

Büyük Devletlerin Ortadoğu'da Demiryolu ve Petrol Politikası

The Railway and Petroleum Policies of the Great Powers in the Middle East

İsmail Görgen¹ 



1 Sorumlu yazar/Corresponding author:
İsmail Görgen (Dr., Bağımsız Araştırmacı),
Hatay, Türkiye
E-mail: ismailgorgenn@gmail.com
ORCID: 0000-0002-6050-3895

Başvuru/Submitted: 08.03.2022

Revizyon Talebi/Revision Requested:
14.05.2022

Son Revizyon/Last Revision Received:
28.05.2022

Kabul/Accepted: 03.06.2022

Atıf/Citation: Görgen, İsmail. "Büyük Devletlerin Ortadoğu'da Demiryolu ve Petrol Politikası". *Avrasya İncelemeleri Dergisi - Journal of Eurasian Inquiries* 11, 2 (2022): 161-189. <https://doi.org/10.26650/jes.2022.010>

ÖZ

Coğrafi konumu itibarıyla birçok devletin ve milletin ilgi odağı olan Ortadoğu tarih boyunca sayısız medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Kavşak noktada yer almasının yanı sıra bölgenin zengin petrol yataklarına sahip olduğunun ortaya çıkması Ortadoğu'ya olan ilgiyi daha da artırmıştır.

Sanayi devrimiyle başlayan makineleşme ve seri üretim hammaddeye olan ihtiyacı arttırmış bu durum da büyük devletlerin sömürgecilik yarışına girmelerine sebep olmuştur. Sömürgeci devletler Ortadoğu'yu üretecekleri ürünler için hammadde kaynağı, ürettikleri fazla mallar için de pazar yeri olarak görmüşlerdir. Bölgede nüfuslarını artırmak için de buralarda demiryolu imtiyazı elde etmeye çalışmışlardır. İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika Osmanlı Devleti'nin hakimiyetindeki Ortadoğu'da demiryolu ağı kurarak bölgeye ekonomik, siyasi ve askeri açıdan nüfuz etmeye çalışmışlardır. Petrolün motor ve makine gücünde kullanılmaya başlanmasıyla emperyalist devletler Ortadoğu'daki yatırım ve imtiyazlarını artırmaya başlamışlardır. Böylece her demiryolu başta petrol olmak üzere bölgenin kaynaklarının sömürülmesi için bir araç olarak görülmeye başlanmıştır. Bölgedeki çıkar mücadelesi Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla daha da şiddetlenmiştir.

Bu çalışma hazırlanırken arşiv belgeleri, hatıralar, Resmi yazışmalar ve telif eserlerinden yararlanılmıştır. Tarih biliminin yöntemlerinden olan kaynak taraması, tasnif, tahlil, tenkit ve sentez aşamasından geçerek oluşturulan bu çalışmada Ortadoğu'da tarihsel süreçte yaşanan demiryolu ve petrol mücadelesi tüm yönleriyle ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Ortadoğu, Demiryolu, Petrol, Büyük Devletler, Osmanlı Devleti

ABSTRACT

The Middle East is the focus of attention for many states and nations due to its geographical location and has hosted numerous civilizations throughout history. In addition to being located at a crossroads, the region's rich petroleum fields have heightened the interest in the Middle East. The mechanization and mass production that started with the Industrial Revolution also increased the

need for raw materials, which caused the great powers to engage in the agony of colonialism. Colonial states saw the Middle East as a source of raw materials for the products they would produce and as a marketplace for the surplus goods they produced. These states attempted to obtain railway concessions in the Middle East in order to increase their influence in the region. England, France, Germany, and America tried to penetrate the region economically, politically, and militarily by establishing a railway network in the Middle East, which was under the rule of the Ottoman Empire. Imperialist states began to increase their investments and concessions in the Middle East through the use of petroleum in engines and machinery. Thus, every railway began being considered as a tool for exploiting the region's resources, especially petroleum. The struggle regarding interests in the region intensified with the outbreak of World War I.

This study benefited from the use of archival documents, memoirs, official correspondence, and copyrighted works in its preparation. The present study includes a literature review, classification, analysis, criticism, and synthesis stages, which are the methods for studying history. This study attempts to reveal all aspects of the railroad and petroleum struggles in the Middle East that were experienced during this historical process..

Keywords: Middle East, Railway, Petroleum, Great Powers, Ottoman Empire

EXTENDED ABSTRACT

The mechanization and mass production that started with the Industrial Revolution increased the need for raw materials, which caused the Great Powers to engage in the agony of colonialism. They tried to increase their influence in the Middle East in order to gain a more prominent position in this race and attempted to obtain railway concessions from the Ottoman Empire in order to increase their influence in the region. England, France, Germany, and America especially tried to penetrate the region economically, politically, and militarily by establishing a railway network in the Middle East, which was under the rule of the Ottoman Empire.

Western countries, which started mass production with the Industrial Revolution, needed to have influence outside of Europe in order to find raw materials for their factories and markets for their goods. For this purpose, the Great Powers, especially England, France and Germany, entered the railway race in the Middle East. The Middle East, which was under the rule of the Ottoman Empire, has been the witness of fierce railway struggles since the 1800s.

The imperialist states' interest in the Middle East, which has a wealth of resources in terms of petroleum, began to increase with the use of petroleum as a fuel in engines and machinery. Every railway began being considered as a tool for exploiting the region's resources, especially petroleum.

England was the state that gave the greatest importance to constructing railways in the Middle East as it wanted to secure the roads to its colonies in India and Asia. England thought that exploiting the underground and aboveground wealth of the region and establishing political and military influence in the region by means of railways would be easier. To do this, British entrepreneurs built the 353 kilometer-long Alexandria-Cairo railway line, which was the first railway outside of Europe. One railway initiative the British had in the Ottoman geography was the İzmir-Aydın railway, which has the distinction of being the first railway built in Anatolia.

The British then took over the concession of the Adana-Mersin railway and put the line into operation in 1886. At the turn of the 20th century, the British had a railway network going 373 kilometers from İzmir to Aydın and 67 kilometers from Mersin to Adana, which was a total of 440 kilometers in Anatolia.

In the 19th century, the French received concession for the İzmir-Kasaba railway line, a length of 168 km. In addition to this, they obtained permission to construct a 100 km line from Manisa to Soma. France also obtained the privilege of extending this line to Afyonkarahisar in 1896. In addition to the railway concessions in Anatolia, they also obtained the privilege of constructing the Damascus-Homs-Aleppo railway in Syria. The privilege of constructing a steam tram line between Jerusalem and Jaffa was also obtained under the joint venture between France and Belgium. France expanded its railway network in the Middle East by gaining the privilege to operate the trains between Damascus and Beirut.

The given railway concessions had turned the Ottoman geography into a concession area for England and France in particular. Abdülhamid II was disturbed by this and thus leaned towards German capital and initiative as an antiliberation regarding railway concessions in order to inhibit the British, French, and Russian expansionism. In this process, the riches of the Middle East began to attract the attention of German investors. Germany thought it could reach its desired goal in the Middle East through the railway project that would extend from Baghdad to Basra. Thereupon on October 6, 1888, the Germans were given the privilege of operating the Haydarpaşa-İzmit line and extending this line to Ankara. The stipulation was also made that this railway would be extended in the future to Baghdad by way of Samsun, Sivas, and Diyarbakır. Finally, a concession agreement was signed between the Ottoman Government officials and the investors from the Baghdad Railway Project on January 16, 1902. However, England, France, and Russia were strongly opposed to the Baghdad Railway Project.

While England continued its attempt to gain a railway concession in the Middle East at full speed, it did not look kindly upon the establishment of a railway network in the region by any power other than itself. England even went against the Hedjaz Railway, which the Ottoman Empire had thought to build without any foreign support based on the decision Abdülhamid II had made. Despite the British and French opposition, this line was partially completed.

Due to the European states having embarked on their railroad and petroleum struggles in the Middle East, America also did not want to fall behind in this race, attempting through the Chester Project to be included in this race, but this project could not be realized.

The countries that took the lead in the race for petroleum resources in the Middle East were England, France, Germany, and America. Although the Great Powers struggled with each other regarding the exploitation of the Middle East's resources, they did try to maintain their influence in the region by occasionally agreeing with each other. Petroleum of the Middle East was split among the Ottoman American Development Company represented by the Brit William Knox D'Arcy, the German Deutsche Bank represented by Admiral Colby M. Chester,

and the Royal-Dutch/Shell group (a Dutch-England partnership with the Royal Dutch being a Dutch company and Shell being a British company), the American Standard Oil company, and the Anglo-Persian Oil Company (APOC), a British company. As a matter of fact, the Great Powers' struggle for the railway and petroleum in the Middle East gained momentum with the outbreak of World War I.

The effects from World War I in the Balkans in the end were felt the most in the Middle East. This war had provided an opportunity for the Great Powers to share the riches of the Middle East. The imperialist states shared the petroleum regions of the Middle East among themselves with the Sykes-Picot Agreement as well as other agreements made during World War I in 1916. What remained was a Middle East that had been taken from the Turks, a Middle East whose borders had been drawn by rulers according to the locations of petroleum resources. Even Mosul, which is within the borders of the National Pact as identified by the Ankara government, had been occupied by the British just because it was rich in petroleum resources. Therefore, the great powers that had entered the Middle East with the excuse of railway concessions since the beginning of the 19th century have continued exploiting the petroleum resources of the region with a variety of excuses up to the present. Unfortunately, this will continue as long as the people and states of the Middle East are unable to extricate and operate their own resources.

Giriş

Sanayi Devrimi'nin XVIII. yüzyılın sonlarında İngiltere'de ortaya çıkmasıyla seri üretime geçilmiş ve ekonomik verimlilik artırılmıştır. Sanayi ve tarım alanındaki gelişmelerle birlikte iç ticaret büyümüş bu da güçlü ekonomilerin ve pazarların oluşmasını sağlamıştır. Yeni gelişmelerle seri üretime başlayan sanayi ülkeleri fabrikalarına ham madde ve mallarına pazar bulmak için Avrupa dışına açılmak zorunda kalmışlardır. Bu amaçla başta İngiltere, Fransa ve Almanya olmak üzere büyük devletler Ortadoğu'da demiryolu yarışına girmişlerdir.¹

Sanayi devrimiyle başlayan makineleşme ve seri üretim hammaddeye olan ihtiyacı arttırmış bu durum da büyük devletlerin sömürgecilik yarışına girmelerine sebep olmuştur. Büyük devletler bu yarışta öne geçmek için Ortadoğu'da nüfuzlarını arttırmaya çalışmışlardır. Bölgede nüfuzlarını artırmak için de Osmanlı Devleti'nden bölgede demiryolu imtiyazı elde etmeye çalışmışlardır. İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika Osmanlı Devleti'nin hakimiyetindeki Ortadoğu'da demiryolu ağı kurarak bölgeye ekonomik, siyasi ve askeri açıdan nüfuz etmeye çalışmışlardır. XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde olan Ortadoğu 1800'lerden sonra şiddetli bir demiryolu mücadelelerine sahne olmuştur. Büyük devletler Ortadoğu'da demiryolu ağı kurarak bölgedeki ekonomik kaynakları kontrol altına almaya çalışmışlardır.²

Petrolün motor ve makine gücünde yakıt olarak kullanılmaya başlanmasıyla da emperyalist devletlerin petrol yönünden zengin kaynaklara sahip olan Ortadoğu'ya ilgileri de artmaya başlamıştır. Bu süreçten sonra her demiryolu planı başta petrol olmak üzere bölgenin kaynaklarının sömürülmesi için bir araç olarak görülmeye başlanmıştır.

İngiltere'nin Demiryolu Politikası

İngiltere'nin Ortadoğu'daki ulaşım yatırımları projesi Akdeniz'i Mezopotamya'ya bağlama fikriyle başlamıştır. Bu amaçla 1830'da bir İngiliz Subayı olan Chesney, Mezopotamya vadilerini inceleyerek bir rapor hazırlamıştır.³ Bu arada İngiliz tacirler 1830'lardan itibaren Hindistan'a ulaşmak için çok uzak olan Ümit Burnu'nun yerine daha kısa ve güvenli Fırat-Basra istikametinde bir demiryolunun yapılması fikrini ortaya atmışlardır.⁴ Nihayet 1837'de parlamento bölgedeki çalışmalara devam edilmesi yolunda bir karar almıştır. İngiltere'nin Ortadoğu'da demiryolları ağı kurma düşüncesi ciddi anlamda ilk olarak 1850'lerde Hindistan'ı İngiltere'ye bağlayacak bir demiryolu üzerinde çalışmasıyla başlamıştır. Bu amaçla Hindistan'da daha önce de çalışmalarda bulunan Rodon Cissini bu işle görevlendirilmiştir. Çalışmalara göre Fırat Vadisi Demiryolu Şirketi (Euphrates Valley Railway Company)'nin yapacağı demiryolu

1 Mehmet Beşirli, "Bağdat Demiryolu'nu Akdeniz Uzantısı: Toprakkale- İskenderun Demiryolu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2004, S. 23, s. 216.

2 Tevfik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 67.

3 Mehmet Beşirli, "Bağdat Demiryolu'nu Akdeniz Uzantısı: Toprakkale- İskenderun Demiryolu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2004, S. 23, s. 219; Erol Kurubaş, *Başlangıçtan 1960'a Kürt Sorunu'nun Uluslararası Boyutu*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1997, s. 18.

4 Mehmet Beşirli, "Bağdat Demiryolu'nu Akdeniz Uzantısı: Toprakkale- İskenderun Demiryolu", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2004, S. 23, s. 216.

Anadolu, Suriye, İran'dan Hindistan'a geçecekti. Fakat Suriye için içine girince Fransa bu projeye karşı çıkmıştır.⁵ Yeni gelişmekte olan Süveyş Kanalı projesinin Fransızlar tarafından gündeme alınması üzerine İngiltere bu demiryolu projesi fikrini erteleyerek Süveyş Kanalı projesine yoğunlaşmıştır.⁶ İngiltere Meclisi, Fransa'nın Süveyş Kanalı projesini etkisiz kılmak için İskenderiye'yi Kahire yoluyla Süveyş'e bağlayacak bir demiryolu projesini gündeme getirmiştir.⁷ İngiltere girişimler sonucunda Osmanlı Devleti'nden 1851'de demiryolu yapım imtiyazı almıştır. 12 Şubat 1851'de Abbas Paşa ile İngiliz mühendis Robert Stephanson arasında imzalanan anlaşmaya göre İskenderiye'den Kahire'ye bir demiryolu inşası için anlaşma sağlanmıştır.⁸ Bu demiryolu 1854'te tamamlanarak işletmeye açılmıştır.⁹ Toplam uzunluğu 353 kilometre olan İskenderiye-Kahire Hattı, Afrika kıtasındaki ilk demiryolu olmasının yanı sıra doğu coğrafyasındaki ve Avrupa'nın dışındaki ilk demiryolu olma özelliğine sahiptir.¹⁰

İngilizlerin bölgedeki demiryollarından biri de Anadolu'da inşa edilen ilk demiryolu olma özelliğine sahip olan İzmir-Aydın demiryoludur.¹¹ Anadolu'nun bu en eski demiryolu 1866'da tamamlanarak kullanılmaya başlanmış ve daha sonra yapılan eklemelerle 1888'de uzunluğu 270 km'ye çıkmıştır.¹² Bu demiryolu İngiliz sanayisinin tarım ürünlerine ve hammaddelere sürekli artan talebi ve İngiltere'nin Hindistan'da İngiliz yönetiminin kesin olarak yerleşmesi, Asya ile iletişim kanallarını açık tutmaksi açısından önem arz etmekteydi.¹³

İngiltere'nin ekonomik ve siyasi nüfuzunu arttırmak için yaptığı hatlardan biri de 9 Şubat 1857'de alınan imtiyazla 1860'da tamamlanan Boğazköy-Köstence hattıdır.¹⁴ İngiltere, İzmir-Aydın ve Boğazköy-Köstence demiryolları imtiyazından bir süre sonra İzmir-Kasaba hattının imtiyazını almıştır. İmtiyaz, Edward Price adındaki bir İngiliz'e 4 Temmuz 1863 tarihinde verilmiştir. Böylece "Smyrna-Cassaba Railway Company" adında bir şirket kurularak 1864 yılında yapım çalışmalarına başlanmıştır. 1865'te Manisa'ya kadar olan hat açılmış, 1866'da ise Kasaba'ya kadar olan bölüm tamamlanmıştır.¹⁵ İngilizler daha sonra da Adana-Mersin demiryolunun imtiyazını alarak hattı 1886'da faaliyete sokmuşlardır. (Baskıcı, 2005:989 Bu

5 Erol Kurubaş, *Başlangıçtan 1960'a Kürt Sorunu'nun Uluslararası Boyutu*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1997, s. 18.

6 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 124

7 Jean, Pichon, *Cihan Harbinin Şarka Ait Kaynakları*, (Çev.: Hüseyin Cahid Yalçın), Kanaat Kitabevi Yayınları, İstanbul, 1939, s. 75.

8 Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2003, s. 10.

9 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 43.

10 Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2003, s. 10.

11 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 39.

12 H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004, s. 189.

13 Çağlar Keyder ve Eyüp Özveren (Ed.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 23.

14 Adem Erol, *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2003, s. 10.

15 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1993, s. 39.

hat Musul üzerinden Bağdat'a uzanacak bir İngiliz hattının başlangıcını oluşturmak üzere tasarlanmıştır. Fakat bu hat daha sonra Bağdat Demiryolu şirketi tarafından satın alınmıştır.¹⁶

Almanlar da Bağdat Demiryolu projesiyle Ortadoğu'ya nüfuz etmeye çalışmışlardır. Almanların demiryolu projesi İngiltere'nin Arabistan ve Suriye'yi elde edip Fırat, Dicle ve Nil arasında Mısır ve Hindistan'ı birbirine bağlayarak emniyetli bir İngiliz hakimiyet alanı kurma fikrini engelleyebilirdi. Çünkü Almanların bu demiryolu ile son sisteme sahip bir orduyu güçlükle çekmeden İstanbul ve Anadolu üzerinden Mısır'a ulaşabilecek olması İngiltere'yi endişelendirmekteydi.¹⁷ Bu demiryoluyla Berlin Bağdat'a bağlanacak ve nihayetinde Basra'ya da ulaşma ihtimali olan proje Ortadoğu'da Alman nüfuzunu güçlendirirken İngiliz'i zayıflatacaktı.¹⁸ Bu arada İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi, İngiliz Hükümeti'nden, Yakın Doğu'daki Alman demiryollarının yayılmasına karşı korunmasını istemiştir. Şirket özellikle Fransa'nın elindeki İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi ile Anadolu demiryolu Şirketi arasında anlaşmaya karşı çıkmıştır. Bu anlaşmaya göre Fransızların sahip oldukları birinci hat ile Almanların sahip oldukları ikinci hat Afyonkarahisar'da birleştirilmiş ve aralarında bir tarife birliği kurulmuştur. Bu gelişmeler çerçevesinde İngiltere, Bağdat Demiryolu'nun Haydarpaşa, İskenderun ve Mersin limanlarının geliştirilmesine katkı sağlayarak İzmir-Aydın Hattı'nın dolayısıyla İzmir Limanı'nın önemini azaltmasından endişe duymuştur.¹⁹ Çünkü İngilizler 20. yüzyıl başlarında Anadolu'da: İzmir-Aydın 373 Kilometre Mersin-Adana 67 Kilometre Toplam 440 Kilometre demiryolu ağına sahipti. İngiltere'nin bölgedeki bu demiryolu ağları İngiliz çıkarları açısından oldukça önemliydi. Dolayısıyla İngiltere bölgede sahip olduğu bu demiryollarının başka bir devletin yapacağı yeni demiryollarıyla işlerliğinin azaltılmasına fırsat vermek istememiştir.²⁰

Fransa'nın Demiryolu Politikası

İngilizlerin Osmanlı Coğrafya'sında yayılma politikası gütmeleri üzerine II. Abdülhamid daha sonraki demiryolları inşasında İngiliz üstünlüğünü kırmak için yeni hatların yapım imtiyazının Almanlara ve Fransızlara verilmesine sıcak bakmıştır.²¹ Nitekim 168 km uzunluğundaki İzmir-Kasaba Hattı'na sahip olan Fransız şirketine Manisa'dan Soma'ya kadar 100 km'lik bir hat yapma izni verilmiştir. İzmir-Kasaba Hattı imtiyazını elde eden Fransa 1896'da bu hattın Afyonkarahisar'a kadar uzatılması iznini alarak İngiltere ve Almanya'ya bu yarışta yalnız olmadıklarını göstermeye çalışmıştır. Başka bir Fransız Şirketi de Suriye'de Şam-Humus-Halep

16 Bonyar Waylet ve Earnst Jackh, *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, (Çev.: Vedat Atilla), Çınar Matbaacılık, İstanbul, 2004, s. 179.

17 Karl Von Winterstetten, *XX. Yüzyıl Başında Alman Emperyalizmi ve Türkiye*, (Haz.: Faruk Yılmaz), Elektronik Basım Yayım Sanayi ve Limited Şirketi Yayınları, Ankara, 2001, s. 52.

18 George Lenczowski, *The Middle East in World Affairs*, Cornell University Press, New York, 1952, s. 24.

19 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 42.

20 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 129.

21 H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004, s. 190.

demiryolunu yapma ayrıcalığını elde etmiştir.²² Böylece Fransa Suriye'deki önemli merkezleri demiryollarıyla sahillerdeki limanlara bağlamıştır.²³ Ekim 1888'de ise bir Fransız-Belçika ortak girişimine Kudüs-Yafa arasında bir buharlı tramvay hattı yapım imtiyazı verilmiştir. Bu hat Fransa ve Belçika'nın Suriye'de giriştikleri ilk demiryolu yapım çalışması olmuştur. Bir süre sonra da Fransızlara, Şam-Beyrut arasında tren işletme ayrıcalığı tanınmıştır.²⁴ Suriye'nin Mısır, Arabistan Anadolu ve Irak arasında ticaret bağlantısı rolünü görmesi Fransa'nın buraya demiryolu yatırımı yapmasında etkili olmuştur.²⁵ Fransız sermayesi bu hattı Beyrut'a bağlaması Fransa'nın, Doğu Akdeniz'deki önemini daha da arttırmıştır.²⁶

İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazının Ekim 1888'de Alman asıllı Alfred Kaulla'ya verilmesi ve Almanya'nın hattı Ankara'ya doğru hızla ilerletmesi Fransa tarafından endişeyle karşılanmıştır. Fransa da Almanya'ya verilen imtiyazlara karşılık Osmanlı Devleti'nden yeni demiryolu imtiyazları koparmaya çalışmıştır. Bunun üzerine Fransa, Suriye-Lübnan'da demiryolu imtiyazı almış ve 1894'te de Beyrut'ta bir liman inşa ederek Suriye'nin zenginliklerini yoğun bir biçimde Avrupa'ya taşıyacak altyapıyı oluşturmuştur.²⁷

Fransa, Suriye'yi demiryollarının hareket noktası olarak kabul etmiş ve Akdeniz'den Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolu projesine ilgi duymaya başlamıştır. Fransız yatırımcıların sözcülüğünü İzmir-Kasaba Demiryolu mühendislerinden M. Cotard yapmıştır. Deutsche Bank, Fransız girişimcileri ile ortak hareket etmek için girişimlere başlamıştır. Böylece Deutsche Bank ve Anadolu demiryolları şirketi ile Fransız çıkarlarını temsil eden İzmir-Kasaba Demiryolu şirketi arasında görüşmelere geçilmiştir. Görüşmeler 6 Mayıs 1899'da bir anlaşma ile sonuçlanmıştır. Bu anlaşmayla beraber Fransa ve Almanya Bağdat Demiryolu imtiyazını almak için birlikte çalışmaya karar vermişlerdir.²⁸

Bağdat Demiryolu'nun trafiğe açılması İzmir-Kasaba Demiryolu'nun yararına olacaktır. Böylece İzmir ile Adana, Halep, Musul ve Bağdat arasında doğrudan doğruya bağlantı kurulacaktı. Bu durumda İç Anadolu'nun malları İzmir limanına akacaktı. Böylece Fransa Anadolu'nun ve Ortadoğu'nun nimetlerinden istifade ederek bölgede ekonomik nüfuzunu güçlendirecekti. Suriye'de ise Bağdat Demiryolu'nun yapılmasıyla, Halep-Şam, Trablus-Humus, Beyrut-Şam, Yafa-Kudüs, arasındaki hatlar Fransızlar tarafından işletilecekti. Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmasından sonra bu ağ İstanbul üzerinden doğrudan doğruya Avrupa'ya, Basra Körfezi üzerinden de Hindistan'a bağlanacaktı.²⁹ Sonuçta İzmir-Kasaba demiryolu şirketi

22 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s.37.

23 Halil İnalçık ve Quataert (Ed.). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 229.

24 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 34.

25 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 64.

26 Halil İnalçık ve Quataert (Ed.). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 929.

27 İlber, Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002., s. 129.

28 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 36.

29 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 154.

ve Osmanlı Bankası ortak olmalarına rağmen Paris borsası Bağdat Demiryolu tahvillerine kapatılmıştı. Buna rağmen Anadolu'daki Fransız girişimciler Bağdat Demiryolu'na yatırım yapmaktan çekinmemişlerdir.³⁰ Fakat bir süre sonra Fransızlar bu projeden çekilmişlerdir.

Fransa, Kuzey Afrika'da Almanya tarafından rahat bırakılması konusunda garanti alırsa Almanya'nın da Ortadoğu'da rahat bırakılacağını söylemiş fakat Almanya bu durumun kendi politikalarına ters olduğunu belirterek kabul etmemiştir. Böylece Fransa ile Almanya arasındaki durum gittikçe bozulmaya başlamıştır.³¹ Daha sonraları gelişen olumsuzluklar ve Fransız sermayesi denetimindeki Osmanlı Bankası da demiryoluna ortak olmaya yanaşmayınca Deutsche Bank'ın demiryolu inşaatını sadece Alman sermayesi tamamlamak zorunda kalmıştır.³² Buna göre Almanlar, İngiltere'nin Mısır ve Basra Körfezi'ndeki, Fransa'nın Suriye'deki siyasi iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara ulaşmıştır.³³ Ancak XX. yüzyılın başlarına gelindiğinde Fransa da hiç de azımsanmayacak derecede demiryolu imtiyazı elde etmiştir.³⁴ XX. yüzyılın başlarında Fransız bölgede İzmir-Kasaba 512 km, Yafa-Kudüs, 87 km, Beyrut-Şam 217 km, Halep-Şam 420 km toplamda ise 1236 km demiryoluna sahip olmuştur. Bu demiryolları sayesinde Fransa Ortadoğu'ya siyasi, askeri ve ekonomik nüfuz alanına çevirmeye çalışmıştır.

Almanya'nın Bağdat Demiryolu Politikası

Verilen demiryolu imtiyazları Osmanlı coğrafyasını özellikle İngiltere ve Fransa'nın imtiyaz alanına çevirmiştir. Bu durumdan rahatsız olan II. Abdülhamid İngiliz, Fransız ve Rus yayılcılığının önüne geçmek için demiryolu imtiyazı konusunda denge unsuru olarak Alman sermaye ve girişimine sıcak bakmaya başlamıştır.³⁵ Bu arada Ortadoğu'nun zenginlikleri İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra Alman yatırımcıların da ilgisini çekmeye başlamıştır. Ancak buraya kadar uzanabilmek için temel bir yatırımın yapılması gerekmektedir. Almanya, Berlin'den Bağdat'a, Bağdat'tan da Basra'ya kadar uzanacak demiryolu projesi ile Ortadoğu'da istediği hedefe ulaşabileceğini düşünmüştür.³⁶ Bu durum İstanbul'a Mauser tüfekleri satmak için gelen Stuttgart'taki Württembergische Vreinsbank yöneticilerinden Dr. Alfred von Kaulla'nın Türkiye'deki demiryolu konusuna ilgi duymasıyla başlamıştır. Bunun üzerine Deutsche Bank'ın müdürü Dr. George von Siemens ile Osmanlı Devleti yetkilileri arasında bir anlaşmaya varılmıştır. Bu anlaşmaya göre Dr. George von Siemens, Haydarpaşa-İzmit hattını işletecek ve bu hattı Ankara'ya kadar uzatacaktı. Dolayısıyla Almanlara 6 Ekim 1888'de hattı Ankara'ya kadar uzatma imtiyazı verilmiş ve bu demiryolunun ileride Samsun, Sivas ve Diyarbakır

30 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 32.

31 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 89.

32 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 67.

33 İlber, Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002., s. 157.

34 Tevfik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 68.

35 Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 10.

36 İlber, Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002., s. 128.

üzerinden Bağdat'a kadar ulaştırılması da şart koşulmuştur. Böylece Anadolu Demiryolu Şirketi doğmuş ve Türkiye'de ilk Alman demiryolu girişimi başlamıştır. 1888'de Şark Ekspresi'nin İstanbul'a ulaşması ile İstanbul Viyana, Paris, Berlin gibi önemli Avrupa kentlerine demiryolu ile bağlanmıştır.³⁷ Alman mühendislerinin yönetiminde Anadolu'da demiryolu yapımı hızla ilerlemiş ve neticede kısa sürede 485 km ray döşenerek ilk tren Ocak 1893'te Ankara'ya ulaşmıştır.³⁸ Böylece Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara Demiryolu tamamlandıktan sonra Almanlar Bağdat'a ulaşacak bir demiryolunun planlarını yapmaya başlamışlardır. 15 Şubat 1893'te de Anadolu Demiryolları Şirketi'ne Eskişehir-Konya demiryolu hattının imtiyazı verilmiştir. 1896'da Konya'ya ilk tren seferi başlamıştır.³⁹

Almanların Bağdat Demiryolu hattı projesi gelişirken Rusya ve İngiltere bu projeyi etkisiz kılmak için Osmanlı Devleti Sultanına Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak olan iki ayrı hat teklifinde bulunmuşlardır. Fakat bu durum II. Abdülhamid tarafından olumlu karşılanmamıştır.⁴⁰ 1899'da İstanbul'da Mr. E. Rechnitzer tarafından temsil edilen İngiliz bankerleri İskenderun'dan Bağdat ve Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolu yapmak için de başvuruda bulunmuşlardır. Fakat gelişen şartlar çerçevesinde bu proje İngiltere yerine 27 Kasım 1899'da Deutsche Bank'a verilmiştir.⁴¹

Bağdat Demiryolu projesinin gerçekleştirilmesi için yürütülen çalışmanın Anadolu hattından hemen sonra başlatılması planlamıştır. Osmanlı Devleti Hükümet yetkilileriyle Bağdat Demiryolu projesi yatırımcıları arasında 16 Ocak 1902'de projenin devamı için imtiyaz anlaşması imzalanmıştır. Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Demiryolu Şirketi'ne, 99 yıl süreyle Konya'dan başlayıp Adana, Kilis, Musul, Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar uzanan ana hattın; İskenderun Körfezi'nden Urfa'ya, Halep'e ve İran sınırına ayrılan yan hatların yapım ve işletme imtiyazı verilmiştir.⁴² Bundan bir yıl sonra da 3 Mart 1903'te yayınlanan bir kanunla Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur.⁴³ Almanya'nın bu girişimleri Alman yetkililer ve halk arasında büyük bir başarı olarak görülmüştür. Nitekim Almanlara göre bu "Unser Bagdad" ya da "B.B.B." (Berlin-Byzantium-Bagdad) projesi Almanların bir dünya politikasıydı.⁴⁴ Suriye, Irak ve Anadolu bölgesi Rusya kadar tahıl üretebilecek potansiyele sahipti. Musul-Kerkük'ün Bakü'den on kat fazla petrol potansiyeline sahip olduğu tahmin edilmekteydi. Ayrıca Mezopotamya pamuk tarımı ve taş kömürü kaynakları bakımından zengin bir bölgeydi. Bu zenginlikler yer altı kaynakları arayışında olan Almanya

37 Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 10.

38 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 3.

39 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 127.

40 Tevfik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 69.

41 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 36.

42 Lothar Rathmann, *Berlin-Bağdat*, (Çev.: Ragıp Zarakolu), Belge Yayınları, İstanbul, 1982, s. 76.

43 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 130.

44 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 114.

için bulunmaz bir nimet olarak görülmüştür.⁴⁵ Ortadoğu'daki bu zenginliklerin Almanya'nın yararına kullanılabilmesi için de bölgede elverişli bir ulaşım ağına ihtiyaç duyulmuş bu ihtiyacın da demiryolu ile giderilmesine karar verilmiştir.

Fakat Almanya'nın demiryolu projesi İngiltere'nin ve Fransa'nın Ortadoğu politikası önünde bir engel olarak görülmüştür. İngiltere ve Fransa'nın Bağdat Demiryolu Projesine karşı çıkmaları ve bu projeyi engellemek istemeleri sonucu Almanya bu devletlere proje içerisinde hisse vermek zorunda kalmıştır. Alman, Fransız ve İngiliz bankerleri arasında bir anlaşma teşebbüsü başlangıçta başarı kazanmıştır.⁴⁶ Nisan 1903 başlarında alınan karar gereği hattın yapımına, yönetimine ve işletilmesine Alman, Fransız ve İngiliz yatırımcılar eşit koşullarda katılacak, böylece hiçbir ülkenin mallarına ve yolcularına özel işlem yaptırılmayarak bu hat üzerindeki Alman-Fransız kesin hakimiyeti ortadan kaldırılacaktı. Fakat İngiliz Dışişleri Bakanı Balfour'un Bağdat Demiryolu projesi ortaklığı İngiliz Parlamentosunda kabul görmemiştir. Bunun üzerine Balfour, bu projenin İngiliz çıkarlarını korumadığı için projeden vazgeçildiğini bildirmiştir.⁴⁷ İngiliz basınının ve hükümetinin hattın yapımına karşı oluşu, varılan anlaşmanın uygulanmasını engellemiştir.⁴⁸ İngiltere, Bağdat Demiryolu girişimine İngiliz sermayesinin katılımını uygun görmediği gibi projenin yönetiminde herhangi bir İngiliz'in bulunması önerisine de sıcak bakmamıştır. Alman projesinin başarıya ulaşmaması için İngilizler bu projeyi desteklememiştir.⁴⁹ Fransız Hükümeti de Fransız sermayedarların ülke çıkarlarını tehlikeye düşürebileceğini beyan ederek bu ortaklığa karşı olduklarını belirtmişlerdir. Bundan sonra Almanya projeye tek başına devam etmek durumunda kalmıştır.⁵⁰ Böylece Bağdat Demiryolu tekrar ortaklıktan rekabete doğru yeni bir boyut kazanmıştır. Bütün bu gelişmelere rağmen 13 Nisan 1903'te Bağdat Demiryolu Şirketi resmen faaliyete geçmiştir. Almanların Bağdat Demiryolu imtiyazını almalarıyla demiryolu şirketine Dicle ve Fırat üzerinde gemicilik yapma hakkı da tanınmıştır. 1831 yılından beri sadece İngiliz Lynch Şirketi'ne tanınmış olan bu imtiyazın Almanlara da verilmiş olması İngiltere tarafından tepkiyle karşılanmıştır. İngiltere'nin tepkisini çeken bir diğer neden ise Almanlara Basra ve Bağdat'ta liman imtiyazı verilmesiydi. Çünkü İngiltere, Hindistan yolunun güvenliği nedeniyle Basra Körfezi'nin denetimine önem vermiştir.⁵¹ Almanların bu ilerleyişleri ayrıca İzmir, Halep ve Çukurova'da pamuk tarımının sulama yöntemleriyle arttırılmaya çalışılması İngiltere'nin ve Fransa'nın çıkarlarını olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmüştür.⁵² Nitekim Almanya'nın hızla emperyalist bir güç haline

45 İlber, Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2002., s. 155.

46 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 132.

47 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul, 1972, s. 170.

48 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 132.

49 Bonyar Waylet ve Earnst Jackh, *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, (Çev.: Vedat Atilla), Çınar Matbaacılık, İstanbul, 2004, s. 180.

50 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 132.

51 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 195.

52 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 139.

gelişi iki eski rakip İngiltere ve Fransa'yı birbirine yaklaştırmıştır. İki büyük devlet Nisan 1904'te Ortadoğu'daki mücadelelerini bir yana bırakarak Entente Cordiale adıyla anılan bir anlaşmaya varmışlardır. Bu anlaşmayla Fransa, Mısır üzerindeki hak iddialarından vazgeçerken İngiltere de Fransa'nın Fas üzerindeki nüfuzunu kabul etmiştir. Böylece Almanya Doğu politikasının bir uzantısı olarak Mısır ve Fas'ta İngiliz-Fransız ittifakıyla karşı karşıya gelmek durumunda kalmıştır.⁵³

Rusya da Bağdat Demiryolu projesi ile çıkarlarının zarar göreceği konusunda kaygılanmaya başlamıştır. Eğer Alman demiryolu Fırat ve Dicle vadisindeki tahıl tarımını geliştirir, dünya piyasasına sunulacak hale getirirse, Rus tarım gelirlerinin kârları azalacaktı. Eğer Mezopotamya'daki petrol kaynakları tahmin edildiği gibi zenginse, Rus sömürgesindeki Kafkas petrolünün geleceği de sarsılacaktı. Bu düşünceden dolayı Rusya Bağdat Demiryolu projesinden kaygı duymaya başlamıştır.⁵⁴ Almanlar bu süreçten sonra gittikçe artan İngiliz, Fransız ve Rus baskılarıyla mücadele etmek zorunda kalmıştır.

Almanya diğer devletlerin baskılarına rağmen demiryolu çalışmalarına son hız devam etmiştir. 25 Ekim 1904'te Konya-Bulgurlu arasındaki 200 kilometrelik bölüm tamamlanarak işletmeye açılmıştır. 1908'de Bağdat Demiryolu'na devam edilmesi konusundaki anlaşma ile Bulgurlu-El-Helif arasındaki hattın inşaatı yapılacak Toros ve Amanos Tünelleri açılacaktı. Bunun yanı sıra Halep'e de bir hat açılması planlanmıştır. 1911-1914 arasında Bulgurlu-Bağdat hattı çalışmaları başarıyla sonuçlanmıştır. 1912'de 290 kilometrelik Konya-Karapınar, 59 kilometrelik Toprakkale-İskenderun, 453 kilometrelik İslahiye-Resuleyn ve 119 kilometrelik Bağdat-Samarra hatları da inşa edilmiştir. Fakat Toros dağlarında 38, Amanos Dağlarında 100 kilometrelik ve 690 kilometre uzunluğundaki Samarra-Musul-Tel Ebiad hattı tamamlanamamıştır.⁵⁵ Bu birbirinden bağımsız hatlarla Bağdat Demiryolu Projesi sona ermiştir.⁵⁶ Birinci Dünya Savaşı'na kadar Bağdat Demiryolu'nun ancak 887 kilometresi tamamlanabilmiştir.⁵⁷ Diğer bir kaynağa göre ise 20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti topraklarındaki Alman demiryolları Haydarpaşa-İzmit 91 km, İzmit-Ankara 485 km, Eskişehir-Konya 444 km ve toplamda ise 1020 km'dir.⁵⁸

İngiliz, Fransız ve Rusların muhalefetiyle karşılaşan Bağdat Demiryolu projesi planlandığı gibi sonuçlanmamıştır. 1913 tarihinde Almanlarla İngilizler arasında yapılan anlaşma sonucu hattın Basra'ya götürülmemesine ve bölgenin İngiliz nüfuzuna bırakmasına karar verilmiştir. 1914 Fransız-Alman gizli anlaşmasıyla da Suriye Fransız nüfuzuna bırakılmıştır.⁵⁹

53 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 207.

54 Tefik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 139.

55 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 233.

56 Mustafa Sönmez, *Doğu Anadolu'nun Hikayesi*, Arkadaş Yayınları, Ankara, 1992, s. 89.

57 Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul, 1988, s. 233.

58 Tefik Çavdar, *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*, İmge Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 68.

59 Mustafa Sönmez, *Doğu Anadolu'nun Hikayesi*, Arkadaş Yayınları, Ankara, 1992, s. 89.

Ortadoğu coğrafyasını elinde bulunduran Osmanlı Devleti, Bağdat Demiryolu konusundaki her anlaşmadan sonra emperyalist devletler lehine yeni tavizler vermek zorunda bırakılmıştır. Böylece Almanlar Bağdat Demiryolu imtiyazını elde ederken İngiltere, Fransa ve Rusya da aynı dönemde yeni ayrıcalıklar sağlamışlardır.⁶⁰ Kısacası büyük devletlerin Ortadoğu'daki mücadelesi Osmanlı Devleti toprakları üzerinde çıkar çatışmasına dönüşmüştür. Nitekim bu durum bir dünya savaşı ile sonuçlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda da Osmanlı Devleti'nden aldıkları bu demiryolu imtiyazlarıyla kurdukları ağları savaşta Osmanlı Devleti'ne karşı bir araç olarak kullanmışlardır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra da Ortadoğu'da hakimiyet kurmak ve Anadolu'da Milli Mücadeleye karşı yürüttükleri askeri hareketleri desteklemek için yine demiryollarına başvurmuşlardır.

Hicaz Demiryolu

İngiltere Ortadoğu'da demiryolu imtiyazı alma girişimine son hızla devam ederken kendisi dışında hiçbir gücün bölgede demiryolu ağı kurmasına tahammül etmemiştir. Hatta Osmanlı Devleti'nin dış destek almadan II. Abdülhamid'in aldığı kararla yapmayı düşündüğü Hicaz Demiryolu'na dahi karşı çıkmıştır. Şam'dan başlayıp Medine'ye kadar uzanan eski hac ve kervan yolunu takip edecek olan Hicaz Demiryolu hattının 1892 alınan bir kararla Akabe Körfezi'ne bağlanması düşünülmüştü. İnşaatına da Alman Mühendis Meissner öncülüğünde başlanmıştır.⁶¹ Hicaz Demiryolu'nun yapımı dini, askeri ve yönetsel nedenlere bağlıydı. Bu hattın hac yolculuğunu kolaylaştırması halifenin Müslümanlar karşısındaki saygınlığını arttırması planlanmıştır.⁶² Bu hat tamamlandığında Hicaz ve Yemen'e asker, erzak ve teçhizat sevki için Süveyş Kanalı'na ödenen binlerce liranın hazineye kalması sağlanacak daha da önemlisi askeri ve sivil bütün nakliyat bu yolla yapılacaktı. Böylece Osmanlı Devleti, Hicaz, Kızıldeniz ve Yemen'deki askeri siyasi üstünlüğünü arttırmış olacaktı. Hatta bu hat Süveyş Kanalı'na dahi alternatif oluşturabilecekti.⁶³

II. Abdülhamid hatıratında Hicaz Demiryolu'nun İngiliz yayılcılığının önlenmesi için de düşünüldüğünü şu sözlerle ifade etmiştir;⁶⁴

“Bizim için ehemmiyetli olan Şam ile Mekke arasındaki demiryolunu en kısa sürede inşa edebilmektir. Bu suretle, karışıklık arttığı surette bölgeye asker göndermemiz mümkün olacaktır. Ehemmiyetli ikinci nokta da Müslümanlar arasındaki bağı öylesine kuvvetlendirmektir ki İngiliz hainliği ve hilekârlığı bu sağlam kayaya çarparak parçalansın.”

Osmanlı Devleti tarafından inşa edilen Hicaz Demiryolu'nun Akabe Körfezi'ne bağlanmasına karşı çıkan İngiltere 1906 yılı başlarında Akabe'nin Sina yarımadasına dahil olduğunu ileri sürerek burada karakollar kurmaları için Mısırlıları harekete geçirmiştir. Bunun üzerine bölgede bulunan Osmanlı birlikleri Akabe'nin, Hicaz'ın bir parçası olduğunu ifade ederek bu

60 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayınları, İstanbul, 1970, s. 139.

61 Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 255.

62 Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 47.

63 Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 132.

64 Sultan Abdülhamid, *Siyasi Hatıratım*, Dergah Yayınları, İstanbul, 1987, s. 145.

girişimi engellemiştir. Bu gelişmeler üzerine Osmanlı Devleti geri adım atarak hem Taba'yı boşaltmış hem de Akabe Demiryolu projesinden vazgeçmiştir. İngilizlerin Akabe Meselesi'ni çıkarmalarının nedeni Hicaz Demiryolu'nun Akabe Körfezi'ne uzatılmasını engelleyerek Osmanlı Devleti'ni Süveys'ten uzak tutmaktır. Çünkü İngiltere açısından Kızıldeniz ve Arabistan Hindistan ticaret yolunun güvenliği açısından oldukça önemliydi. İngilizlerin Hicaz Demiryolu'na karşı çıkmalarının bir diğer nedeni de Osmanlı Devleti'yle iyi ilişkiler içerisinde olan Almanların Ortadoğu'da üstünlük sağlayacakları Bağdat Demiryolu'yla Hicaz Demiryolu'nun birleştirileceği endişesiydi. Çünkü böyle bir durumda İngiliz çıkarları Alman tehdidi altına girecekti. Fakat İngiltere'nin bütün engellemelerine rağmen Hicaz Demiryolu 1 Eylül 1908 tarihinde işletmeye açılacaktır.⁶⁵

Amerika'nın Chester Projesi

Avrupa devletlerinin Ortadoğu'da demiryolu ve petrol mücadelesine girişmesiyle bu yarışta geri kalmak istemeyen Amerika Chester Projesi'yle bölgede imtiyaz elde edip nüfuz sahibi olmaya çalışmıştır. Amerika hem Osmanlı Devleti'nin son döneminde hem de Ankara Hükümeti döneminde bu konuda girişimlerde bulunmuştur. İlk önce demiryolu girişimi olarak başlayan proje daha sonra başta ham madde ve petrol olmak üzere bölgenin tüm enerji kaynaklarının Amerika'nın yararına kullanılması için bir araç olarak görülmeye başlanmıştır. Amerika Ortadoğu politikasını ekonomik yatırım ve "açık kapı" politikası maskesiyle gizlemeye çalışmıştır. Amerikalılar Osmanlı coğrafyasına silahla ve askerle girmek yerine, barışçıl fakat daha köklü yöntemlerle yani sermayeleriyle girmeyi tercih etmişlerdir.⁶⁶ Bölgedeki çıkarları İngiliz ve Alman çıkarlarıyla çakışan Amerika 1908'li yıllardan itibaren bölgede demiryolu ulaşım projeleriyle ilgilenmeye başlamıştır.⁶⁷ Haziran 1908'de İstanbul'a gelen Amerikalı Kaptan Amiral Kolby Mitchell Chester, Osmanlı Devleti yetkilileriyle görüşerek bölgede bir demiryolu yapımı ile ilgili yatırım yapmak istediğini bu durumu Amerika'daki iş çevrelerine aktaracağını ve onları bölgede yatırıma teşvik edeceğini bildirmiştir.⁶⁸

Osmanlı Devleti yetkilileri İngiltere ve Fransa'yı sömürgeci bir devlet olarak görürken Almanya ve Amerika'yı Osmanlı Devleti'nin gelişmesine ve kalkınmasına katkı sunacak birer müttefik olarak görmüşlerdir.⁶⁹ Ancak Amerika'nın bölgedeki Chester Projesi'yle Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesi çakışmıştır. Bu durum Anadolu ve Ortadoğu'da Amerikan-Alman çıkar çatışmasına dönüşmüştür.⁷⁰

65 Metin Hülagü, *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2008, s. 237; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994, s. 255.

66 Erdal Açıkseks ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2010, s. 50.

67 B. S. Yavuz, "Fransız Arşiv Belgeleri'nin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, 2003, s. 529.

68 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 115.

69 U. Büyüktepe, *Türk Amerikan İlişkilerinin Müttefiklik ve Stratejik Ortaklık Boyutlarının Karşılaştırmalı Analiz*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2006, s. 9.

70 *B.O.A., HR. SYS, 67/47 (11.10.1910)*

Chester gurubu, zengin maden yataklarına ulaşacak olan 2 bin km uzunluğunda bu demiryolu hattı yapımı için imtiyaz hakkı istemiş ve bu projeye öncülerinden Chester'in adı verilerek "Chester Projesi" denilmiştir.⁷¹ Amerikalı yetkililer bu fırsatın değerlendirilmesi için mevcut Berlin-Bağdat demiryolu hattına eklenecek olan Sivas'tan Harput, Ergani, Musul ve Kerkük üzerinden İran sınırına incek bir hattın yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Karadeniz ve Akdeniz'e bağlanan üç ek hattın da yapılması planlanmıştır. Bu demiryollarının her iki tarafında 20 km alan içerisinde kalan madenlerin Amerikan yatırımcıları tarafından işletilmesini kapsayan bir projenin geliştirilmesi planlanmıştır.⁷² Chester grubu Kasım 1909'da "Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi" adıyla bir şirket kurmuş ve şirketin sermayesi 600 bin dolar olarak belirlenmiştir. Ancak yaşanan olumsuz gelişmeler üzerine Chester yönetim merkezi Ekim ayında teklifini geri çekmiştir. 11 Aralık'ta da Amerikan Büyükelçisi Rockhill, sadrazama projeden vazgeçtiğini resmen bildirmiştir. Böylece proje, 1920 yılına kadar gündemden kalkmıştır.⁷³

1920'de yapılan San Remo görüşmelerinde alınan kararlar Fransa, Musul'u İngiltere'ye bırakmıştır. Buna karşılık İngiltere, Fransa'ya Musul petrolünün %25'ini vermeyi kabul etmiştir.⁷⁴ Bu anlaşma Amerikalılar tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Amerikalı Chester'in kurmuş olduğu şirket savaştan önce ön sözleşmesi yapılmış olan imtiyazını yeniden yürürlüğe koymak üzere harekete geçmiştir.⁷⁵ Petrolün önem kazanmasıyla beraber Amiral Kolby M. Chester, Amerikan Dışişleri Bakanlığı'na 1920 başlarında tekrar müracaatta bulunarak Chester Projesi'nin tekrar yürürlüğe girmesi talebinde bulunmuştur. Bu arada Ottoman-American Development Company şirketi, Kanadalı Binbaşı Clayton-Kennedy'i ve Amiral Chester'in İstanbul'daki American Shipping Board'da çalışan oğlu Arthur Chester'ı projenin yeniden uygulamaya konulmak üzere görüşmesi için Ankara'ya göndermiştir.⁷⁶ Kennedy ve Chester'in Ankara'ya gelecek olmaları Türk Hükümeti tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Çünkü Ankara Hükümeti, Amerika ile ekonomik ilişkileri geliştirerek uluslararası alanda Amerika'nın desteğini almayı düşünmüştür.⁷⁷ Bu arada TBMM Hükümeti'nin Misak-ı Milli politikasıyla Musul petrolü Türk milli sınırları içinde kalmış ve bu durum Amerikan girişimcilerin Chester Projesi imtiyazı elde etme isteğini daha da artırmıştır. Colby Chester'in

71 Erdal Açıkseks ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2010, s. 54.

72 Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 29; U. Büyüktepe, *Türk Amerikan İlişkilerinin Müttefiklik ve Stratejik Ortaklık Boyutlarının Karşılaştırmalı Analiz*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2006, s. 9.

73 Erdal Açıkseks ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2010, s. 63.

74 D. Gök, "1924 Türk Basımında Musul Meselesi", (Ed.: Kutlu Abdurrahman) *Misak-ı Milli ve Türk Dış Politikasında Musul*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 1998, s. 63.

75 M. Kemâl Öke, *İngiltere'nin Güneydoğu Anadolu siyaseti ve Binbaşı A. W. C. Noel'in faaliyetleri*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1988, s. 201.

76 B. S. Yavuz, "Fransız Arşiv Belgeleri'nin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, 2003, s. 531.

77 B.O.A., HR. İM, 26/11 (10.12.1922)

oğlu Arthur Chester ile Clayton-Kennedy Eylül 1922 ortalarında Ankara Hükümeti ile görüşmelerde bulunmuştur.⁷⁸ Görüşmeler sonucunda hazırlanan anlaşma taslağına son şekli verilerek Chester Projesi 22 Ocak 1923'te Feyzi Bey tarafından İcra Vekilleri Heyeti'ne sunulmuştur. 30 Ocak 1923'te yapılan görüşmelerden sonra Başvekil Rauf Bey tarafından kanunlaşması için Meclis'e gönderilmiştir.⁷⁹ Bu gelişmeler sonucunda sözleşme, 8 Nisan 1923'te TBMM'de tartışmaya açılmıştır. Kanun, yapılan oylamada 11 ret ve 10 çekimsere karşı 185 oyla kabul edilmiştir.⁸⁰ TBMM'de onaylanan sözleşmelerin içeriğı şöyleydi: OADC, Türk Hükümeti'nden ne kilometre garantisi ne de başka bir para yardım istemeden, Anadolu'da ve Musul-Kerkük-Süleymaniye bölgesinde 4.400 kilometreye yakın bir demiryolu hattı ve kıyılarda da üç liman yapacaktı. Karşılığında ise inşa ettiği bu demiryolu hatlarıyla limanların ve hatların iki yanında toplam 40 kilometrelik alandaki petrol dahil bütün madenleri 99 yıllığına işletme hakkına sahip olacaktı. Bununla birlikte ana sözleşmenin kesinleşmesinden sonraki altı ay içinde Türk kanun ve kurallarına uygun olarak Türklerin de ortak olacağı bir Türk Anonim Ortaklığı kuracaktı. Bu Anonim Ortaklık, sözleşmedeki demiryolu ve limanların yapımı, işletmesi ve maden imtiyazlarını OADC adına kullanacaktı.⁸¹

Chester ve Kennedy'nin planlarından biri de Ankara'da şirkete tahsis edilecek 20 km karelik bir arazi üzerinde modern şehirlerindeki altyapı imkânlarına sahip bir şehir kurulacağı teklifiydi. Diğerisi ise; Amerika'dan kredi, tarım araç gereçleri ithalatı ve bunların bakım ve tamiri için atölyeler kurulmasını kapsayan teklifti. Ancak şehirleşme ile ilgili tekli Ankara Hükümeti'nin ilgisini çekmezken ikinci teklif önemli bir yankı uyandırmıştı.⁸²

İngilizler, Almanlar, Fransızlar ve Ruslar Chester'ın girişimlerini yakından takip edip, her fırsatta değişik hatlara muhalefet etmişlerdir.⁸³ Yaşanan olumsuz gelişmeler sonucunda 29 Ağustos 1923'te Chester Grubu elindeki imtiyazı üç yüz bin dolar karşılığında ve bu işte elde edilecek kârlardan yüzde on derecesinde bir paya karşılık bir Kanada Grubuna satmıştır.⁸⁴ Kanada Grup da projeyi gerçekleştirememiştir. Böylece Amerika'nın Ortadoğu'daki ilk demiryolu politikası hüsrarla sonuçlanmıştır.

Ortadoğu'da Petrol Mücadelesi

Emperyalist Devletlerin Ortadoğu'da yürüttükleri mücadelelerden birini de şüphesiz buradaki petrol kaynaklarına sahip olma çabası oluşturmuştur. Bu konuda da başı çeken devletler İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika olmuştur. Büyük devletlerin Ortadoğu'daki petrol mücadelesi İngiltere'nin bölgedeki petrolün varlığını keşfetmesiyle başlamıştır. İngiliz parlamentosu

78 Fahir Armaoğlu, *Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 29.

79 B. S. Yavuz, "Fransız Arşiv Belgeleri'nin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, 2003, s. 547.

80 *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre 1, C. 29

81 B. S. Yavuz, "Fransız Arşiv Belgeleri'nin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, 2003, s. 547.

82 Erdal Açıkseks ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2010, s. 107.

83 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 137.

84 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 315.

1838'de Yarbay Francis Rawdon Chesney'i Fırat Nehri havzasından Hindistan'a en kolay ulaşımın nasıl sağlanabileceği konusunda inceleme yapmakla görevlendirmiştir. Chesney'in incelemeleri sonucu İngiliz parlamentosuna sunduğu raporda yöredeki petrol kaynaklarının yerlerinden ve bu pınarların eski çağlarda kullanıldıkları ile ilgili bilgilerden bahsedilmiştir. Romanya'da kuyu açma yöntemiyle petrol çıkartılmaya başlanması İngiliz, Fransız ve Alman sermayesinin petrol olan bölgelere yoğunlaşmasına neden olmuştur.⁸⁵

Osmanlı Devleti'nin denetiminde olan Ortadoğu coğrafyası, stratejik konumu yanında sahip olduğu zengin petrol kaynaklarından dolayı "Sanayi İnkılabı" sonrası hammadde arama yarışına giren sömürgeci devletler için ele geçirilmesi gereken stratejik bir bölge olarak görülmeye başlanmıştır. Buradaki zengin petrol kaynakları, giderek yaygınlaşan sanayileşme neticesinde devletlerarasında büyük çatışmalara zemin hazırlamıştır.⁸⁶

İran'ın yeraltı kaynaklarının işletilmesine yönelik imtiyaz hakkı 1872'de Nasreddin Şah tarafından Baron Julius de Reuter isimli İngiliz vatandaşına 70 yıl süreliğine verilmiştir.⁸⁷ Böylece İngiltere Ortadoğu'daki ilk petrol anlaşmasını İran'la yapmıştır.

Bir Osmanlı coğrafyası olan Ortadoğu'daki petrol kaynaklarını gizlice araştırmak isteyen yabancı araştırmacılar bölgedeki incelemelerine bir bahane uydurmaya çalışmışlardır. Nitekim II. Abdülhamid, İngiltere'de öğrenim görmüş olan İstanbullu Ermeni bir tüccarın oğlu olan Kalust Serkis Gülbanyan'ı Musul vilayetinde araştırma yapmakla görevlendirmiştir. Yapılan incelemede Musul ve Bağdat sınırlarında zengin petrol yatakları olduğu tespit edilmiştir. Gülbanyan, yaptığı araştırmanın sonucunu Osmanlı Maden Bakanlığı'na bildirmiştir.⁸⁸ Bu gelişmelerden haberdar olan İngiltere de bölgede petrol aramanın ve bunun için de Osmanlı Devleti'nden izin almanın gayreti içinde olmuştur. İngiliz elçisi Sultan Abdülhamid'e gelerek Anadolu, Suriye ve Hicaz topraklarının tarihin en büyük medeniyetlerinin merkezi olduğunu söyleyerek buralarda arkeolojik kazı yapılmasıyla ilgili izin istemiştir.⁸⁹ Bunun yanı sıra İngilizler, Musul ve Bağdat'ta derin kuyular açmaya başlayınca II. Abdülhamid'in şüphesi daha da artmıştır. Neticede İngiliz arkeologların aradıklarının kırık küpler, heykeller değil de petrol olduğu anlaşılmıştır.⁹⁰ Büyükelçi bir süre sonra yine Abdülhamid'e gelerek yöre halkının susuzluk çektiğini, İngiltere Hükümeti'nin Suriye ve Hicaz topraklarında insanlık adına kuyular açmak istediklerini bildirmiştir. İngilizlerin gizli planını anlayan Abdülhamid, bu isteklerini reddetmiş ayrıca Musul ve Bağdat'ta açılan kuyuları da kapattırmıştır. Böylece İngilizlerin petrol konusundaki ilk girişimleri Sultan II. Abdülhamid engeline takılmıştır.⁹¹ Bu

85 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 36.

86 Zekeriya Türkmen, *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları 1922-1925*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2011, s. 9.

87 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 36.

88 Zekeriya Türkmen, *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları 1922-1925*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2011, s. 7.

89 Bülent Demirbaş, *Musul Kerkük Olayı*, Arba Yayınları, İstanbul, 1991, s. 69.

90 Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 177.

91 Bülent Demirbaş, *Musul Kerkük Olayı*, Arba Yayınları, İstanbul, 1991, s. 69.

gelişmelerden sonra II. Abdülhamid, Musul'u emperyalist devletlere karşı koruyabilmek amacıyla 6 Şubat 1889'da çıkarmış olduğu fermanla burayı Hazine-i Hassa nezaretine bağlamıştır.⁹² Abdülhamid'in bu fermanı çıkarmasından hemen sonra Tuz ve Gayyara bölgesindeki Hazine-i Hassa arazilerindeki petrolün çıkartılıp işletilmesi için Fransa'dan bir uzman getirilmiştir. Sultan'ın İngiltere'ye güvenmemesi ve Almanlara da demiryolu Mezopotamya'ya ulaşmadan petrol işleme olanağı vermek istememesi Fransızlarla işbirliğinde etkili olmuştur. Fransız uzmanın kuyuları derinleştirilmesiyle petrol üretiminde bir miktar artış sağlanmıştır. Bu bölgede elde edilen ham petrol Tuz'da kurulan ilkel bir rafineride işlenmiştir.⁹³

Berlin-Bağdat Demiryolu yapımını üstlenen Almanların ağırlıkla temsil edildiği Anadolu Demiryolu Şirketi 1888 imtiyazıyla hattın geçtiği arazide bulunan hammadde kaynaklarını çıkarma ve işletme yetkisi almıştır. Almalarla yapılan bu anlaşma İngilizleri de harekete geçirmiştir.⁹⁴ İngiliz petrol endüstrisinden Samuel kardeşler 1892'de birçok imtiyaz elde ederek ilk petrol tankerini inşa etmişlerdir. Royal Dutch ve Samuel kardeşler arasındaki rekabet sonucu 1897'de Shell kurulmuştur.⁹⁵ Petrol mücadelesinin ağırlık merkezini Arap yarımadası teşkil etmiştir. Fakat asıl mücadele Musul petroleri için verilmiştir. İngilizler mücadeleyi Hicaz'dan başlatmışlar, Osmanlı Devleti'nin dikkatini bu bölgeye çekerek Musul'un boş bırakılacağını düşünmüşlerdir.⁹⁶ İngiliz girişimci William Knox D'Arcy, altı yıllığına İran petroleri imtiyazını almıştır. Bu imtiyazı aldıktan sonra da yeni imtiyazlar için çalışmalarını sürdürmüştür.⁹⁷ D'Arcy, 1901'de temsilcisi Alfred Marriot'u İstanbul'a göndermiş onun aracılığıyla Mezopotamya petrolerinin imtiyazını elde etmeye çalışmıştır.⁹⁸ Sidney Reyi, 1901'de D'Arcy'nin elindeki İran petroleri imtiyazını aldıktan sonra 1902'den itibaren Arap yarımadasında çalışmaya başlamıştır. Bölgede birtakım şahıslar Sidney Reyi'in kıskırtmasıyla Osmanlı Devletine karşı isyan etmiştir. Fakat II. Abdülhamid'in gönderdiği Osmanlı ordusu isyanı bastırmıştır.⁹⁹

5 Mart 1903'te Bağdat Demiryolu sözleşmesi yeni kurulan bir şirketle imzalanmıştır. Bağdat demiryolu sözleşmesi ile şirkete hattın iki yanında 20'şer kilometrelik bir şerit üzerinde tekel yaratmayacak şekilde maden ve petrol yataklarını işletme hakkı da verilmişti. Bu sözleşme İngiltere'de büyük yankılar uyandırmıştır.¹⁰⁰ Amiral John Fisher, dünyada petrol piyasasını Standart Oil ve Royal Dutch Shell'in elinde tuttuğunu düşünerek Ortadoğu petrolerinin İngiltere'nin kontrolü altına alınması gerektiğini düşünmüştür.¹⁰¹

92 Tahir Kodal, *Paylaşılmayan Toprak Türk Basınına Göre (1923-1926)* Musul Meselesi, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 43.

93 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 499.

94 M. Kemâl Öke, *Musul-Kürdistan Sorunu 1918-1926*, İz Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 30.

95 Stephen Hemsley Longrigg, *Oil in The Middle East*, Oxford University Press, London, 1954, s. 12.

96 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 131.

97 Peter Mansfield, *A History of The Middle East*, Published By Penguin Group, London, 1991, s. 146.

98 Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 107.

99 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 131.

100 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 79.

101 Peter Mansfield, *A History of The Middle East*, Published By Penguin Group, London, 1991, s. 147.

Ortadoğu petrollerinin elde edilmesiyle ilgili İngiliz William Knox D'Arcy ile Fransızların desteklediği Alman Deutsche Bank grupları arasında şiddetli bir petrol imtiyazı mücadelesi yaşanmaya başlanmıştır. Bu durumda Bağdat Demiryolu imtiyazını alan Almanya daha avantajlı konuma gelmiştir. Fakat gerekli sermaye bulamayan Deutsche Bank 1907'de bir Hollanda-İngiltere ortaklığı olan Royal-Dutsch/Shell grubunun desteğini almıştır. Diğer yandan mücadeleyi bırakmayan D'Arcy, sahibi olduğu Anglo-Persian Oil Company aracılığıyla girişimlerini sürdürmüştür.¹⁰² Osmanlı Devleti Avrupa'nın yayılmacılığına karşı Amerika'yı iyi niyetli gördüğü için 1908'de Amiral Colby M. Chester'in temsil ettiği Ottoman American Development Company adındaki şirketin Ortadoğu'daki yatırımlarına sıcak bakılmıştır.¹⁰³

Osmanlı Devleti'nin İttihat ve Terakki döneminde petrol pazarlıkları şiddetlenmiştir. Nitekim 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından sonra çıkarılan bir kanunla padişaha ait olan petrol bölgesindeki arazi, Maliye Nezareti'ne bağlanmıştır. Bu gelişme çerçevesinde İngiliz, Fransız, Alman ve Amerikan şirketleri kıyasıya mücadeleye girişmiştir. Bu doğrultuda pek çok yabancı şirket Musul bölgesinde petrol imtiyazı almak istemiştir. Amerikalı Amiral Colby M. Chester, İngiliz bankacı Sir Ernest Cassel gibi şahısların kurduğu şirketler sermayelerini ortaya koyarak Ortadoğu'da petrol imtiyazı elde etmeye çalışmışlardır. Bu sırada Cassel'in kurduğu "Türk Petrol Şirketi" sadece Mezopotamya'da değil Osmanlı coğrafyasının diğer bölgelerinde de petrol arama imtiyazı elde etmiştir.¹⁰⁴ Bu süreçte en önemli gelişmelerden biri de Royal Dutch ve Shell'in ortaklık kurlmaları olmuştur. Hollandalı kraliyet hanedanından Royal Dutch ile İngiliz asilzadelerinden Shell, girişimlerine hız vermişlerdir. 1907 de yapılan bu ortaklık sonucu hisselerin %60'sı Royal Dutch Petroleum Company'ye, %40'ı da Shell Transport and Trading Company Limited Şirketlerine verilmiştir. Böylece Amerikan Standart Oil'le ve Fransız petrol şirketlerine karşı ilk ciddi rakip İngiliz-Hollandalı ortaklığı şeklinde ortaya çıktı.¹⁰⁵ Bu süreçte National Bank of Turkey Deutsche Bank, Royal Dutch/Shell, Anglo-Saxon Petroleum Company ve African and Eastern Concessions birleşerek Turkish Petroleum Company adında bir konsesyum kurmuşlardır. Fakat İngiltere bu şirketi denetim altına almak için harekete geçmiştir. Bu amaçla National Bank of Turkey ve Gülbenkyan'a ait hisselerin tümüyle İngiliz sermayeli bir kuruluş olan ve hükümetle yakın işbirliği içinde bulunan Anglo-Persian Oil Company'ye devredilmesi sağlanmıştır. Turkish Petroleum Company, on yıl içinde Mezopotamya petrolünün ele geçirilip paylaşılmasında batılı emperyalist güçlerin amaçlarına hizmet eden temel kurumsal yapı olarak ortaya çıkmıştır.¹⁰⁶

İngiliz Entelijans Servisi'ni Balkan komitacılarının akıl hocası olan Sir Boxter derhal harekete geçerek İngiliz Hükümeti'nin desteği ile Balkanlarda bir kargaşa çıkarmaya çalışmıştır.

102 İhsan Şerif Kaymaz, *Musul Sorunu*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 44.

103 Erdal Açıkseç ve Rahmi Doğanay, *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2010, s. 52.

104 Zekeriyâ Türkmen, *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları 1922-1925*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2011, s. 7.

105 Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 233.

106 İhsan Şerif Kaymaz, *Musul Sorunu*, Otopsi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 46.

Bu gelişmeler Almanların gerekse Rusya'nın gözünü dünyanın en zengin petrol sahalarından biri olan Ortadoğu'dan ziyade Balkanlara çevirmek için yapılmıştır.¹⁰⁷ Nitekim Balkanlarda yaşanan entrikalar sonucu Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması İngilizlere zengin Ortadoğu petrol bölgelerini işgal için yeni bir fırsat sunmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'nın Başlamasıyla Hızlanan Petrol Mücadelesi

Birinci Dünya Savaşı öncesi Ortadoğu'da petrol mücadelesi hız kazanmıştır. İngilizler, Osmanlı Hükümeti'nden petrol imtiyazı koparabilmek için her fırsatı değerlendirmeye çalışmıştır. Nitekim İngiltere'de Osmanlı Devleti hesabına yapılmakta olan ve bedelleri ödenen Sultan Osman, Reşadiye ve Fatih zırhlılarını da koz olarak kullanmıştır.¹⁰⁸ İngilizler, Osmanlı Hükümeti'nce 12 milyon İngiliz altını karşılığında satın alınan bu savaş gemilerini Musul üzerinde petrol imtiyazı verilmediği takdirde, Osmanlı Devleti'ne vermeyeceklerini bildirmişlerdir.¹⁰⁹ Bu tehdit karşısında Cavid Bey duruma bir çözüm bulmak için yanına Duyûn-ı Umumiye'de söz sahibi olan Ermeni asıllı Kalust Gülbenkian'ı da alarak Londra'ya gitmiştir. Cavid Bey, İngiliz yetkililerle görüşmeler yaptığı sırada İstanbul'dan Sadrazam Said Halim Paşa'dan aldığı acele bir davet üzerine yeniden İstanbul'a dönmüştür. Çünkü bu arada Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na katılmıştır. Bundan sonra Londra'da görüşmeleri Gülbenkian, Osmanlı Devleti adına yürütmüştür. Gülbenkian, Osmanlı Devleti'nin temsilcisi olarak petrol konusunda görüşmelerde bulunmuştur. Böylece İngilizlerin eline büyük bir fırsat geçmiştir. İngiliz yetkililer bu durumu çok iyi değerlendirerek Gülbenkian ile bir anlaşma imzalamıştır. Bu anlaşmaya göre İngilizler Ortadoğu özellikle Musul petrollerini istedikleri gibi kullanabileceklerdi.¹¹⁰ Birinci Dünya Savaşı'nda Ortadoğu petrollerine ihtiyaç duyacağını bilen İngiltere bu anlaşmayla savaş durumunda bölge petrollerini istediği gibi kullanmayı amaçlamıştır. Petrolün İngiliz donanmasının en önemli yakıtı durumuna gelmesi İngiltere'yi Ortadoğu petrollerini kontrol altına alma düşüncesine itmiştir. İngiltere açısından bölgedeki petrolün ve Hindistan yolunun emniyete alınması için Suveyş Kanalı'nın kontrolünün ele geçirilmesi de önem arz etmiştir.¹¹¹

Alman asıllı İngiliz bankacı Sir Ernest Cassel tarafından kurulan Turkish Petroleum Company'nin büyük hissedarları Birinci Dünya Savaşı arifesinde Mezopotamya ve diğer Osmanlı vilayetlerinde petrol imtiyazları sağlayıp işletmek amacıyla, Osmanlı Devleti'ne karşı izlenecek yolu belirlemişlerdir.¹¹² Büyük devletler Ortadoğu petrollerinin paylaşılması konusunda birtakım anlaşmalara varmışlardır. Nitekim 19 Mart 1914 tarihli Foreign Office Agreement Anlaşması'na göre kurulan yeni konsorsiyumda APOC, hisselerin %50'sine sahip olurken, Deutsche Bank %25 ve Royal Dutch Shell de %25'ini almıştır. Diğer yandan APOC ve Royal Dutch Shell grubunun her ikisi de toplam hisselerinin %2.5'ini bağlı adı

107 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 106.

108 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 117.

109 Rauf Orbay, *Siyasi Hatıralar*, Örgün Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 8.

110 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 117

111 G.D. Clayton, (Ed.) *Britain and the Eastern Question*, University of London Pres LTD, London, 1971, s. 220.

112 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 43.

altında Gülbenkian'a vermişlerdi.¹¹³ The Turkish Petroleum Company Limited, Londra'da Gülbenkian ile E. Cassel arasında yapılan anlaşmadan yaklaşık bir hafta sonra 30 Mart 1914'te Osmanlı Devleti Ticaret ve Ziraat nezaretine müracaat ederek bütün Irak'ı kapsayan petrol imtiyazı talebinde bulunmuştur.¹¹⁴ Alman ve İngiliz büyükelçilerinin Osmanlı Devleti'ne Turkish Petroleum Company'ye Musul'da petrol imtiyazı verilmesi için başvurması üzerine 28 Haziran 1914'te Sadrazam Said Halim Paşa'nın yazılı cevabı ile imtiyazlar verilmiştir. Ne var ki Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla birlikte Turkish Petroleum Company'nin imtiyazı yürütmesi sürüncemede kalmıştır. Ancak İngilizler Irak petrol sahalarına bir daha çıkmamak üzere yerleşmiştir.¹¹⁵

Birinci Dünya Savaşı başlamadan önce İngiliz Hükümeti, İstanbul'daki elçileri aracılığı ile İttihat ve Terakki Hükümeti'ni tehdit ederek Musul petrol sahalarının imtiyazlarını istemişlerdir. Fakat İngiltere'nin bu isteği kabul edilmemiştir. Bu gelişmeler üzerine İngiliz Hükümeti Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ni rakip olarak görmeye başlamıştır. Böylece İngiltere'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki esas amacının petrol olduğu açıkça ortaya çıkmıştır.¹¹⁶ İngiltere, Ortadoğu petrollerine sahip olabilmek için Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin yanında değil de karşısında olması gerektiğini düşünmüştür.

İngiltere ve Fransa Ortadoğu'ndaki zengin petrol kaynaklarına sahip olmak için bölgedeki Kürtleri ve Arapları Türk devleti olan Osmanlı'ya karşı kıskırtmıştır. Arabistan yarımadasında, Irak'ta ve Suriye'de Arap devleti; Irak'ın ve Suriye'nin kuzeyinden aşlayarak Akdeniz'e kadar uzanacak bir suni Kürt devleti kurmaya çalışmışlardır. Böylece Türkiye ile Ortadoğu arasındaki bağı kopararak bölgenin kaynaklarını Avrupa'ya daha kolay taşıyabileceklerini düşünmüşlerdir. Bu politika Birinci Dünya Savaşı sürecinde ve sonrasında açık bir şekilde uygulanmıştır.¹¹⁷ İngiltere, bölgedeki Alman girişimlerini engellemek için Ortadoğu'ya Arapçayı çok iyi konuşan sosyolog ve iktisatçılardan meydana gelen heyetler göndermiştir. Bölge halkından Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklanmalarını ve Alman yatırımlarına itiraz etmeleri istenmiştir. Suriye'deki nüfuzunu kaybetmek istemeyen Fransızlar da Ortadoğu'nun petrol kaynaklarından istifade etmenin yollarını aramaya başlamışlardır.¹¹⁸ İngilizler adına Lawrens ve Miss Gertrud Bell Arap yarımadasında ajanist faaliyetler yürütmüştür. Miss Gertrud Bell kadın haliyle Ortadoğu'da deve sırtında kervanı ile çöllerde aylarca dolaşmıştır. Bell, İngiliz petrol imparatorluğuna Irak ve Hicaz petrollerini dahil etmek için durmak bilmeden çalışmıştır.¹¹⁹

Fransa, Suriye üzerinden Ortadoğu petrollerine ulaşmanın yanı sıra Anadolu'nun zenginliklerini de ele geçirmek istemiştir. Çukurova'nın pamuğu, Diyarbakır'ın zengin bakır

113 Joseph Heler, *British Policy Towards The Otoman Empire (1908-1914)*, Frank Cass And Company Limited, London, 1983, s. 92.

114 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 118.

115 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 43.

116 Matthew Hughes, *Allenby And British Strategy in Middle East 1917-1919*, Frank Cass Publisher, London, 1999, s. 120.

117 Zekeriyâ Türkmen, *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları 1922-1925*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2011, s. 6.

118 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 96.

119 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 113.

madenleri Fransa için elde edilmesi gereken kaynaklar olarak görülmüştür. Ancak İngiltere Ortadoğu'daki zenginliklere tek başına sahip olmak istemiştir. Hedefine ulaşmak için de Fransa'yı devre dışı bırakmaya çalışmıştır. İngiltere Suriye ve Cezayir üzerinde Fransa'yı durdurmak istemiştir.¹²⁰

Avrupa'da dizel motorlarıyla çalışan denizaltıların faaliyete girmesi ve gemilerde yakıt kullanımının artması petrole duyulan ihtiyacın artmasına yol açmıştır. Bu arada APOC kurulduktan iki yıl sonra Winston Churchill, İngiliz donanması komutanlığına getirilmiştir. Donanma için gerekli olan petrolün emin ellerde olması gerektiğini düşünen Churchill, 17 Haziran 1914'te İngiliz meclisine bir önerge vererek APOC'un %52'lik hissesini 2 Milyon 200 bin sterlin karşılığında devlet adına satın almıştır. Churchill'in tek şartı şirketin İngiliz donanmasına yakıt sağlamayı garanti etmesiydi. Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasından hemen sonra da İngiliz Hükümeti APOC'ye el koymuştur.¹²¹ İngiltere tarafından stratejik ve siyasi hedeflerini de kapsayacak şekilde bir program hazırlamak üzere 1915'te Sir Mauric Bunsen başkanlığında Anadolu İnceleme Komisyonu kurulmuştur. İngiltere petrol konusunda daha da güçlenmek için petrol talebini karşılayan şirketleri yeniden birleştirme kararı almıştır. Nihayet Lord Harcourt'un müdürlüğünde birleştirilen "Kraliyet Petrol Siyaseti Komitesi" petrole ilgili bütün çalışmalara dair genel koordinatörlüğü devralmıştır. Bunun üzerine Shell ve Royal Dutch ile müzakerelere girişmiş ancak pazarlıklarda bir uzlaşma sağlanamamıştır.¹²² İngiliz meclisinde Royal Dutch/Shell'in mi yoksa APOC'un mu desteklenmesi konusunda tartışmalı görüşmeler yapılmıştır. Churchill'in Royal Dutch/Shell'in İngiliz amaçlarına hizmet edemeyeceği görüşünde olmuştur. Avam Kamarasında gösterdiği çaba sonucunda desteklenecek olan şirket APOC olmuştur. Churchill'in sayesinde petrol ilk defa bir devlet politikasına alet edilmiş, böylece savaş arifesinde donanmanın yakıt sorunu kısmen de olsa çözülmüştür. APOC 1916'da ise İngiliz donanmasının ihtiyacının 1/5'ini karşılayacak konuma gelmiştir.¹²³

Birinci Dünya Savaşı'nda İngiliz Genelkurmayı neye mal olursa olsun Irak'ı işgal ederek İngiliz ordusunun petrol ihtiyacına cevap vermek için bu sahaları ele geçirmek istemiştir. Deterding'in teşvikiyle İngiliz kurmayları hedefine ulaşmak için bir plan hazırlamıştır. Nihayetinde Birinci Dünya Savaşı'nda Ortadoğu petrol bölgelerinin ele geçirilmesi için Townsend kumandasında bir saldırı düzenlenmesine karar verilmiştir. Bu birlik Arabistan cephesinden taarruza geçmiş fakat Ali İhsan Paşa komutasındaki Türk ordusu tarafından Kütü'l Amara'da yenilgiye uğratılmıştır. Townsend askerleriyle beraber Türk birliklerine esir düşmüştür. Churchill'in, İngiliz Avam Kamarasında "Efendiler şunu iyi biliniz ki bir damla petrol bir damla kandan daha kıymetlidir" sözü de İngilizlerin petrole verdiği önemi açıkça göstermektedir.¹²⁴

120 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 96.

121 Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 285.

122 M. Kemâl Öke, *Musul-Kürdistan Sorunu 1918-1926*, İz Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 44.

123 Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 285.

124 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 113.

Turkish Petroleum Company'deki Alman hisseleri 1915'te İngiliz Hükümeti tarafından Düşman Malları Emanetine devredilmiştir. İngiltere Başbakanı David Lloyd George ile Fransa Başbakanı Georges Clemenceau 1916'da bir araya gelerek savaş sonrasının paylaşımını görüşmüşlerdir. 1916'da yapılan Sykes-Picot Antlaşması'na Ortadoğu ile ilgili birtakım paylaşımlar yapılmıştır. Bu anlaşma ile İngiltere, Musul üzerindeki haklarından kısmen de olsa vazgeçmiştir. İngilizlerin Doğu Anadolu'ya kadar geleceğini düşündüğü Rusya ile sınır komşusu olmak istememiştir. Oluşturulacak bir tampon bölge, Rusya ile İngiltere arasında çıkabilecek olası çatışmaları önleyecekti. İngiltere Fransa ile yaptığı bu anlaşmayla egemenliğindeki Turkish Petroleum Company'nin Musul ve Bağdat'ta Osmanlı Devleti'nden almış olduğunu iddia ettiği petrol imtiyazları Fransızlar tarafından da tanınmış olacaktı. İngiliz kamuoyu ise bu anlaşmayla Musul'un Fransızlara verilmesine şiddetle karşı çıkmıştır. Bunun üzerine Londra'daki Fransız büyükelçisi anlaşmanın İngilizlerin Musul petrol haklarını etkilemeyeceği açıklamasında bulunmak durumunda kalmıştır.¹²⁵

Sykes-Picot Antlaşması sonucu Musul'un Fransa'ya verilmesiyle İngiltere'nin Hindistan'la karayolu bağlantısı tehlikeye girmiştir. Savaştan sonra İngiliz diplomasisi Fransız politik çevrelerini Sykes-Picot Antlaşması'nı yeniden gözden geçirmek gerektiğine ikna etmiştir. Bundan sonra İngiltere, Fransa'yı Musul bölgesinden çıkarmak için harekete geçme kararı almıştır.¹²⁶

Birinci Dünya Savaşı'nda İngilizlerin Basra'ya asker çıkararak Mezopotamya üzerine yürümelerinin sebeplerinden biri de buradaki petrol yataklarına sahip olmak istemeleridir. Mekke Şerifi Hüseyin'i Osmanlı Devleti'ne karşı isyana teşvik ederek Arapları da yanlarına alan İngiliz birlikleri 10 Şubat 1917'de Bağdat'a doğru hareket ederek Kut'u ele geçirmişlerdir. 11 Mart'ta da Bağdat'a sahip olan İngilizlere Musul yolu da açılmıştır.¹²⁷ Böylece Sykes-Picot Antlaşması'nda Fransızlara verilen bu bölgeye askeri açıdan sahip olmaya çalışan İngiltere, Fransa karşısında avantajlı duruma geçmiştir.¹²⁸

İngiliz birlikleri Mondros Mütarekesi'nin yürürlüğe girmesiyle beraber 8 Kasım 1918 Musul'a girmişlerdir. 1916'da imzalanan Sykes-Picot Antlaşması'yla Fransız nüfuz alanı olarak kabul edilen bölge şimdi İngiltere'nin denetimine girmiştir. İngilizler savaş tazminatı olarak Türk Petrol Şirketi'nin Almanlara ait olan %25 kısmını da ele geçince Musul petrollerinde en büyük paya sahip olmuşlardır. İngilizlerin bu hareketi ABD ve Fransa tarafından tepkiyle karşılanmış ve taraflar arasında şiddetli bir siyasi mücadele başlamıştır. ABD, Musul petroleri ile ilgili olarak eski bir antlaşmayı "Chester İmtiyazı"ni öne sürerken Fransa da Sykes-Picot Antlaşması ile bölgenin Fransa'ya bırakılması gerektiğini savunmuştur.¹²⁹ Burada Amerika'nın

125 Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 332.

126 M. S. Lazarev, *Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923)*, (Çev.: Mehmet Demir), Öz-Ge Yayınları, Ankara, 1989, s. 51.

127 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 43.

128 Matthew Hughes, *Allenby And British Strategy in Middle East 1917-1919*, Frank Cass Publisher, London, 1999, s. 122.

129 Abdulhalük M. Çay, *Her Yönüyle Kürt Dosyası*, Turan Kültür Vakfı Yayınları, Ankara, 1996, s. 375.

Chester Projesi'yle ve Fransa'nın Sykes-Picot Antlaşması'yla Ortadoğu'nun petrollerini hedefledikleri açıkça görülmektedir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Almanya ve onun müttefiki Osmanlı Devleti'nin yenilgisi, İngiltere'ye, Musul petrolüne tek başına sahip olma fırsatı vermiştir. Fakat bunun için Irak üzerinde tam bir politik kontrol oluşturmak ve Irak'ın özellikle da kuzey sınırlarının güvenliğini sağlanması gerektiği düşünülmüştür.¹³⁰ Musul'u alarak Fransa'yı gücendirdiğini düşünen İngiltere bu defa Güney Anadolu'yu Fransız nüfuz alanı olarak kabul ederek Anadolu'da yürütülen Milli Mücadele'nin önünü Fransa ile kesmek istemiştir.

İngiltere ve Fransa Arasındaki Petrol Anlaşmaları

İngiltere ve Fransa Ortadoğu ile ilgili birçok konuda çatışmalarına rağmen ortak çıkarları söz konusu olduğunda nadirde olsa bir paydada buluşabilmişlerdir. Fransa Başbakanı Clemenceau ve İngiliz Başbakanı Lloyd George'un girişimleri sonucu iki ülke heyetleri arasında ortak bir İngiliz-Fransız petrol politikası oluşturma girişimlerine 17 Aralık 1918'de Paris'te başlanmıştır.¹³¹

Fransa Başbakanı Clemenceau, Ortadoğu ile ilgili konularda bir anlaşmaya varmak isterken Lloyd George ise Filistin üzerinde İngiliz himayesinin tanınmasını, ayrıca Fransa'nın Musul Bölgesi'ndeki haklarından İngiltere lehine feragat etmesini istemiştir. İngiltere buna karşılık Türk petroleri şirketindeki Almanya'nın hissesinden %25'ini Fransa'ya verebileceğini belirtmiştir. Buna karşılık Fransa, Suriye'nin tamamının mandaterliğini istemiştir. Ancak İngiltere, Araplara söz verdiğini belirterek Fransa'nın bu teklifini kabul etmemiştir. Sadece kıyı kesimlerinin mandaterliğini tanıyacağını belirtmiştir. İngilizlerle münasebeti iyi olan Faysal da Suriye'nin İngilizlerin nüfuzunda kalmasını istemiştir.¹³² Paris'teki görüşmeler sonrasında iki ülke arasında 8 Nisan 1919'da Long-Berenger Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre İngiltere, Fransa'nın Türk Petrol Şirketindeki imtiyaz hakkını tanımıştır. Türk petrol şirketindeki sermaye dağılımı ise şöyledi: İngiliz sermayesi %70, Fransız sermayesi %20, yerel devlet payı ise %10'dur. Fransa, devralacağı Deutsche Bank hisselerini %5 faiziyle birlikte ödeyecektir. Fransa, Türk Petrol Şirketi'ne katılmasına karşılık kendi mandası altında kalacak topraklardan biri olan Mezopotamya'da diğeri ise İran'da olmak üzere Doğu Akdeniz limalarına dönecek boru hatlarının yapımı için İngiltere'ye her türlü kolaylığı sağlayacaktı.¹³³ Fakat Curzon, 21 Mayıs 1919'da yaptığı bir açıklama ile iki ülke arasındaki petrole ilişkin Long-Berenger Anlaşması'nın geçersiz olduğunu ilan etmiştir. İngilizlerin bu şekilde davranmasının nedeni İngiltere ve Fransa arasındaki barış görüşmelerine yönelik müzakereler sırasında Fransa'nın Suriye'ye yönelik tutumudur.¹³⁴ Fakat İngiltere'nin esas amacı petrol bölgesine tek başına sahip

130 M. S. Lazarev, *Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923)*, (Çev.: Mehmet Demir), Öz-Ge Yayınları, Ankara, 1989, s. 51.

131 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 269.

132 Yaşar Akbıyık, *Milli Mücadele'de Güney Cephesi (Maraş)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s. 55.

133 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 271.

134 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 273.

olmaktı. İngiltere Musul konusunda Fransa'nın tavrını yumuşatmak için Fransa'ya Suriye konusunda taviz vermiştir. Nitekim Eylül 1919 tarihinde Fransa ile İngiltere arasında yapılan anlaşma ile İngiltere, Suriye bölgesinden çekilecek böylece Fransız birlikleri Suriye'nin kıyı bölgelerinde İngiliz birliklerinin yerini alacaktır. Şam, Hama, Humus ve Halep bölgesi ve doğusu Arap hükümetinin yönetimine verilecek, ancak bu hükümete Fransa danışmalık edip destek verecekti.¹³⁵ Böylece İngiltere, Fransa'nın dikkatini Suriye'ye çekerek Ortadoğu'nun petrol açısından zengin bölgelerindeki politikasını daha rahat uygulamaya koyacaktı.

Fransa Başbakanı Clemenceau'nun iki ülke arasındaki konuları görüşmek üzere 11 Aralık 1919'da Londra'ya gelmesi petrol konusunu yeniden gündeme getirmek için İngiliz Hükümeti'ne bir fırsat sunmuştur. Clemenceau'nun Londra'ya geldiği gün İngiltere'nin petrol işlerinden sorumlu Bakanı Sir Hamar Greenwood, petrol konusunda müzakerelerde bulunmak üzere Paris'e hareket etmiştir. Greenwood'un Fransız petrol sorumlusu Berenger ile yaptığı müzakereler sonunda 21 Aralık 1919'da Greenwood-Berenger Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma birkaç değişiklik dışında tamamen Long-Berenger anlaşmasının aynıdır. Aralarındaki fark ise şöyledir: Fransız sermayesinin Türk petrol şirketine katılma payı en çok %25 olacaktır. Yerel hükümete verilecek pay %10 olarak belirlenmiştir. Yerel hükümet bu hakkı kullanırsa bunun 5 puanlık kısmı Fransız sermaye payından geri kalan 5 puanlık kısmı da iki ülkenin payından eşit olarak düşülecektir.¹³⁶ Anlaşmaya göre Ortadoğu'dan petrolün Akdeniz'e ulaştırılabilmesi için İran-Suriye istikametinden Akdeniz'e ulaşacak demiryolu ve petrol boru hattı projesi İngiltere ve Fransa tarafından kabul edilmiştir.¹³⁷ Fakat bir süre sonra İngiliz Hükümeti, Mezopotamya petrolünün işletilmesinde elde edilecek kârın şirketlere bırakılması yerine bu şirketlerin ortaklarının uyruğu olduğu devletlere ödenmesine karar vermiştir. İngiliz Hükümeti'nin petrol gelirlerinin devlete ait olması şeklindeki kararı Fransa ve Royal Dutch Shell Şirketi tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Bu durumun sakıncalı olabileceğini düşünen İngiliz Hükümeti sonunda Cadman'ı Fransa'ya göndermiş ve bu kez Berthelot ile yapılan müzakereler sonunda alınan kararlar 20 Nisan 1920'de Sevr Antlaşması ile sonuca bağlanmıştır. Bu kararlar da anlaşmanın ertesi günü Lloyd Georhe ve Millerand tarafından onaylanmıştır. Sevr Antlaşması'nın Greenwood-Berenger Anlaşması'nda yaptığı değişiklikler şöyledir: Fransa'ya Mezopotamya petrolünü işletecek şirkete %25 payla katılma hakkı yanında dilerse üretilen petrolün %25'ini bedeli karşılığında satın alma hakkı da tanınmıştır. Yerel hükümetin petrolü işletecek şirkete katılma payı %20'ye çıkarılmıştır. Fransa'ya ayrıca nüfuz bölgesinden geçen boru hattı ile İran'dan Akdeniz'e sevk edilecek APOC petrolünün %25'ini satın alma hakkı tanınmıştır. Diğer hususlar önceki anlaşma da olduğu gibi kalmıştır. Fransa Mezopotamya petrolünü işletecek şirkete ortak olmak için Societe Pour L'Exploitation des Petroles adlı şirket kurmuştur.¹³⁸

135 Matthew Swith Anderson, *Doğu Sorunu*, (Çev.: İdil Eser), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001, s. 387.

136 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 279.

137 George Lenczowski, *The Middle East in World Affairs*, Cornell University Press, New York, 1952, s. 92.

138 Hikmet Uluğbay, *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ayraç Yayınevi, Ankara, 2003, s. 288.

Nisan 1920'de yapılan San Remo görüşmelerinde Musul petrollerinin %25'lik hissesini Fransa'ya peşkeş çeken İngiltere, böylece Fransa'nın siyasi desteğini de kazanmıştır. Saf dışı bırakılan ABD, San Remo görüşmesine şiddetle tepki göstermiştir. Ankara Hükümeti'ni destekleme yönünde politik bir duruş sergilemeye başlamıştır. Bunun üzerine İngiltere ABD'yi kazanmak ve Musul konusunda Türkiye'yi yalnız bırakmak için 1922'de Musul petrollerinden %20'lik bir hissenin de ABD'ye verilmesi kararı almıştır. Böylece İngiltere'nin karşısında Sovyet desteğinde tek rakip olarak Türkiye kalmıştır.¹³⁹

Lozan'da Musul konusunu çözmek istemeyen İngiltere bu konuyu sonraya bırakarak konunun Milletler Cemiyeti'ne götürülmesinin önünü açmıştır. Türkiye-Irak sınırının tespitinde petrolü daima göz önünde tutan İngiltere, Lozan görüşmeleri sırasında Türk heyetine gözdağı vererek amacına ulaşmaya çalışmıştır. Ancak Türk heyeti de Musul'dan ödün vermek istememiştir.¹⁴⁰ Görüşmelerin tıkanmaması için bu meselenin çözümü 9 ay içinde bir sonuca varılmak üzere Türk-İngiliz ikili görüşmelerine bırakılmıştır.¹⁴¹ Fakat daha sonraki görüşmelerde de bir sonuç alınamamış, İngiltere bunun üzerine konuyu Milletler Cemiyetine taşımıştır. İngiltere'nin güdümündeki bu kurul da Musul'un statüsünü İngiltere'nin mandaterliğindeki Irak'a vermiştir.

ABD ve Fransa'nın Musul petrollerinden pay talep etmesi üzerine İngiltere bu devletlere de pay vermeyi kabul etmek durumunda kalmıştır. Eylül 1924'te Gülbenkian ve Ernest Cassel'in ortak oldukları Turkish Petroleum şirket yetkilileri ve Amerikan Büyükelçisi Dışişleri Bakanlığı'na çağrılarak görüşmelere başlanmıştır. Churchill'in teklifiyle İngilizlerle Amerikalıları bir araya getiren yine Gülbenkian olmuştur. Onun aracılığıyla Amerikalılar Turkish Petroleum'a ortak olmuşlardır. Angle-Persian, Turkish Petroleum'daki haklarını Amerikalılara devretmiştir. Petrol konusunun kesin çözüme 31 Mart 1926'da yapılan anlaşmayla varılmıştır. Bu anlaşmada Turkish Petroleum Şirketi'nin paylarından yaklaşık %24'ünün Anglo-Persian, Royal Dutch, Shell, Comapigne Française de Petroles ve Near East Development Company'ye (Amerikan) verilmesine; %5'inin ise II. Abdülhamid döneminden beri komisyonluk görevini yürüten Gülbenkian'a ayrılmasına karar verilmiştir. Daha sonra 1929'da Turkish Petroleum Company'nin adı da Iraq Petroleum Company olarak değiştirilmiştir. 24 Mart 1934'te de Iraq Petroleum ile Irak Hükümeti arasında yapılan imtiyaz anlaşmasına göre Iraq Petroleum bu bölgedeki petrol yataklarının tümünü denetim altına almıştır. 10 Nisan 1932'de Irak Hükümeti'nce British Oil Development Company'ye verilen Dicle'nin batısında kalan Irak toprakları petrol imtiyazı 1942'de Iraq Petroleum'un bir alt kuruluşu olan Musul Petroleum Company'e devredilmiştir.¹⁴²

Bölgedeki petrolü ele geçirmek isteyen İngiliz emperyalizmi, emeline ulaşmak için hem müttetiklerini hem de bölgedeki toplulukları gayet ustaca kullanmış ve hedefine ulaştıktan

139 Abdulhalük M. Çay, *Her Yönüyle Kürt Dosyası*, Turan Kültür Vakfı Yayınları, Ankara, 1996, s. 375.

140 Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 126.

141 İsmet İnönü, *Hatıralar*; (Haz.: Sabahattin Selek), Bilgi Yayınevi, Ankara, 2006, s. 361.

142 M. Kemâl Öke, *Musul-Kürdistan Sorunu 1918-1926*, İz Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 212.

sonra bunların hepsine sırtını dönmüştür.¹⁴³ Bundan sonra çıkarlarının korunması için bölgede kurdukları manda yönetimleriyle kendi emperyalist politikalarını uygulamaya başlamıştır.

Sonuç

İngiltere, Hindistan'a giden imparatorluk yolunu güven altına almak, bölgede demiryolu inşa edip Ortadoğu'nun zenginliklerini ele geçirmek için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde etmeye çalışmıştır. Fransa da Anadolu ve Suriye'de elde ettiği demiryolu imtiyazlarıyla bölgedeki kaynakları Fransa yararına kullanmaya çalışmıştır. Bu durum Ortadoğu'da İngiliz-Fransız nüfuz mücadelesine dönüşmüştür. İngiltere ve Fransa'nın Ortadoğu'da demiryolu imtiyazı elde ederek bölgede petrol başta olmak üzere yer altı ve yer üstü kaynaklarının sömürgeleştirilmeye çalışıldığı Osmanlı Devleti yetkilileri tarafından görülmesi üzerine bu iki devlete rakip olarak bölgede Alman yatırımları desteklenmeye çalışılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'ndeki Alman demiryolu yatırımları İngiltere, Fransa, Rusya ve Amerika tarafından büyük bir tepkiyle karşılanmıştır. Bu devletler gerek Ortadoğu'da gerekse Osmanlı Devleti'nin değişik coğrafyalarında Almanlara imtiyazlar verilmesine karşılık kendileri de çeşitli imtiyazlar istemiştir. Bu durumda Ortadoğu büyük devletlerin demiryolu ve petrol başta olmak üzere çeşitli alanlarda nüfuz mücadelesine dönmüştür. Osmanlı Devleti'nin çağın gerekleri olan yatırımları gerek ekonomik gerekse teknik yetersizliklerden dolayı kendi başına yapamaması Ortadoğu'yu büyük devletlerin güç gösterisi alanına çevirmiştir.

Petrolün önem kazanmasıyla Ortadoğu'daki nüfuz mücadelesi de hız kazanmıştır. Nihayet bir bahane ile Balkanlarda çıkarılan Birinci Dünya Savaşı yankılarını en fazla Ortadoğu'da hissettirmiştir. Bu savaş büyük devletlere Ortadoğu'nun zenginliklerini paylaşmak için bir fırsat sunmuştur. Büyük devletler Ortadoğu'nun petrol bölgelerini kendi aralarında paylaşmışlardır. Geriye Türklerin elinden alınmış ve sınırları cetvellerle petrol kaynaklarının konumuna göre çizilmiş bir Ortadoğu kalmıştır. Ankara Hükümeti'nin tesbit ettiği Misak-ı Milli sınırları içinde olan Musul dahi yalnız petrol kaynakları açısından zengin olduğundan dolayı İngilizler tarafından işgal edilmiştir.

Dolayısıyla Ortadoğu'ya demiryolu imtiyazı bahanesiyle giren büyük devletler günümüzde de çeşitli bahanelerle bölgenin petrol kaynaklarını sömürmeye devam etmektedir. Ne yazık ki Ortadoğu halkları ve devletleri kendi kaynaklarını çıkartıp işletemediği sürece bu böyle devam edecektir. Bu çalışmadaki amacımız da büyük devletlerin Ortadoğu'yu kalkındırma bahanesiyle bölgeyi nasıl sömürgeleri altına almaya çalıştıklarını belge ve bilgiler ışığında bütün yönleriyle ortaya koymaktır.

143 Abdulhalük M. Çay, *Her Yönüyle Kürt Dosyası*, Turan Kültür Vakfı Yayınları, Ankara, 1996, s. 375.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Kaynakça/References

B.O.A., HR. SYS, 67/47 (11.10.1910)

B.O.A., HR. İM, 26/11 (10.12.1922)

TBMM Zabıt Ceridesi, Devre 1, C. 29

Açıkses, Erdal. ve Doğanay, Rahmi. *Amerika'nın Yüz Yıllık Ortadoğu Hayali Chester Projesi*, Elazığ: Fırat Üniversitesi Basımevi, 2010.

Akbiyık, Yaşar. *Milli Mücadele'de Güney Cephesi (Maraş)*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990.

Anderson, Matthew Swith. *Doğu Sorunu*, (Çev.: İdil Eser), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.

Armaoğlu, Fahir. *Belgelerle Türk-Amerikan münasebetleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1991.

Baskıcı, Mehmet Murat. *1800–1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2005.

Beşirli, Mehmet. “Bağdat Demiryolu’nu Akdeniz Uzantısı: Toprakkale- İskenderun Demiryolu”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 2004, S. 23, s. 215-230.

Büyüktepe, U. *Türk Amerikan İlişkilerinin Müttefiklik Ve Stratejik Ortaklık Boyutlarının Karşılaştırmalı Analizi*. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2006.

Can, Bilmez Bülent. *Demiryolundan Petrole (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Clayton, G.D. (Ed.) *Britain and the Eastern Question*, London: University of London Pres LTD, 1971.

Çavdar, Tevfik. *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*, İstanbul: İmge Kitabevi, 2003.

Çavdar, Tevfik. *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul: Ant Yayınları, 1970.

Çay, Abdulhalûk M. *Her Yönüyle Kürt Dosyası*, Ankara: Turan Kültür Vakfı Yayınları, 1996.

Demirbaş, Bülent. *Musul Kerkük Olayı*, İstanbul: Arba Yayınları, 1991.

Earle, Edward Mead. *Bağdat Demiryolu Savaşı*, (Çev.: Kasım Yargıcı), İstanbul: Milliyet Yayınları, 1972.

Ediger, Volkan Ş. *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2005.

Engin, Vahdettin. *Rumeli Demiryolları*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1993.

Erol, Adem. *Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2003.

Gök, D. “1924 Türk Basınında Musul Meselesi”, (Ed.: Kutlu Abdurrahman) *Misâk-ı Millî ve Türk Dış Politikasında Musul*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 1998.

Gülsoy, Ufuk. *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1994.

Heler, Joseph. *British Policy Towards The Otoman Empire (1908-1914)*, London: Frank Cass And Company Limited, 1983.

Hughes, Matthew. *Allenby And British Strategy in Middle East 1917-1919*, London: Frank Cass Publisher, 1999.

- Hülagü, Metin. *Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, 2008.
- İnalçık, Halil ve Quataert (Ed.). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004.
- İnönü, İsmet. Hatıralar, (Haz.: Sabahattin Selek), Ankara: Bilgi Yayınevi, 2006.
- Karadağ, Raif. *Petrol Fırtınası*, İstanbul: Emre Yayıncılık, 2003.
- Kaymaz, İhsan Şerif. *Musul Sorunu*, İstanbul: Otopsi Yayınları, 2003.
- Keyder, Çağlar ve Özveren, Eyüp (Ed.). *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Kodal, Tahir. *Paylaşılmayan Toprak Türk Basımına Göre (1923-1926) Musul Meselesi*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2005.
- Kurubaş, Erol. *Başlangıçtan 1960'a Kürt Sorunu'nun Uluslararası Boyutu*, Ankara: Ümit Yayıncılık, 1997.
- Lazarev, M. S. *Emperyalizm ve Kürt Sorunu (1917-1923)*, (Çev.: Mehmet Demir), Ankara: Öz-Ge Yayınları, 1989.
- Lenzowski, George. *The Middle East in World Affairs*, New York: Cornell University Press, 1952.
- Longrigg, Stephen Hemsley. *Oil in The Middle East*, London: Oxford University Press, 1954.
- Mansfield, Peter. *A History of The Middle East*, London: Published By Penguin Group, 1991.
- Orbay, Rauf. *Siyasi Hatıralar*, İstanbul: Örgün Yayınevi, 2009.
- Ortaylı, İlber. *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İstanbul: İletişim Yayınları, 2002.
- Öke, M. Kemâl. *İngiltere'nin Güneydoğu Anadolu siyaseti ve Binbaşı A. W. C. Noel'in faaliyetleri*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1988.
- Öke, M. Kemâl. *Musul-Kürdistan Sorunu 1918-1926*, İstanbul: İz Yayıncılık, 1995.
- Özyüksel, Murat. *Hicaz Demiryolu*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Özyüksel, Murat. *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul: Arba Yayınları, 1988.
- Pichon, Jean. *Cihan Harbinin Şarka Ait Kaynakları*, (Çev.: Hüseyin Cahid Yalçın), İstanbul: Kanaat Kitabevi Yayınları, 1939.
- Rathmann, Lothar. *Berlin-Bağdat*, (Çev.: Ragıp Zarakolu), İstanbul: Belge Yayınları, 1982.
- Soy, H. Bayram. *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi*, Ankara: Phoenix Yayınevi, 2004.
- Sönmez, Mustafa. *Doğu Anadolu'nun Hikayesi*, Ankara: Arkadaş Yayınları, 1992.
- Sultan Abdülhamid. *Siyasî Hatıratım*, İstanbul: Dergah Yayınları, 1987.
- Türkmen, Zekeriya. *Musul Meselesi Askeri Yönden Çözüm Arayışları 1922-1925*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2011.
- Uluğbay, Hikmet. *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*, Ankara: Ayraç Yayınevi, 2003.
- Waylet, Bonyar ve Jackh Earnst. *İmparatorluk Stratejileri ve Ortadoğu*, (Çev.: Vedat Atilla), İstanbul: Çınar Matbaacılık, 2004.
- Winterstetten, Karl Von. *XX. Yüzyıl Başında Alman Emperyalizmi ve Türkiye*, (Haz.: Faruk Yılmaz), Ankara: Elektronik Basım Yayıncılık Sanayi ve Limited Şirketi Yayınları, 2001.
- Yavuz, B. S. "Fransız Arşiv Belgeleri'nin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Atatürk Yolu*, 2003, s.12-25.

