

PETROLEUM POLICY OF SULTAN ABDUL HAMID II SULTAN II. ABDÜLHAMİD'İN PETROL POLİTİKASI

Yazar / Author: Asst. Prof. Dr. / Yrd. Doç. Dr. Veli SIRIM¹

Abstract

At the beginning of the 20th century, Mesopotamia was the most significant resource of petroleum which was known as “liquid source of energy” and would be substitute for the pit coal which was the most significant energy resource aftermath of the Industrial Revolution. In that period of time, this region was still under the dominance of the Ottoman Empire.

The country which was able to dominate this region, would also dominate the new century soon. Imperial countries with this point of view, notably the British Empire and Germany, France, Tsarist Russia and lastly the United States of America competed for seizing the territory, at least they attempted to get more share of this wealthy source. In that period of time when these states which are described as “Great Powers” were in competence for petroleum, Sultan Abdul Hamid II was on the throne of the Ottoman Empire.

Sultan Abdul Hamid II considered that it was not possible to prevent the aims of the states who had plans and projects. In order to prevent and at least to delay these aims and to extend life of the empire, he took strategic steps in intrastate and abroad.

The aim of this article is to enlighten about Sultan Abdul Hamid II's policies on petroleum of Mesopotamia which was under the dominance of the Ottoman Empire, in order to maintain unity and territorial integrity of the state at the beginning of the 20th century.

Key Words: Abdulhamid II, Petroleum, Petroleum Policy, Colonial, Middle East, Mesopotamia

JEL: N45, N55, N75, N95

Özet

20. yüzyılın henüz başlarında, Sanayi Devrimi sonrası dönemin en önemli enerji kaynağı maden kömürünün yerini alacak olan “sıvı enerji” kaynağı petrolün bilinen en önemli kaynağı Mezopotamya bölgesiydi. Bu bölge de henüz Osmanlı Devleti'nin hakimiyet alanında yer almaktaydı.

Bu bölgeye hakim olan ülke, yeni başlayan yüzyıla da hakim olacaktı. Bu bakış açısına sahip emperyal ülkeler, başta İngiliz İmparatorluğu olmak üzere, Almanya, Fransa, Çarlık Rusyası ve en son Amerika Birleşik Devletleri bölge petrolünü ele geçirebilme, en azından bu zenginlik pastasından daha fazla pay kapabilme yarışına giriştiler.

Düvel-i Muazzama olarak nitelenen bu devletlerin petrol yarışına sahne olan dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun başında ise Sultan II. Abdülhamid bulunuyordu. Bölge petroleri ile ilgili plan ve proje sahibi ülkelerin emellerinin engellenmesinin mümkün olmadığını düşünen Sultan II. Abdülhamid, bu emellerin gerçekleşmesini en azından geciktirmek ve imparatorluğun hayatını uzatabilmek amacıyla içeride ve dışarıda bir takım stratejik adımlar attı.

Bu makalenin amacı, Sultan II. Abdülhamid'in, 20. Yüzyılın başında ülke bütünlüğünü sağlama adına, Osmanlı hakimiyeti altında bulunan Mezopotamya petroleri eksenli yürüttüğü politikalar hakkında bilgi vermektir.

Anahtar Kelimeler: II. Abdülhamid, Petrol, Petrol Politikası, Sömürge, Ortadoğu, Mezopotamya

JEL: N45, N55, N75, N95

1. Giriş

Gelişen rafineri teknolojisi ve içten yanmalı motorların keşfiyle petrolün sanayiden ulaşımına her alanda kullanılmaya başlanması, sanayileşmiş ülkeler arasında petrol kaynakları üzerinde yoğun bir rekabeti açığa çıkardı. Bu gelişmeyle birlikte birer petrol deposu konumunda bulunan Ortadoğu ve Kafkasları doğal olarak da bu toprakları hâkimiyeti altında bulunduran Osmanlı İmparatorluğu'nu emperyalist ülkelerin gözünde hedef ülke haline getirdi. Başta İngiltere, Fransa ve Almanya olmak üzere, petrol endüstrisine sahip

¹ Namık Kemal Üniversitesi / İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi vsirim@nku.edu.tr.

kapitalist devletlerin gözü, başta Musul olmak üzere enerji zengini Osmanlı topraklarına çevrildi (Marcel, 2006: 15).

20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti, varlığını sürdürme mücadelesi yaşayan bir konumdaydı ve 600 yıllık ömrünün son 20 yılını yaşamaktaydı. Doğu ve Batının kesişme noktasında bulunan Osmanlı Payitahtı İstanbul, Avrupalı büyük devletlerin politik, ekonomik ve stratejik paylaşım yarışına sahne oluyordu. Bu yarış daha kızıştıran, gözü dönmüş rakiplerin birbirleriyle, özellikle de ölüm döşegindeki “Hasta Adam” olarak gördükleri Osmanlı Devletiyle her türlü mücadeleye girişmelerinin temel sebebi ise, başlayan yeni yüzyılda katı yakıt olan kömürün yerini alacak olan zengin “sıvı enerji” petrol yataklarına sahip olan Mezopotamya’nın hâlâ Osmanlı hakimiyetinde oluşu idi.

Büyük güçler arasındaki bu rekabet ve Osmanlı Devleti üzerinde hakimiyet mücadelesi bölge üzerinde egemenlik, denetim altına alma ve imtiyaz elde etme politikaları çerçevesinde giderek kızıştı (Yazıcı, Güz 2011: 136).

Bu ülkeler, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde kalan Bağdat ve Musul bölgesinde araştırmalarda bulunmaya, el altından bölgenin altında bulunan zengin petrol yataklarına dair haritalar hazırlamaya, haritalar üzerinden ileriye yönelik planlamalar yapmaya başladılar (Kartın, 2015:71).

Britanya İmparatorluğu, bölge üzerinde hakimiyet mücadelesinde en büyük rakip olarak gördüğü Alman İmparatorluğu’nun etkisini azaltmak, Basra Körfezine ve Hindistan’a giden yolu kontrolü altında tutmak gibi kendisi için önemli hedeflerin yanı sıra, kendisi için asıl ödül olarak Mezopotamya’yı belirlemişti (Sami, 2007:7).

Sonuç olarak 19. yüzyılın ikinci yarısında ticari amaçlarla işletilmeye uygun olduğu anlaşılan Mezopotamya bölgesindeki kaliteli petrol kaynakları, hem Sultan II. Abdülhamid’in hem de nüfuz alanlarını genişletmek isteyen büyük devletlerin iktisadi, sosyal ve siyasi politikalarını belirlemiştir (Gürel, 1979:54).

2. Hazine-i Hassa Uygulaması

Sultan II. Abdülhamid 1876’da tahta çıktığında Hazine-i Hassa mülkleri ile ilgili yeni bir düzenleme yaptı ve o zamana kadar alışlagelmiş saltanatın köklü geleneklerinde değişikliklere gitti. Hazine-i Hassa’nın mülk ve gelirlerini idare etmek üzere bir Nezaret (Bakanlık) oluşturdu ve bu bakanlığa Osmanlı Bankası’nın Müdürü Forster’ın tavsiyesi ile Agop Efendi’yi getirdi (Uluğbay, 1995:39).

19. yüzyılın sonlarına doğru Batılılar, Mezopotamya bölgesine olan bariz ilgilerini gizlemeye çalıştılar. Gezinler, misyonerler ve askeri uzmanlar farklı kılıklarda bölgeyi karış karış gezip zenginliklerini tespitte çalıştılar. Aslında çoğu jeolog olan uzmanlarını, çoğu zaman “arkeolog” kisvesi altında bölgede arkeolojik kazılar yapma adıyla görevlendirdiler. II. Abdülhamit, bu durumun farkındaydı ve bu yabancıları aslında petrol araştırmaları yaptığını biliyordu (Bozdağ, 2003:80-81). Buna rağmen İngiltere ile yakın ilişkiler kurabilme adına, teklifi kabul etmiş, Sadrazam Halil Rıfat Paşa’yı çağırarak, gelecek İngiliz heyetinin sıkı takibe alınmasını istemişti (Ediger, 2007:176). Aynı durum, İngilizlerin ardından aynı istekle gelen Alman ekip için de söz konusu olmuş, araştırma izni isteyerek kazı çalışmalarına başlayan ekibin de asıl maksadının petrol kaynaklarını araştırma olduğu tespit edilmişti (Demirbaş, 1991:68).

Hazine-i Hassa Nazırı Agop Paşa, 6 Şubat 1889’da Padişah’a bir tezkere göndererek, Musul Vilayeti’nde bulunan petrol gazının arama ve işletme imtiyazının Hazine-i Hassa’ya verilmesini arzetmiş, Sultan II. Abdülhamid’in onayladığı irade 6 Nisan 1889’da yayımlanmıştır (Ediger, 2007:172) Böylece, padişah ister kendi işletsin ister üçüncü şahıslara işletme hakkı versin; Musul petrolerinden elde edilecek gelir, Hazine-i Hassaya yani Padişaha ait olacaktı. Ayrıca petrolün işletme hakkının üçüncü şahıslara verebilmesi padişahın inisiyatifindeydi. Diğer taraftan, Alman şirketine verilmiş olan Anadolu Demiryolu Projesi’nin, Bağdat’a kadar uzatılması durumunda, bu şirketle yapılacak ayrıcalık sözleşmesi de Hazine-i Hassa nezaretince yapılması güvence altına alınmış oldu (Uluğbay, 1995:43) .

Sultan II. Abdülhamit, Musul’da bulunan emlakına dahil ettiği bölgede bulunan petrol madenlerinin var olup olmadığı, varsa eğer bunların cinsi ve içeriği, ne şekilde kullanıldığı ile ilgili Hazine-i Hassa Müfettişlerinden Mehmed Bin Ahmet Arif’e (Arif Bey) araştırma yaptırdı. Çalışma sonucunda Şirket arazisinde Musul’a on iki Dicle nehrine bir saat mesafede gazyağı ve petrol madenleri bulunduğu, Şemmamek’te, Tuzhurnato’dan yarım saat ileride yirmi adet petrol kuyusu olduğu, civarda bunun dışında birçok karışık yağlar olduğu, bu yağların yarı yarıya petrol ile karıştırıldığında sokakları aydınlatmak için kullanılabilceği ifade edildi (BOA, HH. THR., 233/47).

Bütün Musul Vilayeti’ni kapsayan, ilk irade çıktıktan sonra, 1889’da Ahmed Necati Efendi’ye, 1890’da Hasan Tahsin Efendi’ye, 1891’de İskenderun Petrol Şirketi’ne, 1897’de Halil Rif’at Paşa’ya,

1898'de Şarl Rayser'e petrol araştırmaları ve işletilmesi için talep ettikleri imtiyazların verilmesi uygun görülmüştür (Ediger, 2007:172).

II. Abdülhamit 19 Eylül 1898'de ikinci ve 18 Kasım 1902'de benzer muhtevada çıkardığı üçüncü iradeyle Bağdat vilayetindeki petrol ayrıcalığını da kendi özel mülkiyetine katmıştır (Terzi, 2014:99-109). Bu iki irade ile hem 1889 tarihli irade teyit edilmiş hem de Bağdat Vilayeti'ndeki petrol ayrıcalığı padişahın özel mülkiyeti hâline getirilmiştir (Ediger, 2007:172).

Bölgenin ve tüm Ortadoğu'nun değerini bilen Sultan II. Abdülhamid, Hazine-i Hassa Nezareti'ne alınan madenler üzerinde incelemeler yapmak ve verimlilik derecelerini belirlemek amacıyla Avrupa'dan, özellikle Fransa'dan madencilik alanında ihtisas yapmış uzmanları bölgeye getirtmiş, raporlar hazırlatmıştı. Bu uzmanlardan birisi Fransız maden mühendisi Emile Jacquerez idi. Jacquerez, Hazine-i Hassa Nezaretinde 1895 tarihinde Başmühendis olarak göreve başlamış, ilk olarak Bağdat bölgesine intikal etmişti. Bağdat bölgesindeki çalışmalarının ardından Musul'a geçerek bu bölge civarında bulunan petrol madenleri üzerinde incelemelerde bulundu. Hazırladığı raporları ve haritaları Osmanlı yönetimine sundu.

Jacquerez'in raporlarında bölgedeki petrol kaynaklarının ıslahı için neler yapılabileceği, ıslah çalışmaları için ne kadar maddi kaynak gerektiği ve nihayetinde petrolden elde edilebilecek kazanç hakkında detaylı bilgiler bulunuyordu (Yılmaz, 2012:124-125).

Sultan II. Abdülhamid'in özellikle Fransa tercihinin nedeni olarak, İngilizlere karşı güven duymayışı, Almanlara ise demiryolları hattı Mezopotamya'ya ulaşmadan petrol ayrıcalığı vermek istemeyişi gösterilmiştir (Uluğbay, 1995:43).

II. Abdülhamid'e bölge petrolleriyle ilgili rapor sunanlar arasında Alman mühendisler Groskopf ve Bergingen de vardı. 4 Ocak 1901 de çıkarılan bir İrade ile bu bölgeyi tarayarak bir rapor hazırlayan bu iki mühendisin Sultan'a sundukları rapora göre İskenderun, Haleb, Birecik, Urfa, Siverek ve Diyarbakır bölgesinde verimli petrol kaynaklarının bulunmadığı belirtilirken, Kerkük'ün 15 kilometre kuzeyinde verimli kaynaklar olduğu, ilkel biçimlerde çıkarılan ve temizlenen petrolün kalitesinin Bakü petrollerinden aşağı kalmadığı belirtilmiş, yapılacak demiryolu ile bu kaynaklardan etkin bir biçimde yararlanılması gerektiği vurgulanmıştı (Ortaylı, 1981:93).

II. Abdülhamit'in tahttan indirilmesi üzerine yerine padişah olan Sultan Reşat'ın imzasıyla Hazine-i Hassa varlıklarını Maliye Hazinesine aktaran 5 Mayıs 1909 tarihli yeni bir ferman çıkarılmıştır. Bu ferman, ileride Mezopotamya petrollerine yönelik hukuki tartışmaların çıkmasına zemin hazırlamıştır; gerek İttihat ve Terakki Parti'sinin iktidara gelmesiyle alınan kararda ve gerekse padişah fermanında bu mal varlıklarının bedelli veya bedelsiz olarak devredildiğine ilişkin bir belge düzenlenmemiştir. Ayrıca Defter-i Hakanı kayıtlarında ve tapu kayıtlarında bu mal varlıklarının Devlet Hazinesi'ne aktarılmasıyla ilgili düzenlemelerin yapılmadığı ortaya çıkmıştır (Uluğbay, 1995:89).

3. Batı'nın “Hasta Adam”ı Paylaşamama Problemi

Sultan II. Abdülhamid'in dış politikada temel amacı Osmanlı İmparatorluğu'nun barış içinde yaşamasını ve statükonun korunmasını sağlamaktan ibaretti. Fakat, devletlerarası rekabetin ülke üzerinde yoğunlaştığı bir dönemde böyle bir siyaseti izlemek oldukça güçtü. Tam bu noktada Sultan Abdülhamid, Batı'nın Osmanlı ülkesini bir türlü tamamen paylaşamamasının nedenini fark etmişti. Avrupa devletlerinin bu bölgede birbirleri ile çelişen çıkar ve ihtirasları vardı (Öke, 1982:266).

Avrupa devletleri bir yandan, Osmanlı Devleti'nin tüm işlerine karışmakla tatmin olmayıp, İmparatorluğu bütünüyle ortadan kaldırma arzusunda iken, diğer yandan “Hasta Adam” olarak gördükleri Osmanlı'nın mirasını paylaşma konusundaki kiskançlıkları onlar için en güçlü frenleyici unsurdur (Earle, 2003:19).

20. yüzyılın başlarında batılı güçler tarafından parsellenmemiş yegâne petrol sahası olan Mezopotamya petroleri için İstanbul'da rekabet eden üç büyük grup vardı;

Birinci gurup olan Almanlar, Deutsche Bank'ın sahibi olduğu demiryolu şirketi ile Bağdat-Berlin demiryolu anlaşması ve hattın iki yanındaki 20'şer km'lik bir alandaki petrol dâhil madenleri işletme önceliğini almıştı (Terzi, 2007:209-212).

İkinci gurup, İran petrol imtiyazını aldıktan sonra Mezopotamya petrol imtiyazı için uğraşan ve Britanya hükümeti tarafından desteklenen D'arcy (APOC/Anglo-Persian Oil Company) grubuydu (Ediger, 2007:259-264).

Üçüncü grup ise rekabete 1908 yılından itibaren katılan Amiral C. Chester aracılığıyla bir demiryolu ve imtiyazı talep eden Amerikalılardı (Yavuz, 1999-2003:529). Bu gurubun en önemli avantajı Amiral'in

İstanbul'a gelirken, saygın Amerikalı iş çevrelerinin ve daha da önemlisi Amerikan Dışişleri Bakanlığı'nın desteğinin arkasına almasıydı (Can, 2010:112-120)

II. Abdülhamid, dönemin siyaset dilinde "İttifakat-ı Umumiye-i Ecnebiye" olarak anılan Almanya, Avusturya, Fransa, İngiltere ve İtalya'dan oluşan Avrupa Ahengi'nin önemli sorunları konferanslar kanalıyla çözmeye siyasetinin en zayıf noktasını keşfetmiş oluyordu. İşte bu yüzden II. Abdülhamid, siyasal iktidarı boyunca bu gerçeği Batı ile ilişkilerinde büyük bir beceriyle diplomasisinin en önemli bir aracı, Osmanlılar lehine bir koz olarak kullanmıştır (Öke, 1982:266).

Bunun bir uygulaması olarak hiç bir devlet ile devamlı anlaşma yoluna gitmemiş, desteğini bir devletten diğerine çevirmekten çekinmedi. Böylece Büyük Güçleri mümkün olduğu kadar birbirlerinden ayırabilmek için hamleler yaptı. Süveyş Kanalı hisse senetlerinin büyük bir kısmını eline geçiren ve Mısır'da bir komiserlik kuran İngilizlere karşı Fransa'yı harekete geçirirken, Mezopotamya ve Basra Körfezinde de İngiltere ve Almanya arasındaki rekabeti körüklemeye yoluna gitti. Örneğin Almanlara verilen Bağdat Demiryolu Projesi, İngiltere'nin Mısır ve Basra körfezindeki, Fransa'nın Suriye'deki siyasi-iktisadi emellerini tehdit edecek boyutlara ulaşıyordu. Rusya da İran ve doğu Anadolu'daki emelleri için bu projeyi tehlikeli görmekteydi (Ortaylı, 1981:94).

Musul Vilayeti'nde bulunan petrol yataklarıyla ilgili gelişmeleri yakından takip eden II. Abdülhamid, petrolü işleme konusunda çok ileri düzeylerde bulunan Amerika'ya yaveri Selahaddin Efendi'yi gönderdi. Bu ziyaret hem Amerika'yla iyi ilişkiler kurmaya bir vesile olacak hem de kısa bir süre önce mülkiyeti Hazine-i Hassa'ya aktarılan Musul petrolünün gerçek değerini bizzat uzmanlarından öğrenmiş olacaktı. Ne yazık ki, Amerikalı petrol şirketleri Musul petrollerine ilgi göstermediler. Selahaddin Efendi'nin verdiği rapora göre Amerikalılar dünyanın ihtiyacı kadar petrolü ürettiklerine inanıyorlar, yeni açılacak kuyuların ise petrol fiyatlarını düşüreceği endişesini taşıyorlardı (Ediger, 2007:181). Böylece II. Abdülhamid, hem Mezopotamya petrollerini değerlendirebileceği bir alternatiften, hem de Avrupalı sömürgeci ülkelere karşı kullanabileceğin büyük bir denge unsurundan mahrum kalmış oluyordu.

Diğer yandan II. Abdülhamid, Tunus ve Libya topraklarında çakışan emelleri olan Fransa ve İtalya'yı Kuzey Afrika'da birbirlerine düşürebilmek için her türlü diplomatik girişimde bulundu. Balkanlar'da "Çok şükür Bulgarlarla Yunanlılar, birbirlerinden ateş ile su gibi nefret eder" diyerek bu iki milleti denge unsuru olarak kullandı. Aynı şekilde Balkanlarda Rusya'nın saldırgan emelleri karşısında Avusturya'yı dikmiş ve bu yolla, statükonun korunmasını sağlamıştı. Aynı şekilde Rusları Osmanlı İmparatorluğu ile barış içinde bir arada yaşamaya zorlayabilmek için Japonya ile yakın ilişkiler geliştirme çalıştı. "Japonya'nın muvaffakiyeti bizi memnun eder, onların Rusya'ya karşı kazandıkları zafer bizim içinde zafer sayılır" demekle, Ruslara karşı savaşmış, önemli başarılar kazanan Japon yönetimine takdirlerini sunmaktan çekinmemişti. Zira Sultan Abdülhamid, Rusya'nın askerini Uzakdoğu'ya nakletmesi demek Karadeniz'deki saldırı gücünü azaltması demek oluyordu ve bu cephede ellerinin bağlanmasının Osmanlı Devleti üzerine hücum ihtimalini azaltacağından rahat bir nefes alma imkanı sağlayacaktı. (Öke, 1982:267-270).

II. Abdülhamid'in, Mezopotamya petrollerini işletilmek üzere, Japon hükümetinden petrol uzmanı istemesi de Rusya'yı dengeleme çabasının bir örneği olarak gösterilebilir (Yazıcı, 2015). Osmanlı Sultan'ının bu talebini Japonların kabul etmesi, ne yazık ki beklenmedik bir gelişmeyle neticesiz kaldı. Zira tam o sıralarda II. Abdülhamid tahttan indirilmişti (Ediger, 2007:181).

4. Berlin-Bağdat Demiryolu Projesiyle Başlayan Rekabet Ve Düşmanların İttifakı

1899 yılında Osmanlı toprakları üzerinde yaşanan petrol rekabetinin şiddetini arttıran bir başka gelişme, Almanların ortaya koyduğu "Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi" oldu.

Bu proje aslında Osmanlı'yı Alman İmparatorluğunun sömürgeci yapma siyasetinin bir neticesiydi ve Alman banker ve işadamları aracılığıyla Marmara Denizi kıyılarından Basra Körfezine kadar uzanacak bir demiryolu hattının döşenmesi için Babıali'den gerekli tavizleri koparabildiler (Öke, 1982:251). Bağdat Demiryolu'nun inşa gerekçesinin bu bölgede çıkarılan petrolün Almanya'ya, dolayısıyla Batıya naklini gerçekleştirmek olduğunu düşünürsek, bu demiryolunun ilk büyük enerji nakil hattı olduğunu söyleyebiliriz (Uluğbay, 1995:112).

Bu proje Almanya için hayati öneme sahipti. Zira hızla gelişen Alman sanayiinin hayati kaynakları Anadolu ve Mezopotamya'daydı ve ancak Alman kontrolünde bütünlüğüne sahip olabilen bir Osmanlı İmparatorluğu bu kaynakların güvenliğini sağlayabilirdi. Mezopotamya'nın zengin petrol kaynakları, denizciliği zayıf olan Almanya ve Avusturya-Macaristan blokuna Osmanlı topraklarından geçen demiryoluyla aktarılabilirdi (Ortaylı, 1981:36).

Zira bu projeye dâhilinde rayların geçtiği alanın 20'şer millik sağ ve sol yanında kalan toprakların mülkiyeti ve buralardan çıkan kaynakların işletim haklarını içeren bir imtiyaz verilmekteydi. Basra'da liman kurma hakkını da içeren bu imtiyaz, İngiltere ve Fransa'nın yoğun tepkisini çekmişti (Ayhan, 2006: 129).

Deutsche Bank'ın egemen olduğu bir şirket olan Anadolu Demiryolları Kumpanyası (Şirketi) yetkilileri ile Osmanlı diplomatları arasında yapılan uzun görüşmeler neticesinde uzlaşmaya varıldı ve Anadolu Demiryolları Şirketi, 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan sözleşme ile 99 yıllığına imtiyaz sahibi oldu. Bu imtiyazla adı geçen şirket, Konya'dan Bağdat'a kadar demiryolu hattı döşemeyi taahhüt ediyordu (Ökçün, 1970:23).

1904 yılında Anadolu Demiryolları Şirketi, Osmanlı Devleti ile Bağdat ve Musul vilayetlerinde petrol arama antlaşması imzaladı (Uluğbay, 1995:87).

Almanlar bölgeye olan ilgisini anlaşmanın hemen ardından petrol bölgesinde diplomatik temsilciliklerini oluşturmakla gösterdiler. Öyle ki Almanya ile hiçbir ticari ilişkisi olmayan ve Alman vatandaşının bulunmadığı Musul'da 1904 yılında konsolosluk açtılar (Ortaylı, 1981:93)

Ancak Almanların taahhüt ettikleri şartları yerine getirmeden nihai anlaşmayı imzalamak istemeleri, sorumluluklarını ifa etmede isteksiz davranmaları, Osmanlı yönetiminin tepkisine sebep oldu. Nihayet, Hazine-i Hassa Nezareti tarafından 26 Ocak 1907 tarihli bir yazı ile, 1904'te yapılan antlaşma Osmanlı yönetimi tarafından tek taraflı olarak feshedildi (Bilmez, 2000:106).

Berlin'in Doğu'ya açılma siyasetinin gayet açık bir belirtisi Bağdat Demiryolu Projesi, özellikle İngilizleri alabildiğine kuşkulandırmıştı. Zira Almanya'nın Basra Körfezi'ne kadar açılması demek, İngilizlerin bu bölgedeki çıkarlarını sekteye uğratması, daha önemlisi de Hindistan sömürgesini -ulaşım yollarını tutmak suretiyle- zor durumda bırakması demekti (Öge, 1978:268).

Almanlara verilen imtiyazlarla telaşa kapılan İngiltere, 1901'de İran'da İngiltere adına petrol imtiyazı elde eden William Knox D'arcy'yi Bab-ı Ali ile yapılacak petrol pazarlıklarında görüşmeci olarak belirledi. 1907'den itibaren bu görüşmelere Royal Deutch-Shell de katıldı. Ancak 1908'de Abdülhamit tahttan indirilerek özel mal varlığı Maliye Nezareti'ne bağlanınca, yapılan temaslar kesintiye uğramış olsa da, İttihat ve Terakki döneminde petrol pazarlıkları yeniden hızlandı.

Yeni yönetim iktidara gelince petrol imtiyazını Almanlar yerine Amerikalılara vermeyi uygun buldu. 1908 yılında Amiral Colby M. Chester aracılığı ile Amerikan şirketlerine Osmanlı topraklarında demiryolu ve liman yapımı ve işletmeciliği ile birlikte, maden işletme imtiyazı da verildi. Bu durum elbette İngilizlerin hiç hoşuna gitmedi ve Amerika ile Osmanlı'dan petrol işletme imtiyazı alabilmek için rekabete giriştiler.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasî belirsizlik ve Amerikan rekabeti neticesinde, Avrupalı şirketler ortaklık kurma yoluna gittiler (Yazıcı, Güz 2011:137).

Sonuçta İngiltere 1910 yılında Osmanlı ile bir anlaşma yaparak, petrol araştırmalarına sermaye oluşturmak ve elbette İngiliz menfaatlerini korumak amacıyla sermayesi tamamen İngiliz olan "Türk Milli Bankası" (National Bank of Turkey) adı altında bir banka kurdu (Melek,1989:30-32).

National Bank of Turkey, 1911 yılında Londra'da sermayesinin %35'i kendisine, %25'i Deutsche Bank'a, %25'i Royal-Dutch/Shell'in bir yan kuruluşu olan Anglo-Saxon Petroleum Company'ye, %15'i Gülbenkian'a ait olan African and Eastern Concessions Ltd. adlı konsorsiyumun kurulmasına öncülük etti. Bu konsorsiyum, 23 Ekim 1912'de, Turkish Petroleum Company olarak adını değiştirdi (Yazıcı, Güz 2011:137).

Sürecin oluşmasında büyük katkıları bulunan Ermeni Calouste Sarkis Gulbenkian, daha sonrasında hisselerini İngilizlere satarak, süreçte önemli rol oynadı (Kent, 1999:76-77).

1914 tarihli Dışişleri Bakanlığı Anlaşması ile Alman ve İngilizler uzlaşmaya vararak, Anglo Persian Oil Company isimli bir şirket kurdular ve Türk Milli Bankası hisselerinin % 50'sini aldılar. Royal Dutch ve Deutsche Bank ise bu bankanın %25'lik hisselerini paylaştılar. Türk Petrol Şirketi'ne Osmanlı İmparatorluğu tarafından imtiyaz tanınması konusundaki baskılar, 1914 yılında sonuç verdi ve Osmanlı hükümeti tarafından zorla kabul edilmiş oldu (Yergin, 2006: 180-187).

Ne var ki, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi bu imtiyazın işletilmesini engellemiştir (Kocaoğlu, 1996:89).

5. Petrol Politikasında Gulbenkian'ın Yeri

İran petrollerini D'arcy gurubuna pazarlayan Kitapçı Han'ın (Antonie Kitabdji) ve Bakü petrollerini Nobel-Rodschild-Samuel Kardeşler guruplarına pazarlayan Alexandre Mantachoff'un yanında, üçüncü

Ermeni isim olarak Calouste Sarkis Gulbenkian Osmanlı petrollerinin İngilizlerin kontrolüne geçmesinde önemli rol oynamıştı.

1869 doğumlu olan Gulbenkian, petrolle uğraşan Ermeni bir aileye mensuptu. Babası Sarkis, servetini Rus gazyağı ithalatı sayesinde edinmiş, bu sayede Padişahın gözüne girmiş ve Trabzon şehrine vali olarak atanmıştı. Sarkis aynı zamanda Osmanlı Hazinesi adına Mezopotamya vergi gelirlerini de tahsil ediyordu (Ediger, 2007:301).

Babası onu, İstanbul'daki Ermeni okullarını yetersiz bulduğu için, önce Robert Koleji'ne daha sonra Fransızca öğrenmesi için Marsilya'ya ve oradan da Londra'daki King's Collega'a gönderdi. King's Collega'den üstün derece ile inşaat mühendis olarak mezun oldu. Bir petrolcünün çocuğu ve boğazda Kafkas petrolü taşıyan gemileri izleyerek büyüyen biri olarak Gulbenkian bitirme tezini, yeni doğan petrol endüstrisi üzerine yazmıştı (Yergin, 2010:181).

Mezuniyetini takiben babası tarafından Bakü'ye gönderildi. Burada babasının ortaklarından ve ileriki yıllarda yolları tekrar kesişecek olan bu bölgenin en büyük petrol tüccarlarından Alexandre Mantachoff'u yakından tanıdı. Onun yardımıyla bir süre petrol sahalarında incelemeler yaptı. İncelemeler sırasında aldığı notları seçkin bir Fransız dergisi olan *Revedes Deux Mondes*'te yayınlayınca 20'li yaşlarda dünyanın sayılı petrol uzmanlarından kabul edilmeye başlandı

Gulbenkian'ın Osmanlı Sarayı ile yakın ilişkisi tam bu döneme rastlamıştı. Hazine-i Hassa Nazırı Agop Paşa'nın talebi doğrultusunda Mezopotamya petrollerini değerlendiren bir rapor hazırladı. Ancak Gulbenkian bu raporu bölgeye hiç gitmeden hazırlamış, daha ziyade, başka uzmanlarca hazırlanan raporlardan alıntılar yapma, veya bölgede çalışan Alman Bağdat demiryolu mühendislerinin görüşlerinden, özellikle Ohesney'in hazırladığı rapordan yararlanma yoluna gitmişti (Okumuş, 2015:43). Sonuç itibariyle raporunda, Mezopotamya'da çok büyük petrol potansiyeli olduğunu savunmaktaydı (Ediger, 2007:302-303).

1890'lı yıllarda İstanbul ve Anadolu'nun birçok yerinde Ermeni isyanlarının patlak vermiş, milliyetçilik duygusuyla hareket eden. Gulbenkian, Sultan'ın "Ermeni sorununu çözmek için tüm Ermenileri yok etme" politikasını uyguladığını söyleyerek muhalefet etmişti. Osmanlı bürokrasisinden yakınları aracılığıyla hayati tehlike altında olduğu haberini alınca, ailesini de yanına alarak, bir gemiyle gizlice İstanbul'dan kaçarak Mısır'a gitti. Bu kaçışta Bakülü petrol milyarderleri Ermeni asıllı Alexandre Mantachoff'u da gemiye aldırılmayı başarmıştı. Bu yardımının karşılığını, Mısır'dan sonra yerleşeceği Londra'da, Rus petrolü ithal eden Nobel, Shell şirketleri ile kuracağı samimi ilişkilerle almış oldu (Yergin, 2010:182).

Gulbenkian artık, hem bildiği diller (İngilizce, Fransızca, Türkçe, Ermenice), hem petrol konusundaki engin deneyimi ve uzmanlığı, hem de Avrupalı ülkelerin çıkar çatışmalarını iyi algılaması sayesinde Mezopotamya konusunda iştahları kabaran Avrupalı petrol tüccarlarının aradığı adam kimliğindeydi. Dünyanın gözlerini Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki petrole diktiği bir dönemde genç ve hırslı Gulbenkian doğru zamanda doğru yerdeydi (Ediger, 2007:63). Bir yandan petrol uzmanı diğer yandan doğuyu yakından bilen, doğu kültürüne aşina bir tek o vardı. Doğuda yer alan petrol kaynaklarının sahipleri ile Batının petrolcileri arasında gerçekleştirilecek bütün iş görüşmelerinin değişmez ismi oldu (Okumuş, 2015:47).

6. Anadolu Topraklarında Petrol Arayışları

II. Abdülhamid, Anadolu toprakları üzerinde de başta petrol olmak üzere, kömür ve benzeri madenlerin araştırılmasına yönelik çalışmalar yaptırdı.

Anadolu toprakları üzerinde II. Abdülhamit tarafından verilen ilk resmi imtiyaz, 1887 yılında Ahmet Necati Efendi'ye, İskenderun-Çingan bölgesinde petrol arama iznini içeriyordu. İskenderun'a bağlı Çingan köyünde Ahmet Necati Efendi tarafından bulunan petrol gazının işletme hakkı Osmanlı Anonim Şirketine devredilmiştir (BOA, 1890). Daha sonra 1897 yılında Sadrazam Halil Rifat Paşa'ya Tekirdağ civarında petrol arama imtiyazları verilmiştir. Şarköy, İsteme, Hora Dere ve Mürefte'de alınan imtiyazlar sonucu yapılan çalışmalar da istenilen düzeyde petrole ulaşılammıştır (TPAO, 2004: 22-23).

Edirne vilâyetinin Gelibolu sancağına bağlı Şarköy kazasının Palatonoz deresi, Kocaali, Gölcek ve Eksamil köyleri ve civarında, deniz kenarındaki boş arazide keşfedilen kömür ve petrol madenleri için Sultan II. Abdülhamid tarafından 99 sene süreliğine bir imtiyaz verilmiştir (BOA, BEO., 911/682809)

Erzurum'un Tercan kazasına bağlı Pulk köyünde keşfedilen petrol ve nefit madenleri imtiyazının ihalesi Sultan II. Abdülhamid'in tüfekçilerinden Ahmed Celâleddin Paşa'nın işaret ettiği Almanya Devleti tebaasından Mösyö Charles Raizer'e ihale edilmiştir. Söz konusu maden keşfedildiğinde ilk kez Sarıca Murad Osman Bey tarafından çıkarılıp, Rusya tebaasından Tiflisli bir Ermeni olan Garvişof'a bir kuyu açtırılmıştı. Ancak bu şahsın, askeriyenin bulunduğu mntıkada ve Çürük suyu üzerinde askeriyeye dair istihbarat

topladığı ve kimliğini gizleyerek takma isimle imtiyaz talebinde bulunduğu tespit edilince, talebi reddedilmiştir (BOA, BEO., 1120/83930)

Van gölü sahilinde petrol gazı madeni bulunduğu dair Payitaht'a gelen haberlerin doğru olup olmadığının araştırılarak keşfedenin kim olduğunun bildirilmesi ve madenin mahiyetine dair acilen detaylı bilgi talep edilmiş (BOA, DH. TMİK., M, 97/68), yapılan araştırmalar neticesinde Van'ın Bargiri kazâsının Kürzot nahiyesinde petrol bulunmuştur. Bu madenin işletilmesinin ülkenin menfaatine olacağı düşüncesiyle imtiyaz fermarı 6 Aralık 1899 Hazine-i Hassa'ya verilmiştir (BOA, BEO., 1394,104480)

7. Sonuç

19. yüzyılın hemen başlarından itibaren önce İngiltere, ardından diğer Avrupa ülkeleri sanayi devrimini gerçekleştirdiler. Bu gelişmede en önemli enerji kaynakları kömür olmuştur. Buhar gücüyle çalışan gemi ve tren, hem denizlerde hem karada hammadde ve ürün taşımacılığını hem kolaylaştırdı hem hızla artırdı.

Bu yüzyılın sonuna doğru ise, kömürü tahtından indiren bir başka enerji kaynağı kendini gösterdi. Sıvı enerji olan petrol, 20. Yüzyıla damgasını vurdu. Böylece kömür çağı yerini petrol çağına bıraktı.

İçten yanmalı motorun sınai üretimin yanı sıra, deniz ve kara taşımacılığına uygulanmasıyla petrol, gelişmiş ve sanayileşmiş sömürgeci Avrupa ülkelerini bambaşka arayışlara itti.

19. yüzyılın sonlarında başta İngiltere, Fransa ve Almanya olmak üzere daha fazla zenginliğe ulaşma yarışında olan Batı ülkeleri, petrol zengini Mezopotamya bölgesini sınırları içinde bulunduran Osmanlı Devleti üzerinde yoğun bir rekabete giriştiler.

Bu yüzyıl boyunca sürekli gerileyen, zayıflayan Osmanlı Devleti'ni kendileri için hem hammadde kaynağı, hem de ürünleri için büyük bir pazar olarak gören bu ülkeler, zengin petrol kaynakları üzerinde ilk etapta görünürde barışçıl yolları devreye koydular. Arkeolojik çalışmalar, tarihi eser araştırmaları gerekçesiyle nerelerde zengin petrol kaynaklarının olduğunu tespit etmeye çalıştılar.

Ama tüm bu gelişmelerden haberdar olan ve kurduğu güçlü istihbarat ağı aracılığıyla Alman, İngiliz ve Fransız ajanlarının attıkları tüm adımları takip eden, kazdıkları kuyulardan ve buldukları zengin ve kaliteli petrol kaynaklarından haberdar olan II. Abdülhamid, petrol konusunda çok ince ve hassas bir strateji izledi. En önemlisi Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti'ni parçalama ve pastadan daha fazla pay alma çabasında olan büyük ülkelerin birbirleriyle çelişen çıkar ve ihtiraslarının bulunduğunu, bu durumun onları Osmanlı'ya karşı frenleyici bir etken olduğunu keşfetmişti. İşte bu durum, II. Abdülhamid'in Osmanlı Devleti lehine kullanacağı denge siyasetinin en önemli dayanağı oldu.

Musul ve Bağdat bölgesindeki zengin petrol yataklarının mülkiyetini Hazine-i Hassa'ya aktarmaya yönelik üç ayrı tarihte irade neşretti. Bu yolla, bölge üzerinde yapılacak tüm çalışmalar ve verilecek imtiyazları bizzat kendi kontrolüne almış oldu. Bunun akabinde, gerek yerli gerek yabancı mühendis ve uzmanlara bölgedeki petrolün kalitesi ve miktarıyla ilgili raporlar hazırlattı. Bu petrolü ekonomik değere dönüştürme arayışı içine girdi. Bu konuda dönemin en ileri teknolojisine sahip olan Amerika'ya yaverini gönderdi.

Bu esnada başta Almanya olmak üzere İngiltere ve Fransa yönetimlerinin desteğiyle güçlü banka ve şirketlerin demiryolu imtiyazı elde etme çabaları kendini gösterdi. Bu imtiyazları verme konusunda çok aceleci davranmayan II. Abdülhamid, başta Bağdat Demiryolu Projesi olmak üzere verdiği tüm imtiyazlarda İngiliz, Fransız, Alman ve Rus unsurlarını hep birbirleriyle dengeleme yoluna gitti.

20. yüzyılın ilk yılları, II. Abdülhamid'in saltanatının da sona doğru yaklaştığı yıllardı. Adeta terazinin bir kefesinde duran petrolün değeri Batılı büyük güçlerin nezdinde arttıkça, Mezopotamya petrollerini ve bölgeyi doğrudan kontrol altına alma ve ele geçirme yarışı şiddetlenmişti. Uzun yıllar etkisini gösteren denge politikasının belki de Sultan II. Abdülhamid'in sonunu hazırladığı söylenebilir. 24 Temmuz 1908 tarihinde Meşrutiyet'in ilanının ardından yaşanan hadiselerle artık Osmanlı Devleti yönetiminde farklı isimler farklı politikaları uygulamaya başladılar.

Kaynakça

- Ayhan, V. (2006), *İmparatorluk Yolu Petrol Savaşlarının Odağında Orta Doğu*, İstanbul: Nobel Yayın.
- Bilmez, B. C. (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- BOA, Meclis-i Vükela Tezkiresi (30 Mayıs 1890)
- BOA, BEO., 911/68280.
- BOA, BEO., 1120/83930.
- BOA, BEO., 1394,104480.
- BOA, DH. TMİK., M, 97/68.
- BOA, HH. THR., 233/47.
- Bozdağ, İ. (2003), *Sultan Abdülhamid'in Hatıra Defteri*, İstanbul: Pınar Yayınları.
- Can, B. B. (2010), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Demirbaş, B. (1991), *Musul, Kerkük Olayı ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Kuveyt Meselesi*, İstanbul: Arba Yayınları.
- Earle, E. M. (2003), *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, çev. K. Yargıcı ve N. Uğurlu, İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Ediger, V. Ş. (2007), *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, Ankara: ODTÜ Yayıncılık.
- Gürbüz, M. V. (2003), "Petrol, Petrol Politikaları ve Ortadoğu: Global Politikaların Bölgesel Yansımaları ve Irak Savaşı," *Avrasya Dosyası-Enerji Özel*, 1 (9), 133-168.
- Gürel, Ş. (1979), *Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Kartın, C. (2015), "İngiliz Arşiv Belgelerinin Işığında II. Abdülhamid'in Mirası (1920-21)", *Tarihin Peşinde –Uluslar arası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi-*, 13, 69-99.
- Kent, M. (1999), *Osmanlı İmparatorluğunun Sonu ve Büyük Güçler*. çev. Ahmet F., İstanbul. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kocaoğlu, A. M. (1996), *Petro-Strateji*, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi.
- Marcel, V. (2006), "How It All Started", *Oil Titans National Oil Companies In The Middle East*, London: Chatham House.
- Melek, K. (1989), "Türk-İngiliz İlişkileri (1890-1926) ve Musul Petrolleri", Esat Çam (Ed), *Türk Dış Politikasında Sorunlar* (s. 25-79), İstanbul: Der Yayınevi.
- Okumuş, A. (2015), *Osmanlı Coğrafyasında Petrol Mücadelesi / Kalust S. Gülbenkian ve Türk Petrol Şirketi*, İstanbul: Taş Mektep Yayın Atölyesi.
- Ortaylı, İ. (1981), *İkinci Abdülhamit Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Ökçün, A. Gündüz (1970), "Osmanlı Meclis-i Meb'usasında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 2 (9), 15-56.
- Öke, M. K. (1982), "Şark Meselesi ve II. Abdülhamid'in Garp Politikaları (1876-1909)", *Osmanlı Araştırmaları*, 3, 247-276.
- Sami, E. M. (2007), *Abdülhamid'in Petrolleri-Varislerinin Hukuk Mücadelesi*, çev. S. Demirci, İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Terzi, A. T. (2014), *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Terzi, A. (2007), *Paylaşılamayan Miras: Petrol ve Arazi, (1876-1909)*, İstanbul: Truva Yayınları.
- TPAO (2004), *İlk 50 Yıl 1954-2004*, Ankara.
- Uluğbay, H. (1995), *İmparatorluktan Cumhuriyete- Petropolitik*, Ankara: Turkish Daily News Yayınları.
- Yavuz, B. S. (1999-2003), "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, 527-561.
- Yazıcı, N. (Güz 2011), "1926-1956 Dönemi Türk Dış Politikasında Musul Sorunu", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 14 (7), 133-179.
- Yazıcı, N. (2015), "II. Abdülhamit Dönemi Kerkük ve Musul Petrolleri", Erişim tarihi: 19.03.2017 [http://devlet.com.tr/makaleler/y150-II_ABDULHAMIT_DONEMI_KERKUK_VE_MUSUL_PETROLLERI\[1\].html#_ednref39](http://devlet.com.tr/makaleler/y150-II_ABDULHAMIT_DONEMI_KERKUK_VE_MUSUL_PETROLLERI[1].html#_ednref39)
- Yergin, D. (2010), *Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yılmaz, Ö. F. (2012), *Tarihin Satır Aralarından-2*, İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.