmek için, Osmanlı ülkesinden geniş paylar sunmanın karşılığında İtalya da, Arabistan ve Müslüman kutsal yerlerinin bağımsız Müslüman yönetimlerine bırakılmasını kabul etmiştir[700].

Savaş sırasında Musul ve Bağdat petrolleri ile ilgili olarak Kasım 1915'de İngiltere bir açıklama yaparak, 19 Mart 1914'de İngiliz ve Almanlar arasında imzalanan Foreing Office Antlaşması'nın artık geçerliliğinin kalmadığını; fakat

---

[698] Aybars, **a.g.e**., s.66.
[699]Turan, **a.g.e.,** s.67; Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s.40; **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, s. 94.
[700] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s. 41; Turan, **a.g.e**., s. 69; Aybars, **a.g.e.,** s. 66.

İngiltere'nin menfaatlerinin ileride dikkate alınacağını belirtmiştir[701]. Böylece bu antlaşmaya göre, Almanya'nın elde ettiği hakkın, artık tanınmayacağı açıklanmıştır. Yani İngiltere, petrol ile ilgili kazanımlar için her türden politikaya devam etmektedir[702].

Batılı güçler, Osmanlı'nın Ortadoğu topraklarından Musul'un geleceği hakkında bir gizli antlaşma yapmışlardır[703]. Bu bağlamda İngiltere önce Fransa ile görüşmeler yapmış ve sonradan Rusya'nın da katıldığı 16 Mayıs 1916'da Ortadoğu'nun geleceğini şekillendiren Sykes-Picot-Sazanov Antlaşması imzalanmıştır. Buna göre, Doğu Anadolu Ruslara, Musul'un kuzeyi Fransızlara, güneyi de İngilizlere bırakılmıştır[704].

İngilizler, burada Musul isteğinden vazgeçmiş değildir. Rusya ile sınır komşusu olmamak ve Fransa'yı tampon bölge yaparak çıkabilecek çatışmaların önlenebilmesini düşünmüşlerdir. Ayrıca İngilizler, burada Fransızlarla ortak iş yapma üzerine anlaşmıştır. Böylece İngiliz hakimiyetindeki TPŞ'nin, Musul ve Bağdat için Osmanlı'dan aldığı iddiasında bulunduğu petrol imtiyazı, Fransa tarafından da tanınmıştır. Fransa'nın Musul isteğinin asıl nedeni ise, İngilizlerin Şerif Hüseyin'le bağlantıya geçmesidir[705].

Osmanlı ülkesini paylaşmaya dönük olarak yapılan en kapsamlı anlaşma Londra Antlaşması'ndan bir yıl sonra İngiliz diplomat Sir Mark Sykes ile Fransız meslektaşı Georges Picot arasında belirlenen konuları kapsadığı için onların adıyla anılan Sykes-Picot Antlaşması olmuştur. İtalya'ya biraz pay verdikten sonra onu İttifak Devletleri'nden kendi taraflarına çeken İngiltere ve Fransa, şimdi de Rusya ile bir anlaşma yapıyorlardı. Bu anlaşma ile sadece Arap Yarımadası değil, aynı zamanda Güney ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ni İtilaf Devletleri aralarında paylaşmaktaydılar. Bir de Arap Hilafeti ve onun yanında da özel bir yönetime sahip Filistin olacaktı. Bu antlaşma ile Rusya'ya, Van, Erzurum, Bitlis ve Trabzon'un doğu kısımları ile Sivas, Elazığ ve Diyarbakır'ın bir bölümü veriliyordu. Fransa'ya Adana, Beyrut, Halep, Harput, Diyarbakır'ın bir bölümü, Şam, Sivas ve Cebelilübnan'ın

---

[701] Marian Kent**, Oil and Empire: British Policy and Mesepotamian Oil 1900-1920**, London, 1976, s. 213.
[702] Kökyay, **a.g.e**., s.45.
[703] Kodal, **a.g.e**., s.45.
[704] Kökyay, **a.g.e**., s.45.
[705] Ediger, **a.g.e**., s. 331.

tamamı veriliyordu. İngiltere'ye Basra ve Bağdat'ı kapsayan Güney Irak verilmekteydi ve Avrupa devletlerinin yönetiminde bir Filistin oluşturulacaktı[706].

Ortadoğu topraklarının İngiltere ve Fransa tarafından paylaşıldığı antlaşma Sykes-Picot olmuştur. Bununla İngiltere, Osmanlı'yı Müslüman emirlerin isyanlarıyla zor duruma sokmaya çalışmaktadır[707].

Bu antlaşma ile Rusya, Ortadoğu'da İngiliz ve Fransız üstünlüğünü kabul etmekteydi. Rusya'ya da Doğu Anadolu'da verilen yerler sonradan genişletilirken, Karadeniz kıyıları da Trabzon'un batısına kadar Rusya'ya veriliyordu. Bu anlaşmadan haberi olmayan; ancak gelişmelerden endişelenen İtalya'ya, Osmanlı'nın paylaşımı için görüşmeler yapıldığı söylenmiştir[708].

Sykes-Picot ile Musul Fransa'ya verilince, İngiltere'nin, sömürgesi Hindistan'la karayolu bağlantısı riske girmiştir[709]. Bu antlaşma, İngilizlerin bu işten kazık yediğini düşünüp karşı çıkmaları nedeniyle uygulanamamıştır[710].

Başlangıçta Sykes-Picot gibi gizli tutulmaya çalışılan bir diğer anlaşma 19-21 Nisan 1917 tarihlerinde görüşülen St. Jean De Maurienne Antlaşması olmuştur. Bunu sonradan öğrenen İtalya, Londra Antlaşması'nda belirlenen Anadolu'daki kendi payının artırılmasını istemiştir. İtalya'nın ısrarı karşısında yeni bir antlaşma yapılır. Buna göre Mersin dışında, önceden olduğu gibi Antalya, ayrıca Konya, Aydın ve İzmir İtalya'ya verilir. Fakat bu antlaşmanın yürürlüğe girmesi Rusya'nın onayına bağlı tutulmuştur. Bu sırada Rusya'da ihtilal yaşanır ve yeni yönetim bu antlaşmayı onaylamadığı için antlaşma yürürlüğe girmemiştir. Bu olay, barış konferansında İtalya ile müttefiklerin arasının bozulmasına sebep olacaktır[711].

1917 yılına gelindiğinde hem İtilaf hem İttifak devletlerinde ve kamu oylarında savaşa karşı yorgunluk ve bıkkınlık görülmekteydi. Üç yıl önce başlayan savaşta kesin bir yenilgi ya da zafer yaşanmamıştı. Çünkü bu konu, cephede muharebe kazanmak değil, savaşılan tarafın tam olarak mağlubiyeti kabul etmesi idi. Savaş uzayıp sürdükçe tüm taraflar için yaşama koşulları zorlaşmaktaydı. Bu durum karşısında ilk işaret Avusturya'dan geldi. Avusturya, baştan beri tek başına Rusya ile

---

[706] Turan, **a.g.e**., s.69.
[707] **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, s. 95.
[708] Aybars, **a.g.e**., s. 66.
[709] Görgen, **a.g.m**., s.183.
[710] Ediger, **a.g.e**., s.331.
[711] **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, s. 96; Turan, **a.g.e**., s. 70; Armaoğlu, **a.g.e**., s. 136.

savaşmada zorlandığından Almanya ve Osmanlı ile müttefik olmuştu. Almanya için de savaş artık zor gelmeye başlamıştı. Doğuda başarı kazansa da, kazandığı başarılar çok pahalıya mal olmaktaydı. Ayrıca Rusya'yı dize getirememişti. 1917'de Amerika savaşa girip karşı tarafa destek verince, İngiltere ve Fransa güçlenmeye başlamıştı. Bunun üzerine Avusturya ve Almanya barış girişimlerinde bulundular. Ancak barış şartları üzerinde anlaşma sağlanamadı.

Aynı şartlar İtilaf Devletleri için de geçerli idi. Avrupa cephesi onları da zorluyordu. 1917'de Rusya'da yaşanan ihtilal ile Rusya da barış için görüşmelere başlamıştı. Sırbistan'ın, İtalya'nın, Romanya'nın uğradığı yenilgiler İtilaf Devletleri için de olumsuz durumlardı[712].

Rusya savaş dışı kaldığında, Almanya ve müttefikleri avantaj elde etmişlerdi. Ancak bu avantajı, Amerika'nın İtilafların yanında savaşa katılmasıyla kaybettiler. Amerikan kamuoyu önce savaş karşıtı idi. Sonradan bu eğilim değişse de savaşa destek sınırlı idi. Bu nedenle Amerika, yanında savaşa girdiği devletlerle ittifak yapmamış ve Almanya'nın müttefiklerine de savaş açmamıştır. Amerika savaşa girdikten sonra Washington'a gelen İngiltere Dışişleri Bakanı Balfour, buradaki yöneticilere gizli antlaşmaları açıklamıştır. Bu durum Amerika yönetiminde rahatsızlık yaratmıştır. Wilson'un endişesi, Amerikan kamuoyunun gizli anlaşmaları öğrenmesiydi. Amerika'nın, emperyal devletlerle işbirliği yapması, zaten kısıtlı şekilde aldığı desteğin yitirilmesine neden olabilirdi. Bunun üzerine Wilson, barış görüşmelerindeki Amerikan isteklerinin çerçevesini meydana getirecek ilkeleri saptamak için bir çalışma ekibi kurdu. Bu çalışma neticesinde Wilson İlkeleri olarak bilinen 14 maddeden oluşan liste meydana gelecektir[713].

Türkler konusunda ise, aslında Wilson da Lloyd George gibiydi. Bir yazısında "*Türkiye'nin haritadan silinmesi gerektiğini*" ileri sürmüştü. Ancak kamuoyu karşısında nefretini gizlemeye çalışıyordu. Senatodaki konuşmalarında toprak kazanımlarından bahsetmeyip, "*zafersiz bir barış*"tan bahsetse de, bazı eğilim ve davranışları onun gerçek düşüncesini açığa vuruyordu. ABD yönetimi bir taraftan Avrupalı devletler ile emperyal düşüncelerle işbirliği yaptığının anlaşılmasından kaçınıyor, bir taraftan da Osmanlı ile yapılması muhtemel olan her çeşit ayrı barışa karşı çıkıyordu.

---

[712] Armaoğlu, **a.g.e.**, s. 137-138.
[713] Kaymaz, **a.g.e.**, s. 109-110.

Aralık 1917'ye gelindiğinde Avusturya-Macaristan'a savaş açan ABD, Osmanlı'ya savaş açmaktan bazı gerekçeler öne sürerek kaçınmıştır. 1917 sonunda Bolşeviklerin gizli antlaşmaları açıklamalarıyla, Wilson'un korktuğu başına gelir. Avrupa'ya emperyal amaçlar için ABD'nin destek vermesi açığa çıkmış oldu. Wilson bunun üzerine ABD'nin savaş nedenini bir bildiriyle açıklama ihtiyacı hissetti.

14 maddeden oluşan ve Wilson İlkeleri denilen liste, çalışma ekibi tarafından zaten hazırlanmıştı[714]. Savaşa Müttefiklere yardım için katılan Amerika'nın Başkanı Thomas Woodrow Wilson, herkesin menfaatlerinin gözetilerek belirlendiğini ifade ettiği ilkeleri 8 Ocak 1918'de Senato'daki konuşmasında açıklamıştır[715].

Bundan sonra gizli anlaşmalar yapılmamasını, açık diplomasi uygulanmasını ifade eden Wilson, barışın sağlanması ve tüm devletlerin bağımsızlık ve toprak bütünlüğünün korunması ve çıkan sorunların çözümlenmesi için bir milletler cemiyeti kurulması gerektiğini belirtmiştir[716]. Wilson İlkeleri öncelikle dünya ticaretini engellememeye, Avrupa'da barışın korunmasına ve toprak sınırlarının milliyet esasına göre belirlenmesine öncelik vermekteydi[717].

14 maddenin 12. maddesi Osmanlı Devleti ile ilgiliydi. Bu maddede "*Türkler de dahil olmak üzere Osmanlı topraklarında yaşayan bütün ulusların kendi geleceklerini belirleme (self determination) haklarının bulunduğu"* yazıyordu. Bunun anlamı, "*Osmanlı İmparatorluğu'nun ortadan kalkacağı, ama Ortadoğu'nun kazanan devletler arasında paylaşılmayacağı idi. Wilson'un, halklara değil, hükümetlere karşı savaşıldığına dair ifadeleri de bu durumu destekliyordu. Ancak Wilson'un savaş halinde olmadığı bir devletin ortadan kalkmasını istemesi, sıra dışı bir durumdu ve onun "Türkiye'nin haritadan silinmesi"nde ne kadar kararlı olduğunu gösteriyordu"*[718].

Bu sırada Lenin'in sloganı "*ulusların kendi kaderini tayin etmeleri*" idi. Wilson ise "*ulusların kendi kader ve bağımsızlıklarını sağlama garantisi için*" demokrasilere özgü bir milletler cemiyetinin kurulması gerektiğini belirtiyordu. Amerika 20. yüzyıla gelindiğinde emperyal bir düzeye gelmiş ve denizaşırı ticaret

---

[714] Kaymaz, **a.g.e**., s. 109-111.
[715] **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, s. 107.
[716] Aybars, **a.g.e**., s. 69; Turan, a.g.e., s. 72; **Türkiye Cumhuriyeti**…, s. 107.
[717] **Türkiye Cumhuriyeti** …, s. 107.
[718] Kaymaz, **a.g.e**., s. 111-112.

yapabilme konusunda imkanların sınırlanmış olduğunu görmüştü. Sömürgelerde ticaret sınırlıydı. Sömürgecilik yıkılırsa eğer, bunu sağlayan Amerika olacaktı ve Amerika bu sayede dünya ticaretinde söz sahibi olacaktı. Gerçekten de sömürgeciliğin yıkılışının teorisini Wilson ilan etmiş, uygulamasını da Türkiye göstermiştir.

Bilhassa İttifak Devletleri tarafında etkisi görülen Wilson İlkeleri'ne dayanarak barış yapılacağına göre, savaşın mağlup devletleri çok şey kaybetmeyeceklerdi. Bu nedenle yıpranmış Avrupa'da barışa doğru yönelim başladı. Bu ilkeler, Türkleri olduğu kadar Rum, Ermeni ve Arapları da etkilemiştir. İtilaf Devletleri'nin, Wilson İlkelerine göre kendilerine bağımsız devlet kurma hakkı tanıyacaklarına inanmışlardı. Aslında İngiltere ve Fransa bu ilkelerden hoşnut değillerdi[719]. Ancak savaşı kazanmak için ABD'nin yardımına ihtiyaç duymaktaydılar. Bu yardım karşılığında İtilaflar, savaş amaçlarına Wilson İlkeleri'ni esas alarak yeni şekil verme yoluna gittiler. Böylece hem destek ihtiyacını karşılamak hem de Bolşeviklerin gizli anlaşmaları açıklamasından kaynaklanan olumsuz havayı yok etmek için Llyod George, Ocak 1918'de Ortadoğu'ya dair sert olmayan bir konuşma yapmıştır.

Lloyd George ve Wilson'un açıklamaları İstanbul'da olumlu bir hava yaratsa da, aslında bu konuşmalar, emperyal siyasetin özünde bir değişimi öngörmemekteydi. Yani sömürge uluslara kendi kendini yönetme imkanı tanınmayacaktı. Bu durumda, durumu yeni şartlara uyarlayacaklardı. Yani emperyalizmin vizyonunu yenileyeceklerdi. Bu formül "*Mandat Sistemi*" idi. İngiltere Savaş Kabinesi sekreteri Leo Amery'ye göre, bu sitem, İngilizlerin Ortadoğu'daki varlığına bir engel teşkil etmemeliydi. Gelecekte Mezopotamya, Arabistan Yarımadası ve Filistin bağımsız olsalar dahi, İngiliz sisteminin dışına çıkmamalıydılar[720].

Wilson İlkeleri Almanya, Avusturya, Osmanlı, Bulgaristan üzerinde etkisini göstermiş ve Amerika aracılığı ile barış yollarını aramaya başlamışlardır[721].

Rusya, Almanya ile barış isteğini 21 Kasım 1917'de dile getirmiştir. Çarlık Rusya'sının gizli antlaşmalarını açıklayarak kendilerinin emperyal emelleri

---

[719] Aybars, **a.g.e**., s. 70-71.
[720] Kaymaz, **a.g.e**., s. 112.
[721] Aybars, **a.g.e**., s. 70-71.

olmadığını göstermek istemiştir. 3 Mart 1918'de de Rusya, Almanya, Avusturya ve Osmanlı ile Brest-Litovks Antlaşması'nı yaparak savaştan çekilmiştir. Rusya 1878 savaşında ele geçirdiği Kars, Ardahan ve Batum'u Osmanlı'ya geri vermiştir[722].

Harekata devam eden İngilizler 1917'de Bağdat'ı, 1918'de Kerkük'ü işgal etmişlerdir. Böylece baştan beri istedikleri Irak dengesini kendilerine çevirmişlerdir. Savaştaki yenilgiler ve kayıplar üzerine İttihat ve Terakki Hükümeti Ekim 1918'de istifa etmiştir. Enver, Cemal ve Talat Paşalar Alman gemisiyle Rusya'ya kaçmışlardır[723].

4 Ekim'de Osmanlı, Almanya ve Avusturya-Macaristan Wilson aracılığı ile barış isteğinde bulunmuşlardır. 1917 yılı başlarında Sait Halim Paşa'nın sadrazamlığının sona ermesinden itibaren sadrazamlığı devam eden Talat Paşa da istifasını Vahdettin'e sunmuştu. Temmuz 1918'de Sultan Reşat'ın vefatından sonra Vahdettin padişah olmuştu. Vahdettin, Mehmet Reşat'ın aksine İttihat ve Terakki'ye düşmandı[724].

Talat Paşa istifası sonrasında 14 Ekim'de Ahmet İzzet Paşa sadrazam olup ilk iş olarak İtilaf güçleriyle anlaşma yapmak istemiştir. Bunun için İngiltere'ye müracaat etmesinin üzerine Müttefiklerin hazırlayıp gönderdiği ve Amiral Caltrope'un dikte ettirdiği Mondros Mütarekesi 30 Ekim 1918'de imzalanmıştır[725].

25 maddeden oluşan mütarekenin, Boğazların dolaşıma açılması ve Boğazlardaki istihkamların Bağlaşık Devletlerce işgal edilmesini belirten 1. maddesi; İtilaf Devletlerine güvenliklerini tehlikede gördükleri anda Osmanlı topraklarından istedikleri yeri işgal etme hakkı tanıyan 7. maddesi; Doğuda altı ilde (Erzurum, Van, Bitlis, Elazığ, Sivas, Diyarbakır) karışıklık çıktığı anda, Batılı güçlerin asker gönderip o yerleri işgal etme hakkı tanıyan 24. Maddesi, Türk tarafı için en ağır maddelerden olmuştur. Bu şartları içeren mütareke ile Müttefik devletler, Osmanlı'nın birçok bölgesini işgale başlamışlardır[726].

İngilizler, Ortadoğu'nun hakimi yalnızca kendileri olmak için, mütarekeden hemen sonra, öteden beri uğraştıkları Musul'u işgal amacıyla harekete geçmişlerdir.

---

[722] Aybars, **a.g.e**., s. 70-71.
[723] Kodal, **a.g.e**., s. 47; Akşin, **Kısa Türkiye Tarihi**, s. 119.
[724] Akşin, **Kısa Türkiye …,** s. 114.
[725] Kodal, **a.g.e.,** s. 47.
[726] Bayur, **a.g.e**., s.162; Aydın, **a.g.e**., s.26; Salahi R. Sonyel, **Gizli Belgelerde Mustafa Kemal, Vahdettin ve Kurtuluş Savaşı,** AAM Yay., Ankara, 2010, s. 4.

2 Kasım'da Musul'u ablukaya almış ve 8 Kasım'da şehri boşaltmaya başlayıp İngiliz bayrağı çekmişlerdir. 15 Kasım'da da Türkler Musul'dan çıkarılmıştır[727].

Musul'un işgalinin tamamlanması ile Mezopotamya'daki Türk-İngiliz savaşı da sona ermiştir. İngilizler Musul, Bağdat ve Basra'yı ele geçirerek hedefine ulaşmışlardır[728]. Böylece sonraki zamanlarda düzenlenecek konferanslarda Musul konusu müzakere edilirken, burayı işgal eden haklı görünecekti ve bundan fetih hakkı olarak bahsedilecekti. Müzakereler sonucunda da, zengin petrol bölgesinin kimler tarafından idare edileceği ortaya çıkacaktı[729].

Savaşta yenilmiş olan devletlerle yapılacak barış antlaşmasının hazırlığı için 18 Ocak 1918'de Paris Barış Konferansı toplanmıştır. Konferansa İngiltere, Fransa, Amerika, İtalya ve Japonya katılmıştır. Amerika'nın talebi ile konferansta, devletlerarası sorunları çözüme kavuşturmak için bir milletler cemiyeti kurulmasına karar verilmiştir (Cemiyet-i Akvam). Bundan sonra Amerika tekrar infirat politikasına dönmüştür. Böylece de İngiltere ve Fransa bunu fırsat bilerek, konferansı kendi menfaatlerine göre yönlendirmişlerdir[730]. İngiltere'nin güdümündeki Milletler Cemiyeti, İmparatorluk gücüyle ülkelerin müsaderesine bir uluslararası yasallık kazandırmanın aracı olmuştur[731].

İngiltere daha önce yapılan Sykes-Picot Antlaşmasından pek memnun değildi. Başkan Lloyd George, Musul'un Fransa'ya bırakılmasına karşı çıktığını, Fransızlara Musul yerine Lübnan ve Suriye'nin verilmesi gerektiğini belirtmiştir[732].

Fransızlar, Almanya konusunda ve diğer bazı konularda İngilizlerin desteğine duydukları ihtiyaç nedeniyle, bu isteği kabul etmişlerdir. Ancak Fransızlar, Musul petrollerinden belirli oranda pay alırken, bunu İskenderun limanına akıtacaklardır. Ortadoğu'da uygulanması düşünülen manda sistemi ile Fransa Suriye, Halep, İskenderun ve Şam'ı alacaktı[733]. Böylece Musul, paylaşım mücadelesinde yer değiştirmişti[734].

---

[727] Kodal, **a.g.e**., s. 47-50; Kaymaz, **Mezopotamya'da …**, s.138-145.
[728] Kaymaz, **Mezopotamya'da …,** s. 145.
[729] Shaw, **a.g.e.,** s.382-383; Aydın, **a.g.e.,** s.28.
[730] Kodal, **a.g.e**., s.51-52.
[731] Engdahl, **a.g.e**., s. 56.
[732] Kodal, **a.g.e.,** s. 52; Aydın, **a.g.e**., s.31-32.
[733] Aydın, **a.g.e**., s.32.
[734] Kodal, **a.g.e**., s.52.

Bir süre sonra Paris'te yaşayan petrol komisyoncusu Gülbenkyan'ın etkisiyle Fransızlar TPŞ'ndeki Alman payının Fransızlara verilmesini istemişlerdir. Bu konuda İngiliz Lord Long ve Clemenceau'nun petrol danışmanı Henry Berenger arasında görüşmeler yapılmıştır. 18 Nisan 1919'da İngiltere Petrol İşleri Bakanı Walter Long ile Fransız Petrol Ürünleri Genel Komiseri Henry Berenger arasında Long-Berenger Petrol Antlaşması imzalanmıştır. Alman hisselerinin de durumu böylece netlik kazanmıştır. Böylece İngilizler, Mezopotamya'da manda yönetimi kuracak ve TPŞ'nin hisselerini yeniden belirleyeceklerdi. Buna göre çıkan petrolün %70'i İngilizlerin, %20'si Fransızların, %10'u da buradaki yerel yönetimin olacaktı[735].

Bu şekilde İngilizler, öteden beri hedefledikleri Musul petrollerinde en büyük hissenin sahibi olmuşlardır. İngilizlerin bu şekilde Ortadoğu'da en yoğun petrol bölgesini ele geçirmesi, Amerika ve anlaştığı Fransa tarafından tepki görmüştür ve aralarında siyasi rekabet başlamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ve Alman İmparatorluğu'nun mağlup olmaları, Musul petrolüne tek başına sahip olmak isteyen İngiltere için büyük fırsat olmuştur. Musul'u ele geçiren İngiltere, Fransa'ya Musul yerine bu defa Güneydoğu Anadolu'da etkinlik tanıyarak, Anadolu'da başlamış olan kurtuluş savaşının önünü Fransa ile kesmeyi düşünmüştür[736].

Emperyal güçler, Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalama ve Türkleri Anadolu'dan atma siyasetleri geliştirirken, Paris Konferansı sırasında İngiltere, gizli antlaşmalarda İtalya'ya verdiği yerleri Yunanistan'a vermiştir. Yunanlılar da 15 Mayıs 1919'da İzmir'i işgale başlamıştır. Mustafa Kemal Atatürk 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkarak halkı işgale karşı direnişe davet etmiştir[737]. Milli mücadele hareketi Anadolu'da başladığında İngilizlerin işgali altında olan Mezopotamya'da da isyanlar ortaya çıkmaktadır[738].

Mustafa Kemal ve arkadaşları Amasya, Erzurum, Sivas Kongreleri sonrasında İstanbul Hükümeti ile ilişkilerini kesmiştir. Anadolu'da alınan kararlar ise

---

[735] Ediger, **a.g.e**., s.331,334.
[736] Görgen, **a.g.m**., s.183-184.
[737] Turan, **a.g.e.,** s.126 vd.
[738] Uluğbay, **a.g.e.,** s.231.

İstanbul'da son kez 12 Ocak 1920'de toplanan Meclis-i Mebusan'da kabul edilmiştir[739].

Batılı güçler Misak-ı Milli'nin kabulü sonrası, milli kurtuluş hareketini sonlandırmak ve kendi barış şartlarını kabul ettirmek için 16 Mart'ta İstanbul'u işgal etmişlerdir. Bu olay üzerine meclisin Ankara'da toplanması hazırlıkları yapılmış ve 23 Nisan 1920'de TBMM açılmıştır[740]. Meclisin ikinci gününde 24 Nisan tarihli konuşmasında Atatürk, en fazla güney sınırında değişiklik yapıldığını ve Musul'un Misak-ı Milli'ye göre Türkiye'ye ait olduğunu söylemiştir[741].

Bu arada Mezopotamya petrolleri hakkında İngiltere ve Fransa arasında müzakereler tekrar başlamıştır[742]. İtilaf Devletleri, Birinci Dünya Savaşı yıllarında imzaladıkları gizli antlaşmalarla ve arkasından da Mondros Mütarekesi ile Osmanlı topraklarını diledikleri şekilde paylaşıyorlardı. İtilaf güçleri, Osmanlı Devleti'ne uygulanacak koşulları belirlemek için 24 Nisan 1920'de San Remo Konferansı'nda tekrar toplanırlar[743]. Dünya Petrol Antlaşması da denilen San Remo Antlaşması ile Almanların TPŞ'deki %25 hissesi Fransa'ya verilir[744]. Yeni dağılımda APOC %47, Royal-Dutch Shell %22, Fransızlar %25, Gülbenkyan %5 hisse almıştır[745]. Bu dağılım, Long-Berenger Antlaşması'nın kısmen değiştirilmiş şeklidir. Alman payı artık Fransa'ya geçmişti. Fransa, Suriye ve Lübnan'ı, İngiltere de Musul dahil Irak ve Filistin'i mandası altına almıştır[746]. Fransa, kendi mandasındaki topraklara yapılacak boru hatlarına kolaylık sağlayacaktı. Irak, İngiltere mandasında olacaktı. TPŞ veya onun yerine geçecek başka şirket İngiliz kontrolünde olacaktı. Şirketin %25'i Fransa, %50'si İngiltere, %20'si de yerel yönetim payı olarak belirlenmişti.

San Remo Antlaşması'nı Amerika protesto etmiştir. İngiltere ve Amerika arasında Mezopotamya petrollerinden dolayı restleşme yaşanmıştır. Amerika, TPŞ ile Osmanlı arasında yapılan Musul-Bağdat petrolleri kira sözleşmesinin geçersiz

---

739 Kodal, **a.g.e.,** s. 54; Turan, **a.g.e,** s.227 vd.
740 Mustafa Kemal Atatürk, **Nutuk** 1919-1927, Ankara, 1989, s. 285-295.
741 Kodal, **a.g.e**., s.55; Nejat Göğünç, "Musul Misak-ı Milli'ye Dahil midir, Değil midir?", **Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul**, Ankara, 1998, s.48.
742 Kent, **Oil** …, s.154.
743 Kodal, **a.g.e**., s.56.
744 Yazıcı, **a.g.e**., s.48.
745 Okumuş, **a.g.e**., s.59.
746 Kodal, **a.g.e**., s.55.

olduğunu söylemiştir. İngiltere'nin Osmanlı ülkesinden aldığı petrol ayrıcalıklarına itiraz etmiştir[747].

San Remo Konferansında hazırlanan, Osmanlı Devleti'nin dağılması anlamına gelen plan, Osmanlı'ya 11 Mayıs 1920'de sunulmuştur. Padişah Vahdettin ve bakanlar kurulu uzlaşma yolları aradıktan sonra, verecekleri cevabı tartışmalar sonunda belirleyip konferansa sunmuştur. Ancak İtilaf güçleri, bu muhtırada yer alan talepleri kabul etmemiştir. Bu arada 22 Haziran'da başlayan Yunan saldırısının kısa süreli de olsa başarı göstermesinden hoşnut olan İtilaf güçleri, 7 Temmuz'da Spa Konferansı'nda Osmanlı taleplerini reddetmiştir. Osmanlı Devleti'nin savaşın uzamasına ve kayıpların yaşanmasına neden olduğu ileri sürülüp 27 Temmuz'a kadar zaman tanınmıştır. İngiliz ve Fransızların baskıları sonunda Vahdettin kendi saltanatını kurtarmak uğruna sunulan öneriyi kabul etmiştir.

Bu gelişmelerden sonra 10 Ağustos 1920 tarihindeki Sevr Antlaşması İstanbul Hükümeti tarafından onaylanmıştır. Sevr Antlaşması'na göre, İmparatorluk parçalanacağı için Osmanlı artık Anadolu'nun ortasında küçük bir bölüme sahip olacaktı. Boğazlar her zaman her devlete açık olacak ve uluslararası bir komisyon denetleyecekti. Adalar konusunda ise, Rodos ve Oniki Ada İtalya'ya, Ege Adaları Yunanistan'a bırakılacaktı. İzmir Yunanistan'a bırakılacaktı. Erzurum, Van, Bitlis ve Trabzon'un bulunduğu yerde bir Ermenistan devleti kurulacaktı. Ermenistan devletinin kurulduğu yerin güneyinde bir Kürdistan devleti kurulacaktı. Osmanlı Devleti Arap Yarımadasındaki haklarından vazgeçecekti. Asker sayısı çok az düzeye indirilecekti. Osmanlı'nın hiçbir askeri uçağı bulunmayacaktı. Kapitülasyon haklarından tüm İtilaf Devletleri faydalanacaklardı.

Bu kadar ağır şartları içeren Sevr Antlaşması Türk tarafında büyük tepkilere yol açmıştır[748]. Bu antlaşma Ankara Hükümetinin onaylamaması nedeniyle süründecemede kalmıştır. Ardından Yunan askerlerinin ilk yenilgiyi aldıkları 1921 Ocak'ında Mustafa Kemal Paşa önderliğinde Birinci İnönü Muharebesi ile başlayan ve İngiltere'nin maşası olan Yunanlıların 9 Eylül 1922'de Anadolu'dan çıkarılmasıyla yeni bir döneme girilmiştir[749]. Türk Kurtuluş Savaşı'nın başarıyla sonuçlanması üzerine 11 Ekim 1922'de Mudanya Mütarekesi yapılarak savaştan

---

[747] Yazıcı, **a.g.e.**, s.48-49.
[748] Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi**, 2. Kitap, Bilgi Yay., Ankara, 1998, s. 191-192.
[749] **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C. 1, s. 209,213.

sonra kalan meseleleri barış yoluyla çözme politikası, daha sonra Musul meselesinin çözümünde de takip edilecek olan politikaya zemin oluşturmuştur[750].

Müttefik Devletler 27 Ekim 1922 tarihli nota ile barış konferansının 13 Kasım 1922'de Lozan'da toplanmasını belirterek, Ankara ve İstanbul Hükümetlerini davet etmişlerdir. Ankara bu daveti kabul etmiş; fakat İstanbul Hükümeti'nin çağrılmasını protesto ettiğini bildirmiştir. Bundan iki gün sonrasında da 1 Kasım 1922 tarihinde TBMM kararıyla Saltanat kaldırılarak Osmanlı Hükümeti'ne son verilir. Artık Ankara Hükümeti tek yetkili olur[751].

Mudanya mütarekesi sonrası, sıra taraflar arasında yapılacak barış antlaşmasına gelmişti. 20 Kasım 1922'de İsviçre'nin Lozan kentinde barış görüşmeleri başladı[752]. Görüşmelerde bir tarafta Türkiye, diğer tarafta İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya; Boğazlar meselesi görüşülürken Sovyetler Birliği, Gürcistan, Ukrayna; Adalar ve denize çıkış sorununda Bulgaristan konferansa katılmıştır. Belçika ve Portekiz belirli konularda katılmışlardır. ABD ise gözlemci göndermiştir[753].

Lozan görüşmeleri başladığı sırada Rauf Orbay, Almanların Musul petrolleri hakkında bir imtiyazının varlığının rivayet edildiği ve Almanlar hakkında düşünülen muamelenin ne olduğuna dair bilgi istemiştir. İsmet Paşa verdiği cevapta, böyle bir imtiyazın rivayet edildiğini, ancak bu konuda bir kayda rastlanılmadığını söylemiştir[754].

Lozan kentinde başlayan, uzun tartışmalar, anlaşmazlıklar ve yaşanan kesintiler sonucunda Birinci Dünya Savaşı'nın galip devletlerine, Yeni Türk Devleti'nin varlığının onaylatıldığı 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması imzalanmıştır[755]. Bu antlaşma ile Türk delegeleri, Sevr ile belirlenen ağır şartları kaldırarak, ülkelerinin bağımsızlığını kabul ettirip siyasi bir zafer elde etmişlerdir[756].

Lozan Antlaşması'nın muallakta bıraktığı ve Türk-İngiliz ilişkilerinde 1923-1926 yılları arasında çözümlenmesi uzun tartışmalar yaratmış en önemli konulardan

---

750 Kodal, **a.g.e**., s.58-59.
751 Uçarol, **a.g.e**., s. 691.
752 Aydın, **a.g.e**., s.47-48; **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi,** C.1, s.371.
753 Mehmet Gönlübol, Cem Sar, **Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938),** Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 1997, s.42-43.
754 **BOA, HR. İM**, 13/74.
755 Aydın, **a.g.e.,** s.47-48.
756 **Tanin,** 24 Temmuz 1923.

biri Musul petrolleri konusu olmuştur[757]. Bu konuda Hüseyin Cahit, Musul ve çevresine hakim olan İngiltere'nin, Türkiye'nin etrafını Kürdistan çemberiyle kuşatacağını ve bunun Musul petrollerinden daha önemli olduğunu söylemiştir[758].

Lozan Konferansı 20 Kasım 1922'de başlar. Konferansın asıl konularını oluşturan Trakya sınırı, Osmanlı borçları, kapitülasyonlar, Irak sınırı ve Musul konularında yaşanan anlaşmazlıktan dolayı 4 Şubat 1923'de görüşmeler kesilir. Üç aylık çalışmalardan sonra 23 Nisan 1923'de tekrar toplanan konferansta görüşmeler devam eder. Sonunda 24 Temmuz 1923'de Lozan Barış Antlaşması imzalanır[759].

Musul konusu, konferans toplanmadan önce Türk ve İngiliz heyetleri arasında görüşülmüştür. 27 Kasım 1922'de İngiliz Dışişleri Bakanı Lord Curzon Lozan'dan Londra'ya bir yazı göndererek İsmet Paşa'ya, konferans sırasında Musul ve Kürdistan konusunda anlaşmazlık yaşamamak için, aralarında özel bir anlaşma yapmayı önerdiğini bildirmiştir. İsmet Paşa Musul ve Kürdistan denilen bölgeyi istediğini belirtmiş, daha sonra petrolden bahsetmiştir. Curzon ve İsmet Paşa arasında yapılan ön görüşmeler sırasında Türklerin esas görüşüne göre, Musul Misak-ı Milli'ye göre milli sınırlar dahilinde olduğu için Türkiye'de kalmalıydı. Ayrıca tarihsel, siyasal, coğrafi, ekonomik, askeri ve stratejik sebepler de bunu gerektirmekteydi[760].

İngiltere, Mezopotamya ya da Irak'la sahip olduğu petrol rezervinden dolayı daha savaş öncesinde ciddi şekilde ilgilenmeye başlamıştı. Ayrıca Musul bölgesinin İran ile Mezopotamya arasında bir geçiş güzergahında olması, İngiltere'nin hem burada faaliyetlerini sürdürebilmesi, hem de Hindistan yolu güvenliği için oldukça önemliydi. İngiltere, Musul'un Irak'a dahil olmasını isterken, bir taraftan da Sevr Antlaşması'nın 64. Maddesine göre özerk bir Kürdistan devleti kurulması durumunda Musul'daki Kürt vatandaşların da yeni kurulacak bu devlete katılacağını düşünüyordu. Bu şekilde İngiltere'nin Yakındoğu siyasetinin bir lüzumu olarak bu bölgedeki Türk-Arap-Kürt vatandaşları bir çatışmaya itilip ayrıştırılmaya

---

[757] Kemal, **a.g.m.,** s. 678; Cemil Koçak, **Türk-Alman İlişkileri**, TTK, Ankara, 2013, s.23-26.
[758] **Tanin**, 25 Temmuz 1923; Musul'a ve oradaki petrole sahip olmak isteyen İngiltere'nin bir Kürdistan siyaseti oluşturmadan, kolaylıkla Musul'u ele geçiremeyeceği doğrultusundaki tezi nedeniyle İngilizler, Anadolu Türk toprağı üzerinde bir Kürdistan ve Ermenistan oluşturmak yönünde siyaset geliştirmiştir (Çebi, **a.g.e**., s.50).
[759] Aydın, **a.g.e**., s. 48.
[760] Kürkçüoğlu, **a.g.e.,** s. 279-284.

çalışılıyordu. Bu nedenle İngiltere, kendisi için büyük önem arz eden Musul'un, mandası Irak'ın içinde olması için Lozan'da uğraş verecektir[761].

Musul konusu ya da Türk-Irak sınır konusundan Türk-İngiliz görüşmelerinde bir sonuca varılamayınca 23 Ocak 1923 oturumunda Lozan Konferansı'na getirilmiştir[762]. Ankara Hükümeti bu konuda direnmekteydi. Hatta bu konuda Amerika desteğine başvurulması düşünülüyordu. Fakat İngilizler, Lozan'a gelmeden önce Amerikan desteğini almışlardı. Konferansta bu konuda Milletler Cemiyeti kararına başvurulması dile getirilmişti. Ancak Türkiye, üyesi olmadığı bu kuruluşun işe karışmasını istemiyordu. Anlaşmazlıklardan dolayı bu konu dokuz ay sonrasına bırakılmıştır[763].

Gelişmeler sonunda 5 Ekim 1923'de İngiltere, Türkiye'ye başvurup Musul konusunda görüşme yapmak istediğini söyler. Bu sırada 29 Ekim 1923'de Cumhuriyet ilan edilir. Mustafa Kemal Paşa Cumhurbaşkanı seçilirken, bir gün sonra ilk Cumhuriyet Hükümetini de İsmet Paşa kuracaktır. Cumhuriyet'in ilk hükümeti 1924 yılına önemli sorunlarla girmiştir[764]. Musul'un statüsü hakkında görüşme yapılması için 19 Mayıs 1924 tarihinde İstanbul'da Bahriye Nezareti'nde Haliç Konferansı toplanır[765]. TBMM Başkanı Fethi Bey Türk Heyetine Başkanlık ederken, İngiliz Heyetine Irak Yüksek Komiseri Hercy Cox başkanlık yapmaktaydı.

Konferansta Türk temsilcisi Fethi Bey'e hükümetin verdiği talimatta Musul'un 2/3'ünde Türk ve Kürtlerin yaşadığını, Musul, Kerkük, Süleymaniye'nin Türkiye'ye bırakılması gerektiğini, bu durumda da petrollerde ortaklık tanınabileceği belirtilmiştir. İngilizler ise Musul dışında Hakkari'yi de istemişlerdi[766]. Musul'dan taviz vermeyeceğini belirten İngilizler, Musul sınırında karışıklık çıkarmaktan vazgeçmemiştir. Anlaşmazlıklardan dolayı İstanbul'da toplanan Haliç Konferansı başarılı olamayınca, İngilizler Lozan'dan beri en iyi alternatif olarak düşündüğü Milletler Cemiyeti'ni devreye sokmak istediğini Türk tarafına bildirmiştir. 6 Ağustos 1924'de İngiltere, Milletler Cemiyeti'ne bu konunun görüşülmesi isteğini bildirmiştir[767].

---

[761] Aydın, **a.g.e**., s.48.
[762] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s. 276-277.
[763] Aydın, **a.g.e**., s. 57-59.
[764] **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C.2, Ankara, 2008, s. 46.
[765] Kürkçüoğlu, **a.g.e.,** s. 290.
[766] Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama …,** s. 395.
[767] Aydın, **a.g.e**., s. 63-67.

1924 yılında Musul meselesi ve Irak sınırı ile ilgili olarak Türkler ve İngilizler arasında yazışmalar gerçekleşmiştir. Konunun Milletler Cemiyeti'nde çözülmesi önerilmiş ve görüşmeler sürdürülmüştür[768].

İsmet Paşa bu konuda verdiği notada, İngiliz temsilciye bu konunun Cemiyet-i Akvam'a taşınmasını iyi niyet göstergesi olarak değerlendirilmediğini ve mevcut sınırlar konusundaki statükoyu korumaya devam edeceklerini ifade etmiştir[769].

Konferans sürecinde çözümlenmesi daha sonraya bırakılan Musul meselesi, uzun süren tartışmalardan sonra İngiliz güdümünde olan Milletler Cemiyeti'nin aldığı kararla sonuca ulaştırılmıştır. Milletler Cemiyeti'nin aldığı karara göre, Musul 16 Aralık 1925'de İngiltere'nin mandası altındaki Irak'a bırakılmıştır[770]. Böylece Türkler, petrolü ile birlikte Musul sancağını kaybetmiştir[771].

Milletler Cemiyeti kararından biraz öncesinde, 1925 yılında, bir Amerikan jeolog ülkesine gönderdiği raporda, *"Petrol yönünden dünyada hiçbir bölgenin Irak kadar çok şey ifade etmediğini"* belirtmiştir[772].

Musul'u almak için, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, Başbakan İsmet İnönü, Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak'ın askeri harekat kararı aldıkları sırada, 13 Şubat 1925'de Güneydoğu Anadolu'da Şeyh Sait İsyanı'nın çıkmasından kaynaklanan sorunlar ve yeni kurulmuş ülkede başlatılan devrimlerin sekteye uğramaması için, 5 Haziran 1926'da Türkiye, İngiltere ve Irak Hükümetleri arasında Ankara'da "*Türk-Irak Sınırı ve İyi Komşuluk İlişkileri Antlaşması*" imzalanmıştır[773]. Böylece petrol rezervi bakımından Türkiye önemli bir gelir kaynağını kaybetmiştir[774].

1924-1925 yıllarında Musul müzakereleri devam ederken İngilizlerin Türkiye'yi zor durumda bırakmak ve pazarlık gücünü düşürmek için iki isyan çıkardıkları söylenmiştir: Nasturi ve Şeyh Sait İsyanları[775].

---

[768]**BOA, HR-İM**, 57/6; Musul konusu petrol meselesi etrafında müzakere edilmeye devam etmektedir (**Yeni Adana,** 24 Mayıs 1926).
[769] **BOA, HR. İM**, 58/1.
[770] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s.301-318; **Musul Kerkük Arşiv Belgeleri**, s.44-56; Bilal Şimşir, **Türk-Irak İlişkilerinde Türkmenler**, Ankara, 2004, s.65-67.
[771] Karadağ, **a.g.e.,** s.122; Aydın, **a.g.e**., s. 74-75.
[772] Yergin, **a.g.e**., s. 233; Kemal, **a.g.m**., s. 679.
[773] Kemal, **a.g.m**., s.680; Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s.301-318; İsmail Soysal, **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları**, C.1, Ankara, 1989, s.305-306; Şimşir, **a.g.e**., s.65-67; Aydın, **a.g.e.,** s. 85-88.
[774] Aydın, **a.g.e.,** s. 89.
[775] Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama …,** s. 397; Demirbaş, **a.g.e.**, s.85.

Nasturiler, Hakkari Çölemerik'i merkez edinip burada bağımsız bir topluluk gibi davranmaktaydılar. Bu nedenle II. Abdülhamid döneminde buradaki aşiretler arasında çatışmalar yaşanmaktaydı. Dünya Savaşı sırasında da bağımsızlık için Osmanlı'ya karşı cephe almış ve büyük bölümü Ruslara sığınmıştı. Ruslar buradan çekildikten sonra, burada kalan Nasturiler bazı yerlerde Türklerle çarpışmışlardı. Böylece Türklerin yönetimi altında bulunmak istemeyen Nasturiler, İngiltere ile Musul konusunda anlaşmazlık yaşandığı sırada, destek gördükleri İngiltere'den de güç alıp ayaklanmışlardı[776].

1924 sonbaharında Hakkari Valisi keşfe giderken Nasturi Nuhap kabilesince esir edilmiştir. İl jandarma komutanı ve üç erin de öldürülmesi isyanı başlatır. İsyanı bastırma görevi Mustafa Kemal ve Fevzi Çakmak tarafından 7. Kolordu Komutanı Cafer Paşa (Eğilmez)'ya verilir. Paşa, isyanı bastıracak ve gerekirse Musul'a ilerleyecekti[777]. Paşa'ya destek için Türk ordusu buraya yığınak yapmıştı. Bu da İngilizleri endişelendirmişti[778].

Ayaklanma sırasında henüz kesinleşmemiş Türkiye-Irak sınırını geçen İngiliz uçakları Türk birliğine ateş açıp, Türk hükümetine de askeri harekatı durdurması yönünde nota vermiş, aksi halde Türkiye'ye karşı harekata girişeceklerini bildirmişlerdir. 26 Eylül'de Cafer Paşa, kendisine bazı aşiretlerin de yardımcı olmasıyla isyanı bastırmıştır. Cafer Paşa isyanı bastırmış; fakat hükümetten işaret gelmediği için Musul'a girememiştir. Ankara'dan işaret gelmemesi, İngilizlerle çatışmaya girmek istememek şeklinde yorumlanmıştır. Kaçan Nasturiler İngiliz mandasındaki Irak'a sığınmışlardır[779].

Musul konusunun Milletler Cemiyeti'nde müzakere edildiği sırada 13 Şubat 1925'de Doğu Anadolu Bölgesi'nde Şeyh Sait adında bir Kürt lideri de isyan hareketinde bulunmuştur. Bu ayaklanma ile ilgili olarak farklı spekülasyonlar ortaya atılmıştır. Bu ayaklanma hakkında, İngiliz kışkırtmasıyla gerçekleştiği ya da yeni kurulan Cumhuriyet yönetiminde devrimlere tepki olarak gerici bir ayaklanma olduğu şeklinde farklı değerlendirmeler yapılmıştır[780].

---

[776] Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi**, 3. Kitap, Bilgi Yay., Ankara, 2005, s. 105.
[777] Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama …,** s. 397; Demirbaş, **a.g.e**., s. 85.
[778] Kürkçüoğlu, **a.g.e**., s. 309.
[779] Turan, 3. Kitap, s. 106; Kürkçüoğlu, **a.g.e.,** s. 309.
[780] Kocabaş, **Türkiye'yi Parçalama** …, s. 398;

Nasturi ayaklanması sırasında bazı askerlerin birliklerinden kaçıp Irak'a sığındıkları belirlenmişti. Kürtçülük propagandasından kaynaklanan bu olayları araştırmak için Bitlis'te askeri mahkeme kurulmuş ve bazı kişiler tanık olarak ifadeye çağrılmıştır. Nakşibendi şeyhi Sait de ifadeye çağrılmıştır. Sait, yanındaki asker kaçağı kişileri jandarmanın tutuklamasına silahla karşı koyup Genç ilinin (Bingöl'ün ilçesi) Ergani Bucağının Piran köyünde ayaklanır. Nakşibendi tarikatı şeyhlerinden Kürt kökenli Sait'in liderliğini yaptığı ayaklanma, 17. yüzyıl sonlarından itibaren başlayan bağımsızlık veya özerklik mücadelesi veren Kürtçülük hareketinin bir devamı idi. TBMM açıldığı dönemde de bu tür Kürtçülük ayaklanmaları (Mili Aşireti Ayaklanması, Cemil Çeto Olayı, Koçgiri Ayaklanması) yaşanmıştı. Şeyh Sait'in amacı da bağımsız bir Kürt devleti kurmaktı. Ayaklanma süresince kullanılan sloganlar dinseldi. Şeyh Sait amacının, kısa süre önce kaldırılan halifeliği tekrar getirmek ve şeriat yönetimine geçmek olduğunu açıkça belirtmiştir[781]. Şeyh Sait Türklerle Kürtler arasındaki tek bağ İslam'dır. "*Türkler, Halifeliği kaldırarak bu bağı kırdığına göre Kürtler de kendi geleceklerini düşünmek zorundadır*" diyerek, asıl hedefin Kürdistan Devleti kurmak olduğunu belli etmiştir[782].

Musul, Bağdat ve Halep'te Kürt Bağımsızlık Komitesi kurulmuştu. Şeyh Sait Güneydoğu'da bazı yerleri ele geçirmişti. Bu sırada Irak Kürtlerinin de içinde olduğu bir karmaşık durum yaşanmaktaydı. Sevr Antlaşması ile bağımsız bir Kürdistan devleti kurulmasını sağlayamayan İngiltere, başka çözümler ararken, yerli Irak birliklerinden yardım alarak Süleymaniye'yi işgal eder (1924). Şeyh Sait ayaklanmasının bir diğer yönü de, Cumhuriyet yönetimine karşı olması ve şeriata dayalı bir yönetimden yana olmasıydı.

15 Şubat 1925'de ayaklanmayı Piran'da başlatan Şeyh Sait, Diyarbakır'a ilerlemiş; ancak şehre giremeyip geri çekilmiştir. Bu sırada Ankara Hükümeti bölgede sıkıyönetim ilan etmiş, Takrir-i Sükun Kanunu kabul edilmiş ve suçluların yargılanma sürecinin çabuk sonlanması için İstiklal Mahkemeleri kurulması kararı alınmıştır.

İran'a sığınmayı düşünen Şeyh Sait Muş'a ilerlerken yakalanıp Diyarbakır'a getirilmiştir. O ve ayaklanma ile ilgili asıl suçlu bulunan 47 kişi hakkında idam

[781] Turan, 3. Kitap, s. 107; Aydın, **a.g.e.**, s. 102-103.
[782] Aydın, **a.g.e.**, s. 104.

kararı verilmiştir. Onun yakalandığı 15 Nisan 1925 gecesi Kürdistan Teali Cemiyeti sona ermiştir[783].

Ayaklanmada İngiltere'nin rolü olduğunu savunanların gerekçeleri şunlardır:

"1.İngiltere, Mondros'tan hemen sonra Anadolu'nun güneydoğusunda bağımsız bir Kürdistan devleti kurulması için Kürleri Türklere karşı kullanma yolunda uğraş vermiştir. 2.Türkiye'de ayrılıkçı Kürt gruplarıyla ilişki halindedir. 3.Milletler Cemiyeti'nin atadığı komisyonun Musul'da çalışmalar yaptığı sırada, Türkiye'nin uluslararası konumuna ve Musul konusu hakkındaki tezine zarar veren böyle bir ayaklanmanın patlak vermesi rastlantı olamazdı. 4.Türkiye'nin ayaklanmayı bastırmak için Bağdat Demiryolunun Suriye'den geçen bölümünü kullanarak bölgeye asker sevk etme çabası, İngiltere'nin girişimiyle engellenmeye çalışılmıştır. 5. 9 Mart 1924 tarihinde Diyarbakır Postanesi'ne Londra'dan "Kürdistan Kraliyet Harbiye Nezareti" adına postalanan ve İngiliz silah fabrikalarının kataloglarını içeren gönderiler gelmiştir"[784].

Bağdat'taki Fransız Yüksek Komiserliğinin Kendi Dışişleri Bakanlığına gönderdiği bir raporda da "*Kürt ayaklanması kendiliğinden çıkmadı. Yabancıların kışkırtması ve desteği ile başladı. Ayaklanma işareti İstanbul'daki Kürt yanlısı çevrelerden geldi. Bu bölgede ortaya çıkan olaylar İngilizlerin uğradıkları yenilgiden sonra hiç affedemedikleri Mustafa Kemal'e ve Ankara'daki meclise karşı yürüttükleri siyasetin bir parçasıdır"* şeklinde ayaklanma nedeni belirtilmiştir.

Musul sorunu nedeniyle İngiltere ile sert görüşmelerin yaşandığı sırada bu ayaklanmanın patlak vermesi ve İngilizlerle isyan çıkaranlar arasında gizlenemeyen bir ilişkinin olması, ayaklanmanın önemini artıran yönüydü[785].

Musul'u Irak'a kazandırmak İngilizlerin tek amacı değildi, aynı zamanda Türkiye'yi Sovyetlerden uzaklaştırıp Batı'ya yaklaştırmaktı. Asıl hedef, Güneybatı Asya'yı Dünya Savaşından beri yaşadığı karmaşık durumdan çıkarıp, Batı menfaatlerine yönelik olarak pasifize etmekti. Bunun da yolu Türkiye'yi pasifize etmekten geçiyordu. Türkiye'nin hakemlik yetkisi olan bir milletlerarası kuruluşun

[783] Turan, 3. Kitap, s. 111-123.
[784] Kaymaz, **Musul …,** s. 483-484.
[785] Turan, 3. Kitap, s. 112.

(Milletler Cemiyeti) kararını reddetmesi söz konusu olamazdı. Sovyetler Birliği de somut şekilde destek vermeyeceğini belirtmişti[786].

Bu koşullar altında 5 Haziran 1926 tarihinde imzalanan Ankara Antlaşması'na göre, Türkiye'nin, 25 yıl süreyle Musul petrollerinden elde edilen gelirin %10'unu alması kararlaştırılmıştır[787]. Royalty ödemeleri boru hattının tamamlandığı ve TPŞ'nin ihracata yönelik ticari üretime geçebildiği 1934 yılı itibarıyla yapılmaya başlanmıştır. Ödemeler 1934'den 1951'e kadar, 1945 yılı dışında düzenli şekilde yapılmıştır. 1954 yılında da Türkiye'ye bir ek ödeme yapılmıştır. 1951 sonrası Irak'ın petrol kazancı hızla artmış, fakat 25 yıllık süre dolduğundan Türkiye bu artıştan faydalanamamıştır[788].

Musul petrollerinden Amerika ve Fransa'nın da talepte bulunmaları üzerine, İngiltere onlara da pay vermeyi kabul etmiştir. TPŞ idarecileri ve ABD Büyükelçisi, Dışişleri Bakanlığına çağrılarak konu müzakere edilmiştir. İngilizleri ve Amerikalıları bir araya getiren Gülbenkyan olmuştur. Onun aracılığıyla Amerikalılar TPŞ'ye ortak olmuşlardır[789].

Taraflar, Musul petrolleri konusunda uzun görüşmelerden sonra bir anlaşmaya varmışlardır. 14 Mart 1925'de Türk petrol Şirketi yeniden şekillendirilmiştir. Buna göre APOC'a %24, Royal Dutch-Shell'e %24, Fransız Grubu %24, Amerikan Grubu %24 ve %4 hisse de Gülbenkyan'a verilmiştir[790].

Osmanlı sadrazamı (Sait Halim Paşa)'nın TPŞ'ye 1914 yılında verdiği ayrıcalık, bu antlaşma ile hukuksal zemine taşınmıştır. Musul Irak'a bırakılırken, petrol sahaları da TPŞ'nin kontrolüne bırakılmıştır[791].

"Böylelikle Musul'un geleceği Ankara Antlaşması imzalanmadan önce, uluslararası bir kuruluşa (TPŞ) petrol ittifakı ve Irak'ta tutulan manda rejimi ile belirlenmiştir. TPŞ'nin hissedarları arasında hisse oranları hakkında anlaşmazlık 1927'ye kadar devam etmiştir. Görüşmeler sürerken petrol komisyoncusu Gülbenkyan, önüne bir harita koyup kırmızı kalemle belli bölgeleri içine alan bir

---

[786] Kaymaz, **Musul …,** s. 572, 583-584.
[787] Soysal, **a.g.e**., s.305-306; Şimşir, **a.g.e**., s.65-67; Aydın, **a.g.e**., s. 85-88.
[788] Kaymaz, **Musul …**, s. 596-597.
[789] Mim Kemal Öke, **Musul Kürdistan Sorunu 1918-1926**, İz Yay., İstanbul, 1995, s.212; Görgen, **a.g.m**., s.186.
[790] Okumuş, **a.g.e**., s.155; İhsan Şerif Kaymaz, **Musul Sorunu-Petrol ve Kürt Sorunlarıyla Bağlantılı Tarihsel-Siyasal Bir İnceleme**, Otopsi Yay., İstanbul, 2003, s. 559; Yazıcı, **a.g.e**., s. 52.
[791] Longrigg, **a.g.e**., s. 68-69; Kaymaz, **Musul …,** s. 559; Yazıcı, **a.g.e**., s. 52.

sınır belirlemiştir. Tüm Arabistan, Kıbrıs dahil edilmiş, petrol zengini olmayan Kuzey Afrika, Balkanlar, Akdeniz'deki adalar çizginin dışında kalmıştır. Yani Ortadoğu ve Yakındoğu'nun bir haritasını çizmiştir. Bu harita 1878 Berlin Antlaşmasında belirlenen Osmanlı Devleti'nin sınırlarını ihtiva ediyordu. Kırmızı çizgi ile belirlenen alan ortakların birbirlerinden bağımsız olarak hareket etmeyecekleri alandır. Adını bu harita düzenlemesinden alan Kırmızı Çizgi (Sınır) Antlaşması (*Red Line Agreement*) ile 31 Temmuz 1928'de taraflar arasında anlaşma sağlanmış ve bu durum 3 Kasım 1948'e kadar devam etmiştir. Ortakların kendi aralarındaki rekabet bu şekilde engellenmiştir. Kendileri dışındakilere rekabet imkanı tanınmamaktadır. Bu antlaşma, Ortadoğu'da büyük şirketlerin egemenliğini sağlama konusunda ilk adımdır. 1948'e kadar petrolün mücadele alanı, bu antlaşma ile belirlenmiştir"[792].

Gülbenkyan, toplantıda olanları etkileyip yönlendirmek istemiştir. Çünkü bu coğrafyayı orada bulunan herkesten daha iyi biliyordu[793].

17 Haziran 1929 tarihinde TPŞ, Irak Petrol Şirketi adını almıştır. 24 Mart 1931 tarihinde de Irak Petrol Şirketi ile Irak Hükümetinin yaptığı anlaşmayla, Irak Petrol Şirketi, bu bölgedeki petrol kaynaklarının tamamını denetimine almıştır. 10 Nisan 1932'de Irak Hükümeti tarafından İngiliz Petrol Kalkınma Şirketi'ne verilen Dicle'nin batı tarafındaki Irak toprakları petrol imtiyazı, 1942'de Irak Petrol Şirketi'nin alt kuruluşu Musul Petrol Şirketi'ne devredilmiştir[794].

Görüldüğü üzere İngiliz emperyalizmi, bölge petrollerini ele geçirmek için uzun uğraşlar sonunda müttefiklerinin yanı sıra, bu bölgede yaşayan azınlıkları da kışkırtarak sonunda amacına ulaşmıştır[795].

---

[792] Longring, **a.g.e**., s.69-72; Mosley, **a.g.e.**, s.50,71; Yazıcı, **a.g.e.,** s.52; Okumuş, **a.g.e.,** s.163.
[793] Okumuş, **a.g.e.,** s.164.
[794] Öke, **Musul Kürdistan …,** s.212; Görgen, **a.g.m**., s.186; Yazıcı, **a.g.e**., s.53; Gürel, **a.g.e**., s.61.
[795] Abdulhaluk M. Çay, **Her Yönüyle Kürt Dosyası**, Turan Kültür Vakfı Yay., Ankara, 1996, s.375; "Musul'da Tazyikat", **Çankırı**, 23 Haziran 1925.

5.8.CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA TÜRKİYE'DE PETROL KONUSUNDA GELİŞMELER

TBMM'nin açılışından bir gün sonra 24 Nisan 1920 tarihli konuşmasında Mustafa Kemal Atatürk, bir hükümet kurmanın zaruri olduğunu belirtmiştir. 3 Mayıs'ta da 11 kişiden oluşan hükümet üyeleri seçilir. Bu kişilerden Türkiye'de ilk kez bir İktisat Vekaleti kurulur. İlk hükümet programı 9 Mayıs 1920'de okunur. Bu programda mali ve ekonomik konulara önem verileceği vurgulanmıştır.

1922 yılına kadar Kurtuluş Savaşı yaşayan ülkede öncelikli amaç düşman işgalinden kurtulmak olur. Dolayısıyla ekonomi, üretim yapmaya uygun olmamış, aksine tüketime yönelik olmuştur. Savaş sonunda Lozan Konferansı'nda en zorlu görüşmeler daha çok ekonomiyi ilgilendiren konular hakkında olmuştur. Siyasi bağımsızlık sonrasında ekonomik bağımsızlığın da kazanılması için yeniden savaşa girmek dahi göze alınmıştır[796].

Yaşanan güçlükler, barış dönemine başlarken yeni bir oluşumla beraber ekonomiyi güçlendirmeyi daha da önemli hale getirmişti. Yıkılıp yakılmış bir ülkenin öncelikle alt yapısını oluşturmak, ulaşım imkanını geliştirmek ve yoksulluğu yok edebilmek amacıyla bir ulusal ekonomi yaratıp düzenli gelir kaynakları bulmak gerekmekteydi. Bu amaçları gerçekleştirebilmek için yapılması gerekenleri Gazi Mustafa Kemal, 1 Mart 1922'de TBMM'yi açış konuşmasında dile getirmişti. Kapitülasyonlar ve ona benzeyen ayrıcalıkların bulunmadığı ilkeler şöyledir: "*Ulusal bir ekonomi yaratmak, dışarıya muhtaç olmadan yerli üretim ve kaynaklarla yetinmek, tarımsal ve dokuma sanayiine öncelik vermek, toprak altında duran madenlerimizi işletmek için doğrudan halkın yararına olacak girişimleri maliye ve tekniğimizin gücü nispetinde devletleştirmek, sermaye sahiplerine Türk yasalarına uyma şartı ile kolaylık sağlamak*". Burada ulusal ekonomi devletçilik anlamında değildi. Bu, devlete öncelik tanıyan karma ekonomi idi[797].

Atatürk, ekonomi ile ilgili olarak maden kaynaklarının ülkenin kalkınmasındaki önemini belirterek, kaynakların ülke lehine olacak şekilde

---

[796] Afet İnan, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı**, TTK, Ankara, 1972, s.8.
[797] Şerafettin Turan, **İsmet İnönü-Yaşamı, Dönemi ve Kişiliği,** Bilgi Yay., Ankara, 2000, s. 104.

değerlendirilmesi gereğine vurgu yapmıştır. Ekonomiyi direkt ilgilendiren konuların devletleştirilmesine değinmiştir[798].

Lozan Konferansı'nda yaşanan anlaşmazlıklar ile görüşmelerin kesintiye uğradığı sırada, ekonomide izlenecek yolu belirlemek amacıyla 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de ilk Türkiye İktisat Kongresi toplanmıştır[799]. Kongrede Mustafa Kemal Atatürk, "*Siyasi, askeri zaferler ne kadar büyük olursa olsun, ekonomik zaferlerle taçlandırılmazlarsa, kazanılacak başarılar yaşayamaz ve sürekli olamaz*" sözleriyle ekonomik bağımsızlığın ve gelişmenin önemine vurgu yapmıştır[800].

"*Ulusal egemenlik ekonomideki egemenlikle güçlendirilmelidir*" diyen Atatürk, ulusal ekonominin öneminin altını çizdikten sonra, yabancı sermayeye karşı çıkmadığını, Türk yasalarına uymak şartıyla yurtta yabancı sermayenin de olabileceğini ifade etmiştir. Devletçilik ilkesi ise, 1929 dünya ekonomik bunalımı ortaya çıktığında uygulanacaktır[801].

Lozan Antlaşması sonrasında Yeni Türkiye Devleti, gelişimini sürekli kılmak için toplum yaşamında, siyasi, ekonomik, hukuki, kültürel olmak üzere pek çok alanda köklü değişikliklere girişmiştir[802]. Ülkede Cumhuriyetin ilanıyla beraber iktisadi siyaset yeni bir şekilde ele alınmıştır. Yaşanan savaşlar sonunda Osmanlı İmparatorluğu son bulup Türkiye Cumhuriyeti devleti kurulunca, yöneticilerin en önemli meselesi ülkenin iktisadi düzensizliği olmuştur. Ülke iktisadi ve sınai bilgiden mahrumdu. Bilgisizlik nedeniyle ülke ekonomisinin çoğunluğunu oluşturan tarım dahi kaderciliğe terk edilmiş durumdaydı. Bu durumda sanayi yatırımlarına başlanması için yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmaktaydı. Ancak Osmanlı zamanında uygulanan kapitülasyonlar ve Düyun-u Umumiye'nin olumsuz deneyimleri, yeni hükümeti ekonomik kalkınmayı kendi kaynaklarıyla gerçekleştirmeye yöneltmiştir[803].

Cumhuriyetin kurucuları ekonomik bağımsızlığın öneminin farkında olarak, daha önce yaşanılan olumsuz durumları yaşamamak için, ekonomi politikasında

---

[798] Mustafa Haydar Terzi, "Mustafa Kemal Atatürk Dönemi Türkiye Madenciliği", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,** Güz 2021, S. 104, s. 126.
[799] İnan, **a.g.e**., s. 9.
[800] İnan, **a.g.e**., s. 8.
[801] Turan, **İsmet İnönü …,** s. 104-105.
[802] Uçarol, **a.g.e**., s. 726.
[803] Haluk Cillov, **Türkiye Ekonomisi**, İktisat Fakültesi Yay., İstanbul, 1972, s. 131-132.

değişime yönelmiştir[804]. İktisat Vekili Mahmut Esat Bozkurt, "… *memleketin ekonomik gelişmesi için acele olarak kararlar alınması gerektiğini*" söylemiştir[805].

İzmir İktisat Kongresi'nde devletin, özel girişime destek verecek bir rol üstlenerek ülke ekonomisinin kısa sürede toparlanmasının amaçlandığı ifade edilmiştir[806]. Bu bağlamda kongrede, bir ticaret bankasının ve sanayi bankasının kurulmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle özel girişimcileri finanse etmek için 26 Ağustos 1924'de Türkiye İş Bankası kurulmuştur[807]. Yine bu kapsamda Osmanlı döneminden devralınan devlet fabrikalarının işletilmesi, yenilerinin yapılması ve özel girişimler tarafından kurulacak sanayiye çeşitli yardımlar sağlamak amacıyla 19 Nisan 1925'te devlet, Sanayi ve Maadin Bankası'nı kurmuştur[808].

Sanayi ve Maadin Bankası 1933 yılında Sümerbank haline gelmiştir. Devletin sanayi kuruluşlarına mali destek sağlayan banka, bu alanda bilhassa Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı döneminde önemli işler gerçekleştirmiştir[809].

Aslında bu dönemde asıl düşünce, daha çok sanayi ve maden alanında devlet girişimlerini kapsayan bir ulusal ekonomi yaratmaktı. Devlet kuruluşları, özel kuruluşlara benzer biçimde faaliyette bulunacaklar, amaçları da normal kar elde etmek olacaktı[810].

TBMM'nin kurulması ve arkasından Cumhuriyet'in ilanı ile madencilik alanındaki eksikliklerin tamamlanması, azınlık ve yabancıların bu alandaki egemenliğinin azaltılması ve diğer alanlardaki gibi yeni düzenlemelerin yapılması bir zorunluluktu. Cumhuriyet dönemi yöneticileri, durağan endüstri ve savunma ihtiyaçlarından soyutlanmış bir madenciliğin getirmiş olduğu eksiklikleri Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sürecinde görmüşlerdi. Askeri başarıların ekonomi alanında da gerçekleştirilmesi düşüncesi ile yeni idareciler bu soruna çözüm bulmaya yönelmişlerdir[811]. Bu konuda Türkiye'nin, önemli endüstrilerinin kurulmasına imkân verecek ham maddelere ve yeraltı servetlerine sahip olduğu anlaşıldığından,

---

[804]Özkan Demir, **Cumhuriyet Dönemi Madencilik Politikaları ve Etibank'ın Rolü**, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ, 2017, s. 21.
[805] Afet İnan, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923),** Ankara, 1982, s. 77.
[806] Cillov, **a.g.e**, s. 132.
[807] Terzi, **a.g.m**., s. 131.
[808] Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yay, Ankara, 1982, s. 32; Cillov, **a.g.e**., s. 310.
[809] Cillov, **a.g.e**, s. 417.
[810] Cillov**, a.g.e**., s. 133.
[811] Terzi, **a.g.m**., s. 126-127.

ekonomik faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için yasal düzenlemeler yapılması düşünülmüştür[812].

Cumhuriyet rejiminin Lozan Antlaşması sonrasında Musul konusunda verdiği uzun mücadeleye rağmen kayba uğraması ile yeni hükümetin ekonomik olarak ilk faaliyetlerinden biri de ülkedeki petrol varlığını araştırmak olmuştur[813].

Petrolün aranması ve bulunması, yeterli bilgi, teknoloji ve sermaye gerektirdiği için, Cumhuriyet'in ilk yıllarında önemli adımlar atılamamış ve başlangıçta yabancılara kişisel imtiyazlar verilmiştir. Ancak Cumhuriyet Hükümeti siyasi bağımsızlık sonrası ekonomik bağımsızlık mücadelesi verirken, petrol konusunda arama yapılması ve işletilmesinin kendi imkanları ile yapılmasını temel ilke olarak benimsemiştir[814].

Ülkedeki petrol varlığının belirlenmesine yeni kurulan hükümet büyük önem vermiş ve bu konuda yabancı bir uzmanın ülkeye davet edilmesi uygun görülmüştür. Bir süre Rusya'da görev yapmış olan Lüksemburglu jeolog Dr. M. Lucius yapılan sözleşme ile görevlendirilmiştir. Dr. Lucius 1925'de Tekirdağ'ın Şarköy, Mürefte ve Hora ilçelerinde, Antalya'nın Muskaryayla, Elmalı, Çıralı, Sinop'un Boyabat, Erzurum'un Katranlı, Naftik, Pülk, Hasankale gibi daha önce Osmanlı döneminde de petrol araştırması yapılan yerlerde tespitler yaparak rapor tutmuş ve İktisat Vekaleti Maden Umum Müdürlüğü'ne raporları sunmuştur[815]. Bu raporlar bu alanlarda yapılacak diğer etütlerin ilk örneği olduğu için önemlidirler[816].

1926 yılında İstanbul'a yakın olduğu için portesinden dolayı ilgi çekmiş Mürefte bölgesinde bir petrol faaliyeti görülmüştür[817]. Fakat yerel yönetim, bu konudaki formaliteler ikmal edilmemiş olduğundan sondaj yapılmasına izin vermemiş ve çalışmadan vazgeçilmiştir[818].

---

[812] Demir, **a.g.t.,** s. 23.
[813] Kökyay, **a.g.e**., s. 68.
[814] Şavkılı, **a.g.m**., s. 386.
[815] Nadir Yurtoğlu, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Petrol Arama Politikaları (1923-1950)", **Akademik Bakış**, C. 10, S. 20, 2017, s. 149; Taşman, **Türkiye'de Petrolün Tarihçesi**, s. 17; Kemal Lokman, "Türkiye'de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler", **MTA Dergisi**, S. 72, 1969, s. 222.
[816] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 17.
[817] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 17; Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 149; Lokman, **Türkiye'de Petrol Arama …,** s. 222.
[818] Cevat Eyüp Taşman, "Trakya ve Petrol", **MTA Dergisi**, 2/34, 1945, s. 340.

1926 yılı, Türkiye'de petrol konusunda ayrı bir öneme sahiptir. 24 Mart 1926 tarihinde 22 maddeden oluşan 792 Sayılı "*Petrol Kanunu*" hazırlanmıştır. Bu kanun hükmüne göre, "*Türkiye hudutları dahilinde bilcümle arazide bitüm ve petrol müştakatı tabiiyesi madenlerinin taharri ve işletilmesi hakkı maadin kanunu ahkamına tabi olmak kaydı ile Hükümete verilmiştir*"[819].

Ancak petrol olup olmadığı kesin olmayan azami 5.000 hektarlık alanda kişilere de bir yılı aşmamak koşuluyla petrol arama hakkı verilebilirdi. Bu süre içinde kişiler bir kuyudan petrol çıkarırsa, kuyunun etrafından 25 hektarlık alandan 25 yıl süreyle petrol çıkarma hakkını elde edecekti. Bu alanın etrafındaki 75 hektarlık bölgenin işletilmesi hakkı ise devlete ait olacaktı[820].

792 Sayılı bu kanun, Romanya'nın 1924'de petrollerini millileştirmek için hazırladığı petrol kanunundan esinlenerek hazırlanmıştır[821]. Bu kanun ile petrol işleri devlete bırakılırken, Osmanlı zamanında yabancılara tanınmış olan ülke içerisindeki özel girişim ve ayrıcalıklara son verilmiştir[822].

Türk Petrol Kanunu, Türkiye sınırları içerisinde petrol arama ve işletme hakkını hükümete vermektedir. Bu nedenle de devletçi bir kanun olarak değerlendirilmiştir. Önceki dönemde dünya savaşının arkasından istiklal savaşını yaşamış ve bir imparatorluğun tasfiyesini görmüş, Ortadoğu'daki petrol kaynakları için yapılan askeri ve siyasi mücadeleleri yaşamış olan devlet yöneticilerinin, Lozan Barış Antlaşması sonrasında petrol konusunda böyle bir düşünceye sahip olmaları da doğal karşılanmaktadır[823].

Yüzyıllarca boşlanmış, sanayileşmemiş, uzun süren savaş dönemlerinde yakılıp yıkılmış, altyapısı olmayan, sermaye birikimi de bulunmayan bir ülkenin onarılıp kalkınması için devletin her şeyi üstlenmesi ve öncülük etmesi gerekliydi[824].

24 Mart 1926'da çıkarılan bu kanunla ilgili olarak mecliste konuşan Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, ülkenin en önemli ihtiyaç duyduğu maddelerden birinin

---

[819] **Resmi Gazete**, 6 Nisan 1926, s. 1247; Lokman, **a.g.e**, s. 115; Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 18; Acun, **a.g.e**., s. 236-240.
[820] Boratav, **a.g.e**., s. 82.
[821] Göksu, **a.g.e**., s. 73.
[822] Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 149.
[823] Cahit Doğan, "Petrol Meselemizin Dünü", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, S. 3, Aralık 1979, s. 141.
[824] Turan, **İsmet İnönü …,** s. 115.

petrol olduğunu ve Erzurum, Boyabat, Van, Trakya ve Antalya'da petrol sızıntıları bulunduğundan bahsetmiştir[825].

792 Sayılı Kanun'un ikinci maddesine göre, hükümetin petrol arama ve işletme hakkını bizzat kullanabilme, ya da herhangi bir şirkete veya herhangi bir kişiye devretme hakkı vardı[826]. Yani hükümet, özel girişimi tamamen dışlamıyor, hükümetle birlikte petrol arama ve işleme faaliyetine özel girişimin de katılmasını mümkün kılıyordu[827].

1926 petrol kanununda, petrol arama ve işletme konuları yer alırken, petrolün nakliyatı ve arıtımı konularının belirtilmemiş olması, bu kanunun eksik tarafı olarak görülebilir[828].

Çıkarılan bu ilk petrol kanunu, Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren Hükümetin petrole verdiği önemi göstermektedir. Türkiye'de petrol yataklarının bulunması ne kadar önemli olsa da, Cumhuriyetin ilk yıllarında bu işi gerçekleştirecek bir kuruluşun yokluğu olumlu sonuçlar alınmasına engel olmuştur. Ayrıca petrol arama ve işletmesinin büyük sermaye gerektirmesi de bu konu için sorun teşkil etmiştir. Hükümet bu konuya çözüm bulabilmek için, yurt içindeki petrol ve türevi madenlerin aranması ve işletilmesi amacıyla gereken sermayenin sağlanması için 9 Mart 1927'de kararname çıkarıp Türkiye İş Bankası'na bu görevi vermiştir[829].

Cumhuriyet kurulduğunda, 1913 yılında çıkarılan Teşvik-i Sanayi Kanunu hala yürürlükteydi[830]. Gazi Mustafa Kemal, 1925 ve 1926 yıllarında meclis açılış konuşmasında "*sanayi ve maden endüstrisine dönük üretimin artırılması için, sanayi girişimlerini ve gerekli çalışmaların teşvik edilmesini lüzumlu gördüğünü*" ifade etmiştir. Bunun üzerine özel sanayi girişimcilerini ve maden işletmeciliğini özendirmek ve üretimi artırmak amacıyla 28 Mayıs 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu

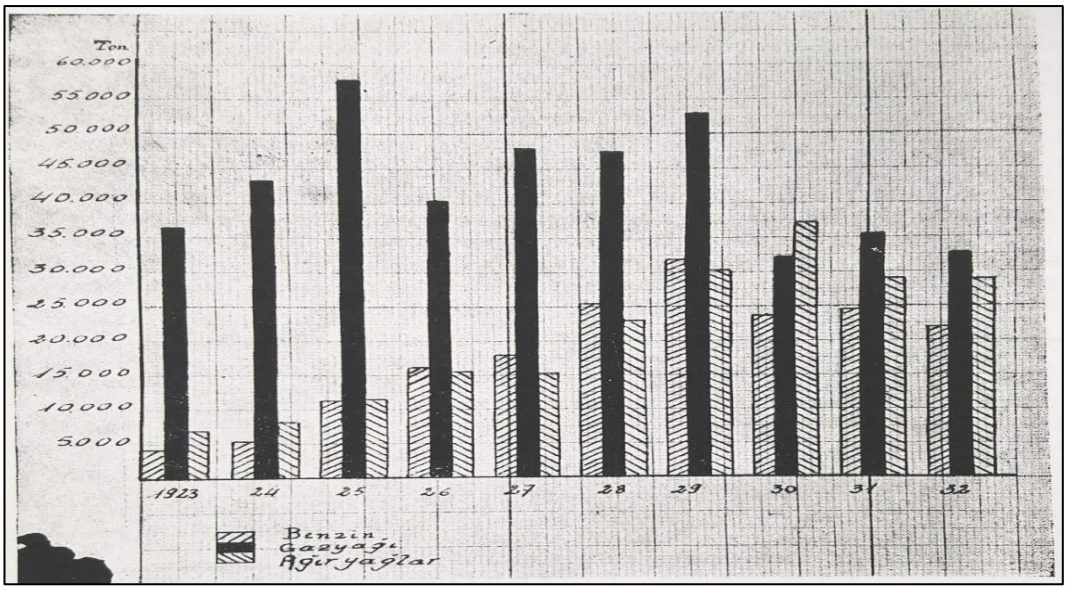
---

[825] **TBMM Zabıt Ceridesi**, 2. Dönem, C. 23, s. 322-324; Şavkılı, **a.g.m**., s. 386.
[826] **Resmi Gazete**, 6 Nisan 1926, s. 1247; **TBMM Zabıt Ceridesi** 2. Dönem, C. 23, s. 321,328; Lokman, **a.g.e**., s. 114-115.
[827] Kökyay, **a.g.e.,** s. 72.
[828] Yavuz Haykır, Özkan Demir, "6326 Sayılı Petrol Kanunu ve Demokrat Parti Dönemi Petrol Politikası", **SUTAD**, Bahar 2017, S. 41, s. 254; Akalın, Tüfekçi, **a.g.m**., s. 55.
[829] Haykır, Demir, **a.g.m**., s. 255.
[830] Çağlar Keyder, **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929)**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1982, s. 86.

çıkarılmıştır[831]. Devletçiliğin anlamını ortaya koymasının yanı sıra, milli sanayileşme politikasının da başlangıcı olan bu kanunun 1942 yılına kadar yürürlükte kalması ve 15 yıl süren uygulama sonunda özel sanayici ve maden girişimcilerinin kanunun sağladığı teşvike artık ihtiyaç duymayacağı öngörülmüştür[832].

Teşvik-i Sanayi Kanunundan faydalanan 580 fabrika olduğu halde, 1933 yılında bu sayı 2257'ye çıkmıştır. Daha sonra verilen ruhsatlardan 192'si iptal olunmuş ve farklı büyüklükteki fabrika sayısı 2095'e düşmüştür. Yine 1927 yılından itibaren makine, traktör ve motor kullanan kuruluşların sayısında artış yaşanmıştır. Türkiye'de otomobil, kamyon, makine sayısının artmasıyla benzin ve türevlerin de harcanma oranı yükselmiştir. Makineleşmeye, elektrikleşmeye, bundan dolayı da petrolleşmeye yani sanayileşmeye doğru gidiş görülmektedir. Tüm sanayi araç-gereçleri ithal olduğu gibi petrol ve türevleri de yabancılardan gelmektedir. Bunlara ödenen para dış ticaretimizde aleyhimize olmaktadır. Makine, motor, tayyare vs.'ye bir kez para ödenir. Ancak petrol ve türevleri için sürekli masraf yapılması gerekmektedir. Bu nedenle kendi petrol madenlerimizi işletmek milli bir dava şeklini alacaktır[833].

Tablo:1. 1923-1932 Yılları Arasında Benzin, Maden Yağları ve Gazyağı Harcama Oranımız



831 Ahmet Kartalkanat, "Cumhuriyet Döneminde Madenciliğimizin Gelişimi ve Türkiye Maden Politikası", **Jeoloji Mühendisliği**, S. 38, 1991, s. 52.
832 Terzi, **a.g.m**., s. 32; Boratav, **a.g.e**., s. 86.
833 Lokman, **a.g.e**., s. 88-92.

Tablo 1'de görüldüğü üzere, benzin ile maden yağları kullanımı on yıl içinde artarken, gazyağı kullanımı ise azalmaktadır. Bu da makineleşme, yani petrolleşme, yani sanayileşmeye doğru ilerlemekte olunduğunu göstermektedir[834].

1926 Petrol Kanunu'ndan önce Fransız sermayedar Emil Mayen'in, 1924 yılında Fuat Paşa'dan aldığı maden arama imtiyazına sahip olduğu Van Kürzot'ta 1927 yılında Sorbon Üniversitesi jeoloji Profesörü L. Bertrand ve çalışma grubu tetkiklerde bulunmuş; fakat olumlu bir sonuç alınamamıştır[835]. İmtiyazı devam ettirmek için 1928'de Kemal Lokman da Kürzot civarında tetkikler yapsa da, Bernard'ın hazırladığı rapor, buranın petrol araştırmak için uygun olmadığını tespit etmişti. Emil Mayen'in imtiyazı da 1937'de fesh edilmiştir[836].

Maden mühendisi Bekir Vehbi Ergene ise 1928 yılında Bayburt'un Cımağıl köyünde araştırma yapmış, ancak olumlu bir sonuca ulaşamamıştır. Yine aynı yıl Amerikan'ın Standard Oil şirketi hesabına petrol jeoloğu Shirley Mason Türkiye'ye gelip Tekirdağ Mürefte, Sinop Boyabat, Mardin ve Cizre'de tetkikler yapmış ve bu alanların stratigrafik (yer kabuğu katmanları) yerlerini belirtmiştir. Mason, gezdiği bölgede bir miktar petrol bulunması ihtimali olsa da, yabancı sermayenin buradan pek fazla kar edemeyeceği sonucuna varmıştır[837].

1929 yılında Dr. Lucius ve Hadi Galip Yener Cizre bölgesini incelemiş ve Harbol'da (Irak sınırına yakın bir köy) bulunan asfalt ile ilgili bir tahminde bulunmuşlardır. Buna göre bölgenin 60 km. uzunluktaki bir alanı içine alan derinliklerde petrol olabileceğine dair işaretlere rastlanılmış ve petrol için bu bölgede çalışılması gerektiğine dair bilgi rapor edilmiştir[838].

1929'da Hükümet hesabına ilk defa Türk mühendis ve jeologların olduğu bir grup ve Dr. Lucius bir yıl süreyle Mürefte'de, 1930'da yine aynı kişiler Finike'de, Antalya Çıralı'da, Mardin, Cizre, Simak, Harbol'da, Riza Mapavri'de, Bayburt Cımağıl'da, Erzurum Hasankale, Katranlı, Divan-ı Hüseynik, Pülk ve Naftik'de

---

[834] Lokman, **a.g.e**., s. 84.
[835] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 18; Şavkılı, **a.g.m**., s. 387.
[836] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s.18.
[837] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 18; Şavkılı, **a.g.e**., s. 388; Kemal Lokman, "Memleketimizde Petrol Araştırmaları", **Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni**, C. 6, S. 2, s. 96.
[838] Lokman, **Türkiye'de Petrol Arama …,** s. 227.

petrol tezahürlerini incelemişlerdir[839]. 1930 yılında Güneydoğu bölgesinde ve Mürefte civarında jeolojik incelemeler sürdürülmüştür[840].

1932'de Sırp mühendis Petenekoff, Nizamettin Şevki namına Erzurum Pulk'da, 1933 yılında da Sinop Boyabat (Ekinveren)'da incelemeler yapmış, 1934 ve 1935'de bir miktar petrol elde etmiştir[841]. 1933'de Dr. Lucius, Kemal Lokman ve Hadi Yener'den oluşan bir uzman grubu Ankara'da Çorba-Pazar bucağı bölgesinde petrol tetkikinde bulunmuşlar; ancak olumlu sonuç alınamamıştır[842].

Yurt içinde henüz petrol konusunda ilerleme yaşanamadığından, her yıl yurt dışından petrol ve türevleri ithal edilmiştir.

Tablo:2. 1923-1932 yılları arasında ithal edilen petrol ve türevlerinin miktarı ve para değeri.

10 Yıllık Petrol ve Müştakları İthalâtımız

YIL	Miktar Kilo	Kıymet T. L.
1923	47,807,431	5,653,748
1924	57,540,617	6,428,057
1925	81,394,942	9,475,982
1926	74,504,420	8,979,078
1927	82,571,758	7,798,501
1928	96,499,950	9,161,583
1929	115,706,810	9,822,887
1930	93,931,413	6,118,181
1931	89,834,096	4,332,586
1932	89,911,069	3,577,219
	829,702,506	71,347,822

"Tablodan anlaşılacağı üzere, 1923'den 1929'a kadar ithalat miktarı her yıl artarak 1929 yılında en yüksek seviyesini bulmuş, sonraki yıllarda durgunluk yaşanmıştır. Bunun nedeni ise, dünya petrol üretiminde 1930 yılından başlayarak üretimin artması dolayısıyla, fiyatların inmesidir"[843].

[839] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 18-19; Gümüş, Altan, **a.g.e**., s. 8.
[840] Yurtoğlu, **a.g.m**, s. 149.
[841] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 19.
[842] Lokman, **Türkiye'de Petrol Arama …,** s. 229.
[843] Lokman, **a.g.e**., s. 77-78.

On yıl içinde petrol ve türevlerinin ithalatı için ödediğimiz 71.500.000 lira, on yıllık dış ticaretimizde zararımıza olan 376.610.000 lira farkın %19'u olduğuna göre zararımızın (genel ithalatımızın) önemli bir bölümünü petrol ve türevleri oluşturuyor demektir.

Tablo:3. 1923-1932 Yılları Arasında Türkiye Dış Ticareti[844]

10 Yıllık Türkiye Dış Ticareti

YIL	İthalât T. L.	İhracat T. L.	Fark T. L.
1923	144,788,671	84,651,190	— 60,137,481
1924	193,661,048	158,867,958	— 34,793,090
1925	241,618,642	192,428,196	— 49,190,456
1926	234,699,735	186,422,755	— 48,276,980
1927	211,398,184	158,420,998	— 52,977,186
1928	223,531,775	173,537,489	— 49,994,286
1929	256,296,379	155,214,071	—101,082,308
1930	147,550,516	151,454,371	+ 3,903,855
1931	126,659,613	127,274,807	+ 615,194
1932	85,983,723	101,305,650	+ 15,321,927
	1,886,188,286	1,489,577,485	—376,610,801

Devlet, 1926 yılında çıkardığı Petrol Kanunu'na göre 1933 yılına kadar petrol araştırmaları yaptırsa da, istenilen şekilde sonuç alınamamıştır. Petrol aranması ve yeraltı servetlerinin devlet tarafından değerlendirilmesi için hükümet tarafından görevlendirilecek bir kuruluşun oluşturulması amacıyla 20 Mayıs 1933 tarihinde 2189 sayılı "*Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdareleri Teşkiline Dair Kanun"* çıkarılmıştır. Bu kanuna göre Türkiye sınırları dahilinde petrol, altın ve diğer madenlerin aranması ve işletilmesinde İktisat Vekaleti'ne bağlı olan Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdareleri yetkili olacaktır. Petrol İdaresi, Müdür Cevat Eyüp Taşman ve Muhasebeci Muhittin Akkaya ve bir müşavir jeolog Sidney Paige'den oluşmaktaydı[845].

Bu idare, bir İsviçreli iki de Amerikan uzman ile petrol bulunma olasılığı bulunan bütün bölgelerin etüdünü yeniden yaptırmıştır. Bu incelemeler sonunda ülkede ilk kez sondaj ile petrol aranmasına karar verilmiştir. Kullanılacak olan

[844] Lokman, **a.g.e.**, s. 81.
[845] Taşman, **Türkiye'de Petrolün** …, s. 19.

sondaj malzemeleri Amerika'dan getirtilerek Mardin'in Midyat ilçesi Basbirin Bucağında 13 Ekim 1934'de çalışmalara başlanmıştır. Türkiye'nin ilk petrol arama kuyusu olan "*Basbirin 1 Kuyusu*" çalışmalarına İktisat Vekili Celal Bayar, Yüksek Mühendis Abdullah Hüsrev Gulemen, Jeolog Bartel Granigg katılmışlardır. Verimli petrole ulaşılamayıp 1351 metre derinlikte suya rastlanıldığından 15 Haziran 1936'da çalışmadan vazgeçilmiştir[846].

1934 yılı sanayileşmede olduğu gibi petrol konusunda da önemli kararların alındığı bir yıl olmuştur. Sanayileşmeyi hızlandırmak için rapor hazırlığına başlanmıştır[847]. Hazırlığına 1932 yılında başlanan ve 1934'de Sümerbank ve İş Bankası'nın verdiği destek ile Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı yürürlüğe konmuştur[848]. BBYSP'nın uygulanması ve ona göre alınan tedbirler, Türkiye'yi 1932'den başlayarak dünyadaki ekonomik bunalımın etkilerinden korumada önemli olmuştur. Dışarıdan ithal edilecek ürünlerin hacmi daha 1929'da kotalara bağlandığından ticaret bilançosu 1932'den başlayarak 1938'e kadar artış fazlası yaşanmıştır. Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT) de, ancak alınan bu tedbirlerle kurulmuştu. Plan çalışmaları devam ederken kurulan Sümerbank öngörülen yatırımlarını üstlenmişti. Bir süre sonra maden ve diğer enerji kaynaklarını bulup işletmek için yeni bir kuruma ihtiyaç duyulmuştur. 1935 yılında çıkarılan yasalarla üç kurum oluşturulmuştur. Bunlar: Madenleri arayıp bulma görevi verilen Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA); Madencilik sanayiini destekleyip gerekli olan işletmeleri kuracak Etibank ve memleketin elektrik ihtiyacını karşılamak için gerekli tetkikleri yapacak olan Elektrik İşleri ve Etüd İdaresi idi. Bu şekilde, kalkınma için gerekli örgütlenme tamamlanmış oluyordu[849].

BBYSP dahilinde, ülkenin hammadde gereksiniminin milli madencilik düşüncesi ile yurt içinden sağlanması, madenlerden verim alabilmek için program hazırlanması ve bu tür maddelerin ihracatının önemi vurgulanmıştır[850]. Bu plana göre petrol bulunmaya uygun olan bölge Mardin-Cizre-Siirt arasına denk gelen bölgedir.

---

[846] Taşman, **Türkiye'de Petrolün** …, s. 19; Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 150; Şavkılı, **a.g.m**., s. 389; Haykır, **a.g.m**., s. 255; Kemal Lokman, Türkiye Petrol Sondajları, **MTA Enstitüsü Dergisi**, C. 61, Ankara, s. 62.
[847] Y. Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950),** Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1994, s. 351.
[848] Terzi, **a.g.m**., s. 138.
[849] Turan, **İsmet İnönü …,** s. 124.
[850] Kartalkanat, **a.g.m**., s. 53.

Planda başlangıçta petrol aranılması, bulunamadığı takdirde maden kömürü ve linyit aranmasına başlanması belirtilmiştir[851].

1933 yılında kurulan Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdaresi iki yıl kadar çalışmalarını sürdürdükten sonra, MTA'ya bağlanacaktır[852].

1935 yılında yaşanan en ciddi gelişmelerden birisi 22 Haziran 1935'de 2804 sayılı kanunla Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün kurulmasıdır. Bundan böyle Altın ve Petrol Arama ve İşletme İdaresinin hakları MTA Enstitüsü'ne geçmiştir[853].

Enstitünün başına Maden Mühendisi Reşit Gencer getirilmiştir[854]. Başlangıçta Ankara'da Adliye binası yanındaki bir apartman katında birkaç kişiden oluşan enstitünün Kömür, Petrol, Muhasebe, Labaratuvar ve Diğer Metaller olmak üzere beş bölümü bulunmaktaydı[855]. Petrol Arama Grubunun başına da Direktör olarak Cevat Eyüp Taşman, yardımcı olarak da Kemal Lokman getirilmiştir[856].

Yurt içinde maden-petrol arama ve işletme, jeolojik ve jeofizik incelemeler yapma, labaratuvar kurma, elektrik santralleri kurma, tüm teknik işlerin görülmesi, maden sanayiinde çalışacak kişilerin yetiştirilmesi ve bankacılık yapma MTA'nın görevleri arasındaydı[857]. MTA'nın kurulmasından sonra Altın ve Petrol Arama İdaresi kapatılarak bütün hakları, varlıkları, borçları MTA'ya devredilmişti[858].

MTA'nın kurulduğu günlerde MTA tarafından bulunan madenlerin işletilmesi için var olan milli kuruluşların yaptığı düzenlemelerin yeterli olamayacağı ve bu nedenle yeni bir kuruluşa ihtiyaç olması düşüncesiyle Haziran 1935'de Etibank kurulmuştur. Yani MTA'nın kurulması işletmecilikte görevlendirilen Etibank'ı doğurmuştur. Etibank, MTA'nın ortaya çıkardığı madenler ile uğraşacak ve bunların ihtiyacı olan sermayeyi ülke yararına en verimli şekilde sağlamak ile sorumlu olacaktır[859]. Banka, 1936 yılında çalışmalarına başlayabilmiştir[860].

MTA'nın kurulmasıyla petrol çalışmalarının sistemli hale getirilmeye çalışılması, somut sonuçlar henüz olmasa da, yurtta petrol bulma umudunu

---

[851] Şavkılı, **a.g.m**., s. 389.
[852] Lokman, **Türkiye Petrol Sondajları**, s. 62.
[853] Taşman, **Türkiye'de Petrolün** …, s. 19-20; Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 150-151.
[854] Acun, **a.g.e**., s. 160.
[855] **Cumhuriyet Devrinde Madencilik ve MTA Enstitüsünün Kuruluşu (1935-1973),** 1973, s. 5.
[856] Acun, **a.g.e**., s. 161.
[857] Terzi, **a.g.m**., s. 146; Demir**, a.g.t**, s. 41.
[858] Şavkılı, **a.g.m**., s. 390.
[859] Demir, **a.g.t**., s. 41.
[860] Demir, **a.g.t**., s. 93.

yükseltmiştir. 8 Kasım 1937'de Celal Bayar, "*petrol konusunda henüz somut sonuçlara ulaşılamasa da, güçlü işaretleri bulunduğunu ve bazı bölgelerde petrol olduğuna dair tabakalanma tespit edildiğini; ancak kapsamlı sondaj çalışmaları yapılmadan kesin fikir yürütmenin imkansız olduğunu*" söylemiştir[861].

1935 yılında MTA'nın kurulmasıyla yurtta yerli ve yabancı araştırmacılar Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde, Hatay'da, Adana'da ve Trakya'da çalışmalara başlamışlardır. MTA Enstitüsünün kurulmasıyla petrol araştırması yapılan ilk yer Trakya'da Mürefte yakınındaki Hoşköy olmuştur. 1936 ve 1937 yıllarında bu bölgede yapılan araştırmalar olumlu sonuç vermemiştir[862].

MTA'nın araştırma yaptığı ikinci alan Güneydoğu Anadolu'da Midyat'ın kuzeyindeki Hermis Strüktürü olmuştur. 1938-1939 yıllarında açılan kuyuların bazıları verimsiz görülüp kapatılmıştır. Bazılarında ise bir miktar petrol emarelerine rastlanılmıştır. MTA'nın petrol aradığı üçüncü bölge Van'ın Muradiye ilçesi Kürzot köyü olmuştur. Burada da olumlu bir netice alınamamıştır. Dördüncü bölge Adana'da Hocalı Köyü civarı olmuştur. Burada doğalgaz emarelerine rastlanılmıştır. Arama yapılan beşinci yer İskenderun'dur. 1940 yılında Arsuz ilçesi yakınlarında Ekver Köyü civarında iki kuyu açılmış, birinden petrol, diğerinden ise bir miktar havagazı elde edilmiştir[863].

Tablo:4. MTA Enstitüsü Tarafından 1935-1950 Yılları Arasında Türkiye'nin Farklı Bölgelerinde Açılan Petrol Kuyuları[864]

Kuyunun Adı	**Bölge**	**Şirket**	**Başlama Tarihi**	**Bitirme Tarihi**	**Sondaj Derinliği**	**Sonuç**
Baspirin-1	Siirt	Pet.Ara.İş.İdaresi	13.10.1934	15.06.1936	1351	Pet. Emaresi
Hoşköy-1	Trakya	MTA	02.06.1935	31.07.1935	111	Kuru
Hoşköy-2	Trakya	MTA	02.08.1935	30.08.1935	136	Kuru
Hoşköy-3	Trakya	MTA	14.09.1935	30.09.1935	55	Kuru
Hoşköy-4	Trakya	MTA	08.10.1935	24.10.1935	53	Kuru

[861] Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 151; Şavkılı, **a.g.m**., s. 391. İsmail Arar, **Hükümet Programları 1920-1965,** Burçak Yay., İstanbul, 1968, s. 96.
[862] Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 151; Taşman, **Türkiye'de Petrolün** …, s. 22; Acun, **a.g.e.,** s. 162.
[863] Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 152; Şavkılı, **a.g.m**., s. 392.
[864] Gümüş, Altan, **Petrolün Tarihçesi ve Türkiye'de Açılan Petrol Kuyuları**, s. 22-24.

Mürefte-1	Trakya	MTA	01.04.1936	02.07.1936	153	Gaz.Em.
Mürefte-2	Trakya	MTA	03.07.1936	10.09.1936	331	Kuru
Mürefte-3	Trakya	MTA	11.09.1936	10.10.1936	193	Kuru
Mürefte-4	Trakya	MTA	11.10.1936	07.11.1936	183	Kuru
Mürefte-5	Trakya	MTA	22.11.1936	13.12.1936	177	Kuru
Mürefte-6	Trakya	MTA	14.12.1936	11.03.1937	97	Kuru
Hermis-1	Siirt	MTA	14.01.1937	21.07.1938	942	Kuru
Mürefte-7	Trakya	MTA	12.03.1937	11.06.1937	152	Kuru
Mürefte-8	Trakya	MTA	12.04.1937	27.07.1937	257	Kuru
Mürefte-9	Trakya	MTA	20.07.1937	31.07.1937	29	Kuru
Kürzot-1	Van	MTA	28.06.1938	01.08.1938	122	Pet.Em.
Kabahöyük	Trakya	MTA	23.07.1938	07.01.1939	371	Kuru
Kürzot-2	Van	MTA	02.08.1938	17.09.1938	148	Pet.Em.
Hermis-2	Siirt	MTA	17.09.1938	31.05.1939	632	Gaz.Em.
Kerbent-1	Siirt	MTA	29.10.1938	20.04.1939	1031	Pet.Em.
Gercüş-1	Siirt	MTA	13.08.1939	27.02.1940	638	Pet.Em.
Hocalı-1	Adana	MTA	22.11.1939	09.04.1940	456.50	Gaz.Em.
Ekver-1	Hatay	MTA	05.04.1940	11.12.1940	430	Kuru
Ekver-2	Hatay	MTA	16.12.1940	25.03.1941	361	Kuru
Garzan-1	Siirt	MTA	01.12.1944	09.03.1947	1510	Pet.Em.
Polatlı-1	Ankara	MTA	21.03.1945	31.07.1945	302	Kuru
Gaziantep	Gaziantep	MTA	01.11.1946	01.05.1947	464	Kükürt.Gaz.
Ağzıkara	Adana	MTA	20.12.1949	25.11.1950	1899	Kuru
Hocalı-1	Adana	MTA	12.02.1950	21.12.1950	935	Doğalgaz.Em.

1935'den itibaren, MTA kurulduktan sonraki yıllarda, petrol yatırımları somut şekilde gerçekleştirilmeye başlanmıştır. 1938 yılında uygulanmaya başlanması düşünülen İkinci Beş Yıllık Sanayi Planında ülke içerisinde petrol aramak ve petrol tasarrufunu gelişen teknoloji ile gerçekleştirmek, petrol politikasında uygulanacak hedef olarak belirlenmiştir. Sanayi Planına göre, "*Ham petrol ile daha pahalı olan*

petrol ürünleri arasındaki fiyat farkının ülke içinde kalması (rafinerilerin kurulması), sentetik benzin imalatının ekonomisinin araştırılması ve benzine alkol katılmasının araştırılması amaçlanmıştır"[865].

Birinci ve İkinci Sanayi Planlarında petrol yatırımı hedefleri Atatürk'ün öngörüsü ile dönemin teknolojisini yakalamaya dönük olarak belirlenmiştir. Atatürk döneminde hazırlanan planlar, sonraki dönemlerde hazırlanan planlara örnek olmuştur[866].

1935 yılında MTA kurulur kurulmaz ülkenin farklı bölgelerinde sondaj çalışmaları başlatılmıştır. Teknoloji ve sermaye sıkıntısı ve personel yetersizliği ile çalışmalardan olumlu sonuçlar alınamamıştır[867]. Olumlu sonucun alınması ancak 1940 yılında yaşanmıştır. Raman'da Maymune Boğazı'nda 24 Temmuz 1940'da yapılan sondaj çalışmasında 1 numaralı kuyuda 1052 metrede petrole rastlanılmıştır. Bu, Cumhuriyet döneminin ilk petrolüdür. Günlük 10 ton çıkarılan petrol daha sonra 3 tona düşmüştür. Raman-1 denilen kuyudan 1944 yılına kadar verim alınmıştır[868].

Ekonomik anlamda ilk petrol 1946 yılında Raman-8 kuyusundan elde edilmiştir. Fakat çıkarılan petrolü depolama sorunu olduğundan uzun zaman üretim yapılamamıştır. Önceleri 7, daha sonra günlük üretim 4 tona inmiştir. 1948 yılında asitleme yapılarak verim günde 70 tona çıkarılmıştır. Aynı yıl Raman-9 kuyusunda da asitleme yapılarak üretim 70 tona çıkarılmıştır[869].

Tablo:5. Raman'da MTA'nın Yaptığı Aramalar (1940-1950)[870]

Kuyu Adı	Başlama Tarihi	Bitirme Tarihi	Sondaj Derinliği	Sonuç
Raman-1	24.07.1939	03.06.1940	1052	Petrollü
Raman-2	18.07.1940	23.03.1941	1186	Petrollü

[865] Ali Nejat Ölçen, "1923-1938 Döneminde Birinci ve İkinci Sanayi Planları", **Atatürk Dönemi Enerji Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri,** Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fak. Yay.:513, Ankara, 1982, s. 146-147.
[866] Ahmet Demir, "Atatürk Döneminde Türkiye Enerji Politikaları", **Atatürk Dönemi Enerji Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri,** Ankara, 1982, s. 218.
[867] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 22.
[868] Taşman, **Türkiye'de Petrolün …,** s. 20; Kökyay, **a.g.e**., s. 84; **Maden Tetkik Arama Enstitüsü**, s. 36.
[869] Göksu, **a.g.e**., s. 74-75.
[870] Gümüş, Altan, **a.g.e**., s. 23-24; Yurtoğlu, **a.g.m**., s. 158-159.

Raman-3	02.10.1940	12.11.1941	1353	Petrollü
Raman-5	07.05.1941	31.12.1941	1092	Petrol Emaresi
Raman-6	27.08.1941	04.12.1943	1429.55	Teknik arıza, terk
Raman-8	31.01.1945	20.12.1945	1364	Petrollü
Raman-9	03.11.1947	05.02.1948	1338	Petrollü
Raman-11	21.05.1948	13.04.1949	1292	Teknik arıza, terk
Raman-14	19.10.1948	03.04.1950	2362	Petrollü
Raman-12	16.11.1948	05.07.1949	1395	Petrollü
Raman-10	01.05.1949	30.06.1949	1497	Petrollü
Raman-18	07.07.1949	14.03.1950	1555	Petrollü
Raman-7	19.08.1949	24.10.1949	1496	Petrollü
Raman-23	07.09.1949	04.10.1950	1364	Petrollü
Raman-19	29.11.1949	29.03.1950	1496	Petrol Emaresi

Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren uğraş verilen petrol arama faaliyetleri sonunda, Siirt vilayeti Raman dağındaki kuyuların keşfi ile halkta ve devlet yöneticilerinde umutlar artmış, dünyadaki petrol krallarının Raman petrollerini ele geçirme uğraşı vereceklerinden, yapamazlarsa da Türkiye pazarını kaybedecekleri şeklinde söylentiler çıkarılmıştır. MTA Enstitüsü Genel Müdürü ve Yüksek Maden Mühendisi İhsan Nuri Berent ve çalışma ekibinin Raman'daki çalışmalarını Türk milleti yakından izlerken, Dünya petrol kartelleri de ilgiyle takip etmişlerdir.

Dünya petrol krallarının Raman petrollerini tetkik ettikleri iki nokta vardı:

"*1.Raman petrol kuyularını diğer petrol kuyularına iltihak ettirmek istiyorlar.*

2.Türkiye'nin petrol üretimi Ortadoğu'da bir pazar yeridir. Raman petrollerini elde edemezlerse, Ortadoğu'da zararları büyük olacaktır. Öncelikle Türkiye pazarını kaybedeceklerdir. Türkiye, petrol kaynağı bulunmayan memleketlere belki ucuza petrol satacaktır ya da sanayileşmiş ülkelere takas yoluyla petrol verecektir. Bu durumda Raman petrolleri, Türkiye'ye petrol ihracatı yapan tröstlerin karşısına bir rakip olarak çıkmaktadır"[871].

[871] Acun, **a.g.e**., s. 196.

Lozan zaferine kadar emperyal devletlerin parçalayıp paylaşmak istediği Türk topraklarındaki petrol, Türk milletine büyük bir milli kazanç vadetmektedir. Raman dağı strüktürü bu konuda birinci basamaktır.

Muhteviyat olarak Raman petrolleri asfaltiktir. Bu da ülkemiz için şanstır. Yolları henüz inşa edilmeye başlanan yurdumuzda rayiç fiyatlarla asfalt ithal edilmekteydi. Bu durumda asfalta ihtiyacı olan memleketin, yurt dışına ödediği dövizler de, memleketin ihtiyaç duyduğu başka alanlara harcanacaktır[872].

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Sovyetlerin Türkiye'ye olumsuz tavrı sonucunda, Türkiye siyasi, ekonomik, askeri olarak Batı sistemine dahil olmaya başlamıştır. Batı ve ABD'ye dönüş 12 Mart 1947 tarihinde Truman Doktrini ile başlamış, ardından Türkiye'nin 1949'da Avrupa Konseyi'ne girişi, 1950'de Kore Savaşı'na yardım göndermesi, 1952'de NATO'ya kabulü ile Batı'ya yönelimi devam etmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı sermayeden uzak durma politikası ile 1928 yılından itibaren yabancı sermayeli kuruluşlar millileştirilmiş, 1944 yılına kadar yurda yabancı yatırım girememiştir. Siyasi bağımsızlık kadar ekonomik bağımsızlığa da önem verilerek, milli üretime dönük uygulamalar gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı sonunda bu politikadan vazgeçilmiş ve Batı'ya dönülerek yabancı yatırımın ülkeye gelmesi için kanuni olarak düzenlemeler hazırlanmıştır. Savaş sonrası Türkiye ve dünya siyasetindeki değişiklikler petrol politikalarına da yansımıştır. Amerika ile yakınlaşma başlarken, petrol araştırmaları için buradan jeolog ve teçhizat getirilmiştir[873].

1947'de İktisadi Kalkınma Planı hazırlanmış, bunda tarıma öncelik verilirken, petrol ise çok fazla dikkate alınmamıştır[874]. Bulunan petrolün artmasıyla birlikte, petrolü işletme sorunu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle bu dönemde ekonomide liberalleşme tartışmaları başlamıştır. Amerika'ya yönelik politika sonucu 28 Aralık 1948'de Marshall yardımından faydalanma düşüncesi oluşmuştur. Bu sıralarda

---

[872] Acun, **a.g.e.,** s. 198-200.
[873] Kökyay, **a.g.e.,** 86-87; Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul 1996, s. 82-84.
[874] Selim İlkin, İlhan Tekeli, **Savaş Sonrası Ortamda 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, ODTÜ Yay., Kalite Matbaası, Ankara, 1974, s. 110.

Raman'dan elde edilen petrolün dünya pazarına çıkarılabilmesi için gereken ihtiyaçlar Ankara'daki Marcshall Heyetine iletilmiştir[875].

Raman'da bulunan petrolü işletme, yerli olanaklarla zor görünmektedir. Hükümet, Amerika'ya Marchall Programı dahilinde 15 bin dolara ihtiyaç duyduğunu bildirmiştir. 1926 yılında çıkarılan petrol kanununa ters bir durum olduğundan, petrol politikasında değişiklik yaparak soruna çözüm bulmak düşünülmüştür[876].

1940 yılında Türkiye'de ilk verimli petrol kuyusu keşfedilmesine rağmen, İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı zorluklar petrol çalışmalarını sekteye uğratmıştır. Bu dönemde petrol bulunan yerlerin işletilmesi dışında, üretilen petrolün işlenmesi de yaşanan sorunlardan biri olmuştur. Bu soruna, 1942 yılında faaliyete başlayan Maymune Boğazı Rafinerisi ile çözüm bulunmaya çalışılmıştır. Bu şekilde üretimde artış yaşanmıştır. Fakat bu da yetersiz kalınca, yapımı sonlanan Batman Rafinerisi de 1948 yılında faaliyete başlar[877].

MTA Enstitüsü kurulduktan sonra petrol çalışmaları milli şekilde yürütülmeye başlanmış ve ilk verimli sonuçlar alınmıştır. Faaliyetler milli kaynaklar ve yurt dışından getirtilen az sayıdaki araç-gereçle gerçekleştirilmiştir. 1954 yılına kadar MTA 69 petrol kuyusu açmıştır. Dünyada ise aynı dönemde 33 bine yakın kuyu açılmıştır. Kuyu derinliği ortalama 1200 mt'dir[878].

1933 yılı verilerine göre Türkiye'nin petrol ve türevleri ihtiyacını karşılayan ithalatçı kuruluşlar ise şunlardır:

Rus Naphte-Syndicate: Merkezi İstanbul'dadır. İzmir, Ankara, Samsun, Adana ve Mersin'de şubeleri vardır.

Standard Oil Company: Amerikan Şirketidir. Türkiye, Mısır, Yunanistan, Suriye'de satış yapmaktadır. Türkiye Merkezi İstanbul'dur.

Steauna Romana (Etoile Roumaine): Romen, İngiliz, Fransız sermayeli olan şirket, petrolü Romanya'da üretir. İstanbul ve İzmir'de şubeleri vardır.

The Asiatic Petroleum Co Ltd.: Shell'in şirketidir. Türkiye'de İstanbul Galata satış merkezidir.

---

875 Acun, **a.g.e**, s. 417,390; Kökyay, **a.g.e**., 87.
876 Acun, **a.g.e**, s. 390.
877 Kökyay, **a.g.e.,** s. 90-91.
878 Demir, **a.g.m**., s. 211; Acun, **a.g.e**,.s 399; Kökyay, **a.g.e**, s. 91.

Bu şirketler bu yüksek karlı pazarı bölmek için devamlı mücadele halindedirler. Petrol fiyatlarının düşürülmesinde ve yükseltilmesinde bazen ortak bazen de ayrı halde hareket etmişlerdir[879].

Pazarlama konusunda İkinci Dünya Savaşı öncesi Rus Naphte-Syndicate şirketi Türkiye'de ilk petrol ürünlerini pazarlayan şirket olmuştur. Savaş nedeniyle çalışmalarını durdurmuştur[880]. Yabancı yatırımcılar Türkiye'de petrol arama çalışmalarından çok, burayı pazar olarak kullanmak istemişlerdir. Savaş yıllarında petrol yatırımları ile ilgili olarak önemli kararlar alınmıştır. Petrol ürünleri yabancılar tarafından getirilirken, savaş sırasında bu konuda 1941'de uygulanmaya başlanan Milli Korunma Kanunu çıkarılarak Petrol Ofisi kurulur. Bu Ofis, askeri ve sivil ihtiyaçlar için gereken her tür yakıtı satın almak, satmak, yurt içinde nakliye işi yapmak ve stoklar oluşturmak için kurulmuştur[881].

1926 petrol kanununa göre petrol arama konusunda sürenin kısa olmasından dolayı şirketler faaliyet göstermede zorlanmışlardır. Ayrıca mevcut sermaye, teknik eleman ve teknoloji yetersizliğinden dolayı, kanunun ilk on beş yılında petrol konusunda başarılı olunamamıştır[882].

1954 yılında çıkarılan petrol kanununa kadar, MTA yurt içinde 69 kuyu açarken, 72.674 mt. sondaj yapılmış, 95.881 ton ham petrol üretilmiştir. Petrol aramalarına yapılan harcama, yabancı şirketlerle kıyaslandığında yerli petrolün kısa sürede bulunması için yeterli olamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında petrol arama işine fazla kaynak ayrılamaması, yurt dışından tedarik edilen teçhizat ve uzman konusunda yaşanan zorluklar sebebiyle, petrol arama konusunda istenilen düzeyde ilerleme kaydedilememiştir.

Yatırım için ayrılan kaynak miktarı ve ticari petrole rastlanılan 1946'dan sonra bu alanda yatırımlara daha fazla yoğunluk verilecektir. Ancak yine de ayrılan miktarlar yerli petrolün kısa sürede bulunmasını sağlamaya yeterli olmamıştır. Raman'da ekonomik değeri yüksek petrol bulunmuş, ancak teknik malzeme, sermaye yetersizliği ve uzman personel açısından yurt dışına bağımlı olunması, bulunan petrolün kısa sürede işletilmesini zorlaştırmıştır. Petrol ve türevlerinin kullanımı

---

[879] Lokman, **a.g.e**., s. 97-101.
[880] Lokman, **Türkiye'de Petrol** …, s. 97.
[881] Kökyay, **a.g.e**., s. 94.
[882] Acun, **a.g.e**., s. 378.

hızla artarken yaşanan güçlükler, bu konuda yabancı sermaye katılımını gündeme getirmiştir.

Bu tarihe kadar ülkedeki petrol yataklarından sermaye, uzman ve teknoloji yetersizliği nedeniyle yurt içinde istenilen şekilde ilerleme sağlanamamışken, Türkiye sınır komşusu olan ve petrol kaynaklarının yoğunluğu nedeniyle petrol yatırımlarının arttığı Ortadoğu bölgesine de yönelememiştir[883].

[883] Kökyay, **a.g.e.**, s. 96.

SONUÇ

Bulunuşundan bugüne kadar geçen süreçte ekonomik, politik, ticari, askeri konularda rekabete yol açan petrolün, pek çok ürünün yapımında hammadde olarak kullanılması, pek çok sanayi kolunun petrole bağımlı olması gibi etkenler, her devletin gücü ile orantılı olarak, petrol için yaşanan rekabete ortak olmasına yol açmıştır.

Petrol, sanayi devrimi sonrasında kullanım alanı arttığı için, en önde gelen stratejik madde olmuştur. Petrol kaynaklarını barındıran ülkeler, bu enerji kaynağını en faydalı biçimde kullanmak isteyen güçlü ülkelerin baskılarına maruz kalmışlardır. Uluslararası alanda başarılı olmak, enerji kaynaklarını denetim altında tutmaktan geçmektedir. Uluslararası ekonomik ve politik güç de, sanayi devrimi ile birlikte Avrupa'ya geçmiştir. Sanayileşen Avrupa devletleri için enerji ihtiyacı artmış ve petrol de bu sayede stratejik bir madde haline gelmiştir. Bu maddenin bulunduğu coğrafyalar da, bu stratejik madde için mücadele verilen stratejik rekabet bölgesi olmuştur.

Bu yüzyılda petrolün sanayiden ulaşıma pek çok alanda kullanımının yaygınlaşması ve talebinin artmasıyla birlikte, Osmanlı'nın petrol zengini Ortadoğu topraklarının, sanayileşen devletlerin hedefi haline gelmesinde, 1870'li yıllarda birçok kişi tarafından yapılan araştırma ve incelemeler sonunda yazılan yazılar da büyük devletlerin Ortadoğu petrollerine yönelmelerinde etkili olmuştur.

Osmanlı'da ise bu yüzyılda maden nizamnameleri hazırlanarak yeraltı servetlerinden yararlanma düşüncesi ülke ekonomisi, siyaseti için olumlu bir gelişmedir. Ancak petrolün, diğer tüm madenlerle aynı hukuki düzenlemeye tabi tutulması olumsuzdur. Ayrıca petrol yatırımları konusunda sistemli bir politika izlenmemiştir.

Ortadoğu bölgesinde yapılan araştırmalar sonunda hazırlanan raporlar ile petrol konusuyla Osmanlı ilk defa II. Abdülhamid döneminde ilgilenmeye başlamıştır. Abdülhamid Musul ve Bağdat petrollerinin zenginliğinden emin

olduktan sonra işetme hakkını kendi hazinesine dahil etmiştir. Bu bölgeleri özel mülküne dahil etmesi tartışmalara neden olan bir durum olmuştur. Kimilerine göre kişisel zenginlik elde etme isteği, kimilerine göre de bu bölge petrollerinin peşinde olan yabancılardan Osmanlı petrollerini koruma çabası olarak değerlendirilmiştir.

Esas olarak birçok devletin Osmanlı'yı parçalama siyaseti güttüğü sırada, şahsi mülkün daha zor kaybedileceği düşüncesiyle, bu durum, yabancılardan Osmanlı petrol kaynaklarını koruma düşüncesi olarak görülebilir. Ancak petrol kuyularının açılması, işletilmesi gibi teknik bilgi, uzman ve yeterli sermayeye sahip olunmaması sonucunda, Osmanlı'nın bu kaynakları işletemeyip verimli şekilde kullanamaması da eksikliğidir. Fakat Osmanlı, ticaret antlaşmaları ve Düyun-u Umumiye ile borç yükü altındayken bu kaynakları işletecek gerekli yatırım gücüne sahip miydi? Bu durumda ancak, petrol bölgelerini koruma yoluna gidebilmiştir.

Bu arada birçok yabancı girişimci Mezopotamya petrolleri için işletme imtiyazı talebinde bulunmuştur. Abdülhamid döneminde bu bölge petrolleri ile ilgili en önemli siyaset, bu taleplerin sürüncemede tutularak, büyük devletlerin aralarında yaşanan çıkar çatışmasında, denge politikası izlenmesi olmuştur.

Abdülhamid'in oyalama, denge siyaseti İttihat ve Terakki tarafından da devam ettirilmiştir. İmtiyaz taleplerine olumsuz cevap verilmeden, konu sürüncemede bırakılmıştır. İttihat ve Terakki yönetimi dünya savaşına gidişatın yaklaştığı yıllarda Mezopotamya'daki petrol yataklarını işletmek için bir grup kurmuşsa da, Almanya ve İngiltere'nin itirazları sonunda, kendi ülkesinde yabancıların isteğine göre siyaset belirleyip bu girişiminden vazgeçmesi, siyasi olarak ne kadar güçsüzleştiğinin göstergesidir.

19. yüzyıldan itibaren yaşanan sanayileşme, ulaşım, üretim, ticaret, şehirleşme ve nüfusun artması, sanayileşen ülkelerin petrole daha çok ihtiyaç duymalarına ve de enerji stratejilerini petrole dayandırmalarına neden olurken, Batının borç batağına düşmüş, yeterli sermaye ve teknolojiye sahip olamayan Osmanlı'nın ise, verimli bir petrol politikası izlemesi mümkün olmamıştır.

Sahip olan devlete, askeri, ekonomik ve siyasi olarak dünyada üstünlük sağlayacak olan bu stratejik maddenin bulunduğu Ortadoğu için artan rekabet, sonunda dünyayı büyük savaşa götürmüştür. Savaşan ülkelerin askeri alanda, dolayısıyla siyasi olarak üstünlük sağlaması, uğruna savaşılan petrol sayesinde

olmuştur. Osmanlı toprağı olan Ortadoğu, her ne pahasına olursa olsun büyük devletler için ele geçirilmesi şart olan bir bölge olmuştur.

Sömürge politikası ile en güçlü devlet olan İngiltere, sanayi devrimi sonrasında verdiği her tür mücadele ve dünya savaşı ile Osmanlı'ya ait büyük bir coğrafyada bulunan petrolü kendisine hizmet eder hale getirmiştir. Böl-yönet politikası sonucunda manda devletleri kurarak, azınlıkları kışkırtarak savaş sonrasında Ortadoğu petrol kaynaklarında söz sahibi olma konusunda amacına ulaşmıştır. Savaş sonunda petrol yataklarına sahip olan Osmanlı İmparatorluğu yıkılırken, uluslararası siyaset yeniden şekillenmiş ve Ortadoğu petrollerini ele geçirme mücadelesinde, yeni devletler yer almıştır.

Osmanlının kayıplarını yalnızca yabancı girişimcilerin politika oyunları ile açıklamak da kolaycılık olabilir. Konulara yüzeysel çözüm bulan, istikrarlı bir devlet politikası oluşturamayan, diğer ülkeler sanayileşme aşamasına geçerken kendi geleneksel kurallarıyla içe dönük yaşayıp, ülkesini Batının gelişen teknolojisinden uzak tutan Osmanlı, ülke kaynaklarını koruyamayıp dünya savaşında yabancılara terk etmiştir.

Kurtuluş Savaşı ve Lozan Antlaşması ile yeni kurulan Cumhuriyet yönetimi, siyasi bağımsızlık kadar ekonomik bağımsızlığı da önemseyerek milli bir kalkınma programı hedeflemiştir. Savaştan çıkmış bir ülkenin kısa zamanda kalkınması için ülkenin kendi kaynaklarından faydalanması yoluna gidilmiştir.

Osmanlı döneminde uzun süre sıkıntıya maruz bırakan kapitülasyonlar örneğinden dolayı, batı sermayesinin petrol kaynakları üzerinde söz sahibi olma sonucunu doğurabilecek uygulamalardan özellikle uzak durulmuştur. Bu konuda 1954 yılında çıkarılan petrol kanununa kadar tamamen devletçi yöntem benimsenmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yabancı sermayeden uzak durma politikası bağlamında yabancı sermayeli kuruluşlar 1928 yılından itibaren millileştirilmiş ve yurda yabancı yatırım 1944 yılına kadar girememiştir. Bu dönemde milli üretime yönelik uygulamalar gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Petrol konusunda Cumhuriyet yönetimi, petrol kaynaklarının devlet eliyle işletilmesi için 1926 yılında çıkardığı kanun ile yurt sınırları içerisinde petrolün aranması, çıkarılıp işletilmesi faaliyetlerinin bir düzen içinde gerçekleşmesi için

uğraş vermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında, büyük harcama gerektiren bu iş için yeterli sermaye olmayışı, teknolojik sıkıntılar ve uzman personel eksikliği nedeniyle yapılan çalışmalardan olumlu sonuç alınamamıştır.

Yapılan petrol aramalarında Türkiye'nin kullandığı araç-gereç, makine sayısı yabancı ülkelerin petrol çalışmalarında kullandıkları araçlardan daha geride olmuştur. Yabancılar bir bölgede arama yapmak için 10-15 sondaj kuyusu açarken, burada ise, bir sondaj ile arama yapıldığından hem arama süresi çok uzun sürmüş, hem de petrol bulma olasılığı zayıflamıştır.

1935 yılında bu işlemler için Maden Tetkik Arama Enstitüsünün ve Etibank'ın kurulmasından sonra çalışmalar yerli ve yabancı uzmanlarla daha yoğun şekilde gerçekleştirilebilmiştir. 1940 yılında Raman'da ülkede ilk verimli petrol kuyusunun bulunması devlet ve halk için önemli bir gelişme olmuştur. Dışarıdan ithal edilen petrol ve türevlerinin miktarında düşüş yaşanmaya başlamış, ithalat yapılan ülkeye ödenecek dövizin yurt içinde yapılacak yatırımlara harcanması iyi bir gelişme olmuştur.

19. yüzyıldan beri petrolün hayati önemi hızla artarken, Ortadoğu petrol yataklarının kimin kontrolünde olacağı, devletlerin sürtüşmelerinin temel faktörü olmaya devam etmektedir. Petrolün, sanayi ve teknolojik gelişmeler arttıkça vazgeçilemez enerji kaynağı olarak ekonomik, siyasi, askeri önemini sürdüreceği ve uluslararası ilişkilerde uzun süre daha başrolü oynayacak madde olmaya devam edeceği öngörülmektedir.

Ekonomik ve teknolojik düzeydeki gelişimler sonucunda, uluslararası ilişkileri belirleyen birçok faktör yanında, petrole dayalı stratejilerin gittikçe daha çok önem kazandığı görülmektedir. Ülkelerin kendi içindeki ekonomik güçlerinin yanı sıra, petrole sahip ülkeler ile yapılan anlaşmalar ve kurulan ilişkilerle, petrolü dış politikalarının ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirmeye devam edeceği öngörülmektedir.

Petrole olan ihtiyaç artarken, aynı zamanda bulunduğu coğrafyalar da dünya gündeminde bulunduğu ilk sıradan düşmemektedir. Bu coğrafyaların başında da Ortadoğu gelmektedir. Enerjinin üretimi, uluslararası rekabet, büyüme, kalkınma, ülkelerin bölgesel ya da küresel güç olma konusunda en önemli girdisi olan petrolün, 21. yüzyılda da Ortadoğu'nun önemini artırmaya devam ettiği ve büyük güçlerin, bu

bölgede ülkelerinin menfaatleri doğrultusunda politikalar yürütmeye devam edeceği öngörülmektedir.

Türkiye'ye komşu olan Ortadoğu coğrafyasının petrol ve doğalgazının Türkiye üzerinden nakil boru hatları ile ulaşımının sağlanması da, Türkiye'nin zaten sahip olduğu jeopolitik konumunun daha fazla önem kazanacağını göstermektedir.

KAYNAKÇA

I.Arşiv Belgeleri:

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO)
Cevdet-Darphane-i Amire (C. DRB.)
Dahiliye Siyasi (DH. SYS.)
Dahiliye Mektubi Kalemi (D. H. MKT.)
Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH. İD.)
Dahiliye Nezareti Mütenevvia (DH. MTV.)
Dahiliye-Beşinci Şube (DH-EUM.)
Dahiliye-Muamelat (DH-TMİK. M.)
Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH. MUİ.)
Dahiliye-Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü (DH. UMVM.)
Dahiliye-Evrak Odası Kalemi (DH-EUM. VRK.)
Hariciye Nezareti-İstanbul Murahhaslığı (HR. İM.)
Hazine-i Hassa-Tahrirat Kalemi (HH. THR.)
Hariciye Nezareti (HR.)
Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.)
Hazine-i Hassa-İrade (HH. İ.)
Hariciye-Tapu Tahrir (HR. TH.)
İrade-Askeri (İ. AS.)
İrade-Dahiliye (İ. DH.)
İrade- Hususi (İ. HUS.)
İradeler-Dosya Usulü (İ. DUİT.)
İradeler-Meclis-i Mahsus (İ. MMS.)
İradeler-Ticaret ve Nafia (İ. TNF.)
İrade- Meclis-i Vala (İ. MLV.)
İrade- Maliye Nezareti (İ. ML.)
İrade-İmtiyazat ve Mukavelat (İ. İMT)

*Belge numaraları metin içinde gösterilmiştir.

İrade-Orman ve Maadin (İ. OM.)
İrade-Taltifat (İ. Tal.)
Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)
Maarif Nezareti-Mektubi Kalemi (MF. MKT.)
Sadaret-Kıbrıs (A} MTZ. KB)
Sadaret-Divan Mukavelenameler (A. DVN. MKL.)
Yıldız-Hususi Maruzat (Y. A. HUS.)
Yıldız- Mütenevvia (Y. MTV.)
Yıldız-Arzuhal Jurnal (Y. PRK. AZJ.)
Yıldız-Orman Maadin ve Ziraat Nezareti Maruzatı (Y.PRK.OMZ.)
Yıldız-Başkitabet Dairesi Maruzatı (Y. PRK. BŞK.)
Yıldız-Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y. PRK. TFN.)
Yıldız-Hususi Maruzat (Y. A. HUS.)
Yıldız-Orman Maadin ve Ziraat Nezareti Maruzatı (Y. PRK. OMZ.)
Yıldız-Resmi Maruzat (Y. A. RES.)
Yıldız-Mütenevvi Maruzat (Y. MTV.)
Yıldız-Zabtiye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.ZB.)
Yıldız-Elçilik Şehberderlik ve Ateşemiliterlik (Y. PRK. EŞA.)

II. Resmi Yayınlar:

Düstur:

Düstur, Tertip I, Cilt I
Düstur, Tertip I, Cilt II

Zabıt Ceridesi:

MMZC, C:2, D:1, İS:4.
MMZC, C:6, D:1; İS:1.
MMZC, C:7, D:1, İS:3.
TBMM Zabıt Ceridesi, C:23, D.2.

Resmi Gazete, 1926.
Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **Musul-Kerkük ile İlgili Arşiv Belgeleri (1525-1919),** Ankara, 1993.

III. Süreli Yayınlar:

Gazeteler:

İkdam

Sabah

Tanin

Çankırı

Yeni Adana

Dergiler:

Atatürk Yolu

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi

Akademik Bakış

Avrasya İncelemeleri Dergisi

Balkan Sosyal Bilimler Dergisi

Belleten

Belgeler

Coğrafya Araştırmaları

Doğu Batı

Ekonomi Maliye İşletme Dergisi

The Economic History Review

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Dergisi

International Journal of Social Science

İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi

Jeoloji Mühendisliği

Jeoloji Bülteni

Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi

Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü Mecmuası

Maden Tetkik Arama Dergisi

Ma'lumat

Osmanlı Tarihi Araştırmaları Dergisi

SUTAD

Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi

Tarih Okulu

The Royal Geographic Society (with the Institute of British Geographers)
Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi
Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni

IV. Araştırma ve İnceleme Eserler:

Kitaplar ve Tezler:

ACUN, Niyazi, **Dünya Petrol Tarihi ve Türk Petrolü**, Şaka Matbaası, İstanbul, 1931.

AÇIKSES, Erdal, Rahmi Doğanay, **Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi,** Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Merkezi Yay., Elazığ, 2010.

AHMAD, Feroz, **İttihatçılıktan Kemalizme**, Kaynak Yay., İstanbul, 2014.

AKBULUT, Gülpınar, **Siyasal Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı,** Ankara, 2010.

ARI, Tayyar, **Geçmişten Günümüze Ortadoğu,** Alfa Basım, İstanbul, 2005.

ARIKAN, Ahmet Naci, **Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Mali Kriz ve Petrol Fiyatlarındaki Değişimler Nedenleri ve Sonuçları,** Ankara, 2008.

ARMAOĞLU, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995),** Alkım Yay., Ankara, 1984.

_____, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Timaş, Yay., İstanbul, 2017.

_____, Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

ALKIN, Kerem, **Küresel Petrol Stratejilerinin Jeopolitik Açıdan Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri,** İstanbul Ticaret Odası Yay., İstanbul, 2006.

ALTINAY, Ahmet, Refik, **Osmanlı Devrinde Türkiye Madenleri**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1989.

ARAR, İsmail, **Hükümet Programları 1920-1965**, Burçak Yay., İstanbul, 1968.

ATATÜRK, Mustafa Kemal, **Nutuk (1919-1927)**, Ankara, 1989.

AKŞİN, Sina, **Jön Türkler ve İttihat ve Terakki**, İmge Kitabevi, Ankara, 2017.

_____, **Kısa 20. Yüzyıl Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2017.

_____, **Kısa Türkiye Tarihi,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2018.

ATAR, Yavuz, **Türk Anayasa Hukuku**, Mimoza Basım Yay., Konya, 2000.

AVCIOĞLU, Doğan, **31 Martta Yabancı Parmağı**, Bilgi Yay., Ankara, 1969.

AYBARS, Ergün, **Türkiye Cumhuriyeti Tarihi**, C.1, Ercan Kitabevi, İzmir, 1994.

AYDIN, Nurullah, **Küresel Güç Oyunları**, Paraf Yay., İstanbul, 2011.

AYHAN, Veysel, **İmparatorluk Yolu: Ortadoğu ve Petrol**, Dora Yay., Bursa, 2009.

AYDIN, Ayhan, **Musul Meselesi (1900-1926),** Turan Yay., İstanbul, 1995.

AYDIN, A. Fehimi, A. Zeki İzgöer, **Osmanlı'da Petrol**, Ertem Matbaası, Ankara, 2015.

BARAİLLES, Ronald, **Osmanlı'nın Alacakaranlığı,** Güncel Yay., İstanbul, 2003.

BASKICI, Mehmet Murat, **1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim,** Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.

BAYSAL, Kubilay, **Uluslararası Petrol Sorunları**, Sermet Matbaası, Kırklareli, 1982.

BAŞA, Derviş, **Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi,** Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş, 2013.

BAYUR, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılabı Tarihi**, C.2, K.3, İstanbul, Ankara, TTK, 1940-1967.

BERKES, Niyazi, **İki Yüz Yıldır Neden Bocalıyoruz**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1965.

BORATAV, Korkut, **Türkiye'de Devletçilik,** Savaş Yay, Ankara, 1982.

CAN, Bilmez Bülent, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923,** Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000.

CERİD, Münir, **Petrol Emperyalizmi**, Sol Yay., Ankara, 1965.

CİLLOV, Haluk, **Türkiye Ekonomisi**, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Yay., İstanbul, 1972.

ÇARK, Ferah, **19. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Neft ve Petrol Üretim ve İmtiyazları,** Marmara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016.

ÇAVDAR, Tevfik, **Osmanlı Devleti'nin Yarı-Sömürge Oluşu**, Ant Yay., İstanbul, 1970.

_____, **Türkiye Ekonomisinin Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003.

ÇAY, Abdulhaluk M., **Her Yönüyle Kürt Dosyası**, Turan Kültür Vakfı Yay., Ankara, 1996.

ÇEBİ, Hakan Yılmaz, **Türkiye'nin Petrol Savaşları**, Maviçatı Yay., İstanbul, 2018.

ÇELEBİ, Evliya, **Seyahatname**, C. 2 ve3, Zuhuri Danışman Yay., İstanbul, 1970.

DADYAN, Saro, **Osmanlı'nın Gayrimüslim Tarihinden Notlar**, Yeditepe Yay., İstanbul, 2011.

DAVUTOĞLU, Ahmet, **Stratejik Derinlik**, Küre Yay., İstanbul, 2003, s.330.

DEMİR, Fevzi, **Anayasa Hukukuna Giriş**, Evrim Basım Yayım Dağıtım, İstanbul 1989.

DEMİR, Özkan, **Cumhuriyet Dönemi Madencilik Politikaları ve Etibank'ın Rolü**, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Elazığ, 2017.

DEMİRBAŞ, Bülent, **Musul Kerkük Olayı ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Kuveyt Meselesi,** Arba Basım, İstanbul, 1991.

DURA, Cihan, **Sömürgeleşen Türkiye,** İleri Yay., İstanbul, 2005.

DURAND, Daniel, **Milletlerarası Petrol Politikaları**, Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi Yay., İstanbul, 1966.

EARLE, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, Milliyet Yay., İstanbul, 1972.

EDİGER, Volkan, **Osmanlı'da Neft ve Petrol**, ODTÜ Yay, Ankara, 2006.

ELDEM, Vedat, **Osmanlı İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK Basımevi, Ankara, 1974.

ELDEM, Edhem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, Osmanlı Bankası Tarihi Araştırma Merkezi, İstanbul, 1999.

ELDEM, Edhem, **Gülbenkyanların İzinde**, Sakıp Sabancı Müzesi Yay., İstanbul, 2006.

ELMACI, Mehmet Emin, **İttihat-Terakki ve Kapitülasyonlar**, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005.

ENGİN, Vahdettin, **Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz Demiryolu,** Çamlıca Yay., İstanbul, 2012.

_____, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yay., İstanbul, 1993.

ENGDAHL, William, **Petrol, Para, İktidar**, Alfa Yay., İstanbul, 2008.

ERSİN, Nihat, **Ortadoğu Savaşlarının Perde Arkası**, Gündem Yay., İstanbul, 2003.

EROĞLU, Cengiz, Murat Babuçoğlu, Orhan Özdil, **Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul**, ORSAM, Ankara, 2012.

ESİN, Alptekin, **Türkiye'de Petrol Üretim ve Tüketimi,** Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yay., Ankara, 1973.

ETYEMEZ, Mahir, **Türkiye'de Petrol Gerçeği,** Kaynak Yay., İstanbul, 2006.

FARAQHİ, Suraiya, vd., **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)**, C. 2, Eren Yay., İstanbul, 2009.

FERRİER, R. W., **The History of the British Petroleum Company, Volume 1: The Developing Years 1901-1932,** Cambridge University Press: Londra, 1982.

GEYİKDAĞI, Necla, **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914**, Hil Yay., İstanbul, 2008.

GÖNLÜBOL, Mehmet, Cem SAR, **Atatürk ve Türkiye'nin Dış Politikası (1919-1938),** Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 1997.

GÖĞÜNÇ, Nejat, "Musul Misak-ı Milli'ye Dahil midir, Değil midir?", **Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul,** Ankara, 1998.

GÖKSU, Ekrem, **Türkiye'de Petrol**, Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., İstanbul, 1966.

GÖKALP, Yavuz Yıldız, **Global Stratejide Ortadoğu**, Der Yay., İstanbul, 2000.

GÖREN, Zafer, **Anayasa Hukukuna Giriş**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yay., İzmir, 1999.

GÖZLER, Kemal, **Türk Anayasa Hukuku Dersleri**, Ekin Basım Yayım Dağıtım, Bursa, 2011.

GULBENKIAN, Nubar, **Pantaraxia-An Autobiography**, Hutchinson, 1965.

GÜNALTAY, Şemsettin, **Yakın Şark-Elam ve Mezopotamya,** TTK Yay., Ankara, 1937.

GÜNEL, Kamil**, Coğrafyanın Siyasi Gücü**, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2002.

GÜREL, Şükrü Sina, **Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1979.

GÜRBÜZ, Adnan, "Türk-Alman İlişkilerinin Gelişiminde Bir Silah Fabrikasının Rolü: Alman Krupp Silah Fabrikası", **Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu,** Bildiriler Kitabı, Konya, 2009.

GÜLSOY, Ufuk, **Kutsal Proje**, Timaş Yay., İstanbul, 2010.

_____, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yay., İstanbul, 1994.

GÜMÜŞ, Özkan, Yalçın ALTAN, **Petrolün Tarihçesi ve Türkiye'de Açılan Petrol Kuyuları**, Ankara, 1995.

HÜLAGÜ, Metin, "Dünden Bugüne Bir İmparatorluk Projesi Olarak Hicaz Demiryolu", **Devr-i Hamid Sultan II. Abdülhamid**, Erciyes Üniversitesi Yay., Kayseri, 1978.

İNAN, Afet, **İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat-4 Mart 1923),** Ankara, 1982.

İNAN, Afet, **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı,** TTK, Ankara, 1972.

İLKİN, Selim, İlhan TEKELİ, **Savaş Sonrası Ortamda 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, ODTÜ Yay., Kalite Matbaası, Ankara, 1974.

İRTEM, Süleyman Kani, **Şark Meselesi-Osmanlı'nın Sömürgeleşme Tarihi (Osmanlı Demiryolları, Düyun-u Umumiye, Misyonerlik),** Temel Yay., İstanbul, 1999.

JORGA, Nicolae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Yeditepe Yay., İstanbul, 2005.

KARPAT, Kemal, **Osmanlı ve Dünya**, Timaş Yay., İstanbul, 2019.

KARADAĞ, Raif, **Petrol Fırtınası,** Truva Yay., İstanbul, 2019.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi-Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907),** C.8, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

_____, **İkinci Meşrutiyet ve Birinci Dünya Savaşı (1908-1918)**, C.9, TTK, Ankara, 2011.

KARATAŞER, Büşra, "II. Abdülhamid Döneminde Petrol Yatakları İçin Verilen Mücadele", **ENCSON, Bildirileri Kitabı,** 2017.

KAYMAZ, İhsan Şerif, **Mezopotamya'da Emperyalist Kapışma ve Yerleşme,** Kaynak Yay., İstanbul, 2006.

_____, **Musul Sorunu-Petrol ve Kürt Sorunları ile Bağlantılı Tarihsel ve Siyasal Bir İnceleme,** Otopsi Yay., İstanbul, 2003

KOCABAŞ, Süleyman, **İngiliz Tuzağı-Osmanlı'nın Yaşatılması ve Yıkılışında İngiltere'nin Rolü (1783-1923),** Vatan Yay., İstanbul, 2003.

_____, **Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar-Türkiye ve İngiltere,** İstanbul, 1985.

_____, **Tarihte Türkler ve Almanlar**, Vatan Yay., İstanbul, 1988.

_____, **Tarihte Türkler ve Fransızlar**, Vatan Yay., Kayseri, 1990.

_____, **Türkiye'yi Parçalama ve Paylaşma Planları**, İstanbul, 1999.

KARAYEMİŞ, Çiğdem, **Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey,** Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2012.

KENT, Marien, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1999.

_____, **Oil and Empire: British Policy and Mesepotamian Oil 1900-1920,** London, 1976.

KEPENEK, Yakup, Nurhan, YENTÜRK, **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul 1996.

KEYDER, Çağlar, **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929),** Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1982.

KERKÜKLÜ, Ali, **İstihbarat Oyunları-Petrol ve Kerkük**, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2008.

KIRAY, Emine, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, İletişim Yay., İstanbul, 1995.

KOCATÜRK, Önder, **Balkanlar'dan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910),** IQ Sanat Yay., İstanbul, 2009.

KURAT, Akdes Nimet, **Türkiye ve Rusya (1798-1919),** Ankara Ünv. DTCF Yay., Ankara, 1970.

KOÇU, Reşat Ekrem, **Osmanlı Muahedeleri ve Kapitülasyonlar**, Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, İstanbul, 1934.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, **Balta Limanı'na Giden Yol, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850),** TTK Yay., Ankara, 2013, s. 138.

KOÇAK, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri**, TTK Yay., Ankara, 2013.

KODAL, Tahir, **Paylaşılamayan Toprak-Türk Basınına Göre Musul Meselesi 1923-1926,** Yeditepe Yay., İstanbul, 2005.

KÖKSOY, Mümin, **Yakıtlar Jeolojisi**, Hacettepe Üniversitesi Yay., Ankara, 1985.

KÖKYAY, Ferhat, **Türkiye'nin Petropolitiği,** Der Yay., İstanbul, 2019.

KÖROĞLU, Kemalettin, **Eski Mezopotamya Tarihi**, İstanbul, 2006.

KURBAN, Vefa, **Nobeller, Nobel Ödülü ve Bakü Petrolleri**, Yeditepe Yay., İstanbul, 2013.

KURMUŞ, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi,** Yordam Kitap, İstanbul, 2012.

KÜRKÇÜOĞLU, Ömer, **Türk İngiliz İlişkileri 1919-1926**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay, Ankara, 1978.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, **Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara, 1974.

LOKMAN, Kemal, **Türkiye Petrol Madenleri**, Hakimiyeti Milliye Matbaası, Ankara, 1933.

LONGRİGG, Stephen Hemsley, **Oil in the Meadle East**, Oxford Univercity Press, 1968.

MANSFIELD, Peter, **Ortadoğu Tarihi**, Say Yay., İstanbul, 2012.

MCNEİLL, William H., **Dünya Sistemi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2003.

_____, Dünya Tarihi, İmge Kitabevi, Ankara, 2019.

Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü (1935-1973), 1973.

MANTRAN, Robert, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi II**, Adam Yay., İstanbul, 1995.

MANGALTEPE, İsmail, **Seyyahların Gözüyle Van**, Kitabevi Yay., İstanbul, 2009.

MEMİŞ, Ekrem, **Kaynayan Kazan Ortadoğu,** Çizgi Kitabevi Yay., Konya, 2002.

MOSLEY, Leonard, **Petrol Savaşı**, Ankara, 1975.

MUHTAR, Mahmut, **Maziye Bir Nazar Berlin Antlaşması'ndan Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münasebetleri,** Ötüken Yay., İstanbul, 1999.

OĞUZ, Burhan, **Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler**, Aydınlanma Vakfı Yay., İstanbul, 2007.

ONUR, Ahmet, **Türkiye'de Demiryolları Tarihi (1860-1953),** Kara Kuv. Kom., İstanbul, 1953.

OKUMUŞ, Ali, **Ortadoğu'da Petrol: Uluslararası Rekabet, İmtiyazlar ve Antlaşmalar**, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Doktora Tezi, 2020.

_____, Osmanlı Coğrafyası'nda Petrol Mücadelesi, K. S. Gülbenkyan ve Türk Petrol Şirketi, Taş Mektep Yay., İstanbul, 2015.

ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Kronik Kitap, İstanbul, 2018.

ORTAYLI, İlber, "Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim", **Makaleler I**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004.

ÖNGÖR, Sami, **Ortadoğu (İktisadi ve Siyasi Coğrafya),** Sevinç Matbaası, Ankara, 1964.

ÖNERTÜRK, Filiz, **Petrol ve Ekonomisi Üzerine**, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, Ankara, 1983.

ÖNSOY, Rıfat, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri 1871-1914**, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982.

_____, **Osmanlı Borçları 1854-1914**, Ankara, 1999.

ÖKE, Mim Kemal, **Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926),** Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 1991.

_____, **Musul Kürdistan Sorunu:1918-1926**, İrfan Yay., İstanbul, 2003.

_____, **Musul Kürdistan Sorunu 1918-1926**, İz Yay., İstanbul, 1995.

ÖZDEMİR, Adil, **Türkiye'nin Keşfedilebilir Petrol ve Doğalgaz Yatakları**, Ankara, 2016.

ÖZYÜKSEL, Murat, **Osmanlı-Alman ilişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Basım, İstanbul, 1988.

PARLAR, Suat, **Barbarlığın Kaynağı Petrol,** Anka Yay., İstanbul, 2003.

PAMUK, Şevket, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi**, İstanbul, 1999.

_____, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913),** Yurt Yay.

PEKÖZ, Mustafa, **Küresel Güçlerin Ortadoğu Stratejisi**, Kalkedon Yay., İstanbul, 2007.

Petro Strateji, Harp Akademileri Komutanlığı Yay., İstanbul, 1996.

QUATAERT, Donald, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908),** Yurt Yay., 1987.

RATHMAAN, Lothar, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat,** Belge Yay., İstanbul, 2001.

RENOUVIN, Pierre, **1. Dünya Savaşı ve Türkiye 1914-1918**, Örgün Yay., İstanbul, 2004.

SAMİ, E. Mahmut, **Abdülhamid'in Petrolleri**, Kitabevi, İstanbul, 2007.

SANDER, Oral, **Siyasi Tarih, İlkçağlardan 1918'e**, İmge Kitabevi, Ankara, 2007.

SHAW, Stanford J., **Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu**, TTK Yay., Ankara, 2014.

SARICA, Murat, **Siyasal Tarih**, İstanbul, 1983.

SAYAR, Nihad S., **Türkiye İmparatorluk Dönemi Siyasi Askeri İdari ve Mali Olayları**, İ.İ.T.İ.A. Yay., İstanbul, 1978.

Sultan Abdülhamid, **Siyasi Hatıratım**, İstanbul, 1974.

SEMİZ, Yaşar, **Türk Amerikan Münasebetleri Işığında Chester Demiryolu Projesi 1909-1926**, Saray Kitabevi, Konya, 1994.

SOY, H. Bayram, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914),** Phoenix Yay., Ankara, 2004.

SONYEL, Salahi, R., **Gizli Belgelerde Mustafa Kemal, Vahdettin ve Kurtuluş Savaşı**, AAM Yay., Ankara, 2010, s. 4.

SOYSAL, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları**, C.1, Ankara, 1989.

ŞENÖZEN, Vasfi, **Osmanoğulları'nın Varlıkları ve II. Abdülhamid'in Emlaki**, TTK, Ankara, 1982.

ŞİMŞİR, Bilal, **Türk-Irak İlişkilerinde Türkmenler**, Ankara, 2004.

TANÖR, Bülent, **Osmanlı-Türk Anayasal Gelişmeleri (1789-1980),** YKY, İstanbul, 2004.

TAŞLI, Ömer, **Ortadoğu'ya Süper Güçlerin Etkileri,** Engin Ofset, İstanbul, 1991.

TERZİ, Arzu, **Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi**, Timaş Yay., İstanbul, 2009.

TİMUR, Taner, **Osmanlı Çalışmaları-İlkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine,** İmge Kitabevi, Ankara, 2010.

TOPRAK, Zafer, **Türkiye'de Milli İktisat**, Doğan Kitap, İstanbul, 2017.

TOYNBEE, Arnold, **Tarih Bilinci,** İstanbul, Bateş, 1975.

TUNAYA, Tarık Zafer, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C.1, İletişim Yay., İstanbul, 2009.

_____, **Türkiye'de Siyasal Partiler**, C. 3, İletişim Yay., İstanbul, 2009.

_____, **Türkiye'de Siyasal Gelişmeler (1876-1918), Kanun-i Esasi ve Meşrutiyet Dönemi,** 1. Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2016.

TUNCER, Hüner, **Doğu Sorunu ve Büyük Güçler 1853-1878**, Ümit Yay., İstanbul.

TURAN, Şerafettin, **Türk Devrim Tarihi,** 1-3. Kitap, Bilgi Yay., Ankara, 1991.

_____, **İsmet İnönü- Yaşamı, Dönemi ve Kişiliği,** Bilgi Yay., Ankara, 2000.

TURAN, Ömer, **Tarihin Başladığı Nokta Ortadoğu**, Step Ajans, İstanbul, 2002.

TÜRK, Fahri, **Türkiye ile Almanya Arasındaki Silah Ticareti 1871-1914: Krupp Firması Mauser Tüfek Fabrikası Alman Silah ve Cephane Fabrikaları,** IQ Kültür Sanat Yay, İstanbul, 2012.

Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, C. I, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara, 2008.

UÇAROL, Rıfat, **Siyasi Tarih (1789-2001),** Der Yay., İstanbul, 2008.

_____, **1878 Kıbrıs Sorunu ve Osmanlı-İngiliz Anlaşması (Ada'nın İngiltere'ye Devri),** İstanbul, 1998.

ULUĞBAY, Hikmet, **Petropolitik**, De Ki Basım Yay, Ankara, 2008.

ULUSOY, Kudret, **1800'lerden 2000'lere Emperyalizmin Kıskacındaki Türkiye,** ALF Matbaacılık, Ankara, 2004.

UMUT, Erol, **Musul Meselesinde Petrol Faktörü**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.

ÜLMAN, Haluk, **Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yol ve Savaş**, İmge Kitabevi, Ankara, 2002.

WAYLET, Bonyar, Ernst Jackh, **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, Çınar Matbaacılık, İstanbul, 2004.

YAVİ, Ersal, **Bir Ülke Nasıl Batırılır**, Yazıcı Yay., İzmir, 2001.

YAZICI, Nevin, **Petrol Çerçevesinde Musul Sorunu 1926-1925**, Ötüken Yay., İstanbul, 2010.

YERGİN, Daniel, **Petrol-Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2019.

YILDIRIM, İsmail, **Cumhuriyet Döneminde Demiryolları 1923-1950**, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., Ankara, 2001.

YILMAZ, Ömer Faruk, **Hicaz Demiryolu Projesi,** Çamlıca Basım, İstanbul, 2011.

ZISCHKA, Antoine, **Gizli Harpler**, Vakit Yay., İstanbul, 1935.

_____, **Petrol Savaşının Kirli Tarihi**, Selis Kitaplar, İstanbul, 2007.

V. Makaleler:

ACAR, Necmettin, "Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbenkyan'ın Rolü", **JASAS,** 2013, C.6, S. 4, s. 1-32.

AKPINAR, Deniz, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Van'da ve Sinop'ta Petrol Çalışmaları 1876-1950", **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi,** 2018, C.7, S.4, s. 2361.

ASADURYAN, A., M. Fuad, "Veremin Petrol ile Tedavisi", **Ma'lumat**, C.1, S.18, s.142-143.

ALBAYRAK, Mustafa, "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", **OTAM**, S. 6, 1995, s. 27.

BEŞİRLİ, Mehmet, "II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusu Silahları", **Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** S.16, 2004/1, s.127.

BOSTAN, İdris, "Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları", **Coğrafya Araştırmaları**, C. I, S. 2, s.129.

BURAK, Mehmet Durdu, "İngiliz J. R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi", **OTAM**, 2005, S.17, s. 88.

BÜYÜKDAĞ, Atakan, "Osmanlı Petrolleri ve Alman İmparatorluğu: Türk-Alman İlişkilerinin Yitirilmiş Fırsatı", **Ekonomi Maliye İşletme Dergisi**, 2021, C.4, S.2, s.125.

DENİZ, Önder, Hüseyin Vehbi İMAMOĞLU, "Osmanlı-Alman Ticari İlişkilerinin Niteliksel Analizi: 1890 Ticaret Antlaşmasının Öncesi ve Sonrası", **JASAS,** 2014, No:30, s.337-355.

DİNÇER, Celal, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha", **Belgeler**, C.8, S. 9-12, Ankara, 1968-1971, s.152-163.

DOĞAN, Cahit, "Kapitülasyonların Siyasi ve iktisadi Sebepleri", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,** C. 2, S.7, Ağustos 1980, s. 128.

DOĞAN, Cahit, “Petrol Meselemizin Dünü”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, S. 3, Aralık 1979.

DURSUN, Davut, “Ortadoğu Neresi, Subjektif Bir Kavramın Anlam Çerçevesi ve Tarihi”, **Fırat Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Merkezi**, Elazığ, 2004, s.21.

GÖRGEN, İsmail, “Büyük Devletlerin Ortadoğu’da Demiryolu ve Petrol Politikası”, **Avrasya İncelemeleri Dergisi**, 2022, C.11, S.2, s. 168.

GÜMÜŞ, Musa, “1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, **Tarih Okulu**, 2011, S. X, s. 165.

HAYKIR, Yavuz, Özkan, DEMİR, “6326 Sayılı Petrol Kanunu ve Demokrat Parti Dönemi Petrol Politikası”, **SUTAD**, Bahar 2017, S. 41, s. 254.

İMAMOĞLU, Hüseyin Vehbi, “XX. Yüzyılın Başında Osmanlı Devleti’nde Ekonomik Dönüşüm ve Siyasi Bloklaşma”, **Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, C.6, S.1, s. 144.

KARTALKANAT, Ahmet, “Cumhuriyet Döneminde Madenciliğimizin Gelişimi ve Türkiye Maden Politikası”, **Jeoloji Mühendisliği**, S. 38, 1991, s. 52.

_____, “Osmanlılarda Madencilikle İlgili Yasal Düzenlemeler ve Madencilik Politikası”, **Jeoloji Mühendisliği**, 36, 1990, s. 65-70.

KEMAL, Cemal, “Birinci Dünya Savaşı ve Sonrasında Musul Meselesi”, **Atatürk Yolu,** 2007, S.40, s.644-645.

KESKİN, Özhan, “Osmanlı Devleti’nde Maden Hukukunun Tekamülü (1861-1906)”, **OTAM**, 29, 2011, s. 125-147.

KIŞ, Salih, “Alman İmparatoru II. Wilhelm’in Haçlı Rüyası ve 1898 Kudüs Seyahati”, **SUTAD**, 2017, S.42, s. 487-506.

LOKMAN, Kemal, "Kürzot Petrol Madeni ve Havalisi", **Maden Tetkik Arama Dergisi,** S. 35, s. 95.

_____, "Türkiye'de Petrol Arama Amacıyla Yapılan Jeolojik Etütler", **MTA Dergisi**, S. 72, 1969, s. 222.

_____, "Türkiye Petrol Sondajları", **MTA Dergisi**, C. 61, Ankara, s. 62.

_____, "Memleketimizde Petrol Araştırmaları", **Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni,** C. 6, S. 2, s. 96.

MALHUT, Mustafa, "Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi", **Tarih Okulu**, 2013, S.14, s. 149.

MAUNSELL, Frederick Richard, "The Mesopotamian Petroleum Fiels", **The Royal Geographic Society (with the Institute of British Geographers),** C.9, S.5, s.531-532.

MCLEAN, David, "Finance and "Informal Empire" Before The Fisrt World War", **The Economic History Review**, C.29, S. 2, 1976, s.294-295.

ÖZÜÇETİN, Yaşar, Emrah ALTAY, "Demiryolu İnşası Fikri ve Sahibinin Adıyla İfade Edilen Bir Proje: "Chester Projesi", **JASAS**, C.6, S.1, 2013, s.1202.

REYHAN, Cenk, "Türk-Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı (1878-1914)", **Belleten**, 2005, C. LXIX, S. 254, s.9.

SIRIM, Veli, "Sultan II. Abdülhamid'in Petrol Politikası", **Balkan Sosyal Bilimler Dergisi,** C.6, S.12, s.127.

SOY, Bayram, "1908 Jön Türk Devrimi'ne İngiltere'nin Yaklaşımı", **Doğu Batı,** C. 2, S. 46, 2008, s.143.

SÜKAN, Bige, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", **Atatürk Yolu**, 2003, s.531.

ŞAVKILI, Cengiz, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminden Demokrat Parti İktidarına Petrol Politikaları (1861-1950)", **Business & Management Studies: An International Journal,** C.7, S.1, 2019, s. 377.

TAŞMAN, Cevat Eyüp, "Petrolün Türkiye'de Tarihçesi", **Maden Tetkik Arama Enstitüsü Mecmuası,** Ekim 1949, S.39, s.14.

_____, "Trakya ve Petrol", **MTA Dergisi**, 2/34, 1945, s. 336-342.

TERZİ, Mustafa Haydar, "Mustafa Kemal Atatürk Dönemi Türkiye Madenciliği", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Güz 2021, S. 104, s. 145-168.

YILDIRIM, İsmail, "19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)", **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.11, S.2, s.314.

YURTOĞLU, Nadir, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Petrol Arama Politikaları (1923-1950)", **Akademik Bakış**, C. 10, S. 20, 2017, 145-167.

VI. Ansiklopediler:

AHMAD, Feroz, "İttihat ve Terakki'nin Dış Politikası", **TCTA**, C.2, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.293.

GÜLSOY, Ufuk, "Gerçekleşen Bir Rüya: Hicaz Demiryolu", **Osmanlı,** C. 3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.678.

KARPAT, Kemal, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909)", **Türkler**, Yeni Türkiye Yay., Ankara, s.873.

KODAMAN, Bayram, "II. Meşrutiyet Dönemi 1908-1914", **Türkler**, Yeni Türkiye Yay., Ankara, s.179.

QUATAERT, Donald, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Madencilik", **TCTA**, C.4, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.915.

ÖZYÜKSEL, Murat, “Anadolu ve Bağdat Demiryolları”, **Osmanlı**, C.3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.672.

PAMUK, Şevket, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, **TCTA**, C.3, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.653.

TEPEKAYA, Muzaffer, “Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914), **Türkler**, C.1, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s.7.

TIZLAK, Fahrettin, “Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, **Osmanlı,** C. 3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s.314.

THOBİE, Jacques, “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, **TCTA**, C.3, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s.724.

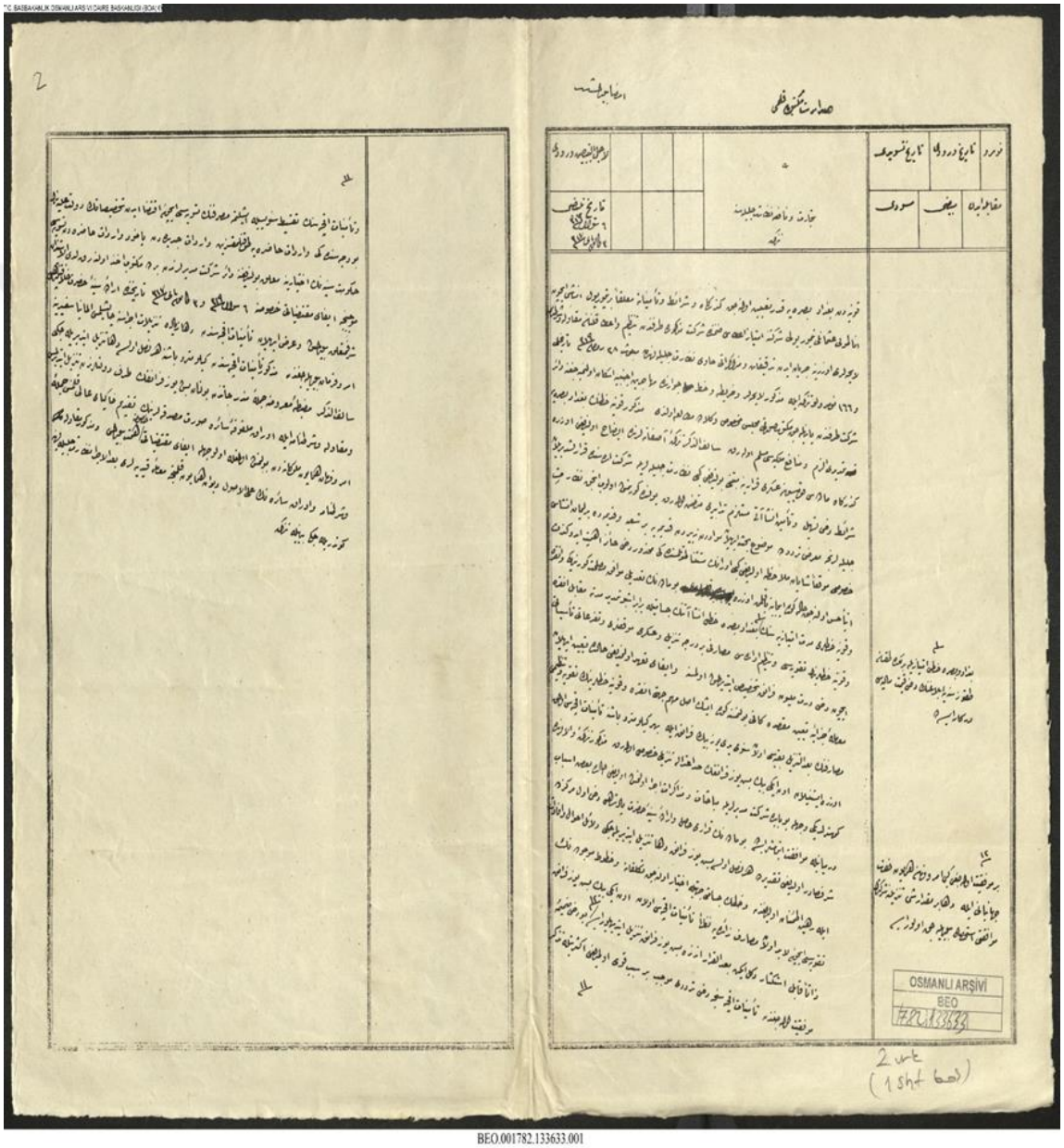
VII. İnternet Kaynakları:

https://www.mardinsoz.com/files/uploads/news/default/1625467916.png

https://hiclik.net/wp-content/uploads/2017/03/Red-Line-Aggreement.jpg

EKLER

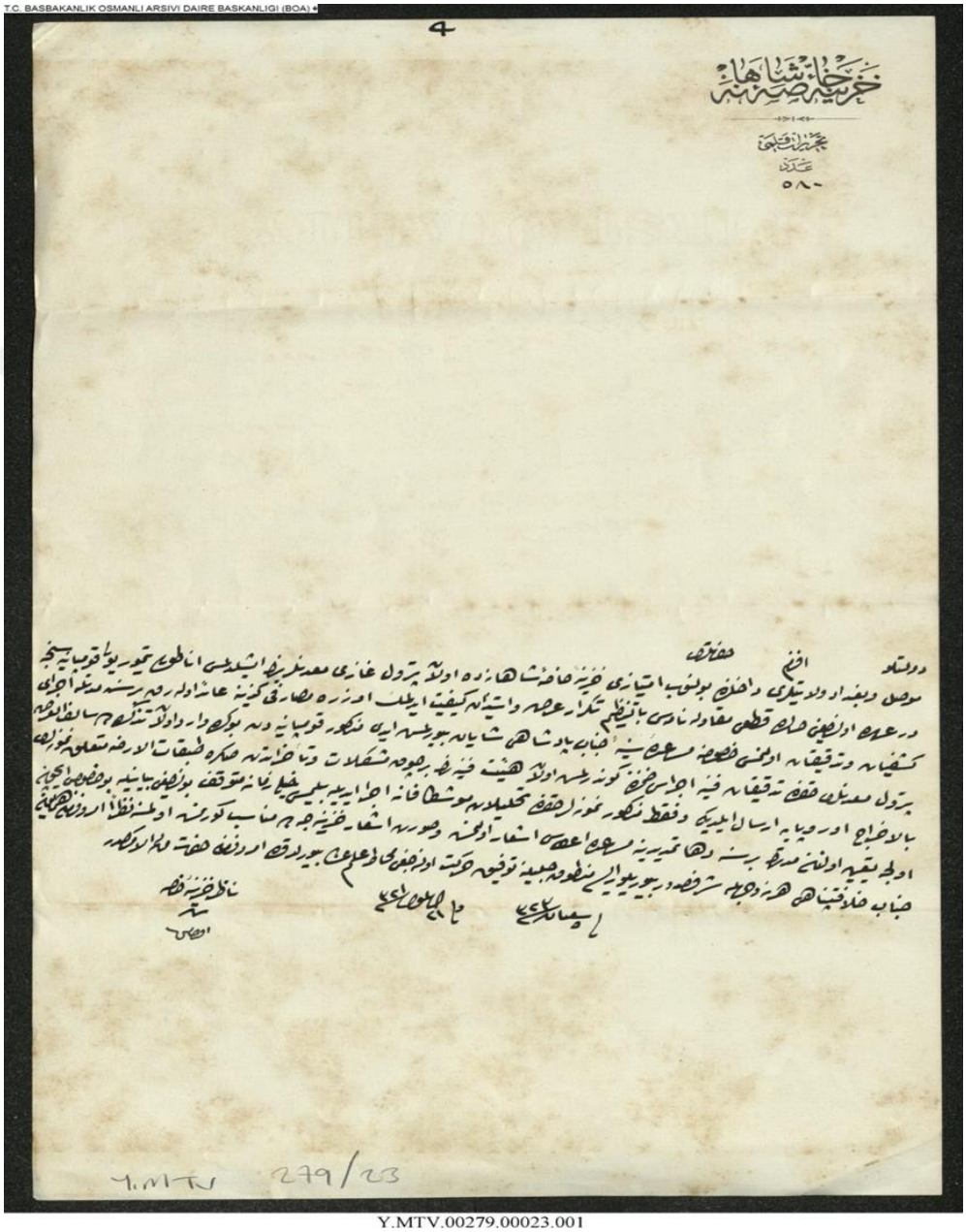
EK-1: Konya'dan Bağdat-Basra'ya kadar uzatılacak demiryolu için Anadolu Demiryolu Şirketi'ne imtiyaz verilmesi hakkında.



BEO.001782.133633.001

Kaynak: BOA, BEO,1782/133633.

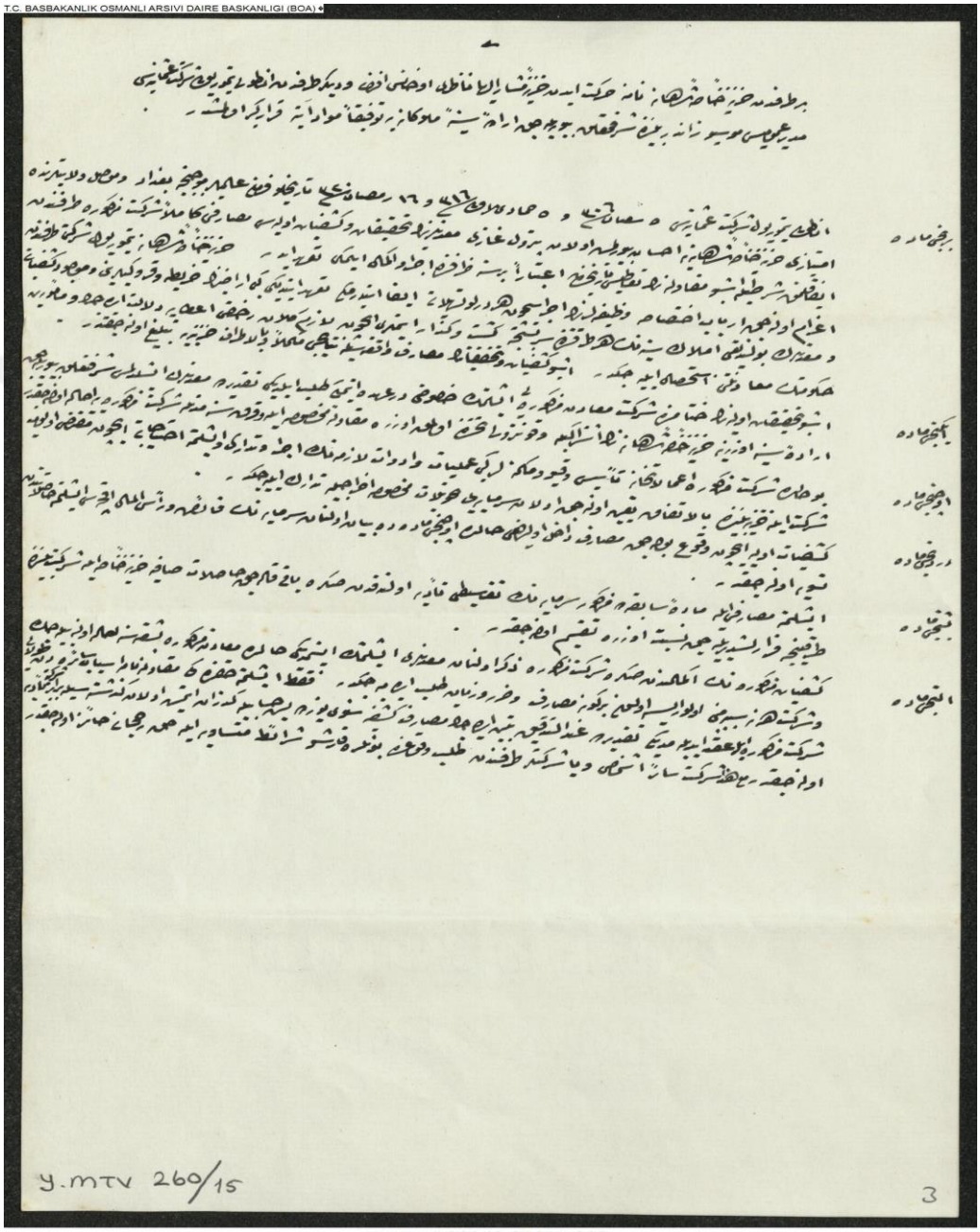
EK-2: Musul ve Bağdat vilayetlerindeki petrol madenlerinin işletilmesi imtiyazının Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmesi için müsaade talebi.



Y.MTV.00279.00023.001

Kaynak: BOA, Y.MTV, 279/73.

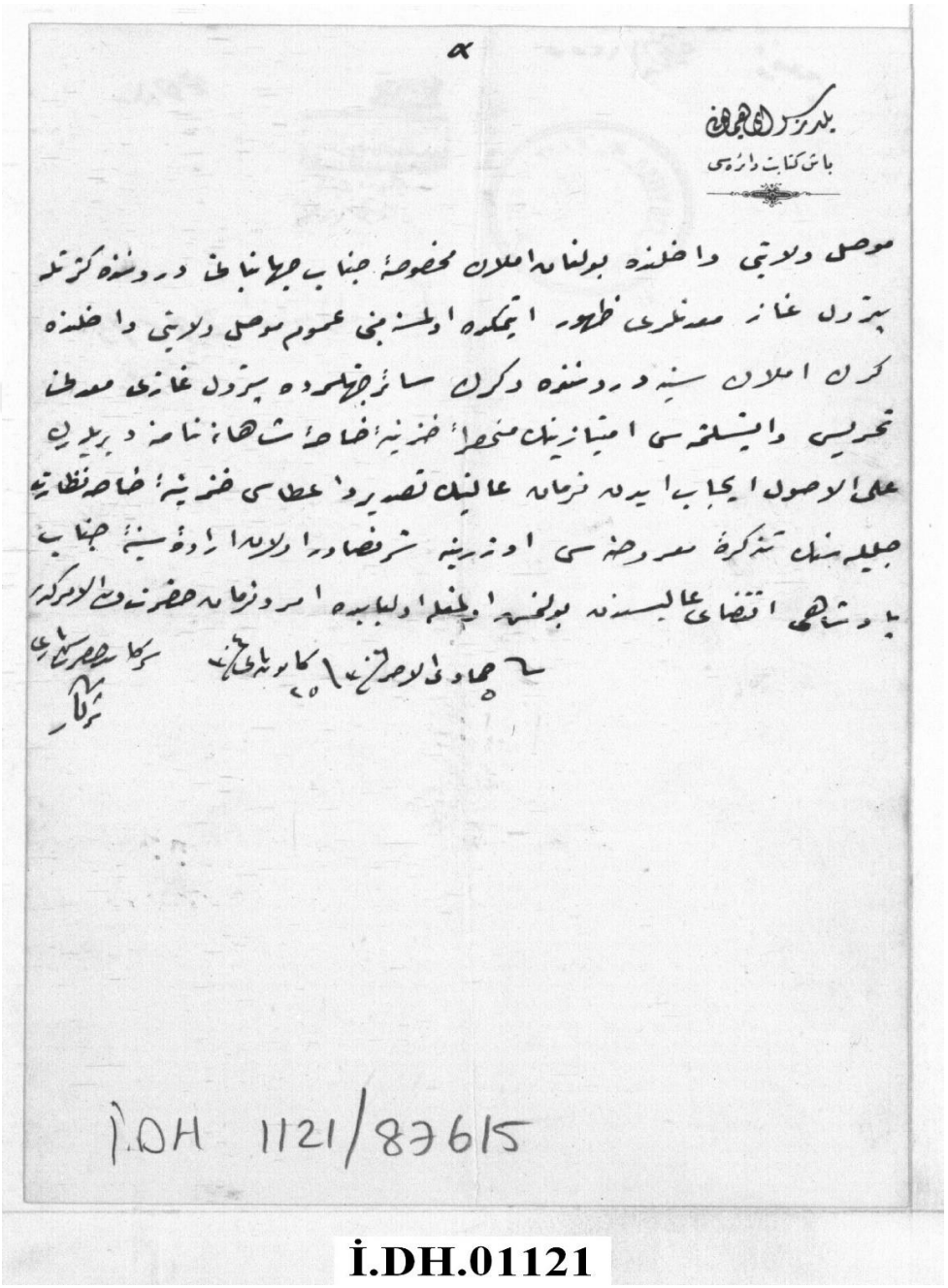
EK-3: Musul-Bağdat'ta bulunan petrol madenlerinin işletilmesi için Almanlara izin verildiğine dair altı maddelik sözleşme.



Y.MTV.00260.00015.003

Kaynak: BOA, Y.MTV, 260/15.

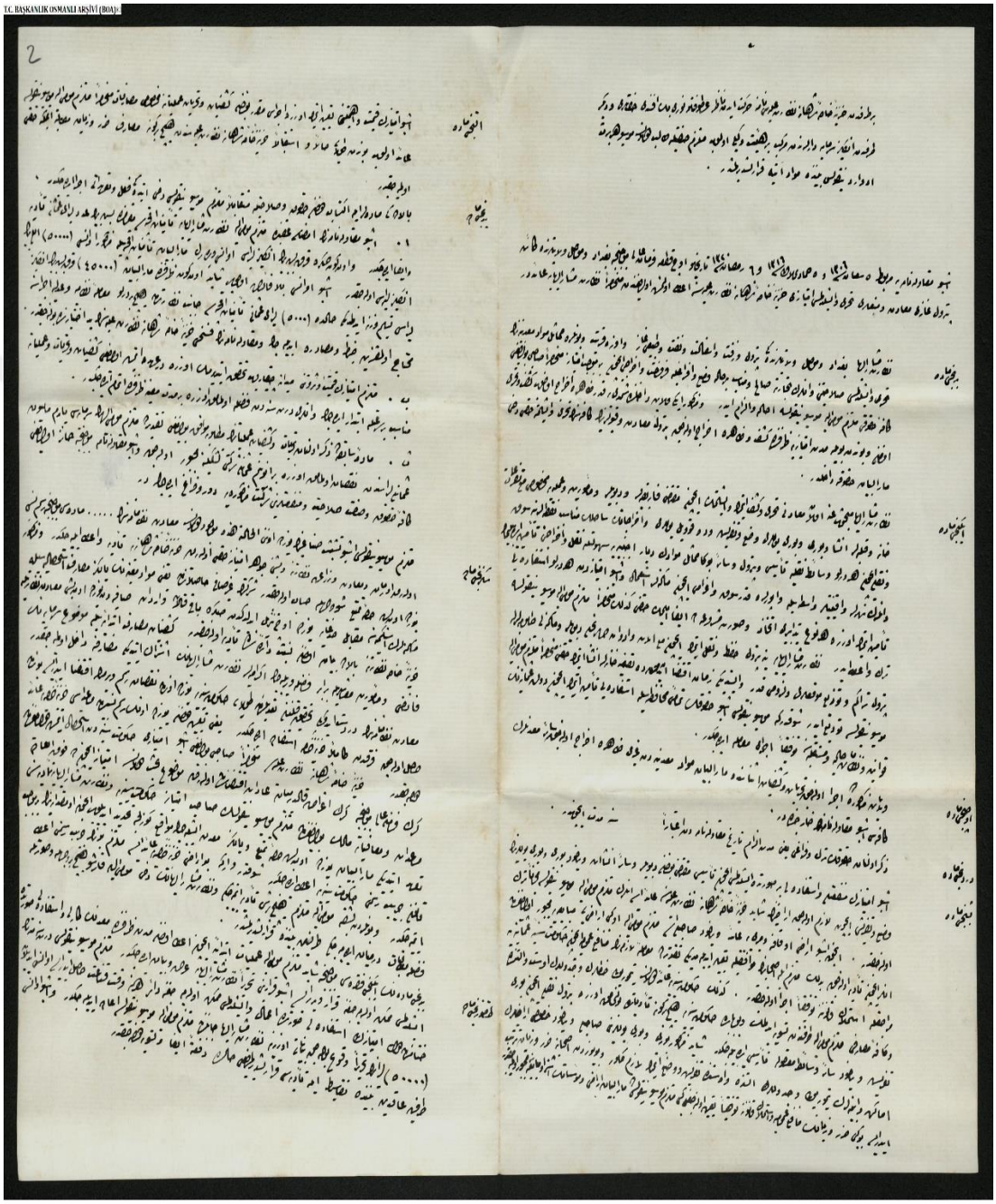
EK-4: Musul Vilayetinde bulunan petrol gazının arama ve işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya verilmesi için çıkarılan irade.



İ.DH.01121

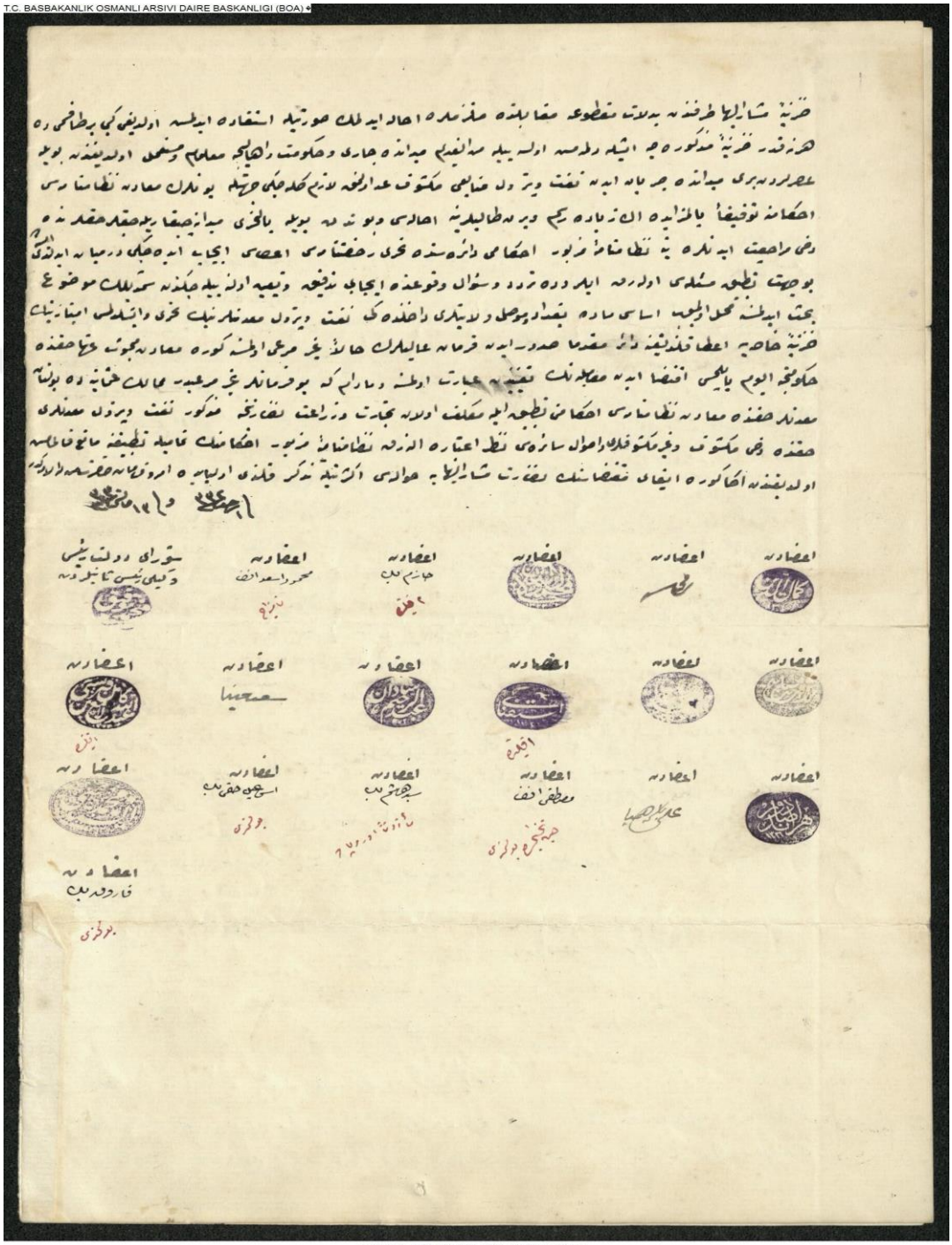
Kaynak: BOA, İ. DH. 1121.

EK-5: İngiltere'nin Musul-Bağdat petrollerinin ortaklaşa işletilmesi hakkındaki mukavele maddeleri



Kaynak: BOA, Y.MTV, 313/168.

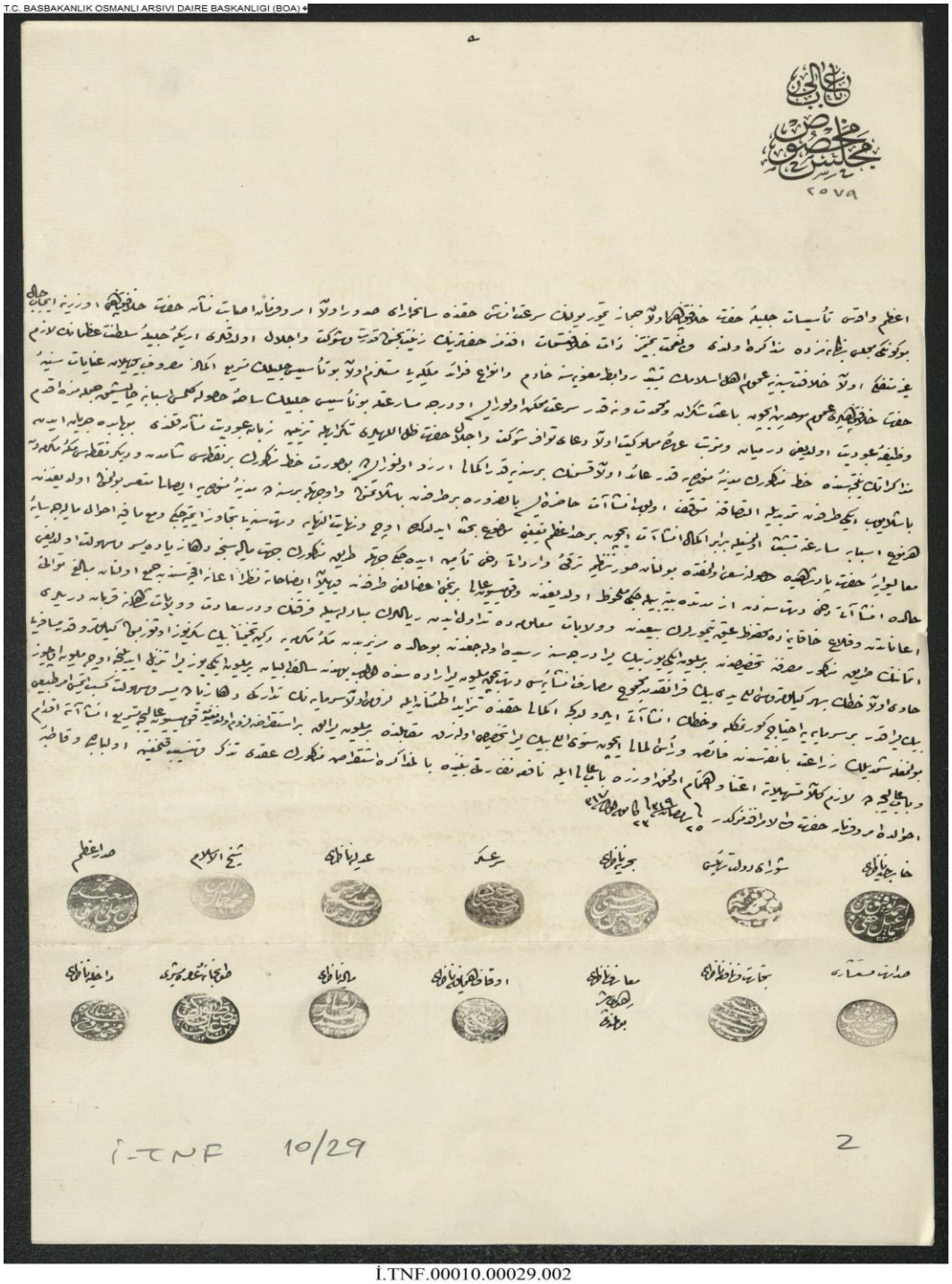
EK-6: Musul ve Bağdat’taki petrol madenleri imtiyazının Maliye Nezareti tarafından verileceğine dair



BEO.004297.322227.004

Kaynak: BOA, BEO, 4297/322227.

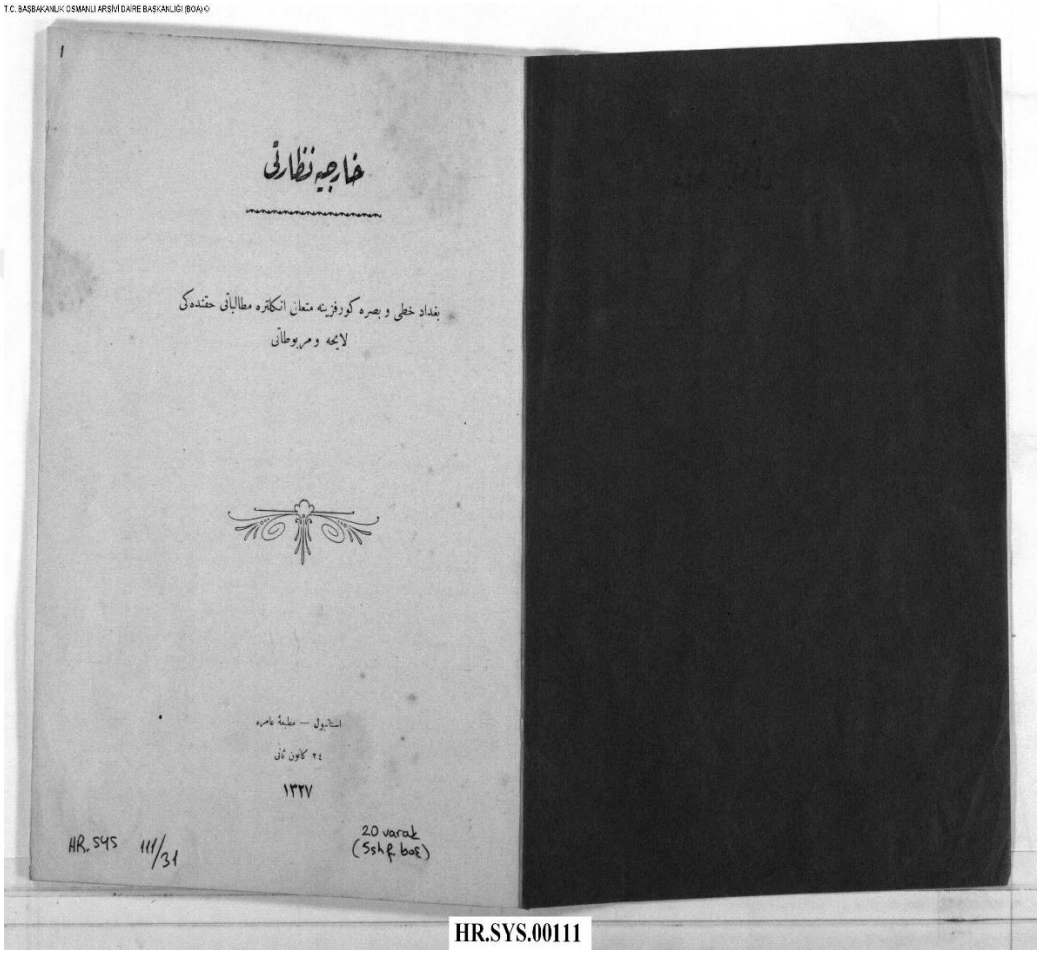
EK-7: Hicaz Demiryolunun Yapımı Hakkında Meclis-i Vükela Kararı



İ.TNF.00010.00029.002

Kaynak: BOA, İ.TNF, 10/29.

EK-8: Basra Körfezi ve Bağdat hattı üzerinde İngiltere'nin talepleri


T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA)©

خارجیه نظارتی

بغداد خطی و بصره کورفزینه متعلق انکلتره مطالباتی حقنده‌کی
لایحه و مربوطاتی

استانبول — مطبعهٔ عامره
٢٤ کانون ثانی
١٣٢٧

HR. SYS 111/31
20 varak
(Sah.f. boş)
HR.SYS.00111

Kaynak: BOA, HR.SYS, 111/31.

EK-9: Basra Körfezi ve Bağdat hattı üzerinde İngiltere'nin talepleri

T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) D

تعلق اعتباریله احکامنك تطبیقنك وسائط ممکنه ایله منعی ویا هیچ اولمازسه انکلیز نقطهٔ نظرینه اویه‌بیله‌جك بر شکلده تعدیلی لوندره قابینه‌سی شرق سیاستك محوری عد ایتمش وبوکیفیت بالعموم انکلیزلرجه آمال‌ملیه صورتنه کچمشدر .

آتاغیده تفصیلاتی عرض اولنه‌جغی اوزره دولت علیه قابیتولاسیونلرله آلمره مستند معاهدات مؤخره احکامنده صورت پذیر اولان اسارت اقتصادیه‌دن بردرجه اولسون تخلص نفس ایده بیلمك ایچون کمرك رسومنك تزیدی وبآنات وضعی مثلو تصوراتنك استحصالی متصدیله لوندره‌یه مراجعت ایتدکجه ردجوابی آلمقدن بشقه برنتیجه‌یه دسترس اولهماسی وبنه آتاغیده تفصیل ایدیله‌جکی وجه ایله عراقده آلمان خطنك یاپلمه‌سنه برانکلیز خطنك انشاسی امتیازینك اعطاسی طلبه برلسان تهدید ایله مخاطب اولمسی وبصره کورفزنده مسائل قدیمه‌یه علاوةً برکویت مسئله‌سی چیقارلمسی آنف الذکر سیاست شرقیهٔ جدیدهنك باشلیجه تظاهرات فعلیه‌سندندر .

انکلتره حکومتی دولت علیه‌یه قارشی بویله‌بروضعیتده قالدقجه دولت علیه‌ایچون نافع جهتیدن معدود اولهبیله‌جك مرتبه حائز اهمیت اولان توصلات اقتصادیه‌ده موفقیت امیدی کلیاً منسلب وحلاً ومستقبلاً تشوشات سیاسیه قوتله محتمل اولمسنه بناءً باب عالیجه انکلتره قابینه‌سیله اوزلاشمق وبواشتلافك تحصیله معطوف تشبثاتی برفکر عملی ایله اجرا ایتمك وفروعاتدهندنا کراته طلوراتنی لزومی تحقق ایتمشدر . اودرجه‌که بغداد شمندوفری عراق تجارتنك یوزده طقسان بشنی بولانا انکلیز تجارتی تهدید ایتدیکی بیانیله دجله وادیسنی تقییساً بغدادن کوتالعماره‌یه وآندن بصره‌یه وبصره‌دن کویته وارمق اوزره تأمینلسز برشمندوفر خطی امتیازینك انکلیز سرمایه‌دارلره اعطاسنك حکومت سنیه‌دن صورت قطعیده طلب اولنمسنه دائر انکلتره خارجیه نظارتندن درسعادتده‌کی سفارتنه کوندریلوب نظارت مشار الیهك امریله برصورتی باب عالی‌یه تبلیغ اولنان ؛ مایس ۹۱۰ تاریخلی تحریرات منضمه‌سك صوك فقره‌سنده سرادوارغره‌ی سرژه‌دار لاوتره « حکومت سنیه شوامتیاز طلبنی حسن تلقی‌یه مساعد کورنجیه قدر انکلتره‌حکومتی کمرك رسمنك تزیدینه موافقت ایتمیه‌جکنی صراحةً بیان وآتیاً انکلتره‌نك دولت علیه‌یه قارشی طور ومسلکنك قسم اعظمیسی (عیناً) طلبکزك صورت قبوله تابع اولهجغی ایضاح ایدیکز » دینش وشوصورتله انکلتره‌نك مسألهٔ مبحوث عنهایه اکسا ایتدیکی اهمیتك مرتبه‌سی وبومسأله حل اولنمدقجه دولت علیه ایله دوستانه وصمیمیته مستند مناسباتك جریانی قابل اولهمیه‌جغنی وانحاً ارائه وافهام ایتمشدر .

مبادیٔ مذاکرات

انکلیزلرله ایتلافه طوغری ایلك خطوه آلمانلری جقوق مکتسبه‌لرندن مهما امکن فراغت ایتدیرمك

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

صورتندن عبارت کوروتمسنه وانکلیز والمان سرمایه‌دارلر دخی آره‌لرنده ایتلافایچون مذاکره‌یه کیریشمش اولدقلرینه وکرك حصه وکرك ایشلتمه امورینك تثبیتی خصوصاتنده انکلتره‌لی سرمایه‌دارلرك آلمان سرمایه‌داران درجه‌سنده حائز حقوق وصلاحیت اولمرینه اناطولی دمیر یولی شرکتنك استحصال موافقتی ممکن اولهجغی آکلاشیلدیغنه بناءً اول امرده انکلتره سرمایه‌دارلرنك مطالبات وشرائطی نه‌دن عبارت اولدیغی لوندره سفارت سنیه‌سندن ۸ تشرین ثانی سنه ۹۰۹ تاریخنده صورولمشدر . بوسؤالی سرچارلس هاردینغ طرف حکومت سنیه‌دن برائر موالاة اولنق اوزره تلقی ایتمش ومراجعت واقعه‌نك موجب ممنونیت کورلدیکی سفیرمزه افاده قلنمشدر .

انکلتره ایله مذاکره بوصورتله باشلامشدرکه انکلیز سرمایه‌دارلرك آلمان سرمایه‌دارلرله وجوده کتیرمك ایستدکلری اتفاقك حصه‌لر مقدارندن یعنی انکلیزلرجه مطلوب اولان نسبت اشتراك فرانسزلرك ذاتاً آلمش اولدقلری حصه مقدارینه ضم اولندقده آلمان حصه‌دارلرنك مادون بر موقعده قالمرندن وسائر بعض شرائطدن طولایی حصول پذیر اولهماسی عینی سنه ایچنده واقع اولمشدر .

۱۹۱۰ سنه‌سی مایسنده انکلتره خارجیه نظارتنك سالف العرض تحریراتی بالضرور جوابسز براقلمشدر طلب مشروح ممکن القبول اولیوب صراحةً جواب رد ویرمك ایسه انکلتره حکومتی اغضاب ایدهجکی شبهه‌سزدی . مطالبه اولنان اوراندن آکلاشیلدیغنه کوره باب عالی انکلتره ایله اتلافه واره بیلمك ایچون المانلرله مذاکراته کیریشمش و ۱۹۱۰ تشرین ثانیسنده المانیا سفیری طرفندن وقوع بولان بیانات شفاهیه مسألهنك حله طوغری بر طریق سهولت آچمشدر . شویله که بارون مارشال خارجیه ناظری سابق رفعت پاشایه « بغداد تمیر یولی شرکتی یوزده درت رسم منضمك واردات برینه واردات دولتدن دیکرینك تخصیص ایدلسنی طلب ایتمکسزین رسم مذکور حاملاتنك بغداد شمندوفرینه تخصیص اولنمسندن صرف نظر ایتمکه آماده‌در . بوکا مقابل شرکت قوتیه مقاوله‌نامه‌سنك اوتوزنجی واوتوز ایکنجی ماده‌لری احکامنك اناطولی تمیر یولرینه مخصص وارداتك عینی زمانده قوتیه ـ بغداد شمندوفرینه تخصیص اولندیغی یولده تفسیری حقده حکومت سنیه‌ایله قوبابیه آره‌سنده بر ایتلاف وجوده کتیرلمسی طلب ایدییور » دیمشدر [رفعت پاشانك صدر سابق حق پاشایه ۲۳ تشرین اول سنه ۳۲۶ تاریخلی تذکره‌سی] .

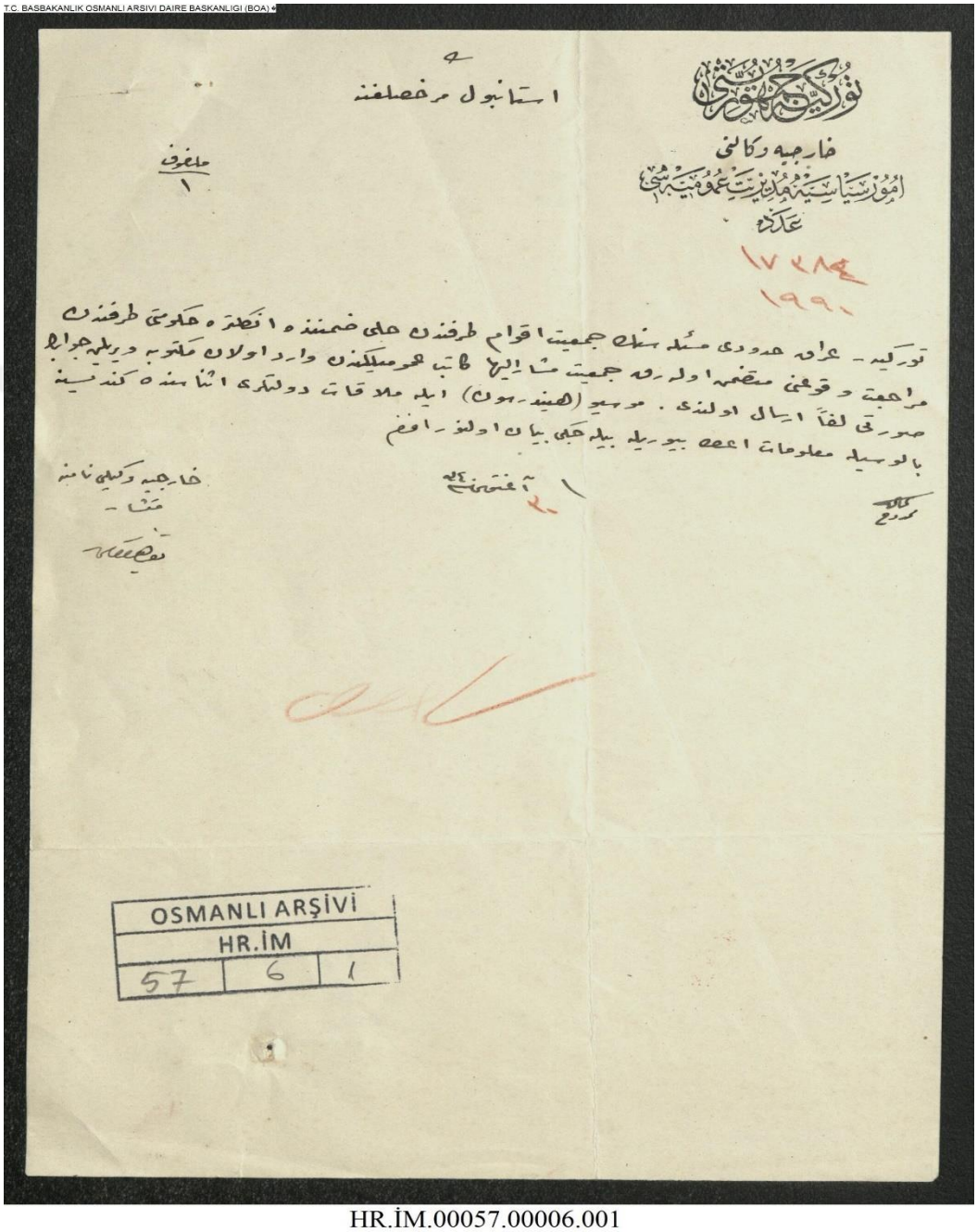
بناءعلی هذا درسعادتده‌کی انکلتره سفیری ایله فرانسه ایلچیسنه ۱ مارت ۹۱۱ تاریخنده تودیع اولنان وبرر نسخه‌سی عینی تاریخده معلومات اولنق اوزره لوندره وپاریس سفیرلرینه کوندریلان ورقه‌ده حکومت سنیه شمندوفر ویوزده درت مسألهلرینك صفحاتی وهربری حقده‌کی نقطهٔ نظرنی تشریح ایلمشدر .

انکلتره حکومتی متصور اولان ضمه موافقتی رسم منضمدن حاصل اولهجق فضلهٔ واردانك بغداد

HR.SYS.00111

Kaynak: BOA, HR.SYS, 111/31.

EK-10: Türkiye Irak hududu meselesinin Cemiyet-i Akvam'da görüşülmesi ile ilgili yazışma.


T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAIRE BASKANLIGI (BOA)

استانبول مرخصلغنه

ملفوف
١

تورکیه جمهوریتی
خارجیه وکالتی
امور سیاسیه مدیریت عمومیه سی
عدد
١٧٤٨٤
١٩٩٠

تورکیه - عراق حدودی مسئله سنك جمعیت اقوام طرفندن حل ضمننده انقره حکومتی طرفندن مراجعت و قوعنی متضمن اولمق اوزره جمعیت مشاریخ کاتبلرینه وارد اولان مکتوب و برلیه جواباً صورتی لفاً ایسال اولندی. موسیو (هیندرسون) ایله ملاقات دولتکری اثنا سنده کندیسنه بالوسیله معلومات اعطا بیورلیه بیله جکی بیان اولنور - افندم

خارجیه وکیلی نامنه
مشار -
تصحیح

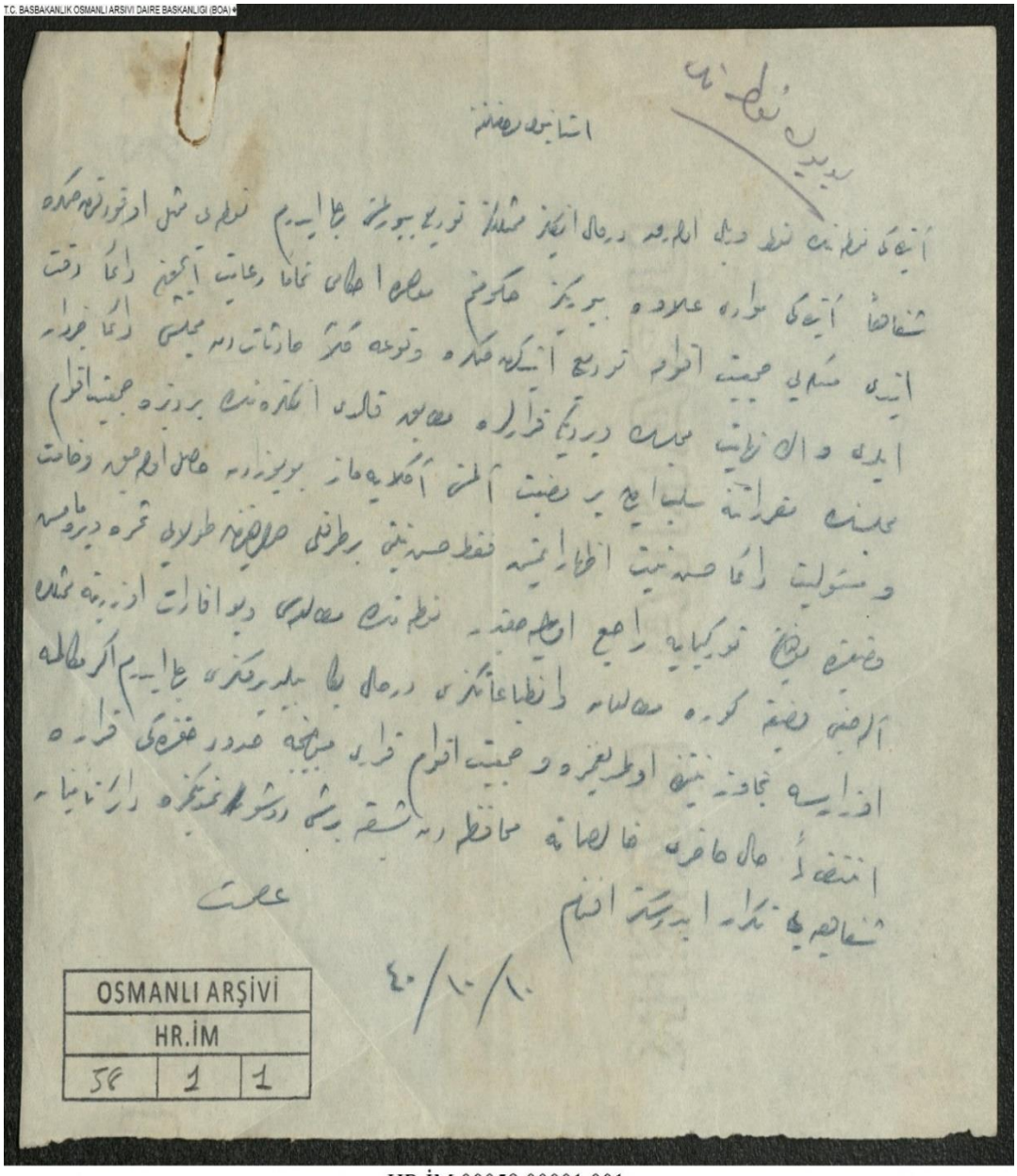
آغستوس ایله

OSMANLI ARŞİVİ
HR.İM
57 6 1

HR.İM.00057.00006.001

Kaynak: BOA, HR. İM, 57/6.

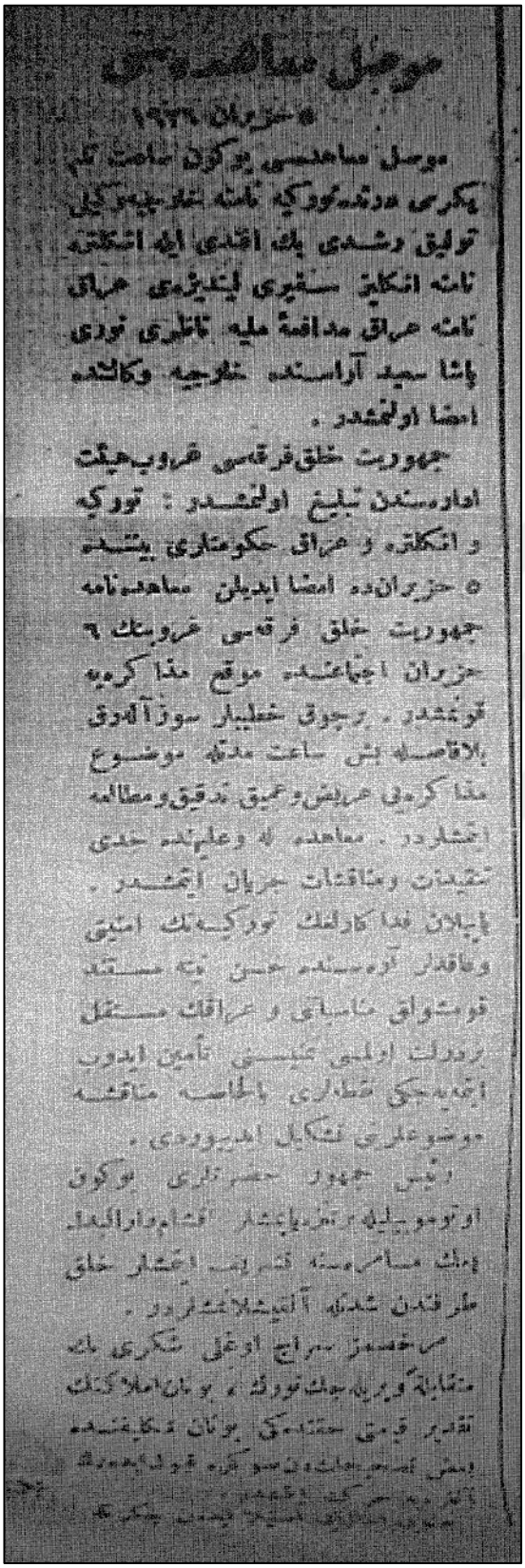
EK-11: İsmet Paşa’nın İngiliz sefirine Musul Sınırı ile ilgili değerlendirmesi.



HR.İM.00058.00001.001

Kaynak: BOA, HR. İM, 58/1.

EK-12: 18 maddeden oluşan Musul Muahedesi haberi.



موصل معاهده‌سی

٥ حزیران ١٩٢٦

موصل معاهده‌سی یوکون ساعت تلم یکری دردنده تورکیه نامنه سفیر توفیق رشدی بك افندی ایله انکلتره نامنه انکلیز سفیری لیندیزمی عراق نامنه عراق مدافعهٔ ملیه ناظری نوری پاشا سعید آراسنده خارجیه وکالتده امضا اولنمشدر .

جمهوریت خلق فرقه‌سی عروب هیئت اداره‌سندن تبلیغ اولنمشدر : تورکیه و انکلتره و عراق حکومتلری بینده ٥ حزیراندہ امضا ایدیلن معاهده‌نامه جمهوریت خلق فرقه‌سی عروبنك ٦ حزیران اجتماعنده موقع مذاکره‌یه قونمشدر . رجوق خطیبلر سوز آلدوق بلاقاصله بش ساعت مدتله موضوع مذاکره‌یی عریض و عمیق تدقیق و مطالعه ایتمشلردر . معاهده له و علیهنده حدی تنقیدات و مناقشات جریان ایتمشدر . پاپیلان فدا کارلغك تورکیه‌نك امنیتی و مقدراتی اوزه‌سنده حسن نیته مستند قومشواق مناسباتی و عراقك مستقل بر دولت اولمسی کبیسنی تأمین ایدوب ایتمه‌جکی نظاری بالخاصه مناقشه موضوعلری تشکیل ایدیوردی .

ایکنجی جمهور حضرتلری یوکوق اوتومبیلیله تفریحاً بشقا اقسام و اراضیدن بیك مسافه‌سنه تشریف ایتمشلر خلق طرفندن شدتله آلقیشلانمشلردر .

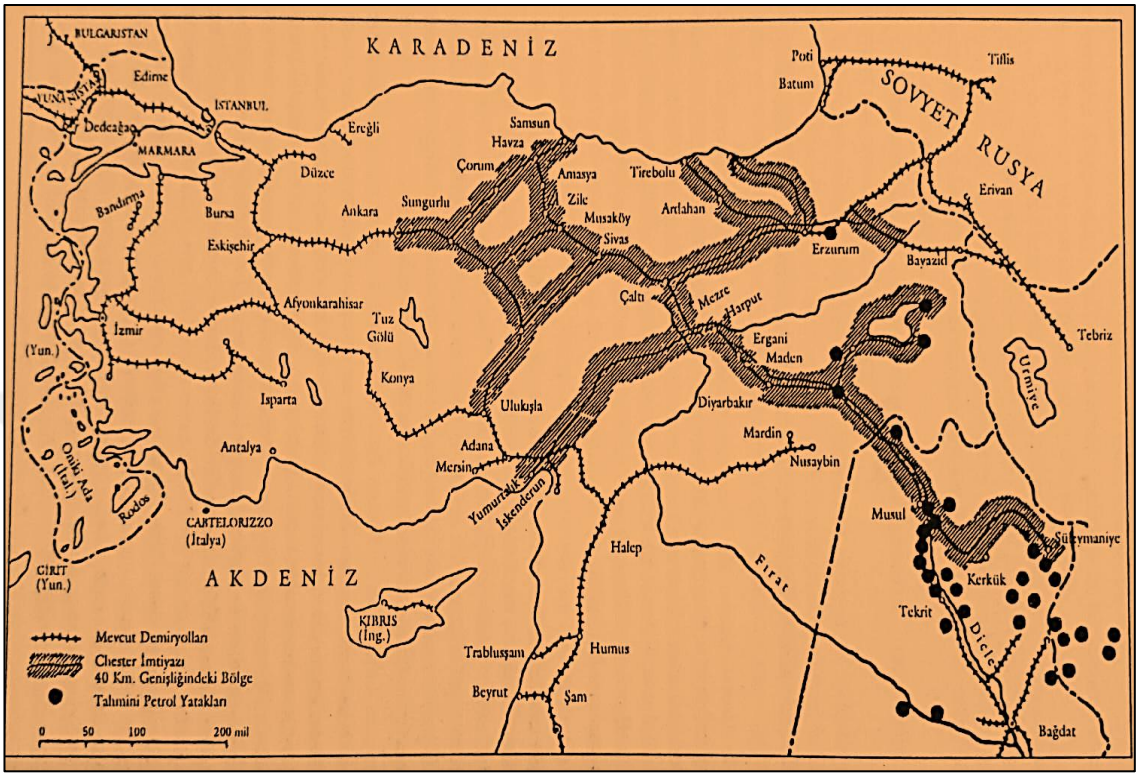
مرخصلر سراج اوغلی شکری بك متقابله ویریله‌جك تورك بوتان املاکنك تقدیر قیمتی حقنده‌کی بوتان تکلیفنده و بعض اصحابك دن سوکره قبول ایدیلمك [illegible]

Kaynak: Çankırı, 8 Haziran 1926.

EK-13: Berlin'den Bağdat-Basra'ya uzanan demiryolu hattı.

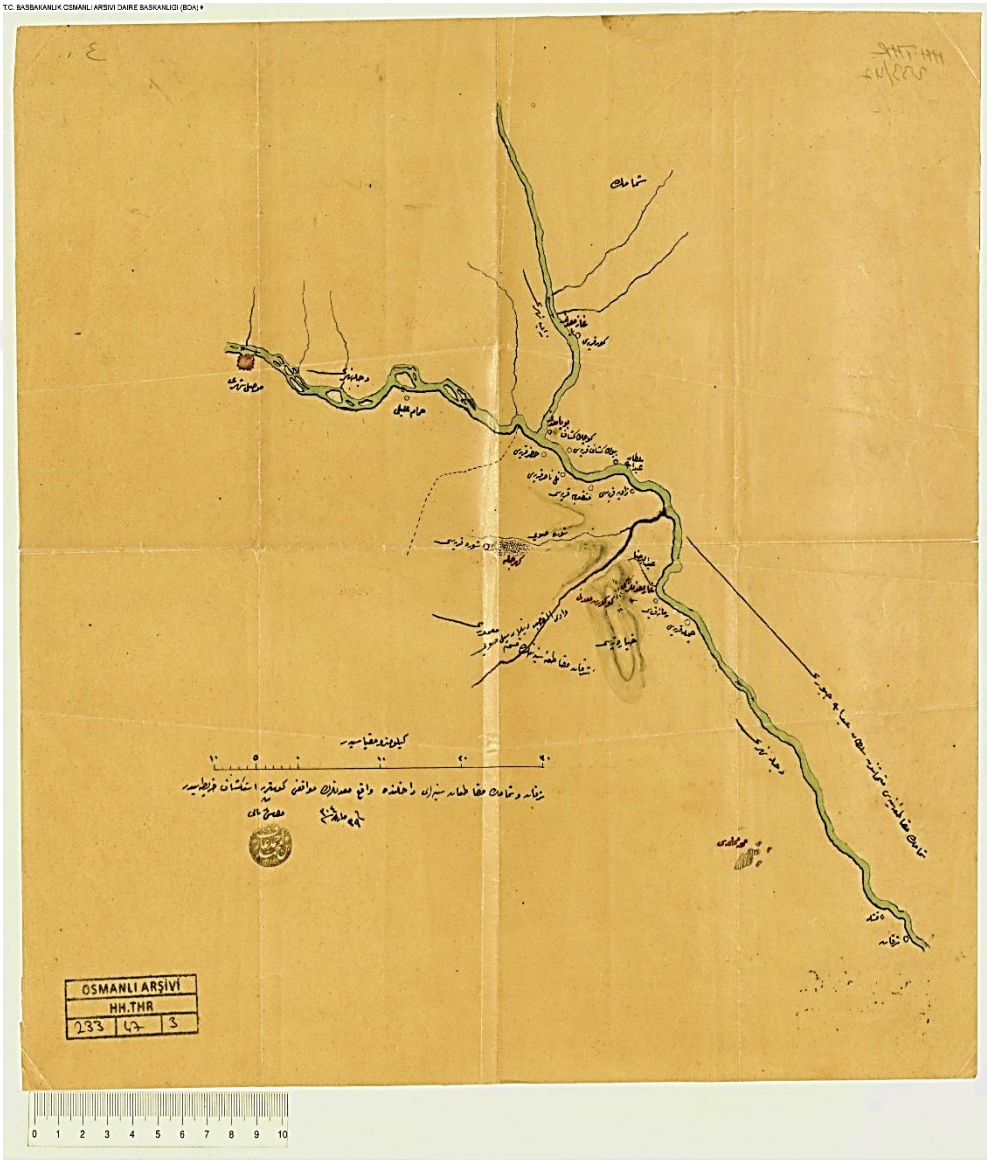
Kaynak: https://www.mardinsoz.com/files/uploads/news/default/1625467916.png

EK-14: Mevcut Demiryolları, Chester İmtiyazı ve Petrol Yataklarını Gösterir Harita.



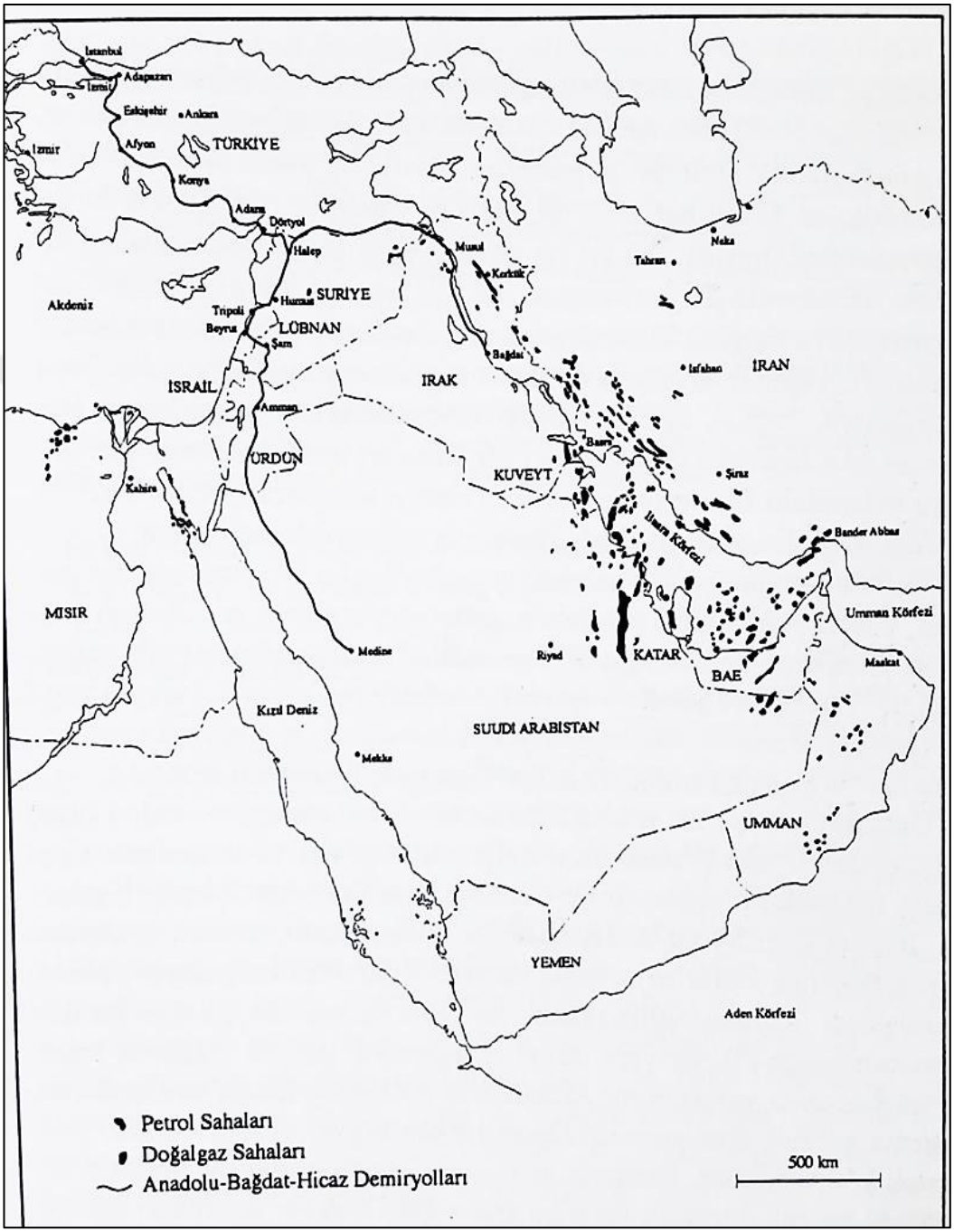
Kaynak: Bilmez Bülent Can, Demiryolundan Petrole Chester Projesi.

EK-15: Ahmet Arif Bey'in Musul'da bulunan petrol yatakları ile ilgili Abdülhamid'e sunduğu harita.



Kaynak: BOA, HH.THR, 233/47.

EK-16: Anadolu, Bağdat ve Hicaz Demiryolları ile Ortadoğu Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Yatakları



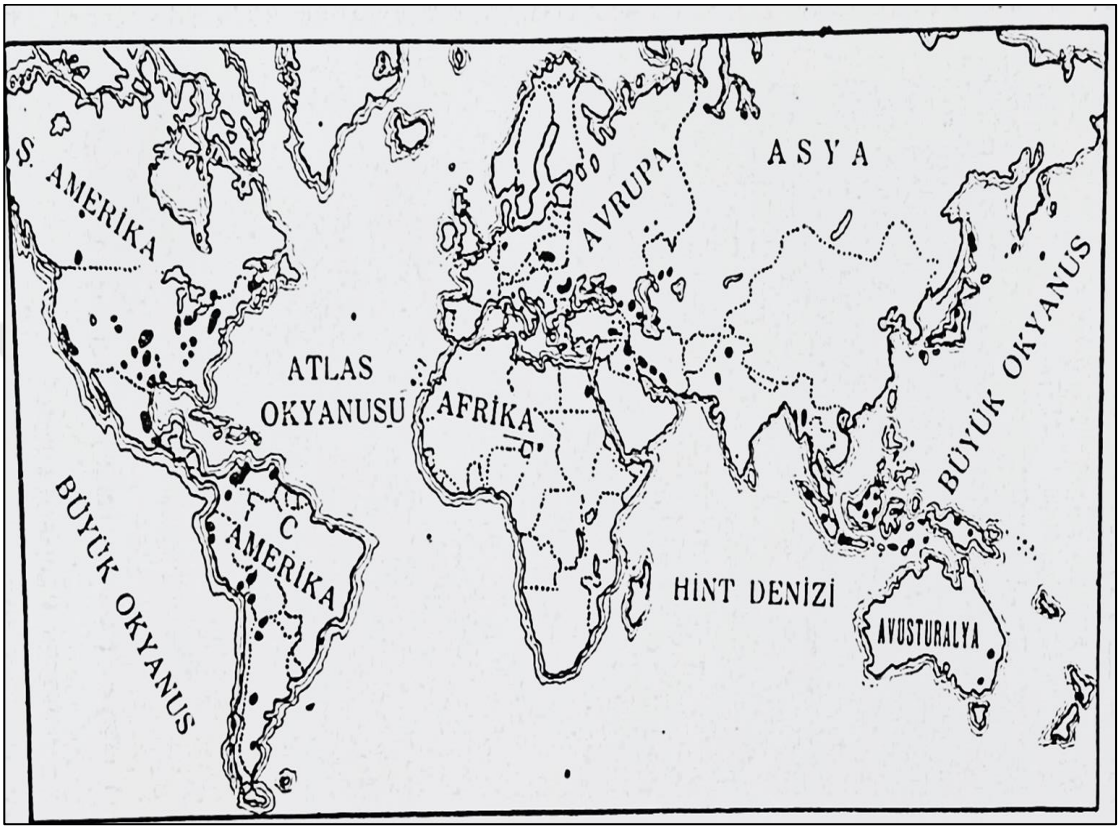
Kaynak: Volkan Ediger, Osmanlı'da Neft ve Petrol, ODTÜ Yay., 2005.

EK-17: Gülbenkyan tarafından sınırları çizilen harita.

Kaynak: https://hiclik.net/wp-content/uploads/2017/03/Red-Line-Aggreement.jpg

EK-18: 1933 Yılında Dünya Petrol Madenlerini Gösterir Harita

(Siyah Noktalar Petrol Madenlerinin Bulunduğu Yerlerdir)



Kaynak: Kemal Lokman, Türkiye Petrol Madenleri, Hakimiyet-i Milliye Matbaası, Ankara, 1933.