

OSMANLI PETROLLERİ VE ALMAN İMPARATORLUĞU: TÜRK – ALMAN İLİŞKİLERİNİN YİTİRİLMİŞ FIRSATI

Atakan BÜYÜKDAĞ¹

Öz

Osmanlı Devleti, 19. yüzyılda sanayi devrimi ile büyüyen ekonomilerin arasına girememiş, kendi kaynaklarını kendisinin işleyeceği bir teknolojiye, teknik bilgiye ve iş gücüne sahip olamamıştır. Böyle bir dönemde iktisadi ve siyasi olarak yakınlık gösteren Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne yaklaşımı diğer sanayileşmiş devletlerden farklı olmuş ve iktisadi temelde yoğunlaşan Türk-Alman ilişkileri gelişmeye başlamıştır. Gelişmekte olan bu ilişkilerin en önemli meyvelerinden birisi şüphesiz Bağdat Demiryolu imtiyazı olmuştur. Zira imtiyazı verilen bu demiryolu hattı İngiltere, Fransa ve Rusya'yı çıkarları doğrultusunda tedirgin ettiği gibi hat üzerindeki Mezopotamya petroleri zenginliğini de heybesinde barındırdığından dolayı büyük devletleri tedirginlik ve yarış içerisine sokmuştur. Sanayileşmenin bir sonucu olarak petrole olan bağımlılığın artması, büyük devletlerin gözlerini Mezopotamya petrolerine dikmesine sebep olmuştur. İmtiyaz yarışının kazananı Türk-Alman ilişkilerini kendisine özgü iktisadi yaklaşımı ile geliştiren Almanya olmuştur, ne var ki Almanya, servet değerindeki bu fırsatı değerlendirememiştir. Bu çalışmada, Osmanlı arşiv belgelerinin yanında batılı yazarların eserlerine de yer verilmeye dikkat edilmiş, farklı literatürlerin sentezlenmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Sanayi, Petrol, Mezopotamya, Bağdat, Bağdat Demiryolu İmtiyazı

JEL Kodları: F50, P16, P25


OTTOMAN OILS AND GERMAN EMPIRE: THE MISSED OPPORTUNITY OF TURKISH – GERMAN RELATIONS

Abstract

Ottoman Empire could not be a part of the economies that grew by industrial revolution in the 19th century and also could not have the technology, education and capital that needed to get benefit of its own resources. In such a period, Germany's approach to the Ottoman Empire, was different and more friendly from other industrialized states. Without doubt one of the most important fruits of this relation was Baghdad Railways concession. This railway line concession, which goes over Mesopotamian oil fields, got Russia, France and Britain alerted. As a result of industrialization, the need for oil in these empires increased and this made them stare at Mesopotamian oil resources with thirsty eyes. The winner of the rivalry was Germany. However German Empire couldn't get benefit of this treasure worth opportunity. One of the main aims of this study is including the works of western writers in addition to the Ottoman archive documents. By doing this it was aimed to synthesize different literatures on the subject.

Keywords: Ottoman Empire, Industry, Oil, Mesopotamia, Baghdad, Baghdad Railway Concession

JEL Codes: F50, P16, P25

¹Doktorant, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, atakanbyd@hotmail.com, 

Makalenin Geliş Tarihi (Received Date): 03.06.2021

Revizyon Tarihi (Revised Date): 08.07.2021

Yayına Kabul Tarihi (Acceptance Date): 09.09.2021

Atıf (Citation): Büyükdağ, A. (2021), "Osmanlı Petrolleri ve Alman İmparatorluğu: Türk-Alman İlişkilerinin Yitirilmiş Fırsatı", *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, 4(2): 124-133

Giriş

Almanların, Berlin – Bağdat demiryolu hayali Litz, Sprenger gibi Almanya'nın geleceğinin Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasında olduğunu düşünen etkin isimlerin 1840'lardaki sözel eylemlerine kadar uzanır (Ediger, 2007: s. 186). Lakin Almanya'nın Osmanlı topraklarında yatırım yapabilmesi için önce sermaye birikimini oluşturması ve demiryolu inşası konusunda kendi ihtiyacının fazlasını ihraç edecek duruma gelmesi gerekmiştir. Zira bu da 19. yüzyılın ortalarından önce gerçekleşmemiştir.

19. yüzyılın son çeyreğinde Alman sanayileşmesinin giderek hedef pazar arayışına girmesi ve kapitülasyonlar ve dış borçlar altında ezilerek yalnızlaştırılan Osmanlı Devleti'nin de topraklarında gözü olmayan bir Avrupalı dost arayışında olması, Almanya ile pozitif gündemli ilişkilerin doğmasına vesile olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin hem askeri hem iktisadi hem de iase bağlamlarında demiryolları inşasına duyduğu ihtiyaç yıldan yıla artarken, kendi topraklarını 1835'ten beri² demiryolları ile ören Almanya (Engin, 1993: s. 17), 19. yüzyılın son çeyreğinde gerekli desteği Osmanlı'ya sunarak, sermaye aktarabilmeye başlamıştır. Özellikle, 6 Ekim 1888'de Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne verilen Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının işletilmesi imtiyazı dikkate değerdir. Bu imtiyazın en önemli özelliği ise ileride Bağdat'a kadar³ uzatılabilme durumunda şirketin öncelik alabilme hakkı ve yine bu şirkete ilgili hat üzerindeki her türlü maden hakları ile ilgili öncelik tanınacağına söz verilmiş olmasıdır (Uluğbay, 1995: s. 26). Osmanlı'nın ilgili tarihe kadar demiryolları imtiyazlarını İngiltere ve Fransa'ya vermiş olduğu göz önünde bulundurulunca, Almanya'ya yapılan bu jestin ardında uzun vadeli siyasi hesapların olduğunu düşünmek için haklı sebepler vardır. Zira bu sebeplerin perde arkasında İngilizlerin Arap şeyhliklerle ikili anlaşmalar yapması, Kıbrıs ve Mısır'ın işgali, Fransa'nın Tunus'u işgal edip daha da fazlasını istemesi gibi gerçekler de vardır.

Kayzer II. Wilhelm'in tahta çıkıp dış politikayı kendi kontrolüne alması neticesinde de liderler nezdinde bir yakınlaşma görülmeye başlamıştır. Kayzer II. Wilhelm'in Osmanlı topraklarına ilk ziyareti olan 1889'daki ziyaretinin ardından iktisadi ilişkilerde görülen ivmeli artış, Kayzer II. Wilhelm'in 1898'deki ikinci ve Panislamizm nutukları ile küresel düzeyde ses getiren ziyareti neticesinde yerini ittifak başlangıcı sinyallerine bırakmıştır. II. Abdülhamid ve Kayzer II. Wilhelm tarafından karşılıklı jestlerin gerçekleştirildiği bu ziyaretin en büyük meyvelerinden birisi de şüphesiz özellikle İngilizlerin yakından takipçisi⁴ ve ısrarcısı olduğu Bağdat Demiryolu imtiyazı olmuştur.

Almanya için Weltpolitik⁵ rüzgarlarının estiği ilgili dönemde, Almanya'nın İstanbul büyükelçisi Baron von Bieberstein 1899 yılında Bağdat demiryolu ile ilgili şu ifadeyi kullanmıştır (McMeekin, 2012: s. 50):

“Demiryolunu Haydarpaşa'dan Bağdat'a kadar uzatmak... Doğrudan doğruya Almanya'nın kalbinden çıkan bir yolu izleyerek [Asya'ya] mal ve insan getirmek amacıyla ve sadece Alman malzemeleri kullanarak bu hattı inşa etmek... [Bismarck'in] tüm Doğu'nun bir Pomeranya erinin saç teli kadar kıymet arz etmediği yönündeki görüşünün ilginç bir tarihsel hatıraya dönüşeceği günler çok yakındır.”

Nitekim 1840'lardan beri bahsi geçirilen hayal, Almanlar tarafında oluşturduğu heyecanı yitirmemiş, 19. yüzyılın son çeyreğinde gerçek olmaya çok yaklaşmıştır.

1. Bağdat Demiryolu İmtiyazı Almanlara Veriliyor

Kayzer'in İstanbul'u ilk ziyaret ettiği zaman, Bağdat Demiryolları imtiyazının Almanya'ya verileceğinin sinyalleri verilmiş ve 1903'te de resmen ilan edilmiştir. 5 Mart 1903 tarihinde II.

²Almanya'daki ilk demiryolu hattı Nürnberg ile Furth arasında 1835 yılında inşa edilmiştir.

³Bağdat'a kadar uzanan bir demiryolu projesi 19. Yüzyılın başlarından beri sözel olarak var olan bir projedir. Projenin bilinen ilk detaylı çalışması ise Albay Chemney tarafından 1835-37 arasında yapılmıştır. Ne var ki Albay Chemney bu proje için finansman sağlayamadığı ve hükümetinden gerekli sermaye garantisini alamadığı için proje ilgili tarihte gerçekleştirilememiştir. (Woods, 1917: s. 32-33).

⁴Bağdat demiryolları projesi eskiden beri İngiltere'nin önem verdiği bir konu olmuştur Zira Hindistan'daki sömürgelerine ulaşmanın bir yolu ve Basra körfezine demiryolu ile ulaşmanın yegâne yoludur. Lakin, Hindistan'a ulaşmanın denizyolu ile daha elverişli ve ekonomik olduğunu bilen İngiltere odağını Bağdat Demiryolu projesine önem verse de bunu bir hayati unsur olarak kabul etmemiştir. (Ortaylı, 2004: s. 131)

⁵Kayzer Wilhelm'in savunucusu olup uyguladığı küresel siyaset, yayılcı politika.

Abdülhamid tarafından, İngilizlerin, Fransızların (BOA, Y.EE: 82 / 1) ve Rusların⁶ tüm engelleme çabalarına rağmen Bağdat Demiryolu imtiyazı, Almanların hisselerinin ağırlıkta olduğu Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na verilmiş ve Bağdat Demiryolu Kumpanyası kurularak, Bağdat demiryolu inşa faaliyetleri bu şirkete sağlanan kolaylıklar ve vergi muafiyetleri ile başlatılmıştır (McMeekin, 2012:62; Woods, 1917: s. 38). Bu imtiyazın Almanlar tarafından yarattığı tatmin ve heyecan, Kayzer II. Wilhelm'in sonuçtan duyduğu memnuniyeti Sultan Abdülhamid'e iletme ihtiyacı duymasından da anlaşılabilir. (BOA, İ.HUS: 93 / 25)

Bağdat demiryolunun stratejik olarak çok büyük önemi vardır. Rusların güneye inmesine engel oluşturacak bir Alman varlığı yaratma ihtimali de, İngilizlerin ana sömürgesi Hindistan'a giden yol üzerinde tehdit oluşturma potansiyeli de büyük devletlerin akıllarını kurcalayan senaryolar olmuştur. Lakin tüm coğrafi olarak stratejik önemi dışında farklı bir özelliği daha vardır. Bu hat Mezopotamya petrolünün üzerinden geçmektedir. Mezopotamya petrolünün henüz dokunulmamış bir yer altı serveti olduğu bilinmekte olsa da ilgili dönemlerde daha da aşikâr olmaya başlamıştır. Birçok ülke tarafından araştırılmış ve yer altındaki kaynağın büyüklüğüne vurgu yapılmış olmasına rağmen hala el değmemiştir. Zira Osmanlı Devleti de bu kaynağın büyüklüğünden haberdardır. Bu konuda öncelikle 1888 yılında padişaha ait özel mülkleri devir ve teftiş etmek amacı ile Musul'a giden, lakin buradaki incelemelerinden sonra Musul petroleri ile ilgili içerisinde haritaların da bulunduğu bir rapor sunan Ahmed Arif Bey'den bahsedilebilir. Nitekim Ahmed Arif Bey'in raporundaki petrol ile ilgili kısımlar yüksek önem derecesine sahip bilgiler olarak ayrıştırılmıştır (Okumuş, 2020: s. 17) 1901'de çıkarılan bir irade üzerine Hazine-i Hassa'nın Maden Mühendisi Paul Groskopf Bağdat ve Musul'a giderek yerinde inceleme yapmış ve Osmanlı Devleti'nin en kapsamlı petrol kaynakları raporunu 9 Kasım 1901'de hazırlayarak açıkça bölgedeki petrol kaynaklarının dünyanın en büyük petrol kaynaklarından olabileceğini belirtmiştir (Ediger, 2007: ss. 202-207).

Osmanlı Devleti'nde bu ilk adımlar atılırken, diğer devletler ile kıyas yapmak aydınlatıcı olacaktır. Amerika, 1866'da petrol kuyularına boru hatları döşemiştir. (Yergin, 2017: s. 32), 1873'te petrol üretimine başlayan Ruslar zengin petrol yataklarını işleyerek 1897'de dünya petrolünün %45,3'ünü, rafine gazyağının ise %23,3'ünü üretilip Karadeniz'e petrol indirmeye başlamış ve yavaş yavaş coğrafik konumunun avantajını da kullanarak Avrupa pazarında Standart Oil'den pay kapmaya başlamıştır (Can, 2000: s. 73). Romanya ve Bakü petroleri dünya gündemine oturmuştur. Osmanlı Devleti'nde ise Bağdat, Basra ve Musul eyaletlerinin çeşitli yerlerinde yüzeye sızıp gölcük oluşturan zift, petrol ve petrolün oldukça ilkel şekillerde işletilmesinden yılda 1000 lira gibi gülünç bir para kazanıldığını bilmek ve daha da inanılmayacak bir şekilde, Musul için Avrupa'dan, genel ihtiyaç için de çoğunlukla Amerika'dan (30 bin ton) petrol ithal ettiğini (Ediger, 2007: s. 119) yazmak dahi üzücüdür. Elbette bunun sebebi Osmanlı Devleti'nin bu varlıktan haberi olmayışı değil, bu kaynakları işleyecek teknoloji, teknik eğitim ve sermayeden yoksun oluşudur.

II. Abdülhamid, bu kaynağın kıymetini bildiğinden dolayı Bağdat Demiryolu imtiyazı ile petrol konusunu ilk etapta birbirinden ayırmıştır. %10'u Anadolu Demiryolları Şirketi'ne, %10'u Osmanlı hükümetine ve %80'i Deutsche Bank'a ait olan Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na verilen 99 yıllık demiryolu imtiyazı neticesinde Almanlar, Konya'dan Bağdat'a kadar (BOA, Y.PRK.TNF, 1/17; BOA, HR.SFR.3, 293/17) demiryolu döşeme imtiyazı elde etmişlerdir. Lakin buna hat boyunca petrol arama ve işletme imtiyazı dâhil değildir. Zira II. Abdülhamid'in 1889 yılında Musul petrolünün işletme ayrılacağını Hazine-i Hassa'ya devretmiş olması (BOA, HH.İ. 118 / 39; BOA, ML.EEM., 305 / 28) da Bağdat demiryolları ile petrol işletme imtiyazını birbirinden ayıran bir hamle olmuştur. Almanlar petrol arama ve işletme imtiyazı için şiddetli ısrarlarda bulunmuşlardır. Zira Almanların petrolün ekonomik ve siyasi bir silah olduğunun farkında olmalarının dışında, Alman sanayileşmesinin neticesinde 1870-1900 arasında petrole olan ihtiyacının on üç kattan fazla artarak yıllık 70 milyon tondan 926 milyon tona ulaşmış olması da Almanların petrole ulaşma zorunluluğunu tetiklemiştir (Uluğbay, 1995: s. 38)

⁶ Rusya dahi 1902 yılında Maliye Nezareti vesilesi ile Bağdat demiryolu inşası için Rus sermayedarlara çağrıda bulunmuştur. (BOA, HR.SFR.1., 126 – 36). Buna rağmen en büyük engelleme çabası İngiltere tarafından gelmiştir.

Osmanlı tarafından bakıldığında ise, Osmanlı Devleti'nin bu kaynakları işleyecek, sondaj yapacak sermaye ve teknik kapasitesi olmadığı da aşikârdır. Hazine-i Hassa Nazırı olan Ohannes Efendi bu konuda bir yıl boyunca raporlar hazırlamış ve kaynakların Osmanlı'nın kendi imkânları ile çıkarılıp işlenemeyeceğini padişaha aktarmıştır. Bir yıl süren kararsızlığın neticesinde Sultan, Osmanlı Devleti'nin bu petroleri kendisinin çıkarması için gerekli olan sermayenin elde edilemeyeceğine ikna olmuş ve ekonomik sıkıntıların yoğunlaştığı bir dönemde petrolden elde edilecek geliri toprak altında, el değmemiş bir şekilde bırakmak istememiştir. Nitekim bir yıl sonra Ohannes Efendi ve Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Dr. Zander'in ortak çalışmaları neticesinde 14 Haziran 1904'te karşılıklı bir ön sözleşme imzalanmış (Ediger, 2007: s. 213) ve bu mukavele ile imtiyazı Hazine-i Hassa'da olan Musul ve Bağdad vilayetlerindeki petrol kaynaklarının Anadolu Demiryolu Şirketi'nce aranmasına izin verilmiştir (BOA, HH.İ., 170 / 54). Altı maddelik ön sözleşme gereğince şirket, bir yıl boyunca Musul ve Bağdat'ta petrol arayabilecek, bu aramalar için Hazine-i Hassa tüm kolaylıkları gösterecek ve arama sonuçları düzenli olarak Hazine-i Hassa'ya raporlanacaktır. Devam edecek olan aramalarda eğer petrol bulunursa 40 yıllığına burası için imtiyaz verilecek ve gelirler daha sonra taraflar arasında belirlenecek oranlar doğrultusunda paylaşılacaktır (Ediger, 2007: ss. 213-215).

Fakat Almanlar petrol aramaları sonucunda elde ettikleri ve sözleşmeye göre birinci sene sonunda göndermeleri gereken raporları Osmanlı tarafına iletmekte yavaş davranmış ve verilen petrol arama izninin 14 Haziran 1905'te dolmasına rağmen herhangi bir rapor göndermemişlerdir. Ohannes Sakızıyan Paşa'nın 8 Ağustos 1905'te gönderdiği rapor istemi yazısına 4 Eylül 1905'te cevap vererek jeolojik zorluklar nedeniyle örneklerin henüz ellerine geçtiğini belirtmiş ve ek süre istemişlerdir (Uluğbay, 1995: s. 40). Osmanlı bir yıl daha süre vermiş ve 22 Ekim 1905 tarihinde bir yazı göndererek acilen petrol aramaları ile ilgili bilgi istemiştir. Lakin bu son yazıya Almanlar tarafından bir cevap gelmemiştir. Bunun üzerine Hazine-i Hassa Nezareti, ikinci yılın da dolmasını takiben 2 Temmuz 1906 tarihinde tekrar bir hatırlatma yazısı göndermiş fakat buna da hemen cevap gelmemiştir (Ediger, 2007: ss. 215-217). İlgili dönemde bir İngiliz şirketi olan ve İran'da faaliyet gösteren D'Arcy'nin de imtiyaz için bastırması ve Hazine-i Hassa'nın alternatif oluşturması neticesinde, 9 Ağustos 1906'da nezaret, Almanlara sözleşmenin 6. maddesine göre nezaretin imtiyazı başka bir şirkete verme hakkının doğduğunu belirtmiş ve şirketin bu imtiyazı elinde bulundurmamak isteyip istemediğini sormuştur. Bunun üzerine şirket 22 Ağustos 1906'da hemen raporun Almancasını göndermiş, sonuçların çok umut verici olduğunu fakat çalışmalar için 340.000 frank harcadığını, kuyuların açılması ve sondaj yapılması için daha fazla para harcanması gerektiğini ve bu yatırımın Hazine-i Hassa ile birlikte yapılmasını talep ettiklerini belirten bir cevap yazmışlardır (Ediger, 2007: s. 218).

Almanların bu talebine cevaben 27 Ocak 1907'de nezaret, şirkete bir yazı göndererek sondaj yapmanın ilk sözleşme ile birlikte zaten zorunlu tutulmuş olduğunu ve Almanların bu zorunluluğu yerine getirmeyerek sözleşme maddelerinden birisini ihlal ettiğini belirtmiştir (Uluğbay, 1995: ss. 38-42). Süreçte yeni bir şirket kurulması ve bu şirketten Hazine-i Hassa'ya hisseler verilmesi gibi konular müzakere edilmiş olsa da Almanların talepleri artarak devam ettiği için Ohannes Paşa'nın Sultan'a da detayları ile bildirdiği, Almanların sözleşmenin ilk halindeki maddelerine kendi lehlerine çevirecek şekilde orantısız biçimde düzenlemeler yaptıklarını, petrol imtiyazlarında Osmanlı'nın tüm topraklarını hedeflediklerini ve sözleşmenin ilk haline dönülmediği sürece ortak paydada buluşmanın mümkün olmayacağını savunduğu fikirleri doğrultusunda (BOA, Y.MTV., 296 / 69) ön sözleşme Hazine-i Hassa tarafından tek taraflı feshetmiştir.

Ne var ki bu feshi Almanlar hiçbir zaman kabul etmemişlerdir. 340.000 Frank harcadığını ve tek taraflı fesih söz konusu ise paranın geri ödenmesini talep etmişlerdir. Lakin Hazine-i Hassa bu talebi kabul etmemiştir. Bunun üzerine de Anadolu Demiryolu Şirketi, 4 Ağustos 1909'da, sorunun 15 gün içerisinde çözülmemesi durumunda mahkemeye gidileceğini belirten bir yazı yollamıştır. Fakat Hazine-i Hassa da bu yazıya cevap vermemiştir. (Ediger, 2007: ss. 218-221) Alman tarafının yoğun itirazına karşı Hazine-i Hassa'nın tutumu değişmemiştir, lakin Almanlar da ileride kurulacak bir güçler birliğinde bu imtiyazı koz olarak kullanmasını bileceklerdir.

2. İmtiyaz Rekabeti Yeniden Başlıyor

Temmuz 1908 ihtilali ile II. Meşrutiyetin ilan edilmesi ve 27 Nisan 1909'da Meclis-i Mebusan kararı ile II. Abdülhamid'in tahttan indirilip yerine Sultan Reşat'ın çıkarılmasını takiben 2 Mayıs günü Padişahın Hazine-i Hassa varlıklarını Devlet Hazinesine aktaran ve yeni padişahın imzasını taşıyan ferman bir anda Musul petrollerinin durumunu padişahın özel mülkiyetinden devlet mülkiyeti konumuna taşımıştır (BOA, BEO, 3431 / 257323).

Almanların imtiyazının Hazine-i Hassa tarafından tek taraflı feshedilmiş olması ve Bağdat ve Musul petrol işletme haklarının yeniden hazineye geçmiş olması, bölgeden beklentisi olan herkesin yeni idareye imtiyaz başvuruları gerçekleştirmesi ile sonuçlanmıştır.

Zira hem İngilizler, hem Fransızlar, hem de Ruslar için Bağdat demiryolları imtiyazı soğumuş bir konu değildir. Bu ülkeler Almanların imtiyazı aldıkları dönemden sonra da Bağdat demiryolları ile ilgili yayın faaliyetlerine devam etmişler ve kamuoyunu Bağdat demiryolu konusunda diri tutmuşlardır. İngiliz ve Fransız gazeteleri Bağdat demiryolu yolu ile ilgili çeşitli yayınlar yaparlarken, dönemin ünlü Rus gazetesi Novosti, Bağdat demiryolu imtiyazının Almanların Anadolu'ya yerleşmesi ile sonuçlanacağını dahi iddia eden yayınlara yer vererek (BOA, HR.SFR.1, 123 / 46) süreç dâhilinde karşıt duruşuna devam etmiştir. Bu ara dönemde İngilizler, Ruslar ve Fransızlar baskılarını artırırken Almanlar da tek taraflı feshi kabul etmedikleri savında direnince, dış politikada da bir gerginlik yaşanmış, özellikle orta yolu bulma konusunda başarısız olan Almanlar ve İngilizler Bağdat Demiryollarının geleceği konusunda sık sık karşı karşıya gelmişlerdir. İngilizler ile Almanlar arasındaki ihtilaf öyle bir noktaya gelmiştir ki, Londra Sefiri Tefvik Paşa bu ihtilafı çözmek adına İngiltere Dışişleri Bakanlığı ile temaslar kurup arabuluculuk faaliyetleri göstermek durumunda dahi kalmıştır (BOA, HR.SYS., 108 / 62).

Bir yanda Almanlarla olan sözleşmenin feshi konusunda baskı kurmuş olan D'Arcy grubunun aktif talepleri, bir yandan birleşme yaşayarak güçlenen Royal Dutch/Shell grubunun talepleri, diğer yanda Chester ve J.G. White Corporation Amerikan girişimleri, diğer bir yandan da Alman Anadolu Demiryolu Şirketi'nin hak talepleri derken yeni idare bir anda kendisini küresel bir baskının altında bulmuştur. Nitekim kapitülasyonlar nedeni ile vergi artırma kozunu Osmanlı'ya karşı sürekli kullanmaktan çekinmeyen İngiltere de D'Arcy adına takındığı ısrarcı tavrını her geçen gün daha da artırmıştır. Burada hem İngiltere Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey'in 27 Mart 1911'deki açıklaması İngiltere'nin kararlılığına ışık tutacak türdendir. (Pamir, 2017: s. 93).

Sir Edward Grey (1911): *"Temel hedefimizi daima hatırdan tutmamızın önemli olduğuna inanıyorum; bu da Basra Körfezi'ndeki ve onu tamamlar nitelikteki Mezopotamya'daki İngiliz çıkarlarını korumaktır."*

3. Denge Politikası: Türk Petrol Şirketi'nin Galibiyeti

Denge politikası izleyen Osmanlı ne İngiltere'yi ne de Almanya'yı bu konuda karşısına almak istemiş ve birleşik bir çözüm arzulamıştır. Tüm bu kargaşayı da bir arabulucu şahıs çözüme kavuşturmuştur. 1912 yılında, dünyada Mr. Five Percent (Bay Yüzde Beş) olarak bilinen, Bakü petrollerini yerinde gördüğü, Nobel kardeşlerin Bakü'deki petrol üretimini nasıl arttırdığını gözlemlediği ve üzerine beş buçuk haftalık Bakü seyahatinde, Alexander Mantashev vesilesi ile edindiği petrol gözlemleri ile ilgili yazdığı makalelerden oluşturduğu bir kitabı Paris'te yayınladığı için hem Osmanlı'da hem de dünyada bir petrol otoritesi olarak kabul edilen ve birçok petrol şirketi için brokerlık yapan Ermeni bir Osmanlı vatandaşı, 1902 yılından beri de İngiliz vatandaşı (Conlin, 2010: s. 281) olan Kalust S. Gülbenkiyan öncülüğünde İngiltere'nin söz sahibi olduğu, Almanya ve Hollanda'nın da pay sahibi olduğu, daha sonra Türk Petrol Şirketi adını alacak olan Afrika ve Doğu Ayrıcalıkları Limited Şirketi kurulmuştur (Pala, 2007: s.52; Okumuş, 2014: ss. 16-17).

Merkezi Londra'da olan ve temel amacı Osmanlı topraklarında petrol işletmek olarak belirtilen 80,000 Sterlin sermayeli (Earle, 1924: s. 268), İngiliz odaklı şirketin ilk hisse dağılımı şu şekildedir: Deutsche Bank ve Anadolu Demir Yolları %25, Royal Dutch/Shell %25, Türk Milli Bankası %35 ve Gülbenkiyan %15 (Bonne, 1932: s.116; Pala, 2007: s. 53; Okumuş, 2014: s. 81). Fakat İngilizlerin, bu ortaklığa D'Arcy'nin alınması ve toplam İngiliz hissesinin %50'den fazla olması amacı ile Türk Milli Bankası üzerinden yaptıkları geniş lobicilik faaliyetleri ve D'Arcy'e tek başına imtiyaz aldırma tehditleri neticesinde iki yıl içerisinde hisseler değişmiş ve 19 Mart 1914 günü Royal Dutch / Shell'i

temsilen Henry Deterding ve M. Walter H. Samuel, D'Arcy'yi temsilen Sir Charles Greenway ve H.S. Barnes, Türk Milli Bankasından Babington-Smith, Deutsche Bank'ı temsilen Dr. Carl Bergmann, İngiltere adına Sir Eyre Crowe, Almanya adına Herr R. Von Kühlmann (Earle, 1924: s. 269) Londra'da bir araya gelerek gerçekleştirdikleri "*Foreign Office Agreement*" adı verilen antlaşma neticesinde Türk Petrol Şirketinin sermayesi 160.000 Sterlin'e artırarak yeni bir paydaşlık ilan etmişlerdir. Yeni hisselerle göre Anglo Persian Oil Company (APOC) adına İran'da faaliyet gösteren İngiliz D'Arcy grubu, Türk Milli Bankasının ve Gülbenkiyan'ın %50 hissesini üzerine almıştır ve bu antlaşmada Gülbenkiyan'a da İngilizlerin ve Hollandalıların tarafından bir bağış olarak %2,5 ve %2,5 olmak üzere toplamda %5 hisse bırakılmasına karar verilmiştir. Bir diğer deyişle Türk topraklarındaki petrol üretim yetkisini neredeyse bir tekel olarak elinde barındıran Türk Petrol Şirketi İngiliz hükümeti destekli D'Arcy grubuna teslim edilmiştir.

Bir nevi Osmanlı'nın dilediği olmuş, birçok şirketin hissedarlığının bulunduğu bir yapı kurulmuş ve Osmanlı'nın hiçbir ülkeyi seçmesine gerek kalmamıştır. Durumlar elverişli iken Gülbenkiyan da bağlantılarını sıkı bir şekilde kullanarak hükümeti ikna etmeyi başarmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan bir ay önce 28 Haziran 1914'te Said Halim Paşa İstanbul'daki İngiliz Elçisi L. Mallet'e bir niyet mektubu yazarak ileride sözleşme hükümlerinin belirlenmesi koşulu ile Musul ve Bağdat vilayetlerinde bulunacak petrol kaynaklarının imtiyazını Türk Petrol Şirketi'ne vermeyi kabul etmiştir (Earle, 1924: s. 266).

Lakin şirket henüz faaliyete başlamadan ve kendi içerisindeki ikili anlaşmaları tamamlayamadan 28 Temmuz 1914'te çıkan Birinci Dünya Savaşı tüm dengeleri yeniden yapılandıracaktır.

4. Osmanlı Petrol Sahaları Paylaşılıyor

Birinci Dünya Savaşı petrolün önemini iyice anlaşıldığı ilk savaştır. Petrol artık bir aydınlatma aracı olmaktan çıkmış, donanmada ve atların yerini alan askerleri, teçhizatları, erzakları taşıyan kamyonlarda yakıt olarak kullanılmaya başlanmıştır. Savaştan önce yılda 400.000 ton petrol ithal eden Fransa, 1918 itibarıyla yılda 1.000.000 ton petrol ithal etmek durumunda kalmıştır (Stern, 2011: s. 39).

Savaş süresince Almanya'nın petrol ihtiyacını Romanya petrolleri karşılamışken ABD, İtilaf Devletlerinin petrol ihtiyacının %80'ini tek başına karşılamıştır. Özellikle Standart Oil'in İtilaf Devletlerine petrol tedarik etmeyi kabul etmesi önemli bir dönüm noktasıdır. İlk başlarda Alman denizaltılarının batırdığı veya el koyduğu tankerlerini göz önünde bulundurarak İtilaf Devletlerine petrol tedarik etmeye sıcak bakmayan Standart Oil, Başkan Wilson'ın baskısı ve batırılan ve el konulan tankerler için tazminat ödenmesinin kabul edilmesiyle birlikte İtilaf Devletlerine yardım etmeyi kabul etmiştir. Bu petrol takviyesi de savaşın sonlarına doğru petrolü tükenmekte olan Almanya'ya karşı, petrol depolarının denetlenme ve tek bir noktada toplanmadığından emin olma görevini Yarbaylara verecek kadar petrol tedariklerini önemseyen İtilaf Devletlerinin daha fazla savaşabilmesini sağlayan oldukça önemli bir etken olmuştur. (Rawlinson, 2016: s. 86; Stern, 2011: ss. 41-42) Bu yaşanmışlıkların hepsi ilgili devletlere petrolün önemini en az dört yıl boyunca düzenli olarak hatırlatmıştır.

Birinci Dünya Savaşı süresince 16 Mayıs 1916'da İngiltere ile Fransa arasında imzalanan gizli Sykes-Picot antlaşması gereğince Musul'u Fransızlara bırakıp Kerkük'ü kendilerine alacak olan İngilizler, ateşkes imzalandıktan sonra tarihin en büyük oldubittilerinden birisi ile Musul'u işgal etmiştir. Savaş sonrası çıkan uluslararası bunalım İngilizlerin, 25 Nisan 1920'de San Remo Konferansı'nda imzalanan gizli bir antlaşma ile Almanların savaş öncesi Türk Petrol Şirketi üzerinde olan paylarını Fransızlara vermesi neticesinde durulmuştur. Zira bu hisselerle karşılık Fransa da İngiltere'nin Mezopotamya ve İran'dan petrol aktarmak üzere iki ayrı boru hattı inşa etmesine karşı çıkmayacağını ve Fransa kontrolündeki Doğu Akdeniz limanlarına varacak bu hatlar adına herhangi bir yasal veya mali zorluk çıkarmayacağını taahhüt etmiştir. (Earle, 1924, s. 273).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ise Ortadoğu'daki hesapları bozabilecek yeni bir oyuncu katılmıştır. Petrol adına bir İngiliz tekelleşmesi oluşturmak isteyen İngiltere'nin karşısına Birinci Dünya Savaşı'nın muzaffer ülkelerinden Amerika Birleşik Devletleri çıkmıştır. İngiltere her ne kadar San Remo'daki dağılım ile Amerika'yı bu sürecin dışında bırakmak istese de kendi petrol şirketlerinden baskı gören Amerika, Paris Konferansı'ndan itibaren İngiltere'ye baskı yapmaya başlamıştır (Stivers,

1981: s. 518). Nitekim 1919 ve 1928 yılları arasında yapılan Amerikan baskısı sonuç vermiş ve Amerika, 1925 yılında Irak petrolünün işletilmesi adına 1925 yılında yeni Irak hükümeti ile resmi bir imtiyaz anlaşması imzalamış olan Türk Petrol Şirketi'nden pay alabilmiştir. 31 Temmuz 1928'de Ortadoğu petrolünün paylaşımı adına ilk uluslararası konsorsiyumun kurulması adına anlaşma imzalanmış ve bu anlaşma literatüre Kırmızı Hat Anlaşması olarak geçmiştir. Ortadoğu petroleri adına tekel oluşturacak yeni şirketin hisse dağılımı ise şu şekilde olmuştur: Royal Dutch/Shell %23,75, Standart Oil liderliğindeki beş üyeli Amerikan konsorsiyumu Near East Development⁷ %23,75, APOC (Bugünkü adı ile BP) %23,75, CFP (Bugünkü adı ile Total) %23,75 ve Gülbenkiyan %5⁸ (Stivers, 1983: s. 23).

Birinci Dünya Savaşı sonrasında Almanya, Versay'ın yükümlülükleri altında ezilirken, yeni dünya düzeninin en önemli araçlarından birisi olan Ortadoğu petrolü üzerine kurulmuş, o masaya ne Almanya ne de Türkiye davet edilmiştir.

5. Sonuç

Bugün dahi önemi nedeniyle güncel savaflara sebep olan Mezopotamya petrolü, Türkiye için kayıp giden koca bir servet, Almanya için ise kısa süreli bir hayalden ibarettir.

İşe kaygısından dolayı merkantalizmden uzak duran, bu sebeple ithalatı teşvik edip dönem dönem ihracatı yasaklayan Osmanlı, bu iktisadi politikası nedeni ile Sanayi Devrimi gerçekleştirememiş ve bu nedenle de ne petrolü yakıt olarak kullanan motorlar geliştirebilmiş ne de petrolü arayıp işleyecek endüstriyel materyallere ve teknik bilgiye sahip olabilmiştir. Bu eksiklik de kendi topraklarındaki serveti aramak ve işlemek için, sanayi devrimi geçirerek elde ettikleri ürün fazlasını tüketmek amacı ile kapitalistleşmiş sömürgeci devletlerin teknolojisine ve finansmanına muhtaç duruma düşmesini sağlamıştır.

Böyle bir dönemde Osmanlı'nın karşısına ulusal birliğini tamamlayıp, sermaye ve sinai ürün fazlası oluşturan Almanya çıkmıştır. Almanya, belirli bölgelerde yüzyıllardır gelişmekte olan sanayi deneyimini ulusallaştırmış ve oldukça hızlı bir sanayi devrimi geçirerek bu yarışta geç kalmış olmasına rağmen yüksek bir ivme ile Batı Avrupa devletleri ile arayı kapatmıştır.

Kayzer II. Wilhelm ile birlikte, yayılmacı bir politika izleyen Almanya, Osmanlı topraklarına yatırım getirerek, Osmanlı'nın dört bir yanının imparatorluğu parçalama yarışında olan sömürgeci ülkelerce çevrelediği bir dönemde, Osmanlı'ya askeri, yönetsel ve iktisadi olarak nüfuz etmiştir. Bunun karşılığında da hem ordunun ıslahı, hem yönetimde gözle görülür bir modernleşme ve uzmanlaşma, hem de demiryolları hatlarında büyük bir genişleme yaşanmıştır. Alman nüfuzundan memnun olan dönem yönetimleri de her geçen yıl Almanya'ya daha fazla imtiyaz vererek Alman nüfuzuna izin vermiş ve bunun karşılığında da Almanya gerek savunma sanayi ürünlerini gerek diğer çeşitli sinai ürünlerini tüketebilecek bir pazar yaratmıştır.

Bu karşılıklı ihtiyaçlar Türk-Alman iktisadi ilişkilerinin doğmasına, bunun da önce Bağdat demiryolları imtiyazına ardından da Mezopotamya petrolü imtiyazına varmasına sebep olmuştur. Lakin Almanya bu servet değerindeki imtiyazı değerlendirememiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra dahi halen savaflara konu olan, yeraltı zenginlikleri ile dolu bu coğrafya doğru zamanda doğru yatırımları yapamayan Almanya'ya da fayda sağlamamıştır.

Mezopotamya petrolü ve Almanya ilişkisinde hem teknik kapasitesi, eğitimi, teknolojisi ve sermayesi olmayan bir devletin çaresizliği, hem de zamanında doğru yatırımı yapamayan ülkelerin kaçırdığı dev fırsatların bir portresi çizilmiştir. Hem San Remo'da hem Kırmızı Hat Anlaşması'nda menüde duran Mezopotamya petrolü, menüyü okuyanlarca paylaşılmış, Birinci Dünya Savaşı'nın iki müttefiki Türkiye ve Almanya bu sürecin seyircisi olmaktan fazlasını yapamamıştır

⁷ Near East Development şu beş firmadan oluşmaktadır: *Jersey Standart, Socony, Gulf Refining, Atlantic Refining ve Pan American Petroleum and Transport* (Fitzgerald, 1991: s. 441)

⁸ Bu hisse, yıllık ortalama 50 milyon dolarlık gelir ile Gülbenkiyan'ı dünyanın en zengin isimlerinden biri yapmaya yetmiştir. Bkz: (Zeidan, 1976: s. 365).

Yazar Katkı Oranı (Author Contributions): Atakan BÜYÜKDAĞ (%100)

Yazarların Etik Sorumlulukları (Ethical Responsibilities of Authors): Bu alıŐma bilimsel araŐtırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıŐtır.

ıkar atıŐması (Conflicts of Interest) : ÇalıŐmadan kaynaklı çıkar atıŐması bulunmamaktadır.

İntihal Denetimi (Plagiarism Checking): Bu alıŐma intihal tarama programı kullanılarak intihal taramasından geirilmiŐtır.

KAYNAKÇA

- Bonné, A. (1932). The Concessions for the Mosul-Haifa Pipe Line. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 164, 116-126. Erişim: 22 Mayıs 2021, <http://www.jstor.org/stable/1018964>
- Can, B. (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları
- Conlin, J. (2010). Philanthropy without borders: Calouste Gulbenkian's founding vision for the Gulbenkian Foundation. *Análise Social*, 45(195), 277-306. Erişim 25 Mayıs 2021, <http://www.jstor.org/stable/41012798>
- Earle, Edward M, (1924). The Turkish Petroleum Company--A Study in Oleaginous Diplomacy, *Political Science Quarterly*, 39(2), 265-279, Erişim: 23 Mayıs 2021 , <https://www.jstor.org/stable/pdf/2142190.pdf>
- Ediger, Volkan Ş.(2007), *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, Ankara: ODTÜ Yayıncılık
- Engin, V. (1993), *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık
- Fitzgerald, E. (1991). The Iraq Petroleum Company, Standard Oil of California, and the Contest for Eastern Arabia, 1930-1933. *The International History Review*, 13(3), 441-465. Erişim 24 Mayıs 2021, <http://www.jstor.org/stable/40106423>
- McMeekin, S. (2012), *Berlin – Bağdat Demiryolu* (çev. Azize F. Çakır), İstanbul: Picus Yayınları
- Okumuş, A. (2014), *Gülbenkiyan*, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2014, Marmara Üniversitesi, İstanbul
- Ortaylı, İ. (2004), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul: İletişim Yayınları
- Pala, C. (2007), *20. Yüzyılın Şeytan Üçgeni: ABD – Petrol – Dolar*, İstanbul: Yasak Elma Yayınları
- Pamir, N. (2017), *Enerjinin İktidarı*, İstanbul: Hayy Kitap
- Rawlinson, A. (2016), *Albay Rawlinson'un Ortadoğu Hatıraları* (çev. Cengiz İ. Çay), İstanbul: Tarih & Kuram Yayınları.
- Stern, A. (2011), *Petrol Savaşları* (çev. Sabri Kaliç), İstanbul: Neden Kitap
- STIVERS, W. (1983). A Note on the Red Line Agreement. *Diplomatic History*, 7(1), 23-34. Erişim: 21 Mayıs 2021, <http://www.jstor.org/stable/24911418>
- Stivers, W. (1981). International Politics and Iraqi Oil, 1918-1928: A Study in Anglo-American Diplomacy. *The Business History Review*, 55(4), 517-540. doi:10.2307/3114774
- Uluğbay, Hikmet (1995), *Petropolitik*, Ankara: Turkish Daily News Yayınları
- Woods, H. (1917). The Baghdad Railway and Its Tributaries. *The Geographical Journal*, 50(1), 32-56. doi:10.2307/1779676
- Yergin, Daniel (2017), *Petrol*, (çev. Kamuran Tuncay), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları
- Zeidan, S. (1976). The Journal of Energy and Development, 1(2), 365-368. Erişim 30 Mayıs 2021, <http://www.jstor.org/stable/24806766>

Arşiv Kaynakları

BOA

BEO, 3431 / 257323, H-17-10-1326

HH.İ., 170 / 54, H-03-05-1322

HH.İ..., 118 / 39, H-29-04-1316;

HR.SFR.1, 123 / 46, M-13-12-1899

HR.SFR.1..., 126 – 36, M-09-01-1902

HR.SFR.3., 293/17, M-12-12-1883

HR.SYS., 108 / 62, M-09-11-1909

İ..HUS., 93 / 25, H-10-10-1319

ML.EEM., 305 / 28, R-21-12-1314

Y..EE, 82/1, H-28-06-1310

Y..MTV., 296 / 69, H-11-02-1325

Y..PRK.TNF., 1 / 17, H-22-03-1298 ;