TÜRK OCAKLARI İSTANBUL ŞUBESİ

SYKES – PİCOT'NUN YÜZÜNCÜ YILINDA TÜRKİYE VE ORTADOĞU ULUSLARARASI SEMPOZYUMU 12-13 Mayıs 2016/ İstanbul

Bildiriler

Editörler
Prof. Dr. Cezmi ERASLAN
Dr. Cezmi BAYRAM
Dr. Öğr. Üyesi Yakup AHBAB

Türk Ocakları İstanbul Şubesi Yayını

YAYIN NU: 19

Kapak Resmi: Sykes-Picot haritası.
Haritanın aslı National Archives'ta MPK 1/426 numaralı dosyadadır.
Haritanın sağ alt köşesinde anlaşma metnini hazırlayan
François Georges-Picot ve Mark Sykes'ın imzaları
ve Sykes'ın kaleminden çıktığı anlaşılan 8 Mayıs 1916 tarihi görülmektedir.
Haritanın alt ortasındaki bilgiden, bu haritanın
Royal Geographical Society tarafından 1910 yılında yayınlandığı ve
demiryollarının da Kasım 1915'te haritaya eklendiği anlaşılmaktadır.
(Harita ve izahat Doç.Dr. Önder Kocatürk'ün tebliğinden alınmıştır.)

ISBN 978-605-9443-21-0

Baskı:
ŞenYıldız Yayıncılık Hediyelik Eşya ve Tekstil San ve Tic.Ltd.Şti.
Gümüşsuyu caddesi. Dalgıç İş Merkezi No:3 Kat:1 Topkapı-İstanbul
Tel: 0212 483 47 91 • Faks: 0212 483 48 23
İstanbul-2018

SYKES – PİCOT'NUN YÜZÜNCÜ YILINDA TÜRKİYE VE ORTADOĞU ULUSLARARASI SEMPOZYUMU 12-13 Mayıs 2016/ İstanbul

Bilim Kurulu / Scientific Board
Prof. Dr. Mahmut AK
Prof. Dr. Cezmi ERASLAN
Prof. Dr. Mustafa BUDAK
Prof. Dr. Gökhan ÇETİNSAYA
Prof. Dr. Ahmet KAVAS
Prof. Dr. Alexander KOLESNIKOV
Prof. Dr. Hazem SAİD
Prof. Dr. Hee Soo LEE
Prof. Dr. Michael REYNOLDS
Prof. Dr. Moshe GAMMER
Prof. Dr. Musa KASIMLI
Prof. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK
Prof. Dr. Zekeriya KURŞUN
Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM
Yrd. Doç. Dr. Manizheh SADRİ

Düzenleme Kurulu / Organizing Committee
Prof. Dr. Cezmi ERASLAN (Başkan)
Dr. Cezmi BAYRAM
Prof. Dr. Mustafa BUDAK
Prof. Dr. Hee Soo LEE
Prof. Dr. Musa KASIMLI
Doç. Dr. Fatih M. SANCAKTAR
Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM

Oturum Başkanları

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN, İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Arzu TERZİ, İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU, Marmara Üniversitesi
Prof. Dr. Özlem TÜR, Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Prof. Dr. Behçet Kemal YEŞİLBURSA, Uludağ Üniversitesi
Prof. Dr. Ertan EĞRİBEL, İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Ayşe Nur TÜTÜNCÜ, İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Mustafa BUDAK, İstanbul Üniversitesi

Sempozyum Sekretaryası

Yrd. Doç. Dr. Nilüfer ERDEM nerdem99@hotmail.com
Dr. Mehmet PERİNÇEK mp@mehmetperincek.com
Dr. Ali ŞAHİN asahin@yahoo.com

İÇİNDEKİLER

Önsöz 9

AÇILIŞ KONUŞMALARI

Sempozyum Başkanı Prof. Dr. Cezmi Eraslan'ın Açılış Konuşması 13
Cezmi Bayram'ın Açılış Konuşması 15

BİLDİRİLER

Sykes-Picot ce Misak-ı Millî'den Günümüz Ortadoğu'suna Bakmak 19
Prof. Dr. Mustafa Budak
Sykes-Picot Anlaşması'ndan Sonra Ermeni Teşkilatlarının Faaliyetlerine Antant Ülkeleri Ve Osmanlının Yaklaşımı (Mayıs, 1916 - Şubat, 1917) 35
Prof. Dr. Musa Qasımlı
20. Yüzyılda İngiltere'nin Kürt Politikası Ve Bir Nirengi Noktası Olarak Mark Sykes 46
Dr. Ali Şahin
Yaşamı, Yapıtları Ve Fikirleriyle Basında Mark Sykes 60
Gülşah Eser
Syces-Picot Antlaşması Ve Osmanlı Devletinin İran Politikası (Osmanlı Belgeleri Işığında) 70
Assistant Professor. Dr. Manizheh Sadrı
Büyük Güçlerin Ortadoğu Mücadelesinde Osmanlı Demiryolları 78
Bahattin Demirtaş
Birinci Dünya Harbinde Irak Cephesi Gelişmeleri Ve İngiltere'nin Irak Politikasının Sykes-Picot Antlaşması Kapsamında Değerlendirilmesi 90
Dr.kur.alb. Levent Ünal
Gazze Ve Nablus Muharebeleri: Birinci Dünya Harbinde Filistin Cephesinde Türk-İngiliz Mücadelesi Ve Sonuçları 121
Dr.hv. Öğ. Alb. F.rezzan Ünalp
Paris Barış Konferansında Abd'nin Sykes-Picot Anlaşmasını Revize Etme Girişimi 148
Prof. Dr. Sabit Duman
100. Yılında… Sykes–Picot Anlaşması'nın Paris Ayağı ya da Fransa'nın Ortadoğu'nun Paylaşılmasındaki Rolü 168
Prof. Dr. Cüneyt Akalın
Hatay Mücadelesine Katılanların Anıları 185
Prof. Dr. Mesut Çapa
Sykes-Picot'ta Kırmızı Bölgenin İngiltere İçin Önemi 202
Doç. Dr. Önder Kocatürk
"Amerika'nın Ortadoğu Hamlesi: İngiliz-Fransız (Sykes-Picot) Statükosunun Değişim Süreci Ve Türkiye'ye Yansımaları (1953-1963)" 233
Dr. Metin İlhan

"Irak'ın Birliğinin Geleceği: Tehditler Ve Fırsatlar" VâŞİḲ Es-Saʿdûn ("The Future Of Iraq's Unity: Threats And Opportunities") 256
Watheq Mohammed Al-Sadoon - Çeviri: Hüseyin Ölmez
Kıbrıs Cumhuriyeti'nin İlanında Yunan Basını 269
Yrd. Doç. Dr. Nilüfer Erdem
Hristiyan Batı'nın Din Merkezli Temel Stratejisi: İslam'ı İslam'la Vurma Siyaseti (Türkiye Örneği) 281
Yrd. Doç. Dr. Mustafa Tahir Öztürk
Sykes-Pıcot Düzeni Sona mı Eriyor, Yoksa Güncelleniyor mu?.....301
Doç. Dr. Mehmet Şahin
Ortadoğu'da Sınır Anlaşmazlıkları İran Ve Irak Arasında Şattü'l-Arap Anlaşmazlığı (Boundary Disputes In The Middle East The Shatt Al-Arab Dispute Between Iran And Iraq) 309
Prof. Dr. Behçet Kemal Yeşilbursa Çeviri: Doç. Dr. Önder Kocatürk

SEMPOZYUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Biz Bu Filmi Daha Önce Gördük!100. Yılında Sykes – Picot Anlaşmasına Türkiye ve Ortadoğu Ekseninden Bakmak.....335
Prof. Dr. Cezmi Eraslan

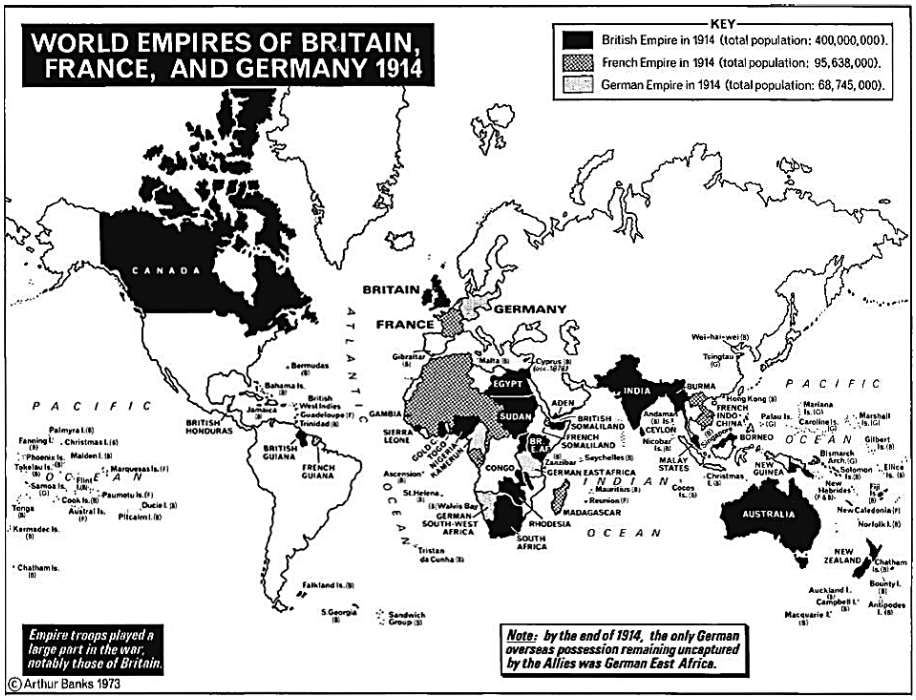
SYKES-PİCOT'TA KIRMIZI BÖLGENİN İNGİLTERE İÇİN ÖNEMİ

Doç. Dr. Önder KOCATÜRK*

Giriş

Sanayi Devrimi'ne ve hemen sonrasında başlayan sömürge yarışına ayak uyduramayan Osmanlı Devleti, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızlı bir gerileme dönemine girmişti. Diğer taraftan Sanayi Devrimi'nin başladığı ve tüm dünyaya yayıldığı ülke olan İngiltere, hızla zenginleşerek ve güçlenerek küresel bir sömürge imparatorluğu kurmaya başlamıştı. 1757 yılında Hindistan'ı ele geçiren İngiltere, sonraki yıllarda Asya, Afrika ve Pasifik bölgesindeki sömürge imparatorluğunu hızla genişletmişti. İngiltere'nin Amerikan Bağımsızlık Savaşı (1775-1783) nedeniyle Amerika'daki kolonilerinin çok büyük bir bölümünü kaybetmesinin iki yönlü etkisi oldu. Birincisi, İngiltere için başta Hindistan olmak üzere mevcut diğer kolonilerinin önemi çok daha kritik hale geldi. İkincisi İngiltere, yeni yayılma ve kolonileşme alanı olarak Yakındoğu, Asya ve Afrika'ya yöneldi ve bu bölgelerde yeni toprakları kontrolü altına aldı. Bu süreçte İngiltere'nin Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine giden kara ve deniz ticari bağlantı yolları ve bu yollar üzerindeki stratejik konumdaki topraklar ve kentler çok büyük önem kazandı. Bunlar içerisinde Boğazlar, Doğu Akdeniz, Mısır, Kızıldeniz, Irak ve Basra Körfezi gibi öne çıkan bölgelerin büyük bölümü Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında bulunuyordu. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasına ve Osmanlı Devleti'nin Almanya yanında savaşa girişine kadar geçen dönemde, İngiltere gerek kapitülasyonlar ve gerekse Osmanlı Devleti'nin zayıflığı nedeniyle kolonileri ile çok rahat ve avantajlı şekilde bağlantı kurabilmekteydi. Hatta çıkarları doğrultusunda Osmanlı'nın bu zayıf hâkimiyetine bile tahammül edemediği durumlarda, Kıbrıs (1878) ve Mısır'da (1882) olduğu gibi sözde gerekçelerle stratejik öneme sahip toprakları rahatlıkla işgal edebilmişti.

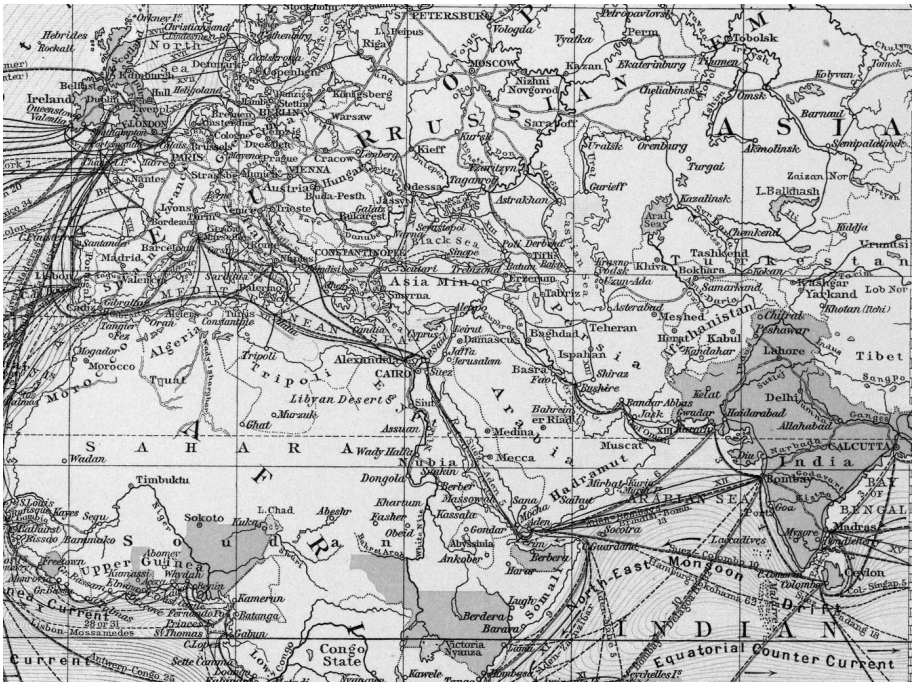
* İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü. E-posta: onder.kocaturk@istanbul.edu.tr



Resim 1: 1914'te İngiltere, Fransa ve Almanya'nın Küresel Sömürge İmparatorlukları[**]

Özellikle Türklere karşı ırkçı düşmanlığıyla tanınan Liberal Parti lideri William Ewart Gladstone'un iktidara geldiği 1880 Nisan'ından itibaren, İngiltere'nin Ortadoğu ve özellikle Basra Körfezi bölgesinde nüfuzunu artırmak ve aynı şekilde Osmanlı etki ve egemenliğini zayıflatmak amaçlı faaliyetleri devam etmişti. İngilizlerin gizli faaliyetleri arasında özellikle bölgede etkili Arap aşiretlerinin liderlerini kendi yanına çekip, Osmanlı Hükümeti aleyhine kışkırtmak önemli bir yer tutmaktaydı. İngiltere'nin aşiretleri ikna yöntemi öncelikle paraya ve "Osmanlı egemenliği" dâhil diğer olası tehditlerden korunmuş olarak, bölgede İngiltere himayesinde kendilerine daha fazla bağımsızlık, güç ve zenginlik vaatlerine dayanıyordu. Bu işe yaramazsa veya yeterince etkili olmazsa, herhangi bir sözde gerekçe ve bahaneyle askeri güç kullanarak gözdağı vermek ve sindirmek yoluna gidiliyordu. Geçmişten gelen ve zaman zaman görülen somut ve unutulmaz örnekler (Hindistan, İran, Aden, Cidde,

[**] Arthur Banks, *A Military Atlas of the First World War*, South Yorkshire: Pen & Sword Books Ltd., 2001, s.6. Bu haritada belki tek eksiklik güney İran'da 1907'de fiilen oluşan İngiliz etki alanının belirtilmemesidir.



Resim 2: İngiliz İmparatorluğu'nun Ticaret Yollarını Gösteren Haritanın (1895) Bir Bölümü.[1]

Sudan ve Mısır'da olduğu gibi) İngiltere'nin gücünü ve iradesini bölgedeki Arap liderlere kabul ettirmede çok etkili olmuştu. İngiltere'nin bölgede sürekli bulundurduğu etkin, hareketli ve vurucu deniz gücü bölgede bu denli nüfuz sahibi olmasının diğer bir önemli sebebiydi. Osmanlı Devleti'nin bilgisi dâhilinde veya dışında İngiltere, bölgedeki aşiretlerin çoğuyla karşılıklı anlaşmalar da yapmıştı. Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girişine kadar geçen dönemde, bölgedeki İngiliz konsoloslar ve diğer görevliler tarafından yürütülen gizli faaliyetler hakkında fazla açık ve detaylı bilgi mevcut değildir. İngiltere, Osmanlı Devleti ile karşılıklı savaşa girmesinin ardından bu faaliyetlerini daha açık ve saldırgan bir şekilde sürdürmüştür. Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin cihat ilanının genelde etkisiz kalması ve yine pek çok Arap aşiretinin İngilizlerin yanında Osmanlı ordularına karşı savaşması, İngilizlerin uzun yıllar boyunca sürdürdükleri ve gerekli altyapıyı hazırladıkları bu faaliyetlerde büyük ölçüde başarılı olduklarını kanıtlamaktadır.

[1] "British Empire, Showing the Commercial Routes of the World and Ocean Currents", London: The Times, 1895; David Rumsey Historical Map Collection, http://www.davidrumsey.com/ (Son Erişim: 10 Mayıs 2016).

Sykes-Picot'ta Kırmızı Bölge

Sykes-Picot anlaşmasının[2] 2. maddesi, anlaşmaya ekli haritada belirlenmiş Kırmızı Bölge için İngiltere'ye, Mavi Bölge için de Fransa'ya anılan bölgeler üzerinde, "doğrudan kontrol", yani istediği gibi hareket etme ve tasarrufta bulunabilme hakkını vermekteydi. Bu madde şöyledir:

"2) Mavi bölgede Fransa'nın, ve kırmızı bölgede Büyük Britanya'nın istedikleri şekilde ve Arap Devleti veya Arap Devletler Konfederasyonu ile düzenlemeye uygun olabileceğini düşündükleri biçimde doğrudan veya dolaylı yönetim veya kontrol tesis etmelerine izin verilecektir.[3]"

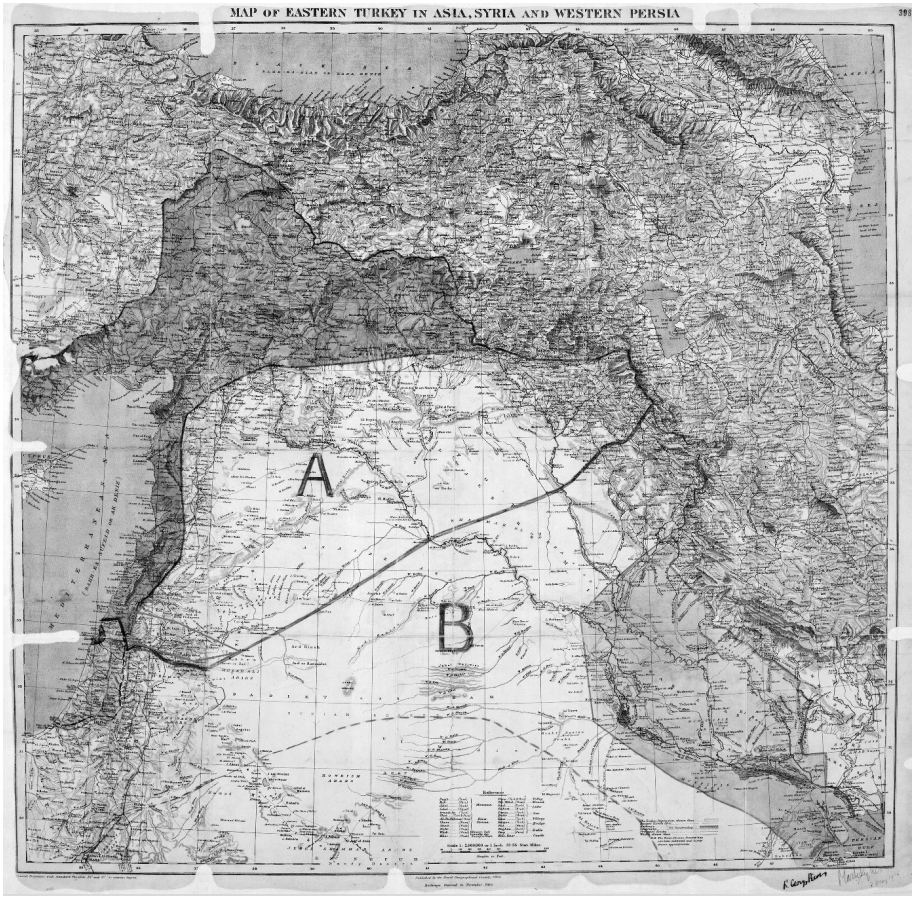
Bu iki bölgenin, haritada sırasıyla Fransa ve İngiltere'nin etki alanlarını gösteren "A" ve "B" bölgelerinden ayrı şekilde gösterilmesi ve her iki devletin himayesinde kurulması planlanan Arap devletinin veya Arap devletler konfederasyonunun sınırları dışında tutulması dikkat çekicidir. İngiltere ve Fransa, madde uyarınca eğer isterlerse ve daha doğrusu ihtiyaç duydukları takdirde kendi himayelerinde kurulacak Arap Devleti veya Arap Devletler Konfederasyonu'nu bu bölgenin idaresine dâhil ediyorlardı. Bu bildiride genel hatlarıyla "Kırmızı Bölge"nin İngiltere için önemi değerlendirilecektir.

İngiltere açısından bakıldığında "Kırmızı Bölge" ve onu tamamlayıcı "B bölgesi" tıpkı geçmişte askeri kuvvet kullanarak işgal etmiş ve yerleşmiş olduğu Hindistan (1757), Aden (1839), Kıbrıs (1878), Mısır (1882), Sudan (1899) ve güney İran (1907) gibi çok büyük öneme sahipti. Bu anlaşma ile İngiltere gelecek için yeni ve büyük bir sömürgeyi daha doğrudan "güneşi batmayan imparatorluğuna" katıyordu.

---

[2] *The National Archives (NA)*, Records of the Cabinet Office (CAB), 24/9/71 (Sir Edward Grey to M. Cambon, 16 May [Mayıs] 1916, s.1-2) Sykes-Picot Antlaşması olarak bilinen metin İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ve Fransa'nın Londra Büyükelçisi Monsieur (Mösyö-M. şeklinde kısaltılmaktadır) Paul Cambon arasında birer hafta arayla (9 Mayıs ve 16 Mayıs 1916 tarihlerinde) Fransızca ve İngilizce olarak karşılıklı verilen ve anlaşma içeriği aynı olan iki notadan ve ekli haritadan ibarettir. Anlaşma, Cambon'un 9 Mayıs 1916 tarihli Fransızca notasını alan Grey'in, karşılık olarak Cambon'a gönderdiği 16 Mayıs 1916 tarihli İngilizce notayla resmiyet kazandığından, nihai anlaşma metni olarak 16 Mayıs 1916 tarihli İngilizce nota kabul edilmektedir, bk. *Ek*.

[3] *The National Archives (NA)*, Records of the Cabinet Office (CAB), 24/9/71 (Sir Edward Grey to M. Cambon, 16 May [Mayıs] 1916, s.1).



Resim 3: Sykes-Picot Antlaşmasına Temel Oluşturan Harita: Asya, Suriye ve Batı İran'da Doğu Türkiye'nin Haritası[4]

[4] Haritanın aslı National Archives'ta MPK 1/426 numaralı dosyadadır. Haritanın sağ alt köşesinde anlaşma metnini hazırlayan François Georges-Picot ve Mark Sykes'ın imzaları ve Sykes'ın kaleminden çıktığı anlaşılan 8 Mayıs 1916 tarihi görülmektedir. Haritanın alt ortasındaki bilgiden, bu haritanın Royal Geographical Society tarafından 1910 yılında yayınlandığı ve demiryollarının da Kasım 1915'te haritaya eklendiği anlaşılmaktadır. Anlaşmanın 7. Maddesinin sonunda belirtilen poligon (çokgen) A Bölgesinin aşağı (güneybatı) kısmında, Hayfa ve Akka bölgesinin doğusunda, metinde belirtilen yerler birleştirilerek ve kırmızı olarak tarafımdan çizilmiştir.

Sykes-Picot anlaşmasının haritasında kırmızı bölge biri büyük ve diğeri de bu büyük bölgeye kıyasla oldukça küçük olmak üzere iki parçadan oluşmaktadır. Akka ve Hayfa liman kentlerini içine alan küçük bölgenin dikkat çekici özelliği diğer kırmızı bölgeyle arasında doğrudan bir bağlantı bulunmamasıdır. Hatta İngiliz nüfuzu altındaki "B" bölgesi ile de yakın olmasına karşın direk bağlantısı yoktur. Dört tarafı anlaşmada uluslararası bölge olarak tanımlanan "kahverengi bölge" ile çevrilidir. Bu küçük "kırmızı bölge" Fransa'nın mavi bölgesine de çok yakın bir konumdadır. Nota şeklinde düzenlenmiş, kısa bir metin olmasına rağmen Sykes-Picot anlaşmasının 4, 5 ve 7. maddelerinde de bu küçük bölgeye doğrudan atıfta bulunulmaktadır. Yukarıda belirtilen 2. maddenin varlığına rağmen, 4. maddenin 1. fıkrası bu küçük kırmızı bölgenin şimdiden İngiltere açısından gelecekteki statüsünü kesin olarak belirlemekteydi:

"4) Büyük Britanya'ya (1) Hayfa ve Akka limanları verilmelidir,"[5]

Anlaşmadaki bu ifade İngiltere'nin Hayfa ve Akka limanları ile hinterlandını içine alan bu küçük kırmızı bölgede doğrudan egemenlik kurmak istediğini açıkça belli etmektedir. Anlaşmanın 7. maddesi İngiltere'nin gelecekteki planlarını da açığa vurmaktadır:

"7) Büyük Britanya Hayfa'yı (b) bölgesi ile bağlayan bir demiryolunu inşa etmek, yönetmek ve tek sahibi olmak hakkına sahiptir ve askerleri böyle bir hat boyunca her zaman nakletmek için daimi bir hakka sahip olacaktır.

Her iki hükümet tarafından anlaşılmalıdır ki bu demiryolu trenle Bağdat'ın Hayfa'yla bağlantısını kolaylaştırmak içindir ve şurası da anlaşılmaktadır ki eğer bu bağlantı hattının kahverengi bölgede sürdürülmesinin yol açtığı teknik zorluklar ve masraf sadece projeyi yapılamaz hale getirirse, Fransız Hükümeti söz konusu hattın (b) bölgesine ulaşmadan önce ayrıca Banias-Keis Marib (Kefr Harib)[6]*-Salkhad-Tell Otsda-Mesmie*[7] *poligonunu*[8] *katedebileceğini hesaba katmaya hazırlanacaktır."*[9]

---

5 *NA*, CAB, 24/9/71 (Sir Edward Grey to M. Cambon, 16 May [Mayıs] 1916, s.1).

6 Asıl adı Kefr Harib olan yer yanlışlıkla haritada Keis Harib şeklinde yazıldığından ve "Harib" de yanlışlıkla "Marib" diye okunduğundan Sykes-Picot anlaşması olarak bilinen 16 Mayıs 1916 tarihli İngilizce belgeye de bu yanlış isimle (Keis Marib) yansımıştır. Haritada Umm Keis (Gadara) adıyla bu yerin güneyinde ve çok yakınında bir başka yer daha bulunmakla beraber, "Marib" adıyla bir yere rastlanmamıştır. 9 Mayıs 1916 tarihli Fransızca belgede ise bu yer "Keis Maril" olarak yazılmıştır. Bu nedenle yanlışlık kesin gibidir. Bu hata daha sonra Sykes-Picot antlaşmasını nakleden pek çok yerli ve yabancı kaynakta da aynen tekrarlanmıştır. Ayrıca birbirinden oldukça uzakta bulunan Salkhad (Haritalarda Sulkhad olarak da geçmektedir) ile Tell Otsda arasına – (tire) işareti konulmaması da benzer şekilde aynı hatanın pek çok kaynakta tekrarlanmasına yol açmıştır.

7 Haritalarda El-Musmeih olarak da geçmektedir.

İngiltere'nin Hayfa ve Akka limanlarını alarak, Hayfa'dan Bağdat'a bir demiryolu hattı planlaması stratejik ve ticari menfaatleri açısından önemli bir hamleydi. İlk olarak, Doğu Akdeniz kıyısındaki Hayfa ve Akka limanları Süveyş Kanalı'na yakın, İngiltere'nin işgali altındaki Kıbrıs ve Mısır arasında oldukça stratejik bir konumda bulunmaktaydı. İngiltere'nin doğrudan egemenliği altında bulunacak bu iki liman, Osmanlı egemenliğinin ortadan kalkmasından sonra İngiltere'nin eksikliğini hissedeceği kapıyı Doğu Akdeniz kıyısında açacaktı. Hayfa ve Akka arasında demiryolu bağlantısı olduğu gibi, bu şehirler Dera üzerinden Şam ve Medine arasında inşa edilmiş ve daha sonra kuzeyde Beyrut'a ve Trablusşam'a bağlanarak Halep'e kadar uzatılmış Hicaz Demiryolu'na da bağlanmıştı. İngiltere, Sykes-Picot'un 5. maddesi uyarınca Fransa ile Hayfa ve İskenderun limanlarıyla iki ülkeyi ilgilendiren tüm bölgedeki (Kırmızı, Mavi, A ve B bölgeleri) demiryollarının ticari amaçlı ve karşılıklı olarak serbestçe ve eşit şartlarla kullanılmasına dair anlaşmaya varmıştı. Bu nedenle Hayfa ve Akka'yı alarak aynı zamanda Fransa ile beraber gelecekte kurulabilecek geniş bir demiryolu şebekesinin de stratejik bir ortağı oluyordu.

Bağdat bir asrı aşkın süredir İngiltere'nin Irak'taki varlığının, Basra Körfezi ile ticaret ve haberleşme trafiğinin merkezi konumundaydı.[10] Hayfa'dan Bağdat'a inşa edilecek demiryoluyla İngiltere kendisi için hayati öneme sahip iki bölgeyi (Doğu Akdeniz ve Irak'ı) karadan birbirine bağlayacaktı. İngiltere'nin nüfuz alanı olarak belirlenmiş "B" bölgesine de rahat ve hızlı ulaşım sağlayacaktı. Ayrıca yüklerinin asıl hedefi Irak'ta Bağdat ve civar bölge olan İngiliz ve diğer yabancı ticaret gemileri için Hayfa ve Akka limanları alternatif yükleme ve boşaltma merkezleri olacaktı. Bunun yanında Hayfa-Bağdat demiryolu İngiltere'ye yeni kurulacak nüfuz bölgeleri üzerinde doğrudan ve hızlı asker ve askeri malzeme konuşlandırma imkânı sağlamaktaydı. Bölgede meydana gelebilecek olası bir isyan hareketinde, İngiltere deniz yoluyla Hayfa limanına istediği kadar asker ve mühimmat getirtip, bunları demiryolu aracılığıyla gerekli bölgelere hızlı bir şekilde ulaştırabilecekti.

---

[8] Günümüzde birçok Türkçe kaynakta poligon (çokgen) kelimesi yanlış şekilde (mesela güzergâh) algılanmakta veya İngilizce'den çevrilmektedir. Oysa burada kastedilen söz konusu yerlerin bir çizgiyle birleştirilmesi sonucunda oluşan poligon (çokgen) alandır. İngiltere, Fransa'nın etki alanındaki bu poligonun içinde kalan bölgeden mecbur kalırsa Hayfa-Bağdat demiryolu hattının geçirebileceğini kabul ettirmiştir. Daha iyi anlaşılması için bu poligon orijinal harita üzerinde tarafımdan çizilmiştir. Bk. *Resim-3*.

[9] *NA*, CAB, 24/9/71 (Sir Edward Grey to M. Cambon, 16 May [Mayıs] 1916), s.1-2.

[10] Cezmi Eraslan, "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi,* İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1994, s.226.

Henüz 1914 yılının ilk aylarında Hayfa-Dera-Şam demiryolunun 125. kilometresinde bir İngiliz şirketinin petrol bulmak için kazı çalışması yaptığı bilinmekteydi. 1914 Şubat ayı sonları itibariyle 180 metre derinliğinde kazı yapılmıştı. Hafriyat ilerledikçe artan miktarda petrol çıktı. İngiliz mühendisler çok önemli bir petrol yatağı bulmayı ümit ettiklerini açıkladılar. Aynı İngiliz şirketi, bir Suriye şirketi ile ortaklaşa olarak Yermuk Vadisi'nde de petrol bulma amaçlı kazı yapmak için Osmanlı Devleti'nden ruhsat almıştı.[11] İngiltere'nin Hayfa ve Akka limanlarını elde etmek istemesinin bir sebebi de her iki limanın bölge petrolünün arıtımı ve ihracatı için çok uygun bir konumda bulunmasıdır. İngiltere Hayfa-Bağdat arasında sadece demiryolu değil, aynı zamanda petrol boru hattı da inşa etmek istiyordu. İngiltere'nin Sykes-Picot anlaşmasında şekillenen Hayfa ile ilgili gelecekteki projesi, somut ve ayrıntılı olarak hükümetin 29 Şubat 1928 tarihli toplantısında "Hayfa-Bağdat Demiryolu ve Boru Hattı" başlığı altında ele alınmıştır. İngiltere'nin Filistin Mandasının kurulmuş olduğu bu dönemde, İngiliz Hükümeti'nin girişimiyle kurulan komite 13 Haziran 1928 tarihinde proje hakkında gizli ve çok detaylı bir rapor hazırlamıştır. 13 Haziran 1928 tarihli ve 105 maddelik bu rapor, ekleriyle ve eklerinin ekleriyle aradan 12 yılı aşkın bir süre geçmesine rağmen İngiltere'nin Sykes-Picot anlaşmasında kırmızı ve B bölgelerini kapsayan birçok amacını tüm yönleriyle ortaya koymaktadır.[12]

Rapora göre alternatifler içinde Bağdat-Hayfa petrol boru hattı genel olarak en emniyetli olandı. Boru hattının Hayfa'da garantili ve tatminkâr liman imkânları olmasının yanında, tüm hattın İngiliz nüfuz ve himayesi altındaki bölgeden geçmesi de artı puanlardı. Mesafenin uzunluğu nedeniyle boru hattı için gerekli ihtiyaçların ve bakım masraflarının çok daha ağır olması ise tek dezavantajdı. Özellikle petrol boru hattı ile beraber Bağdat-Hayfa demiryolunun inşa edilmesi ise bu dezavantajın etkisini bastıracaktı. Demiryolunun petrol boru hattı boyunca mevcudiyeti, boru hattının korunması ve onarımların en kısa sürede yapılabilmesi için çok önemliydi.[13] Bağdat-Hayfa demiryolu ve boru hattının İngiltere için stratejik avantajları ise raporun 73. maddesinde açıkça ve özetle belirtilmektedir. Buna göre:

---

[11] "Suriye", "Petrol Menbaı", *Tanin*, 22 Şubat 1914, s.4.

[12] *NA*, CAB, 24/202/18 (Sub-Committee on the Construction of the Proposed Haifa-Baghdad Railway and/or Pipeline: Report, June 13, 1928). Raporun "Giriş" kısmında, o tarihe kadar geçen sürede Irak'ta çok zengin petrol yataklarının keşfedilmesinin askıda olan projenin gündeme alınmasına neden olduğu anlaşılmaktadır. Bk. *Aynı belge*, s.3-4.

[13] *Aynı belge*, s.10 (48. ve 50. maddeler), 14 (76. madde).

a) İngiliz donanması gelecekte kullanabileceği bir petrol kaynağına sahip olacaktı. Mevcut durumda İngiltere'nin petrol tedarik ettiği diğer tek büyük kaynak İran bölgesindeydi. Gelecekteki olası siyasi gelişmeler nedeniyle, İran'daki bu kaynağın kullanımı belirsiz hale gelirse, İngiltere için alternatif petrol kaynağı hazır olacaktı.

b) Anavatan bölgesindeki bir savaş halinde, bu kaynak diğer İngiliz tedarik kaynaklarından 1000 mil daha yakın olacaktı. Kaynak, bir Akdeniz devletiyle savaş halinde İngiliz donanmasına derhal destek verecekti. Uzakdoğu'daki bir savaşta ise İngiltere ve Uzakdoğu arasındaki doğrudan iletişim/ulaşım hattı üzerinde olacak, bu da tanker tonajında tasarruf sağlayacaktı.

c) İngiliz-İran Petrol Şirketi (Anglo-Persian Oil Company), Bağdat-Hayfa boru hattı tamamlandıktan sonra, güney İran'daki petrol alanlarından Bağdat'a bir boru hattı inşa edecekti. Bu da savaşta İngiliz donanmasına avantaj sağlamak için İran ve Irak petrol kaynaklarının boru hattı yoluyla Hayfa veya Abadan'a yönlendirilmesini sağlayacaktı.

d) 1928 tarihli bu rapora göre Hayfa-Bağdat demiryolu hattının bir ucu Kahire'ye giden demiryoluyla, diğer ucu da mevcut Bağdat-Basra hattıyla[14] bağlanacaktı. Böylece bu demiryolu hattı (Kahire-Hayfa-Bağdat-Basra) doğu ve batı arası ulaşımda Süveyş Kanalı'na alternatif veya onu tamamlayıcı bir rol üstlenecekti. Bu hat aynı zamanda İngiltere'nin Ortadoğu'da bir savaşa girmesi halinde (özellikle Rusya ile)[15] Akdeniz'den Irak ve İran'a takviye asker ve malzeme göndermede geçen süreyi epey azaltacaktı. Bu da İngiltere'nin Yakın Doğu'daki[16] savunma organizasyonunu önemli derecede geliştirecekti.[17]

Sykes-Picot imzalandığında, henüz bu demiryolu bağlantı hatları mevcut değildi. Ancak Kahire-Hayfa-Bağdat-Basra demiryolu şebekesi şüphesiz İngiliz hükümetinin gelecekteki planları arasındaydı ve tıpkı Süveyş Kanalı gibi Avrupa kıtasının Asya ile bağlantısını sağlayacaktı. İngiltere'nin Sykes-Picot anlaşmasında Hayfa ve Akka bölgesini ele geçirmek istemesinin en önemli sebeplerinden birisi de buydu.

---

[14] Bağdat-Basra demiryolu hattı Ocak 1920'de tamamlanarak açılmıştır. Hayfa-El Kantara (Süveyş Kanalı) arası demiryolu bağlantısı da aynı yıl içinde hizmete girmişti. El-Kantara-Kahire demiryolu bağlantısı 1904 yılında açılmış bulunduğundan, Hayfa'dan Kahire'ye demiryolu bağlantısı 1920 yılından beri mevcuttu. Kahire-Hayfa-Bağdat-Basra demiryolu bağlantısında eksik olan kısım Hayfa-Bağdat arası kalmıştı.

[15] 1916 Mayıs ayında Sykes-Picot anlaşması imzalandığında Çarlık Rusya halen İngiltere'nin müttefiki konumundaydı. 1917'de Sovyet Rusya'nın kuruluşu ve sonrası gelişmeler dikkate alındığında raporun hazırlandığı 1928 yılında özellikle böyle bir vurgunun yapılması normaldir.

[16] Günümüzde Yakın Doğu yerine daha çok Ortadoğu terimi tercih edilmektedir.

[17] *Aynı belge*, s.13 (73. madde).

İngiltere, ayrıca ekonomik bakımdan Hayfa-Bağdat demiryolunun inşasıyla Ortadoğu ticaretinin genel olarak genişlemesinden ve büyük bir petrol kaynağının terminalinin (uç noktasının) Akdeniz'de kendi kontrolü altında bir limanda olmasından yarar sağlayacaktı. Ortadoğu petrol alanlarının gelişimi, İngiliz petrol menfaatlerinin konumunu güçlendirecek ve İngiltere'yi Amerikan rezervlerine daha az bağımlı yapacaktı.[18] Genel olarak, savaş ve barış zamanı İngiltere petrol ithalatı için kendi nüfuzu dışındaki ülkelere çok daha az bağımlı hale gelecekti. Bunun yanında dünyanın en zengin petrol yataklarından birinin üretim ve hasılatı üzerinde fiili kontrol sağlayacaktı.[19]

Rapordaki olumlu görüşlere ve sonraki yıllarda da zaman zaman gündeme gelmesine rağmen Hayfa-Bağdat demiryolu hayata geçmedi ve 1933'ten sonra gündemden tamamen düştü.[20] Petrol boru hattı ise Hayfa-Hadisa-Kerkük arasında inşa edildi ve 1935-1948 arası dönemde hizmet verdi.

Hayfa'da 1868 yılından beri sayıca çok fazla olmasa da varlığını sürdüren ve şehirde oldukça etkin olan bir Alman kolonisi mevcuttu. Hayfa'nın batısında kendi mahallesini kurmuş olan bu koloni,[21] Alman Tapınak Cemiyeti (Tempelgesellschaft) mensupları (Tapınakçılar)[22] tarafından bölgede ilk kurulan Alman kolonisiydi. Koloni mensupları tarım, sanayi ve ulaşım alanlarında devrin modern teknolojisini şehre getirmişler ve bizzat uygulamışlardı. Kudüs'ü ziyaret etmek üzere İstanbul'dan Hohenzollern yatıyla yola çıkan Alman İmparatoru II. Wilhelm, "Kutsal Topraklara" 25 Ekim 1898 tarihinde ilk kez Hayfa'da karaya çıkarak ayak basmıştı. II. Wilhelm, Hayfa'da gecelemiş ve kaldığı bir gün içinde Alman kolonisine de yakın ilgi göstererek koloninin yaşadığı semti gezmiştir. Hayfa'daki Alman viskonsülü Keller'in aynı zamanda Hayfa ve Nasıra şehirlerinde bazı köylerin mültezimi olduğu görülmektedir. Tapınakçılar Hayfa'daki en büyük işletmelerden birkaçının sahibi de oldular.

---

[18] *Aynı belge*, s.14 (77. madde).

[19] *Aynı belge*, s.17 (97. madde).

[20] T. G. Otte, Keith Neilson (Eds.), *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*, New York: Routledge, 2006, s.167-169.

[21] Mahmoud Yazbak, *Haifa in the Late Ottoman Period, 1864-1914: A Muslim Town in Transition*, Leiden: Brill, 1998, s.194, 224-225. 1875 yılında Alman kolonisinin 85 binası, 311 sakini, 3000 dönüm toprağı ve iki un fabrikası vardı. Bu sayı 1910'da 216 ikametgâh olarak kullanılan bina, 106 kamu binası ve 750 sakine ulaştı. Yazbak, Alman kolonisinin, yerel halka ve yetkililere karşı oldukça mağrur ve kibirli davranışlar sergilediklerini savunarak bazı örnekler vermektedir (s.225-231).

[22] Bireyleri "Templer (Tapınakçı)" olarak da adlandırılan bu cemiyetin üyeleri Württemberg Luteryen Kilisesi'nden dışlanmış bir Alman Protestan mezhebine mensuptular. 12. yüzyıldaki Tapınak Şövalyeleri ile ilgileri yoktur ve karıştırılmamalıdır.

Avrupa'nın büyük gemicilik ve sigorta şirketlerinin Hayfa'daki temsilcileri konumuna geldiler.[23] İngiltere'nin Hayfa'da daimi bir konsolosu bulunuyordu ve bölgede Almanya lehine olarak meydana gelen tüm gelişmelerden şüphesiz hızla ve ayrıntılarıyla haberdar oluyordu. İngiltere'nin Sykes-Picot'ta Hayfa ve Akka'yı alması bölgedeki gittikçe artan ve büyüyen Alman etkisine son vermeyi amaçlayan projenin ilk adımıydı. İkincisi Eylül 1918'de İngiltere'nin Hayfa ve Akka'yı işgaliyle ve İngiliz mandasını burada kurmasıyla gerçekleşecektir.

Resim 4: Hayfa'daki Alman Kolonisinin Bir Görünümü.[24]

Hayfa ve Akka'yı içine alan küçük kırmızı bölgenin İngiltere için önemini açıkladıktan sonra, büyük kırmızı bölgenin İngiltere için önemine geçebiliriz. Sykes-Picot Anlaşması'ndaki büyük kırmızı bölge Basra bölgesi ve hinterlandından başlayarak Bağdat'ın kuzeyine kadar uzanan geniş bir bölgeyi içine almaktadır. Güney Mezopotamya (Irak) olarak da adlandırılan bu bölgenin İngiltere için hayati önemini aslında genel hatlarıyla yukarıda vurgulamıştık. Bölge, Süveyş Kanalı ve Kızıldeniz ile beraber, doğu ve batıyı birbirine bağlayan, İngiltere'nin Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine giden kara ve deniz ticaret yolları üzerinde ve yakınında, hem ekonomik, hem de stratejik

[23] Yazbak, *a.g.e.* s.72-73, 231.

[24] "German Colony at Haifa", *Library of Congress*, https://www.loc.gov/item/mpc2004007506/PP/ (Son Erişim: 10 Mayıs 2016). Fotoğrafın tarihi olarak 1898-1914 zaman aralığı verilmektedir.

bakımdan çok önemli bir konumdaydı. Zaten İngiltere, güney İran ve Arabistan Yarımadası'nın doğu kıyılarını da içine alan bu bölgede gerek yatırımları, gerekse askeri gücü sayesinde, 18. yüzyıldan beri muazzam bir nüfuz alanı yaratmıştı. Bölgenin zengin petrol yataklarına sahip olduğunun anlaşılması önemini daha da artırmıştı.[25]

Çeşitli belgelerden İngiltere için büyük kırmızı bölgenin önemini değerlendirmek mümkündür. Bunlar arasında genel olarak Sykes-Picot Anlaşmasının zeminini hazırlayan Sir Maurice de Bunsen'in 30 Haziran 1915 tarihli raporundaki bilgiler ön plana çıkarılmaktadır.[26] Ancak bundan daha önce Osmanlı Devleti'nin olağanüstü temsilcisi sıfatıyla 11 Şubat 1913 tarihinde İstanbul'dan Londra'ya giden[27] eski sadrazamlardan İbrahim Hakkı Paşa'nın İngiliz yetkililerle gerçekleştirdiği görüşmeler ve özellikle karşılıklı imzaladığı bazı anlaşmalar da bu bölgenin İngiltere için önemine ışık tutmaktadır. İbrahim Hakkı Paşa'nın Londra görüşmelerini ve imzaladığı anlaşmaları da dikkate alarak Bunsen'in nihai raporu ekseninde, maddeler halinde ve genel hatlarıyla Sykes-Picot'taki büyük kırmızı bölgenin İngiltere için önemini şöyle açıklayabiliriz:

1) Basra Körfezi'nde İngiltere hâkimiyetinin sağlamlaştırılması ve diğer ülkelerce tanınmasının sağlanması bakımından önemlidir.[28]

İngiltere, Sykes-Picot Anlaşmasından çok önce Basra Körfezi bölgesinde büyük ölçüde hâkimiyet kurmuştu. 1907 yılında Rusya ile yaptığı anlaşmayla, İran'da 32. enlemin güneyinden denize kadar olan kısmı nüfuz bölgesi içine sokmuştu. Özellikle Muhammara bölgesinde tam manasıyla egemen konumdaydı ve Muhammara Şeyhi Hazal da İngiltere'nin hâkimiyetini tanımıştı.[29]

---

[25] Irak'ın başta İngiltere olmak üzere dünya siyaseti açısından önemini ve aynı zamanda genel özelliklerini açıklayan güzel bir çalışma için bk. Cezmi Eraslan, "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1994, s.223-251.

[26] Sykes-Picot Anlaşmasının zeminini oluşturduğu söylenen Bunsen'in raporu ve Bunsen komitesinin diğer evrakı İngiliz Ulusal Arşivlerinde CAB 27/1'de "British Desiderata in Turkey in Asia" başlığı altında yer almaktadır (http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C4210238). Ayrıca bk. Aaron S. Klieman, "Britain's War Aims in the Middle East in 1915", *Journal of Contemporary History*, Vol: 3, No: 3, 1968, s.237-251.

[27] İbrahim Hakkı Paşa, henüz Balkan Savaşı devam ederken Londra'ya gitmiştir. Kendisi 17 Şubat 1913 akşamı Londra'ya ulaşmıştır. İstanbul'dan geri dönmesinin istendiği 1914 Ekim ayına kadar Londra'da kaldığı anlaşılmaktadır.

[28] Klieman, *a.g.e.*, s.244.

[29] *Başbakanlık Osmanlı Arşivi* (*BOA*), Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR. SYS.) 113/10 (İbrahim Hakkı Paşa'nın Londra'dan Sadarete gönderdiği 25 Şubat 1328 [10 Mart 1913] tarihli yazının sureti), s.4-5.

Osmanlı deniz gücünün ve egemenliğinin zayıflığı nedeniyle Basra Körfezi'nin birçok bölgesinde de durum pek farklı değildi. Osmanlı'nın egemenliği sadece Basra şehri ve yakın çevresiyle sınırlı hale gelmişti. İbrahim Hakkı Paşa'nın İngilizlerle anlaştıktan sonra, Londra'dan Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 15 Mayıs 1913 tarihli gizli yazıdaki açıklamaları genel durumu özetleyerek bu durumu doğrulamaktadır:

"Kuveyt, Bahreyn, Katar, Necid (Necd) *ve Basra Körfezi hakkında ayrı ayrı görüşme yapılan beş mesele tümüyle bir mahiyette ve Basra Körfezi veya Necid-i Farsi denilen yerde, deniz kısmında ve sahilin bazı bölümlerinde Osmanlı Devleti ile İngiltere nüfuz bölgelerinin bundan sonra ihtilafa yol açmayacak şekilde belirlenip sınırlandırılması konusundan ibaret olduğundan, hepsini bir sözleşmede birleştirmek uygun görülmüştür.*

Memleketimizde bu gibi meselelerin cefa ve mahiyetini inceleyip hakkıyla bilenler pek nadir olduğundan, Arabistan'ın bütünüyle ve her zaman Osmanlı toprağı olduğu düşüncesinde bulunanlar bu sözleşmelerde Osmanlı Devleti tarafından bazı fedakârlıklara katlanıldığını zannedebileceklerdir. Gerçek durum ise hiç öyle değildir. Kanuni Sultan Süleyman devrinden sonra Osmanlı donanmasının Basra Körfezi'nde dolaşması bir daha gerçekleşmemiş ve kıyı arazisi tamamen devletin nüfuzundan serbest kalmıştır. Hâlbuki İngilizler bundan iki asır öncesinden itibaren Basra Körfezi'nde sürekli şekilde savaş gemileri bulundurmaya ve Hindistan İngiltere sömürgesi olduktan sonra, Hint ticaretinin sağlanması için denizden güvenlik tedbirlerine ve sahil şeyhleriyle anlaşmalar imzalamaya girişmişlerdir. Bu suretle daha Osmanlı Devleti'nin fiili idaresi Basra şehrini aşamadığı zamanlarda İngiltere Basra Körfezi'nde egemen olmuş, İran'ın Basra Körfezi sahili, Bender Büşir ve Bender Abbas gibi şehirleri tamamen İngiliz nüfuzu altına girmiş, gerektikçe oraya Hindistan süvari askerleri sevk edilerek asayişin temini bir gelenek hükmünü almış ve denizde İngiliz bayrağı hâkim olmuştu. Bahreyn Şeyhliği İngiltere himayesine girmiş ve Umman şeyhleri tümüyle İngilizlerle anlaşma yapmıştı. Nitekim Arabistan Yarımadası'nın başka bölgelerinde de bu gibi durumlar meydana gelmişti. Mesela Osmanlı Devleti'ne hiçbir zamanda tabi olmayan Maskat Emareti çoktan beri İngiltere ile anlaşmış ve Hadramut şeyhleri İngiliz nüfuzuna katılmıştı. Aden'in deniz mevkiinin sağlama alınması için arkasındaki bölgede bulunan dokuz kabilenin şeyhleriyle yapılan anlaşmalar gereğince, oraları da İngiliz himayesinden sayılıyordu.

Sultan Abdülaziz devrinde Osmanlı Devleti Arabistan'ın bölgelerinde eski konumunu geri getirmeye ve hatta genişletmeye kalkıştığı ve bunu da eskiden beri mevcut olan bir mülkün meşru sahibine geri dönmesi mahiyetinde gördüğü sırada, her tarafta karşısında İngiltere'yi görmesi bizce ne kadar garipseme ve öfkeye sebep olduysa, oralarda kendilerini koruyucu veya meşru efendi kabul etmeye bir veya iki asırdan beri

alışmış olan İngilizlerin de karşılarına Osmanlı iddialarının çıktığını görünce garipseyip öfkelenmelerini kabul etmek gerekir. Bunun işaretleri malumdur. Yemen tarafında Osmanlı ordusunun Sana'dan İmamı kovarak eski Yemen vilayetini diriltmesine bir şey demeyen İngiltere, daha o vakit Osmanlı askerlerini Lahic Sultanlığı ve Aden'e komşu Nevahi-i Tis'a'dan (Dokuz Bölge) *çıkartmış ve birkaç sene önce devlet, anılan bölgelerle Yemen vilayeti sınırını İngiltere ile anlaşarak belirlemiştir. Abdülhamid devrinde tarafımızdan Hadramut'a bağlı Zufar'a bir emir tayin edildiği halde, bu kişi ve evladı İstanbul'dan ayrılmayı başaramamıştır. Merhum Midhat Paşa'nın Bağdat valiliğinde aynı girişimlerde bulunulmasına rağmen, İngiltere fiili konumunu koruyup Necid sancağının Osmanlı Devleti'ne ait olduğunu kabul etmemiştir. Hatta Hariciye Nezareti evrakında saklı bazı notalarda görüleceği gibi, Necid sancağı Paris Antlaşması'nın*[30] *yapıldığı sırada mevcut olmadığından, bu antlaşmanın bahsettiği Osmanlı'nın toprak bütünlüğüne* (Necid'in) *dâhil olamayacağı görüşünü ortaya koymuştur. Bahreyn üzerinde himayesini şiddetle savunmuş ve Katar'a asker ve memur gönderilmesini reddetmiştir. Katar'daki bir bölük asker Şeyh Casim bin Sani'nin himaye ve koruması altında ve İngiliz gemileri geldikçe şeyhin de emriyle saklanıp dışarı çıkamamak durumunda kalmıştı. Kuveyt'in Bağdat Demiryolu'na son nokta olma konusu ortaya çıkınca, İngiltere derhal oraya savaş gemileri göndererek şeyhle anlaşmalar yapmış, geçmiş devirde Necid Emiri Ebusuud'un* (İbnüssuud) *Mübarek El Sabah*[31] *üzerine sataştırılması şeklinde kabul edilen cahilce bir politikaya şiddetle müdahale etmiş, Kuveyt'i işgal ile tehdit ederek Ebusuud'un yerine çekilmesini istemiş ve başarılı olmuştur."*[32]

Görüldüğü gibi Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki dönemde Basra Körfezi bölgesinde Osmanlı egemenliği çok zayıf, İngiliz hâkimiyeti ise oldukça güçlü bir haldeydi. İngiltere, özellikle Osmanlı Devleti'nin gelecekte Kuveyt'te hiçbir şekilde etkinlik kurmasını istemiyordu. Nitekim İbrahim Hakkı Paşa ve İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey arasında 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalanan "Basra Körfezi ve Civar Araziye Dair Sözleşme" isimli 18 maddelik anlaşmanın ilk on maddesi Kuveyt'in statüsünü ve sınırlarını belirlemekteydi. Özetle sadece lafta ve görünüşte Osmanlı Devleti'ne bağlı, idaresi "özerk" ve sözde İngiliz himayesinin olmadığı bir Kuveyt kazası kuruluyordu. Ancak anlaşmanın maddelerine dikkatle bakıldığında, gerçekte kurulanın Bubiyan ve Varba gibi stratejik öneme sahip adaları da elinde bulunduran, İngiliz himayesinde ve açıkça İngiltere tarafından bölgede bir İngiliz memuru

---

30 Kırım Savaşı'nın ardından imzalanan 30 Mart 1856 tarihli antlaşma kastedilmektedir.

31 1896-1915 yılları arası Kuveyt Şeyhi olarak görev yapmıştır.

32 BOA, *HR. SYS*, 113/2 (Hakkı Paşa'nın Londra Sefareti'nden Hariciye Nezareti'ne gönderdiği 15 Mayıs 1913 tarihli gizli yazının "Basra Körfezi ve Arazi-i Mütecaviresine Dair Mukavelename" başlıklı eki, s.1-2).

gibi hareket edip, faaliyet gösterecek Kuveyt Şeyhi Mübarek El Sabah'ın sorumluluğuna verilmiş kukla bir devletti. Osmanlı Devleti'nin Kuveyt'e siyasi ve askeri hiçbir müdahale hakkı yoktu. Buna karşın Kuveyt Şeyhi'nin İngiliz hükümetiyle geçmişte yapmış olduğu üç anlaşma (23 Ocak 1899, 24 Mayıs 1900 ve 28 Şubat 1904 tarihli anlaşmalar) ve İngilizlere verilmiş tüm imtiyazlar aynen geçerli olacaktı. Osmanlı egemenliğine dair tek şey sembolik olarak üzerinde Kuveyt yazan Osmanlı bayrağının çekilecek olmasıydı. İngiliz himayesinin olmayacağına dair tek emare ise İngiltere'nin bu yöndeki beyanıydı. Anlaşmanın geri kalan maddelerinde kısaca Osmanlı Devleti, Katar ve Bahreyn üzerindeki tüm egemenlik haklarından vazgeçmekte, İngiltere'nin eskiden olduğu gibi Basra Körfezi sahillerinde güvenlik amaçlı alacağı tedbirleri kabul etmekteydi.[33]

Sonuçta, Sykes-Picot Anlaşması öncesinde İngiltere'nin Basra Körfezi'ndeki tam egemenliği için tek ciddi engel ve eksiklik, Osmanlı Devleti'nin fiili egemenliğinde bulunan Basra şehri ve limanı ile Şattülarap bölgesini içine alan küçük, fakat stratejik açıdan çok önemli toprak parçasıydı. Sykes-Picot haritasına bakıldığında, Kuveyt'e ilişkin olarak kırmızı bölgeye sadece Osmanlı toprağına komşu olan Kuveyt Körfezi'nin (Limanının) ve Bubiyan adası dâhil kuzey Kuveyt topraklarının dâhil edildiği görülmektedir. Bu durum, gerçekte İngiltere'nin Kuveyt'in sözde özerkliğine bile ne kadar saygı gösterdiğini ve bu özerkliği nasıl algıladığını göstermektedir. Bölgedeki fiilen ve gerçek anlamda son Osmanlı toprağı olan Basra ile Şattülarap bölgesi de kırmızı bölgeye dâhil edilerek İngiltere İmparatorluğu'nun Basra Körfezi bölgesindeki mutlak hâkimiyet alanı Sykes-Picot ile tanımlanmış ve tamamlanmıştır.

2) Osmanlı Devleti'ne ait topraklarda İngiliz ticaretine karşı tüm ayrımcılığın engellenmesi ve İngiliz ticareti için mevcut önemli pazarların sürdürülmesi sağlanacaktı.[34]

Sykes-Picot'ta İngiltere, Osmanlı Devleti'nin ve aynı zamanda dünyanın en önemli ticaret bölgelerinden olan Bağdat ve Basra vilayetlerini büyük ölçüde gerek kırmızı bölge, gerekse "B" bölgesi içinde kendi etki alanına katmaktaydı. Bu alan İngiltere'nin sömürge imparatorluğunu doğrudan birbirine bağlayan ve zaten iki asrı aşkın süredir İngiltere'nin ticari bakımdan diğer devletlere büyük üstünlük kurduğu bir bölgeydi. Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde İngiltere'yi bölgede en çok rahatsız eden iki husus vardı.

---

[33] BOA, *HR. SYS*, 113/24 (29 Temmuz 1913 tarihli anlaşmanın metni). Ayrıca bk. Önder Kocatürk, *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması,* İkinci Cilt (1913-1914), Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2013, s.101-110.

[34] Klieman, *a.g.e.*, s.244.

Bunlardan ilki Osmanlı Devleti'nin yerel idareciler ve bölge halkı yoluyla kendi faaliyetlerine (bunlar içerisinde İngiliz donanması, konsolosları, vatandaşları ve şirketlerinin faaliyetleri sayılabilir) karışması ve müdahale etmesiydi. Bu müdahaleler iki ülke arasında zaman zaman ciddi boyutlara varan krizlerin yaşanmasına sebep olmaktaydı.[35] İkincisi ise Osmanlı Devleti'nin Almanya ile yakınlaşmasının sonucu olarak, özellikle Bağdat Demiryolu projesinin de ilerlemesiyle, bölgedeki Alman nüfuzunun ve ticari etkinliğinin İngiltere'nin aleyhine olarak gelişmesiydi. Sykes-Picot Anlaşması, İngiltere açısından her iki rahatsızlık yaratan unsuru da ortadan kaldırmaktaydı. Bunun yanında anlaşmanın 8. maddesi, İngiltere ve Fransa'ya ait tüm nüfuz bölgeleri üzerinde Osmanlı Devleti'nin mevcut düşük gümrük tarifesinin 20 yıl boyunca sürdürülmesini ve hiçbir iç gümrük duvarının olmamasını öngörüyordu.

3) İngiltere tarafından Arap Yarımadası'nın bazı şeyhlerine verilmiş veya görüşülmekte olan vaatlerin gerçekleştirilmesi ve "genel olarak Mekke Şerifi ve Araplara verilmiş teminatların korunması" sağlanmalıydı.[36]

Sykes-Picot anlaşmasının haritasında, İngiltere'nin etki alanı olarak belirlenmiş bölgede bulunan Arap aşiretlerinin isimleri de yazılıdır. Sykes-Picot öncesi dönemde İngilizlerin kendi yanına çektiği birçok Arap aşiretinin liderleri bölgedeki İngiliz nüfuzunun memurları haline gelmişti. Dolayısıyla bu aşiretlerin bulunduğu bölgelerin ve çevre alanların İngiliz nüfuz alanı olarak kalması önemliydi ve Sykes-Picot ile bu büyük oranda gerçekleşiyordu. Ancak Sykes-Picot'un büyük kırmızı bölgesinde asıl dikkat çeken çok önemli bir nokta daha vardır. Bu da Osmanlı Devleti'ne güçlü sadakatiyle bilinen Müntefik Araplarının kırmızı bölge içinde yer almasıdır. İbnürreşid Sadun Paşa liderliğindeki Müntefik Arapları (Saduniler) sonuna kadar Osmanlı Devleti'ne sadık ve bağlı kalacaklardı. Kuveyt Şeyhi Mübarek El Sabah (İbnüssabah) ve Vehhabilerin lideri olan İbnüssuud (Abdülaziz bin Suud) ile geçmişten gelen ciddi ihtilafları bulunan Müntefik Şeyhi İbnürreşid Sadun Paşa, Osmanlı Halifesi'nin cihat çağrısına uyan ve Osmanlı Devleti'nin yanında yer alan az sayıdaki, fakat etkin ve güçlü Arap liderlerdendi. İbnürreşid, askeri gücü ve nüfuzu sayesinde bölgedeki daha küçük çaplı aşiretleri ve grupları da kendisine bağladığından, etki alanını oldukça geniş bir alana, neredeyse Sykes-

---

[35] Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında 1908 yılından itibaren bölgede yaşanan bu tarz krizlere örnek olarak bk. Önder Kocatürk, *Balkanlardan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2009, s.229-254, 273-304; *Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler*, Birinci Cilt (1911-1912), Boğaziçi Yayınları, İstanbul 2011, s.162-177, 217-237.

[36] Klieman, *a.g.e.*, s.244.

Picot'taki büyük kırmızı bölgenin tamamına ve hatta ötesine yaymıştı. Bu durum aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin de bölgede etkin ve güçlü olmasına önemli ölçüde katkıda bulunuyordu. İbnürreşid, 1910 Mart ayında kendisine karşı birleşen ve perde arkasında İngiltere destekli olduğu kesin görünen Mübarek El Sabah ve İbnüssuud'un ortak ordusunu yenilgiye uğratmış ve geri çekilmek zorunda bırakmıştı.[37] İbnürreşid Sadun Paşa'nın Osmanlı Devleti'ne sadakati öylesine güçlüydü ki Birinci Dünya Savaşı öncesi dönemde bile Babıali'yi zaman zaman İngilizlerin bölgede yürüttükleri gizli, bölücü ve yıkıcı faaliyetleri hakkında bilgilendirmiş ve gelecekte olabilecekler hakkında da uyarılarda bulunmuştu.[38] Dolayısıyla İngiltere'nin Sykes-Picot'ta, Osmanlı Devleti'ne sadık Müntefik Araplarının etkin olduğu Bağdat'tan Basra'ya kadar uzanan güney Irak'ı kırmızı bölgeye alması anlamlıdır. Kırmızı bölgede İngiltere tarafından sadece Osmanlı egemenliğinin değil, İbnürreşid Sadun Paşa ve aşiretinin de etkisinin yok edilmesi amaçlanıyordu.

4) İngiltere'nin petrol üretimi, nehir ulaşımı ve sulama işleri inşası gibi bölgede ilgi gösterdiği girişimlerin gelişimi için güvenlik sağlanmalıydı.[39]

Sykes-Picot'un İngiliz nüfuz alanı olarak belirlenen topraklarında, özellikle de büyük kırmızı bölgede İngiliz şirketlerinin önemli yatırımları ve projeleri bulunmaktaydı. Petrolden başlayacak olursak, İngiliz hükümeti 1901 yılından beri Osmanlı Devleti'nden Irak (Mezopotamya) petrollerinin (özellikle Bağdat ve Musul vilayetlerini içine alan bölge için) imtiyazını almaya çalışmaktaydı. Bunu İngiliz şirketi D'Archy grup (Nisan 1909'dan itibaren Anglo-Persian Oil Company) aracılığıyla yapmaktaydı. İngiliz şirket, aralarında Alman ve Amerikan gruplarının da olduğu diğer petrol şirketleriyle rekabet halinde imtiyazı almak için uğraş vermekteydi. Osmanlı hükümeti ise bu rekabetten yararlanarak yürüttüğü görüşmeler ve oyalama taktiği ile daha çok taviz koparmanın ve çıkarlar elde etmenin peşindeydi. Başka bir deyişle, petrol imtiyazını uluslararası siyasi arenada konumunu güçlü tutmak için bir koz olarak kullanmaktaydı. İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla gelen Osmanlı-İngiliz yakınlaşmasına rağmen, İngiltere Babıali nezdindeki girişimlerinden sonuç alamadı.[40] Bu durum İngiliz hükümetinde kızgınlık yaratsa da imtiyazın

---

37 Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.328-329.

38 Bu konuda ilginç ve çarpıcı bir örnek için bk. *Aynı eser*, s.331-335.

39 Klieman, *a.g.e.*, s.244.

40 Bu girişimler hakkında detaylı bilgi için bk. Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s.77, 107-109, Arzu Terzi, *Bağdat-Musul'da Paylaşılamayan Miras, Petrol ve Arazi (1876-1909)*, Truva Yayınları, İstanbul 2007, s.223-224; Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.264-272, Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt II, Kısım III, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991, s.360-361.

başka bir devlete verilmemesinin yanında, İngiltere'nin İran'da Muhammara (Abadan) ve Ahvaz bölgelerinde petrol üretimine ağırlık vermesi ve ihtiyacını buradan karşılaması Osmanlı Devleti'ne karşı çok daha sert ve baskıcı bir siyaset izlemesine engel oldu.

1913 Şubat ayında İbrahim Hakkı Paşa'nın Londra'da başlattığı görüşmeler petrol meselesini de yeniden açmıştı. İlk olarak Basra ve Kuveyt bölgesindeki petrol kuyuları gündeme gelmiş, İbrahim Hakkı Paşa ve İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey arasında 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalanan "Basra Körfezi ve Civar Araziye Dair Sözleşme"nin 7. maddesine göre Umm Kasr, Safvan ve Cebel-i Sanam'da bulunan petrol kuyuları Basra Vilayeti'nde (Osmanlı Devleti'nde) kalırken, Es Safa, El Garaa, El Haba, Ubra ve Antaa kuyuları Kuveyt içerisinde, yani İngiliz etki alanında bırakılmıştı.[41] Osmanlı Devleti'ne ait petrol kuyularının bulunduğu bu üç yer Sykes-Picot'ta kırmızı bölge içerisinde belirtilmiştir.

İngiltere ve Almanya Birinci Dünya Savaşında karşılıklı olarak savaşa girmeden önce Irak petrolleri konusunda 19 Mart 1914 tarihinde anlaşmaya varmışlardı. Anlaşmanın imzalanmasından sonra aynı gün Edward Grey, Londra'daki Alman Büyükelçisi Lichnowsky'e Bağdat Demiryolu'nun Basra'ya kadar uzatılmasına itiraz etmeyeceklerini bildirmişti. Böylece iki ülke arasındaki Bağdat Demiryolu meselesi de son bulmuştu. Yapılan anlaşmaya göre Türk Petrol Şirketi (Turkish Petroleum Company) adıyla yeni bir şirket kurulmuştu.[42] İngiltere ve Almanya'nın ortak baskısı sonucunda 28 Haziran 1914 tarihinde Osmanlı Devleti Musul'dan Bağdat'a kadar Mezopotamya vadisindeki petrol yataklarının işletilmesi imtiyazını Türk Petrol Şirketi'ne vermişti. Ancak imtiyaz anlaşması Osmanlı Devleti'nin ağırdan alması nedeniyle yürürlüğe girememiş ve Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla da uygulanma olanağı kalmamıştı.[43]

Sykes-Picot anlaşmasında petrol bölgelerine bakıldığında, ilk dikkat çeken nokta İngiltere'nin Musul, Erbil ve çevresindeki bölgeyi, Kerkük'ün kuzeyinden geçen bir hat doğrultusunda Fransa'ya bırakmış olmasıdır. Bu belki de İngiltere'nin kendi menfaatlerine aykırı şekilde Fransa'ya vermiş olduğu en

---

41 BOA. *HR. SYS*. 113/24 (29 Temmuz 1913 tarihli anlaşmanın metni, 7. madde).

42 Anlaşmanın maddeleri için bk. Bayur, *a.g.e.*, s.362-363. Yeni kurulan şirkette hisse dağılımı şöyle olmuştu: % 50 İngiliz D'Archy Grubu (Anglo-Persian Oil Company), % 25 Alman Deutsche Bank, % 25 Anglo-Saxon Petroleum Company (Diğer ismi Royal Dutch-Shell olan bu şirket % 60 Hollanda [Royal Dutch], % 40 İngiliz sermayesi [Shell] ile kurulmuştu).

43 Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*, The Macmillan Company, New York 1924, s.261; Can, *a.g.e.*, s.162-163; Volkan Ş. Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2003, s.311-312.

büyük tavizdi. Musul ve çevresi her zaman İngiltere'nin bölgede nüfuz kurmak için doğrudan ilgi gösterdiği ve özellikle burada bulunan konsolos vekili (viskonsülü) ve diğer İngiliz vatandaşları vasıtasıyla faaliyetlerde bulunduğu bir alandı.[44] Bunun sebebi sadece bölgenin zengin petrol yataklarına sahip olması değildi. İngiltere, aynı zamanda Musul konsolosluğunu bir üs gibi kullanarak, buradan kuzeyde Amadiye ve Hakkari, güneyde Hanikin'i içine alan geniş bölgedeki Kürt (Barzan aşireti başta olmak üzere) ve Arap aşiretlerle Nesturileri nüfuzu altına almak istiyordu. Nitekim daha sonra 1919 yılında İngiltere'nin Fransa ile anlaşarak Musul'u bütünüyle kendi nüfuz alanına katması bunun en önemli göstergesidir. İngiltere, Sykes-Picot'ta Musul bölgesi dışında savaş öncesinde ilgi gösterdiği diğer petrol alanlarını kendi nüfuz alanında (kırmızı ve B bölgelerinde) tutmayı başarmıştır. İngiltere, bölgeyi işgal edip Osmanlı egemenliğine son verdiği takdirde, çok istediği Mezopotamya petrol yataklarının büyük bölümüne tek başına hâkim olacaktı.

İngiltere'nin kırmızı bölgede büyük önem verdiği konuların başında nehir ulaşımı gelmekteydi. Henüz Süveyş Kanalı'nın açılmadığı bir dönemde İngiltere, Osmanlı Devleti'nden aldığı izinle 1836 yılından itibaren Fırat ve Dicle nehirleriyle bunların Kurna'da birleşmesiyle oluşan Şattülarap'ta buharlı gemiler işletmeye başlamıştı.[45] Daha sonra nehir ulaşımında 1861 yılında kurulan "Fırat ve Dicle İstim Denizcilik Şirketi (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company)" adındaki ve çoğunlukla "Lynch Şirketi (Lynch Company)" olarak tanınan İngiliz şirketi, bölgede İngiltere'nin temsilcisi konumuna geldi. Bağdat-Basra arasında vapur işleten Lynch'in nehir taşımacılığındaki tekelini kırmak için Osmanlı Devleti de zaman içinde çeşitli girişimlerde bulunmuş ve İkinci Meşrutiyet'e gelindiğinde "Hamidiye Vapur İdaresi" adıyla Osmanlı Devleti'ni temsil eden şirket Lynch'in en önemli rakibi konumuna gelmişti. İngiltere, bölgedeki nehir ulaşımında tam manasıyla bir tekel kurmak için Lynch Şirketi'ni kullanarak Hamidiye Vapur İdaresi'ni yeni bir oluşumla bünyesine katmak istiyordu. Bunun için en ciddi girişimini 1909 Mart ayı içinde gerçekleştirmiş, ancak başarısız olmuştu.[46] Lynch Şirketi, bölgedeki nehir taşımacılığında çok etkin bir konumda olmasına ve tekeli de büyük ölçüde elinde bulundurmasına rağmen, İngiltere gerek Nehir

---

[44] Örneğin bk. Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.218-229; 254-264; (2011), *a.g.e.*, s.241-242; (2013), *a.g.e.*, s.383.

[45] Ayrıntılı bilgi için bk. İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007, s.29-76.

[46] Bu meselenin ayrıntıları için bk. Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.273-304, Ekinci, *a.g.e.*, s.309-321.

İdaresi'nden[47], gerekse Babıali'nin Lynch'in tekelini kırmak için özel girişimcilere verdiği imtiyazlardan[48] çok rahatsızdı. Bağdat Demiryolu'nun Basra'ya kadar uzatılması konusu bu rahatsızlığı daha da artırıyor, İngiliz hükümeti buna karşılık Lynch vapurlarının sayısının artırılmasını Babıali'den talep ediyordu.[49]

1912 yılı itibariyle Lynch Şirketi'nin Basra ile Bağdat arasında işleyen Halife, Mecidiye ve Jurnal adlarında üç yolcu vapuru ve bunların her birinde ikişer yük dubası bulunmaktaydı. Şirket, haber vermek suretiyle Kurna'ya kadar İngiliz bandırasıyla ve Kurna'dan Bağdat'a kadar her zaman Osmanlı sancağı çekerek taşımacılık yapmaktaydı. Lynch Şirketi'nin bu üç vapurdan başka Bloss Lynch isimli yedek bir vapuru daha vardı. Şirketin yük dubaları yaklaşık otuz kadardı. Bundan başka şirketin Belucistan, Ermenistan, Hindistan, Kürdistan vs. isimlerinde sekiz adet büyük vapuru Basra ile Londra ve Amerika arasında Bender Büşir ve Maskat'a da uğrayarak seyahat etmekteydi. Bu büyük vapurlar önce fazla yüklerini Fav açığında Lynch Şirketi'ne ait sürekli Basra'da bulunan iki vapura boşaltıyorlar ve 19 kademeye iniyorlardı. Daha sonra Basra'da Aşar mevkiine kadar gelerek bütün yüklerini boşaltıyorlardı. Giderken de Basra'da 19 kademe kadar yük aldıktan sonra Fav Boğazı dışında aynı iki vapur tarafından eksik tamamlanarak yollarına devam ediyorlardı.[50]

İngiltere, bölgedeki nehir ulaşımının tamamı üzerinde mutlak tekel kurmak için son girişimini İbrahim Hakkı Paşa'nın 1913 Londra görüşmeleri esnasında yapmış ve sonunda kendi isteği doğrultusunda hazırladığı bir anlaşmayı kabul ettirmişti. İbrahim Hakkı Paşa ve Edward Grey arasında 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalanan, Dicle, Fırat ve Şattülarap üzerinde gemiciliğe

---

47 Sultan II. Abdülhamid'in 27 Nisan 1909'da tahttan indirilmesinin ardından, Hamidiye Vapur İdaresi'nin adı İdare-i Nehriyye (Nehir İdaresi) olarak değiştirilmiştir.

48 Bu konuda örnekler için bk. Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.211-218; (2011), *a.g.e.*, s.177-185.

49 BOA. *Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)* Dosya No:175 Gömlek No:64 (9 Mart 1329 [22 Mart 1913] tarihli Meclis-i Vükela zabtı), s.1-2. 18 Temmuz 1912 tarihli İngiliz notasında ileri sürülen şartlar Meclis-i Vükela'da görüşülmüştür.

50 BOA. *HR. SYS*. 94/19 (Bahriye Nezareti Birinci Daire Müdüriyeti tarafından hazırlanan 29 Kanun-ı Sani 1327 [11 Şubat 1912] tarihli rapor). Şattülarap bölgesinde İngilizlerle yaşanan ihtilaflar hakkında yazılmış bu önemli rapor Bahriye Nezareti Müsteşarı Rüstem tarafından Bab-ı Ali Hukuk Müşaviri Reşid Bey'e gönderilmiştir. Raporun *"Şattülarab'da Seyr-i Sefain Keyfiyyatı"* isimli ilk başlığının altında bölgedeki Osmanlı, İngiliz ve diğer devletlerin denizcilik faaliyetleri hakkında detaylı bilgi verilmektedir. Bölgede İngiltere'nin hala tek hâkim konumundaki ülke olduğu açıkça görülmektedir. Osmanlı'nın sahip olduğu birkaç yolcu ve yük vapuru dışında Rusya'nın Fırat ve Dicle isimli iki yolcu vapuru senede üç defa (Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında) İstanbul'dan Basra'ya geliyordu. Hamburg Amerikan adlı Alman Şirketi'nin büyük şilepleri ise ayda bir kez Basra, Bombay ve Hamburg arasında gidip geliyordu.

ilişkin bu beyanname İngiliz imtiyaz sahibinin, daha doğrusu İngiltere'nin bölgede "tekel" olmasını sağlamaktaydı. Çünkü Osmanlı Nehir İdaresi ve diğer tüm özel girişimler yeni kurulacak bu İngiliz şirketi bünyesine katılmasına rağmen, İngiliz Lynch şirketinin vapurları eskiden olduğu gibi işlemeye devam edecekti. Anlaşma uyarınca imtiyaz sahibi Dicle Nehri üzerinde Musul-Kurna ve Fırat Nehri üzerinde Meskene-Kurna arasında, sonradan tespit edilecek noktalara kadar miktarı sınırsız olarak ve nehirlerin gemiciliğe elverişli bütün kolları üzerinde vapur işletebilecekti. Şattülarap üzerinde ise Kurna ile deniz arasında ve bütün orta noktalar arasında gidiş geliş hakkına sahip olmaktaydı. İmtiyaz onar senelik birbirini izleyen devrelerde, uzatılması isteğe bağlı olmak üzere, en az altmış senelik bir zaman için yürürlükte kalacaktı. İmtiyazın sona ermesinden sonra şirket belirlenmiş sınır dâhilinde vapur işletme hakkından yararlanmaya devam edecek, fakat hiçbir tekel hakkına sahip olamayacaktı.[51] Anlaşma imzalandığı tarihte İngiliz imtiyaz sahibi de belliydi: Lord Inchcape.[52] İmtiyaz anlaşmasının ve kurulacak şirketin detaylarını belirleyen sözleşme de İbrahim Hakkı Paşa ve Lord Inchcape arasında 12 Aralık 1913 tarihinde imzalanmıştı.[53]

Babıali'nin oyalama taktiği ve ağırdan alması neticesinde, Birinci Dünya Savaşı'nın da başlamasıyla hiçbir zaman onaylanıp yürürlüğe girmeyecek bu anlaşmalar İngiltere'nin amaçlarını göstermesi bakımından Sykes-Picot için aydınlatıcı mahiyettedir. Sykes-Picot haritasında Dicle nehrinin Musul ile Kala Jebaar arasındaki bölümü ile Fırat nehrinin Meskene ile Ebu Kemal ve Werdi arasında kalan kısmı Fransa'ya bırakıldığından, bunun İngiltere açısından ciddi bir ödün olduğu kabul edilebilir. Bu paylaşıma göre Osmanlı egemenliğinden arındırılmış haliyle, savaş öncesindeki Inchcape projesinin veya bir benzerinin Fransa'nın katılımı veya onayı olmadan iki nehrin bu kısmında uygulanması mümkün olmuyordu. Bunun dışında Fav'a kadar uzanan bölgede Fırat ve Dicle'nin tüm kolları ile Şattülarap İngiliz nüfuz alanında kalmış-

---

[51] BOA. *HR. SYS*. 92/1 (29 Temmuz 1913 tarihli beyanname); Kocatürk (2013), *a.g.e.*, s.124-125. Şirkete görünüşte bir Osmanlı niteliği verilmesi için gerçekte hiçbir yetkisi olmayan, Osmanlı tebaasından bir başkanı olacak ve sermayesi de takriben Osmanlı Devleti ve İngiltere arasında eşit oranda paylaştırılacaktı. Şirketin yönetim kurulu başkanı ise İngiliz vatandaşı olacak ve yönetim kurulunda İngilizler çoğunlukta kalacaktı.

[52] James Lyle Mackay Inchcape (1852-1932). 1874 yılında gittiği Hindistan'da uzun yıllar gemicilik ve ticaretin yanı sıra İngiliz koloni yöneticiliği de yapmıştı. Soyluluk unvanı olarak aldığı Inchcape'i soyadı olarak Mackay'ın yerine kullandığı belgelerden anlaşılmaktadır.

[53] BOA. *HR. SYS*. 92/2 (İbrahim Hakkı Paşa ve James Lyle Inchcape arasında imzalanan 12 Aralık 1913 tarihli "Dicle ve Fırat Üzerinde Gemiciliğe İlişkin İmtiyaz" başlıklı anlaşma). Ayrıca bk. Kocatürk (2013), *a.g.e.*, s.142-196.

tır. Bu haliyle de olsa İngiltere, Irak bölgesindeki nehir ulaşım hatlarının aslan payını ve kendisi için çok önemli olan Basra Körfezi'nden itibaren uzanan çok büyük bir bölümünü almayı başarmıştır. Kırmızı bölgede Fırat nehri için Felluce'den başlayan, Dicle için ise Summeicha-Sindia-Mansuriye-Sadia dörtgeninin ortasından Basra Körfezi'ne uzanan kısım kalmaktaydı. Muhtemelen B'den "Kırmızı Bölge" ye bu geçiş yapılırken iki nehrin kuzeyden Bağdat'a yaklaştığı mücavir alan dikkate alınmıştır.

Sykes-Picot'ta kırmızı bölgenin İngiltere açısından sulama projeleri ve gelecekte yaratmak istediği büyük tarım bölgesi için de büyük önemi vardı. İkinci Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlı Devleti, Irak'taki sulama sorununun nihai olarak çözümlenmesi, toprakların verimli ve tarıma elverişli bir hale getirilerek bölgenin kalkındırılması için harekete geçmişti. Nafıa Nezareti'nin tavsiyesiyle İngiliz mühendis Sir William Willcocks'a başvurulması uygun görülmüştü. Kendisi daha önce Mısır ve civarının imar ve iskânı projesinde görev alarak ünlenmişti. Ayrıca Irak bölgesini dolaşarak ihtiyaç duyulan bayındırlık işlerine ilişkin iki eser yayınlamıştı. William Willcocks'la Ticaret ve Nafıa Nezareti arasında 22 Eylül 1908 tarihinde beş senelik bir sözleşme imzalandı ve bu anlaşma Padişah II. Abdülhamid tarafından da onaylanarak yürürlüğe girdi.[54]

1908 yılı kış mevsimi boyunca Willcocks, aşağı Mezopotamya'da Fırat nehri üzerindeki Hit'ten doğuya doğru, Dicle'nin ötesindeki İran sınırına ve Samarra'dan güneye, Divaniye'ye kadar geniş bir alanda ön incelemeler yaptı. Eski devasa sulama kanallarının kalıntılarıyla sürekli karşılaşıldı.[55] Willcocks çalışmalarını beraberinde getirdiği bir grup tecrübeli mühendis ve yer ölçümcüsü ile beraber sürdürdü. Bölgedeki kuraklık yer ölçümcülerinin işini kolaylaştırmıştı. Kendilerini iki veya üç yıl meşgul edebilecek alanı bir mevsim içinde taramışlardı.[56] Willcocks'un yaptığı anlaşmayla resmen maaşlı bir Osmanlı memuru olmasına rağmen, zaman zaman İngiltere'nin himayesin-

[54] BOA. *İradeler-Ticaret ve Nafıa (İ. TNF.)* 19/ 1326/N-01 (24 Eylül 1324 [7 Ekim 1908] tarihli Sadaret yazısı ve Nafıa Nazırı Gabriel Noradunkyan ile William Willcocks arasında imzalanan 22 Eylül 1908 tarihli sözleşmenin sureti); Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.34-36. Beş sene süreyle istihdam edilecek Willcocks'un asli görevi Elcezire (Mezopotamya/Irak) bölgesinde arazi sulaması, bataklıkların kurutulması ve su kanalları açılması vs. bayındırlık işlerine dair bütün işler hakkında keşifler yapmak, projeler düzenlemek ve uygulamada bunların denetim ve kontrolünden ibaret olacaktı.

[55] *The Times*, "Irrigation Survey in Mesopotamia", 20 Mayıs 1909. Haberde Willcocks'un raporunu sunmak üzere İstanbul'a gideceği belirtilmekteydi.

[56] *The Times*, "Baghdad under the Constitution", 5 Haziran 1909, s.5.

deki güney İran'a da geçmesi ve burada bazı faaliyetlerde bulunması Osmanlı makamlarının dikkatini çekmiş ve rahatsız edici bulunmuştur.[57]

İngiliz mühendis Sir William Willcocks, Dicle ve Fırat deltasının tamamında incelemelerde bulundu. Willcocks'un hazırladığı rapor 1911 Ocak ayı içinde yayınlandı. Rapor Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde ilk etapta toplam 2.500.000 pound harcama yapılmasını önermekteydi.[58] Osmanlı Devleti, büyük maddi sıkıntılar içerisinde olmasına rağmen Willcocks'un projesine uygun olarak Irak'ta yapılması kararlaştırılan sulama işlerine başlanması için harekete geçti. Bağdat vilayeti ve İngiliz Sir John Jackson Şirketi arasında 26 Şubat 1911 tarihinde bir sözleşme yapıldı.[59] Sözleşme Osmanlı Hükümeti adına Bağdat Valisi Nazım Paşa tarafından imzalandı.[60] Sözleşme gereğince Hindiye barajı ve Habbaniye savağının[61] inşasına da başlandı.[62]

İngiltere, bölgedeki nüfuzu ve gelecekteki planları bakımından Irak'taki sulama projelerinin tamamen kendi kontrolü altında olmasına büyük önem vermekteydi. Nitekim İbrahim Hakkı Paşa'nın Londra görüşmelerinde de sulama işleri gündeme gelmiştir. 3 Nisan 1914 tarihinde İbrahim Hakkı Paşa ve Edward Grey arasında imzalanan anlaşmanın 5. ve 6. maddeleri Irak'taki sulama işlerini ilgilendirmekteydi. Beşinci maddede Osmanlı Hükümeti, Mezopotamya'da sulama ve suya kandırma işleri için açık ve tarafsız bir şekilde ihale yapacağını kabul etmekteydi. Altıncı maddede Osmanlı Hükümeti 1912 yılı Nisanı'nda gerçekleştirilen ihalelere dâhil olan Mezopotamya sulama ve suya kandırma işleri dolayısıyla yeniden ihale yapmaya karar verecek olursa, bu ihalenin son ihaleye katılmış olan İngiliz şirketlerine verilmesini kabul ediyordu.[63]

İngiliz mühendis William Willcocks'un projesini hazırladığı ve İngiliz şirket John Jackson Limited Şirketi tarafından inşa edilen iki barajdan Fı-

---

57 Kocatürk (2009), *a.g.e.*, s.338-342.

58 "Waters of Babylon", *The Guardian*, 20 Aralık 1913, s.9. William Willcocks'un Osmanlı hizmetine alınması hakkında bk. Kocatürk, *a.g.e.*, s.34-36. William Willcocks 1911 Temmuz ayında Osmanlı Hükümeti'ne danışmanlık görevinden istifa etmiştir.

59 BOA. *İradeler-Dosya Usulü (İ. DUİT.)* 84/27 (Nafıa Nezareti'nin Maliye Nezareti'ne gönderdiği 16 Mayıs 1329 [29 Mayıs 1913] tarihli esbab-ı mucibe layihası.

60 BOA. *Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH. İD.)* 130/6 (El Cezire'de Hindiye ve Habbaniye İşleri için Bağdat Eski Valisi Nazım Paşa ile Sir John Jackson Şirketi Arasında Teati Edilmiş Olan Mukavelenamenin On Üçüncü Maddesi).

61 Savak (regülatör), suyu, özellikle fazla suyu başka yöne akıtmak için yapılan düzeneğe verilen isimdir.

62 Kocatürk (2011), *a.g.e.*, s.158-161;

63 BOA. *HR. SYS.* 112/17 (3 Nisan 1914 tarihli ve gizli ibareli Osmanlı-İngiliz Anlaşması'nın sureti).

rat nehri üzerindeki Hindiye barajı tamamlanarak 12 Aralık 1913 tarihinde, sabah saat dokuz buçukta görkemli bir törenle açıldı. Açılış Bağdat valisi tarafından gerçekleştirildi. Hille kasabasına da ilk su akıtıldı.[64] Willcocks'un projesinin Osmanlı Devleti'ne toplam maliyeti 15.000.000 sterlindi. Hindiye barajı sayesinde barajın aşağısındaki topraklarda seller artık olmayacak, tamamen çölleşmiş iki milyon dönümden fazla bir alan sulanacaktı. Habbaniye savağı da tamamlandığında Mezopotamya'nın sel ve sulama sorunu kalmayacaktı.[65] Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girdikten sonra, 22 Kasım 1914 tarihli Meclis-i Vükela toplantısında Jackson şirketinin İngiliz uyruklu olması nedeniyle müteahhidi olduğu işlere devam etmesi uygun görülmedi. Şirket ile imzalanan sözleşmelerin feshedilmesine ve İngilizlerin ülke dışına çıkarılmasına karar verildi.[66] Sykes-Picot'ta bu iki büyük yatırımdan tamamlanmış olan Hindiye barajı kırmızı bölgede yer almaktadır. Habbaniye gölü ve Ramadiye'den göle uzanması planlanan savak ise "B" bölgesi içinde yer almaktadır.

İngiltere'nin Irak (Mezopotamya) bölgesindeki sulama projelerine bu kadar önem vermesinin ve ısrarla üstlenmesinin sebebi sadece bölgedeki nüfuzunu korumak ve para kazanmak değildi. Elbette İngiltere, Bağdat Demiryolunda Almanya'nın yapmaya çalıştığı gibi, kendisi dışında başka bir ülkenin bu bölgeye devasa sulama projeleri vasıtasıyla girmesine asla izin vermek istemiyordu. Bu nedenle sulama projelerini başka bir devlete kaptırmaya asla tahammül edemezdi. Ayrıca bölgedeki sulama işleri ve nehir ulaşımı yatırımları birbiriyle doğrudan bağlantılı ve sürekli dengelenmesi gereken iki alandı. Aksi takdirde birinin diğerini bozması, hatta mahvedip büyük zararlara yol açması mümkündü. Bu denge en iyi ve doğru şekilde her iki yatırımın da aynı ülkeye mensup şirketler tarafından, birbirleriyle uyumlu şekilde yapılmasıyla sağlanabilirdi. Ancak İngiltere'nin muhtemelen savaş öncesinde ve uzun zamandır da mevcut olan, bölgedeki Osmanlı egemenliği nedeniyle gizli tuttuğu bir amacı daha vardı. Bu amaç Bunsen'in raporunun 5. ve onu tamamlayıcı 6. maddelerinde açıkça telaffuz edilmişti:

---

64 "New Irrigation Works in Mesopotamia", *The Times*, 13 Aralık 1913, s.8; "Waters of Babylon", *The Guardian*, 20 Aralık 1913, s.9; "The Waters of Babylon", *Daily Express*, 20 Aralık 1913, s.1; "Hindiye", *Tanin*, 13 Kanun-ı Evvel (Aralık) 1913, s.1. Barajın inşa sürecine ve açılış sonrasına ilişkin bilgi ve fotoğraflar için bk. *Şehbal*, Aded (Sayı): 92, 1 Mart 1330 (14 Mart 1914), s.390-393.

65 "The Waters of Babylon", *Daily Express*, 20 Aralık 1913, s.1.

66 BOA. *MV.*195/1 (9 Teşrin-i Sani 1330 [22 Kasım 1914] tarihli Meclis-i Vükela zabtı).

5) Tahıl tedarikinin (stokunun) gelişimi (ki sulanan bir Mezopotamya'nın bunu sağlaması beklenebilirdi) ve Hindistan kolonizasyonu için olası bir alanın geliştirilmesi.

6) Donanma masrafı ve sorumluluğunda minimum artışla, Doğu Akdeniz ve Basra Körfezi'ndeki stratejik konumun korunması ve ek olarak İngiliz iletişimi/ulaşımı için güvenliğin sağlanması.

Bu maddelerden anlaşılmaktaydı ki İngiltere, Irak bölgesini (yani Sykes-Picot haritasındaki kırmızı bölgeyi) Hindistan kolonisine katmak, yani doğrudan egemenlik bölgesi içine almak istiyordu. Bölgenin sulama yatırımları sonucunda tüm dünya için bir tahıl ambarı haline getirilmesi ve İngiltere'nin de bu muazzam pazarı yönetmesi planlanıyordu. Güney İran, Basra Körfezi ve Umman'daki Arap emirliklerinin İngiltere himayesi altına girmiş olması da Irak bölgesini bir bakıma Hindistan'la komşu hale getirmişti. Bu sayede Sykes-Picot'un "B" bölgesi de hesaba katıldığında İngiltere, Hindistan ile daha batıdaki sömürgeleri (Mısır ve Sudan) arasında kara (toprak) bağlantısını da kurmuş oluyordu. Daha öncede belirtildiği üzere, zengin petrol yataklarına sahip Irak, güney İran petrolleriyle birlikte İngiliz donanmasının, uçaklarının ve bölgede bulundurulacak kara birliklerine ait motorlu taşıtların yakıt ihtiyacını fazlasıyla karşılayacaktı. Irak'ta doğrudan egemenlik kurulması, İngiltere'nin Basra Körfezi'nde deniz güvenliğini sağlamaya da önemli katkıda bulunacaktı. Basra limanı merkezli, gambot tarzı küçük savaş gemilerinden oluşacak, hareketli ve hızlı müdahalede bulunabilecek (gambotlar Şattülarap, Fırat ve Dicle nehirlerinde ve kollarında da etkin bir şekilde kullanılacaktı) bir filonun yanında, yine Basra ve Bağdat'tan itibaren inşa edilecek demiryolları da donanmanın yükünü ve masrafını minimum düzeye indirecekti. Bunun yanında İngiltere, bölgede kuracağı bir hava filosuyla ve gerekirse Hindistan'dan getirteceği, motorlu taşıtlarla ve modern silahlarla mobilize edilmiş kara birlikleriyle bölgede tam manasıyla güvenliği sağlamayı planlıyordu.

7) "Arabistan ve Müslüman Kutsal Yerlerinin bağımsız Müslüman egemenliği altında kalması" garanti altına alınmalıdır.[67]

Bunsen raporundaki bu madde, "Müslüman Kutsal Yerleri" tabiriyle biraz muğlak görünse de spesifik olarak Müslümanların Arabistan'daki kutsal mekânlarını, yani Mekke ve Medine hac bölgelerini kastetmektedir. Şiilerin önemli kutsal mekânlarının bulunduğu Kerbela, Necef, Kufe ve Bağdat Sykes-Picot'ta kırmızı bölge, Samarra "B" bölgesi içerisindedir. Arabistan ve hac bölgesi Sykes-Picot'ta belirtilen nüfuz alanlarını çok fazla ilgilendirmiyor görünse de, İngiltere'nin bölgedeki genel politikası ve harita dışında kalan

[67] Klieman, *a.g.e.*, s.244.

nüfuz alanı için de çok önemliydi. Nitekim Sykes-Picot Anlaşmasının 10. ve 12. maddeleri, haritanın dışında kalan Arap bölgelerinin durumunu şimdilik ve kısaca düzenliyordu. Buna göre İngiliz ve Fransız hükümetleri Arabistan Yarımadası'nda toprak kazanımları elde etmeyecekler ve üçüncü bir devletin de elde etmesine izin vermeyeceklerdi. Yine iki devlet üçüncü bir devletin Kızıl Deniz'in doğu kıyısındaki adalarda bir donanma üssü kurmasına izin vermeyecekti. Bu durum Türk kuvvetlerinin saldırıları nedeniyle Aden sınırında düzenleme yapılmasına mani olmayacaktı.[68] Arap bölgelerine silah ithalinin kontrolü için gereken tedbirler iki hükümetçe değerlendirilecekti.[69]

Bunsen raporunda her ne kadar "bağımsız Müslüman egemenliği" tabiri kullanılsa da, gerçekte Osmanlı Devleti'nden koparılacak olan Arabistan ve buradaki kutsal mekânların İngiltere tarafından tamamen kendi güdümünde ve himayesinde olacak yerel Arap liderlerine bırakılması kaçınılmazdı. Zaten Sykes-Picot imzalandığında kutsal mekânlar için aday Mekke Şerifi Hüseyin'di. Anlaşmanın 3. maddesinde adının zikredilmesi de bu sebeptendir. İngiltere için burada kastedilen "bağımsız Müslüman egemenliği", aslında sadece Osmanlı Devleti ve Hilafetinden bağımsızlığı kapsıyordu. Nitekim bölgede daha sonra yaşanacak gelişmeler de bu gerçeği açıkça gözler önüne serecektir.

Bunsen raporunun 8. maddesi Ermeni meselesinin tatminkâr bir şekilde çözümlenmesini şart koşmaktaydı.[70] Osmanlı Devleti'nin doğu vilayetlerinde bir Ermeni devleti kurulmasına işaret eden bu amaç, doğrudan Sykes-Picot Anlaşması'nı ilgilendirmiyordu. Ancak Rusya ile Osmanlı toprakları üzerinden gerçekleşecek pazarlıklarda İngiltere, böyle bir Ermeni devletinin kurulmasını kendi menfaatleri açısından önemli görüyordu. Doğu Anadolu'da kurulacak büyük bir Ermeni devleti, tıpkı Fransız nüfuz alanı gibi Rusya'nın Kafkaslar'dan güneye, İngiltere'nin nüfuz alanı olan Irak'a ve Basra Körfezi'ne doğru yayılmacı bir siyaset izlemesinin önünde engel teşkil edecekti. İngiltere, her ne kadar müttefiki olsa da, gelecekte Rusya'ya fazla güvenmiyordu. Irak'ı Fırat ve Dicle vadileriyle geçerek Basra'ya inmek ve oradan Hindistan'a ulaşmak Rusların Çar Büyük Petro'dan beri süregelen amaçlarından biri olmuştu.[71] Kurulacak Ermenistan devleti, Rusya'nın önünde ilk tampon bölge vazifesini görecekti.

---

[68] *NA*, CAB, 24/9/71 (Sir Edward Grey to M. Cambon, 16 May [Mayıs] 1916), s.2 (10. madde).
[69] *Aynı yer* (12. madde).
[70] Klieman, *a.g.e.*, s.244.
[71] Eraslan, *a.g.e.*, s.227.

Bunsen raporunun 9. ve son maddesi Filistin ve Hıristiyanlığın Kutsal Yerleri meselesinin halledilmesi gerektiğini vurguluyordu. Sykes-Picot'ta "kahverengi bölge" olarak tanımlanan ve Kudüs'ü de içine alan Filistin topraklarında, anlaşmanın 3. maddesiyle uluslararası bir yönetim kurulması öngörülmekteydi. Ancak hiç şüphe yok ki İngiltere'nin istediği çözüm bu değildi. Savaş ortamında müttefikleriyle ciddi ihtilaflar yaşamamak için aslında geçici olarak gördüğü bu çözüme razı olmuştu. İngiltere, bölgeyi doğrudan egemenlik alanına katmak istiyordu. Nitekim savaş sonrasında bölgeyi fiilen işgali ve kontrolü altında bulunduran İngiltere bu amacını 1922'de başaracak ve resmen Filistin Mandası'nı kuracaktır.

Sonuç

Sykes-Picot anlaşmasında İngiltere'nin doğrudan hâkimiyet alanı olarak belirlenen "Kırmızı Bölge" küresel çaptaki İngiliz İmparatorluğu'nu büyütmek ve varlığını güçlendirmek için kritik öneme sahipti. İngiltere, her ne kadar savaş öncesinde bölgede ekonomik ve siyasi açıdan etkin bir nüfuz alanı yaratmışsa da, Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti ile karşı karşıya gelmesiyle beraber yeni bir projeyi uygulamaya koymuştur. Projede savaş sonrası dönem için bölgede artık Osmanlı egemenliğine yer yoktu. İngiltere, çıkarlarını doğrudan ilgilendiren toprakları artık tamamen kendi kontrolüne ve hatta gerekirse doğrudan idaresi altına almaya karar vermişti. Sykes-Picot, uygulamaya konulan bu projenin sadece ilk ve başlangıç safhasına ait bir anlaşmadır. Savaş halen devam ettiğinden ve gelecekte olacaklar tam olarak öngörülemediğinden, İngiltere açısından kesin ve nihai bir nitelik taşımamaktadır.

İngiltere'nin Ortadoğu'da nüfuz ve hâkimiyet alanı olarak düşündüğü topraklar aslında Sykes-Picot'ta belirtilenden çok daha geniş bir bölgeyi içine almaktaydı. Ancak bunu savaşın en kritik döneminde müttefiklerine kabul ettirmek şöyle dursun, sunması bile mümkün olamazdı. Bu nedenle kendi projesi doğrultusunda, fakat bu aşamada çıkarlarına en az zarar verecek tavizlerle Osmanlı Devleti'nin topraklarını müttefikleriyle beraber uzlaşarak paylaşmaya mecburdu. Sykes-Picot gizli anlaşması bu mecburiyetin resmiyete konulan ilk ürünlerinden birisiydi. İngiltere, şüphesiz Sykes-Picot dâhil olmak üzere müttefikleriyle beraber Osmanlı Devleti'ni paylaşım anlaşmalarını imzalarken, gelecekteki koşulların ve konjonktürün kendi lehine olarak revizyonlara izin verebileceğini hesap etmekteydi. Bir başka deyişle, İngiltere, Fransa ile Sykes-Picot anlaşmasını yaparken verdiği tavizlerin en azından bir bölümünü savaş sonrası dönemde oluşacak uygun ortamda telafi etmeyi planlıyordu. Nitekim Musul vilayeti ve Filistin bölgesi için bunu başaracaktır.

Sykes-Picot anlaşması, her ne kadar sonradan revizyona uğrasa da İngiltere'nin Ortadoğu'da elde etmek istediği "olmazsa olmaz" toprakları, yani "kırmızı bölgeyi" ve onu tamamlayan "B" bölgesini savaşın henüz ikinci yılında bizlere açıkça göstermektedir. Burası İngiltere'nin ekonomik menfaatleri nedeniyle günümüzde dahi taviz vermeden mutlak etki alanında tutmak istediği bir bölgedir. Milli Mücadele esnasında ve daha sonra Lozan'da İngiltere'nin İstanbul dâhil, Anadolu toprakları üzerinde fazla ısrarcı olmaması, buna karşın tüm dikkatini eski Osmanlı'nın Ortadoğu'daki diğer topraklarına yöneltmesi ve Sykes-Picot'taki nüfuz alanını genişletmeye çalışması bu gerçeği ispat etmektedir.

Sonuç olarak her ne kadar İngiliz İmparatorluğu'nun topraklarında günümüzde bağımsız devletlerin varlığı görünse de İngiltere, diğer adıyla Birleşik Krallık, mevcut olan muazzam ekonomik ve dolayısıyla siyasi gücünü halen 18. yüzyıldan beri dünyada kurmuş olduğu koloni imparatorluğundan akan gelirle artırarak sürdürmektedir. Bu nedenle Sykes-Picot'ta kâğıda dökülen "kırmızı bölge" ve "B" bölgeleri İngiltere için 1916'da ne kadar önemliyse 2016'da da o kadar, hatta çok daha fazla önemlidir.

KAYNAKÇA

1) Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH. İD.), 130/6

Hariciye Nezareti Siyasi Kısım (HR. SYS.), 92/1, 92/2, 94/19, 112/17, 113/2, 113/10, 113/24

İradeler-Ticaret ve Nafıa (İ. TNF.), 19/ 1326/N-01

İradeler-Dosya Usulü (İ. DUİT.), 84/27

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.), 175/64, 195/1

The National Archives (NA),

Records of the Cabinet Office (CAB), 24/9/71, 24/202/18

2) Gazeteler

Daily Express,

"The Waters of Babylon", 20 Aralık 1913, s.1.

Şehbal,

Aded (Sayı): 92, 1 Mart 1330 (14 Mart 1914), s.390-393.

Tanin,

"Hindiye", 13 Kanun-ı Evvel (Aralık) 1913, s.1.

"Suriye", "Petrol Menbaı", 22 Şubat 1914, s.4.

The Guardian,

"Waters of Babylon", 20 Aralık 1913, s.9

The Times,

"Irrigation Survey in Mesopotamia", 20 Mayıs 1909.

"Baghdad under the Constitution", 5 Haziran 1909, s.5.

"New Irrigation Works in Mesopotamia", 13 Aralık 1913, s.8

3) Kitaplar

Banks, Arthur: **A Military Atlas of the First World War**, South Yorkshire: Pen & Sword Books Ltd., 2001.

Bayur, Yusuf Hikmet: **Türk İnkılabı Tarihi**, Cilt II, Kısım III, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1991

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

Earle, Edward Mead: **Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway**, New York: The Macmillan Company, 1924.

Ediger, Volkan Ş.: **Osmanlı'da Neft ve Petrol**, Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2003.

Ekinci, İlhan: **Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti**, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2007, s.29-76.

Eraslan, Cezmi: "Irak'ta Türk-İngiliz Rekabeti", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi,** İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1994, s.223-251.

Klieman, Aaron S.: "Britain's War Aims in the Middle East in 1915", **Journal of Contemporary History**, Vol: 3, No: 3, 1968, s.237-251.

Kocatürk, Önder: **Balkanlardan Ortadoğu'ya Osmanlı-İngiliz İlişkileri (1908-1910)**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009.

_____Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): İlişkilerin Bozulması ve İlk Krizler, Birinci Cilt (1911-1912), İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2011.

_____Osmanlı-İngiliz İlişkilerinin Dönüm Noktası (1911-1914): Sorunları Çözme Çabaları ve İlişkilerin Kopması, İkinci Cilt (1913-1914), İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 2013.

Otte, T. G. ve Keith Neilson (Eds.): **Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945**, New York: Routledge, 2006.

Terzi, Arzu: **Bağdat-Musul'da Paylaşılamayan Miras, Petrol ve Arazi (1876-1909)**, İstanbul: Truva Yayınları, 2007

Yazbak, Mahmoud: **Haifa in the Late Ottoman Period, 1864-1914: A Muslim Town in Transition**, Leiden: Brill, 1998.

4) İnternet Kaynakları

"British Empire, Showing the Commercial Routes of the World and Ocean Currents", London: The Times, 1895; David Rumsey Historical Map Collection, http://www.davidrumsey.com/ (Son Erişim 10 Mayıs 2016).

"German Colony at Haifa", **Library of Congress**, https://www.loc.gov/item/mpc2004007506/PP/ (Son Erişim: 10 Mayıs 2016).

Ek: Sykes-Picot Anlaşması

[87247]

Sir Edward Grey to M. Cambon.

(Secret.)

Your Excellency, *Foreign Office, May* 16, 1916.

I HAVE the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of the 9th instant, stating that the French Government accept the limits of a future Arab State, or Confederation of States, and of those parts of Syria where French interests predominate, together with certain conditions attached thereto, such as they result from recent discussions in London and Petrograd on the subject.

I have the honour to inform your Excellency in reply that the acceptance of the whole project, as it now stands, will involve the abdication of considerable British interests, but, since His Majesty's Government recognise the advantage to the general cause of the Allies entailed in producing a more favourable internal political situation in Turkey, they are ready to accept the arrangement now arrived at, provided that the co-operation of the Arabs is secured, and that the Arabs fulfil the conditions and obtain the towns of Homs, Hama, Damascus, and Aleppo.

It is accordingly understood between the French and British Governments—

1. That France and Great Britain are prepared to recognise and uphold an independent Arab State or a Confederation of Arab States in the areas (*a*) and (*b*) marked on the annexed map, under the suzerainty of an Arab chief. That in area (*a*) France, and in area (*b*) Great Britain, shall have priority of right of enterprise and local loans. That in area (*a*) France, and in area (*b*) Great Britain, shall alone supply advisers or foreign functionaries at the request of the Arab State or Confederation of Arab States.

2. That in the blue area France, and in the red area Great Britain, shall be allowed to establish such direct or indirect administration or control as they desire and as they may think fit to arrange with the Arab State or Confederation of Arab States.

3. That in the brown area there shall be established an international administration, the form of which is to be decided upon after consultation with Russia, and subsequently in consultation with the other Allies, and the representatives of the Shereef of Mecca.

4. That Great Britain be accorded (1) the ports of Haifa and Acre, (2) guarantee of a given supply of water from the Tigris and Euphrates in area (*a*) for area (*b*). His Majesty's Government, on their part, undertake that they will at no time enter into negotiations for the cession of Cyprus to any third Power without the previous consent of the French Government.

5. That Alexandretta shall be a free port as regards the trade of the British Empire, and that there shall be no discrimination in port charges or facilities as regards British shipping and British goods; that there shall be freedom of transit for British goods through Alexandretta and by railway through the blue area, whether those goods are intended for or originate in the red area, or (*b*) area, or area (*a*); and there shall be no discrimination, direct or indirect, against British goods on any railway or against British goods or ships at any port serving the areas mentioned.

That Haifa shall be a free port as regards the trade of France, her dominions and protectorates, and there shall be no discrimination in port charges or facilities as regards French shipping and French goods. There shall be freedom of transit for French goods through Haifa and by the British railway through the brown area, whether those goods are intended for or originate in the blue area, area (*a*), or area (*b*), and there shall be no discrimination, direct or indirect, against French goods on any railway, or against French goods or ships at any port serving the areas mentioned.

6. That in area (*a*) the Bagdad Railway shall not be extended southwards beyond Mosul, and in area (*b*) northwards beyond Samarra, until a railway connecting Bagdad with Aleppo viâ the Euphrates Valley has been completed, and then only with the concurrence of the two Governments.

7. That Great Britain has the right to build, administer, and be sole owner of a railway connecting Haifa with area (*b*), and shall have a perpetual right to transport troops along such a line at all times.

It is to be understood by both Governments that this railway is to facilitate the connection of Bagdad with Haifa by rail, and it is further understood that, if the engineering difficulties and expense entailed by keeping this connecting line in the

brown area only make the project unfeasible, that the French Government shall be prepared to consider that the line in question may also traverse the polygon Banias–Keis Marib–Salkhad Tell Otsda–Mesmie before reaching area (*b*).

8. For a period of twenty years the existing Turkish customs tariff shall remain in force throughout the whole of the blue and red areas, as well as in areas (*a*) and (*b*), and no increase in the rates of duty or conversion from *ad valorem* to specific rates shall be made except by agreement between the two Powers.

There shall be no interior customs barriers between any of the above-mentioned areas. The customs duties leviable on goods destined for the interior shall be collected at the port of entry and handed over to the administration of the area of destination.

9. It shall be agreed that the French Government will at no time enter into any negotiations for the cession of their rights and will not cede such rights in the blue area to any third Power, except the Arab State or Confederation of Arab States, without the previous agreement of His Majesty's Government, who, on their part, will give a similar undertaking to the French Government regarding the red area.

10. The British and French Governments shall agree that they will not themselves acquire and will not consent to a third Power acquiring territorial possessions in the Arabian peninsula, nor consent to a third Power constructing a naval base on the islands of the east coast of the Red Sea. This, however, shall not prevent such adjustment of the Aden frontier as may be necessary in consequence of recent Turkish aggression.

11. The negotiations with the Arabs as to the boundaries of the Arab State or Confederation of Arab States shall be continued through the same channel as heretofore on behalf of the two Powers.

12. It is agreed that measures to control the importation of arms into the Arab territories will be considered by the two Governments.

I have further the honour to state that, in order to make the agreement complete, His Majesty's Government are proposing to the Russian Government to exchange notes analogous to those exchanged by the latter and your Excellency's Government on 26th April last. Copies of these notes will be communicated to your Excellency as soon as exchanged.

I would also venture to remind your Excellency that the conclusion of the present agreement raises, for practical consideration, the question of the claims of Italy to a share in any partition or rearrangement of Turkey in Asia, as formulated in article 9 of the agreement of 26th April, 1915, between Italy and the Allies.

His Majesty's Government further consider that the Japanese Government should be informed of the arrangements now concluded.

I have, &c.
E. GREY.

Kaynak: The National Archives (NA), Records of the Cabinet Office (CAB), 24/9/71.