



Article Info/Makale Bilgisi

✓Received/Geliş:02.05.2024 ✓Accepted/Kabul:03.07.2024

DOI:10.30794/pausbed.1477485

Research Article/Araştırma Makalesi

Güvenbaş, S. (2024). "Birinci Dünya Harbi Öncesi Büyük Devletlerin Takip Ettiği Akdeniz Siyasetinin Demiryolu İmtiyazı ve Petrol Açısından Değerlendirilmesi", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 63, ss. 251-266.

BİRİNCİ DÜNYA HARBI ÖNCESİ BÜYÜK DEVLETLERİN TAKİP ETTİĞİ AKDENİZ SİYASETİNİN DEMİRYOLU İMTİYAZI VE PETROL AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Sehernaz GÜVENBAŞ*

Öz

Üç kıtayı birbirine bağlayan Akdeniz, tarih boyunca buraya hâkim olmak isteyen devletlerin ilgisini çekmiş ve devletler bu uğurda savaşmaktan da geri durmamıştır. Akdeniz hâkimiyet mücadelesi bölgedeki ticaret yollarına sahip olup ekonomiye hükmetme düşüncesiyle başlamışken bu mücadele Birinci Dünya Harbi öncesi bölgedeki kaynakların elde edilmesi politikasına dönüşmüştür. 19. Yüzyıl sonları ile 20. Yüzyıl başlarında, Osmanlı Devleti sınırları içinde bilinen en mühim petrol yataklarının tespit edilmesi, endüstrileşmiş ülkeler arasındaki enerji rekabetinde bu ülkelerin dikkatlerini Mezopotamya bölgesine yoğunlaştırmalarına sebep olmuştur. Ticari ve iktisadi imtiyazlar alarak stratejik noktaları elde etmek ve demiryolu yatırımlarıyla bu kaynaklara ulaşmak, bu rekabetin temel dinamiği olmuştur. Jeopolitik ve jeostratejik öneminden dolayı günümüzde de Akdeniz'e komşu devletler ile büyük devletlerin ilgisini kaybetmeyen bu coğrafya, mevcut konumu ve enerji potansiyeli ile mücadele alanı olmaya gebe bir bölge olduğu açıkça görülmektedir. Bu çalışmada Birinci Dünya Harbi öncesinde büyük devletlerin yürütmüş olduğu siyaset ve mücadele, literatürden tespit edilen ve Osmanlı Türkçesi kaynaklarla karşılaştırmalı olarak analiz edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Akdeniz'de hâkimiyet, Akdeniz siyaseti, Bağdat demiryolu, Petrol.

AN EVALUATION OF THE MEDITERRANEAN POLITICS THE GREAT POWERS PURSUED PRIOR TO THE FIRST WORLD WAR IN TERMS OF RAILWAY CONCESSION AND OIL

Abstract

Throughout history, the Mediterranean has been a connecting region between three continents. States that aspire to dominate the geography of the Mediterranean have never hesitated to engage in conflict. The competition for control of the Mediterranean, which originated with economic and trade routes, persisted prior to the First World War in order to exploit the region's mineral resources. The Ottoman State's discovery of the most significant oil deposits within its borders at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century prompted these countries to concentrate their efforts on the Mesopotamia region in the energy competition among industrialized nations. The primary dynamic of this competition was the acquisition of strategic locations through the acquisition of commercial and economic concessions and the utilization of these resources through railway investments. It is evident that the neighboring states and great states of the Mediterranean have always been interested in this geography due to its geopolitical and geostrategic significance. The geopolitical and geostrategic significance of this region has consistently piqued the interest of neighboring states and major Mediterranean states, indicating its susceptibility to future threats as a result of its location and current energy potential. The objective of this investigation was to examine the politics and conflicts that the main states were involved in prior to the First World War, utilizing Ottoman Turkish sources and literature to draw comparisons.

Keywords: Dominating in the mediterranean, Mediterranean politics, Baghdad railway, Oil.

*Doktora Öğrencisi, Hacettepe Üniversitesi, Tarih Bölümü, ANKARA.
e-posta: sehernaz.guvenbas@hacettepe.edu.tr, (<https://orcid.org/0000-0002-7509-5724>)

GİRİŞ

Kadim uygarlıkların, Akdeniz'i evrenin merkezi kabul ettikleri bilinmektedir. Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleşerek bir iç deniz meydana getirdiği Akdeniz dünyası coğrafi açıdan birliği simgelemektedir (Leroux ve Contenau, 1966: 5).

Tarihin ilk devirlerinden itibaren birçok medeniyeti barındıran Akdeniz, üç kıtayı ve iki okyanusu birbirine bağlayan ve sürekli siyaset ve mücadele sahası olmaya devam eden iktisadi ve ticari öneme haiz bir denizdir (Bargut, 1946: 7). Bundan dolayı üzerinde hâkimiyet kuran devletler için jeopolitik¹ ve jeostratejik² açılardan büyük bir zenginlik kaynağı olmuştur. Bunun tabii sonucu olarak Akdeniz'de hâkimiyet kurmak isteyen devletlerin bir Akdeniz siyaseti güttüğü görülmüştür. Bu hâkimiyet kurma isteği, coğrafi keşifler zamanından başlayıp günümüze kadar sürmektedir.

Coğrafi keşifler, kısa sürede bütün Batı Avrupalıların katıldığı bir sömürge yarışına dönüşmüş, sömürgeler elde eden devletler diğer uygarlıklar karşısında üstünlük sağlamıştır. Batı Avrupalılar ve Prusya kapitalizmin devlet gelirlerini arttırdığını görerek merkantilizm siyasetini gütmüştür. Bu siyaset yüksek gümrük vergileri konarak ithalatın kısıtlanması ve ihracatın çoğaltılması esasına dayanmaktadır. İhracatın artmasını desteklemek için sanayileşmeyi özendirilen bu devletler için mallarını serbestçe pazarlayabilecekleri, hammaddelerini istedikleri şekilde piyasaya sürebilecekleri sömürgeler elde etmek daha da önem kazanarak bir devlet siyaseti olmuştur (Akşin, 2020a: 8).

Braudel, büyük keşiflere Türk fethinin yol açtığına dair eski düşüncenin bir kenara bırakılması gerektiğini belirterek Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan çıkar alanlarına Türklerin rahatça yerleşmesinde büyük keşiflerin etken olduğu görüşünü benimsemiştir (Braudel, 1990: 7). Ancak kadim zamandan günümüze kadar gerek keşifler gerekse fetihlerin amacı jeopolitik ve jeostratejik alanlar üzerinde hâkimiyet kurmaktır. Osmanlı-Rus Harbini bahane ederek İngiltere'nin Akdeniz'de Kıbrıs'ı hâkimiyet altına alması ardından Mısır'ı işgal etmesi, Osmanlı-İtalyan Harbi sonunda On iki adalara İtalyanların el koyması, Balkan Harbi sonunda Yunanistan'ın önemli Ege adalarını işgali Osmanlı Devleti için Akdeniz hâkimiyetinin sonu olmuştur.

Nitekim Osmanlı topraklarında emperyalistlerin Akdeniz siyaseti adım adım gerçekleşmeye başlamıştır. Birinci Dünya Harbi başlamadan hemen önce Avrupa'da bloklaşmış devletlerin, "hasta adam" olarak gördükleri Osmanlı Devleti'nin özellikle Mezopotamya topraklarındaki yer altı kaynaklarına ulaşmak için iktisadi entrika çevirdiği görülmüştür. 1903'te imzalanan Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasıyla Almanlar, Mezopotamya'ya barışçıl yolla girmiştir. Ancak bu anlaşma İngiliz ve Fransız hâkimiyet alanlarını ele geçirmek demek olduğundan onları rahatsız etmiştir.

Bu çalışma Birinci Dünya Harbi'nin askeri, siyasi ve ekonomik sebeplerini, büyük devletlerin Akdeniz siyaseti çerçevesinde ele almayı amaçlamıştır. Bu minvalde konuyla ilgili temel ve ikinci el kaynaklara yer verilmeye çalışılmıştır. Osmanlı Türkçesi basılı kaynaklardan, Charles Vellay'ın "Akdeniz Meselesi" adlı eserin de çalışmaya özgünlük kattığı düşünülmektedir.

1. BÜYÜK DEVLETLERİN AKDENİZ'DE HÂKİMİYET MÜCADELESİ

18. yüzyıldan itibaren Akdeniz'e yerleşen İngilizler Akdeniz yoluna, " kanla çizilmiş yol (The way mainted by bloodshed)" tabirini atfetmişlerdi. Onu elde etmek için her türlü fedakârlığı yapmışlardı. (Bargut, 1946: 7).

19. yüzyılda İtalya (1870) ve Almanya'nın (1871) milli birliklerini kurması, Avrupa'nın haritasını değiştirecek bir gelişmeydi (Akşin, 2020a:14). İtalya, Avusturya ile ittifak yapıp sömürge ve deniz ticareti sahasına atılarak

¹ "Coğrafya ve jeopolitik arasında bariz bir fark olduğu bilinmektedir. Coğrafya sadece bir sahayı nazarı dikkate alır ve onun tabii teşekkülü ve politik icapları üzerinde fikir yürütmektedir. Ancak jeopolitik, coğrafyayı da içine alan bir devlet ilmidir. Bundan dolayı bir milleti incelerken coğrafyadan ziyade jeopolitik şartları göz önünde tutmak gerekmektedir. Zira coğrafya statik bir ilim, jeopolitik ise dinamik bir ilimdir." Bkz. (Oral, 1945, s.135).

² Barış ve savaş dönemlerinde verilen mücadelelerde coğrafi unsurların etkilerini ve ilişkilerini inceleyerek stratejik güçleri belirten ve stratejik hedefleri araştıran bilim dalı olan Jeostrateji, jeopolitik çıkarların stratejik yönetimidir. Bkz. Mehmet Aygün (2004) *Yeni İpek Yolu (Traceca) ve Türkiye*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü; Jeostrateji kavramı ilk defa 1942 yılında Frederick L. Schuman tarafından yayınlanan "Let Us Learn Our Geopolitics" başlıklı makalede kullanılmıştır. Bkz. Frederick L. Schuman (1942) "Let Us Learn Our Geopolitics", *Current History*, 2(9), 161-165.

yaptığı yeni donanmayla İngiltere'ye rakip olmuştu. Fransa'nın mağlubiyeti üzerine Rusya, Paris Antlaşması'nın bir maddesini fesh ederek Karadeniz'de donanma bulundurmaya başladı. Böylece Akdeniz-Karadeniz Boğazları meselesi ehemmiyet kazandı. Ruslar Karadeniz'de donanma bulundurmaya karar verdikleri için İstanbul ve boğazlara gözlerini dikmişlerdi (Kaymakam Ertuğrul, 1933: 112-113). Böylece 19. Yüzyıl sömürge siyasetindeki aktörlerin sayısı arttığı gibi ortaya çıkan meseleler de çoğalıyordu.

Emperyalizm 1876'dan itibaren korkunç bir şekilde başlamıştı (Akşin, 2020a: 18). 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi de Osmanlı Devleti'nin hızlı bir şekilde dağılmaya başladığı dönemin başlangıcı oldu. Bu harbi sonlandıran 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Antlaşması, Avrupalı devletlerin çıkar mücadelesi sonunda imzalandı (Hayta ve Birbudak, 2016:2). Almanya dışında büyük devletler Osmanlı Devleti'nden birer ülke koparmış ve özellikle Afrika'da dünyanın parsellenmemiş yerlerini paylaşmışlardı (Akşin, 2020a: 18). 1878'de Kıbrıs'ı alarak Süveyş Kanalı'nı kontrol eden İngilizler, 1882'de de Mısır'ı işgal ederek Akdeniz'in her iki kapısına hâkim olmuşlardı (Bargut, 1946: 7). Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Hint yolu kısaldığından beri İngiltere zaten Mısır'ı almayı düşünüyordu. Muhtelif zamanlarda Rusya ve Fransa donanmalarına büyük kayıplar verdirerek Akdeniz'de kesin bir hâkimiyet tesis etmişlerdi. Fransızlar da 1881'de de Tunus'u aldı (Kaymakam Ertuğrul, 1933: 115, 117).

Avrupa'nın büyük devletleri arasına en son dâhil olan İtalya, İngiltere'yi Mısır'da, Fransa'yı da Tunus'ta yerleşmiş olarak görmüştü. Fas da rehin durumdaydı ve Batı Akdeniz'de ele geçirilecek sadece Bingazi ve Trablusgarp kıtaları bir deneme ve teşebbüs sahası olarak duruyordu (Revol,1940: 4-5). Fransızların Tunus'u işgali İtalya'yı Almanya'ya yaklaştırmıştır. Böylece Almanya-Avusturya-İtalya'dan oluşan üçlü İtilaf vücut buldu. Bunlara karşı Fransa ve Rusya ittifakı meydana geldi. İngiltere bir süre tarafsız kalarak bunlardan uzak kaldı. 1885'te Afrika'nın taksimene girildi. Fransızlar Madagaskar'ı, Almanlar ise doğu ve batısında birtakım sömürgeler elde etti. İngilizler Nijerya, Sudan ve Doğu Afrika'yı aldı. İtalya ise Somali ve Eritre'yi alarak Trablusgarp'a göz dikti (Kaymakam Ertuğrul, 1933: 115).

Öteden beri Libya'ya göz diken İtalya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Rusya ile anlaşmalar imzalayarak bu devletlerin Bosna, Fas, Mısır ve Boğazlar üzerindeki hareket serbestliklerine karşılık, kendisi de Libya üzerinde hareket serbestliği sağlamıştı (Erkal, 1978: 6). İtalyan Hükümeti, 1911 Eylül sonunda Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Ekim sonunda da İtalyan filoları 60.000 askerden oluşan bir işgal gücünü Trablusgarp, Bingazi ve diğer şehirlere doğru düzenli bir şekilde sevk etti. Bu işgaller üzerine başlayan yerli direnişin alevlenmesi İtalyan zayıflığını artırdığından İtalyan Hükümeti İstanbul ile barış şartlarını müzakereye razı oldu. Osmanlı Devleti, işgalden bir sene sonra Libya üzerinde İtalyan hâkimiyetini kavramsal olarak tanıdı. İç kesimleri denetimleri altına almayı başaramayan İtalyanlar, kontrol ettikleri kesimleri modern bir İtalyan kenti olarak inşa etmeye başladılar. On iki Adalar'ın stratejik değerinin farkında olan İtalyanlar, 1912'de adalara el koydu. Bu işgal, Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti'ni dağıtmaya yönelik bir girişimin ilk aşamasını simgelemekteydi (Abulafia, 2012: 640-641).

İtalya, beklemediği bir direnişle karşılaştığından Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak istiyordu. Bu yüzden savaşı Ege Denizi'ne taşıyarak donanmasını İstampulya Adası önünde topladı. Fakat İtalyan donanması, Çanakkale Boğazı önlerinden geri çekilmek zorunda kaldı (18 Nisan 1912). Daha sonra Sisam'a saldıran İtalyan donanması, bir Türk gambotunu batırdıktan sonra İstampulya Adası'nı 28 Nisan 1912'de işgal etti. Ardından Rodos'u 5 Mayıs 1912'de ve 9 Mayıs'ta Herke'yi işgal etti. 12 Mayıs'ta ise Kerpe, İleki, İleryoz, Kilimli ve Batnoz Adalarını, Mayıs'ın 16'sında Lipso, 19'unda Sömbeki ve 20 Mayıs'ta İstanköy işgal edildi. Netice olarak Menteşe Adaları bölgesinde 16 ada İtalya'nın eline geçti. Osmanlı Devleti ile İtalya arasında imzalanan Uşi Antlaşması (15-18 Ekim 1912) gereği Osmanlı Devleti Trablusgarp'tan askerini çekti. Bu anlaşma İtalya'nın da adalardan çekilmesini öngörüyordu. Ancak anlaşma uygulanmadan Balkan Harbi patlak (8 Ekim 1912) verdi (Küçük, 2001: 8-9). Yunan donanmasına karşı İtalyanlar, adaları emaneten muhafazaları altında bulundurmaya taahhüt ettiler (Kaymakam Ertuğrul, 1933: 124).

Aslında Ege Denizi, 1912 tarihine kadar Yunanistan ve Osmanlı Devleti arasında az çok dengeli bir şekilde paylaştırılmıştı. Batı ve güneybatı Ege Adaları Yunanistan sınırları içindeydi. Doğu ve Kuzey Ege Adaları ile Girit Adası ise Osmanlı Devleti egemenliğindeydi. Fakat bu dengenin, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Savaşında ve 1912-1913 Balkan Savaşlarında fiilen değiştiği görüldü. (Şimşir, 1989: VII).

Yunanistan, Balkan Harbi'ne 18 Ekim 1912'de katıldı. Osmanlı donanması bu esnada Doğu Trakya'daki kara harekâtını destekleme vazifesiyle meşguldü. Bundan faydalanarak Ege Adalarını ele geçirmeye başlayan Yunanistan (*Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea*, 1985. s.19), 21 Ekim'de Limni'yi işgal etti. 31 Ekim'de Taşoz, Gökçeada ve Bozbaba Adasını ele geçirdi. Semadirek Adası'nı 1 Kasım'da, Bozcaada'yı 3 Kasım'da, Nikarya Adası'nı 17 Kasım'da, Midilli'nin büyük kesimini 21 Kasım'da ve Sakız'ı 24 Kasım'da işgal etti (Hayta, 2015: 63-66). Böylece Osmanlı hâkimiyetindeki adalardan bir kısmı Yunanistan'ın bir kısmı da İtalya'nın işgaline maruz kalmış oldu (Küçük, 2001: 9). Balkanlar'da savaşan devletlerin temsilcilerinin katıldığı ve 16 Aralık 1912'de başlayan Londra Barış Konferansı'ndan bir gün sonra 17 Aralık'ta "Büyükelçiler Konferansı" toplandı (Hayta ve Birbudak, 2016: 107). Bu konferans büyük devletlerin Londra'daki büyükelçileri arasında icra edildiği için "Büyükelçiler Konferansı" olarak adlandırıldı (Hayta, 2008: 24; Hayta, 2015: 83).

Büyükelçiler Konferansı'nda karşılaşılan en zor konulardan biri Ege Adaları meselesiydi. Bu adaların hepsi Osmanlı Devleti'nin bir parçası olmakla birlikte, Konferansın açıldığı 17 Aralık tarihinde İtalya, Trablusgarp Harbi'nde zapt ettiği Rodos ve 12 Adayı elinde tutmaya, Yunanistan ise Balkan Harbi boyunca işgal etmiş olduğu Ege Adaları'ndaki vaziyetini korumaya devam ediyordu. İtalya söz konusu adaların işgalini olabildiği kadar uzatarak onların stratejik konumundan daha çok faydalanmak istiyordu fakat İngilizler bu adaların büyük devletlerden birinin işgalinde kalmasından oldukça rahatsızdı. 29 Haziran'da İngiliz Amiralliği tarafından Dışişleri Bakanlığına sunulan rapor, bu rahatsızlığı açıkça ortaya koyuyordu. Raporda mevcut durumun İngiltere'nin Mısır'daki pozisyonunu tehlikeye sokacağı, Karadeniz ve Doğu Akdeniz ticaretinin kontrolünü kaybettireceği belirtiliyordu. Fransa da İtalya'nın bu işgalinden rahatsızdı ve İtalya'yı Ege'den çıkarmak için İtilaf Devletleri tarafından zorlamak gerektiğini düşünüyordu. Ancak büyük devletlerden hiçbiri diğer devletlerin birbirinden bağımsız olarak harekete geçmesini istemiyordu. Sadece İtalya ve Türkiye'yi değil aynı zamanda Yunanistan ve büyük devletleri de memnun edecek bir çözüm bulmak gerekiyordu (Hayta ve Birbudak, 2016: 108).

Londra Barış Konferansı'nda Balkan devletleri, Edirne ve İşkodra dâhil Rumeli ve Ege Adalarını istiyorlardı. Osmanlı delegeleri, Ege Adalarının kesinlikle verilmeyeceğini bildirdi. Ancak 1 Ocak 1913 tarihli oturumunda konferans, Osmanlı görüşünü "Adalarla ilgili meselelerin gerektiğinde büyük devletlerle birlikte incelenebileceği" şeklinde değiştirerek adalar sorununu "Büyükelçiler Konferansı"na havale etti. Mesele 2 Ocak 1913 tarihinden itibaren bu konferansta müzakere edilmeye başlandı. 30 Mayıs 1913'te Londra Antlaşması İngiltere, Fransa, Rusya, Almanya, Avusturya ve İtalya ile Balkan Devletleri ve Osmanlı Devleti arasında imzalandı. Antlaşmanın 4'üncü maddesi ile Girit Adası üzerindeki Osmanlı egemenlik haklarına son verilerek ada Balkan devletlerine terk edildi. Antlaşmanın 5'inci maddesi ile İtalya ve Yunanistan'ın işgali altında bulunan adaların geleceğinin tayini "Büyükelçiler Konferansı"na havale edildi ve Birinci Dünya Harbi başlayana kadar çözüme kavuşmadı (Küçük, 2001:10).

Neticede Osmanlı-İtalyan ve Balkan Muharebeleri, Avrupalı büyük devletlerin gündemini meşgul eden Akdeniz sorununa konu olan adaların egemenlik hakkının muallak bir durumda bırakılmasına sebep olmuştu. Aslında bu sonuç, bu devletlerin yıllar öncesinden başlayarak takip ettikleri siyasetle Osmanlı Devleti'nin topraklarını konu edinen Akdeniz sorununun, kendi lehlerine neticelenmesinden başka bir şey değildi. Gerek imza edilen Londra Konferansı gerekse devam eden Büyükelçiler Konferansı, adalar sorununun aslında Büyük Devletler için bir Akdeniz sorununun bir parçası olduğunun kanıtıydı. Tam da bu konferansların hummalı bir şekilde görüşüldüğü 1913 yılında yayınlanmış olan ve aynı yıl Osmanlı Türkçesiyle tercüme edilen bir eser³ dikkati çekmektedir.

Yusuf Ziya, "*Hiss-i vatanla yürekleri sızlayan her Osmanlı'nın eseri kemal-i dikkatle mütalaa etmesini rica ederiz.*" diyerek "Akdeniz sorunuyla Anadolu'nun istikbalinin birbirine bağlı olduğunun altını çizmektedir (Vellay, 1329: 3). Bu satırlarda Balkan Muharebelerinin yaşandığı o dönemin ıstırabı hissedilmekle birlikte millet olarak uyanık olunmasına işaret edilmektedir.

Akdeniz meselesinde rol alan veya bu meseleden doğrudan etkilenen üç grup ülke bulunduğu Vellay tarafından şöyle dile getirildi:

³ Charles Vellay tarafından 1913 yılında yayınlan "Akdeniz Sorunu" adlı eser, Yusuf Ziya tarafından aynı yıl Osmanlı Türkçesiyle "Anadolu'nun İstikbali ve Akdeniz Meselesi" adıyla neşredilmiş olup bu sorunun kökeni ve önemi hakkında önemli ipuçları vermektedir.

“1- Akdeniz’e penceresi olan büyük devletlerdir ki bunlar, bu denizde işgal ettikleri yerlerini güçlendirmek veya genişletmek için her türlü çabayı harcamaktadırlar.

2- Doğrudan doğruya Akdeniz’le temasları olmayan fakat herhangi bir vasıta ile Akdeniz’de nüfuz tesis etmek için çalışan büyük devletler

3- Aşırı hırsların etkisi altında yok olmaya veya esaslı bir değişim geçirmeye mahkûm zayıf devletlerdir.” (Vellay, 1329: 5-6)

20. Yüzyılın başlarında, Avrupa’nın Akdeniz siyasetine bu üç bakış açısının hâkim olduğunu belirten Vellay, Fransa’yı Marekeş’e sevk eden ve İngiltere’nin muhalefetine uğratanın bu yaklaşım olduğunu ifade etmektedir. İngiltere’nin Mısır siyasetini sağlamlaştıran ve genişleten, Almanya ve Rusya’yı Akdeniz’de harp ve ticaret gemilerine yol açmak için uğraştıran, İspanya’yı hem siyasetini ve hem de donanmasını yeniden tesis etmek suretiyle Avrupa âleminde bir mevki kazanmaya mecbur eden de bu yaklaşımdı. İngiltere, Avusturya ve İtalya’nın hırs ve açgözlülüğü ile yutulmamak için Balkan Devletlerini birleşmeye mecbur kılan ve istilaya mukavemet edecek siyasi ve askeri kudreti olmadığından dolayı Türkiye’nin Avrupa’dan silinmesine sebep olan şeyin de yine bu yaklaşım olduğunu (Vellay, 1329: 6) dile getiren Vellay’ın Balkan Harbi sonrasında kaybedilen toprakları kastettiği düşünülmektedir.

Avrupa’nın Akdeniz siyasetine hâkim olan bu üç bakış açısının devam etmesi halinde neler olabileceği Vellay tarafından şöyle açıklanmıştır:

“Eğer aynı kanun Akdeniz’in mukadderatı üzerinde tesir etmeye devam ederse devletlerin burada askeri kuvvetleri ve manevi nüfuzları taarruzdan korunduğu müddetçe sebat olabileceklerini ve kendisine bir müddet teneffüs bırakılacak olan Türkiye Asyası gibi zayıf devletler elinde bulunan memleketlerin en cüretkâr ve en iktidar sahibi olanlara takdim edilmiş bir av halinde kalacaklarını tahmin etmek güç bir şey değildir...”

Bu meseleyi tam anlamıyla kavramak ve tüm teferruatıyla onun esaslarını tayin etmekle alakadâr olan devletlerden her birinin nokta-i nazarını takip etmekle mümkündür. Şahsi ve müstakil olarak bir Akdeniz meselesi yoktur. Avrupa’nın her milleti için bir Akdeniz meselesi vardır...”

İttifak ve İtilaf Devletleri adı altında iki devletler grubu bir diğerine karşı koymaktan asla vazgeçmedi. Gerçekte bütün Akdeniz meselesinde devletler zamanın ihtiyacına göre aynı düşüncede olurlar. Bugün tamamıyla birbiriyle birleşmiş ve hem fikir olan devletler yarın bir diğerine karşı tamamen büyük hasım olurlar. Bu yüzdendir ki İngiltere, Fransa, İtalya bazı noktalar üzerinde ittifak ve itilaf edebilirler ve biraz sonra İtalya’nın Rusya’ya yaklaştığı, çeşitli noktalar üzerinde itilaf ettiği ve daha sonra Rusya siyasetine set çekmek için İngiltere’nin Almanya ve Avusturya’ya yaklaştığı görüldü. Bu çalkantılı siyaset gereklidir ve mantıktır...” (Vellay, 1329: 6-9)

Vellay’ın bu satırları, kendi döneminden adeta yakın ve uzak geleceğe ilişkin projeksiyonları ortaya koyarak tarihsel öngöründe bulunan bir bilim insanının sorumluluğunu taşımaktadır (Tosh, 2013: 18).

Gerçekten de büyük devletlerin her birinin ayrı bir Akdeniz siyaseti bulunmaktaydı. Birinci Dünya Harbi arifesinde başlayan hareketlilik, Akdeniz sularındaki ve kıyılarındaki stratejik şehir ve adalara hâkimiyet noktasında, büyük devletlerin kapışmalarına sahne oluyordu. Zira sömürge edinme, görünürde bir toprak parçasının elde edilmesi olsa da gerçek anlamda bölge kaynaklarına sahip olmaktan geçiyordu. Bunun bir yolu ticari ve iktisadi imtiyazlarla zengin kaynaklara sahip olan stratejik noktaları elde etmektir. Diğer bir yol da demiryolu yatırımlarıyla bu kaynaklara ulaşım sağlamaktır. Birinci Dünya Harbi öncesinde Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu şartlardan istifade eden büyük devletler zaten bu yolları denemişler ve önemli kazanımlar elde etmek için Doğu Akdeniz’in hinterlandı durumunda olan Mezopotamya’daki kaynaklara da gözlerini dikmişlerdi.

2. EMPERYALİSTLERİN GÖZÜ MEZOPOTAMYA'DA

Sanayi devriminin insanlığa önemli katkıları olmuş ve ışıkla aydınlanma konusunda, kömürden havagazı ve kömürün rafine edilmesiyle elde edilen kömür yağı şehirlerde aydınlanma için kullanılmıştı. 1850'li yıllarda ABD, İngiltere ve Fransa'da rafineri yöntemi ile elde edilen aydınlatma yağı ticaretinde büyük gelişmeler yaşanmıştı. Bu durum petrol için teknolojik bir hazırlık anlamına geliyordu. Nitekim ABD'nin Pensilvanya eyaletinde petrol deresi mevkiinde, petrol arama çalışmalarından bir yıl sonra 27 Ağustos 1859 tarihinde 21 metre derinlikten petrol çıkarılmaya başlandı.(Karataşer, 2018: 344).

Rafineri teknolojisinin gelişmesi ve içten yanmalı motorların keşfi, petrolün sanayiden ulaşımına her alanda kullanılmaya başlanmasına sebep oldu. Böylece endüstrileşmiş ülkeler arasında petrol kaynakları üzerinde yoğun bir rekabet başlamış oldu. Petrolün öneminin yeni fark edildiği 19. yüzyıl sonları ile 20. yüzyıl başlarında, bilinen en mühim petrol yataklarının Osmanlı Devleti sınırları içinde bulunması, endüstrileşmiş ülkeler arasındaki enerji rekabetinde Osmanlı topraklarına merkezi bir konum kazandırdı. Bu ülkelerin dikkatleri Ortadoğu bölgesine yoğunlaşmıştı. Gerek bölgeyi karış karış dolaşan gezginler, gerekse de Avrupalı bilim adamlarının çalışmaları vasıtasıyla Avrupa kamuoyu bölgenin zengin petrol kaynaklarından zaten haberdardı. Her ne kadar Mezopotamya, Avrupalı güçlerin çok boyutlu çekişmesine sahne olsa da bu dönemde hala Osmanlı toprağıydı ve hiçbir devletin bölgeyi işgal etmeyi göze alamaması bölge kaynakları üzerindeki denetimin barışçıl yollardan (imtiyaz anlaşmaları) olmasını zorunlu kılıyordu (Acar, 2013: 2-3). Emperyalistler arasındaki yarış, zengin hammadde kaynağı, stratejik nokta ve ulaşım yollarına sahip toprakların ele geçirilmesiyle kendini gösteriyordu.

19. Yüzyılda ve 20. Yüzyıl başında, sömürgeciliğin en etkili vasıtalarından biri olarak demiryolu görülüyordu. Çünkü demiryolu şirketleri yaptıkları demiryolunun her iki tarafındaki toprakların yeraltı ve yerüstü doğal kaynaklarını da işletme hakkını elde ettikleri gibi o ülkenin içlerine kadar nüfuz etme imkânını da elde etmekteydiler (Armaoğlu, 1997: 417).

19. Yüzyıl sonu ve 20. Yüzyıl başında Osmanlı ülkesinde demiryolu döşeme işi uluslararası bir rekabete dönüşmüştü. Nitekim İngiliz sermayedarlara 1856 yılında İzmir-Aydın ve Köstence-Çernovada, 1861'de Rusçuk-Varna, 1863'te İzmir-Kasaba (Turgutlu) hatlarını inşa imtiyazları verilmişti. Bu hatlardan Köstence-Çernovada 4 Ekim 1860, İzmir-Kasaba 10 Ocak ve İzmir-Aydın demiryolu ise, 1 Temmuz 1866 tarihlerinde işletmeye açılmıştı. Suriye civarında ise, genellikle Fransız sermayesiyle yapılan Yafa-Kudüs, Beyrut-Şam, Şam-Müzeyreb ve Şam-Birecik hatları bulunuyordu (Esirgen, 2010: 54-56). Görüldüğü gibi demiryolu imtiyazlarında İngiliz ve Fransız rekabeti söz konusuydu.

Bu bağlamda 19. yüzyılın ikinci yarısında maden mevzuatında yapılan önemli değişikliklere bakıldığında, Osmanlı Devletinin Avrupa'nın açık bir pazarı haline geliş süreci ile doğrudan ilişkisi olduğu görülüyordu (Tamzok, 2008: 181). 19. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı Devleti'nde maden üretimini tertip eden bir nizamname bulunmamaktaydı. 1858 Arazi Kanunnamesi'nin 107'nci maddesi, madenlerin mülkiyeti ve vergi hakkında bir takım hükümler içeriyordu fakat madenlerin işletme yöntemleri, mültezim ve maden emininin görev ve sorumlulukları, yakacak temini, işçilerin durumu gibi birçok konu açık değildi. Bu yüzden müstakil bir maden nizamnamesinin lüzumu ortaya çıkmıştı. Bu gereklilik doğrultusunda 1861 tarihinde ilk maden nizamnamesi⁴ hazırlanarak yürürlüğe girdi. (Bayartan, 2008: 137-138; Keskin, 2005: 154-156). 1861 nizamnamesinin en belirgin özelliği, yabancılara ilk defa maden ihalelerine "hissedar" olarak katılabilme imkânı tanımasıydı (Keskin, 2011: 129). Avrupalılar için Osmanlı topraklarından demiryolu ve maden imtiyazı almak ne kadar önemliyse, Osmanlı Devleti için de maden imtiyazı vermenin bir takım sebepleri vardı.

Osmanlı Devleti mevcut kaynaklarını değerlendirmek, atıl kalmalarını önlemek ve ülkenin zenginleşmesini sağlamak amacıyla madenleri imtiyaza veriyordu. Zira devletin kendi olanaklarıyla mevcut kaynakları değerlendirmesi güçtü. Bu yüzden bu işi sermaye sahibi kişi ve şirketlere yaptırarak elde edilen gelirden pay

4 1861 nizamnamesi: 5 bölüm ve 54 maddeden oluşmaktadır. Madenler iki kısma ayrılmış olup mevadd-ı madeniye ve mevadd-ı gayr-ı madeniye olarak adlandırılmıştır. Yer üstü ve yer altında çıkan madenler ilk gruba, bina ve diğer inşaatlarda kullanılan toprak ve taş çeşitleri de ikinci gruba girmektedir. Genel olarak maden arama, keşif, ruhsat alımı, maden imali, madenlerden alınacak vergiler, madenlerin eritildiği fabrikalarla ilgili hükümler, Anadolu ve Rumeli bölgelerindeki vilayetlerde vazife alacak vilayet maden mühendislerinin görevleri konularına değinmektedir. En önemli kısmı 13'üncü maddesi olan 1861 nizamnamesi, Osmanlı tebasından bizzat ve ya şirket suretiyle birleşerek maden işletmesine talip olanlara münasip müddette "imtiyaz" ile "ruhsat" verileceği, bu şirketlere yabancı tebedan olanların dahi "hissedar" olmasının uygun olacağı belirtilmektedir. Bkz. BOA.,C.DRB. Nr: 28-1360-001-001(002-008)

almak istiyordu. İmtiyaz vermek suretiyle ülkeye yabancı sermaye akışı olacağından, Avrupa devletleri kendi çıkarları için Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunmasını uygun görecektlerdi (Balci, 1994: 64). Ancak bu imtiyazlar Osmanlı Devleti'nin madenlerden istifadesini büyük oranda azaltmıştı. Teknoloji, bilgi ve altyapı yetersizliğiyle birlikte ekonomik açıdan büyük bir buhran yaşanması gibi nedenlerle hem var olan madenlerden hem de elde edilmesi düşünülen gelirden yeteri kadar istifade edilememişti (Bayartan, 2008: 139). Ne var ki yabancı sermaye akışını sağlamak adına verilen bu imtiyazlar, ilerleyen zamanlarda büyük devletlerin stratejik bölgelere nüfuz etmelerine olanak sağlayacaktı.

Nitekim İngilizler imparatorluklarını genişletmek amacıyla Akdeniz'e hâkim olmak istiyorlardı. Bu amaçla 19. Yüzyıldan itibaren her türlü girişimde bulunarak Osmanlı toprakları dâhilindeki yer altı ve yerüstü kaynaklarından faydalanmak için her türlü yolu denemişlerdi. II. Abdülhamid'in tahta geçtiği sırada Osmanlı sınırları dâhilindeki Avrupalı devletler önemli mücadeleler veriyorlardı. Devletin toprakları İngiliz, Alman, Rus ve Fransızların iktisadi olarak mücadele alanı olmuştu. Aynı zamanda ülke, iç karışıklık ve dış müdahalelerin bulunduğu bir dönem yaşıyordu (Karataşer, 2018: 346).

Zaten 1861 nizamnamesinin yetersizliği anlaşılmış ve 1810 tarihli Fransız Maden Kanunundan ilham alınarak 1869, 1887 ve 1906 Maadin Nizamnameleri uygulamaya konulmuştu (Eldem, 1994: 41). 1870-1898 yılları arasında hükümete on adet petrol arama izni talebi gelirken bu dönemde ilgi artmış izin talebi ortalama 139'a yükselmişti. Osmanlı Devleti sınırları dâhilindeki Bağdat, Musul⁵ vilayetlerinde oldukça fazla petrol bulunuyordu. Fransız ve Almanlar bu kaynakları araştırmak için büyük ilgi duyuyorlardı (Karataşer, 2018: 346-347). Birliğini yeni tamamlayan Almanya, Musul ve Kerkük topraklarında petrol bulmak ve işletmek istediklerinden 1871 yılında Alman uzmanlar tarafından araştırmalar yapılmış ve bol miktarda petrol bulunmuştu (Acar, 2013: 8).

Aslında Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde ilk petrol aramaları İskenderun bölgesinde yapılmıştı. Halep vilayetine bağlı İskenderun-Çengen⁶ köyünde yapılan aramalarda petrole rastlanmış ve 17 Temmuz 1887 yılında yapılan tahlillerde kesin netice alınmıştı. Ahmed Necati Efendi, bu petrolün tasfiyesi için gerekli fabrikaları kurmak, iskeleye taşınmak için borular döşemek amacıyla izin istenmişti. Şura-yı Devlet, Petrol madeni konusuna önem vermiş ve yapılan görüşmeler sonunda petrol işletme hususlarının belirlendiği 17 maddelik bir şartname hazırlanmıştı. Şartnameye göre, petrol gazının çıkarılacağı bölgenin sınırları belirlenecekti. Ayrıca bölgede güvenliği sağlanması amacıyla çeşme, bent, demiryolu gibi mahallere uzaklığının 150 metre olacak ve ödenecek vergilerin miktarı belirlenecekti (Bostan, 1990: 129-130).

Osmanlı topraklarının tabii kaynaklar bakımından zengin olduğu ve petrolün Mezopotamya'da bol miktarda bulunduğu bilgisi, Earle tarafından şu satırlarla ifade edilmiştir:

“Türkiye'nin geri kalmış bir ülke olması tabii kaynaklardan yoksun olmasından değildir. Sultan'ın Asya toprakları zengin hammadde yakıt ve tarım imkânları ile doludur. Mesela yalnız Anadolu önemli madenler deposudur...Petrol bol miktarda Mezopotamya'da ve bir miktar da Suriye'de vardır. Bu petrol yataklarının Hazar Denizi'nden Birmanya'ya kadar uzanan bir petrol bölgesinin bir kısmı olduğu söylenmektedir. Bir uzmanlar kurulu 1871 yılında Fırat ve Dicle vadilerinde hemen kuyular açmak amacıyla bir araştırma yapmıştır. Kurul, bölgede zengin yataklar bulunduğunu bildirmekle birlikte taşıma güçlükleri dolayısıyla çıkarılacak petrolün Rus ve Amerikan petrolü ile yarışabileceği konusunda emin olamayacağını da belirtmişti. Bundan sonra Mezopotamya petrolü Araplar tarafından bir miktar çıkarılmıştı. Bu kuyuların kâr getirdiğini gören Osmanlı Hükümeti, 1888 yılında bunlara el koymuş ve tekeline almıştı (Earle, 1972: 25-26).

Alman, İngiliz, Fransız ve Ruslar petrol rezervlerinin büyük bir bölümünü sınırlarında bulduran Osmanlı topraklarında söz sahibi olabilmek için iktisadi alanda birbirleriyle mücadeleye girişmişlerdi. Petrol kaynaklarına hâkimiyet noktasında Adana-Mersin ve Bağdat demiryolunun yapımında etkin olmak için Suriye ve Irak bölgesinde bir takım imtiyazlar almak istiyorlardı. Bu bölgeler konum açısından büyük petrol rezervlerini barındırdığı gibi önemli geçiş güzergâhlarına sahipti (Akkaya, 2016: 30-31).

⁵ “19. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı”nı veren Tabloda; Musul'un Tuzhurmatı, Eski Kale, Kil, Babagurgur, Karabağ, Gur, Telkay-yare, Tavuk, Nemrut bölgelerinde Petrol bulunduğu bilgisi verilmiştir. Bkz. (Bayartan, 2008: 147-148).

⁶ “19. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı”nı veren Tabloda; Halep, İskenderun Çengan Köyü'nde Petrol Gazı bulunduğu dair malumat bulunmaktadır. Bkz. (Bayartan, 2008: 142).

1888'den sonra Osmanlı demiryolu serüveninde, Almanlar görülmekteydi. (Esirgen, 2010: 56). Alman endüstri ve ekonomisinin gelişmesi, yeni pazarlar ve kaynaklar arama gereğini ortaya çıkarmıştı. Deutsche Bank Osmanlı Devleti'nden 1888'de İzmit-Haydarpaşa demiryolu imtiyazını aldı. Bu proje Berlin-Bağdat Demiryolu Projesinin⁷ başlangıcı idi (Armaoğlu, 1997: 384-385).

Nitekim Berlin'den İstanbul'a zaten demiryolu vardı. İstanbul'dan Bağdat'a bir demiryolu yapacaklardı. Osmanlı Asya'sında Avrupalı şirketlerin daha önce yaptıkları yerel demiryolları vardı. Örneğin, Mudanya- Bursa- İzmit- Kasaba, Beyrut- Şam demiryollarıydı. Almanya Osmanlı Asya'sını baştan aşağıya kat edecek bir demiryolu ile Osmanlı Devleti'nin tümünde hak iddia etmiş gibi oluyordu. Üstelik demiryolunun Bağdat'ta kalmayıp Basra'ya kadar uzanması da söz konusuydu. Fakat Basra Körfezi Hindistan'ın kapısı demek olduğundan İngilizler, bu gelişmelerden rahatsızlık duymuştu. Deutsche Bank önderliğinde bir sermaye grubu 1888'de Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurdu ve 1898'de bu şirket, Konya-Bağdat hattının ön imtiyazını aldı (Akşin, 2020a: 30-31).

II. Abdülhamit, Osmanlı topraklarında imtiyaz usulüyle gerçekleştirilebilecek yatırımların gerek Avrupa, gerek Osmanlı Devleti için öneminin bilincindeydi. Demiryolu imtiyazları ile ilişkili olarak petrol ve maden yataklarının öneminin de farkına varılmıştı (Esirgen, 2010: 62-63). II. Abdülhamit, petrol yataklarını özel mülk haline getirmişti. Özellikle Filistin, Kerkük ve Musul'da verimli toprakları ve petrol yataklarını tamamıyla özel mülk, yani Hazine-i Hassa'ya kaydetti. Çünkü bir yer işgal edildiği zaman, devlet malı işgalci devletler tarafından alınabildiği halde, özel mülkler işgal edilse bile sahiplerine ait sayılıyordu. Sultan bunu öngörmüş ve önemli toprakları kendisine mülk olarak kaydettirmişti (Bicik, 2008: 150-151). Fakat Abdülhamit, bu çabalarıyla devlet topraklarını korumaya çalışsa da bu kaynakları çıkarmada teknik imkânlarla sahip yabancılara imtiyaz verilmeye mecbur kalınıyordu. Üstelik bu durum Avrupalı şirketlerin demiryolu projeleriyle ülke topraklarına nüfuz etmesine de engel olamamıştı.

II. Abdülhamit devrinde 1903'te imzalanan ve büyük bir gizlilik içinde yapılmış olan Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasının şartları Osmanlı kamuoyuna açıklanmamıştı (Earle, 1972: 237). Bu imtiyaz verilirken İngiliz ve Fransızlar, Osmanlı Devleti'nin muhtelif bölgelerinde demiryolu imtiyazlarına haizdiler. Fransız sermayesi 1902'de toplamda neredeyse 200 milyon frank bedelinde beş mühim demiryolu imtiyazına (Mersin-Adana, Mudanya-Bursa, Yafa-Kudüs, İzmir-Kasaba ve Beyrut-Şam-Müzeyreb hatları) sahipti. Fakat bu hatların herhangi birisi ya da hepsi Bağdat Demiryolu imtiyazının elde ettiği siyasal etki potansiyeline sahip değildi (Esirgen, 2010: 59).

Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesinin bir Akdeniz siyaseti olduğunu Vellay şöyle dile getiriyordu:

“Almanya için bir Osmanlı siyaseti yani Akdeniz siyaseti ortaya çıkmış oluyordu. Almanya Balkan sorununa müdahaleyi başkalarına bırakarak Türkiye Asya'sında nüfuz elde etmeye çalışmıştı. 1888'den 1912'ye kadar Bağdat Şimendiferi tarihi Rusya, İngiltere ve Fransa'nın rekabet ve emniyetsizliğini ortadan kaldırmak için Alman diplomasisi tarafından yapılan kavganın tarihinden başka bir şey değildi. Bağdat hattının Konya'dan Halep'e kadar olan kısmı özellikle bir Akdeniz teşebbüsü olup bu hat Adana'dan geçerek İskenderun Körfezi'ni sahilin birkaç km ötesinden devredecekti. Bu büyük demiryolu ile bu kıtanın limanlarından birini diğerine bağlamak arzu ediliyordu. Daha önce İskenderun Körfezi'nde Adana'nın 50 km kadar uzağında olan Yumurtalık Limanı düşünülürdü. Lakin orada her şeyi yeniden yapmak hem limanı hem de şimendiferi birden vücuda getirmek gerekiyordu. O yüzden Bağdat hattıyla Akdeniz arasında temas noktası teşkil eden Mersin'de yerleşmek daha faydalı göründü. Mersin Yumurtalık kadar gemiler için emin bir korunak yeri olmak meziyetini arz etmiyordu. Ancak ne kadar ibtidai olursa olsun bir liman mevcuttu ve bir şimendifer hattı da bu limanı Adana'ya bağlıyordu. Mersin-Tarsus-Adana şimendiferi bir Fransız kumpanyası tarafından işletiliyordu. 1906 Temmuz'unda Anadolu Şimendifer Kumpanyası, Mersin-Adana Şimendifer Kumpanyasının büyük hissesini satın alarak Mersin hattına hâkim oluyordu. Bundan böyle Fransız hatasıyla Almanya Akdeniz'de bir mahrece sahip olmuş ve Mersin, Alman limanı haline gelmişti.” (Vellay, 1329: 33-35)

⁷ “Aslında Mezopotamya'da bir demiryolu projesiyle ilgili ilk fikir İngiltere'de belirmişti. 1831'de İngiliz ordusunda genç bir subay olan Francis R. Chesney'in, Akdeniz'le Basra Körfezi arasında bir demiryolu yapımı fikri olmuştu. 1856'da William Andrew isimli bir İngiliz Fırat Vadisi Demiryolu kumpanyasını kurmuş ve Canning ve Parmerston tarafından desteklenmişti. İnşaat için 1857'de imtiyaz bile verilmişti. Ancak gerekli sermaye olmadığından neticesiz kalmıştı. Bu proje 1870'de tekrar gündeme gelmişti. Avam Kamarası'nın hazırladığı raporda, bu hattın İngiliz çıkarları için hayati olduğu belirtilmişti. İnşaat için 10 milyon sterlin hesaplanmıştı. Ancak 1875'te Disraeli'nin bu paranın yarısını vererek Süveyş Kanalı'ndan hisse satın alarak kontrolü ele geçirmesi üzerine Hindistan'a ikinci bir yol fikri unutuldu.” Bkz. (Earle, 1972, s. 189-192)

İngiltere'nin bu projeye yaptığı siyasi itirazın başlıca sebebi, Basra Körfezi bölgesine yabancıların ayak basacağı korkusuydu. Aynı zamanda Hindistan'ın savunması ile ilgili doğrudan ve dolaylı sebepler de vardı. Bağdat Demiryolu imtiyazı anlaşmasına göre, Bağdat'tan bugünkü Irak-İran sınırındaki Hanikin'e bir demiryolu hattı uzatılacaktı. Bu hattın uzatılması ile birlikte, yıllık çeyrek milyon sterlin hacmindeki İngiliz kervan ticaretine yeni rakipler gelecekti. Bu durum Hindistan yolu üzerindeki İran'a başka bir emperyalist devletin nüfuz etmesi anlamına gelmekteydi. Nitekim Osmanlı topraklarında kurulacak demiryolu şebekesinin Abdülhamit'in gücünü ve nüfuzunu arttıracığı muhakkaktı. Ulaşım yollarıyla Müslümanlar uyanacak Hıristiyanlara kafa tutacaklardı. Böyle bir durum eğer 1914 harbinden önce gerçekleştirilebilmiş olsaydı İngiltere'nin Yakındoğu'da tutunması güçleşirdi (Earle, 1972: 221-222).

Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasından sonra 1904 yılında Anadolu Demiryolu Kumpanyası, Hazine-i Hassaya ait olan Musul ve Bağdat petrol madenlerinin işletilmesi imtiyazını aldı. (BOA., Y-MTV – 00260-00015-001-001; BOA., Y-MTV – 00260 00015-002-001; BOA.,Y-MTV – 00260-00015-003-001; BOA., Y-MTV – 00296-00069-001-001)

Almanlar sömürge yarışında Mezopotamya'ya ılımlı bir yöntemle, iktisadî girişimle sızmaya çalışıyordu. Şüphesiz Almanlar için bu sızma girişimiyle Akdeniz siyasetine de kapı aralıyordu. Ancak diğer büyük devletlerin bu bölgeye ilgisinin azımsanamayacak kadar büyük olduğu Earle tarafından şöyle ifade edilmiştir:

“1901 yılında bir Alman teknik komisyonu Mezopotamya petrol kaynakları üzerinde yaptığı bir araştırma için hazırladığı raporda, bölge için “gerçek bir petrol gölü” demişti. Raporda ayrıca Ruslarla anlaşip dünya tekeline ele geçirme yolunda olan Amerikan Standart Kumpanyasının belini kırmak için işletilmeye değer olduğu da belirtilmişti. Ünlü bir Alman gazetecisi olan Dr. Paul Rohrbach da Musul bölgesini gezmiş ve Mezopotamya bölgesinin her karış toprağının petrole ve doğal gazlara bulanmış olduğunu yazmıştı. Rohrbach'a göre Musul petrollerinin işletmesi Rusların Kafkasya'daki petrol kuyularının işletilmesinden çok daha kârlı olacaktı. 1904 yılında Bağdat Demiryolunun planlayıcısı olan Deutsche Bank, bir yıl içinde işletmeye başlama şartı ile Osmanlı Hükümetinden Fırat ve Dicle Vadilerinde esaslı bir petrol araması imtiyazı koparmıştı. Çok geçmeden Amerikan Deniz Kuvvetleri'nden Amiral Colby M. Chester de Asya Türkiyesi'ndeki petrol kaynaklarının geliştirilmesine ilgi duymaya başlamıştı. Yakındoğu sadece madenler bakımından değil tarım imkânları bakımından da çok zengin bir bölgeydi.” (Earle, 1972: 26-27).

Osmanlı Devleti'nin demiryolu hattında yer alan bölgeler, Alman, Fransız, İngiliz nüfuz alanları olarak ayrılmıştı. Düyun-u Umumiye'nin kuruluşundan sonra hızlanan demiryolu yapımı, Tanzimat döneminde başlamış, verilen imtiyazlarla 1888, 1892, 1894, 1897 ve 1903'de birçok demiryolu hattı tamamlandı. Paris-Viyana-İstanbul Semplon Ekspresi 12 Ağustos 1888 tarihinde Sirkeci istasyonuna törenle girdi. Diğer demiryolu hatları Selanik, İzmir, İstanbul, Mersin, Şam gibi merkezlerin hinterlandına kadar girmektedir. Berlin-Bağdat hattı, demiryolu yapımı projelerinde en çetin ve en ünlü olanı idi. Çünkü iç ve dış etkiler açısından en önemli yabancı sermaye girişimi buydu. Ayrıca bu hat diğerleri gibi eteklerdeki hinterlandlara uzanmak yerine, Anadolu'nun ortasından geçecek bir hat idi. Üstelik dış sermaye rekabetlerinin en şiddetlisine yol açtı.

Berkes'e göre, bu proje Sultan Abdülhamit yönetiminin gittikçe güçlenen Alman siyasal etkisi altına girişine buna bağlı olarak İngiltere'nin, Almanya'ya karşı kuşkulanasına sebep olmuş nihayetinde bu gelişmeler Birinci Dünya Harbi'nin patlak verişinde etkin rol oynayacaktı (Berkes, 1978: 358). Neticede Büyük Devletler bu yarışta birbirlerinin nüfuz alanlarını belirliyorlardı.

1906 senesinde bu derece üstün olan Almanya'nın nüfuzu onu takip eden senelerde daha da arttı. Bu durum bütün yabancı rekabetini ortadan kaldırarak Osmanlı Devleti'nin bu kısmında bir çeşit Alman mıntıkası vücuda getirilmişti. Almanlar yavaş yavaş Bağdat demiryolu hattıyla doğuya ve Şam-Kudüs istikametiyle güneye doğru yöneldi (Vellay, 1329: 36). İngiltere bu durumda fazla gecikmeden Fransa ile anlaşma yaptı. Ardından üç yıl sonra 1907'de Doğu'daki diğer rakibi olan Rusya ile anlaştı (Earle, 1972: 227).

31 Ağustos 1907’de Rusya ve İngiltere arasında yapılan sömürge antlaşması neticesinde İran’ın kuzeyi Rusya’nın nüfuz alanı oluyordu. İran’ın güneyi ise İngiltere’nin nüfuz alanı olup arada tarafsız bölge kabul edilmişti. 1901’de William d’Arcy adlı bir İngiliz petrol arama ve işletme için 60 yıllık bir imtiyaz almıştı. İran’da 1908’de petrol bulunmuş ve aynı yıl darbe olmuştu. 1909’da Anglo-Persian (İngiliz-İran) Petrol Şirketi kuruldu. Ham petrol boru hattıyla Abadan Limanı’na getirilerek dışarıya başlanmıştır. (Akşin, 2020a: 42).

İngiltere ayrıca Afganistan’daki bütün iddialarından vazgeçmiş ve Çin’in Tibet üzerindeki egemenliğini kabul etmişti. Fransa ile yaptığı anlaşmayla Süveyş’i Sudan istikametinden gelecek bir saldırıya karşı güven altına almıştı. Rusya ise kuzey ve kuzeybatıdan Hindistan’a doğru bir saldırı tehlikesini ortadan kaldırıyordu. Böylece İngiltere Yakındoğu’daki en büyük düşmanı Almanya ile baş başa kalmıştı (Earle, 1972: 227).

Bağdat demiryolu inşaatının ilerleyişi, siyasi, teknik sorunlar ve özellikle Toros ve Amanos dağlarındaki tünel ve viyadük çalışmalarından dolayı gecikti. Demiryolundaki inşaat çalışmaları, 1910’a kadar 6 yıl boyunca durdu. Proje başlangıcından beri Osmanlı Devleti’ndeki sosyopolitik çalkantılar, demiryolunun yapımını sabote eden iç ve dış odaklar, İngiliz ve Fransız müdahaleleri ve 1908’de meydana gelen askeri darbe, İttihat ve Terakki’nin iktidara gelmesi projenin gelişimini etkileyen önemli unsurlardı (Alperen, 2018: 11).

Bu gelişmeler neticesinde Almanya’ya karşı mesafeli duruş başladı. Bu durum 1876-1908 dönemine tepki sayılabilecek şekilde olduğundan, Almanlara verilen imtiyazlara, gerçekleştirilen ve planlanan projelere de şüpheyle yaklaşılması sonucunu doğurmuştu. II. Meşrutiyet’in ilan edilmesi, Osmanlı Devleti’nde Deutsche Bank’ın yatırımları için koşulları değiştirmişti. Yeni dönem başlarken Alman yatırımcılar, sözleşmelerin korunması için çok gayret göstermişlerdi (Esirgen, 2010: 194).

II. Meşrutiyet sonrası İttihatçıların hâkim olmaya başladığı dönemde iktisadi fikir alanında da dönüşümler olmuştu. Başlarda Meşrutiyet liberalizmi etkili olmaya başlamış fakat Alman etkisiyle “milli iktisat” İttihat ve Terakki kesiminde taraftar bulmuştu (Toprak, 1982: 23-25). İttihat Terakki, Bağdat Demiryolu sözleşmesi ile ilgili Avrupa basınında yayınlananların, II. Abdülhamit’in açığa vurulmasına izin verdiği kısımlar olduğu fikrindeydi. Milli Mücadele Döneminde Cavid Bey tarafından kaleme alınan ve Edward M. Earle’e gönderilen şu sözler dikkat çekicidir: *“Bağdat Demiryolu imtiyaz sözleşmesini kaplayan gizlilik, sözleşmenin yalnız ağır malî ve iktisadî değil; Devletin siyasî bağımsızlığını da tehlikeye düşüren hükümler içerdiği kanısını uyandırıyor.”* Bu satırlar, İttihat Terakki’nin ülkenin bağımsızlığını sınırlayacak hiçbir konuya hoşgörüsüyle yaklaşmayacağını ifade etmekteydi (Earle, 1972: 237).

Bu dönemde gerçekleşen “31 Mart Olayı” sonrasında İttihat Terakki’nin II. Abdülhamit’e karşı şüphesi artmış ve Sultan 27 Nisan 1909’da tahttan indirilmişti (Armaoğlu, 1997: 611). II. Abdülhamit’in devrilmesi, İngilizlerin işine geldi. Zira bu sayede zaman kazanarak Bağdat demiryolunun inşaatını önlemiş oldular. Aslında Avrupalı güçler tarafından Bağdat demiryolunun engellenmesi, Ortadoğu’da hâkimiyet kurma mücadelesinin bir sonucuydu. Osmanlı devletinin iç siyaseti üzerinde, onların çıkar mücadelesinin büyük etkisi oldu (Alperen, 2018: 11). İngiltere’nin Bağdat demiryolu projesine karşı duyduğu rahatsızlık ve bunu engelleme çabaları, demiryolu inşası esnasında da devam etmişti.

Bağdat’tan Basra Körfezi’ne kadar yapılacak olan demiryolu ile ilgili Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında çıkan sorunların halledilmesi için Maliye Nazırı Cavid Bey Londra’da bulunduğu sırada Sir Edward Grey ve Sir Charles Hardinge ile görüşüldüğü 28 Temmuz 1910 tarihli raporla bildirilmişti. Londra sefirinin de bulunduğu bu görüşmelerde, İngiltere’nin Bağdat Demiryolu’nun Basra’ya uzatılmasına talip olmuşlardı. Bu konuda en azından paralel bir demiryolu hattı için imtiyaz verilmesi ve Kuveyt Limanı’nın İngiliz sermayedarları tarafından işletilmesini istemişlerdi. Ancak Almanlarla görüşüldükten ve izinleri alındıktan sonra gerekenin yapılması kararlaştırıldı. Bölgedeki petrol ile ilgili de isteklerini Osmanlı Devleti’ne yaptıkları görüşme ile iletseler de karşılıklı temennilerin ötesine geçilememiştir. (BOA., HR-SYS-00109-000009-001-001(002)

Neticede itibariyle Basra ile Bağdat arasında yapılması tasarlanan demiryolu hattı inşasından 1911’de vazgeçildi (Korn: 2009, 19; Bickel: 2003, 160’dan aktaran Alperen, 2018: 12). Fakat Almanların İttihat Terakki ile daha sonra kurduğu iyi ilişkiler neticesinde demiryolu inşaatına yeniden başlandı. Bağdat-Musul demiryolu hattının inşası 1912 yılında Alman mühendis Heinrich August Meissner’in idaresine verildi. Osmanlı Devleti, Birinci

Dünya Harbi'nde Almanların safında savaşa katılmıştı. Bağdat demiryolu inşaatına stratejik nedenler yüzünden savaş boyunca devam edildi. (Held: 1960, 135'den aktaran, Alperen, 2018: 12).

Birinci Dünya Harbi'ne rastlayan dönemde tüm dünyada süratli kalkınma faaliyeti yaşanmaktaydı. Demiryolu şebekeleri artmış, deniz nakliyatı buharlı gemiler sayesinde hız kazanmış, sanayileşmeyle birlikte ülkelerarası ilişkiler gelişmişti. Bu arada Batı Avrupa'nın sanayileşmekte olan ülkelerinde hammaddeye olan ihtiyaç arttığından milli piyasada bulamadıkları imkân ve şartları dış piyasalarda imtiyazlı yatırımlarda aramaya başlamışlardı (Eldem,1994: 1-2). Sanayinin muhtelif alanlarında kullanılan madenler de bu imtiyazlı yatırımlar arasındaydı.

Bu dönemde yayımlanmış 1909, 1910, 1911 yıllarına mahsus olan maden istatistiğinde, Osmanlı topraklarında çıkarılan madenler ve bunların hangi sancak, nahiye ve köyde bulunduğu, genel maden üretimi, ihraç edilen madenler, arama ruhsatnamesi ve arama ruhsatnamesinin kimlere verildiği, maden imtiyazları gibi birçok bilgiye ulaşılmaktadır (Ticaret ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdare-i Umumiyyesi Müdiriyyeti. 1330: 1-297).

Bu bilgilerden yabancılara imtiyaz ve ruhsat verme işinde de dönemin şartlarına göre hareket edildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca "milli iktisat" görüşü doğrultusunda Türk vatandaşlarını destekleme politikasının etkisinin olduğu, maden imtiyazlarının üç yıllık sürede Osmanlı tebaasından olanlara daha fazla sayıda verildiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca Musul ve Suriye özelinde bu yıllarda arama ruhsatı verildiği ve fakat maden imtiyazı verilmediği görülmektedir. Genel maden üretiminde petrole dair üç yıllık istatistik bilgileri mevcut olup bu üretim, tüm Osmanlı toprakları hesaba katılarak elde edildiği düşünülmektedir.

Tablo 1: Genel maden üretimi⁸

Maden	1325 senesi				1326 senesi				1327 senesi			
	Miktarı		Kıymet		Miktarı		Kıymet		Miktarı		Kıymet	
	Ton	Kilo	Kuruş	Para	Ton	Kilo	Kuruş	Para	Ton	Kilo	Kuruş	Para
Petrol	-	-	-	-	73	500	28.000	00	62	222	41.000	00
Zift	4.487	038	1.183.608	33	7.770	465	1.594.513	27	4.809	535	1.269.208	20

Tablo 2: Arama ruhsatnamesi⁹

Vilayat ve Elviye-i Müstakile	1325 Senesi		1326 Senesi		1327 Senesi	
	Adet	Dönüm	Adet	Dönüm	Adet	Dönüm
Halep	2	12000	-	-	9	69940
Suriye	1	13000	6	164260	-	-
Kudüs-i Şerif	1	Bahr-i Lut	-	-	7	97900
Musul	-	-	2	12900	3	40000

İngiliz ve Alman ortaklığı ile 1912'de Türk Petrolleri Şirketi kuruldu. Bu dönemde bir İngiliz şirketi de Suriye'de petrol aramalarını yürütüyordu (Tambay, 2019: 221). Netice itibariyle sömürge yüzyılında siyasi, askeri, iktisadi gücünü kaybetmiş olan Osmanlı Devleti'nin Mezopotamya toprakları, kendine hammadde ve pazar arayan güçlerin çörelendiği ve ne koparılsa kâr olarak görülen büyük bir sahaydı.

SONUÇ

Emperyalist güçlerin odağında kalan Akdeniz, sömürge ve ekonomik yarışta önemli bir coğrafi bölge olma özelliğini korumuştur. Üç kıtayı birbirine bağlayan bu coğrafyaya hâkim olmak isteyen büyük devletler, askeri ve siyasi bakımdan zayıflayan Osmanlı Devleti'nden pay almak amacıyla yarışmıştır.

İngilizlerin yürütmüş olduğu denge siyaseti, yerini yeni ittifaklara bırakmış, Osmanlı Devleti dönemin şartlarına göre Almanya ile ilişkilerini geliştirmek zorunda kalmıştır. Almanya Berlin-Bağdat demiryolu hattıyla istediğini

⁸ Ticaret ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdare-i Umumiyyesi Müdiriyyeti. (1330): 148-153.

⁹ Ticaret ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdare-i Umumiyyesi Müdiriyyeti. (1330): 17.

almıştır. Devletlerarası yapılan ittifaklar Birinci Dünya Harbi öncesinde şekillenmeye başlamış, Akdeniz'deki mücadele de bu ittifakların bir nedeni olarak kendisini göstermiştir.

Askeri siyasi ve ekonomik gelişmelerin tetiklemesiyle büyük devletler bloklaşmış bu durum da Birinci Dünya Harbi kaçınılmaz olmuştur. Büyük devletler için Akdeniz hakimiyeti, "hasta adam"ın özellikle Mezopotamya topraklarındaki zengin yeraltı kaynaklarına hâkim olmak anlamına gelmekteydi.

Bölge jeopolitik ve jeostratejik açıdan tartışılmayacak derecede önemli bir konumdadır. Büyük devletlerin endüstrileşmeleriyle başladıkları sömürge yarışında, Osmanlı Devleti'nin topraklarında bulunan petrol ve maden önem kazanmış, bu potansiyel büyük devletlerin iştahını kabartmıştır. Asya'ya açılan kapının kontrol altında tutulması ile sağlanacak ekonomik kazançlar da başka bir neden olarak kendisini göstermektedir.

Bulgular bize 19.Yüzyıl ortalarından 20.Yüzyıl başlarına kadar geçen süreçte büyük devletlerin güttüğü "Akdeniz siyaseti"nin başarıya ulaştığını göstermektedir. Osmanlı Devleti savaş öncesine kadar, büyük devletlerin askeri, siyasi ve iktisadi amaçlarına ulaşmak adına icra ettikleri faaliyetleri savuşturmaya çalışmıştır. Fakat her alanda zayıflayan devlet, savaş başladığında Almalarla ittifak yapmak zorunda kalmıştır.

Son döneminde Akdeniz hâkimiyetini kaybeden Osmanlı Devleti askeri, siyasi ve ekonomik zayıflıktan dolayı verdiği imtiyazlarla, büyük devletlerin açık pazarı haline gelmiştir. Akdeniz hâkimiyetini kaybetmiş olarak savaşa giren Osmanlı Devleti açısından bu durum, Birinci Dünya Harbi'nde açılan cephelerden özellikle Sina-Filistin-Suriye cephelerindeki muharebelerde yenilgiye uğramasına sebep olmuştur. Bu yenilgi de sonraki dönemler için Türkiye'nin Akdeniz hâkimiyetini olumsuz etkilemiştir.

Bilindiği üzere İtilaf devletleri, Birinci Dünya Harbi sırasında aralarında gizli anlaşmalar yaparak Osmanlı Devleti'ni paylaşma yoluna gitmiştir. Bu paylaşma planlarının Akdeniz hâkimiyeti ile ilgili olanlarına bakıldığında Rusya İstanbul Boğazı'nın batı kıyısı, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Güney Trakya'nın kendine verilmesini isterken, bu isteğin kabul edilmesi durumunda İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı topraklarında yapacağı diğer planları kabul edeceğini bildirmiştir. 14 Mart 1915'te Fransa ise Rusya'nın isteklerini, İskenderun Körfezi ve Toroslara kadar Kilikya dâhil olmak üzere Suriye'nin kendisine bırakılması halinde onaylayacağını bildirmiştir. Bu teklif hem Rusya hem de İngiltere tarafından kabul edilmiştir. 1915-1916 yıllarında Rusların Erzurum, Van ve Bitlis'i işgal etmesi üzerine İngiltere ve Fransa endişeye kapılarak işgal ettikleri yerleri paylaşmaya karar vermişlerdir. Mayıs 1916'da imzaladıkları Sykes-Picot antlaşmasıyla Fransa Suriye'nin kıyı kesimleri ile Adana ve çevresinin tamamını, İngiltere ise Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar güney Irak ve Filistin'de Hayfa ve Akka Limanlarını almıştır. Netice itibarıyla Osmanlı Devleti, büyük devletlerin aralarında yaptığı plan ve anlaşmalarla nüfuz alanlarına bölünmüştür. Birinci Dünya Harbi'nde cephelerde icra edilen muharebeler, bu nüfuz alanlarını elde etmek üzere sürdürülmüştür.

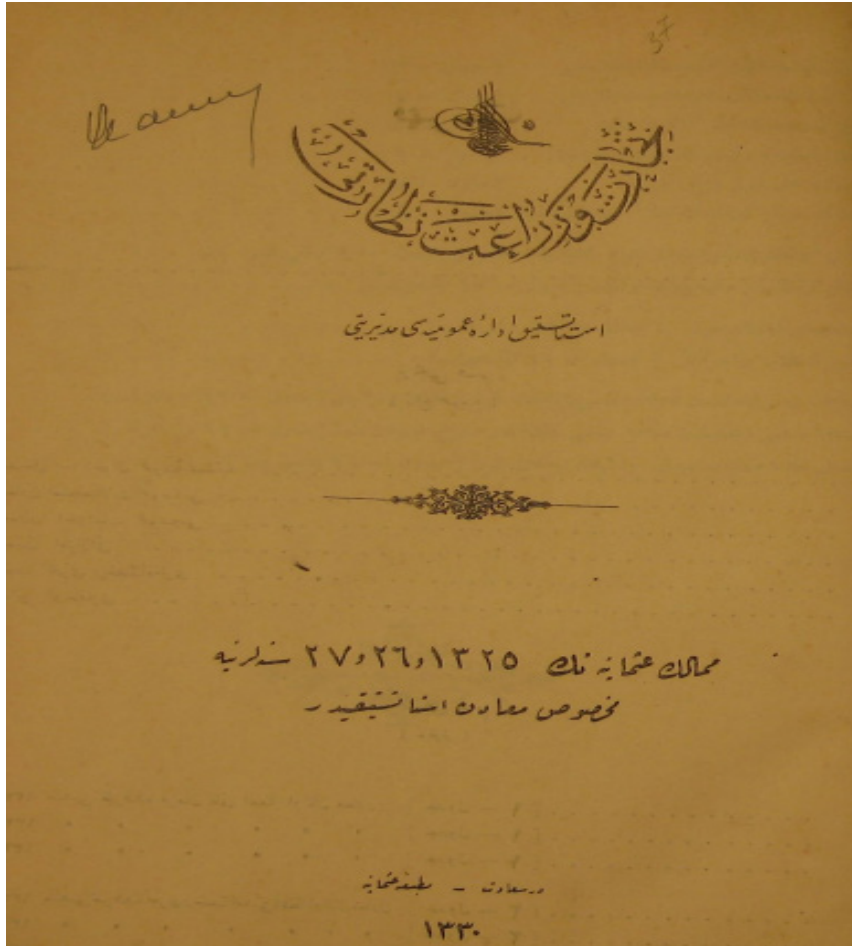
KAYNAKÇA

- 1869 Maden Nizamnamesi (1872). Düstur, 1. tertip, Cilt 2, H. 02 Şaban1285, R. 06 Teşrin-i Sani 1284, M. 18 Kasım 1869. İstanbul: Matbaa-i Amire.
- 1887 Maden Nizamnamesi. (1937). Düstur, 1. tertip, Cilt 5, H. 18 Zilhicce 1304, R. 26 Ağustos 1303, M. 17 Eylül 1887. Ankara: Başvekâlet Matbaası.
- 1906 Maden Nizamnamesi. (1943). Düstur, 1. tertip, Cilt 8, H. 14 Safer 1324, R. 27 Mart 1322, M. 9 Nisan 1906. Ankara: Başvekâlet Matbaası.
- Abulafia, D. (2012). *Büyük Deniz, Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, (Çev: Gül Çağalı Güven), 1.Baskı, Alfa, İstanbul.
- Acar, N. (2013). "Petrol'ün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülsenkyan'ın Rolü (1890-1928)", *Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 6 (4), 1-32.
- Akkaya, A. (2016). *Geçmişden Günümüze Ortadoğu'da Petrol Savaşları ve Devlet Sistemlerine Etkileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı Kamu Yönetimi Bilim Dalı.
- Akşin, S. (2020). *Kısa 20. Yüzyıl Tarihi*, 7. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Akşin, S. (2020). *Kısa Türkiye tarihi*, XXVII. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.

- Alperen, A. (2018). "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", *21.Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7 (19), 1-22.
- Armaoğlu, F. (1997). *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Aygün, M. (2004) *Yeni İpek Yolu (Traceca) ve Türkiye*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.
- Balcı, E. (1994). *Osmanlı Maden Rejiminde Nizamnameler Dönemi ve İmtiyazlar*. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk İktisat Tarihi Anabilim Dalı.
- Bargut, Ş. (1946). *Birinci ve ikinci dünya harplerinde Akdeniz*, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Berkes, N. (1978). *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul Matbaası, İstanbul.
- Bayartan, M. (2008). "XIX. Yüzyılda Osmanlı Madenlerinin Coğrafi Dağılışı". *Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi*. 10 (1), 137-138.
- Bicik, M. (2008). *Bilinmeyen Yönleriyle II. Abdülhamit*, Akis Kitap, İstanbul.
- Bostan, İ. (1990). "Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çabaları", *Coğrafya Araştırmaları*, 1 (2), 129-135.
- Braudel, F. (1990). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt 2., (Çev: Mehmet Ali Kılıçbay), Eren Yayıncılık, İstanbul.
- Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev: Kasım Yargıcı), 1. Baskı, Milliyet Yayınları, İstanbul.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Esirgen Ö. S. (2010). *Osmanlı Devleti'nde Yabancılar Verilen Kamu Hizmeti İmtiyazları*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı.
- Erkal, Ş. (1978). *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VI'ncı Cilt. Hicaz, Asir, Yemen Cepheleleri ve Libya harekâtı 1914-1918*, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Schuman, Frederick L. (1942) "Let Us Learn Our Geopolitics", *Current History*, 2(9), 161-165.
- Hayta, N. (2008). *Balkan Savaşlarının Diplomatik Boyutu ve Londra Büyükelçiler Konferansı (17 Aralık 1912-11 Ağustos 1913)*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Hayta, N. (2015). *1911'den Günümüze Ege Adaları Sorunu*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara.
- Hayta N. & Birbudak, T.S. (2016). *Balkan Savaşlarında Edirne*, 2. Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara.
- Karataşer, B. (2018). "Babiâli'nin Amerikan Petrol Şirketi Standard Oil'e Bakışı", *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 13(2), 343-363.
- Kaymakam Ertuğrul (1933). *Akdeniz Hâkimiyeti ve Türkler*, Erkân-ı Harbiye Reisliği IX. Deniz Şubesi, İstanbul.
- Keskin, Ö. (2005). *Orman ve Maadin Nezareti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı.
- Keskin, Ö. (2011). "Osmanlı Devleti'nde Maden Hukukunun Tekâmülü (1861-1906)". *OTAM*, 29, 125-147.
- Küçük, C. (2001). *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihiçesi*, (Haz: Cevdet Küçük, Feridun M. Emecen, İdris Bostan, İlhan Şahin, Vahdettin Engin, Mustafa Oğuz, Ömer İşbilir, Ali Fuat Örenç, Fehmi Yılmaz), Stratejik Araştırma ve Editörler Milli Komitesi, Ankara.
- Leroux, J. G. & Contenau, G. (1966). *Eski Akdeniz ve Yakın Doğu Uygarlıkları*, (Çev: Nihal Önal), Varlık Yayınevi, İstanbul.
- Oral, C. (1945). *Akdeniz Meselesi, İkinci Cild*, Cumhuriyet Matbaası, İstanbul.
- Revol, İ. (1940). "1911-1912 Türk-İtalyan Harbi", (Çev: Kadri Demirkaya), *Askeri Mecmua*, 58, 4-5.
- Tambay, F. (2019). (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Tarih Bilim Dalı.
- Tamzok, N. (2008). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminden Çok Partili Döneme Madencilik Politikaları, 1861-1948", *Ankara Üniversitesi SBS Dergisi*, 63(4), 179-204.
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., C.DRB. Nr: 28-1360-001-001(002-008)
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., HRT-h-00961-00001(00002)

- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., HR-SYS-00109-000009-001-001(002)
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., Y-MTV-00260-00015-001-001;
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., Y-MTV-00260-00015-002-001
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., Y-MTV-00260-00015-003-001
- T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi; BOA., Y-MTV-00296-00069-001-001
- Ticaret ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdare-i Umumiyyesi Müdiriyyeti. (1330). *Memâlik-i Osmaniyyenin 1325, 26, 27 Senelerine Mahsus Maâdin İstatistiğidir*. Matbaa-i Osmaniyye, Dersaadet.
- Toprak, Z. (1982). *Türkiye’de Millî İktisat 1908-1918*. Yurt Yayınları, Ankara.
- Tosh, J. (2013). *Tarihin Peşinde: Modern Tarih Çalışmasında Hedefler, Yöntemler ve Yeni Doğrultular*, (Çev: Özden Arıkan), (Yay. haz: Ayşen Anadol, Tansel Demirel), 5.Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Türk-Yunan İlişkileri ve Megalo İdea (1985)*. (Yay. haz: Hamdi Ertuna, Necati Ökse, Yücel Aktar), Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Vellay, C. (1329). *Anadolu’nun İstikbali ve Akdeniz Meselesi*, (Mütercim: Yusuf Ziya), (Tab ve Naşiri: İbrahim Hilmi), Kitabhâne-i İslâm ve Askerî, Matbaa-i Hayriyye ve Şürekası, Dersaadet.

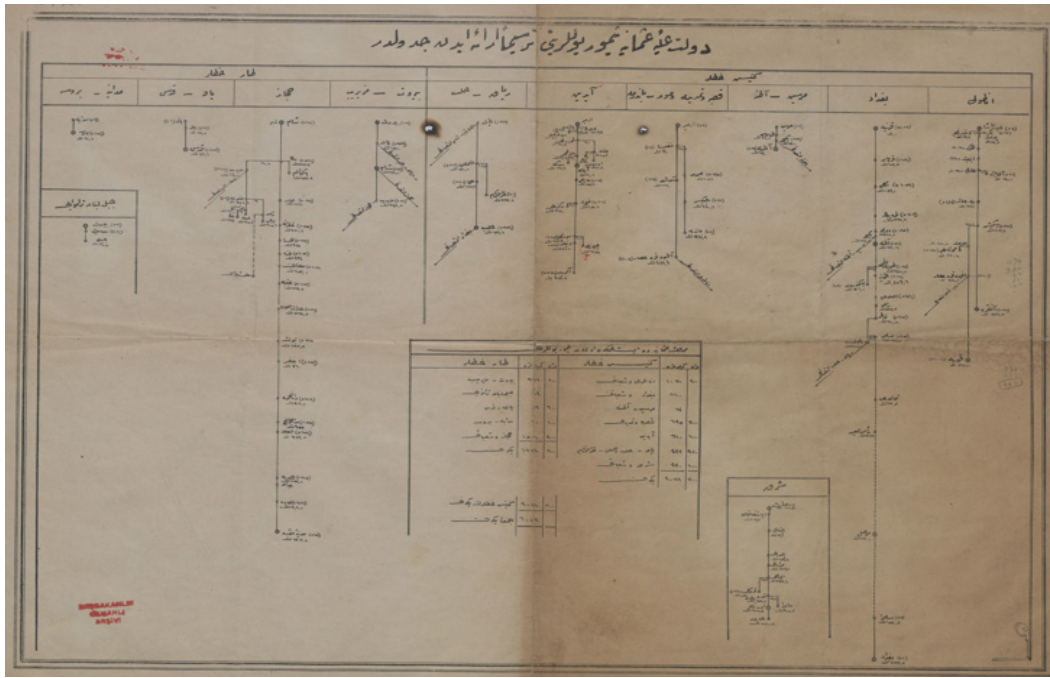
EKLER



Fotoğraf 1: Ticaret ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdare-i Umumiyyesi Müdiriyyeti. (1330). Memâlik-i Osmaniyyenin 1325, 26, 27 Senelerine Mahsus Maâdin İstatistiğidir. Dersaadet: Matbaa-i Osmaniyye



Fotoğraf 2: Memalik-i Osmaniye'nin Asya bölgesinde işlemekte ve inşa edilmekte olan demiryolları ile petrol mntıklarını gösteren 1/400.000 ölçekli harita¹⁰



Fotoğraf 3: Osmanlı Devleti'nin demiryollarını gösteren cetvel¹¹

10 BOA HRT-h-00961-00001

11 BOA HRT-h-00961-00002

Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)

1. Bu çalışmanın yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedirler (The authors of this article confirm that their work complies with the principles of research and publication ethics).
2. Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir (No potential conflict of interest was reported by the authors).
3. Bu çalışma, intihal tarama programı kullanılarak intihal taramasından geçirilmiştir (This article was screened for potential plagiarism using a plagiarism screening program).