

Geliş Tarihi: 22 Temmuz 2024  
Kabul Tarihi: 22 Kasım 2024

Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi  
*Journal of Modern Turkish History Studies*  
XXIV/49 (2024 Güz/Autumn), ss. 845-866

DOI: 10.18244/ctad.1519833

*Araştırma Makalesi / Research Article*

## ORTA DOĞU ENERJİ JEOPOLİTİĞİNDE STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ: YASİN HAŞİMİ'NİN TÜRKİYE-IRAK PETROL HATTI PROJESİ\*

Yasin TURNA\*\*

Onur AKDOĞAN\*\*\*

### Öz

20. yüzyılın başlarında Irak'ın İngilizler tarafından işgali, bölgenin siyasi ve ekonomik yapısını kökten değiştirmiş ve yeni bir ulus devletinin kurulmasına zemin hazırlamıştır. Bu duruma tepki gösteren Iraklılar, gelişen olaylar sonucunda İngiltere'nin petrol kaynakları ve ulaşım ağları üzerindeki hegemonyasını sürdürmesini sağlayacak ölçüde Irak'a bağımsızlık hakkı tanınmasını sağlamıştır. Ancak İngiliz mandasının devamı, özellikle güçlü bir siyasi profil olan Yasin Haşimi gibi Arap milliyetçilerinin tepkisine yol açmıştır. Haşimi, Irak hükümetinde görev alarak, İngiltere'nin bölgesel politikalarına karşı koymak ve ülkesinin bağımsızlığını güçlendirmek amacıyla, tarihî ve kültürel yakınlık duyduğu Türkiye ile enerji politikalarında ortak bir strateji geliştirmiştir. Bu çalışma, ilk kez yayınlanacak 1933 tarihli özel arşiv belgeleri üzerinden, Yasin Haşimi'nin İngiltere'den bağımsız olarak Türkiye ile Irak petrolünün Akdeniz'e sevki konusunda mutabakata vardığını ortaya koymaktadır. Belgeler, devlet arşivleri ve dönemin süreli yayınları ile desteklenmiş ve nitel metodolojiler kullanılarak analiz edilmiştir. Haşimi'nin milliyetçi politikası ve Türkiye ile ortak çıkarlar doğrultusunda hareket etmesi sonucunda, uluslararası çapta stratejik bir iş birliği niyeti doğmuştur. Türk hükümeti de Irak hükümetinin önde gelen temsilcisinden gelen teklife destekleyici bir yaklaşım göstermiştir. Türkiye, Irak ile iş birliği çerçevesinde planlanan petrol hattı projesini dönemin ekonomik ve siyasi zorlukları nedeniyle gerçekleştirememiş olsa da bu girişimler bölgedeki stratejik rolünü ve potansiyelini ortaya koymuştur.

**Anahtar Kelimeler:** *Yasin Haşimi, Orta Doğu Enerji Politikaları, Türkiye-Irak İlişkileri, Petrol Hattı, Ulaşım Politikaları.*

- \* Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır.  
*There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.*
- \*\* Dr. Öğr. Üyesi, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Erdek Meslek Yüksekokulu,  
(e-posta: yasinturna@gmail.com), (Orcid: 0000-0003-2153-2797).
- \*\*\* Öğr. Gör., Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi, Erdek Meslek Yüksekokulu,  
(e-posta: onrakd@gmail.com), (Orcid: 0000-0001-5523-2384).

## STRATEGIC COLLABORATION IN MIDDLE EAST ENERGY GEOPOLITICS: YASİN HAŞİMİ'S TÜRKİYE-IRAQ OIL PIPELINE PROJECT

### Abstract

In the early 20th century, the British occupation of Iraq fundamentally altered the region's political and economic structure, paving the way for a new nation-state. Reacting to this, Iraqis ensured that, as events unfolded, Iraq was granted a level of independence that allowed Britain to maintain hegemony over oil resources and transportation networks. However, the ongoing British mandate provoked Arab nationalists like Yasin al-Hashimi, a prominent political figure. Serving in the Iraqi government, Hashimi aimed to counter Britain's regional policies and strengthen Iraq's independence by developing a joint energy strategy with Türkiye, with which he shared historical and cultural ties. This study reveals, through newly published 1933 private archive documents, that Hashimi reached an agreement with Türkiye to transport Iraqi oil to the Mediterranean independently of Britain. The documents, supported by state archives and periodicals and analyzed using qualitative methods, show that Hashimi's nationalist policies and alignment with Türkiye led to intentions for strategic international cooperation. The Turkish government responded supportively to Hashimi's proposal. Although Türkiye could not implement the planned oil pipeline project with Iraq due to the economic and political difficulties of the time, these initiatives showcased its strategic role and potential in the region.

**Keywords:** *Yasin Haşimi, Middle East Energy Policies, Türkiye-Iraq Relations, Oil Pipeline, Transportation Policies.*

## Giriş

Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılması ile Avrupa merkezli dünya Orta Doğu'da yeni devlet yapılarını ve ulusal kimlikleri şekillendirmeye başlamıştır. Savaş sonrası başlayan bu yeni dönemde Orta Doğu, emperyalist güçler tarafından bölgedeki enerji kaynaklarının kontrolüne yönelik politik manevraların odağı haline gelmiştir. Özellikle de enerji kaynaklarının merkezi konumunda bulunan Irak'taki toplumsal hareketler ve siyasi rekabetlerle birlikte istikrarsız hükümetlerin iş başına gelmesi, bilhassa bölgenin hamisi konumundaki İngiltere'nin etkisini güçlendirmiştir. İngiltere'nin Irak'ta kurmaya çalıştığı bu hegemonya karşısında çok geçmeden milliyetçi hareketler kendini göstermeye başlamış ve Irak'ın modern tarihini biçimlendirecek önemli çalışmalara girişmişlerdir.

Bu çalışmada Irak'taki tesis edilmeye çalışılan nizam içerisinde söz sahibi olmak isteyen Arap milliyetçilerinin önde gelen temsilcilerinden Yasin Haşimi'nin Irak'ın bağımsız bütünlüğünü ve ulusal birliğini güçlendirmek için izlediği politikalara Türkiye'yi de dahil ederek güç bulma gayretinin yansımaları konu edinmiştir. Türkiye'nin sınır komşusunda yaşanan siyasi gelişmeler tezahür ederken her iki ülkenin stratejik menfaatlerini güçlendirmek için giriştiği diplomatik ve istihbarî çabalara da ışık tutulmuştur.

1930'lu yıllarda Irak hükümetinde Maliye Bakanlığı ve iki dönem de Başbakanlık makamında bulunan Yasin Haşimi ile Türkiye'nin Bağdat Büyükelçisi Tahir Lütfi arasında gerçekleşen görüşmelerde ekonomik ve siyasi iş birliğine ilişkin politikalar hedeflenmiştir. Yasin Haşimi'nin Irak hükümetinde yaşanan gelişmeler ve bölge üzerindeki hâkim güçler hakkında verdiği bilgilerin yanı sıra Türkiye ile güçlendirmeye çalıştığı münasebetleri ekonomik ve siyasi iş birliği ile taçlandırmak istemiştir. Eski bir Osmanlı subayı ve Mustafa Kemal hayranı olduğunu beyan eden Yasin Haşimi, Türkiye'nin de çıkarlarını gözeterek bölgedeki İngiliz hakimiyetine son verecek bir dizi proje teklifinde bulunmuştur. Bu doğrultuda Yasin Haşimi, İngiltere ile Türkiye arasında çekişme konusu olan ve nihayet İngiltere'nin hinterlandı içerisinde kalan Musul'daki petrol kaynaklarının Türkiye ve Irak'ın iş birliği ile oluşturulacak yeni bir ulaşım ağı ile Akdeniz'e taşınarak dünya pazarına sunulması için Türkiye'nin desteğini istemiştir.

Yasin Haşimi'nin Musul'dan Mersin'e ulaşacak bir petrol transfer hattına ilişkin önerisi, iki ülkenin ekonomik ve siyasi ilişkilerinin derinleşmesi açısından kritik bir öneme sahip olduğu gibi, Irak üzerinde manda hakimiyeti bulunan İngiltere ile de yeni münazaralara neden olacak uluslararası bir etki gücüne sahiptir. Bu bakımdan Haşimi'nin teklifi ile bu teklife ilişkin ekonomik ve siyasi engeller, Türkiye'nin Musul'da hinterlant arayışları ve bölgesel bir güç olma iddiasını anlamak için önemli hususları ortaya koyar.

İlk defa yayınlanacak arşiv belgeleriyle oluşturulan bu çalışmada, özellikle Bağdat Büyükelçisi Tahir Lütfi (Tokay) ile Yasin Haşimi arasında gerçekleşen görüşmeleri ele alarak tartışılmaktadır. Devlet Arşivleri Başkanlığı Arşivi ile süreli yayın koleksiyonundan da istifade edilerek ilgili petrol hattını oluşturacak demir yolu ve liman inşasının akıbeti ile projelerin bölgesel politikalara ilişkin etkileri hakkında da çıkarımda bulunulmaya gayret edilmiştir.

Bu çalışmanın araştırma probleminde Haşimi'nin teklifinin Türkiye tarafındaki yansıması ve bölgesel politikalar üzerindeki etkileri sorgulanmaktadır. Bu teklifin sonucunu doğrudan etkileyen Türkiye'nin ekonomik ve siyasi gücünün sınırları ile bölgesel istikrar arayışındaki çabalarının nasıl çatıştığı ve örtüştüğü konuları üzerinden tartışılmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin bu projeye doğrudan ilintili olsun ya da olmasın kaynak kapasitesini artırma girişimlerinin önünde duran zorluklar ve fırsatlar analiz edilmektedir.

Türkiye ve Irak arasında tarihi bir fırsatı ortaya çıkaran ve iki ülke arasında ortak menfaatlere hizmet eden girişimi ortaya koyan bu incelemede, dönemin en güçlü sömürge imparatorluğuna sahip olan İngiltere'ye rağmen, tarihi ve kültürel bağlılıklardan ilham alınarak, doğu halklarının dirayeti ile milli ekonominin güçlenmesi adına önemli bir perspektif sunulmaktadır.

## 1. Yasin Haşimi'nin Askeri ve Siyasi Hayatı

Asıl adı Yasin Hilmi olan Yasin Haşimi, 1884 yılında Bağdat'ta orta gelirli bir ailenin çocuğu olarak dünyaya gelmiştir. Babası Seyyid Selman, Bağdat'ın Barudiyye mahallesinin muhtarıydı ve kendisinin bir Seyyid ya da Şerif, yani Peygamber soyundan geldiği söylenmekteydi. Yasin ilk eğitimine doğduğu şehirdeki askeri ortaokulda, ardından da 15-16 yaşlarında askeri akademide eğitime başlamak için iki bin kilometreden daha fazla uzaklıkta olan başkent İstanbul'a gitmiştir. 1906 yılında kurmay okulundan mezuniyetinin ardından Musul'da göreve başlayacak ve aynı zamanda burada İttihat ve Terakki'ye bağlı ilk gizli cemiyeti kurarak siyasi faaliyetlere de başlayacaktır. Haşimi, Musul'da kısa bir süre kaldıktan sonra Şam'a giderek, burada Mustafa Kemal ile askeri hazırlık okulunda öğretmenlik yapmıştır.<sup>1</sup>

Osmanlı ordusunda muhtelif hizmetlerde bulunan Haşimi, Birinci Dünya Savaşı esnasında Halep'te 12. Fırka ve İstanbul'da 7. Fırka Erkanı Harbiye reisliklerinde bulunmuş ve daha sonra da 20. Fırka komutanlığına tayin olunarak Galiçya cephesine gitmiştir. Sonrasında ise 14. ve 8. Fırka

1 Michael Provence, *The Last Ottoman Generation and the Making of the Modern Middle East*, (Cambridge University Press, 2017), 32-33; Muhammad Y. Muslih, *The Origins of Palestinian Nationalism*, (Columbia University Press, 1988), 143-144.

komutanlıkları ile Filistin’de bulunmuştur.<sup>2</sup> Savaş sırasında hızlı bir şekilde terfi alarak, kısa sürede<sup>3</sup> Mirliya rütbesiyle Osmanlı Devleti’nin yüksek kademeli bir subayı olarak Birinci Dünya Savaşı’nı tamamlamıştır.<sup>4</sup> Savaşın bitimiyle birlikte Yasin Haşimi, etkileyici askeri sicili sayesinde, Faysal İbn Hüseyin’in<sup>5</sup> dikkatini çekmiş ve 1919 Ağustos ayının başlarında Arap ordusu Genelkurmay Başkanı olarak atanmıştır. Böylece Faysal, Haşimi’yi kendi davasına kazanmayı ve askeri uzmanlığını yeni kurulan Suriye Arap Hükümeti’nin hizmetine sunmayı umut etmiştir.<sup>6</sup> Ancak bölgedeki İngiliz hakimiyeti ile Haşimi’nin politik tutumu çeliştiğinden görevi kısa süreli olacaktır.<sup>7</sup>

Faysal, 1921’de Irak kralı olduğunda ise Haşimi, Irak Hükümetine katılarak 1924’ten 1925’e ve 1935’ten 1936’ya kadar iki defa başbakanlık yapmıştır. Pan-Arap çevreleri tarafından kahraman bir lider olarak kabul edilen Haşimi, hükümette bulunduğu kısa süre içerisinde tüm gücü elinde toplamaya başlamıştır.<sup>8</sup> Irak hükümetinde istikrarsızlığın ve ülke içinde siyasi karışıklıkların devam ettiği bir dönemde başbakan olarak görevde bulunan Haşimi, 1936 yılında General Bekir Sıtkı ve Hikmet Süleyman liderliğinde Ekim 1936 tarihinde askeri bir darbe yapılarak, başbakanlıktan uzaklaştırılmış ve yerine Hikmet Süleyman getirilmiştir. Gerçekleştirilen bu askeri darbeden sadece üç ay sonra da Yasin Haşimi kalp yetmezliğinden vefat etmiştir.

2 “Suriye’de ölen Irak eski Başbakanı Yasin Haşimi’nin hayatı ve çalışmaları”, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30.10.0.0/259-745-23, 01.03.1937.

3 Haşimi savaş sırasında sürekli olarak terfi ettirildi ve bir dizi Osmanlı ve Alman nişanı aldı. Orta Avrupa’da 1917’de Rus Devrimi’nden önce Ruslara karşı yapılan son seferde önemli bir rol oynadı ve bizzat Kayzer tarafından madalya ile ödüllendirildi. Bkz. Provence, *The Last Ottoman Generation and the Making of the Modern Middle East*, 34.

4 Provence, 34.

5 20 Mayıs 1885’te Tâif’te doğan Faysal, Hâşimî ailesinden Şerîf Hüseyin’in oğludur. Faysal, babası Şerîf Hüseyin’in 5 Haziran 1916 tarihinde Osmanlı Devleti’ne karşı başlattığı Arap bağımsızlık hareketinde önemli bir rol oynadı. Savaşın sona ermesiyle görüşmeler sonucu Faysal’ın Irak Devleti’nin kralı olması kararlaştırıldı ve onun tahta çıkması için gerekli hazırlıklara başlandı ve 23 Ağustos 1921 tarihinde tahta çıktı. Bkz. Mustafa L. Bilge, “Faysal I”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: İSAM, 1995), 12: 264.

6 Muslih, *The Origins of Palestinian Nationalism*, 144-145.

7 Birinci Dünya Savaşı sürecinde Haşimi’nin yükselen prestiji, savaş sonrasında da artarak devam etmiş ve bu durum İngilizleri, Fransızları ve ayrıca Faysal’ı endişeye sevk etmiştir. Dahası, Haşimi’nin Türk milliyetçileri ve Mustafa Kemal ile artan temasları, yükselişine bir başka tehlikeli boyut daha eklemiştir. Çıkarlarının tehlikeye girmesi karşısında İngilizler 22 Kasım 1919 tarihinde harekete geçerek, Haşimi’yi, Şam’daki İngiliz komutanının karargâhına çaya davet ederek, orada kaçırmışlar ve zırhlı bir arabaya bindirip, Filistin’e götürmüşlerdir. 1920 Mayıs’ının başlarında Mısır üzerinden Suriye’ye dönmesine izin verilene kadar tam olarak hapsedilmiş olmasa da özgürlüğü elinden alınmıştır. Bkz. Ali A. Allawi, *Faisal I of Iraq*, (Yale University Press, 2014), 261.

8 Onur Akdoğan, “Irak’ın İlk Askeri Darbesi: 1936 Bekir Sıtkı Darbesi”, *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi* 8, 2, (Aralık, 2021), 138-139, <https://doi.org/10.26513/tocd.930875>; Peter Wien, “The Long and Intricate Funeral of Yasin Al-Hashimi: Pan-Arabism, Civil Religion, and Popular Nationalism In Damascus, 1937” *International Journal of Middle East Studies* 43, 2, (Mayıs, 2011), 276, <http://www.jstor.org/stable/23017398>.



## 2. Yasin Haşimi'nin Irak'taki İngiliz Nüfuzuna Karşı Tutumu

1917 yılında Irak'ta başlayan İngiliz hakimiyeti, Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle manda sistemine dönüşmüştür. Irak'taki İngiliz mandasına karşı bölge halkının hoşnutsuzluğu kısa sürede ülke genelinde farklı grupların isyan hareketlerine dönüşmüştür.<sup>9</sup> 1924 yılından sonra Iraklıların bağımsızlık talepleri giderek artmaya başlayınca 30 Haziran 1930 tarihinde İngiltere, Irak'a iç işlerinde daha fazla özerklik tanıyan ve 25 yıl geçerli olacak bir antlaşma öne sürmüştür. İngilizlerin çıkarlarını muhafaza ederek yapmış oldukları bu antlaşmadan iki yıl sonra Irak, bağımsızlığını kazanmış ve ayrıca Milletler Cemiyeti'ne de kabul edilmesi onaylanmıştır. 1932 yılı Irak'a bağımsızlık getirirse de arka planda İngiliz vesayeti devam etmiştir. Bu nedenle, Irak nüfusunun büyük bir bölümü bu antlaşmadan memnun kalmamıştır.<sup>10</sup> Irak'taki İngiliz vesayetinden memnun olmayanlardan biri de Yasin Haşimi olmuş ve 1930 İngiliz-İrak Antlaşması'nı protesto etmiştir.<sup>11</sup>

Irak'taki İngiliz aleyhtarları arasında yer alan Yasin Haşimi, Bağdat gazetelerinde Arap haklarının birleştirici savunucusu ve *Arapların Bismarck'ı* olarak övgü dolu sözlerle gündeme gelmiştir. Bu tarihten itibaren İngiltere, Arapların Bismarck'ına karşı daha ihtiyatlı bir tutum sergilemişlerdir.<sup>12</sup> Yasin Haşimi'nin 1935 senesinde başbakan olmasıyla başlayan yeni dönemde, -1930 yılı İngiltere-İrak antlaşmasına yapmış olduğu protestonun aksine- dış ilişkiler konusunda mecliste, İngiltere'yle olan münasebetler hakkında düşmanlık hissi uyandıracak ifadelerde bulunmamıştır.<sup>13</sup>

9 İngilizlerin Irak'ı işgali sonrası bölgeyi kontrol edebilmek için etnik unsurları canlandırma girişimleri sebebiyle milliyetçi ayaklanmalara da zemin hazırlamıştır. İngilizlerin Irak'ı daha rahat yönetmeyi planladığı bu ayrıştırıcı politikası neticesinde Kürt politik figürlerini ortaya çıkarma ve Kürt devleti kurma gayretinde bulunmuşsa da kısa süre sonra bu girişim İngilizlerin aleyhine dönüşmüştür. İngiltere, Kürt aşiretlerini para ve iktidar olanakları ya da silah zoruyla kendi saflarına çekse de Kürt aşiretlerin bağımsız hareket etmeye başlaması neticesinde çıkar çatışmaları başlayacak ve bölge genelini kapsayan büyük bir Kürt isyanı doğacaktır. İngiltere'nin Kürt devleti girişimi için bkz. Yücel Yiğit, "Mütareke Sonrası Kuzey Irak: İngiltere'nin Kürt Aşiretleri Üzerinde Nüfuz Kazanma Siyasetleri", *İlk Adımdan Cumhuriyet'e Milli Mücadele*, ed. Osman Köse, (Samsun: İlkadım Belediyesi, 2008), 259-271.

10 Akdoğan, *Irak'ın İlk Askeri Darbesi: 1936 Bekir Sıtkı Darbesi*, 133-135.

11 BCA, 30.10.0.0/259-745-23.

12 Provence, *The Last Ottoman Generation and the Making of the Modern Middle East*, 243.

13 "Irak Başbakanı Yasin Paşa'nın dış siyasetle ilgili mecliste yaptığı konuşma", BCA, 30.10.0.0/259-744-16., 30.01.1936. Haşimi ve diğer milliyetçi politikacılar, İngiltere ile ilişkileri değiştirmeyi ve Irak'ın bağımsızlığındaki kısıtlamaları kaldırmayı amaçlayacaklardır. Ancak aynı zamanda, İran ve Türkiye gibi güçlü komşulara karşı Irak'ın İngiltere tarafından desteklenmesini ve Irak'taki sosyo-politik statükonun korunmasını sağlamak için İngiltere'nin desteğini de önemsiyorlardı. Bu doğrultuda dış politikaya yönelik ikili bir oyun kurmaktaydılar. Bir tarafta politik toplantılarda, gösterilerde ve Meclis oturumlarında Effendiyya'nın desteğini kazanmak için sert anti-İngiliz konuşmalar yapılırken, diğer tarafta İngiliz temsilcileriyle iyi kişisel ilişkiler sürdürmek için gerçek tutumlarının anti-İngiliz olmadığını ve sözde aşırılıklarının sadece iç politik amaçlar için olduğunu belirtiyorlardı. Bkz. Michael Eppel, "The elite, the effendiyya, and the growth of nationalism and pan-Arabism in Hashemite Iraq, 1921–

Yasin Paşa'nın -İngiltere ile olan sorunları yok sayan- bu tavrı uzun süre devam etmemiş ve Filistinlilerin, İngiltere ve Siyonizm'e karşı mücadelesinde yeniden gün yüzüne çıkmıştır. İngiliz istihbaratı Haşimi'yi Filistin isyanına silah ve para ile gizlice destek vermek, isyanın uzatılmasını sağlamak ve isyancı güçlere komuta etmesi için kişileri göndermekle suçlamıştır. Bu gelişmeler karşısında İngiltere Dışişleri Bakanlığı, Haşimi'nin bu ihlallerini affedilemez olarak değerlendirmiş ve Büyükelçiliğe Haşimi'ye karşı dostane tutumlarından vazgeçmeleri çağrısında bulunmuştur. Ayrıca diğer taraftan İngiliz-İrak Antlaşması, İngiltere'nin Irak ordusuna silah tedarik etmesini öngörüyordu ancak Haşimi kardeşler<sup>14</sup> nüfuzlarını arttırdıkça ve Avrupa'da savaş yaklaştıkça, İngiliz hükümeti Irak'ın silah taleplerini ertelemiş ve mevcut siparişleri durdurma kararı almıştır.<sup>15</sup>

Haşimi, İngiliz egemenliğinin dışında bağımsız bir devlet kurma hedefi doğrultusunda bağımsız dış politika hamleleri yapma gayreti göstermiştir. Bu çerçevede, tarihsel ve kültürel bağlara sahip olduğu sınır komşularıyla ikili ilişkilerini güçlendirme arayışına girmiştir. Özellikle Türkiye ile Irak arasındaki ilişkiler, stratejik ortaklık fırsatları doğurarak iki ülke arasında bir iş birliği ağı kurulmasını ve bölgesel istikrar ile güvenliğin artırılmasını sağlayacak sağlam temellerin atılmasına zemin hazırlamıştır.

### 3. Yasin Haşimi'nin Türkiye ile Diplomatik Temasları

Eskibir Osmanlı subayı olan Haşimi'nin siyasi ideolojisi, emperyalizmle mücadeleden galip çıkan Türk milliyetçiliğinden ve Kemalizm'den önemli ölçüde etkilenmiştir. Haşimi, Mustafa Kemal Atatürk'ü bir idol olarak görüyordu ve onun modernleşme ve milliyetçilik politikalarını örnek almak istiyordu.<sup>16</sup> Nitekim, Türkiye'nin Bağdat Büyükelçisi Tahir Lütfi (Tokay)'nin<sup>17</sup>

1958" *International Journal of Middle East Studies* 30, 2, (Mayıs 1998), 245, <https://www.jstor.org/stable/16470>. Nitekim Haşimi'nin 1936'da Meclis'te yaptığı bir konuşma, bu karmaşık ilişkileri yansıtır. Bu konuşmada, Haşimi, İngiltere'nin Irak'ın müttefiki olduğunu ve Irak'ın bağımsızlığını desteklediğini iddia ederek Irak'ın İngiliz sömürgeciliğine karşı mücadele edeceğini de vurguluyordu. Bağdat Elçisi Tahir Lütfi, Yasin Haşimi'nin bu sözlerinin sadece bir söz oyunu olduğunu ve gerçekte İngiltere'ye karşı hala şüpheli yaklaştığını belirtir. Haşimi'nin İngiltere'ye stratejik tutumunu ise Türkiye yakın takip etmiştir.

14 Başbakan Yasin Haşimi ve Genelkurmay Başkanı Taha Haşimi.

15 Provence, *The Last Ottoman Generation and the Making of the Modern Middle East*, 243-244.

16 Mustafa Kemal'e açıkça hayranlık duyan ve Türk genelkurmayındaki eski arkadaşı ile yakın ilişkisini sürdüren Haşimi, Türk milliyetçileri gibi entelektüel bir seçkin grup (Effendiyya) önderliğinde, Şii ve Kürt isyanlarını militarist yöntemlerle bastırmak ve milliyetçi bir rejim kurma arzusu içerisindedir. Ancak Mustafa Kemal'in başarılarını taklit etme çabalarında başarısız olacak ve iktidara geldikten kısa süre sonra 1936'da istifa etmek zorunda kalacaktır. Bkz. Provence, 243; Wien, *The Long and Intricate Funeral of Yasin Al-Hashimi: Pan-Arabism, Civil Religion, and Popular Nationalism In Damascus*, 1937, 276.

17 Türkiye'nin Irak'taki ilk elçisi Tahir Lütfi hakkında bkz. Gülşah Kurt Güveloğlu, "Bağdat Elçiliği 1933 Senelik Raporuna Göre Irak'ın Durumu ve Türkiye ile İlişkiler", *Journal of Turkish Studies* 13, 8, 2018, 120, <https://turkishstudies.net/DergiTamDetay.aspx?ID=13357>.

1933 senesine dair raporunda Yasin Haşimi ve diğer milliyetçiler hakkında, “Türkiye’nin istiklal mücadelesini daima ibret gözü önünde bulunduran hakiki nasyonalistler, yeni Türkiye’ye daima mürşit ve büyük Gazi’ye bir “idol” nazarıyla bakarlar. (...) Bu cihetle Irak nasyonalistleri daima İngiltere’ye aleyhtar ve Türkiye’ye teveccühkârdır.”<sup>18</sup> ifadeleriyle Türkiye’ye yaklaşımını betimlemiştir. Bu durumun bir tezahürü olarak Haşimi, Türkiye’nin Irak ile diplomatik ilişkilerinde önemli bir müttefik olmuştur.

Haşimi, dış politikada İngiltere’ye karşı bağımsız bir politika izlemeye çalışırken Türkiye ile yakın ilişkiler kurmuş ve bu cihetle Bağdat Büyükelçisi Tahir Lütfi ile düzenli görüşmeler gerçekleştirmiştir.<sup>19</sup> Bu görüşmelerde Türkiye’ye bölge hakkında önemli bilgiler paylaşmakla birlikte, uluslararası büyük bir projenin de temellerini atmak bağlamında Irak petrolünün Türkiye aracılığıyla ticarete sunulmasını da teklif etmiştir. Keza İngiltere’nin Irak petrolünü önce Akdeniz’e oradan da dünya pazarına sunmak amacıyla başlattığı Musul-Hayfa boru ve tren hattı projesi milliyetçilere göre Irak’ın siyasi ve ekonomik bağımsızlığına bir darbe olmuştu. Bu sebeple 1933 senesinde henüz maliye bakanı olan Haşimi, Irak ekonomisinin bağımsızlığını sağlayacak en değerli unsur olan ülke petrolünü İngilizlerin bütünüyle kontrol etmesinin önüne geçecek birtakım girişimlerde bulunacaktır. Bu doğrultuda Türkiye ile diplomatik ilişkilerini sıklaştırarak her iki ülkenin de ortak çıkarlarına uygun olarak Türkiye’ye bir proje teklifi sunacaktır.

### 3.1. Yasin Haşimi’nin Türkiye’nin Bağdat Elçisi Tahir Lütfi ile Münasebetleri ve İş Birliği Arayışı: Petrol Hattı Projesi

Birinci Dünya Savaşı’nın ardından İngiltere’nin Irak’ı işgal etmesi stratejik açıdan büyük önem taşımaktaydı. Öncelikle, İngiltere’nin en büyük sömürgesi olan Hindistan’ın sınırları Fırat Nehri’nden başlamakta olup, Irak’ın kontrolü Hindistan’ın deniz ve kara güvenliğini sağlamlaştırmıştır. Ayrıca XIX. yüzyıldan itibaren uluslararası rekabetin en kritik unsurlarından biri haline gelen petrol kaynaklarının önemli bir kısmını da kendi denetimine almayı başarmıştır. İngiltere, Irak’taki hakimiyetini pekiştirmek amacıyla İngiliz-Hint yasalarını ve yönetim teşkilatını bölgede uygulamaya koymuş ve böylece kalıcılığını güçlendirmiştir. Bu noktadan sonra bölge kaynaklarının dağıtımının sağlanması ve erişimin kolaylaşması için bir dizi altyapı yatırımlarına girişmiştir.

İngiltere, bölgedeki otoritesinin güçlendirmesinin ardından buradaki zengin petrol kaynaklarını Akdeniz üzerinden tahliye edecek bir petrol boru

18 “Bağdat Elçiliğimizin senelik raporu”, BCA, 30.10.0/259-742-10.,1933.

19 Bu çalışmanın özgünlüğünü ortaya koyan belgelere dayanarak Yasin Haşimi’nin iki ülke arasında hedeflediği projeye ilişkin bilgiler ve Türk hükümetinin yaklaşımına yer verilmiştir. Prof. Dr. Ali Birinci’nin hususi arşivinden elde edilen ilgili belgeler için bkz. Ek 1 ve 2.



hattı, tren yolu ve liman inşası çalışmalarına ise 1929 yılında başlamıştı. Bahsi geçen dönemde İngiliz mandasının kontrolü altında bulunan Filistin'in en büyük şehri olan Hayfa, liman ve sanayi şehri olarak Irak petrolünün Akdeniz'e tahliye merkezi konumda planlanmıştır. İngilizler için stratejik bir öneme haiz olan Hayfa'da 1929 yılında başlanan liman inşası için bataklıklar kurutulmuş ve 1.250.000 İngiliz sterlinlik bir yatırım yapılmıştı. Irak'tan Hayfa Limanı'na kadar uzanacak boru hattı<sup>20</sup> ile demir yolunun inşası süreci ise bu dönemde projelendirilmiş ve Irak petrolünü taşıyacak boru hattı ile demir yolunun Hayfa'ya bağlanma sürecine kadar inşasının tamamlanması için gereken maddi ve askeri destek sunulmuştu.<sup>21</sup>

Irak petrolünün ticaretine yönelik İngiliz faaliyetleri, Türkiye'nin Bağdat Büyükelçiliği tarafından da yakından takip ediliyordu. 1933 yılına ait bir raporda, İngilizlerin en önem verdiği meselelerden biri Bağdat-Hayfa tren hattı projesinin hayata geçirilmesi üzerine olduğu belirtilmektedir.<sup>22</sup> Fakat başta Yasin Haşimi olmak üzere Arap milliyetçileri bu hatta karşı çıkmaktaydı. Onlara göre bu hattın milli ve iktisadî hiçbir getirisi olmayacağı gibi, askerî ve ülke emniyeti konularında da risk teşkil ediyordu.<sup>23</sup> Diğer taraftan Irak Büyükelçimiz Tahir Lütfi'ye göre de Hayfa'ya inşa olunan petrol ve tren hattı ile yeni yapılan liman, Arapların çıkarıyla örtüşmüyordu.<sup>24</sup>

20 Ekim 1933'te faaliyetine başlaması planlanan petrol boru hattı inşası Hayfa Limanı'na senede dört milyon ton petrol sevk edecekti. BCA, 30.10.0.0/259-742-10. Ancak liman ve enerji hatlarının inşası kolay değildi. İngiliz ve Fransızlar tarafından yapılan müşterek Musul-Hayfa petrol boru hattının Arabistan çöllerinden geçen kısmında çöl aşayiri-seyyaresi İbnissuud'un tahrikleriyle hattın inşasında çalışanlara karşı saldırılar yapılıyor, hat inşasında çalışanlar işten ayrılmaya zorlanıyordu. Bu sebeple inşası hattının güvenliği için Suriye'den 113 asker 12 Nisan 1933'te bölgeye intikal ettirilmişti. BCA, 30.10.0.0/259-742-10. İngiliz ve Fransızlar tarafından Musul petrolünün Hayfa ve Trablusşama ulaştırılması için boru döşendiği ancak Arabistan çölünde İbni Suud'un adamlarının buna engel olmaya çalıştıkları. "İngiliz ve Fransızlar tarafından Musul petrolünün Hayfa ve Trablusşama ulaştırılması için boru döşendiği ancak Arabistan çölünde İbni Suud'un adamlarının buna engel olmaya çalıştıkları", BCA, 30.10.0.0/226-522-12., 10.04.1933.

21 "Filistin'de Sir Frederik Palmere tarafından Hayfa'da inşa edilen liman hakkında Morning Post gazetesinde çıkan haber", BCA, 522/2629-22564-1., 28.03.1933.

22 Bu doğrultuda İngiltere, Kral Faysal ve Irak hükümetinden bu hattın inşası için kararlılık ve taahhüt istiyordu. Kral Faysal'ın Arap birliği hayalinden istifade etmek isteyen İngilizler, bu hattın geçeceği istikamette Irak'ın nüfuzunun güçleneceği hususunda Kral Faysal'ı etkilemişler ve Irak sınırları içerisinde geçen hattın maliyetini de üstleneceklerini taahhüt etmişlerdi. Kral Faysal'ın Türkiye'nin Bağdat Elçisi T. Lütfi (Tokay)'ye verdiği bilgiye göre İngilizler hattın inşası için kendilerine üç milyon pound teklif etmişlerdi. Ayrıca, Irak sınırlarında yer alan hattın yüzde 4 faiz ile yüzde 2 amortisman hakkı elde edecek ve elli yıl sonra da hat tamamen Irak hükümetine devrolunacaktı. BCA, 30.10.0.0/259-742-10.

23 Haşimi, Tahir Lütfi'ye şu sözlerle hattın inşasına karşı çıkma gerekçesini ifade eder: "Bu hattın Irak arazisine tesadür eden kısmının güzergâhı tamamen çöldür. En uzak istibalde bile umran kesbetmesi ümidi yoktur. Bu cihetle hattın iktisat noktasında Irak'a faydası olmak ihtimali kâmilten mefkuttur." BCA, 30.10.0.0/259-742-10.

24 Tahir Lütfi'ye göre bu proje İngiltere'ye sadakatle bağlı ve Araplığa ebediyen hasım bir Yahudi devletinin kontrolünde bulunacak stratejik bir hedeftir. İngiliz donanması için mühim bir limanın da bulunduğu Hayfa'dan Irak'a uzanan bir hattın inşası ile bu bölgede İngilizlerin askeri lojistik imkânı güçlenecek ve Irak'ı işgal tehdidiyle tedirgin edecektir. BCA, 30.10.0.0/259-742-10.

Türkiye ve Irak'ın iktisadi ilişkilerinin<sup>25</sup> oldukça düşük olduğu bu dönemde Irak hükümetinde Maliye Bakanı olarak görev yapan Yasin Haşimi, İngiltere'nin Irak petrollerini kontrol etmesinin önüne geçmek için Türkiye'nin Bağdat Büyükelçiliği üzerinden bir iş birliği teklifinde bulunmuştu. Büyükelçi Tahir Lütfi'nin Yasin Haşimi ile yaptığı görüşmeye ilişkin 5 Nisan 1933 tarihli raporda T. Lütfi'nin Yasin Haşimi'nin ve içinde bulunduğu kabinenin siyasi emelinin ne olduğuna dair sorusu üzerine Haşimi'nin cevabı:

Bizim siyasetimizin mihveri İngiltere-Irak muahedesinin tadili, Irak'ın müstamere halinden tahlisi için İngilizlerle sonuna kadar mücadele etmektir. Türkiye'ye karşı siyasetimiz dostluk ve kardeşlik üzerine siyasetidir. Hadisat bizi maddeten ayırdı. Fakat manen ayırmadı. Bizim şuurumuz, hissiyatımız, menfaatimiz, tehlikelerimiz hep birdir. Biz Irak'ta İngilizlerle ve Suriye'de Fransızlarla mücadele ederken nazarımız daima şimaldedir. Ümidimiz hep orada, yani Türkiye'dedir. Kuvvetimizi oradan almak, oraya yaslamak, oraya bağlanmak bizim için en salim siyasettir.<sup>26</sup>

ifadeleriyle Türkiye'ye karşı samimi duygularını ve stratejik ortaklık hedeflerini belirgin kılmıştır.

Haşimi'nin Irak'ın güvenliği ve bağımsızlığı için tehdit gördüğü İngilizlere ait Bağdat-Hayfa Demir Yolu projesi üzerine ise Bağdat-Hayfa demir yolu inşasında son derece önem veren İngiltere'nin Kral Faysal'ı bu hususta iknaya çalıştığını, Irak'ın istiklaline engel teşkil edecek bu projeye karşı çıktığını bildirdiğini ifade etmiştir. İngiltere'ye bağlı olan Filistin'in bir Yahudi memleketi olduğu, bu demir yolunun Irak'ı istila edebilecek ordular için sağlam ve emin bir yol olacağını da belirtmiştir. Ayrıca İngiltere'nin Hindistan'daki hakimiyetini muhafaza etme imkânı sunacağı için bu hattın Süveyş Kanalı'ndan bile daha ehemmiyete haiz olduğunun tespitini yaparak Süveyş yüzünden Mısırlıların maruz kaldığı felaketlere kendilerinin de matuf olduğunu ifade etmiştir. Tüm bu sebeplere dayanarak Haşimi, Irak'ı Türkiye'ye demiryolları ile Musul-Diyarbakır hattı ile Akdeniz'e uzanan bir ticaret yolunun önerisinde bulunmuştur. Zira Haşimi'ye göre Hayfa'ya açılan yol ile Irak'ın güneyinin güvenlik bakımından tehlikeye açık olacağı için Türkiye üzerinden bir transfer hattının gerekliliğini belirtmiştir. Haşimi, bu fikirlerindeki kararlılığı vurgulamak için de bu meselede muvaffak olamaz ise istifa edeceğini ifade etmiştir.

25 1930'lu yılların başlarında Irak'ın devlet bütçesi verilerine bakıldığında Türkiye ve Irak arasındaki ticaretin çok sınırlı olduğu görülmektedir. Üstelik Türkiye'nin bu kısıtlı ticaret yanında ihraç ettiği tütün mamulleri de Irak'taki yerli sigaranın yaygınlık kazanması sebebiyle zamanla ticaret hacmini azalmıştı. BCA, 30.10.0.0/259-742-10.

26 Ek 1. Yasin Paşa Partisinin ve Hükümetinin Siyaseti Hakkında.

Hariciye Vekaleti, Büyükelçinin raporunu Dahiliye Vekaleti'nin de görüşüne sunmuştur. Dahiliye Vekili Şükrü Kaya:

Yasin paşanın beyanatı mühim ve mütalâasındaki endişesi doğrudur. İngilizlerin Hayfa Limanını serbest yaparak İran müveradatını da oraya bağlamaya çalıştıkları ve İranlıların da buna mütemayil olduğu mevsukan alınan haberlere tetabul etmesi itibariyle bu son haber bizim için de ehemmiyetle bakıma değer bir mes'ele mahiyetini arz etmektedir. Bu yoldaki İngiliz faaliyetini önlemek için Irak ve İran'ı Mersin limanına bağlamak ve hatta Mersin'i serbest liman yapmak düşünce ve mütalâasını arz ederim efendim.<sup>27</sup>

düşünceleriyle gelecekte sağlanacak bu hattın ülkenin stratejik menfaatlerine katkı sağlayacağı fikri desteklenmiştir.

### 3.2. Petrol Hattı Projesine Yönelik Türkiye'nin Demir Yolu ve Liman Hamleleri

Haşimi'nin Musul-Diyarbakır hattı üzerinden Mersin limanına bağlanacak bir ulaşım ağı ile Irak petrollerinin Akdeniz'e taşınmasına yönelik teklifin Türkiye tarafından memnuniyetle karşılanmasının ardından bölgesel iş birliğini ve siyasi süreçleri etkileyecek atılımlara girişilmiştir. Bu minvalde de ticaret altyapısını oluşturacak alternatif rotanın inşası planlanmıştır. Haşimi ile Türk yetkililerinin tasarladığı projenin gerçekleşme ihtimali, 1935 yılında Irak'ın Musul petroleri üzerinde imtiyaz sahibi olan British Oil Development Company adlı şirketin Irak petrollerinin Türkiye üzerinden taşınmasına yönelik bir planlamaya giderek Türkiye'nin imkân kapasitesini arttıracak bir girişimde bulunmasıyla birlikte artmıştır.<sup>28</sup>

Musul ve Bağdat arasında yapımı planlanan demir yolu hattının en önemli sebebi bölge petrollerinin Avrupa'ya aktarılmasını hızlandırmaktır. Bu yeni demir yolu, 1934 yılında yapımı tamamlanan Kerkük-Hayfa petrol boru hattı<sup>29</sup> için de alternatif bir rota imkânı sunacaktı. Bu doğrultuda British Oil Development Company adlı şirket, Musul'da imtiyaz sahibi oldukları kuyulardan çıkarılan petrolün borulardan akıtılmayacak kadar koyu

27 Ek 2. İngilizlerin Bağdat Şimendiferini Hayfa'ya Bağlamak Hususundaki Faaliyetlerine Dair, 25 Mayıs 1933,

28 İngiliz, Alman, İtalyan, Fransız ve İsviçreli olmak üzere çokuluslu bir ortaklığı bulunan British Oil Development Company şirketi, Musul petrollerinin hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşımını sağlayacak farklı rotalar arayışına girmişti. Bu doğrultuda da Bağdat'a kadar uzanan bir demiryolu inşasını planlanmıştı. Bkz. "Bağdatla Musul arasında demiryolu yapılacak", *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1935.

29 Volkan Ş. Ediger, Balkan Devlen ve Deniz Bingöl McDonald, "Levant'ta büyük oyun: Doğu Akdeniz'in enerji jeopolitiği", *Uluslararası İlişkiler Dergisi* 9, 33, (Bahar 2011), 77-78, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/540190>.

kısının Akdeniz'e taşınmasına yönelik yeni bir ulaşım alternatifi için Irak hükümetinden mevcut demir yoluna ilave olarak bir hat inşasını talep etmişti. Musul'dan İstanbul-Bağdat demir yoluna bağlanmasıyla birlikte oluşacak yeni hat, Musul'daki petrolü İskenderun Limanı'na taşıyacak yeni bir koridor olacaktı.<sup>30</sup> Enerji kaynaklarının yönetiminde muhtemel bir öneme sahip olması beklenen bu hat, Türkiye'nin stratejik ortaklıklar kurabileceği gibi Asya içlerine kadar geniş bir ulaşım ağı oluşturmasına da olanak tanıyarak bölgesel ticaret ve taşımacılık kapasitesini arttıracaktır. Sonuç olarak bölgedeki çokuluslu şirketlerin kârına olacak bu hat sayesinde Türkiye de uluslararası ilişkilerde daha etkin bir rol alabilecek ve bölgesel etkisini güçlendirebilecek bir konuma ulaşacaktır.<sup>31</sup>

British Oil Development Company'nin öne sürdüğü planda Musul ile Bağdat arasında yapılacak yeni demir yolu, İstanbul ve Bağdat arasında halihazırda mevcut olan demir yolu ile kesişecekti. Bu plan dahilinde önce Musul'un 300 km kadar güneyinde yer alan Bağdat'a oradan da Suriye üzerinden Türkiye'ye ulaşan bir demir yolu hattı yerine doğrudan Irak'ı sınır komşusu Türkiye'ye bağlayacak bir hattın inşasının daha makul olacağı açıktır. Bu sayede daha önceden de Irak'ı doğrudan Türkiye sınırlarına bağlayacak bir demir yolu güzergahının inşasına yönelik girişimler de hayat bulacaktır. Nitekim Eylül 1918 tarihinde tamamlanabilen İstanbul-Bağdat demir yolu, Diyarbakır istikametinden Musul'a ve oradan da Bağdat'a ulaşacak bir güzergahta planlansa da maliyet ve güvenlik sebebiyle Adana'dan Halep ve Anbarlı hattı üzerinden Bağdat'a ulaşılabilmişti.<sup>32</sup> Musul petrolerinin dünya ticaretine sunulmasıyla daha önce tamamlanamayan ulaşım planı yeniden hayat bulacak ve Türkiye'nin Musul'a kadar uzanacak yeni bir demir yolu inşa etmesi gerekecekti.

Mersin'den Diyarbakır'a ve nihayet Irak sınırına kadar uzanan yeni demir yolu inşası için gereken tecrübe Türkiye'de mevcuttu. Keza erken Cumhuriyet döneminin stratejik hedeflerinden biri olan ülke genelinde demir yolu ağı oluşturma politikası içerisindeydi. Türkiye'nin demir yolu ağını iyileştirme ve genişletme çabası ile Osmanlı döneminde 1871 yılından itibaren devletin ve yabancı yatırımcıların inşa ettirdiği demir yolu mesafesinin neredeyse 5 katından fazla bir hattı Cumhuriyet'in ilk on yılında tesis etmeyi başarmıştı.<sup>33</sup> Nitekim hâlihazırda Adana ve Mersin arasında bulunan demir yolu, 1935 yılında Diyarbakır'a bağlanmıştı.<sup>34</sup> Diyarbakır'dan Irak sınırına

30 Irak ve İngiltere hükümetleri arasında yapılan bir anlaşma ile Bağdat'tan Toros'a uzanacak demiryolunun imtiyaz sahibinin British Oil Development Company'nin olacaktı. Bkz. "Bağdat İstanbul'a demiryolu bağlayacak", *Kurun*, 29 Temmuz 1935, 4.

31 Muharrem Feyzi Togay, "İstanbul - Bağdat Demiryolu", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1935.

32 Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", *TDV İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: İSAM, 1991), 4:443.

33 "Demiryolu Politikamızın Bir Bilançosu", *Anadolu Gazetesi*, 31 Aralık 1937, 9.

34 1938 yılına kadar Türkiye'de inşa olunan ve inşası başlanan demiryolu hatları için bkz. Gülpınar Akbulut, "Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)", *Atatürk Dergisi* 1, 1, (Mart 2016), 225-257, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/atauniad/issue/2368/30372>.

kadar uzandıktan sonra Musul ve Bağdat'a kadar inşa olması planlanan demir yolu inşasına ise 1937 yılında dönemin Başbakanı Celal Bayar'ın katılımıyla düzenlenen bir törenle başlanmıştı.<sup>35</sup>

Irak'ı Akdeniz'e bağlayacak demir yolu projesini sekteye uğratan Türkiye etabındaki en önemli mesele, 1938 yılından itibaren başlayan ekonomik sorunlar olmuştur. Bu sebeple Türkiye, finansman ihtiyacını karşılamak için dış politikada birtakım manevralarda bulunacak ve bölgedeki gücünü korumak isteyen İngiltere ile yakınlaşacaktı.

Bu doğrultuda II. Dünya Savaşı arifesinde şark siyasetinde yeni bir yöntem izlemeye başlayan İngiltere'nin çıkarlarıyla örtüşen Musul'dan Mersin limanına uzanacak bir demir yolu hattı için Türkiye kredi desteği sözü almayı başarmıştı.<sup>36</sup> Nitekim bu yeni hat, İngiltere'nin 1935 yılından beri Hayfa Limanı'ndan Akdeniz'e taşıdığı petrol yoluna alternatif oluşturmakla birlikte Irak'taki İngiliz güçlerini de destekleyebileceği yeni bir güzergâh sunması bakımından stratejik hedeflerine katkı sağlıyordu. Ancak Türkiye'ye verilen kredi taahhüdünün neticeye varmaması ve II. Dünya Savaşı'nın getirmiş olduğu ağır ekonomik koşullardan dolayı demir yolu hattının inşası duraksayacaktır.<sup>37</sup> Her ne kadar Türkiye II. Dünya Savaşı'nda cephede olmasa da ekonomisinin doğrudan etkilenmesi sebebiyle demir yolu ve liman inşa faaliyetlerini askıya almak zorunda kalacaktır.

1933 yılında Ergani demir yolu inşası için alınan karar sonrası lojistik hatlarını bağlayacak liman yapım çalışmalarına da başlanarak Musul petrollerini Akdeniz'e taşımak için Irak'tan uzanan demir yolu hattının bağlanacağı Mersin'de yeni bir liman inşa edilmesine yönelik girişimlerde bulunulmuştur. İnşası planlanan limanın Irak'tan uzanacak bir demir yoluna erişim noktası haline gelmesinden başka, İstanbul ve civar illere de ulaşım hatlarının bağlanması ile bu limanın önemli ihraç kapısı olacağı beklenilmekteydi. Ayrıca Hayfa limanına<sup>38</sup> alternatif olması amacını

35 “Ankara'dan geçen yeni Hindistan yolu”, *Ulus*, 14 Mart 1938, 1.

36 Osmanlı döneminde Mersin limanı ve demiryollarının bir kısmı üzerinde imtiyaz sahibi olan İngiltere'nin Türkiye'ye bu alanda kullanılabilecek bir kredi taahhüdünde bulunması Türk basınında tartışma konusu olacak ve kredinin eski devirde olduğu gibi yarı müstemleke bir duruma düşürecek mahiyette olmadığı, yalnızca Türk devletinin sahip olacağı bir finansman kaynağını teşkil etmekten öte bir amacının olmadığı vurgulanacaktır. Bkz. “İngiltere'nin Türkiye'ye Kredi Açmasının Manası”, *Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1938, 5.

37 1939'da maddi sorunlar sebebiyle bu hattın istikamet değişikliği için 50 milyon liralık tahsisat isteyecektir. Ayrıca 1941 ve 1944 yıllarında demiryolu inşası için dört kez borçlanmaya gidilecektir. Bkz. “Bazı sebeplerden hattın istikameti değiştirildi”, *Ulus*, 3 Mayıs 1940, 3; İsmail Yıldırım, “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 15, 44, (Temmuz 2021), 603-626, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1692739>.

38 Belçika'nın Beyrut konsolosluğunun hazırladığı raporda Hayfa'ya inşa edilmekte olan limanın Musul'dan uzanan boru hattı vasıtasıyla Akdeniz'e taşınacağı ve senelik petrol ihracatının Türkiye'nin son on yılda yaptığı petrol ihracatının 25 katından fazla olacağı belirtilmektedir. İngiltere'nin himayesinde inşa edilen limanın bu büyüklükte bir petrol ihraç havası olması



taşıyan Mersin Limanının inşası sonrası İran'ın da Akdeniz'e ulaşmasında önemli bir ticari imkân kapasitesi sunacağı öngörülmekteydi. Ancak 1935 yılına gelindiğinde hala kısıtlı imkânları sebebiyle yalnızca sınırlı emtia ticaretiyle faaliyet göstermeye devam eden Mersin limanı, öngörülen çehreye kavuşturulamadığı gibi Diyarbakır'a uzanan demir yolu hattı da uzun yıllar bu limana bağlanamamıştır.<sup>39</sup> Bu konu üzerine 1938 yılında limanın kapasitesinin yetersizliğine ilişkin şikayetler dile getirilse de 1949 yılına kadar limanın yenilenmesine ilişkin bir girişimde bulunulmayacaktır.<sup>40</sup>

## Sonuç

Birinci Dünya Savaşı sonrası belirginleşmeye başlayan Orta Doğu'nun siyasi sınırları içerisinde tam bir kargaşa hakimdir. Savaştan galibiyetle ayrılan İngiltere'nin bölge üzerinde mutlak bir hakimiyet kurmak istemesi, yükselen Arap milliyetçiliğine bağlı olarak yükselen talepler, Orta Doğu'da henüz kurulan devletlerin iç çekişmeleri sonucu istikrara kavuşamayan hükümetler ve çokuluslu şirketler üzerinden bölge petrolünün Avrupa'ya sevkiyatı için yapılan girişimler bu dönemde politika yapımındaki temel motivasyonların altyapısını oluşturmuştur. Özellikle Irak üzerinde kümelenen bu sorunlar hiç şüphesiz sınır komşusu olmakla birlikte kültürel ve iktisadi bağları bulunan Türkiye Cumhuriyeti tarafından da yakından takip edilmesi gereken bir meseledir. Bu doğrultuda Türkiye, diplomatik münasebetleri hassasiyetle yönetmiş ve bölgede ortaya çıkan rekabet alanında yapıcı bir rol oynama gayretine girişmiştir.

1930'lu yıllarda Türkiye, Irak'taki gelişmelere yönelik politika yapımında kültürel istihbarat faaliyetlerine örnek gösterilecek bir yöntem ile hareket ederek Irak'ta önemli bir siyasi figüre dönüşen Yasin Haşimi ile iş birliğinde bulunacaktır. Eski bir Osmanlı subayı olması ve M. Kemal'e hayranlık duyması hasebiyle Türkiye'ye yakınlık gösteren Yasin Haşimi, Türkiye'nin Irak ile kurduğu ilişkilerde stratejik müttefikliğin geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Türk hariciyesinin bölgedeki yükselen bir siyasi hareketin önde gelen simalarından biri ile kurduğu bu etkili bağ, Orta Doğu'da sınırların yeniden çizildiği bir dönemde iki ülke menfaatlerinin korunması gayretinin temsilidir.

dışında, Asya'ya ve özellikle Hindistan'a uzanan askeri, siyasi ve ekonomik bir koridor olarak dünya siyasetine yön verecek bir öneme haiz olacağı belirtilmektedir. Bkz. "Yeni Hayfa Limanı", *Cumhuriyet*, 12 Aralık 1933, 4.

39 "Yeni Tesiat Yapılınca... Mersin Limanı Mühim Bir İhraç Kapısı Olacak", *Son Posta*, 13 Ocak 1933, 1, 11; "*Son Posta*", *Ulus*, 21 Ocak 1935, 5.

40 "Mersin Limanında İş Hacmi Çok Genişliyor", *Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1938, 8; "Mersin-Ulukışla İskenderun yolu açıldı", *Akşam*, 8 Ocak 1945, 2; "Mersin limanı: Amerikalı uzmanlar, limanda tetkikat yapmışlar", *Akşam*, 21 Ekim 1949, 2.

Yasin Haşimi, bir Arap milliyetçisi olarak Irak'ın İngiltere'nin mandası olmasını tümüyle karşıydı ve bilhassa Irak petrollerinin İngiltere kontrolünde dünya pazarına sunulmasını ülke menfaatlerine karşı görüyordu. Bu sebeple Haşimi, Türkiye ile münasebetlerinde arabuluculuk eden Türkiye'nin Bağdat Büyükelçisi Tahir Lütfi ile yaptığı görüşmelerde Musul petrollerini Türkiye üzerinden Akdeniz'e taşıyacak bir proje sunmuş ve bu teklif de Türk hükümeti tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Projeye göre Musul ile Mersin arasında petrol sevkiyatını sağlamak için limana uzanan bir demir yolu inşası gerekliydi. Bölgedeki çokuluslu petrol firması British Oil Company'nin alternatif bir rota araması sebebiyle bu projeye benzer bir teklifte bulunması ve nihayet İngiltere'nin İkinci Dünya Savaşı öncesi Türkiye'yi yanına çekmek için kurduğu münasebetler de bir biçimde bu projeyi güçlendirmiştir. Kuşkusuz uluslararası siyasete yeniden yön verebilecek ve iki ülkeye siyasi ve ekonomik bir değer katabilecek bu proje, Haşimi'nin iktidarda kalamaması ve daha ziyade Türkiye'nin projeyi hayata geçirecek alt yapı imkânlarını tesis edememesi sebebiyle gerçekleşmemiştir.

Türkiye'nin Musul petrollerini Akdeniz'e ulaştıracak bir petrol koridoru oluşturamaması, diplomatik başarısının ekonomik nedenlerle neticeye varamamasının temsilidir. Hiç şüphesiz bu projenin hayata geçmesi esas itibarıyla Türkiye'yi iktisadi ve siyasi açıdan da son derece önemli bir aktör haline getirerek bölgedeki stratejik dengeleri derinden etkileyecekti. Irak üzerinde etkin bir güce sahip İngiltere'den bağımsız olarak böyle bir projenin istenildiği şekilde nihayete ermesi güç olacaksa da Türkiye üzerinden alternatif bir rotanın oluşması tüm taraflar için de stratejik bir tercih olabilirdi. Ancak küresel siyasetteki engeller aşılsa bile iktisadi koşullar sebebiyle proje hayat bulamayacaktır. Türkiye'nin önemli diplomatik başarılarına rağmen uluslararası alanda büyük etki yaratacak politikaları oluşturmada henüz yeterli olmadığını göstergesidir. Lakin yarı müstemleke durumda bulunan ve iç çekişmelerin hâkim olduğu bölge devletleri arasında bağımsızlığını korumayı başarabilen Türkiye Cumhuriyeti'nin kısa sürede bölge üzerinde etki sahibi olan büyük güçlere rağmen bağımsız politikalar üretebilmesi değerlidir.

## KAYNAKÇA

### I. Arşiv Kaynakları

T. C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi

### II. Araştırma Eserler

Allawi, Ali A., *Faisal I of Iraq*. Yale University Press, 2014.

Muslih, Muhammad Y., *The Origins of Palestinian Nationalism*, Columbia University Press, 1988.

Provence, Michael, *The Last Ottoman Generation and the Making of the Modern Middle East*, Cambridge University Press, 2017.

Yiğit, Yücel, "Mütareke Sonrası Kuzey Irak: İngiltere'nin Kürt Aşiretleri Üzerinde Nüfuz Kazanma Siyasetleri", *İlk Adımdan Cumhuriyet'e Milli Mücadele*, Editör Osman Köse, 259-271. Samsun: İlkadım Belediyesi, 2008.

### III. Süreli Yayınlar

*Akşam*, 8 Ocak 1945.

*Akşam*, 21 Ekim 1949.

*Cumhuriyet*, 12 Aralık 1933.

*Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1935.

*Cumhuriyet*, 29 Mayıs 1938.

*Cumhuriyet*, 2 Temmuz 1938.

*Kurun*, 29 Temmuz 1935.

*Son Posta*, 13 Ocak 1933.

*Son Posta*, 21 Ocak 1935.

*Ulus*, 21 Ocak 1935.

*Ulus*, 14 Mart 1938.

*Ulus*, 3 Mayıs 1940.

Togay, Muharrem Feyzi. “İstanbul Bağdat Demiryolu.” *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1935.

#### IV. Makaleler

Akbulut, Gülpınar, “Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939)”, *Atatürk Dergisi* 1, 1, (Mart 2016), 225-257, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/atauniad/issue/2368/30372>.

Akdoğan, Onur , “İrak’ın İlk Askeri Darbesi: 1936 Bekir Sıtkı Darbesi”, *Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi* 8, 2, (Aralık, 2021), 127-149, <https://doi.org/10.26513/tocd.930875>.

Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, TDV İslam Ansiklopedisi, İstanbul: İSAM, 1991.

Bilge, Mustafa L. “Faysal I”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, İstanbul: İSAM, 1995.

Ediger, Volkan Ş. , Balkan Devlen ve Deniz Bingöl McDonald, “Levant’ta büyük oyun: Doğu Akdeniz’in enerji jeopolitiği”, *Uluslararası İlişkiler Dergisi* 9, 33, (Bahar 2011), 73-92, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/540190>.

Eppel, Michael, “The elite, the effendiyya, and the growth of nationalism and pan-Arabism in Hashemite Iraq, 1921–1958” *International Journal of Middle East Studies* 30, 2, (Mayıs 1998), 227-250, <https://www.jstor.org/stable/16470>.

Kurt Güveloğlu, Gülşah, “Bağdat Elçiliği 1933 Senelik Raporuna Göre Irak’ın Durumu ve Türkiye ile İlişkiler”, *Journal of Turkish Studies* 13, 8, 2018, 115-136, <https://turkishstudies.net/DergiTamDetay.aspx?ID=13357>.

Wien, Peter, “The Long and Intricate Funeral of Yasin Al-Hashimi: Pan-Arabism, Civil Religion, and Popular Nationalism In Damascus, 1937” *International Journal of Middle East Studies* 43, 2, (Mayıs, 2011), 271-292, <http://www.jstor.org/stable/23017398>.

Yıldırım, İsmail “Cumhuriyet Dönemi Demiryolu İnşaatlarının Mali Kaynakları ve İlk İç Borçlanmalar (1923-1950)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi* 15, 44, (Temmuz 2021), 603-626, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1692739>.

## EKLER

## EK 1: Yasin Paşa Partisinin ve Hükümetinin Siyaseti Hakkında

**T. C.**  
Bagdad Eleiligi

Bagdad \_\_\_\_\_

Hulasa \_\_\_\_\_ Yasin paşa Partisinin ve  
Hükümetinin siyaseti hakkında

No. 17

Leffi:

Hariz ve zata mahsusdur.

Hariciye vekâleti celilesine

Bu günkü kabinede ekseriyeti kabil firkanın çefi ve maliye ve iri Yasin paşa Hacıni, çin ziyaretine gelmiş idi. Ziyarete esnasında kabinenin ve firkanın siyasetini anlamak istedi. Kendisine şu beyanatta bulundu:

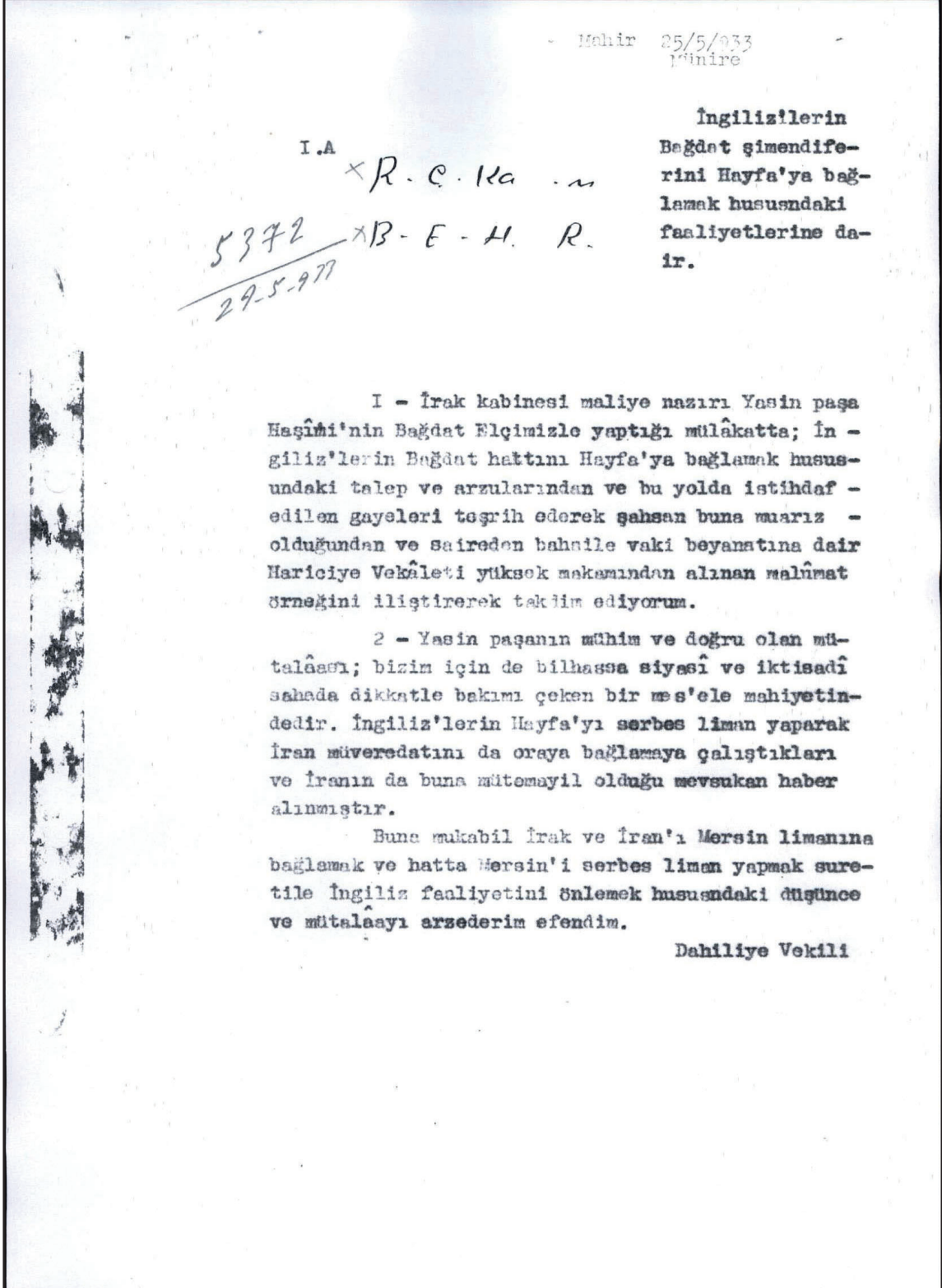
« Bizim siyasetimizin müvteri İngiltere-İrak muamelesinin tadili; Irakın mastanere malinden tahlisi için İngilizlerle sonuna kadar mücadele etmektir. Türkiyeye karşı siyasetimiz dostluk ve kardeşlik siyasetidir. Haudisat bizi müddeten ayırdı. Fakat manen ayırmadı. Bizim şuurumuz, zissiyatımız, menfaatlerimiz, tenlikelerimiz hep birdir. Biz Irakta İngilizlerle ve Suriyede Fransızlarla mücadele ederken, nazarımız daima şimaldadır. Umuluruz hep orada, yani Türkiye dedir. Kuvvetimizi oradan almak, oraya yaslanmak, oraya bağlanmak bizim için en salih siyasettir.

Sen zamanlarda Bağdat-Hayfa çimeniferi mevzuubansdır. İngilizler buna pek ehemiyet vermekte ve krali iknaa çalısmaktadır ve kralin bu yaz İngiliz kralini ziyaretinde bu işi İntağ için hazırlanmaktadır. Bu iş bugün vesilesi vüzerasa müzakere mevkiine konuldu. Ben buna müvazir çıkdim. Zira ben Bağdat-Hayfa şii eşdiferini Irak istiklâlîne tenamen müzir götürüm. Bu hattın başı Felestinde bulunmaktadır. Balunsi Felestin İngiltereye bağlı bir yahudi menleketi halindedir. Bu menleketi bir denir yolu ile İraka bağlamak, Irak'a gelecek İngiliz istila ordularına sağlam ve emin bir yol nazırlamak mümkündür. Bu hat Hind yolu için İngilizler nazarında, Süveyş kanalından daha büyük ehemiyeti nazırdır. Bu hattın muhafazası ve emniyeti için İngilizler İraki daima müstemleke halinde bulundurmak isterler. İşte Süveyş kanalı yüzünden Misirin çekdiği felaketler meydandadır...

Ben İraki Türkiye demiryollari ve mesela Musul-Diyaribekir hattı ile Akdenize çıkarmak ve Irak için istila yolu olan cenabi tıkmak fikrindeyim. Zira Irak için emniyet ve selâmet şimalde, tehlike ve felaket ise cenaptadır."



## EK 2: İngilizlerin Bağdat Şimendiferini Hayfa'ya Bağlamak Hususundaki Faaliyetlerine Dair



### Extended Abstract

After the dissolution of the Ottoman Empire post-World War I, the Middle East emerged as a focus point for imperial nations aiming to assert control over the region's plentiful petroleum resources. Iraq became a focal point for social unrest, political conflicts, and nationalist movements, while also serving as a crucial location for British endeavors to solidify their postwar supremacy. In this environment, Yasin al-Hashimi, a former Ottoman officer and notable Iraqi nationalist, was instrumental in initiatives to resist foreign influence and enhance Iraq's autonomy. This paper examines al-Hashimi's diplomatic and political strategy, emphasizing his engagement with Türkiye as a neighboring state and historical ally.

This study is notable for its dependence on recently released historical records, illuminating previously overlooked facets of the political and economic interactions between Iraq and Türkiye throughout the 1930s. This study reveals one of the initial efforts at an international alliance between the newly constituted states of Yasin al-Hashimi and Türkiye, through an analysis of their correspondence with Ambassador Tahir Lutfi in Baghdad. This planned cooperation, which encompasses the ambitious plan to develop a transportation network for exporting Iraqi oil through Türkiye to the Mediterranean, signifies a pivotal moment in Middle Eastern diplomacy, with the potential for global repercussions.

Yasin al-Hashimi, a fervent adversary of British colonialism in Iraq, regarded Türkiye as a logical ally in the struggle against imperialism. His political thought was significantly shaped by the tenets of Kemalism, especially its focus on national sovereignty, modernization, and economic autonomy. As a proponent of Mustafa Kemal Atatürk, al-Hashimi aimed to replicate Türkiye's triumphant fight for independence by cultivating a comparable spirit of national unity and perseverance in Iraq. Acknowledging the mutual historical and cultural ties between the two states, al-Hashimi suggested a cooperative project aimed at bolstering Iraq's economic autonomy while establishing Türkiye as a significant participant in regional energy dynamics.

The collaboration was primarily based on al-Hashimi's idea for an oil pipeline and train system from Mosul to Mersin. The objective of this initiative was to circumvent British-controlled channels, including the Mosul-Haifa pipeline, and to provide an alternate corridor for the exportation of Iraqi oil to global markets. The idea embodied al-Hashimi's comprehensive vision of establishing a self-sufficient and autonomous Iraq, liberated from colonial domination. Furthermore, the initiative possessed the capacity to enhance the economic and political connections between Iraq and Türkiye, signifying a pivotal moment in their bilateral relations as sovereign nations.

Archival archives indicate that the Turkish government, led by Atatürk, reacted favorably to al-Hashimi's proposals. Diplomatic communications reveal that Ambassador Tahir Lutfi was instrumental in enabling dialogues between Turkish authorities and al-Hashimi. Reports from 1933 underscore the strategic significance of the proposed pipeline and railway for Iraq's economic independence and Türkiye's ambitions to enhance its regional influence. Turkish politicians regarded the project as a means to mitigate British hegemony, bolster regional stability, and strengthen Türkiye's role as a conduit between East and West.

Nonetheless, the execution of this enormous undertaking encountered considerable obstacles. Financial limitations, together with the logistical challenges of developing a new transit network across tough terrain, were significant impediments. Moreover, the geopolitical landscape of the 1930s, marked by the imminent danger of World War II and the pervasive dominance of colonial countries, exacerbated the challenges in realizing the idea. Notwithstanding these hurdles, the Mosul-Mersin corridor exemplifies the progressive and cooperative vision of al-Hashimi and his Turkish counterparts.

This research underscores the extensive geopolitical ramifications of al-Hashimi's proposition. Through the promotion of a cooperation with Türkiye, al-Hashimi aimed to challenge the entrenched dynamics of colonial supremacy in the Middle East. The projected pipeline and railway system provided an alternate route for oil exports and represented a significant expression of regional autonomy and collaboration. The project's capacity to diminish dependence on British-controlled infrastructure signified a notable transformation in the region's power dynamics, contesting the current quo and establishing a foundation for prospective regional collaborations.

The study underscores the historical importance of this project as one of the inaugural international collaborations between Iraq and Türkiye as independent nations. This alliance, in contrast to the fragmented and frequently confrontational relations of the Ottoman era, was founded on mutual respect for sovereignty and common interests. The book offers a detailed view of how this collaboration mirrored the growing political identities of Iraq and Türkiye during the interwar period by analyzing archival materials and diplomatic reports.

The paper also examines the cultural and ideological foundations of al-Hashimi's foreign policy stance. As a nationalist leader, al-Hashimi aimed to reconcile Iraq's internal ambitions with its external commitments. His reverence for Atatürk and his endeavors to synchronize Iraq's policies with those of Türkiye highlight the transnational aspects of Middle Eastern nationalism. This convergence was especially apparent in al-Hashimi's prioritization of economic development as a fundamental aspect of national

sovereignty. Through the Mosul-Mersin initiative, al-Hashimi sought to utilize Iraq's natural riches to attain economic autonomy and enhance its geopolitical standing.

Although it did not come to fruition, the Mosul-Mersin pipeline plan provides significant insights for current dialogues on regional collaboration and advancement. It emphasizes the significance of infrastructure as a mechanism for promoting economic interdependence and political stability. Moreover, it underscores the significance of visionary leadership in managing the intricate dynamics of local, regional, and global concerns. Al-Hashimi's endeavors to create a cooperative framework with Türkiye constitute a notable, yet seldom examined, aspect of Middle Eastern diplomatic history.

This book offers a thorough examination of a critical juncture in the history of Iraq-Türkiye relations. This research highlights the obstacles and prospects of establishing international relationships in an area characterized by colonial legacies and nationalist ambitions, with a specific emphasis on the Mosul-Mersin project. The dependence on recently published archival documents introduces a distinctive aspect to the study, providing novel insights into the motivations and actions of important actors. This project signifies a pivotal moment in the development of Middle Eastern geopolitics, exemplifying the capacity for cooperation between Iraq and Türkiye as sovereign nations. The insights derived from this experience remain relevant in current dialogues over regional integration and the pursuit of sovereignty.