

Tarih ve GÜNCE

Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi
Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic
Sayı: 11 (2022/Yaz), ss. 89-113.

Geliş Tarihi: 19 Haziran 2022
Kabul Tarihi: 30 Ağustos 2022

Araştırma Makalesi/Research Article*

BİRİNCİ CİHAN HARBİNE GİDEN SÜREÇTE İNGİLTERE'NİN MEZOPOTAMYA POLİTİKALARI

Özgür YILDIRIM**

Öz

İngiltere 16.yy'dan itibaren Osmanlı Ortadoğu'sunda ticari imtiyazlar kazanmayı başarmış ve bölgede ekonomik ve siyasi nüfuzunu hissettirmeye başlamıştı. 18.yy'da sömürgesi Hindistan'da mutlak güç kazanması ile beraber bölgenin güvenliğini sağlamak ve bu bölgedeki sömürge imparatorluğunu devam ettirmek birincil önceliği olmuş ve uzun süre Hindistan'a giden yolların güvenliğini sağlayacak siyasi ve askeri hamleler yapmıştır. Bu anlamda Basra körfezi ve Mezopotamya'ya da ayrı bir önem atfetmiş ve 20.yy'a kadar bölgedeki nüfuzunu artırmıştır. 20.yy ile beraber sömürge yarışındaki kıyasıya rekabet ve Almanya'nın, bölgedeki İngiliz nüfuzunu, Osmanlı Devleti ile yakınlaşması sonucu çeşitli proje ve imtiyazlarla tehdit etmesi sonucu, İngiltere farklı politikalar izlemeye başlamış, bu politika değişimlerine bir de bölgedeki zengin petrol potansiyeli eklenince Mezopotamya İngiltere için vazgeçilmez bir bölge haline gelmiştir.

Bu makalenin amacı İngiltere'nin Birinci Cihan Harbine kadar olan süreçte Mezopotamya bölgesi ve bugünkü adıyla Irak coğrafyasında izlediği politikalar ve bu politika değişimlerindeki olgu ve olayları irdelemektir.

Anahtar Kelimeler: Mezopotamya, İngiltere, Bağdat Demiryolu, Petrol, Hindistan.

* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.

** Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Öğrencisi, (zgr2834@gmail.com), Orcid: 0000-0003-3839-8029.

BRITISH MESOPOTAMIAN POLICIES IN THE PROCESS LEADING TO THE FIRST WORLD WAR

Abstract

Since the 16th century, United Kingdom succeeded in gaining commercial privileges in the Ottoman Middle East and began to make its economic and political influence felt in the region. With the gaining of absolute power in the 18th century in India, it became the first priority to ensure the security of the region and to maintain the colonial empire in this region, and made political and military moves to ensure the safety of the roads leading to India for a long time. In this sense, she also attributed a special importance to the Persian Gulf and Mesopotamia and increased her influence in the region until the 20th century. In the 20th century, as a result of the fierce competition in the colonial race and Germany's threat to the British influence in the region with various projects and concessions which were made with Ottoman Empire as a result of its rapprochement and good relations between them, UK started to follow different policies. Moreover, Since the rich oil potential in the region was added to these policy changes, Mesopotamia became an indispensable region for UK.

The aim of this article is to examine the policies followed by UK in Mesopotamia region and today's Iraq geography during the period until the 1st World War and the facts and events in these policy changes.

Keywords: Mesopotamia, England, Baghdad Railway, Oil, India.

Giriş

Geçmişten günümüze coğrafi olarak Mezopotamya'nın nereyle sınırlı olduğu konusunda değişik yorum ve tanımlamalar bulunsa da genellikle Dicle ve Fırat nehirlerinin oluşturduğu vadiyi ifade etmekte olduğu noktasında genel bir kanı olduğunu söylenebilir¹. Greklerin ismini verdiği Mezopotamya'ya Araplar "Bilâd-ü ma beyn'en" (iki nehir arasındaki ülke veya "Beyn'en-nehreyn" (ik nehir arası) olarak tercüme etmişlerdir². Günümüzde ise Irak diye tabir edilen bölge 11.yy'ın sonuna kadar bölgenin

¹ İhsan Şerif Kaymaz, *Mezopotamya'da Emperyalist Kapışma ve Yerleşme*, Kaynak Yay., İstanbul, 2016, s.11.

² Sinan Marufoğlu, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak (1831-1914)*, Eren Yay., İstanbul, 1998, s.25.

kuzey bölümüne Irak'ul-Acem, güney bölümüne ise Irak'ul-Arap denilirdi³. Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış bu kadim coğrafya 16.yy başlarında Osmanlı Devleti hâkimiyetine girmiş ve 405 yıl boyunca bu hükümlanlık sürmüştür⁴. Britanya İmparatorluğu'nun bugün Irak diye adlandırılan coğrafyaya olan stratejik ilgisi Birinci Cihan harbine kadar, bölgedeki ticari çıkarları ve en önemlisi imparatorluğunun devamını sağlamak için kontrol etmeye muhtaç gördüğü ana sömürgesi Hindistan'a giden yolların kontrolünü sağlayabilecek bir konumda olmasından kaynaklanıyordu. Bu dönemde İngiltere Hindistan'a ulaşmak için üç hat kullanıyordu. Birincisi Ümit Burnu, uzun olması sebebiyle posta iletişimde tercih edilmiyordu. İkincisi, Kızıldeniz hattı, 17.yy ortalarından itibaren sıklıkla kullanılan bir hat olmuş, üçüncüsü ise Bombay-Basra-Bağdat direkt hattıdır⁵.

20.yy başlarında Alman donanmasının tehdidi, İngiliz-Fransız ve İngiliz-Alman anlaşmaları Britanya'nın ilgisini fazlasıyla Avrupa'ya yöneltmişti. Ama bununla birlikte Britanya İmparatorluğu ordusu ve donanması açısından ve tanımlamış dış politika gereği Hindistan İmparatorluğu'nun korunması büyük öneme sahip öncelikler arasında yer alıyordu⁶. 1904 yılına gelindiğinde Hindistan, Britanya İmparatorluğunun ürettiği malların en büyük tüketicisi konumunda idi. Uzun yıllar Hindistan genel valiliği yapan ve Ortadoğu'daki İngiliz politikalarına yön veren bir devlet adamı olan Lord Curzon Hindistan'a sahip oldukları sürece dünyanın en güçlü imparatorluğu olarak kalacaklarını iddia etmekteydi. Bu anlamda birbirini takip eden tüm hükümetler Hindistan'a büyük önem vermekte ve Hindistan'a karşı olası tüm tehditleri bertaraf etmeye yönelik tedbirleri alma noktasında kararlı idiler. Bu yüzden Hindistan'a ulaşan tüm yolların kontrol altında tutulmasını bir zorunluluk olarak görmekte idiler⁷. Başlangıçta bunu sağlamaya yönelik Cebelitarık'tan Singapur'a kadar olan tüm yollar ve üsler silahlandırılmıştı. Kraliçe Victoria döneminin sonlarında Orta ve Doğu Afrika'yı bu anlamda nüfuzları altında tutmaya yönelik girişimlerde bulunulmuştu. Hindistan yolu üzerinde bulunan Mezopotamya'da Britanya'nın ilgi alanına bu anlamda girmişti. Mezopotamya, İran ve Türkiye'nin dağlık bölgelerinin arasında, Suriye çölleri, Kuzey Arabistan,

³Marufoğlu, a.g.e., s.26.

⁴ Remzi Kılıç, *Osmanlı Yönetiminde Irak ve Suriye*, İdeal Yay., İstanbul, 2011, s.20.

⁵ Nurcan Özkaplan Yurdakul, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?*, Kronik Yay., İstanbul, 2019, s.82.

⁶ Stuart A.Cohen, *British Policy in Mesopotamia (1903-1914)*, Ithaca Yay., Londra, 2008,b s.3.

⁷ Graham D.Goodlad, *British Foreign and Imperial Policy (1865-1919)*, Routledge Yay., 2000,s.4.

İran ve Akdeniz bölgesindeki su yollarının kesiştiği noktada doğal bir çöküntü olarak önemli bir bölgeden oluşmaktaydı. Böylece Mezopotamya Fırat ve Dicle nehirleri arasında Hindistan ile Avrupa arasında önemli bir geçiş noktasını oluşturarak Britanya için stratejik öneme sahip bir bölge olmaktadır.⁸

1. İngilizlerin Mezopotamya Üzerindeki Ticari ve Hindistan Eksenli Politikaları

Geleneksel olarak Britanya'nın Hindistan güvenliğini sağlama stratejisi deniz yollarını korumaya dayanıyordu. Donanma aktif bir şekilde bu yolları kontrol ediyor ve İngiliz finansmanı ise 1875'ten sonra Süveyş kanalının kaderini tayin ediyordu⁹. Bununla birlikte İngilizler dış tehditlere karşı Fırat su yolunu da aktif bir şekilde kullanmaya, 1798'de Napolyon'un Mezopotamya üzerinden Hindistan'ı tehdit etmesini engellemeye yönelik Bağdat'a daimi temsilciler göndermeye başlamıştı. Fakat seyreden çeyrek yüzyılda teknolojik gelişmeler ve değişen politik ortam dikkate alınarak daha ciddi tedbirler alınmaya başlanmıştı. 1830'larda, Başbakan Palmerstone, Mehmet Ali Paşa'nın hem Mısır hem de Suriye'yi kontrol etmesi durumundan Fransızların faydalanabileceğinden korkması ve Hindistan ile olan ulaşımı etkilemesinden, aynı zamanda General Chesneyin bölgede nehir taşımacılığına dikkat çekmesinden dolayı Fırat nehri üzerinde buharlı gemi taşımacılığı yapmaya yönelik girişimler başlatıldı¹⁰. Bundan dolayı 1836'da, İngiliz hükümeti Suriye'deki büyük nehirlerden, İran körfezine kadar nehir taşımacılığı yapılmasına yönelik fizibilite çalışması yapılması için kaynak ayırıp bu hususu projelendirdi. 1850'lere gelindiğinde demiryolu taşımacılığı iyice popüler hale gelmişti. Bu dönem boyunca, Rusya'nın İran üzerindeki kontrolü Britanya'nın Ortadoğu'daki ulaşım hatlarını tehdit eder vaziyete gelmişti¹¹. Bu anlamda, İngiliz demiryolu işletmecisi Andrew Dow'un Akdeniz'den Fırat vadisi boyunca İran körfezine kadar demiryolu projesi, resmi çevrelerde ilgi yaratmayı başarmıştı. Söz konusu proje, özellikle 1857 yılında Hindistan'da çıkan ayaklanmada İngiltere-Hindistan ulaşım eksikliğinin ön plana çıkmasından dolayı destek görmekte idi. 1869'dan sonra

⁸ Cohen., a.g.e., s.3.

⁹ Cohen, a.g.e.s.4.

¹⁰ David E.McNabb,*Oil and The Creation Of Iraq*, Routledge Yay., New York, 2016, s.28.

¹¹ Turan Silleli, *Büyük Oyunda Türkiye-İrak İlişkileri*, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2005, s.16.

ise İngiltere'nin itirazlarına rağmen Fransız diplomat Lessep'in Süveyş kanalını açması ve Fransa'nın Hindistan yolunu daha da tehdit etmesinden dolayı söz konusu destek hat safhaya ulaşmıştı¹². Sonuç olarak, 1871'de seçilmiş bir Parlamento komitesinden Fırat vadisinde kurulacak bir demiryolu işletmesinin İngiltere için olası değerinin araştırılması istendi. Son olarak, 1875'teki Doğu Buhranının baş göstermesi ile Britanya'nın bu demiryolu alternatifine ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştı. Olası bir Rus tehdidini önlemek, Mezopotamya ve İran Körfezi'ni korumak için Parlamento'dan tekrar bu yönde bir karar çıkmasına ihtiyaç olduğu belirtilmiş ve bu yönde kamuoyu desteği istenmişti. Akdeniz'den İran Körfezine çeşitli demiryolu projeleri tasarlanmıştı.

Fakat 19.yy'da bu demiryolu projelerinin hiç birisi hayat geçirilemedi. Chesney'in keşif ve araştırması başarısızlıkla sonuçlanmış ve bu projeden 1842 yılında vazgeçilmişti. Ne Andrew Dow nede onu takip eden diğer girişimciler Fırat vadisi demiryolu projesi için gerekli fon ve resmi desteği alabilmişti. Her durumda Britanya karayoluna ihtiyaç duymuyordu. 1840 yılında Palmerstone ustaca bir anlaşma ile eş zamanlı olarak Mehmet Ali Paşa'yı Mısır'da sıkıştırmış ve Rusları ise Çanakkale boğazının bir takım avantajlarını kullanmaktan mahsur bırakmıştı¹³. 1878 yılına gelindiğinde ise Disraeli hükümeti de en az Palmerstone kadar başarı sağlamış ve Doğu Akdeniz'de jeostratejik olarak eşsiz bir konumda olan Kıbrıs'ı Osmanlı Devletinden alarak Hindistan güvenliğini sağlamada önemli bir karakol sağlamıştı. Dahası 1882 yılında gelindiğinde ise Gladstone hükümeti çokta istekli olmasalar da Mısır'ı işgal etmiş ve Süveyş kanalını kontrol altında tutma noktasında yerini sağlamlaştırmıştı¹⁴. Tüm bu alternatiflere rağmen Mezopotamya İngilizler için önemini kaybetmemişti. İngilizler her ne kadar Hindistan yolu üzerindeki Mezopotamya'yı o an için kullanmaya ihtiyaç hissetmeseler de başka bir Avrupalı gücün bu bölge üzerinde nüfuz kurmalarına tahammül edemeyeceklerini belirtmekten de geri durmuyorlardı¹⁵. Britanya'nın bu tutumu daha sonra Almanlar tarafından hayata geçirilmeye çalışılacak Berlin-Bağdat Demiryolu projesinde de kendisini gösterecekti¹⁶. 1887 yılında Britanya'nın İstanbul konsolosu William

¹² Keith Robbins, *Diplomacy and World Power*, Cambridge University Yay., Cambridge, 1996, s.28.

¹³ Cohen, a.g.e., s.4.

¹⁴ Robins, a.g.e., s.39.

¹⁵ Robins, a.g.e., s.4.

¹⁶ Goodlad, a.g.e., s.121.

White hükümetine bu projeye ilgili dostça fakat mesafeli yaklaşması gerektiğini tavsiye ediyordu¹⁷. Ancak onun bu tavsiyesi projeye, hükümetin Hindistan yolunun güvenliğini tehlikeye atan bir girişim olarak algılama kaygısını azaltmaya yetmemişti. Aslında Alman demiryolu projesi ilerlemeye devam ediyordu¹⁸. 1888'de Deutsche Bank Bâb-ı Âli'nin güvenini kazanmış gözükiyordu. 1901'de Anadolu Demiryolu şirketi Bağdat Demiryolu için geçici imtiyaz kazanmayı başaramıştı¹⁹. Sonrasındaki 1901, 1902 İngiliz-Alman ön müzakereleri ise kararsız ve sonuçsuz geçmişti. Dönemin Hindistan genel valisi olan Lord Curzon İngilizlerin bölgedeki politikalarına yönelik somut adımlar atmaya başlamış ve 1899 yılında Kuveyt şeyhi Mübarek ile 15.000 Ruple karşılığında Kuveyt sınırları içerisinde cereyan edecek herhangi bir faaliyete yönelik Britanya İmparatorluğunun rızasını almadan herhangi bir faaliyet icra etmeyeceği noktasında anlaşmıştı²⁰. Curzon Rusların bir o kadar da Almanların İran körfezine yaklaşmasından korkuyordu. Aynı zamanda Hindistan yolu üzerinde bulunan stratejik bir bölge olan Mezopotamya'nın yabancı bir kontrolün eline geçmesinden de korku duyuluyordu. Bu husus 1903 yılında çok daha önemli hale gelmiş ve Alman finansörler Bâb-ı Âli'den demiryolu projesiyle ilgili son imtiyaz almıştı. Bu arada İngiliz Dış İşleri Bakanlığı Bağdat demiryolu projesine İngiliz yatırımcıların dikkatini çekmeye gayret gösteriyordu. Bir taraftan Almanlar Deutsche Bank başkanı Arthur von Gwinner öncülüğünde projeye destek için mali arayışlar içinde iken, diğer tarafta İngilizler ise ünlü bankerler Ernest Cassel, Dawkins ve Revelstoke önderliğinde projede İngiliz kontrolünü sağlamak için can atıyorlardı²¹. Her iki tarafta kendi hükümetleri tarafından destekleniyordu. Bu projenin başlaması ile İngilizler açısından bir yığın diplomatik mücadele başlamak üzereydi²². 19. yy boyunca İngiltere'nin Mezopotamya politikası aldatıcıydı. Her ne kadar bölgenin önemi Hindistan'a giden önemli bir güzergâhın güvenliğini sağlama noktasında önemli gözükse de ticari olarak genişleme motivasyonu da ondan az değildi. Fırat ve Dicle nehirleri bölgedeki tarım arazilerinin sulanmasında önemli bir yere sahip olup, buğday, pirinç ve pamuk üretimi yapılabiliyordu. Antik dönemden kalma sulama kanalları ile modern teknikler bir araya geldiğinde

¹⁷ Goodlad, a.g.e., s.131.

¹⁸ McNabb, a.g.e., s.41.

¹⁹ Silleli, a.g.e., s.17.

²⁰ Cohen, a.g.e., s.5.

²¹ William R.Polk, *Irak'ı Anlamak*, (Çev. Nurettin El-Hüseyni), NTV Yay., İstanbul, 2007, s.78

²² Cohen, a.g.e., s.5.

bu ürünlerden daha fazla üretileceği öngörülüyordu. Benzer şekilde Avrupalı yatırımların desteği ile bölgedeki petrol üretiminin artırılacağı öngörülüyordu. 1903'e gelindiğinde İngiltere ve Almanya'da bölgedeki sulama ve madencilikle ilgili planlamalar yayınlanıyor ve bölgeye yatırım yapılmasına yönelik farkındalık oluşturulmaya çalışılıyordu. Britanya'nın müteakip dönemdeki politikasında işlenen düşünce bölgenin geri kalmışlığının coğrafi ve doğal yetersizliklerden değil kötü yönetimden kaynaklandığı düşüncesi üzerine temellendiriliyordu. 1903 yılında Britanya'nın bölgedeki ticari hegemonyası, tıpkı Osmanlı sarayındaki nüfuzları gibi azalmaya başlamıştı. Buna karşın Almanya'nın ticari faaliyetlerinde büyük bir artış gözlemlenmekteydi. Türk yatırımlarının büyük çoğunluğunu Fransız finansörler kontrol etmekteydi²³. Bununla birlikte Mezopotamya'daki durum hayli farklı idi. Öncelikle bölgeye taşınan malların çoğunluğu İngiliz kontrolünde idi. 1900 ile 1902 arasında Basra'ya taşınan mal miktarı 478 bin tondur. Bunların 453 bin tonunu taşıyan gemiler İngiliz bayrağı taşıyan gemilerdi. İkincisi, Britanya İmparatorluğu bölgenin en büyük ticaret ortağıydı. Hindistan, Mezopotamya hurmaları, post ve yünlerinin ithalatçısı olarak İran'dan sonra ikinci sıradaydı. İngilizler Mezopotamya pazarının yüzde 65'ini oluşturmakta olup bunun yaklaşık tutarı 1903 yılı için 2.5 milyon sterline tekâmül etmekteydi. Bu ticaret hacminin büyük çoğunluğu giyim malzemelerinden oluşmakta olup çoğunluğu Manchester'dan gelmekteydi. Fırat ve Dicle Buharlı Ulaşım Şirketi (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company) 1859 yılında İngiliz tüccar H.B.Lynch tarafından kurulmuştu. Babıali başlangıçta bu şirkete Mezopotamya'da iki gemi ile seyri sefaın yapmasına müsaade etmişti. Gemilerin her birinin müsaade edilen tonajı kış ayları için 400 yaz ayları için ise 280 tondur. Lynch şirketi bölgede tekel değildi özellikle hem yerli yelkenli gemiler hem de Osmanlı hükümeti tarafından desteklenen Umman Vapurculuk şirketi ile rekabet halinde idi. Ama yine de yüksek vergilere rağmen Fırat nehri üzerinde yapılan yük taşımacılığı işinin büyük bölümünü almayı başarmıştı²⁴.

Britanya'nın Mezopotamya üzerindeki ticari hegemonyası politik üstünlüğünü de beraberinde getiriyordu. Lynch'in durumu tam olarak bunun çok güzel bir örneğini oluşturmaktaydı²⁵. 1861 tarihli Osmanlı Devleti vezirinin imzasını taşıyan imtiyaz mektubunda şirketin iki gemisine Fırat

²³ Polk, a.g.e., s.79.

²⁴ Cohen, a.g.e., s.7.

²⁵ Hala Fattah, Frank Caso, *A Brief History Of Iraq*, Facts On File Yay., New York, 2009, s.133.

nehinde ulaşım faaliyeti yapmasına dair izin veriliyordu. Aslında mektupta İngiliz hükümetinin gemilerine ulaşım imkânı tanıyan 1834 ve 1841'de padişah tarafından verilen fermanlara atıfta bulunuluyordu. Lynch şirketinin haklarına sonradan itiraz edilmişti. Bu yüzden Babıali 1883'te verdiği garantiyi Türk sularında İngiliz bayrağının dalgalandırdığı için iptal etmeyi denedi. Dahası Lynch şirketi kendi başına Fırat nehri için verilmiş bu imtiyazı Dicle nehrine nakletmek için çaba göstermişti. İngiliz Hükümeti kendi prestijini korumak adına bu imtiyazın devamı için girişimde bulunmuştu. Bölgede bulunan yerel temsilciler tüccarlar tarafından korunan ve kullanan vakıflar aracılığıyla bölgede İngiliz menfaatlerini korumak adına her türlü faaliyeti icra etmekteydi. Bunların en önemli örneklerinden birisi Doğu Hindistan Şirketi idi. Şirket ilk temsilciliğini Basra'da 1764'te kurmuş ve personel görevlendirmişti²⁶. Takiben şirket 1783 yılında Bağdat'a temsilcilik açmıştı. 1903 yılına gelindiğinde temsilcilikler İngiliz yüksek çıkarlarını ve prestijini koruma adına önemli görevler icra eden önemli müessesler haline gelmişti²⁷. Bağdat'taki İngiliz başkonsolosu şehrin en görkemli evinde kalıyordu. Kendisinin Dicle nehrinde bir adet vapuru mevcut olup, bir Hint müfrezesi tarafından korunuyordu. Bu müfrezeye 1800 yılında bir adet şeref kıtası eklenmiş, 1904 yılına gelindiğinde ise sayısı 40'ı geçen mobilize bir süvari ve piyade gücü haline gelmişti. Başkonsolosun öncelikli görevlerinden bir tanesi her yıl Hindistan'dan gelen binlerce Şii hacının Necef ve Kerbela'da hac ibadetlerini güvenli bir şekilde yapmalarını sağlamaktı. İkinci olarak ta Mezopotamya'da ikamet eden Hindistan toplumunun her türlü sorununu çözmekle mükellef Hindistan hükümetinin resmi görevlisi olarak kabul ediliyordu. Son olarak ta Hindistan'ın Awadh bölgesinin resmi idarecisi olarak geçiyordu. 1825'te, Awadh Kralı Gazi-ud-Din, bir yıl için yarım milyon rupiyi başkonsolosa Kerbela ve Necef'in müçtehitleri (dini âlimleri) arasında bölüştürerek dağıtması için göndermişti. Bu meblağın dağıtımı başkonsolos açısından hayli zor ve itilaflara açık bir konu idi. Bununla birlikte bu para başkonsolosa geniş bir yerel etki sağlamıştı. 1903 yılında Hindistan hükümeti Bağdat'taki İngiliz temsilciye bölgede müçtehit olduğunu iddia eden kişileri araştırmak için yetki vermişti. 1912'de ise her yıl Hindistan'dan gönderilen fonların dağıtımını üstlenen Necef ve Kerbela'daki yardım komitelerinin üyelerin seçimini yapma konusunda kendisine izin verilmişti. Hindistan'daki Şii toplumunun bölgedeki kutsal yerlere ve bu bölgedeki din adamlarına

²⁶ Polk, a.g.e., s.79.

²⁷ Mcnabb, a.g.e., s.73.

yaptıkları yardım ve fonları, İngiliz temsilcileri kendi lehlerine ve yüksek İngiliz çıkarları doğrultusunda kullanmaktan geri durmuyorlardı. Hatta 1914 Eylül ayında bölgedeki müçtehitler, Britanya hükümeti aleyhine yaptıkları faaliyetleri durdurmadıkça söz konusu fonların kendilerine aktarılmayacağı noktasında uyarılıyordu²⁸.

İngilizler için Mezopotamya'yı cazip kılan en önemli hususlardan birisi de muhakkak ki, topraklarının uygun teknikler kullanılarak çok verimli hale getirilebileceği ve bu bölgenin bir tahıl ambarına dönüştürülebileceği konusundaki kanaatti²⁹. Hindistan'dan getirilecek iş gücü sayesinde İngilizlerin ihtiyaç duyup gerektiğinde Hindistan'ın dâhil beslenebileceği bir tarım ülkesine dönüşebileceğine inananların sayısı azımsanmayacak kadar çoktu. Böylece İngiliz Hindistan'ında belirli dönemlerde vuku bulan kıtlıkların önüne geçilip buradaki nüfus ve olası ayaklanmalar dizginlenebilecekti³⁰. İngilizler Hindistan'da kurdukları sömürge imparatorluğunda kurmuş oldukları sistemle sömürdükleri Hintlileri aynı zamanda bağımlı bir tüketim toplumu haline getirmişlerdi. Ham veya yarı mamul olarak elde ettikleri Hindistan'ın zenginliklerini, İngiltere'ye götürmekte bunları işleyip ürün haline getirdikten sonra fahiş fiyatlar ile yine Hindistan pazarına getirmekteydiler³¹. Böylece sistemli bir şekilde tüketilip talan edilen Hindistan'ın zengin kaynakları, İngiliz sanayiini ve sömürge imparatorluğunu ihya etmekte idi. Tabi bu sistemin doğal bir sonucu olarak mamul şekline getirdikleri bu malların Hindistan'da üretimi engelleniyor ve halk sadece bu yarım mamul ve doğal kaynakların çıkarılması ve toplanmasına yönelik çiftçiliğe yönlendiriliyordu. Sınırlı üretim alanlarına sahip çiftçiliğe zorunlu yönlendirme, eksik istihdamı getiriyor bunun yanı sıra ekim ve hasat toplama dönemlerindeki olumsuz mevsimsel etkiler verimsiz tarım sezonlarının yaşanmasına neden oluyordu. Bunun doğal sonucu olarak ta bu denli büyük bir nüfusa sahip coğrafyada kıtlık baş gösterebiliyordu³². Hindistan'da insanların sistemsiz bir şekilde toprağa yöneltilmesinin sebep olduğu kıtlıklar sonucu açlıktan binlerce insan ölmekteydi³³. İşte İngilizler güneşin batmadığı İmparatorluk olarak nitelendirdikleri Britanya İmparatorluğu için Hindistan'ı kilit rolde görmekte

²⁸ Cohen, a.g.e., s.7.

²⁹ Fattah, Caso, a.g.e., s.136.

³⁰ Kubal, a.g.e., s.60.

³¹ Suat Vural, *Hindistan'da İngiliz Yönetimi*, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya,2013, s.30.

³² Robbins, a.g.e., s.142.

³³ Vural, a.g.e., s.31.

ve Mezopotamya'nın verimli ovalarını da buradaki köle nüfusu doyuracak alternatif bir yer olarak görmekteydiler.

19.yy boyunca Britanya hükümeti bölgedeki stratejik, ticari ve politik çıkarlarını korunması için bölgede istikrarlı bir yönetimin gerekliliğine inanıyordu. Birinci Cihan Harbi'nde Osmanlı Asya'sındaki İngiliz çıkarları ve Osmanlı'nın nasıl paylaşılmasına dair araştırma yapmak üzere gönderilen De Bunsen komitesi raporunda; Mezopotamya'nın geleceğiyle alakalı tutarlı bir şekilde Osmanlı'nın bölgede yaptığı yanlışlıklar ve kötü yönetim hususu üzerinde gitmesi gerektiği vurgulanmıştı. Aslında, bu konuda Britanya hükümetinin devamlı surette ürettiği politika ve yakınmaları Babıali'nin dikkatini çekmiş ve Britanya hükümetinin Mezopotamya'daki vilayetler üzerinde yeni bir politik düzen tasarladıklarını noktasında farkındalık oluşturmuş ve bu konudaki rahatsızlık hakkında İngilizlere bilgi verilmişti³⁴. İngilizler bu savı reddetmiş ve böyle bir fırsatı değerlendirmediklerini ve bu zamana kadar Asya Türkiye'sindeki toprakların bütünlüğü noktasında hareket ettiklerini iddia etmişlerdi. Türkiye Palmerstone'un önermesine göre, Hindistan yolunun güvenliğinin sağlanması noktasında herhangi bir Arap'tan çok daha iyi bir muhafız idi. 1898'de Salisbury teorik olarak Asya Türkiye'sinin paylaşımını Ruslar ile tartışmıştı. Pratikte ise, o ve selefleri Osmanlı'nın boğazların doğusundaki toprak bütünlüğünü korumaya gayret göstermişti. Ama yine de bu noktada İngilizlerin doğu politikasında bir ikilik mevcuttu. Bir yandan İngiliz Hükümetinin Osmanlı reformları için ısrarlı talebi Avrupa müdahalesini gerektiriyordu. Diğer taraftan bu tutum Osmanlı'nın bütünlüğünü sağlama noktasıyla uyuşmadığından Avrupa'nın Osmanlı dışında tutulmasını gerekli kılıyordu. İşte bu ikilem hiçbir zaman çözülemedi³⁵. Diğer taraftan Osmanlı, Avrupalıların istediği manada bir reformu Birinci Cihan Harbi öncesi hiçbir zaman gerçekleştiremedi. 19. yy' da Mustafa Reşit Paşa ve Mithat Paşa'nın bölgede yaptığı reform hareketleri de etkinlikle sürdürülemedi. Sonrasında 20. yy' da İttihat ve Terakki hükümeti 'de bu reformlar noktasında etkin bir güç olamamıştı. Osmanlı Devletinin yönetim hataları özellikle Mezopotamya vilayetlerinde açık bir şekilde gözükmekteydi. Görünüşte düzenli bir sistem mevcuttu. Bölge Basra, Bağdat ve Musul olmak üzere üç vilayetten oluşmaktaydı³⁶. Her birisi aynı

³⁴ Sneh Mahajan, *British Foreign Policy (1874-1914) (The Role of India)*, Routledge Yay., Londra, 2002, s.33.

³⁵ Cohen, a.g.e., s.8.

³⁶ Kaymaz, a.g.e., s.66.

zamanda sancak ve kazalara bölünmekteydi. Bu anlamda her birim yönetilebilir ölçekte ve büyüklükte idi. Dahası, her birime yönelik yönetim zinciri ve yetki tanımlamaları iyi tasarlanmış gözüküyordu. Valiler, kaymakamlar ve köy muhtarlarına kadar giden bir yönetici silsilesi vardı. Fakat pratikte, toplumsal ayrılıklar ve yöneticilerin bireysel yetersizlikleri tüm sistemi çökertmişti. 1905 yılında Mezopotamya bölgesinde yaklaşık bir buçuk milyon insan yaşamaktaydı. Bunlar ırk, din, meslek ve kabilelere göre çeşitlilik göstermekte idi. Türk, Kürt, Arap ve Yahudi toplulukları belirgin bir şekilde geleneklerini ve kültürel alışkanlıklarını sürdürme eğilimi gösteriyordu. Bölgedeki nüfusun din ekseninde Sünni ve Şii olarak mezhepsel farklılıkları sıklıkla karşılıklı antipati ve nefreti beraberinde getiriyordu. Dahası, göçebe ve yerleşik nüfus arasındaki temel farklılıklar kabileler arasındaki farklılıklar ile daha da pekişiyor ve birbirinden çok farklı yaşam tarzlarına sahip kitlelerin oluşmasına neden oluyordu. Bölgenin düzenini sağlamakla görevli Osmanlı garnizonu ise ne sayı ne de niteliksel olarak bölgede bulunan Müntefik ve Beni Lam gibi tabiri caizse başına buyruk kabileleri bastırıp düzeni sağlayabilecek kifayetten uzaktı. Mezopotamya'nın İstanbul'dan uzaklığı ise ilave zorlukları beraberinde getirmekteydi. Osmanlı'nın bölgeyi yönetmeye başladığı ilk zamanlarda ihtimam gösterilmiş ve bölgeye az sayıda Türk yerleşimci nakledilmiş fakat sonrasında yöneticilerin dahi tercih etmediği ve düşük seviyeli memurların gönderildiği bir diyar olmuştu. Ne Bağdat'ta 19.yy'ın ikinci yarısına kadar bağımsız Memluk beylerinin hegemonyası yıkılabilmiş ne de Birinci Cihan harbine kadar aşağı Dicle şeyhlerinin isyanları bastırılabilmişti. Tabi ki bölgedeki geri kalmışlık ve problemlerin tek sorumluluğunu yalnızca Osmanlı'nın ve sonrasında Jön Türklerin kötü yönetimi olarak yorumlamak doğru olmayacaktır. Dicle bölgesindeki huzursuzluklar ve kontrol altına alınamayan kabileler, Bağdat'taki Hizipçilik ve mezhepçilik, Basra'daki militanlık ve milliyetçilik halledilmesi zorlu meseleler olarak kalmıştı³⁷. Günümüze kadar olan süreçte, özellikle Birinci Cihan Harbi sonrası oluşan yeni yapıda İngiliz Mandaterliğindeki Irak ve Birinci ve İkinci Körfez harekâtları ile Amerika Birleşik Devletlerinin bölgedeki de facto yönetiminde dahi bu sorunlar kendisini hep göstermiş ve halen benzer sorunlar yaşanmaktadır.

³⁷ Cohen, a.g.e., s.9.

1869 ile 1872 arası Bağdat valisi Mithat paşa bölgede ulaşımın iyileştirilerek merkezi kontrolü sağlamaya ve bölgedeki kaynakları Osmanlı'nın lehine kullanmaya çalışmışsa da bu yönde uyguladığı başta toprak reformu ve bir dizi reform işe yaramamıştır. Yerli çiftçiler bu reform ile imtiyazlı bir şekilde hükümetten toprak sattın almayı reddetmişlerdir. Hâlbuki mevcut düzende feodal aşiret liderlerinin hâkimiyetinde olan topraklarda tarım yapabiliyorlar ve bu toprak reformunun sunduğu imkânların hiç birini mevcut durumda elde edememelerine rağmen Osmanlı Hükümetinin bu hamlesine şüpheyle yaklaşıyorlar ve statükonun sürmesini istiyorlardı. Sonuç olarak Mithat Paşa'nın bu reform girişimindeki amacı olan toprak fiyatlarının düşmesi, köylüyü toprak sahibi yapmak, merkezi otoriteyi güçlendirmek adına aşiret ve kabile liderlerinin nüfuzunu azaltma çabaları ters bir etki yaparak aksine artmasına yol açıyordu³⁸.

Britanya İmparatorluğu Mezopotamya ve Basra körfezindeki faaliyetlerini genişleterek Osmanlı devletine bağlı olan emir ve şeyhliklerle irtibat sağlayarak bu emirlikler üzerinde siyasal nüfuzlarını artırmaya çalışıyordu. 1853'te Katar, 1861 Bahreyn, 1899'da ise Kuveyt şeyhleri ile yaptığı ikili antlaşmalarla hem bu emirlikler ile Osmanlı'nın bağlarını zayıflatma gayreti gösteriyor hem de Basra Körfezi'nin tek hâkimi konumuna gelmek istiyordu³⁹. İngilizlerin Mezopotamya üzerindeki 19.yy' dan itibaren gittikçe artan ilgisinin bir nedeni de kendisi için bu kadar kritik gördüğü bu coğrafyada artan Alman nüfuzu idi. Hiç kuşkusuz Almanya Osmanlı yaklaşması ve bu yaklaşmanın tezahürü olan Bağdat- Berlin Demiryolu projesinin meydana getirdiği endişe İngiltere'yi farklı politikalar üretme gayretine itmişti⁴⁰.

Birinci Cihan Harbinin hemen öncesi dönemde politik durum itibariyle bölge İngiltere için o denli önem arz etmekteydi. Bölgede uzun süre İngiliz politikasına yön veren ve Hindistan Genel Valiliği ve Dış İşleri Bakanlığı yapmış Lord Curzon, İngiltere için Bağdat ve Basra'ya sahip olmanın Ortadoğu'daki stratejik hedeflerden birisi olması gerektiğini çeşitli yazışmalar ve söylevlerinde sıklıkla vurgulamıştı⁴¹. Büyük Britanya'nın, hem

³⁸ Cohen, a.g.e., s.10.

³⁹ Ömer Osman Umar, *İngiltere'nin Irak Politikası (1900-1918), Kutü'l Amare Zaferi'nin 100.Yılı Münasebetiyle, I.Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi Sempozyumu:28-29 Nisan 2016-Mardin: Bildiriler* s.563.

⁴⁰ a.g.e., s.10.

⁴¹ Mahjan, a.g.e. 134.

doğal zenginliklerine sahip olma arzusu hem de Hindistan'ı güvende tutma politikası Mezopotamya'ya olan ilgisini günden güne artırıyordu. Bunun yanı sıra Hindistan'a ulaşmada alternatif bir güzergâh olarak değerlendirdikleri Irak'ta;

1. *Karayolu ile İskenderiye'ye oradan Süveyş kanalı üzerinden Kızıldeniz'i aşarak Hint Okyanusu'na,*
2. *Fırat Dicle vadisinden kuzey Suriye çölünü geçerek Fırat nehri üzerinden İran körfezine açılarak Hint Okyanusu'na varılabiliyordu⁴².*

Fırat nehri, Hindistan'a ulaşım ve iletişim için kritik bir yerdi. İngilizler bu hatta antik Perslilerin uyguladıkları bir yöntem olan develerin kullanıldığı bir posta sistemi tesis etmişlerdi. Bu sayede Afrika üzerinden ancak birkaç ayda giden postalar bu hattın kurulması ile birkaç haftada gidebiliyordu⁴³. Desert Mail Sahra postası olarak isimlendirilen bu posta teşkilatı İngiltere'nin Halep ve Basra temsilcileri tarafından koordineli bir şekilde işletiliyor ve posta hizmetinin güvenliği için bölgedeki aşiret liderleri ile iyi geçinmenin yolları aranıyordu⁴⁴. İngilizler için Mezopotamya Ortadoğu'daki yine çok önemli gördükleri sömürgeler olan Mısır'ı kuzeyinden ve doğusundan gelecek tehditlere koruma sağlaması açısından da önem arz etmekteydi⁴⁵. Britanya İmparatorluğu kendisi için bu denli önemli olan Mezopotamya ve Basra körfezinde 19. yy boyunca hâkimiyetini ticari, askeri ve siyasi olarak genişletmiş, bölgede Rus, Alman ve Fransız girişimleri önleme adına her türlü nüfuz mücadelesini vermişti. Bu mücadeleler içinde belki de Britanya'nın bölge ile alacağı pozisyon ve başka bir gücü önlemedeki en önemli olanı kuşkusuz Almanlar ile olanı idi.

2. İngiltere'nin Almanya'nın Bölgedeki Nüfuz Kurma Çabalarına Karşı Politikaları

Bağdat Demiryolu Projesi

1871 yılında birliğini tamamlayan Almanya Bismarck dönemi ile birlikte Avrupa dengesinde kendi çıkarlarına göre hareket etmek istiyordu.

⁴² Ayfer Yazkan Kubal, *Osmanlı İngiliz İlişkileri ve Irak'ın Doğuşu*, İlgî Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2018, 59.

⁴³ Kubal, a.g.e., s.59.

⁴⁴ Yurdakul, a.g.e., s.83.

⁴⁵ Kubal, a.g.e., s.60.

Bu süreçteki politikalarından birisi ise, Fransa'yı bu dengede yalnız bırakmaktı. İlk dönemlerde bu sebeple Avusturya ve Rusya'yı yanına alarak ilerlemeye çalışmıştı. Ardından gerçekleşen Osmanlı-Rus savaşı ve İngiltere'nin Mısır ve Süveyş'i işgal etmesi Bismarck'ın Osmanlı toprakları üzerindeki politikalarının dönüşmesini sağlayacaktı⁴⁶.

19.yy ortalarında dünya sanayii üretiminin yarısını yapan İngiltere'nin bu oranı, 1872'de %32'e, 1910'da ise %10'lara gerilemişti. Aynı dönemde Almanya hızlı bir ivme kazanmış hatta makine, kimya endüstrilerinde önüne geçmişti⁴⁷. Almanya'nın baş döndüren büyümesi ve ilerlemesi sadece ekonomik alanda değil siyasal ve askeri alanda da devam ediyordu. Bu durum İngiltere'nin tehdit algılamasında Almanya'yı birinci sıraya yerleştiriyor ve Rusya ile yakınlaşmasını sağlıyordu. Hatta sömürge yarışında Almanlara karşı Ruslarla birlikte hareket etmelerini sağlıyordu. İşte bu husus yani Rus yakınlaşması Büyük Britanya İmparatorluğu'nun çok uzun zamandır Osmanlı İmparatorluğunun toprak bütünlüğünü koruma siyasetinden ayrılarak Avrupa'da çoğu devlet ve imparatorluk tarafından savunulan Osmanlı İmparatorluğunun yıkılarak topraklarının paylaşılmasına dayanan yeni bir düzen kurulmasına dayalı bir politikayı benimsemelerine yol açıyordu. 1877-1888 Osmanlı Rus savaşında liberal parti hükümeti bu yeni politikayı uygulamaya koyarak Rusları durdurmak yerine fırsattan istifade ederek önce Kıbrıs'ı ilhak ediyorlar daha sonra da Mısır'ı alıyorlardı. Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'da çıkar odaklı yayılmalarına yönelik kendilerince stratejik gördükleri yerleri ele geçiriyorlardı⁴⁸. Osmanlı Devleti' de bu yeni konjonktür karşısında yeni bir müttefik olarak Almanya'ya yakınlaşıyordu. İşte bu noktadan sonra Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki siyasal ve askeri nüfuzu artmaya başlamıştı. Osmanlı İmparatorluğunun toplam ithalatında Almanya'nın payı 1887'de yüzde altı iken 1910 yılında bu pay yüzde 21'e çıkmıştı⁴⁹. Ayrıca 19.yy'ın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Ordusunda birçok Alman subay ordunun ıslahında görev yapmakta ve Osmanlı ordusunda Alman ekolü iyiden iyiye yerleşmeye başlamaktaydı. Alman hayranlığı subaylar arasında yayılmaya başlamıştı. Almanların daha çok ekonomik olarak yayılma arzusunun bir tezahürü olan Bağdat Demiryolu projesi başta İngiltere olmak üzere birçok

⁴⁶ Cohen, a.g.e., s.10.

⁴⁷ Kaymaz, a.g.e., s.38.

⁴⁸ Kaymaz, a.g.e., s.38.

⁴⁹ Kaymaz, a.g.e., s.39.

sömürgeci devleti rahatsız ediyordu⁵⁰. Osmanlı topraklarında İngiliz, Fransız, Alman demiryolu şirketleri tarafından birçok hat 19.yy'dan itibaren yapılmaya başlanmış ve bu yöntemle demiryolu hattının etrafında bu devletlerin sistemli bir şekilde nüfuz kurma ve sömürme siyaseti başlamıştı. Osmanlı imparatorluğu ise merkezi yönetimini güçlendirmek adına demiryolu yapımına önem veriyor ve yaygınlaştırmasına yönelik bu sömürge devletle çeşitli imtiyaz antlaşmaları yapıyordu⁵¹. Almanların Osmanlı topraklarında demiryolu yapımı Deutsche Bank uhdesinde devam etmekte idi. Bu bankanın sermayesi ile 1888 yılında kurulan Anadolu Demiryolu Şirketi, 1896 yılına kadar Haydarpaşa-İzmit, İzmit-Ankara, Ankara-Konya hatlarını yapmıştı. Hedef Basra'ya kadar demiryolları hattını tamamlayarak imparatorluğun bir ucundan diğer ucuna Almanların nüfuz etmesini sağlamaktı⁵². Almanya bu hamleyi yapmadan önce bölgede uzun süredir nüfuz kuran İngiltere'yi rahatsız etmeden bu işe girişmek istemişti. Aşağı Mezopotamya'daki İngiliz nüfusunun farkındaydı. Bu yüzden 1899 yılında İngilizlere Basra'ya kadar uzanacak bu projede birlikte hareket etmeyi önerse de Mezopotamya'da başka bir güce tahammül etmeyen İngiltere tarafından bu istek reddedildi⁵³. Bunun üzerine Almanya bu projedeki inisiyatifi tek başına alacak bir anlaşmayı Osmanlı İmparatorluğu ile yaptı. Bu husus Osmanlı-Alman yakınlaşmasının İngilizler için tahammül edilemez bir şekli olarak yorumlanarak belki de İngiltere'nin Birinci Cihan Harbi ve sonrasında bölgeye etki edecek politikalarına yön vermesine neden olan bir paradigma kırılmasına sebep oldu. Osmanlı Dışişlerine göre, Osmanlı Devleti ile İngiltere'nin siyasi münasebetlerinin kötüleşmesi Mısır meselesi ile başlamış ve Bağdat Demiryolu projesi ile de devam etmiştir⁵⁴.

16 Ocak 1902 günü Anadolu Demiryolu şirketine 99 yıllığına verilen bir ayrıcalıkla Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis-Tel Habeş-Nusaybin-Musul-Tikrit-Bağdat-Kerbela-Necef-Zubeyr-Basra güzergâhlarına demiryolu yapılması noktasında anlaşıldı. Ayrıcalık antlaşması, demiryolu hattının denize ulaşan yerleri olan İskenderun ve Basra'da birer liman yapımını da içeriyordu. Bunun yanı sıra demiryolu güzergâhının geçtiği yerlerin 25'er kilometrelik yanlarında daha önce kimseye verilmemiş maden

⁵⁰ (Indian Office Record), IOR/L/PS/10/56, 30 Eylül 1904.

⁵¹ Kaymaz, a.g.e., s.40.

⁵² Kaymaz, a.g.e., s.41.

⁵³ IOR/L/PS/10/56, 30 Eylül 1904.

⁵⁴ Akyıldız, Ali, Kurşun, Zekeriya, Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi, Türkiye İş Bankası, Kültür Yay., İstanbul, 2014, s.18.

işletme hakkı 99 yıl için yine bu şirkete veriliyordu. Antlaşma 05 Mart 1903 yılında imzalanmış ve hemen sonrasında Deutsche Bank'a devredilmişti. İşte bu maden arama faaliyeti özellikle İngiltere'nin 20. yy başlarından itibaren Basra Körfezi ve civarında izlediği petrol eksenli politikası gereği çok daha tehlikeli bir hal alıyordu. Bölgedeki petrol potansiyelin sadece İngilizler değil aynı zamanda Ruslar ve Almanlar' da farkındaydılar. Aynı farkındalık ileride petrolün öneminin gitgide artacağı öngörüsünde bulunan Osmanlı Devletinde de belirmiş ve II. Abdülhamit 1888'de çıkardığı iki fermanla Musul ve Bağdat vilayetlerindeki petrol alanlarını Hazine-i Hassa'ya bağlamış yani başka bir ifade ile kendi özel mülkü olarak ilan etmişti.

İngilizlerin Almanların teklifini reddetmeleri İngiliz kamuoyunda ve kabinesinde çok tartışılmıştı. Toplum ve İngiliz dış politikalarına şekil verenler adeta ikiye bölünmüştü. Bir tarafta Almanlarla böyle bir ortaklığa girerek Almanların bölgeye yayılmalarını engel olmak ve demiryolu konusundaki imtiyazlardan faydalanmak isteyenler, diğer tarafta İngilizlerin bölgede tek aktör olması gerektiği ve bu demiryolunun Almanlar tarafından yapılmasının İngiliz yüksek çıkarları için bir tehdit oluşturduğunu düşünenlerdi. İngiltere Hindistan'a giden tüm yolların kontrol altına alma gayreti içindeydi. 17.yy'dan beri Basra Körfezi'nin kontrolünün ellerinde tutmak için türlü çabalar göstermişlerdi. Bu maksatla İngiliz donanması İran körfezini korsanlardan arındırmış, buraya ve Şattüarap'a seyir işaretleri yerleştirmişlerdi. Muskat emiri ile yaptıkları anlaşma sayesinde körfezin savunulmasını sağlayacak bir üs elde etmişlerdi. Sonraları da yine artan şekilde Mezopotamya'daki şeyhlerle anlaşmalar yaparak bölgedeki nüfuzunu Şattüarap, Fırat ve Dicle yöreleri ile Bağdat'a kadar uzatmıştı⁵⁵. Bu durum şunu göstermekte idi ki, Balfour hükümetinin Bağdat Demiryolu projesine katılıp katılmamasının İngilizler için Basra körfezindeki ayrıcalıkları konusunda hiç bir etkisi gözükmemekte idi⁵⁶. Bu maksatla dış işlerinde görevli devlet bakanı Lord Landsdowne Lordlar Kamarasında yaptığı konuşmada demiryolu projesiyle ilgili şunları aktarıyordu.

"Basra Körfezine duyduğum ilgi ve İngiltere'nin Basra Körfezi'nde başka herhangi bir ulustan çok farklı bir durumda olduğu konusunda taşıdığım kanıdan ötürü sayın Lord (Lord Ellenborough) ile bağdaşamayacağım. Lord hazretleri, benden,

⁵⁵ Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*(Haz.Nurer UĞURLU), İstanbul, 2003, ss., 182-183.

⁵⁶ IOR/L/PS/10/57, 10 Haziran 1910.

Basra körfezi ile ilgili politikamız hakkında açıklama istediler. Kendilerine bu açıklamayı basit sözlerle verebileceğimi sanıyorum. Bana göre politikamız, her şeyden önce bu sulara İngiliz ticaretinin geliştirilmesi ve korunması yönünde bulunmalıdır. Fakat bunu yaparken, başka ulusların meşru ticaretlerinin bölgeden uzaklaştırılmalarını önermiyorum. Lord hazretlerinin de böyle bir öneride bulunacağını sanmıyorum. Sonuç olarak hiç çekinmeden şunu da söylemek isterim ki, başka bir devletin Basra körfezinde bir deniz üssü ya da müstahkem mevki kurması, İngiliz çıkarlarına karşı ciddi bir tehdit olacaktır. Onun için böyle bir girişime elimizdeki bütün olanaklarla karşı koyacağız. Fakat bunu bir ihtar olarak söylemiyorum. Çünkü şu anda, başka bir devletin Basra körfezinde bir deniz üssü kurmalarının belirtilerini göremiyorum”⁵⁷.

Lord Landsowne Lordlar kamarasındaki bu konuşması ile Almanların Bağdat Demiryolu projesine karşı olmadıklarını ama bunun için yegâne şartlarının İngiltere'nin isteği olmadan Kuveyt'te bir terminal ve liman tesisleri kurmalarını imkânsız olarak yorumlamıştı⁵⁸. Lord Landsowne bu projede İngiliz girişimcilerin olmasında bir beis görmediklerini ve söz konusu projenin Kuveyt'e⁵⁹ kadar gelmesinde ve bu projenin uluslararası bir konsorsiyum şeklinde olmasında sıkıntı bulunmadığını vurguluyor ve İngiliz sermayesinin bu projede yer alması gerekliliğini belirtiyordu. 1903 ile 1907 arası İngiltere'nin Bağdat demiryolu politikasında değişim yaşanıyordu. 7 Nisan 1903'te Başbakan Balfour, Parlamento'ya, Lansdowne'nin Bağdat Demiryoluna uluslararası temelde katılma önerisini desteklediklerini belirtiyordu. Aynı 23'ünde ise aynı yerde Alman finansörlerin İngiltere'nin projeye katılması durumundaki çıkarlarına hizmet edecek bir öneri sunmadıklarını kabul ediyordu. Balfour'un parlamento'ya sunduğu açıklama kısa ve bilgilendirme niteliğinden uzak görünüyordu. Hükümetin projeye yönelik önerisine oluşan toplumsal tepki kısa sürede bir politika değişimi yaşanmasına sebep oluyordu. Balfour'un parlamentoda yaptığı açıklamalardan yaklaşık iki yıl sonra Lansdowne, 1903'te bile hükümetin orijinal Alman Bağdat Demiryolu antlaşmasına bir takım değişiklikler sunmayı öngördüklerini ileri sürüyordu⁶⁰. Hâlbuki Lansdowne 1903'te antlaşmanın mevcut haline dâhil olma konusunda sonuna kadar ısrar etmiş ancak sonuç alamamış ve İngilizler katılmamayı ve yukarıda bahsi geçtiği

⁵⁷ Earle, a.g.e., s.184.

⁵⁸ Earle, a.g.e., s.184.

⁵⁹ Bknz. Ek-1, Projenin Kuveyt limanına inmesine kadar izlenen rotanın haritası.

⁶⁰ Cohen, a.g.e., s.27.

şekliyle Basra'da bir liman ve deniz üssü kurmamak koşulu ile Almanlara bu projede engel olmamışlardı.

İngiliz hükümeti prensipte, Almanların tüm hattı uluslararası demiryolu yapmak olan teklifine karşı çıkmıyorlardı. 1902 yılında bölgedeki askeri istihbarat projeye karşı çıkmayı büyük bir hata olur şeklinde yorumlayarak hükümeti uyarıyordu⁶¹. 1903'te Dış İşleri Ofisi hükümete demiryolunu ve İran Körfezindeki kısmını kontrol edebilmek için projeden makul bir hisse almalarını tavsiye ediyordu. Fakat her iki açıklama ve tavsiyede de Mezopotamya'ya direkt atıfta bulunulmuyordu. İngilizler sonradan şunu kabul etmişlerdi ki bu projeye katılmalarındaki en büyük engelin direkt çıkarları olan Bağdat-Basra hattının ancak Konya-Bağdat hattı yapıldıktan sonra yapılacak olmasıydı. Bu durum bile hükümeti böylesine bir projede Almanları özgür bırakma konusunda eleştiriden kurtaramamıştı. Bir ara Lansdowne suçu İngiliz finansörlere yükleyerek projeye katılım konusunda isteksiz olduklarından yakınmıştı. Ama tüm bunlar projenin Mezopotamya'daki İngiliz çıkarları için önemli olduğu gerçeğini değiştirmiyordu ve 1907 yılında İngiliz hükümeti demiryolu projesinde farklı bir politika izliyordu. 1907'deki kabine görüşmelerinde bu yönde yeni bir politika beliriyor ve bir memorandum ortaya konuluyordu⁶². Bu memorandum Bağdat Demiryolu Komitesi tarafından hazırlanmıştı. Komitenin yoğun çalışmaları sonucu ortaya koyduğu politika projenin İngiliz finansmanı olmadan tamamlanmasının Mezopotamya'daki İngiliz yüksek çıkarlarına aykırı görüldüğüydü. Böylece 1907'de İngilizlerin projeye uluslararası temelli değil bölgesel olarak girmesinin Mezopotamya'daki çıkarları açısından önemli olduğu belirlenmiş ve sonrasında bu projede İngilizlerin Basra-Bağdat arasının kontrolünü elinde olacak şekilde dâhil olunmasına karar verilmişti⁶³.

3. İngilizlerin Mezopotamya Petrollerine Nüfuz Etme Politikaları

İngilizlerin Mezopotamya'ya olan ilgisi ve yeni politikalar üretmesine neden olan konulardan birisi de kuşkusuz bölgede bol miktarda olduğunu düşündüğü petrol idi. Petrolün bulunması 20'inci yy için bölgedeki en önemli gelişmeydi. 1842 yılında Apsheron yarımadasında ilk petrol sondajı

⁶¹ Cohen, a.g.e., s.28.

⁶² IOR/L/PS/10/399, 02 Haziran 1908.

⁶³ Cohen, a.g.e., s.71.

yapılmıştı. Pensilvanya'da Amerikan petrolünün gelişmesi de aynı zamana denk gelmişti. 1863 yılında ise Bakü'de ilk rafineri kurulmuştu. Bu gelişmeler üzerine Avrupa ve Amerikalı iş adamları daha güneyde bulunan İran ve Osmanlı topraklarında ayrıcalık kazanmak için girişimlere başlamıştı⁶⁴. İngilizler bölgedeki petrol konusunda imtiyaz elde etmek 1901 yılında Osmanlı Devletinden petrol imtiyazı elde edebilmiş olan William Knox D'Arcy vasıtasıyla Osmanlı yetkilileri ile görüşmeye başlamıştı. Şattularap bölgesinin ve Karun nehrinin ulaşım için uygun olması bu bölgede petrol aranmasını daha da cazip hale getirmişti⁶⁵.

1907 yılından itibaren başlayan görüşmelere Shell-Royal-Dutch şirketi de katılmıştı. İran'ın Abadan kentinin doğusunda bulunan büyük bir petrol yatağının bulunması İngilizlere Mezopotamya'da da petrol bulunabileceği intibahını uyandırmıştı. Ancak 1908'de ikinci meşrutiyetin ilanından sonra Bağdat ve Musul'daki petrol alanlarının II. Abdülhamit'in özel hazinesinden çıkarılarak tekrar Maliye nezaretine bağlanması ile D'Arcy grubla yapılan görüşmeler sekteye uğramıştı. İttihat ve Terakki döneminde petrol pazarlıkları hayli artmış ve Mezopotamya ve Osmanlı coğrafyasındaki petrol imtiyazını almak ve işletmek için İngiliz vatandaşı Ernest Cassel tarafından kurulan Turkish Petroleum Company (TPC), 14 Mart 1914 yılında bir imtiyaz antlaşması imzalamıştı. Bu kapsamda Cassel bu imtiyazı kullanmak için bir antlaşma ile D'Arcy grubun %50, Deutche Bank'ın ve Anglo Saxon Company'in %25'er pay ile katıldıkları bir ortaklık kurmuştu. Bu antlaşmanın imzalanmasından kısa bir süre sonra ise Londra'da bulunan Alman ve İngiliz büyükelçileri Babiali'ye TPC'nin Musul'da petrol araması için izin başvurusunda bulunmuşlardı. Said Halim paşa söz konusu imtiyazı 28 Haziran 1914 yılında vermiş ancak Birinci Cihan Harbinin çıkması ile bu husus ortada kalmıştı⁶⁶. Birinci Cihan harbiyle beraber İngiltere'nin sömürge düzenini sürdürmesi için birincil gücü olan donanmasının yakıt ihtiyacını karşılamak için petrol daha fazla gündeme gelmiş, donanmanın petrol ihtiyacı ve savaş İngiltere'nin Mezopotamya politikasına yön veren başka bir unsur haline gelmişti. 20.yy'ın ilk çeyreğinde petrol Britanya hükümetinin gözünde çok önemli bir yere sahip değildi. Ancak İngiliz donanmasının en güçlü savaş gemileri olan Kraliçe Elizabeth sınıfı gemilerin kömür yakıtından petrol yakıtına dönüşen içten yanmalı motor sistemleriyle donatılması

⁶⁴ Bernard Lewis (Çev. Selen Y.Kölay), *Ortadoğu*, Arkadaş Yay., Ankara, 2015, s.445.

⁶⁵ Akyıldız, Kurşun, a.g.e., s.25.

⁶⁶ Cohen, a.g.e. s.73.

petrolün onların gözünde olduğundan önemli bir maden haline gelmesini sağlamıştı. 1900'lü yılların başında İngilizlerin kurdukları sömürge sistemde kendilerine rakip ve tehlike olarak gördükleri tek millet Almanlardı. 1890'larda Rusları ve Fransızları da dışı rakip olarak görseler de Almanlar noktasında onları endişelendiren husus, İngilizlerin sömürge imparatorluğunun devamını sağladıkları donanmalarının yani deniz gücünü tehdit edebilecek nitelikte bir deniz gücüne sahip olma potansiyeli olan tek millet olmalarıydı⁶⁷. Almanların Tirpitz sınıfı savaş gemilerinin üstün özellikleri İngilizleri daha da tedirgin etmeye başlamıştı. İngilizler denizlerdeki üstünlüklerini Almanlara kaptırmaktan ve deniz kuvvetlerindeki teknik üstünlüklerinin Almanlar tarafından geçileceğinden korkuyorlardı. Bu korku onları deniz gücü ve filolarını stratejik sayılabilecek dönüşüm ve modernizasyonlara itiyordu. Alman tehlikesine karşı, Rosyth and Scapa Flow'da yeni deniz üsleri kurmuşlardı. Bunun yanı sıra donanmadaki savaş gemilerinin yakıtının petrol türevli olmasının etkinlik, hız ve harekât yarıçapını artıran etkisi, kömür yakıtlarına göre daha iyi olduğundan çok geçmeden bu dönüşüme gidilmişti. 1912 yılında Donanma Bakanı olan Winston Churchill bu kararı Kraliçe Elizabeth sınıfı gemiler için almış ve uygulanmasına başlanmıştı. Bu yöndeki kararı vermeye girdi ise, yine aynı yıl kurulmuş ve konu hakkında incelemelerde bulunmuş Kraliyet Yakıt ve Motor Komisyonunun hazırladığı rapor olmuştu. Bunun yanı sıra hava araçlarının petrole olan bağımlılığı ve kara kuvvetlerinin mekanize araçlarında petrolün kullanılmasının bir kuvvet çarpanı olacağı yönündeki değerlendirmeleri de petrole, İngilizlerin önem atfetmesine başka nedenler olarak sayılabilirdi. Askeri alanda kullanılmasının yanı sıra petrolün İngiliz sanayiinde de kullanımı artmıştı. Özellikle yakıt ve yağlamada petrol türevlerinin kullanımı yaygınlaşmıştı⁶⁸. Britanya İmparatorluğu o zamana denk petrol ihtiyacının büyük bölümünü Amerika Birleşik Devletlerinden (ABD) karşılıyordu. Nüfuz alanlarından Trinidad, Mısır ve İran'da petrol bulunmuştu. Trinidad ve Mısır'da bulunan petrol miktar olarak azdı ancak İran Abadan'da çıkan petrol tatmin edici seviyede idi⁶⁹ ve bu durum Basra'nın var olan önemini daha da artırıyor dolayısıyla Basra'nın güvenliği için Mezopotamya, İngiltere için hayli önemli hale geliyordu. Bundan sonraki

⁶⁷ Colin Davies, *British Oil Policy in the Middle East (1919-1932)*, Doktora Tezi, Edinburg Üniversitesi, Edinburg, 1973, ss.4-5.

⁶⁸ Davies, a.g.y., s.8.

⁶⁹ Lewis, a.g.e., s.446.

süreçten günümüze değin Mezopotamya'daki mücadelelerin temelinde petrol hep var olacaktı.

Sonuç

İngiltere için Mezopotamya artık Hindistan'ın güvenliği, ticari faaliyetleri ve petrol ekseninde cazibe merkezi olmaya devam edecekti. Görüldüğü üzere İngiltere'nin Mezopotamya politikası ticari faaliyetlerine başladığı 17.yy'dan 20. yy başlarına kadar Hindistan yolunun güvenliğini sağlama ve özellikle Basra Körfezindeki ticari faaliyetleri ve Osmanlı'dan aldığı bir takım imtiyazlar anlamında önemli olmuştu. 20.yy'ın başlarında Berlin Bağdat Demiryolu projesi ile Alman-İngiliz çekişmesine dayalı bir politika izlenmeye başlanmış ve sonrasında yine İngilizler bölgede petrolün varlığını anlamaları üzerine petrol odaklı bir politika izlenmeye başlanmıştır. Buradaki en önemli hususlardan birisi İngilizlerin İran'ın Abadan körfezinde kurdukları rafineri ve Fırat Dicle nehirlerinde yaptıkları Hindistan eksenli ulaşım faaliyetleri olmuştur. 1915 yılındaki De Bunsen komitesinin Asya Türkiye'nin paylaşılması konulu raporunda bölgenin (Bağdat, Basra ve Musul) İngiliz yüksek çıkarları icabı Büyük Britanya'da olması yönündeki kanaat İngilizlerin bölgede daha agresif politikalar izlemesine neden olmuştu. Bölgedeki İngiliz istihbarat görevlilerinin de büyük başarısı sayesinde artan Arap Milliyetçiliğini lehlerine kullanarak böl parçala yönet politikalarının tezahürü olarak bölgedeki Arapları kışkırtmayı başarmışlardır. Bunların yanı sıra Hindistan başta olmak üzere dominyonlarından getirdikleri insan gücü sayesinde Mezopotamya'yı ellerinde tutmak için ellerinden gelen gayreti göstermişler ve 1918 yılında kadim coğrafya Irak'ta dört asırlık hükümlanlıktan sonra Osmanlı yönetimi son bulmuştur. Irak mirası yeni Türkiye devletinin de diplomatik olarak en büyük sorunu olmuş ve cumhuriyetin ilk yıllarında Musul ekseninde İngiltere ile çözülemeyen bir sorun haline gelmiştir. Nihayetinde İngilizlerin zengin petrol yataklarının olduğuna inandıkları Musul için verdikleri uzun mücadelenin ardından kazanan taraf İngilizler olmuştur. İngiliz mandaterliğinde kurulan Irak Krallığı ile İngiltere bölgede uzun süren hegemonyasını devam ettirmiş, ikinci dünya savaşından sonra bölgedeki etkinliğini ABD'ye kaptırmıştır. Irak günümüze kadar, gerek İngiltere mandaterliğinde gerekse 1958 Cumhuriyet rejimine geçişten sonra dahi istikrarlı bir gelişim gösterememiş ve kendisini devamlı surette savaşlar, iç ayaklanmalar ve kaosun içinde bulmuştur. Bugün

dahi birliğini sağlamak ve devlet olma görüntüsünden çok uzak olan Irak devleti İngilizlerin yanlış politikaları üzerine inşa edilmiş bir devlet olmanın acı bedelinin ödemektedir.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

İngiliz Devlet Arşivleri, Hindistan Ofisi Kayıtları

IOR/L/PS/10/56.

IOR/L/PS/10/57.

IOR/L/PS/10/399.

II. Kitaplar

Akyıldız, Ali, Kurşun, Zekeriya, *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, Türkiye İş Bankası, Kültür Yay., İstanbul, 2014.

Cohen, Stuart A., *British Policy in Mesopotamia, 1903-1914*, Ithaca Yay., Londra, 2008.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, (Haz.Nurer UĞURLU), İstanbul, 2003.

Fattah, Hala, Caso, Frank, *A Brief History Of Iraq*, Facts On File Yay., New York, 2009.

Goodlad, Graham D., *British Foreign and Imperial Policy (1865-1919)*, Routledge Yay, 2000.

Kaymaz, İhsan Şerif, *Mezopotamya'da Emperyalist Kıpışma ve Yerleşme*, Kaynak Yay., İstanbul, 2016.

Kılıç, Remzi, *Osmanlı Yönetiminde Irak ve Suriye*, İdeal Yay., İstanbul, 2011.

Kubal, Ayfer Yazkan, *Osmanlı İngiliz İlişkileri ve Irak'ın Doğuşu*, İlgi Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2018.

Lewis, Bernard (Çev. Selen Y.Kölay), *Ortadoğu*, Arkadaş Yay., Ankara, 2015.

Mahajan, Sneh, *British Foreign Policy (1874-1914) (The Role of India)*, Routledge Yay., Londra, 2002.

Marufoğlu, Sinan, *Osmanlı Döneminde Kuzey Irak (1831-1914)*, Eren Yay., İstanbul, 1998.

McNabb, David E., *Oil and The Creation Of Iraq*, Routledge Yay., New York, 2016.

Polk, William R., (Çev. Nurettin El-Huseyni), *Irak'ı Anlamak*, NTV Yay., İstanbul, 2007.

Robbins, Keith, *Diplomacy and World Power*, Cambridge University Yay., Cambridge, 1996.

Silleli, Turan, *Büyük Oyunda Türkiye-Irak İlişkileri*, IQ Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2005.

Yurdakul, Nurcan, Özkaplan, *İngiltere Ortadoğu'ya Nasıl Girdi?*, Kronik Yay., İstanbul, 2019.

III. Bildiriler

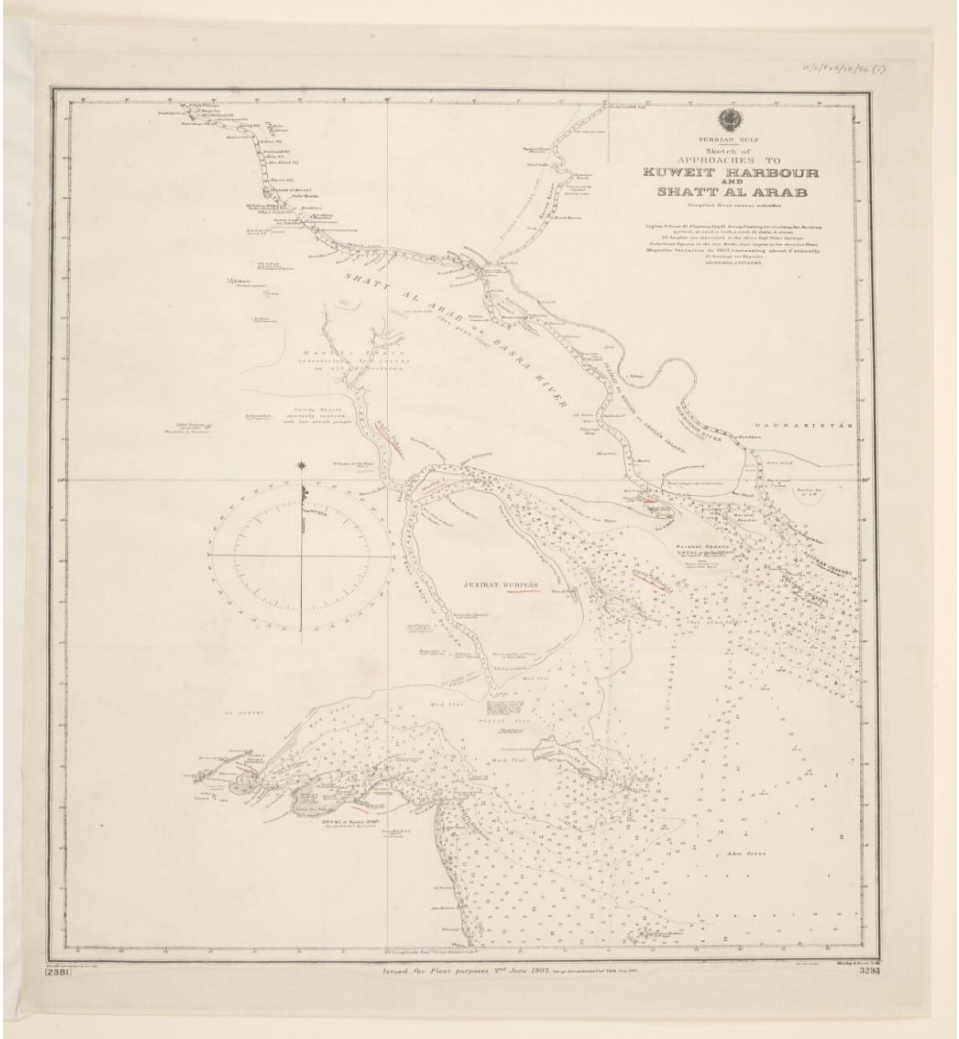
Umar, Ömer Osman, İngiltere'nin Irak Politikası (1900-1918), Kutü'l Amare Zaferi'nin 100. Yılı Münasebetiyle, I. Dünya Savaşı'nda Irak Cephesi Sempozyumu: 28-29 Nisan 2016-Mardin.

IV. Tezler

Davies, Colin, *British Oil Policy in the Middle East (1919-1932)*, Doktora Tezi, Edinburg Üniversitesi, Edinburg, 1973.

Suat Vural, *Hindistan'da İngiliz Yönetimi*, Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, Malatya, 2013.

EKLER



Ek-1 İran Körfezinden Kuveyt Limanına Bağdat Demiryolu
(IOR/L/PS/10/56, 30 Eylül 1904)