

e-ISSN:2587-2168

International Journal of
Disciplines Economics &
Administrative Sciences
Studies (IDEASTUDIES
Journal)Vol: 8 Issue: 38
Year: 2022
pp 183-188Article ID
57775
Arrival
24 December 2021
Published
28 February 2022[Doi Number](#)
10.26728/ideas.57775[How to Cite This Article](#)
Canatan, Y. (2022). "Bağdat
Demiryolu ve Almanlar",
International Journal of
Disciplines Economics &
Administrative Sciences
Studies, (e-ISSN:2587-2168),
Vol:8, Issue:38; pp:183-188International Journal of
Disciplines Economics &
Administrative Sciences
Studies is licensed under a
Creative Commons
Attribution-NonCommercial
4.0 International License.

Bağdat Demiryolu ve Almanlar

Baghdad Railway And The Germans

Doç. Dr. Yaşar CANATAN

Artvin Çoruh Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, yasarcnatan@artvin.edu.tr, Artvin/Türkiye

ÖZET

Tanzimat'tan ve özellikle de 1864 yılı Vilayet Nizamnamesinden sonra Irak coğrafyasında istikrarı sağlamaya çalışan Osmanlı Devleti, Bağdat, Basra ve Musul'u ayrı ayrı teşkilatlandırmak İstanbul'un etkisini buralarda hissettirmek istemektedir. Sadece meseleyi siyasi yönden ele almamış aynı zamanda iktisadi kalkınma ve imar faaliyetlerine de girişmiştir. Uzun zamandan beri ihmal edilen bölgeleri ihya etmeye çalışmıştır. Bazı yerel tepkilere rağmen Tanzimatı bu bölgede uygulamaya gayret etmiştir. Merkezi idarenin gücünü uygulama anlamında önemli olan Mehmet Namık Paşa ile Mithat Paşa'nın Bağdat valilikleri dönemlerinde yollar sulama kanalları açılarak nehirler ulaşımına uygun hale getirilmeye çalışılmış, okullar açılmış ve halka toprak dağıtılarak halkın yerleşik hayata geçmeleri özendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bağdat Demiryolu, Osmanlı Devleti, Vilayet Nizamnamesi, Sir Edward Grey, Almanlar

ABSTRACT

The Ottoman Empire, which tried to ensure stability in the Iraqi geography after the Tanzimat and especially the Provincial Regulations of 1864, wanted to organize Baghdad, Basra and Mosul separately, and to make the influence of Istanbul felt here. He not only dealt with the issue politically, but also engaged in economic development and reconstruction activities. It has tried to revive the areas that have been neglected for a long time. Despite some local reactions, he tried to apply the Tanzimat in this region. During the reigns of Mehmet Namık Pasha and Mithat Pasha, who were important in terms of exercising the power of the central administration, roads were opened and rivers were tried to be suitable for transportation, schools were opened and the people were encouraged to settle down by distributing land.

Key words: Baghdad Railway, Ottoman Empire, Provincial Regulations, Sir Edward Gray, Germans

1. GİRİŞ

Musul, Bağdat ve Basra vilayetlerinden meydana gelen Irak coğrafyası 1523 tarihinden başlayarak, 1548 yılına kadar devam eden bir zaman içerisinde Osmanlı İdaresi emrine alınmıştır. Musul vilayeti önce Diyarbakır üzerinden ve daha sonra da tek başına müstakil olarak; Bağdat ve Basra vilayetleri ise bağımsız beylerbeylikler statüsünde idare edilmiştir. Musul ve Basra vilayetleri ise nüfuzlu aileler Bağdat vilayeti ise Mısır menşeli kölemen asıllı valiler aracılığıyla idare edilmiştir. Bu arada bir taraftan kabileler arası zorlu çekişmeler, başka bir taraftan ise özellikle de İran tarafından gelen dış müdahaleler bu bölgeyi istikrarsızlaştırmıştır. Tanzimat'tan ve özellikle de 1864 yılında uygulamaya konulan vilayet nizamnamesinden sonra bu vilayetlerde istikrar sağlamaya çalışan Babîâli, Bağdat, Basra ve Musul vilayetlerini ayrı ayrı teşkilatlandırarak İstanbul'un etkisini bu vilayetlerde hissettirmiştir. Sadece siyasi otorite bakımından değil, aynı zamanda iktisadi kalkınmanın yanı sıra çeşitli alanlar ve imar faaliyetlerinde de büyük başarılar sağlamıştır. Uzun zamandan beri ihmal edilen bölgeleri ihya etmeye çalışmıştır. Bu bölgelerde gösterilen bazı yerel tepkilere rağmen Tanzimatı adı geçen bölgelerde uygulamaya çalışmıştır. Burada merkezi idarenin gücünü ikame etme anlamında önemli olan Mehmet Namık Paşa ile Mithat Paşa'nın Bağdat valilikleri döneminde yollar ve sulama kanalları açılmış o günün şartları doğrultusunda nehirler ulaşımına uygun hale getirilmeye çalışılmış, okullar açılmış ve halka toprak dağıtılarak halkın yerleşik hayata geçmeleri özendirilmiştir. (Kuşun, 2003: 1-36)

II. Abdülhamit ile beraber Irak bölgesine itina ile her yönden özel önem verilmiştir. Bunun birinci sebebi Mısır coğrafyasının gittikçe Osmanlı idaresinden uzaklaşmasını, Irak'la dengelemek, ikinci sebebi ise Irak coğrafyasının herhangi bir oldubittiyle, Avrupalıların işgale uğramasını engellemek gibi iki temel ana sebebi vardır. Bu bakımdan Abdülhamid Irak coğrafyasının her şeyi ile yakından ilgilenmiştir. Bu sebeple ayrıca bölgeyle ilgili yerli ve yabancı uzmanlara raporlar hazırlatmıştır. Bunun yanı sıra da mümkün olan projeleri de hayata geçirmeye çalışmıştır. Aslında Arap, Türk, Sünni, Şii gibi çeşitli Müslüman unsurların yanı sıra, Asuri, Keldani, Süryani, Nasrani, Nusayri, Musevi, Sabii, Yezidi, Katolik, Protestan ve çeşitli din gruplarının yaşadığı coğrafya daimi bir şekilde (BOA,YEE: 9/34) her türlü tehdide ve karmaşaya açıktır. İngiltere,

Fransızların Mısır coğrafyasını işgal etmesi ile beraber 18.asrın sonlarına doğru yerleşmeye çalıştığı Maskat (Cumani) bölgesindeki varlığını, Basra Körfezi'nin tamamına taşıma imkânını elde etmiştir. (BOA,1916)

İngilizlerin başlangıçta ticari faaliyetlerini korumayı hedefleyen bu davranışları, korsanlık veya korsanlar bahanesiyle siyasi faaliyetlere dönüşmüştür. Aşağıda ifade edeceğimiz metinleri verilen raporlarda da görüleceği gibi İngiltere özellikle ve öncelikle doğrudan doğruya Osmanlı nüfuz alanı dışında kalmış olan Arap şeyhleri ile bazı anlaşmalar yaparak bölgedeki durumunu sağlamıştır. Bunun ardından Osmanlı sınırları içindeki emirlikler ve şeyhliklerde de siyasi münasebetlerini geliştirmiştir. İngilizler bunların yanı sıra arkeolog, seyyah, misyonerler gibi muhtelif isimler adı altında bu bölgede gezenler, dolaşanlar vasıtasıyla da ciddi istihbari bilgiler elde ederek söz konusu faaliyetlerini sahilten iç bölgelere doğru yaymıştır. Hiç şüphesiz bu uyguladıkları politikalarda yalnız olmayan İngilizlerle Fransızlar, daha sonraki dönemlerde ise Almanlar ve hatta Ruslarla rekabet etmek zorunda kalmışlardır. Adı geçen bu nüfuz mücadelesi yapan devletler bu meselelerle de ilgili bazen aralarında ittifaklar dahi oluşturmuşlardır. Avrupa kıtası 19.yüzyılın başlarında Napolyon savaşlarının yaşattığı yıkımın tekrarlanmaması için 1815 tarihinde yapılan Viyana Kongresi'nde oluşturulan güçler dengesi sistemi ile de genel bir savaştan korunmaya çalışmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında ise Alman ve İtalyan ortak askeri birliklerinin kurulmasıyla beraber sözü edilen Viyana Kongresi'nde meydana getirilen Avrupa güçler dengesi sarsıntısı geçirmiştir. Bir taraftan Fransız İhtilalı'nın tesirleriyle meydana gelen milliyetçilik oluşumlarının imparatorlukları alabora etmesi yani tehdit etmesi, diğer taraftan Almanya'nın kısa sürede kuvvetlenerek Avrupa devletlerinin gelişmiş iktisadi, sanayi ve askeri güçlerinden en önemli biri haline gelerek Sedan muharebesinde 1870 tarihinde Fransa Devleti'ni yenmesi, Avrupa kıtasında kurulu olan dengeleri bozulmuştur. Başka bir ifadeyle büyük güçlerin jeopolitik ve iktisadi sahalarda bitmek tükenmek bilmeyen şahsi ve devletsel ihtirasları ve ayrıca bunların yanında dünyayı paylaşma hevesleri, arzuları Avrupa devletleri arasındaki siyasi münasebetleri iyiden iyiye gerginleştirmiş ve eski ittifakları bertaraf ederek söz konusu devletlerarasında yeni ittifaklar meydana gelmesine zemin hazırlamıştır. Bu yapılan ittifaklar Avrupa devletlerinin milli menfaatlerine göre değişim gösterebilmektedir. Ancak genel olarak baktığımızda bir tarafta Almanların, diğer bir tarafta da İngilizlerle Fransızların başını çektiği bloklar meydana gelir. Almanya, Fransa ile aralarında olan nüfuz mücadelesinin ortaya koyduğu istikrarsızlık neticesinde Avusturya-Macaristan ile Rusya'yı da yanına alarak üç imparatorluk birliğini kurmuşlardır. Ancak Rusya'nın Balkanlardaki slavlar üzerindeki arayışları ve ayrıca onlara egemen olma siyasetleri bir süre sonra sözünü ettiğimiz bloğun çözülmesine sebep olmuştur. Bunun ardından Almanya ile Avusturya-Macaristan arasında Rusya'ya karşı yeni bir ittifak imzalanmıştır. Zira Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nda önemli ölçüde Slav kökenli gruplar yaşamakta olduğundan Rusya'nın politikaları bu ülkeleri de tehdit etmiştir. Avrupa'da Alman üstünlüğü müdafaa eden Bismarck, sonrasında Almanya'nın Rusya'ya karşı olan politikaları da değişmiş ve bir süre sonra İtalya'nın da bu ittifaka katılımıyla Almanya, Avusturya-Macaristan ve İtalya arasında üçlü bir ittifak olmuştur. Fransa ise bu söz konusu gelişmeler üzerine 1894 tarihinde Almanya'ya karşı Rusya ile bir askeri ittifak antlaşması imzalanmıştır. Osmanlı Devleti içinde bulunduğu zayıflığa rağmen Avrupalı devletlerin 20. asrın başlarında dahi sömürgeleştiremedikleri dünyadaki ülkelerden biriydi. Özellikle bugün Ortadoğu diye adlandırılan coğrafyanın Osmanlı devletinin idaresinde olması sömürgeci batılı devletlerin ekonomik menfaatlerine tersti. Bu Ortadoğu toprakları hem sömürgelerin geçiş yolları üzerindeydi ve hem de petrol başta olmak üzere pek çok hammadde kaynağına sahipti. Diğer yandan enerji kaynağı olarak da kömürün önemi nispeten azalırken yerini petrol almaya başlamıştır. Bundan dolayı tarih boyunca Fransızlar ve İngilizlerle dostane münasebetler geliştiren Osmanlı Devleti kısa sürede yalnızlığa itilmiştir. Söz konusu bu itilaf ve ittifaklar içindeki bütün hesaplar Osmanlı İmparatorluğu üzerinde düğümlenmiştir. Bu oyunların farkında olan Osmanlı İmparatorluğu uluslararası bir denge politikası takip ederek herhangi bir bloğun yanında yer almamaya çalışmıştır. Buna rağmen 1882 tarihinde Mısır topraklarını işgal eden İngiltere başta olmak üzere Almanya'nın dışındaki Avrupa devletlerinin Osmanlı coğrafyası üzerindeki siyasi ve ekonomik emellerini uygulamaya koyan ve uluslararası politikalarının meselesi haline getiren yaklaşımları, 1887 tarihinden sonra İngiltere'ye karşı Osmanlı-Alman yaklaşımlarına neden olmuştur. Bunda hiç şüphesiz Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve mali arayışlarının da muhakkak etkisi vardır. Nitekim Bağdat demiryolu imtiyazının Almanlara verildiği gibi Osmanlı Devleti ordusunun eğitim ve silah sistemi de Almanya ile yapılan askeri işbirliğine uygulanmıştır. Aslında sorunlu olan Osmanlı-İngiliz ilişkileridir. Bundan böyle de daha da problemlili hale gelmiştir.

2. İNGİLİZLER OSMANLI'YA KARŞI HER ZAMAN DEVREDE OLMUŞTUR

Osmanlı hariciye nezaretine göre İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu'nun arasındaki siyasi ilişkilerin bütünü ile çıkmaza girmesi, Mısır meseleleri ile başlamış ve bunun yanı sıra da Bağdat demiryolu yapımının Almanlara verilmesi ile de devam etmiştir. İngilizlerin 1882 tarihinde işgal ettikleri Mısır coğrafyasına yerleşme çabaları

Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerde ve devletlerin yanında nüfuz ve varlığının kırılmasına sebep olmuştur. 19. asır boyunca defalarca Osmanlı Devleti'nin yanında yer almış olan İngilizler, bundan böyle ikinci Abdülhamit'in ve dolayısıyla da Osmanlı Devleti'nin güvenini tamamen kaybetmiştir. Uluslararası her türlü rekabetin arttığı bu dönemde stratejik ve ekonomik öneme sahip olan Bağdat ve civarının demiryoluyla merkeze bağlama zarureti örnek çıkmıştır. Büyük bir sermaye gerektiren böyle bir projeyi yabancı sermaye kullanmadan yapmakta neredeyse imkânsızdı. Arap yarımadasının Güney ve Doğu bölgelerinde Osmanlı hükümdarlık haklarını ihlal eden İngiltere'ye böyle bir ifadenin verilmesi dahi düşünülemezdi. Fransız şirketleri ise Suriye bölgesi dışında kalan yerlere yatırım yapmak istemiyorlardı. Osmanlı Devleti ise kendisi ile sınırı olmayan ve ayrıca da Arap Yarımadası ve Irak bölgesi taraflarında hiç sömürgesi bulunmayan Almanya'yı bu işe uygun görmüştür. Bu husustaki ön görüşmeler epey bir zamandır o sürse de Osmanlı Devleti 1903 senesinde İstanbul'dan başlayıp Ankara, Konya, Bağdat ve Basra'ya ulaşabilecek olan Bağdat demiryolunun (Berlin-Bağdat hattı) yapım ihalesini Alman sermayesiyle oluşan Anadolu demiryolu şirketine vermiştir. İngiltere Irak coğrafyasının Basra Körfezi ve hatta İran'ın güneyindeki rakibi olmayan geniş ticari menfaatlerine aykırı bulduğu adı geçen proje hemen itirazlarını göstermiştir. İngiltere ayrıca bu projenin özellikle Hindistan'daki varlığını zayıflatacağını tasarlamıştır. (Kuşun,2004:136)

Aslında devletlerarasında devam eden bu rekabet yıllardan beri Avrupa ülkeleri arasında zaten devam etmekteydi. Almanya'nın iktisadi ve askeri yönden gelişmesini her zaman kuşku ve endişe ile takip eden İngiltere bu defa Almanya'nın etkisini Avrupa kıtasının dışında da ensesinde hissetmeye başlamıştır.

Tek başına bu adı geçen projeyi gerçekleştirebilecek sermayeye sahip olmayan Alman şirketlerinin İngiliz ve Fransızların da projeye ortak olmaları tekliflerini Fransızlar olumlu yaklaşmışlardır. İngiltere başbakanı Balfour'da her halükarda yapılacak olan Bağdat demiryolu hattının İngiliz ortaklığında yapılmasının daha uygun olacağını savunmuştur. Ancak uluslararası kamuoyunda bu görüşün aleyhinde cereyanlar oluşmaya başlayınca bu düşünceden vazgeçmiştir. Projeye muhaliflerin görüşü ise İngiliz sermayesinin burada bir kuyruk olmaktan başka hiçbir işe yaramayacağı ve İngiliz milli çıkarlarına hizmet etmeyeceği yönündeydi. Bu meseleyi kısa bir zaman içerisinde adeta bir milli politika haline getiren İngiltere, bu demiryolunun iptal edilmesi için her türlü plan program ve hileler yollarına başvurmuştur. İngiltere'ye göre Alman mallarının Bağdat ve Basra bölgelerine yayılmasına imkan verecek olan bu demiryolu hattı, söz konusu geniş coğrafyada kendileriyle rekabet edebilecek güce sahipti. Bu meselenin sonucu itibarıyla Bağdat demiryolunu engellemeyeceğini fark eden İngiltere hiç olmazsa 1903 senesinde yapılan imtiyaz anlaşması üzerinde kendi lehlerine değişiklik yapılması için diplomatik girişimlerini başlatmıştır. İngiltere'nin gayesi bu projenin geri planda kalmasını sağlamaktır. Bu ve buna benzer tartışmalarla zaman kaybetmek istemeyen Osmanlı idaresi 1909 yılında İngiltere ile bu hususta yeni bir sözleşme yapmak amacıyla yeni bir antlaşma yapma çarelerini aramaya koyulur. İttihatçıların İngilizlerle ana temel diplomasi faaliyetini meydana getirebilecek olan bu girişim Osmanlı-İngiliz anlaşması ile sonuçlanacak; ancak Bağdat demiryolunun ve ayrıca bu coğrafyadaki yeni enerji kaynaklarına sahip olma çabalarının yol açacağı uluslararası ebedi rekabet tarihin hiçbir döneminde bitmediği gibi gelecek dönemde de hiçbir zaman bitmeyecek ve hatta 1. Dünya Savaşı'nın sebeplerinden biri olduğu gibi daha sonraki yıllarda meydana gelen ve gelebilecek dünya kargaşalarında ana hedefi olma yolunu devam ettirecektir. (Terzi, 2007:177)

3. IRAK COĞRAFYASINDA PETROL ARAMA KAVGASI

Irak coğrafyasında İngiliz-Osmanlı çıkar çatışmalarına neden olan en önemli hususlardan biri petrol diğeri ise geniş tarım alanlarının sulanması amacıyla açılan ihalelerdir. Tereddütsüz Irak bölgesinde petrolün varlığının bulunması birçok Batılı sermayedarların iştahını kapatmıştır. Sultan Abdülhamid han bir tedbir alarak bu coğrafyadaki petrolü işletme imtiyazını Hazine-i Hassa'ya devrederse de bu imtiyaz avcıları bu bölgede amansız bir rekabete girişeceklerdir. (Terzi, 2007:177)

Aslında bu meselenin de Bağdat Demiryolu imtiyazı ile doğrudan doğruya ilişkisi vardı. Zira demiryolu hattının her iki tarafındaki yirmi kilometrelik alan boyunca maden işletme hakkı imtiyaz sözleşmesiyle Almanlara verilirken petrol imtiyaz sözleşmesi bundan ayrı tutulmuştur. Çünkü Hazine-i Hassa 1901 yılında bu hakkı bir İngiliz şirketine vermişti. Bağdat Demiryolu ihalesinden sonra bu meselenin arkasına düşen ve ayrıca bu bölgede petrol arama bulma ve çıkarma hakkını elde etmek isteyen Almanlar burada yeni bir uluslararası rekabetin meydana gelmesine sebep olmuştur. 1909 senesinde dönemin Osmanlı hükümetinin İngilizlerle anlaşma yapma çareleri aramaya başlaması üzerine bu söz konusu husus yeniden gündeme gelmiştir. Aslında İngilizlerde bu meseleyi bir biçimde halletmek istiyorlardı. İngiltere Hariciye Nazırı Sir Edward Grey, 1910 yılının Nisan ayında adeta bir nota mahiyeti taşıyan ve biraz da tehditvari tavır içeren bir ifade ile Londra Büyükelçisi Tefvik Paşa'ya "İngiltere hükümeti meşrutiyet idaresini benimseyen Osmanlı hükümetine

sadece manen değil maddeten de destek olmaya hazır ise de kendi milli menfaatlerini başka bir yabancı ülkenin çıkarlarına defa edemez” mahiyetindeki mesajı iletmiştir. Buradaki yabancı ülke sözcüğünden direkt Almanya’yı kasteden Grey, hemen ardından sözü İngiliz şirketlerinin Bağdat Demiryoluna ortak olmaları gerekliliğine getirmiştir. İngiltere devleti bununla da yetinmeyerek Irak coğrafyasında petrol arama imtiyazının doğrudan D’Arcy Grubuna verilmesini istemiş ve ayrıca bunda da ısrar etmiştir. 1911 senesi boyunca Bağdat Demiryolu ve Basra Körfezi’ndeki diğer başka anlaşmazlıklar da devamlı iki devletin gündeminde kalmıştır. İbrahim Hakkı Paşa ile Sir Edward Grey arasında Londra’da yapılan uzun görüşmelerden sonra ve hemen Birinci Dünya Savaşı’ndan önce petrol arama hususunda bir ara formül üzerinde nihayet uzlaşmıştır. Buna göre, bölgedeki petrol üretiminin %50’si D’Arcy Grubuna %25’i ise Deutsche Bank’a (Osmanlı petrol şirketinin üç ortağından biriydi.) ve geri kalan %25’i de Anglo-Sakson petrol kumpanyasına verilmiştir. Sonuç itibarıyla bu anlaşmadan kazançlı çıkan İngiltere olmuştur. Ancak kısa bir süre sonra yapılan I.Dünya Savaşı bu ve buna benzer yapılan düzenlemeleri yok hükmüne koymuştur. Irak coğrafyasındaki her çeşit ihalenin, imtiyazın peşinden koşan İngiltere, bir taraftan iş adamlarına iş temin etmek, diğer yandan da siyasi olarak bölgenin tüm işleriyle yakından ilgilenebilme imkânını bulmuştur. Bunun en belirgin örneklerinden biri de Osmanlı devletinin el-cezire bölgesinde yapmak istemeyi düşündüğü sulama kanallarının inşası meselesinde görülmektedir. Konu içerisinde de izah edildiği gibi ikinci meşrutiyet hükümetlerinin İngiltere ile olan problemleri bertaraf etme girişimlerinin fırsat bilen İngiltere hemen hemen her konuyu masaya yatırmıştır. Sulama projeleri ile alakalı mesele de 1911 senesinde ortaya çıkarmıştır. Osmanlı devletinin sulama ile ilgili açtığı projeleri için ihaleye katılmakta geç kalan iki İngiliz şirketinin katılma süresinin uzatılması hususunda yaptığı başvuruya İngiliz Dışişleri Bakanlığı aracılık ettiyse de bunun mümkün olmadığı cevabını almıştır. Bu arada ihale edilmelerine rağmen 1911 ve 1912 yıllarında bu projeler hayata geçirilememiştir. İngilizlerin de katıldığı yeni bir ihale açan Osmanlı hükümeti katılan şirketlerin beklentilerinin üstünde bir fiyat vermeleri üzerine ihaleyi tekrar iptal etmiştir. İngiltere dışişleri bakanı Sir Edward Grey Osmanlı-İngiliz anlaşmaları görüşmelerinin devam ettiği bir dönemde projelerin hayata geçirilmemesini bahane ederek yapılacak yeni anlaşmalarda kendi vatandaşlarının öncelik hakkı olduğunu 8 Eylül 1913 tarihinde Osmanlı hükümetine bildirmiştir. İngiliz dışişleri bakanı Grey, bu düşüncesini ikinci ihalede teklif vermek üzere belli bir masraf ettikleri için en azından projelerin bir bölümünün İngiliz şirketleri yapmalıdır şeklinde gerekçelendirmiştir. Oysa Osmanlı Devleti bu süreçte Hindie kanalının yapımını zaten bir İngiliz şirketine vermişti. İngilizlerin bu imtiyaz talepleri Osmanlı Devletini ve ayrıca da Almanları şaşırtmıştır. Bu defa da Almanlar Osmanlı devletine başvurarak buna benzer ihalelerde uluslararası şirketlere eşit davranılmasını talep etmiştir. Bu sırada içinde bulunduğu mali problemleri bertaraf etmek gayesiyle gümrük vergilerini %11’den %25’e çıkartmak isteyen Osmanlı hükümeti bu hususta İngiltere’nin yardımına şiddetle ihtiyaç vardır. Zira yapılan eski anlaşmaların gereği gümrük vergilerinin artırılması İngiltere’nin rızasına bağlıdır ve İngiltere bunu sonuna kadar kullanmaktadır. İbrahim Hakkı Paşa ile Sir Edward Grey arasındaki görüşmeler aylarca devam etmiş İngilizler, Bağdat demiryolu meselesi kendi lehlerine çözülmeyen hiçbir anlaşmaya yanaşmak istememişlerdir. İngilizlerin bütün korkuları demiryolu projesi sayesinde Almanların Basra Körfezi’ne inmeleri halinde bu bölgede güçlü bir rakiple karşı karşıya gelecek olmalarıydı. Bu yüzden yapılan her şeyi bahane ederek Osmanlı Devleti’nin taleplerine karşı çıkan İngiltere, bir noktada Almanlara verdikleri iktisadi imtiyazlar yüzünden Osmanlı Devleti’nin cezalandırmak istemişlerdir. El-Cezire coğrafyasındaki petrol madenleri imtiyazı meselesiyle El-Cezire bölgesinin irva ve iska meselesi başlıklı raporlar ise yukarıda özetle açıklanan hususlara belgeleriyle açıklık kazandırmaktadır (Kurt,2006:1-9).

4. SONUÇ

Uluslararası rekabetin arttığı bu dönemde stratejik, ekonomik öneme sahip olan Bağdat ve civarını demiryolu ile merkeze bağlama zarureti öne çıkmıştır. Büyük bir sermaye gerektiren böyle bir projeyi yabancı sermaye kullanmadan yapabilmek de hemen hemen imkânsızdı. Arap yarımadasının Güney ve doğusunda Osmanlı hükümlerini ihlal eden İngiltere’ye böyle bir ihalenin verilmesi düşünülemezdi. Fransız şirketleri ise Suriye bölgesi dışındaki bölgelere yatırım yapmak istemiyorlardı. Osmanlı Hükümeti ise kendisi ile sınırı olmayan ayrıca Arap Yarımadası, Irak, Ortadoğu bölgesinde sömürgesi bulunmayan bu işi Almanya’yı uygun görüyordu. Bu husustaki ön görüşmeler bir hayli uzun sürse de Osmanlı Devleti 1903 yılında İstanbul’dan başlayıp Ankara, Konya, Bağdat ve Basra’ya kadar ulaşacak olan Bağdat demiryolunun (Berlin-Bağdat hattı) yapım ihalesini Alman sermayesi ile oluşan Anadolu demiryolu şirketine vermiştir.

KAYNAKÇA

29 Temmuz 1913’te İngilizlerle yapılan Basra körfeziyle civarına ait konularla ilgili mukavelelerin beşincisinin ilk on maddesi Kuveyt ile ilgiliydi. (Zekeriya Kurşun, Katar’da Osmanlılar)

Arzu Terzi, Bağdat-Musul’da Paylaşılmayan Miras, İstanbul, 2007

Babialı Hariciye Nezareti, Kuveyt Meselesi, İstanbul, 1917

Bağdat Fransız konsolos vekilinin Bağdat vilayetine gönderdiği mektup için bkz. Zevra nr.51, 14 Rebiülevvel 1287

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Babialı Hariciye Nezareti, Maskat Meselesi, İstanbul, 1916

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, A.M.K.T.U.M, 11/13

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, İ.D.H, 632/43975

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, MD, nr III, hüküm nr. 2518

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, BOA, YEE, 9/34

Benj Slot, Kuwait, The Growth of a Historic Identity, Kuveyt, 2003

Burcu Kurt, Ortadoğu'da Bir İstikrarsızlık Unsuru: Şattü'l-Arap Sorunu, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2006

İlhan Ekinci, Fırat ve Dicle'de Osmanlı İngiliz Rekabeti, Ankara, 2007

Mehmet Hurşid Paşa, Seyahatname-i Hudud, Neşr Alaeddin Eser, İstanbul, 1997

Muahedat Mecmuası, Ceride-i Askeriye Matbaası, İstanbul, 1298, III

Rihlet Murtaza b.ulvan, Neşr Said b. Ömer Al Ömer, Kuveyt, 1998

Şemsettin Sami, Kamusü'l Alem, İstanbul, 1316, VI 4220

Zekeriya Kurşun, Basra Körfezinde Osmanlı-İngiliz Çekişmesi, Katar'da Osmanlılar 1871-1916, Ankara, 2006

Zekeriya Kurşun, Necid ve Ahsa'da Osmanlı'dan Amerika'ya Tanımlanamayan Irak Dosyası, İstanbul, 2003