

MEZOPOTAMYA ÜZERİNDE İNGİLİZ-ALMAN NÜFUZ MÜCADELESİ*

Mustafa MALHUT**

Özet

Mezopotamya doğal kaynakları ve stratejik konumu itibariyle Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli topraklarından biridir. İngiltere bu bölgede 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren Dicle ve Fırat nehirlerindeki taşımacılık hakkı ile etki sahibi olmaya başladı. Almanya ise 19. yüzyılın sonunda imtiyazını almaya çalıştığı Bağdat demiryolu hattı ile bölgede varlık gösterme çabasına girdi. İki ülke arasındaki nüfuz mücadelesi bilindiği üzere Bağdat demiryolu projesi çerçevesinde gerçekleşmişti. Ancak bu zamana kadar üstünde yeteri kadar durulmayan diğer önemli bir mücadele alanı Mezopotamya'nın sulanması meselesiydi. O dönemde eski verimli günlerinin uzağında olan Mezopotamya, sulama çalışmaları ile tarımsal üretimde büyük artış sağlayabilecek ve bu işin yapımını üstlenen ülke gelecekte buradaki gelirden büyük payı alacaktı.

Geniş petrol rezervlerine sahip olan ve eski çağlardan bu yana Bereketli Hilal adıyla ün yapan Mezopotamya toprakları büyük güçlerin iştahını kabartıyordu. İngiltere'nin can damarlarından biri olan Hindistan yolunun güvenliği bu bölgedeki hâkimiyetine bağlıydı. Ayrıca Mezopotamya'nın güneyinde kalan Basra Körfezi, İngiliz ticaret sisteminin vazgeçilemez bir parçasıydı. Sömürgecilik yarışına geç katılan Almanya'nın geleceğinin inşasında ise bölgenin önemli bir yere sahip olacağı kuşkusuzdu.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Bağdat demiryolu ve Mezopotamya'nın sulanması meselesi, İngiltere ve Almanya'nın Ortadoğu'daki nüfuz mücadelesinin odak noktasını oluşturdu. Sonuçta bu imtiyazları alan taraf bölgenin geleceği üzerinde söz sahibi olacaktı. Bu çalışmada Bağdat demiryolu hattı ve Mezopotamya'nın sulanması konusu çerçevesinde İngiliz-Alman nüfuz mücadelesi, Osmanlı arşiv belgeleri, dönemin yerli ve yabancı basını, Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri ve ikincil kaynaklar ışığında açıklanmaya çalışılacaktır. Böylece, I. Dünya Savaşı arifesinde iki ülkenin mücadele

* Bu yazı 12-14 Ekim 2011 tarihlerinde Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi tarafından düzenlenen "*I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: Berlin Kongresinden Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye*", adlı sempozyumda bildiri olarak sunulmuştur.

** DEÜ SBE, Karşılaştırmalı Tarih Doktora Öğrencisi. Akdeniz Üniversitesi, AİİT Okutman.

Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi

alanlarından birine değinilmiş ve Osmanlı üzerindeki yabancı etkisi sorgulanmış olunacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere, Almanya, Mezopotamya, Bağdat Demiryolu, Sulama.*

Power Struggle of British and German on Mesopotamia

Abstract

Mesopotamian with natural resources and strategic location is one of important land of the Ottoman Empire. British started to gain influence with right to transport on Tigris and Euphrates in the 19. Century. At the end of 19. Century, German began to become effective with Baghdad railway Project. Because of this Project, the two countries embarked on the struggle for influence in Ottoman land.

Another important factor in this struggle was a matter of the Mesopotamia's irrigation. Thanks to the irrigation of Mesopotamia, agricultural production would increase. The country receiving irrigation concession would take abig share of this income in the future. On the other hand, Mesopotamia had the strategic importance and wide oil lands. These factors were reason for struggle of Great Powers.

After the declaration of the Second Constitution, Baghdad railway and matter of Mesopotamia's irrigation formed the focal point of the struggle for influence between British and German in the Middle East. Eventually country receiving all these concessions would have a say on the future of the region. In this study, power struggle of British and German on Mesopotamia will be tried to explain with archival document, Parliamentary records and secondary sources. Consequently, it will be touched to one of struggle areas of these countries on the eve of World War I. and will be questioned about foreign influence on the Ottoman Empire.

Keywords: *Ottoman Empire, Britain, Germany, Mesopotamia, The Baghdad Railway, Irrigation.*

Giriş

Osmanlı'nın son dönemlerini, Osmanlı toprakları üzerindeki yabancı devletlerin nüfuz mücadelelerini iyi tahlil etmeden anlamak mümkün değildir. Büyük güçler yaklaşık son iki yüz yılda Osmanlı politikasında etkilerini giderek arttırdılar. Kuvvetini kaybetmiş ama sömürge durumuna düşmemiş Osmanlı üzerinde yabancıların nüfuz mücadelesi çeşitli ve çetindi. Bu çalışma mücadelenin Mezopotamya bölgesine ilişkin olanıdır. İngiltere ve Almanya'nın

Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi

Mezopotamya bölgesindeki nüfuz mücadelesi bilindiği üzere 19. yüzyıl sonunda Bağdat demiryolu ile ortaya çıkmıştı. Ancak mücadelenin önemli bir tarafı demiryolu iken şimdiye kadar üstünde fazla durulmayan ve demiryolundan daha önemsiz olmayan diğer tarafı Mezopotamya'nın sulanması meselesidir. Çalışmanın konusu kısaca, I. Dünya Savaşı'na uzanan süreçte bu iki konu etrafında söz konusu devletlerin nüfuz mücadelesidir

Mezopotamya

Avrupalıların Mesopotamia, Arapların ise Elcezire dedikleri ve Osmanlı belgelerinde her iki adın da kullanıldığı bölge, kabaca Dicle ve Fırat nehirleri arasında kalmaktadır. Kuzeyinde Anadolu, doğusunda İran, batısında Suriye ve güneyinde Basra Körfezi bulunmaktadır. Bu bölge medeniyetin beşiği olarak bilinir ve Bereketli Hilal adıyla ün yapmıştır. Verimli arazileriyle önemli bir yerleşim yeri olmuştur. Birçok uygarlıktan günümüze kalan miras, burasının eski çağlardaki önemini bize göstermektedir.

1534 yılında yani Kanuni Sultan Süleyman zamanında bu bölge tamamıyla Osmanlı egemenliğine girmiş ve yaklaşık 4 asır Osmanlı egemenliğinde kalmıştır. Osmanlı egemenliği altındaki bölgenin verimliliği ve refahında önemli bir artış gözlenmezken stratejik önemi zamanla artmıştır. Aslında verimlilik konusunda Osmanlı kötü bir mirası devralmıştı. 20. yüzyılın başlarında bölgede çalışmalarda bulunan ünlü İngiliz su mühendisi Sir William Willcocks'a göre, Mezopotamya'nın verimliliği 3. yüzyıldan 9. yüzyıla kadar (ki bu dönem Sasani İmparatorluğu ve Erken Hıristiyanlık ile Abbasi Halifesi Harun Reşid zamanını içine alıyordu) üst düzeylerdeydi.¹ Ama Arapların denetimi altındaki bölgenin refahı giderek azalmıştı. Willcocks, son darbenin 13.-14. yüzyıllarda Cengiz Han ve sonrasında Timur tarafından vurulduğunu söylemektedir.² Osmanlı zamanında da bölge eski verimli günlerini göremedi. Ama son zamanlarında kayda değer atılımlar oldu. Bu konuya ilerde tekrar dönmek üzere şimdi İngiltere ve Almanya'nın Mezopotamya'ya olan ilgilerinin temellerine bakalım.

¹ William Willcocks, **The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris or the Re-Creation of Chaldea**, Cairo, National Printing Department, 1903, s.10.

² William Willcocks, "Mesopotamia: Past, Present, and Future", **The Geographical Journal**, Vol. 35, No. 1 (Jan., 1910), ss.6-8.

İngiltere'nin Çıkarları

İngiltere'nin Mezopotamya'da 200-250³ yıldan beri çıkarları ve hakimiyeti olduğu 20. yüzyıl başındaki İngiliz belgelerinde belirtilmiştir. Hindistan'daki konumunu sağlamlaştırdıktan sonra, ki bu dönem 19. yüzyıl ve özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısındadır, İngiltere için Mezopotamya'nın önemi artmıştır. Ana kıta ile Hindistan'ın bağlantı noktalarından biri bu bölge olmuştur. 19. yüzyılın ilk yarısında İngilizler Mezopotamya'da ayrıcalık almaya başladılar⁴ ve 1829 yılında İstanbul'a gelen⁵ Francis Chesney tarafından Fırat ve Dicle nehirleri 1835-37 yıllarında kapsamlı bir şekilde incelendi.⁶ Amaç Hindistan bağlantısının Mezopotamya'dan mı yoksa Kızıldeniz üzerinden mi olacağını belirlemesiydi. Chesney'in düşüncesi Basra körfezinden Mezopotamya nehirleri vasıtasıyla Akdeniz'e ulaşılmasıydı. 1834 yılında alınan izinden⁷ birkaç sene sonra Chesney'in yönetiminde ilk sefer Mezopotamya nehirlerinde yapıldı. Daha sonra 1841 yılında Kaptan H. B. Lynch'in Fırat Nehri'nde iki vapur işletmesine izin verildi⁸ ve Euphrates and Tigris Steam Navigation

³ 1907 tarihli bir belgede İngiltere'nin Güney Mezopotamya ve Basra Körfezi'nde 200 yıldan fazla bir süredir çıkarları olduğu belirtilmiştir. Bkz., Note of a Private Conversation between Sir Edward Grey and Mr. Haldane on November 14, 1907, (F.O. 371/340), **British Document on The Origins of the War 1898-1814 (BD)**, Ed. G. P. Gooch and Harold Temperley, Vol. VI, His Majesty's Stationary Office, London, 1930, Vol. VI, s.95. İngiltere'nin Basra konsolosu bu hakimiyeti 250 yıl olarak dillendirmektedir. Bkz., **BDF A XVII**, 1985, Doc.12, 26 Mart 1907, s.388'den aktaran H. Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004, s.227.

⁴ İngilizler, 1823-1842 tarihleri arasında Bağdat Konsolosu olarak görev yapan James Taylor'un zamanında, bölgede bir çok ayrıcalık aldılar. Deniz taşımacılığı amacıyla bu bölgedeki nehirlerin ilk incelemesi 1830'da Taylor tarafından yapıldı. Bkz., Cezmi Eraslan, "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı:35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994, s.230.

⁵ **The Life of the Late General F. R. Chesney**, Ed. Stanley Lane-Poole, W. H. Allen and Co., London, 1885, s. 168-169.

⁶ Chesney 30 Ağustos 1834 tarihinde Fırat'a gitmeye hazır olduğunu söylüyor. Bkz., **The Life of the General F. R. Chesney**, s.278.

⁷ Charles Issawi, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966, s.146; İngilizlerin Fırat ve Dicle nehirlerinde vapur işletmek için aldıkları ilk izinin tarihini 1834 yılına kadar götürmemiz mümkün. Bkz., İlhan Ekinçi, **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayın, Ankara 2007, s.29, dn.18 ve 47; Kıran, İngiliz Hükümeti'nin Fırat üzerinden Hindistan'a gitme projesini, 30 Ocak 1834'te kabul ettiğini bildiriyor. Bkz., Kıran, a.g.m., s.7. Ayrıca bkz., **MMZC**, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325, s.246.

⁸ Taraf-ı Saltanat-ı Seniye Ruhsat Kalemi tarafından 29 Receb 1257 (15 Eylül 1841) tarihinde Bağdat, Basra ve Şehrızor (Kerkük) Valisi Ali Rıza Paşa'ya gönderilen belgede, Kaptan

Company Limited (Fırat ve Dicle Vapur Taşımacılığı Şirketi) 27 Nisan 1861 yılında oluşumunu tamamladı.⁹ Lynch Şirketi ile birlikte İngiliz nüfuzu da bu topraklarda hissedilmeye başlandı. İngiltere Lynch Şirketi'nin de etkisiyle 1. Dünya Savaşı'na kadar bölgede nüfuzunu hep hissettirdi. Tabiki Basra Körfezi'ndeki ticaretin neredeyse İngiliz tekelinde olduğunu da söylemeliyiz. 19. yüzyılın başlarında Basra, İngiltere ve Hindistan ihracatının yaklaşık %90'ını ve ithalatının %75'ini sağlıyordu.¹⁰ 1906 yılında Basra Körfezi'ne giren ve çıkan toplam ticaretin %79'u İngiliz ve Hint tüccarların elinde bulunuyordu. Deniz nakliyatının da %85'i İngiliz ve Hint tüccarların elindeydi.¹¹

Almanya'nın Çıkarları

Denizlerdeki hâkimiyeti dolayısıyla İngiliz nüfuzu, bölgede kendini gemileriyle göstermişti. Almanya ise 19. yüzyılın sonlarında başlayan ve zamanla İngilizlerin denizlerdeki hâkimiyetine kafa tutacak duruma gelmeden önce, bir kara gücü olarak bölgedeki nüfuz mücadelesine demiryolu ile katılacaktı.

Almanya'nın, Mezopotamya bir yana, Osmanlı'nın herhangi bir toprak parçası üzerinde politika üretmeye başlaması 19. yüzyılın sonlarını bulmaktaydı. Almanya, 1871 tarihinde ulusal birliğini sağlamış ve hızlı bir gelişim sürecine girmişti. Bu gelişimin mimarı Otto von Bismark olarak bilinir ve onun dış politikaya ilişkin görüşleri çok temkinli ve Ortaylı'nın tanımlamasıyla “uyumcu”dur.¹² Büyük güçlerin mücadele alanlarından biri olan Balkanlar için Bismark'ın meşhur “*tüm Balkan toprakları bir Pomeranyalı askerin kemiklerine değmez*” sözü o dönemde Almanya'nın Osmanlı politikasını güzel bir şekilde özetliyordu.¹³ Ancak II. Wilhelm'in 1888'de İmparator olması ile durum değişmeye başladı. 1871'den sonra hızla gelişen Almanya'nın isteklerine artık Kayzer'in Weltpolitik yani dünya politikası cevap verecekti.

Lynch'in Fırat Nehri'nde iki vapur işletmesinin bir sakıncası olmadığı belirtiliyordu. Bkz., **BOA, C.HR.**, 161/8042.

⁹ Issawi, a.g.e., s.146-147.

¹⁰ Issawi, a.g.e., s.350.

¹¹ Marian Kent, “Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu (1900-1923)”, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler**, Editör: Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999, s.207.

¹² İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Alkım Yayınevi, 9. Baskı, İstanbul, 2006, s.16.

¹³ Murat Özyüksel, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s.34.

Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi

1889'da Kayzer'in Osmanlıyı ziyaret etmesi ve 1890'da Bismark'ın emekliye ayrılması sonucunda Osmanlı-Alman ilişkileri hızlı bir gelişme gösterecekti.

Bu dönemde Almanya'nın nüfusu ile birlikte sanayisi de hızlı artmaktaydı. Sömürgecilik yarışına geç katılan bir devlet olarak Almanya'nın, pazar ve hammadde akışını arttırmak için Osmanlıdan daha iyi bir devlet bulması zordu. Her ne kadar aktif politika II. Wilhelm ile başlasa da, Almanlar Osmanlıdaki potansiyelin farkındaydı. Chesney Osmanlı topraklarında araştırma yaparken, Almanlar da boş durmamış ve Helmuth von Moltke de araştırmalarda bulunmuş, yapılacak bir demiryolu ile Osmanlı'nın zenginliklerinden yararlanılabileceğini savunmuştu. Ona göre, Mezopotamya ve Filistin gelecekte Almanya için önemli yerler olabilirdi. Ayrıca milli iktisat doktrininin kurucu olarak tanıdığımız Friedrich List, 1846'da Osmanlı'nın verimli topraklarından söz etmiş ve Berlin'den Bağdat'a uzanacak bir demiryolu yapımını önermişti.¹⁴

İngiliz-Alman Mücadelesi

Gerek İngilizlerin gerekse Almanların Anadolu ve Mezopotamya üzerindeki tarihsel emelleri bir bakıma İngiliz-Alman nüfuz mücadelesinin arka planını oluşturuyordu. Ancak mücadelenin açığa çıkmasına neden olan olay Bağdat demiryoludur ve bu demiryolunun Basra'ya kadar uzatılma istediğidir.

Bağdat demiryolu imtiyazının ayrıntılarına girmek bu çalışmanın amacını aşar. Ama kısaca belirtmeliyiz ki, Bağdat demiryolunun temelleri daha önce işletmeye açılan Haydarpaşa-İzmit hattının Almanlara satıldığı ve İzmit-Ankara demiryolu imtiyazının verildiği 1888 tarihidir. Hızlı bir şekilde ilerleyen çalışmalar yeni imtiyazlarla önce 1893'de Ankara sonra 1896'da Konya'ya ulaştı. Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi ise 1903 yılına kadar sarktı. Bu imtiyazın verilmesi işinin uzamasında hattın Basra körfezine ulaştırılma isteği ve İngiliz engellenmesi birer etken olarak verilebilir. Finansman olanaksızlıkları ve diğer emperyalist güçlerin engellemeleri de burada etkilidir. Bağdat demiryolu imtiyazının 1903 yılında Almanlara verilmesi ile mücadele son bulmadı. Konu üzerine yapılan çalışmalarda asıl mücadelenin bundan sonra başladığı belirtilmiştir.

Konya-Bulgurlu arasındaki 200 kilometrelik ilk bölüm 19 ayda tamamlanmasına rağmen demiryolunun inşası eski hızını kaybetmişti ve hatta

¹⁴ Peter Hopkirk, **İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, Çev.: Mehmet Harmancı, Sabah Yayınları, İstanbul, 1995, ss.21-23.

bundan sonraki beş sene içinde hiç bir ilerleme olmamıştı.¹⁵ Bir sonraki 38 kilometrelik hat, 1911 yılı ortalarında yapılabildi.¹⁶ 1912’de ancak Konya’dan Karapınar’a 290 kilometrelik bir hat uzatılabildi.¹⁷ Daha sonra güneyde bazı hatlar yapıldıysa da Bağdat demiryolunun tamamlanması Osmanlı İmparatorluğu zamanında mümkün olmadı.

Bağdat demiryolu İngiltere’nin nüfuz alanı olarak gördüğü Basra körfezi ve Mezopotamya’yı tehdit ediyordu. 1903 imtiyazıyla Almanya, Dicle ve Fırat nehirlerinde gemi işletme ile Bağdat ve Basra’da liman yapma imtiyazı almıştı.¹⁸ Ayrıca imtiyazda yer alan hattın uzandığı güzergâhta demiryolunun 20 kilometre sağındaki ve solundaki toprakların yer altı ve yerüstü kaynaklarının imtiyazı alan şirketin idaresine bırakılması İngilizlerde endişe yaratıyordu. Bu durum İngilizlerin Mezopotamya’daki nüfuzlarını tehdit ederek Basra hâkimiyetlerini sarsacaktı. Buna engel olmak için İngilizlerin yapacakları şey, demiryolunun Alman hâkimiyetinde olarak Mezopotamya üzerinden Basra’ya ulaşmaması için ellerinden geleni yapmaktı.¹⁹

İngiliz yetkililerinin yanı sıra özellikle bölgede çıkarları bulunan Lynch Şirketi Mezopotamya’da yapılacak bir demiryoluna şiddetle karşıydı. Şirket sahibi H. B. Lynch, 1905 tarihinde Almanların tek başlarına Mezopotamya’da demiryolu inşa etmelerinin İngiliz-Alman savaşına sebebiyet vereceğini

¹⁵ Cavit Bey, Meclis-i Mebusan’da konu ile ilgili açıklama yaparken şunları söylemişti, “İlk 200 kilometrelik hat (bittiği) zaman, birden bire mukavelenamenin hükmü değişti. ...teminatın gümrüklerden verilmesi mevzu bahis oldu... Sonra ona karşılık, gümrükten verilmeyerek, Aşara nakledildi. İlk 200 kilometre için bu surette yapıldığı gibi, sonra inşasına karar verilen ve henüz inşa edilmeyen 4 kısım için -ki, 840 kilometre ediyor- gösterilen karşılık da Duyun-u Umumiye’nin fazla-i varidatıdır.” Bkz., **MMZC**, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325, s.75.

¹⁶ Edward Mead Earle, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, Çev.: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003, s.89-90; Ortaylı, a.g.e., s.131; Özyüksel, a.g.e., s.198.

¹⁷ Ortaylı, a.g.e., s. 144-145.

¹⁸ Murat Özyüksel, “İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi”, **İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No:38, Mart 2008, s.246.

¹⁹ Charles Hardinge imzalı Aralık 1909 tarihli yazıda, “Bağdat demiryolu imtiyazının Bağdat’ın güneyindeki çıkarlarından kurtulmak ve Bağdat’tan Basra’ya yapılacak demiryolu imtiyazının bize verilmesi amacıyla Türk ve Almanları ikna etmek için her şeyi yapmalıyız.” diyordu. Bkz., **BD**, Vol.VI, s.385. Lowther, Mezopotamya’da inşa edilecek bir hattın Bağdat Demiryolu Şirketi’nden daha dost grupların elide olması gerektiğinin arzu olunduğu belirtiliyor. Bkz., Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, (F.O. 20290/2074/09/44), Constantinople, D. May 25, 1909-R. June 1, 1909, **BD**, Vol.VI, s.371. Bu yönlü belgelerin sayısı arttırmak kolayca mümkündür.

savunmuştu.²⁰ 1909 Kasımının sonunda Meclis-i Mebusan'da meydana gelen Lynch tartışmaları sonrasında Babington Smith'ten Sir C. Hardinge'ye gönderilen yazıda Bağdat demiryolu ile ilgili büyük bir hassasiyet olduğu ve Meclis'teki tartışmalara vurgu yaparak şuan kendi aleyhlerinde bir hava oluştuğuna dikkat çekiyordu. Havanın durulacağına ama onun tekrar bozulmasının zor olmayacağını söyleyen Smith, “*yeni rejimdeki abartılı şovenizm dikkate almamız gereken bir gerçektir*” yorumunu yapıyordu. İngiliz sermayesi bu işe katılmazsa İngiliz muhalefetine daha kuvvetli olacağını ve durumun hattın tamamlanmasını geciktireceğine veya engelleyeceğine inanıyordu.²¹ Bulunduğu öngöründe de haksız sayılmazdı.

Gelişmiş ve hâkim bir güç olma yolunda ilerleyen Almanların can damarlarından biri olacağı düşünülen bu hattın tamamlanması Almanya için hayati idi. 20. yüzyıl döneminde Almanya'nın dış politikasını belirleyen temel etkenlerden biri Bağdat demiryolu oldu. Konu üstüne çalışanlar şu yorumları yapıyorlardı: Bu proje sadece Anadolu içinde kalsaydı, İngiltere ve Fransa demiryollarının nüfuz sahasına girmediği sürece fazla gürültü koparmazdı diyen Ortaylı, proje şimdi, “*İngiltere'nin Mısır ve Basra Körfezi'ndeki, Fransa'nın Suriye'deki siyasi iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara*” ulaştığını bildiriyordu.²² Bayram Soy'a göre, “*19 yüzyılın sonlarından itibaren Almanların Yakın Doğu diplomasisi neredeyse başından sonuna kadar bir demiryolu diplomasisi olmuş*”²³tu. Murat Özyüksel, Bağdat demiryolunu Osmanlı Devleti üzerindeki İngiliz-Alman nüfuz mücadelesinin tam merkezi saymaktadır.²⁴ Edward Mead Earle, 1888 ile 1918 yılları arasındaki 30 yıl içinde Türkiye tarihinin en önemli tek olayının Bağdat demiryolu olduğunu savunur.²⁵

Bağdat demiryolu ile ilgili şimdiye kadar birçok önemli çalışma yapılmış ve bu konuyla ilgili pek çok ayrıntı hakkında etraflıca bilgi verilmiştir. Mezopotamya'daki İngiliz-Alman nüfuz mücadelesi sadece Bağdat demiryolu üzerinden uzunca anlatılabilecek mahiyettedir. Ancak sıklıkla tekrara düşülmesinin kaçınılmaz olması nedeniyle şimdiye kadar yeterince

²⁰ Soy, a.g.e., s.222.

²¹ Sir H. Babington Smith to Sir C. Hardinge, (F.O. 5227/100/10/44), Constantinople, D. February 8, 1910- R. February 14, **BD**, Vol.VI, s.426-427.

²² Ortaylı, a.g.e., s.134.

²³ Soy, a.g.e., s.186.

²⁴ Özyüksel, a.g.m., s.244.

²⁵ Earle, a.g.e., s.16.

incelenmemiş ve gereken önem verilmemiş olan Mezopotamya'nın sulanması meselesi ve bu mesele üzerinden İngiliz-Alman nüfuz mücadelesine ağırlık verilecektir. Bu iki konu neredeyse iç içe geçtiği için Bağdat demiryoluna yeri geldikçe değinilecektir.

Burada parantez açarak söylemeliyiz ki, Mezopotamya'nın zengin petrol kaynaklarına sahip olduğu ve bu nüfuz mücadelesinde petrolün de etkisinin kaçınılmaz olduğu kesindir. Ancak petrol üzerindeki mücadele büyük savaş sonrası alevlenecektir.

Şimdi öncelikle Mezopotamya'nın sulanması ile ilgili kısaca bilgi verilmelidir. Dicle ve Fırat nehirlerinin taşıdıkları sular ile verimli topraklara ve bu sayede tarihsel bir üne sahip olan Mezopotamya'nın sulanması meselesi eski çağlara kadar uzanmaktadır. İlk çağlardan beri bu sorunun çözümü için çaba sarf edilmiş ancak kesin çözümün bulunması mümkün olmamıştı. Doğal koşullarda meydana gelen değişiklikler zaman zaman kuraklığa veya taşkınlara neden olabiliyordu. Bölgedeki yağış miktarı da tarımcılık için yeterli değildi.²⁶ Ama Yağışın yetersiz olmasının yanında tarımcılığı daha kötü etkileyen unsur taşkınlardı. İlkbahar ve yazın ilerleyen günlerinde karların erimesiyle birlikte taşkınlar başlıyordu.²⁷ Su taşkınları Mart, Nisan ve Mayıs aylarında görülüyordu.²⁸ Nehirlerdeki suların kontrol altına alınması amacıyla kanal ve set yapma çalışmaları ve bunların bakımı sürekli bir uğraş gerektiriyordu.

Sulamının her zaman problem yarattığı Mezopotamya, 20. yüzyılın başına geldiği zaman eski canlı günlerinin çok uzağında bereketini kaybetmiş bir durumdaydı. Uzunca bir süre içerisinde bölgenin sulanmasına yönelik gerekli işlerin yapılmaması veya yapılamaması nedeniyle bölgede tarıma uygun topraklar azalmıştı. Tarımcılığın gelişebilmesi için verimli arazi ve bu arazinin sulanması başattı. Ancak Dicle ve Fırat nehirleri özellikle su baskını sırasında taşıdıkları alüvyonlarla kanalların tıkanmasına neden olabiliyordu.²⁹ Bunun yanında su seviyelerinin yıl içinde değişkenlik göstermesi bazı toprakların su altında kalmasına bazılarının kurumasına neden oluyordu.

²⁶ Willcocks, **The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris or the Re-Creation of Chaldea**, s.7.

²⁷ Willcocks, a.g.e., s.8-9.

²⁸ Robert I. Money, "The Hindiya Barrage, Mesopotamia", **The Geographical Journal**, Vol. 50, No. 3 (Sep., 1917), s.217; William Willcocks, "Mesopotamia: Past, Present, and Future", **The Geographical Journal**, Vol. 35, No. 1 (Jan., 1910), s.10.

²⁹ Willcocks, a.g.m., s.4.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine kadar bu konuda önemli girişimlerde bulunulduğuna dair elimizde bilgi yoktur. Mithat Paşa'nın Bağdat valiliği sırasında bazı girişimlerde bulunulmak için adımlar atıldığını ama onun valiliğinin kısa süreli olması nedeniyle bu girişimlerin yüz üstü kaldığını biliyoruz.³⁰ Bayındırlık işleriyle ilgilenecek olan Nafia Nezareti, Tanzimat'ın ilanından sonra kurulmuştu. Bayındırlık işlerine ilişkin ilk önemli sayılabilecek girişim II. Abdülhamid zamanında Nafia Nazırlığı görevinde bulunmuş olan Hasan Fehmi Paşa'nın raporudur ve bu da girişimden öte gitmemiştir.³¹

Bayındırlık işlerine ilişkin yapılan diğer önemli bir çalışma 1908 tarihli “*umur-u nafia programı*”dır ki bu programın Mezopotamya ile ilgili olan kısmını Willcocks hazırlamıştı. Dönemin meşhur su mühendislerinden olan İngiliz Sir William Willcocks, II. Meşrutiyet sonrasındaki Osmanlı Hükümeti tarafından Mezopotamya'nın sulanması için görevlendirilmişti. 1908 yılının son çeyreğinde hükümete bağlı olarak çalışmalara başlayan Willcocks'un Mezopotamya'ya ilk gelişi bundan 3-4 sene öncesindeki bir gezisidir. Dahiliye Nezareti bu gezinin altında yatan asıl nedeni, Sadarete gönderdiği yazıda şöyle bildiriyordu: “*İngiliz su mühendislerinden Mösyö Willcocks'un yegane maksadı havali-i merkumeyi (söz konusu yerleri) İngilizler ve İngiliz sermayesi ile doldurup İngiltere Devleti'nin nüfuzu altına koymaktan ibaret*”ti.³² Willcocks'un Osmanlı hükümetine bağlı bir mühendis olarak bölgede bulunduğu süre boyunca da benzer uyarılarda bulunulmuştu.

Earle, Willcocks için “*...bir barışçı ya da bir hayalperest değildi. İngiliz İmparatorluğu'nu kuranlardan biriydi*” demektedir.³³ Jackh ise Willcocks'u “*... yalnızca hakimiyeti altındaki toprakların genişlemesini düşünen bir İngiliz*

³⁰ Irak”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:5, Kısım:2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1977, s.669. Ayrıca Money, Mithad Paşa zamanında Saklavi (Saklawiya) Kanalı'nda gemilerin görüldüğünü söylüyor. Ama şimdi (1917'de) sadece taşkın sırasında suların gemileri taşıdığını sözlerine ekliyor. Bkz., Money, “a.g.m., s.217. 1869 yılında Bağdat valiliğine atanan Mithat Pasa, burada Babıali'den yılda 15.000 kese sarf etme yetkisiyle İdare-i Umman-ı Osmani adlı bir vapurculuk şirketi kurmuştu. Bkz., Eser Tutel, “Midhat Pasa Vapurculuk Şirketi Kuruyor!”, **Tarih ve Toplum**, Cilt: 36, Sayı:212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları, ss.9-11.

³¹ Celal Dinçer, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, **Belgeler**, Cilt:V-VIII, Sayı:9-12, 1968-1971, s.154-155.

³² Dahiliye Nezareti, Mısır fevkalade komiseri Ahmet Muhtar Paşa'nın gönderdiği bir yazıyı dayanak göstererek bunu Sadaret'e iletti. Bkz., **BOA, DH.MKT.**, 889/72, (2 Şubat 1905).

³³ Earle, a.g.e., s.194.

emperyalisti...” olarak tanımlıyordu.³⁴ Willcocks Osmanlı topraklarına geldiği andan itibaren görünürde sadece sulama ile ilgili çalışmalarda bulunmuştu. Ancak onun bu bölgeye ilgi duyması ne tesadüftür ki Almanya'nın Bağdat demiryolu imtiyazını almasından bir süre sonraydı. Bu zamana kadar İngiltere Mezopotamya'da kendisini açıkça tehdit edecek bir durumla karşılaşmamıştı. Ancak durum bundan sonra değişmişti. Artık Mezopotamya için karşısında güçlü bir rakip belirmişti.

Sulama sayesinde eski refah dolu günlerine dönecek olan Mezopotamya, demiryolu ağlarıyla Avrupa'ya bağlanabilecekti. Avrupa ile Doğu arasındaki bağlantı hiçte küçümsenmeyecek bir kazanç üretilebilecekti. “*Bu Chaldea'nın bereketli mahsulünün ticarete dahil edilmesiyle ve demiryolunun yapılması ile mümkün olabilirdi*”.³⁵ Bu işlerin imtiyazını alan devlet ise kazançtan en büyük payı alacaktı.³⁶ Demiryolu ve petrol ile birlikte sulama işlerinin imtiyazını alacak taraf bölgenin geleceğinde söz sahibi olabilecekti

Demiryolu, sulama ile kıyaslanınca ikinci planda kalıyordu. Willcocks “*Ulaşım için demiryolu, nehir taşımacılığının yerini alabilirdi; ancak sulamanın yerini hiçbir şey alamazdı.*”³⁷ diyordu. İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği Baştercümanı Gerard Henry Fitzmaurice'den İngiliz Dışişleri Bakanı Edward Grey'in Özel Sekreteri William Tyrrell'a Willcocks'un göreve başlamasından bir süre önce 25 Ağustos 1908'de gönderilen yazı şöyleydi: “*Mezopotamya'da Sulama demiryolundan önce gelmelidir. Eğer sulamayı biz yaparsak Musul'a kadar bizim tarafımızdan yapılan her şeyi değiştirmede söz sahibi olacağız.*” Bunu kaçırılmaması gereken bir fırsat olarak görüyor ve şöyle devam ediyordu: “*Bizim insanlarımızın bunca yıldır soğukta dışarıda bekledikten sonra şimdiki altın fırsatı kaçırmayacağını hararetle/şevkle*

³⁴ Bonyar Waylet, Ernst Jackh, **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, Çev. Vedat Atila, Chiviyazıları Yayınları, İstanbul, 2004, s.177.

³⁵ Willcocks, **The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris or the Re-Creation of Chaldea**, s.32.

³⁶ Willcocks, Bağdat demiryolunun buralardan geçmesinin Bağdat ve diğer şehir ve kasabalar için büyük şans olabileceğini belirtmişti. Bkz., William Willcocks, “The Garden of Eden and Its Restoration”, **The Geographical Journal**, Vol. 40, No. 2 (Aug., 1912), s.139. Ancak ticareti elinde bulunduracak olan zümrenin pastadan en büyük payı alacağına şüphe yoktur.

³⁷ Willcocks, “The Garden of Eden and Its Restoration”, s.144.

*umuyorum. Demir (şimdi) sıcaktır ve şekillendirmek için ondan birkaç parça almalyız. Çok geçmeden soğuyabilir.”*³⁸

Bu demiri şekillendirmek isteyen diğer devlet Almanya idi. Hopkirk, hızla artan Alman nüfusu için, “...Mezopotamya toprakları, çalışkan Almanların elinde Büyük Almanya'nın ekmek sepeti...” Osmanlı ise “Almanya'nın Hindistanı” olabilirdi yorumunu yapmaktadır.³⁹ Hem Almanlar bu konuda deneyimliydiler. Bağdat hattının geçtiği yerlerde sulama ve tarımsal faaliyetler yaratma konusunda başarılı olmuşlardı. Mesela hattın ulaştığı noktalardan Konya ve Ereğli çevresi ile daha sonra Çukurova'da sulama işine girişen Alman şirketler başarı sağlamış ve 5 sene içinde üretim büyük artış göstermişti. Ortaylı, Almanların sulama yoluyla yeni tarım alanları açma işine el attığını ve Anadolu ve Mezopotamya'nın tarımsal zenginliklerini kimseye kaptırma niyetinde olmadıkları söylüyordu. Bunun neticesi olarak İngiliz girişimleri bir şekilde başarıya ulaşamıyordu.⁴⁰ 29 Mayıs 1910 tarihli *The New York Times*'in haberinde, sulama işinin o zamana kadar İngilizlere verilmemiş olmasında, yapılacak müzakerelerin Alman diplomasisi tarafından engellendiği yazılmaktaydı.⁴¹

Sulama işi için İngiltere ve Almanya sıkı bir yarıştaydılar. Tevfik Paşa'nın Hariciye'ye gönderdiği 15 Ağustos 1911 tarihli yazıyı dayanak gösteren Bayur, “1911 yılında Osmanlı hükümetinin Irak'ta sulama işlerine girişmek isteğinde olduğunu öğrenen İngiltere Dışişleri Bakanlığı(nın), Londra'daki Büyükelçi Tevfik Paşa'ya başvurup bazı şirketleri tavsiye ettiğini” söylüyordu. İngiliz Hükümeti'nin daha sonra da bu bölgedeki sulama işlerinin İngiliz girişimcilere verilmesi yönündeki istekleri şu şekilde dillendirilmişti: “Demiryollarını Almanlara verdiniz, sulama işlerini biz isteriz.”⁴² Hindiye Barajı'nın yapımı için 26 Şubat 1911 tarihinde Sir J. Jackson Ltd. ile bir mukavelename imzalanmıştı. Bu mukavelenin imzalanmasında İngiltere Dışişleri Bakanlığı'nın etkisi yadsınamaz. Sonuçta baraj yapımı İngilizlere verilmişti ama Almanya'nın sulama işinin peşini bırakmaya niyeti yoktu. Şubat

³⁸ Mr. G. H. Fitzmaurice to Mr. Tyrrell, August 25, 1908, **British Document on The Origins of the War 1898-1814**, Ed. G. P. Gooch and Harold Temperley, Vol. V, His Majesty's Stationary Office, London, 1928, s.269.

³⁹ Hopkirk, a.g.e., s, 26.

⁴⁰ Ortaylı, a.g.e., s.131-132.

⁴¹ “Germany Shows Her Hand in the New Eastern Problem”, **The New York Times**, 29 May 1910.

⁴² Bayur, a.g.e., s.365.

1914'te İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği sulama işinde İngilizlerin haricinde kendilerine de başvurulmasını ve sulama işleri ihalelerine eşit şartlarda kendilerinin de girebilmesine olanak tanınmasını istemişti.⁴³ Bu, ilgili devletlerin Osmanlı'daki bayındırlık işlerini yaparak onu daha muasır bir duruma getirme yarışı değildi. Olsa olsa bölgedeki çıkarlarını bir şekilde savunmak ve orada diğerinden üstün bir konuma gelme çabasının bir dışavurumuydu. İki ülke arasındaki mücadele I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde çözüme kavuşmuş görünüyordu. 1913 ve 1914 yıllarında gerçekleşen diplomatik gelişmeler sonucunda 15 Haziran 1914'te İngiltere ile Almanya arasında parafe edilen ancak savaşın patlak vermesi ile yürürlüğe girmeyen anlaşmaya göre bölgedeki iki büyük gücün nüfuz alanları belirleniyordu.⁴⁴

Anlaşmaya göre, Almanya, hattı Basra'dan ileriye götürmeyecekti. Basra Körfezi'ndeki İngiliz nüfuzu kabul ediliyordu. İngiltere de Bağdat demiryolunun yapımı ve işletilmesine onay veriyordu. Sulama konusunda her iki devlet de açık kapı politikası ilkesine bağlı kalacaktı. Earle bu anlaşmanın, on yıldan beri Mezopotamya'da Almanların yapmak istedikleri demiryolları yüzünden kopmuş olan fırtınayı durdurduğunu ve bunun her iki tarafa da yarar sağladığını belirtmişti. Hatta ona göre, savaş patlak vermesiydi bu anlaşma İngiliz-Alman yakınlaşmasında da büyük bir rol oynayacaktı.⁴⁵ Ancak savaşın patlak vermesinden sonra bölge İngilizlerin işgaline uğramış⁴⁶ ve 1916 Mayıs'ında İngiliz delegesi Sykes ile Fransız delegesi Picot arasında yapılan gizli anlaşma sonucunda Basra Körfezi'ne kadar uzanan mevki İngilizlere bırakılmıştı.

⁴³ Bayur, a.g.e., s.367.

⁴⁴ Bayur, a.g.e., ss.401-406. Soy, a.g.e., s.240.

⁴⁵ Anlaşma maddeleri ve yazarın görüşü için bkz., Earle, a.g.e., ss. 240-247.

⁴⁶ İngilizlerin Türklere karşı başarı kazanmasında, Willcocks'un çalışmaları sonucunda yapılan haritalar büyük avantaj sağlamıştır. Bkz., H. E. W., "Obituary: Sir William Willcocks", **The Geographical Journal**, Vol. 81, No. 1 (Jan., 1933), s.95.

KAYNAKÇA

“Germany Shows Her Hand in the New Eastern Problem”, **The New York Times**, 29 May 1910.

BOA, C.HR., 161/8042.

BOA, DH.MKT., 889/72.

British Document on The Origins of the War 1898-1914 (BD), Ed. G. P. Gooch and Harold Temperley, Vol. VI, His Majesty’s Stationary Office, London, 1930, Vol. VI.

British Document on The Origins of the War 1898-1914, Ed. G. P. Gooch and Harold Temperley, Vol. V, His Majesty’s Stationary Office, London, 1928.

DİNÇER, Celal, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha”, **Belgeler**, Cilt:V-VIII, Sayı:9-12, 1968-1971.

EARLE, Edward Mead, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)**, Çev.: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2003.

EKİNCİ, İlhan, **Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapur İdaresi)**, Asil Yayın, Ankara 2007.

ERASLAN, Cezmi, “Irak’ta Türk-İngiliz Rekabeti (1876-1915)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı:35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994.

H. E. W., “Obituary: Sir William Willcocks”, **The Geographical Journal**, Vol. 81, No. 1 (Jan., 1933).

HOPKIRK, Peter, **İstanbul’un Doğusunda Bitmeyen Oyun**, Çev.: Mehmet Harmancı, Sabah Yayınları, İstanbul, 1995.

Irak”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:5, Kısım:2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1977.

ISSAWI, Charles, **The Economic History of the Middle East 1800-1914**, The University of Chicago Press, Chicago and London, 1966.

KENT, Marian, “Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu (1900-1923)”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu ve Büyük Güçler**, Editör: Marian Kent, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1999.

MMZC, C:1, D:1, İS:2, 1 Teşrinisani 1325-13 Kanunusani 1325.

MMZC, C:2, D:1, İS:1, 11 Teşrinisani 1324-26 Mart 1325.

- MONEY, Robert I., “The Hindiya Barrage, Mesopotamia”, **The Geographical Journal**, Vol. 50, No. 3 (Sep., 1917).
- ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Alkım Yayınevi, 9. Baskı, İstanbul, 2006.
- ÖZYÜKSEL, Murat, “İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi”, **İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No:38, Mart 2008.
- ÖZYÜKSEL, Murat, **Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- SOY, H. Bayram, **Almanya’nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004.
- The Life of the Late General F. R. Chesney**, Ed. Stanley Lane-Poole, W. H. Allen and Co., London, 1885.
- TUTEL, Eser, “Midhat Pasa Vapurculuk Şirketi Kuruyor!”, **Tarih ve Toplum**, Cilt: 36, Sayı:212, Ağustos 2001, İletişim Yayınları.
- WAYLET, Bonyar, JACKH, Ernst **İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu**, Çev. Vedat Atila, Chiviyazıları Yayınları, İstanbul, 2004.
- WILLCOCKS, William, “Mesopotamia: Past, Present, and Future”, **The Geographical Journal**, Vol. 35, No. 1 (Jan., 1910).
- WILLCOCKS, William, “The Garden of Eden and Its Restoration”, **The Geographical Journal**, Vol. 40, No. 2 (Aug., 1912).
- WILLCOCKS, William, **The Restoration of the Ancient Irrigation Works on the Tigris or the Re-Creation of Chaldea**, Cairo, National Printing Department, 1903.