

BİR AMERİKALI DİPLOMATIN GÖZÜYLE BAĞDAT DEMİR YOLU PROJESİ (ABD SİVAS KONSOLUSU HENRY M. JEWETT'İN RAPORU)

Osman Kubilay GÜL*

Özet

Demir yolunun yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti de çağdaş dünyanın bu nimetinden faydalanmak istemiştir. Demir yolu sayesinde ekonomisini düzeltebileceği gibi, taşradaki otoritesini de kuvvetlendirebileceğini düşünmektedir. Kendisinin demir yolu projelerini hayata geçirmek için yeterince sermaye ve bilgi birikimine sahip olmaması, bu konuda Avrupalı devletlere başvurmasını zorunlu kılmıştır.

Demir yolu teknolojisine sahip devletler, Osmanlı toprakları üzerinde hatlar oluşturma düşüncesine olumlu yaklaşmışlardır. Bu hatlar sayesinde ham maddeye ulaşımını kolaylaştıracakları gibi, üretimleri için de kendilerine kolay ulaşabilecekleri pazarlar açmayı hedeflemişlerdir.

Bağdat Demiryolu Projesi, yukarıda bahsettiğimiz nedenlerden dolayı hem Osmanlı hem de Avrupalı devletler için önem arz etmektedir. İngiltere, Fransa ve Almanya arasında imtiyazı elde etme mücadelesi yaşanmıştır. Bu mücadele arasında Amerika Birleşik Devletleri de Anadolu'ya ilgi duymaya başlamıştır. İlk olarak misyonerler aracılığı ile tanımaya başladığı Anadolu'da daha sonraları konsolosluklar açarak ciddi bir teşkilatlanmaya gitmiştir. Konsoloslarının verdiği raporlarla Anadolu'nun yer altı ve yer üstü zenginliklerinin haberdar olmuştur.

Henry M. Jewett, Amerika Birleşik Devletleri'nin Sivas Konsolosudur. Bağdat Demir Yolu Projesi ortaya çıktığında ülkesi, kendisinden hattın geçeceği yerlerle ilgili bir rapor istemiştir. O da Bolu'dan başlayarak Bağdat'a kadar demir yolunun geçme ihtimalini yüksek gördüğü önemli yerleşim merkezlerini, yer altı ve yer üstü kaynakları açısından incelemiş ve ülkesine bir rapor hâlinde sunmuştur. Bu merkezlerdeki yer altı ve yer üstü zenginlikleri, ticaret olanakları ve nüfusları ile ilgili istatistikler de raporda yer almıştır.

Anahtar Kelimeler: Bağdat Demiryolu, Sivas Amerikan Konsolosluğu, Henry M. Jewett

* Cumhuriyet Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Öğretim Üyesi

**THE PROJECT OF BAGHDAD RAILWAY THROUGH
AMERICAN DIPLOMAT'S EYE
(THE REPORT OF U.S. SİVAS CONSUL, HENRY M. JEWETT)**

Abstract

Ottoman Empire also wanted to benefit from this boon of the modern world with becoming widespread of the railway. It was thought that the economy could be recovered and the provincial authority would be strengthened thanks to the railway as well. Since Ottoman Empire didn't have enough fund and knowledge to carry out the railway projects, it had to appeal to European states to have the railway built.

The states which had the railway technology found favourable the idea of creating lines on the lands of Ottoman Empire. By the virtue of these lines, they aimed to make the access to raw materials easy and to set up open markets which they could reach easily for their productions.

The Project of Baghdad Railway had importance for both Ottoman Empire and European States because of the reasons that we mentioned above. The strife of having the privilege occurred among England, France and Germany. America also began to be interested in Anatolia during this strife. This country later had a serious organization opening consulships in Anatolia which it firstly started to know through missionaries. It was informed about underground and surface treasure of Anatolia with the reports which were given by consuls.

Henry M. Jewett is Sivas Consul of USA. When the Project of Baghdad Railway came up, his country wanted a report about the places where the railway track was going to pass. He seriously researched the important and possible centres for the project starting from Bolu to Baghdad. The report included underground and surface treasure, statistics about commerce possibilities and populaion as well.

Keywords: Baghdad Railway, Sivas- American Consulate, Henry M. Jewett

I. Giriş

XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Osmanlı Devleti ekonomik açıdan büyük sıkıntılar içerisindeydi. Coğrafi Keşiflerle birlikte değişen ticaret yolları, Avrupa'nın hızla sanayileşmesi, 1740 yılında daimi hâle getirildikten sonra Osmanlı sanayisini neredeyse çökerten ve gümrük gelirlerini asgariye çeken kapitülasyonlar ve uzun süren savaşlar, Osmanlı Devleti'nin ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin geliri, dışarıya satılan madenlerden gelen paraya ve tarıma dayalı hâle gelmiştir.

Demir yolu ulaşımı keşfedildikten sonra devletler kendi topraklarını demir yolu ağları ile örmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin ise demir yolu ağları kurmak için yeterli dinamizme sahip olduğunu söylemek güçtür. Fakat şunu da belirtmek gerekir ki o dönemde Osmanlı Devleti'nin toprakları sadece kendisini ilgilendirmemektedir. Çoğu gelişmiş devlet, Osmanlı coğrafyasında kendi çıkarları doğrultusunda planlar yapmaktadır. İlk demir yolunun ulaşımına açıldığı 1830 yı-

İndan itibaren demir yolu pek çok ülkede hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Aynı yıllarda İngiltere de Osmanlı topraklarında inşa etmeyi düşündüğü demir yolunun planlarını yapmaktadır. Örneğin İngiliz subay Francis Chesney, Akdeniz ile Basra Körfezi'ni birbirine bağlayacak bir demir yolu projesini gündeme getirmiştir. Bu projenin başlıca amacı, Hindistan yolunun Osmanlı Devleti üzerinden kısaltılmasıdır [1].

Osmanlı Devleti, çağının gerisinde kalmamak adına, ülkesini demiryolları ile donatmak istemiştir. Fakat gerek maddi gerekse bilgi birikiminin yeterli olmaması meseleyi yabancı devletlere imtiyazlar vererek halletme yolunun seçilmesine neden olmuştur. Bu çabaların haricinde, Osmanlı toprakları üzerinde emelleri bulunan devletler de kendi aralarında imtiyaz bölgeleri oluşturmuşlardır. Bu bölüşme yüzünden yabancı devletler verilen demir yolu imtiyazlarının tamamına talip olamamışlardır.

Osmanlı Devleti, demir yollarını kendi ihtiyaçları doğrultusunda planlamaya gayret etmiştir. Fakat hatların geçeceği bölgeler konusunda tek söz sahibi kendisi değildir. Diğer devletlerin bu konuda ciddi baskıları söz konusudur. Öncelikle demir yolu yapılacak alan, Rus sınırına yakın olmamalıdır. Ayrıca Arap Yarımadası ve Basra Körfezi dolaylarında olması İngiliz sömürü bölgelerini tehdit edeceğinden İngilizlerce hoş karşılanmayacaktır. Almanya'nın Hint Okyanusu'na inme eğilimi ve Fransa'nın diğer devletlere yeni ekonomik sömürü alanları kaptırmama isteği de hesaba katılmak zorundadır. Demir yolunun İstanbul'dan başlayarak ülkeye yayılması, devlet yönetimini güçlendireceği için bilhassa uzak durulması gereken bir noktadır. Bu devletler, hayata geçirilmesi planlanan projelerin temel amacını Osmanlı Devleti'nin topraklarını daha rahat paylaşmak olarak belirlemiş görünmektedir. Osmanlı Devleti, bu çıkar çatışmaları nedeniyle demir yolu ağının ülkenin ihtiyaçlarına aykırı bir inşa eğilimine boyun eğmek zorunda kalmıştır [2]. Osmanlı topraklarında inşa edilen demir yolları, devleti kalkındırmak yerine, sömürgeci devletlerin işlerini kolaylaştırmak amacına hizmet etmiştir.

Yabancı devletlerin bu gayretlerine, Osmanlı Devleti kayıtsız şartsız teslim olmamıştır. Daha Abdülmecit döneminde devlet adamları demir yolunun önemini kavramışlardır. Demir yolları sayesinde Anadolu'nun ücra köşelerine daha hızlı ulaşarak bu bölgelerden elde edilen ürünleri pazara aktarılabilir, askerî sevkiyat daha kolay yapılabilir, çıkması muhtemel iç karışıklıklara daha hızlı müdahale edilebilir ve demir yolunun geçtiği bölgelerde üretim ve dolayısıyla aşar vergisi de artacaktır. Osmanlı'nın bu düşüncesinin yerinde olduğu anlaşılmaktadır¹.

Demir yolunun ekonomik sıkıntıları bir nebze de olsa gidereceğinin düşünülmesi Osmanlı'nın demir yolu yaptırma isteğini arttırmış olmalıdır. Zira demir yolu yapımı için önemli ölçüde fedakârlıklarda bulunmuştur. Demir yolu projesini gerçekleştirecek şirkete kilometre karşılığı para ödendiği gibi demir yolunun geçeceği arazi de bedelsiz verilmiştir. Şirket, demir yolu yapımı için devlet ormanlarından istediği gibi faydalanabilmektedir. Ayrıca demir yolunun her iki yanında kalan belli bir alanda maden arama ve işletme imtiyazları da yüklenici şirketlere verilmiştir [3]. Bu durum, özellikle Osmanlı topraklarında maden işletmeciliği yapmak isteyen şirketlerin demir yolu inşasına ilgilerinin artmasına sebep olmuştur.

¹ Zira 1889-91 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı'nın bütününde %63 artmışken, demiryollarının geçtiği bölgelerde bu artış %114'ü bulmuştur [1].

II. Osmanlı Topraklarının Demir Yolu ile Tanışması

Osmanlı topraklarında ilk demir yolu imtiyazı 1851'de İngilizlere verilmiştir. İngiltere, Mısır'da İskenderiye - Kahire arasında bir demir yolu hattı döşemiştir. Bu hat, 1854'te işletmeye açılmıştır [4]. Anadolu'daki ilk demir yolu imtiyazı ise 1854 yılında yine İngilizlere verilmiştir. Bu imtiyaz, İzmir'den Aydın'a kadar olan 130 kilometrelik demir yolunu kapsamıştır [2].

Ancak Anadolu'da ilk işletmeye açılan demir yolu, yine İngiliz sermayedarlar tarafından yapılarak 10 Ocak 1866'da işletmeye açılan 93 kilometrelik İzmir - Kasaba (Turgutlu) hattı olmuştur. İzmir - Aydın hattı ancak 1 Temmuz 1866'da işletmeye açılabilmiştir [5]. İngiltere bu iki hat sayesinde ihtiyaç duyduğu ham maddeyi hızlı ve ucuz bir şekilde İzmir limanına ulaştırmayı başarmıştır. Aynı düşüncenin devam ettiği, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı toprakları üzerinde daha sonraları inşa ettikleri demir yollarının güzergâhları incelendiğinde açık bir şekilde görülmektedir².

Osmanlı Devleti, Kırım Savaşından sonra imzalanan Paris Barış Antlaşması ile "Avrupalı" kabul edilmesinin ardından Avrupa ile demir yolu ile bağlanma çabası içerisine girmiştir. 1855'de bir ilan yayınlanarak yabancı sermaye ülkeye davet edilmişse de istenilen sonuç elde edilememiştir [7]. Bunun üzerine Nafia Nazırı Davut Paşa, demir yolunun yapılması işini halletmesi için Avrupa'ya gönderilmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde proje Baron Hirsch'e verilmiştir [8]. 17 Nisan 1869'da imzalanan bu antlaşmaya göre Hirsch, 2000 kilometrelik demir yolunu 7 yılda yapmayı taahhüt etmiştir. Demir yolunun ana hattı İstanbul - Çatalca - Edirne - Harmanlı - Sofya - Niş olarak belirlenmiştir. Ayrıca Dedeoğaç, Yanbolu ve Selanik şube hatlarıyla ana hatta bağlanacaktır [3]. Osmanlı Devleti, kilometre başına 22.000 Frank ödemeyi kabul etmiştir [1].

Yeterli ekonomik birikimi olmadan maceraperest bir şekilde bu işe girişen Hirsch, başarısızlığa uğramıştır. Hirsch'in en büyük şansı ise Osmanlı yönetiminin demir yolu tutkusu olmuştur. Normal şartlar altında taahhüdünü yerine getiremediği için projenin elinden alınması gereken Hirsch'in işleri kolaylaştırılmaya çalışılmış ve Osmanlı bu amaçla imtiyaz şartlarında değişiklikler yapmıştır. Yeni anlaşmaya göre 2000 kilometrelik hat 1279 kilometreye indirilmiş³, kilometre başına 22.000 Frank olan garanti de 72.727 Frank'a yükseltilmiştir [1]. Bu durumu yalnızca Osmanlı Devleti'nin demir yolu yapımına verdiği önemle açıklamanın mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Osmanlı'nın son dönemlerinde yaşanan idari bozulmadan Baron Hirsch'in azami derecede yararlanmış olma ihtimali yüksek görünmektedir.

Gösterilen bütün bu kolaylıklara rağmen Hirsch, taahhütlerini tam olarak yerine getiremediği gibi, Osmanlı'nın iyi niyetini de kötüye kullanmıştır. 1933 yılında üniversite reformundan sonra İstanbul Üniversitesinde ders vermek için davet edilen Yahudi asıllı Alman bilim adamı Ernst Hirsch, Baron Hirsch'in inşa ettiği demir yolunu kullanarak Türkiye'ye gelmiştir. Anılarında trenin Edirne ovasında büyük kavisler çizerek ilerlemesinden duyduğu şaşkınlığı dile getirmektedir. Kendisine yapılan açıklamaya göre; Baron, öncelikle en kolay demir yolu yapılabilecek yerleri tespit etmiş ve yapıma buralardan başlamıştır. Ayrıca kilometre garantisi olduğu için demir yolunu ovalardan düz bir şekilde geçirmek yerine büyük kavisler çizerek uzatarak kârını artırmayı tercih etmiştir [10].

2 Fransız, İngiliz ve Almanların Osmanlı toprakları üzerinde inşa ettikleri demiryollarının kilometreleri hakkında detaylı bilgi için bk. [6].

3 Bir kısmı 17 Haziran 1873'te açılan bu hatlar, İstanbul-Edirne (319 km), Dedeoğaç-Edirne (149 km), Selanik-Mitroviçe (388 km), Baniakula-Avusturya sınırı (104 km) ve Turovaş-Yanbolu (70 km) hatlarıdır [9].

Osmanlı Devleti'nin yaşadığı bu kötü tecrübe, devleti yeniden kendi demir yolunu kendisi yapma düşüncesine yöneltmiştir. 4 Ağustos 1871 tarihinde Haydarpaşa-İzmit arasında bir hat döşenmeye başlanmıştır⁴. Aslında İzmit'e kadar yapılacak kısım Bağdat demir yolunun ilk kısmı olarak düşünülmüştür. Bağdat'a kadar ilerlemesi planlanan hattın, şube hatlarıyla Karadeniz, Akdeniz ve Basra'ya bağlanması hedeflenmiştir [11]. Osmanlının bütün gayretine rağmen 2 yıl içerisinde ancak 91 kilometrelik bir hat döşenebilmiştir.

Osmanlı, bu denemesinde yeterince başarıya ulaşamamıştır. Demir yolunun yapım hızı, hedeflenenin çok altında kalmıştır. Demir yolu yapımından da vazgeçilemeyeceğine göre eski usule dönmek suretiyle dış kaynaklı şirketlere imtiyazlar verilmiş, böylece demir yolu ağının geliştirilmesi çabaları devam etmiştir.

III. Anadolu ve Bağdat Demir Yolu Projesi

Abdülaziz, Haydarpaşa - İzmit hattının başarısızlığının nedenini plansızlık olarak tespit etmiştir. Bu düzensizliği aşmak amacıyla da 1872'de Alman mühendis Wilhelm von Pressel'i Türkiye'ye davet etmiştir. Pressel "Asya Osmanlı Demiryolları" Genel Müdürlüğüne getirilmiştir. Ayrıca Pressel'den bir proje çalışması istenmiştir. O da, 1872-73'te raporu hazırlamıştır. Bu rapora göre demir yolu hattı Haydarpaşadan başlayacak ve Ankara - Sivas - Musul- Bağdat üzerinden Basra Körfezine inecektir. Toplamda 4670 kilometreyi bulacak demir yolu, şube hatları sayesinde Karadeniz ve Akdeniz'e de çıkışı sağlayacaktır. Raporda ayrıca hattın maliyeti kilometre başına 90.000 Frank olarak öngörülmüştür [1].

Pressel'in planladığı hat, harita üzerinde incelendiğinde, Osmanlı açısından ciddi faydalar doğuracağı açıkça görülmektedir. Anadolu'yu baştan başa geçerek tarım alanlarının dış dünya ile bağlantısını sağladığı gibi, şube hatları ile de Karadeniz ve Akdeniz ticaretine önemli katkı sağlanacaktır. Ayrıca hem asker toplamak kolaylaşacak hem de merkezî yönetim güç kazanacaktır.

Gözden kaçırılmaması gereken husus ise Osmanlının bu hattın maliyetini karşılayabilecek durumda olmamasıdır. 1875'de Osmanlı maliyesinin iflas etmiş olması da devletlerin Osmanlı'dan demir yolu imtiyazı alma isteğini yok etmiştir. Alacaklarının tahsilinde sorun çıkacağını düşünen devletler, imtiyaza talip olmamışlardır. Bu durgunluk, 1881 tarihinde Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması ile son bulmuştur. İdare, mantık olarak da yabancı devletlerin Osmanlı üzerindeki çıkarlarını korumak amacıyla kurulduğu için, demir yolu imtiyazı nedeniyle tahakkuk eden paranın toplanması ve hak sahibi şirketlere verilmesini de doğal görevi kabul etmiştir. Bu sayede demir yolu inşaatları tekrar başlamıştır [13].

İmtiyaz başvurularının başlamasından sonra ilk hayata geçirilmeye çalışılan, Bağdat Demir Yolu Projesi olmuştur.

III. 1. Projenin Kapsamı

Yukarıda bahsedildiği üzere yolun İstanbul'dan başlayarak Basra Körfezi'ne kadar uzanması hedeflenmektedir. Pressel'in planı dâhilinde tespit edilen hattın başlangıç noktası Haydarpaşadır. Daha sonra Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat

⁴ Haydarpaşa-İzmit Demir yolu hakkında detaylı bilgi için bk. [11].

üzerinden Basra'ya ulaşılabacaktır. Ayrıca Adapazarı'ndan Bolu ve Karadeniz Ereğlisi kolları, Mudanya-Bursa kolu; Eskişehir'den, Kütahya - Afyonkrahisar kolu; Konya üzerinden Adana - Halep - Antep - Urfa - Diyarbakır kolu, Samsun - Amasya - Tokat - Sivas kolu ve Tirebolu - Gümüşhane - Erzurum - Eleşkirt kolu ile hemen hemen Anadolu'yu saracak bir ağ olarak planlanmıştır[4].

Abdülaziz'in saltanat döneminde mali sıkıntılar nedeniyle projenin temeli atılamamıştır. Daha sonra tahta geçen Abdulhamid döneminde projeden vazgeçilmemiş, fakat bazı değişiklikler öngörülmüştür. Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, hat için iki güzergâh önermiştir. Bunlardan ilki; İzmit - Afyon - Eskişehir - Ankara - Sivas - Malatya - Diyarbakır - Musul üzerinden Bağdat'a ulaşmaktadır. İkincisi ise; İzmit-Eskişehir - Kütahya - Afyon - Konya - Adana - Halep - Anbarlı'dan Fırat nehrinin sağını izleyerek Bağdat'a ulaşmaktadır [14].

Sonuç olarak Anadolu - Bağdat demir yolu, İstanbul'dan başlayarak İzmit, Bilecik, Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşacaktır. Hattın daha fazla doğuya uzanmasını Rusya kendisi için tehdit olarak görmüştür. Rusya, hem nüfuz bölgesi olarak gördüğü Doğu Anadolu'ya kolay erişimini engellemek hem de olası bir savaşta Osmanlı ordusunun bölgeye hızlı sevkiyatını önlemek istemiştir. Rusya'nın baskısı neticesinde Eskişehir'den itibaren güneye yönelen hat, Afyon üzerinden Konya'ya varacaktır. Fakat bu sefer de İngiltere, sömürgelerini tehdit edeceği gerekçesiyle hattın Basra Körfezi'ne inmesine izin vermeyecektir. [2].

III. 2. Projenin Osmanlı Açısından Önemi

Proje, Osmanlı Devleti için çok şey ifade etmektedir. Daha önce Avrupa ile bütünleşme düşüncesi doğrultusunda yapılan demiryolları yerine bu sefer Anadolu'dan başlayarak Bağdat'a kadar uzanan bir hat düşünülmüştür. Abdülaziz zamanında planlanan proje, II. Abdulhamid tarafından da desteklenmiştir. Bu desteği kendisinin takip ettiği ümmetçilik politikasının bir yanısıması olarak değerlendirmek de mümkündür.

Bu projenin hayata geçirilmesinin Osmanlı için öncelikli faydası, taşra ile yönetim merkezi olan İstanbul'u birbirine bağlamasıdır. Bu hat, Toros Dağları'nın kuzeyinden geçerek Bağdat'a ulaştığından hem askerî hem de sivil ulaşımda büyük rahatlık sağlayacaktır. Yine bu hat, Toros Dağları tarafından perdelendiği için olası bir savaşta Akdeniz'den gelecek olan düşman donanmasının tehdidinden uzak kalacaktır [15].

II. Abdulhamid hatıralarında, hattın yapılmasının lüzumunu kabul etmekle birlikte sınır bölgelerinde demir yolu inşasına karşı olduğunu belirtmektedir. Bunun için en büyük çekince olarak da ülkenin işgalini kolaylaştırabileceğini göstermektedir. Diğer taraftan demir yolu sayesinde, Osmanlı üzerindeki yabancı nüfuzun artacağı görüşündedir [16].

II. Abdulhamid'in bu çekincelerine rağmen hattın Osmanlıya katkısının büyük olacağı açıktır. Demir yolunun Osmanlıya katacaklarını Şevket Pamuk, şu şekilde maddeleştirmektedir.

1. İç güvenlik sağlanacak,
2. Merkezî devletin gücünü imparatorluğun uzak köşelerine ulaştırmak mümkün olacak,
3. Savaş döneminde cepheye hızla asker gönderilebilecek,
4. Vergilerin daha etkin bir biçimde toplanması sağlanacak,

5. Demiryollarının geçtiği yerlerde üretimin artması dolayısıyla aşar vergisi artacak,
6. İç Anadolu gibi boş toprakların bulunduğu bölgelerde İstanbul gibi iç pazarlar ve ihraç limanları arasındaki ulaştırma maliyetinin düşürülmesi sağlanacak,
7. Yeni alanlar tarıma açılacaktır [17].

III. 3. Hattı Yapmak İsteyen Devletler ve Beklentileri

Osmanlı Devletinin demir yolu imtiyazı konusundaki cömertliği elbette ki bütün gelişmiş ülkelerin iştahını kabartmaktaydı. Sömürgecilik yarışında geri kaldığını düşünen devletler, Osmanlı pastasından pay kapma yarışına girmişken, sömürge imparatorluğu durumunda olanlar ise sömürgelerinin güvenliğini sağlamak amacıyla projede yer almak arzusundadır.

Projede en ciddi yüklenici devlet olarak Almanya görünmektedir. XIX. yüzyıl sonunda bir dizi dev Alman şirketi ve bankası ile irili ufaklı diğer bazı Alman şirketleri, Osmanlı ülkesinin zenginliklerinden yararlanmak için faaliyete geçmişlerdir. Madencilik ve ulaştırma alanında o dönemde var olan olanaklar, İngiliz ve Fransız şirketler tarafından paylaşılmıştır. Alman şirketler de onlardan arta kalan alanlarda faaliyet göstermeye çalışmışlardır. Özellikle Anadolu ve Mezopotamya'nın zenginlikleri Alman yatırımcıların ilgisini çekmiştir. Ancak buralara kadar uzanabilmek için temel bir yatırımın yapılması gerekmektedir ve Bağdat - Basra'ya kadar uzanacak demir yolu projesi böylece tarih sahnesine çıkmıştır [14].

Anadolu - Bağdat hattı Rusya için de farklı şeyler ifade etmektedir. Rusya, Orta Asya'ya yayılmasını ve İran üzerinde nüfuza sahip olmasını demir yolları sayesinde başarmıştır. Bu nedenle imtiyazı alacak devletin Osmanlıdan en büyük payı elde edeceğini ve bunun sonucunda da kendisinin Basra'daki çıkarlarının tehlikeye düşeceğini endişesine kapılmıştır [16, 18].

İngiltere de bu projeye tepki gösterenler arasındadır. Sömürgeleri açısından bu hattın tamamlanmasını uygun görmemiştir. Özellikle hattın yapımında en güçlü adayın Almanya olması bu endişesini daha da arttırmıştır. Hattın Basra Körfezi'ne kadar inmesi durumunda büyük deniz imparatorluğu olan İngiltere, Almanya karşısında sömürge avantajını büyük ölçüde yitireceği endişesini taşımaktadır. Almanya'nın üstün kara gücünün, demir yolu aracılığıyla, rahatlıkla Yakın-doğu'ya ve oradan da Asya'ya ulaşması İngiltere için ciddi bir tehdit olarak ortaya çıkmıştır [19].

Fransa da İngiltere gibi projeden huzursuz olmuştur. Büyük bir gayretle Suriye'de nüfuz kurmaya çalışırken hattın faaliyete geçmesi, bu düşüncesini boşa çıkaracaktır [1]. Hattı takip ederek bölgeye inen Almanya karşısında Fransa'nın hiçbir şansı kalmayacaktır. Bu doğrultuda Fransa da projenin aleyhinde görünmektedir.

IV. Amerika'nın İlgisini Anadolu'ya Çeken Bir Rapor:

Sivas Konsolosu Henry M. Jewett'in Bağdat Demir Yolu Raporu

Amerika Birleşik Devletleri'nin Osmanlı Devleti ile imzaladığı ilk resmî antlaşma, 7 Mayıs 1830 yılında imzalanan ticaret antlaşmasıdır [20]. Daha sonraları iki antlaşma daha yapılmış olmasına rağmen, Amerika ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin gelişmesi American Board adındaki misyoner kuruluş sayesinde olmuştur. Bu kuruluşun faaliyetleri neticesinde, Osmanlı

Devleti'nin pek çok yerinde Amerikan okulları açılmıştır. Genel olarak Ermenilere eğitim veren bu okulları, açılan konsolosluklar izlemiştir⁵.

ABD, Osmanlıda pek çok konsolosluk açmıştır. Bu konsolosluklardan biri de Sivas'tadır. Sivas Konsolosu Henry M. Jewett, Massachusettsli olan fakat ailesinin yurt dışında (Türkiye'de) olması nedeniyle Tokat'ta doğmuş biridir [24]. Anadolu'da görevlendirilen Protestan misyonerlerin bağlı olduğu American Board'ın Anadolu'da görevli olanlar listesi incelendiğinde Jewett soyadına sahip bir evli çiftte rastlanmaktadır. Bay Fayette ve Bayan Mary Ann Jewett adındaki bu çiftin faaliyet alanı da Merzifon olarak kayıtlara geçilmiş durumdadır [25]. Bu bilgiye ek olarak Lewiston Evening Journal'da Henry Jewett'in kardeşi olan Milo Jewett'in anne ve babası Fayette ve Mary Ann olarak bildirilmektedir [26]. O dönemde Anadolu'da görevli misyonerlerin çevreyi tanımak adına çok fazla seyahat ettiği göz önüne alındığında, Merzifon'u bir merkez olarak kabul edip çevre illerde faaliyet göstermiş olmaları ihtimal dâhilindedir. Bu sebepten dolayı Henry Jewett'in doğum yerinin Tokat olması normal karşılanabilir bir durumdur.

Bağdat Demir Yolu Projesi çok sayıda bilim adamının ilgisini çekmiş ve hakkında çok sayıda yayın yapılmıştır. Çalışmalarda proje pek çok yönüyle ele alınmış olmasına rağmen, Henry M. Jewett'in Amerika dış işlerine gönderdiği raporla ilgili herhangi bir bilgiye rastlanmamaktadır. Jewett'in raporu Amerika Birleşik Devletlerinin Anadolu üzerindeki emellerini ortaya koyabilmesi açısından önemlidir.

Sivas Amerikan Konsolosluğunun kurucusu da olan Henry Jewett, bu projenin geçeceği yerleşim alanlarının yer altı ve yer üstü zenginlikleri ile ilgili olarak üçü daha sonradan iptal edilmiş olmak üzere 20 sayfadan oluşan bir rapor hazırlamıştır. Jewett raporuna "25 Ocak'taki genelgenizde önerdiğiniz üzere, hedeflediğimiz İstanbul'dan Bağdat'a Anadolu'yu kaplayan demiryolu ile ilgili bazı gerçekleri ifade etmek isterim." ifadesi ile başlamıştır [24]. Genelge ifadesi göstermektedir ki ABD, Bağdat-İstanbul demir yolu hattını yapmaya talip olacaktır. Bu amaçla yolun geçeceği güzergâh üzerindeki konsoloslarından bölge ile ilgili bilgi talep etmiş olma olasılığı yüksektir. Jewett de sahip olduğu bilgileri ülkesine bu rapor ile bildirmiştir.

1 Mart 1888 tarihli raporda, öncelikle hattın yapılmasının faydalarından bahsetmektedir. Hattın yüksek nüfuslu şehirlerden geçeceğini bildirdikten sonra, bu hattın yeni bir Asya trendi yaratabileceğini, ticaret kaynaklarını dünya çapında geniş bir alana yayabileceğini dile getirmektedir. Daha da ileri giderek bu hattı, Türkiye'yi XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıla taşıyacak bir hat olarak nitelendirmektedir [24].

Raporda şehirlerin değerlendirilmesi Bolu ile başlamaktadır. Ankaradan sonra 150 mil boyunca önem arz edecek hiçbir yerleşimin olmadığından bahsedilmektedir. Bolu ise çam ormanları ve vişne bahçeleri ile konsolosun dikkatini çekmiştir. Köylerdeki meyve üretim potansiyeli ise özellikle vurgulanmaktadır [24].

Raporda, Ankara'nın nüfusu 20.000 olarak kaydedilmiştir. Tiftik ticaretinin son yıllarda kötü gidişinin demir yolu sayesinde sona erdirileceği gibi makineleşmenin de sağlanması durumunda ticari potansiyelin artacağı görüşü dile getirilmektedir [24].

⁵ American Board'ın kuruluşu, teşkilatlanması ve Osmanlı Devleti'nde kurduğu misyonlarla ilgili geniş bilgi için bk [21, 22, 23]

Ankara'dan devam eden hat, Akdağ ve Yozgat üzerinden Sivas'a ulaşacaktır. Akdağ'da bulunan demir madenlerinin yanı sıra Ankara'nın biraz uzağında bulunan ve adının Denek olarak kayıtlara geçirildiği yerde ciddi miktarda gümüş ve potasyum nitrat katmanlarından bahsedilmektedir [24].

Bir sonraki durak Yozgat'tır. Yozgat, 10 bin ila 15 bin arasında bir nüfusa sahip, çok verimli ovaları olan ve 900 köyü bulunan bir il olarak tasvir edilmektedir. Köyleriyle birlikte toplam nüfusunun 340.000'e ulaştığı ifade edilmektedir. Yozgat'tan 100 millik ek bir hatla 60.000 nüfuslu Kayseri'ye de ulaşması ön görülmektedir [24]. Böylelikle Kayseri'nin de ticari faaliyetlere dâhil edilmesi mümkün olacaktır.

Sivas, hattın önemli duraklarından biri olarak gösterilmektedir. Rapor, 40.000 nüfuslu olarak kayda geçen şehrin nüfuz altına alınması durumunda Rus ve Pers sınırlarına hâkim olunacağından bahsetmektedir. Çok çeşitli tahıl üretiminin yanı sıra Sivas'tan Karadenize uzayacak bir yan hattın önemi vurgulanmaktadır. Ayrıca Sivas'ta Ermenilerin elinde olduğu ifade edilen ticaretin deri, tahıl, kilim, yün, gümüş, tel işinden ibaret olduğu bildirilmektedir [24]. Jewett, Sivas'ı ticaret merkezi olmasının yanında Doğu Anadolu'nun hâkimiyeti için önemli bir merkez olarak görmektedir.

Maden kaynakları açısından ulaşılması gereken merkezlerden biri de Karahisar olarak tespit edilmiştir. Jewett'e göre Karahisar'da mermer ve kömür madeni yaygındır. Madenlerin kullanımında olmaması, ulaşım giderlerini karşılayamayacak olması nedeniyle bir eksik olarak zikredilmiştir [24]. Her ne kadar Jewett madenlerin kullanımında olmamasını dezavantaj olarak görse de anılan madenlerin henüz işletmeye açılmamış olması rezervlerinin el değmemiş bir şekilde beklediği manasına gelmektedir. ABD'nin hattın yapım ihalesini alması durumunda elbette bölge madenleri yapacağı yatırımı fazlasıyla karşılayacaktır.

Sivas'tan Diyarbakır'a kadar uzanacak hat arasında kalan şehirler, konsolos tarafından nüfus ve ticari faaliyet açısından detaylı bir incelemeye tabi tutulmuştur. Bu inceleme sonucunda Divriği'deki demir madenine, Keban'daki gümüş ve kurşun madenlerine ve Elâzığ'ın geniş ve verimli topraklarına dikkat çekilmiştir [24].

Diyarbakır'ın ticaret potansiyelinden bahsedilirken eski canlılığının kalmadığı fakat ipek konusunda hâlâ önemli bir merkez olduğundan bahsedilmektedir. Ayrıca şehrin önemli bir askerî nokta olduğunun da altı çizilmektedir [24].

Raporda en geniş yer tutan şehir ise Kerkük'tür. Musul'un ticari öneminden yalnızca birkaç satır bahseden Jewett, Kerkük'ün doğal petrol kaynaklarından uzunca bahsetmektedir. Sayısız petrol kaynağından, hatta bazı yerlerde petrolün kendiliğinden dışarı vurduğundan bahsetmektedir. Konsolosun tespitine göre, bölge halkı önceleri petrolü yalnızca gemilerin güvertelerinin su geçirmemesi için yalıtıcı madde olarak kullanılmaktaydı. Son birkaç yılda petrol gerçek manasıyla kullanılmaya başlanmışsa da tam olarak rafine edilemediği için istenen verim alınmamaktadır. Burada hâlihazırda Amerikan ve Rus petroleri kullanılmaktadır. Fakat bilimsel metotlarla rafine yapılması durumunda, ticari değeri aniden tavan yapabilecektir. Konsolos, petrol rezervinin sınırsıza yakın olduğunun altını özellikle çizmektedir [24].

Hattın en son ulaşacağı nokta Bağdat'tır. Rapora göre, 80.000 kişilik bir nüfusa sahip olan bu şehir, Türkler, Yahudiler, Araplar, Ermeniler ve Avrupalılardan oluşmaktadır. Yün ticaretinde

ilerlemiş olan Bağdat'ın diğer bir özelliği de deniz yolu sayesinde Hindistan'a kolaylıkla ulaşılabilir bir yerde olmasıdır. Şehir, demir yolunun ulaşması ile birlikte özellikle yün, tahıl ve pamuk ticaretinde, doğunun önemli merkezlerinden biri hâline gelecektir [24].

Raporun sonunda bir paragraflık değerlendirme bulunmaktadır. Bu değerlendirme de demir yolunun geçeceği yerlerdeki ticari faaliyetlerin yeterli olmadığı bildirilmektedir. Fakat demir yolu ile birlikte Anadolu canlanacak; yeni yerleşimler, yeni kentler ortaya çıkacaktır. Buralardaki ticari faaliyetlerin sınırlı olması, hat üzerindeki bütün yerleşim yerlerini Avrupa ve Amerika'nın pazarı hâline getirecektir. Tahmini hat üzerindeki erkek nüfusun 1.976.000 kişi olması da pazarın büyüklüğünün anlaşılması açısından yeterli görülmektedir [24].

V. Projenin İmtiyazı Anlaşmasının İmzalanması

Bağdat demir yolunun yapım işi kesinleştiğinde İngiltere, Fransa ve Almanya arasında imtiyaza sahip olma rekabeti başlamıştır. Amerika bu sürece dâhil olmak istemişse de ciddi bir değerlendirmeye tabi tutulmamıştır [27]. Devletler, Osmanlı üzerinde çıkar elde etmek istedikleri kadar daha önceden elde etmiş oldukları imtiyazları ve sömürgeleri muhafaza açısından da bu projede yer almayı önemli saymışlardır.

Fransa'nın en büyük endişesi imtiyazın Almanya tarafından alınabilme ihtimalidir. Komşusu olan bu devletin hızla gelişiyor ve güçleniyor olmasını çıkarlarına uygun bulmamaktadır. Ayrıca Bağdat demir yolunun faaliyete geçmesi ile Hindistan ticaret yolunun değişme ihtimali ve Alman nüfuzunun Osmanlı Devleti üzerinde artmasını ekonomik çıkarlarını zedeleyeceği görüşündedir. Özellikle halife tarafından yapılacak olası bir cihat çağrısına sömürgelerinden olumlu cevap gelebileceğini düşünmek, Fransız idarecilerin konu hakkında ciddi mesai harcamasına neden olmalıdır [6]. Fakat o dönemde Osmanlı Devleti'nin başında bulunan II. Abdulhamid, ümmetçi bir politika takip etmektedir ve Tunus'un Fransa tarafından işgalini hiç de hoş karşılamamıştır. Ayrıca II. Abdulhamid, hatıralarında yönetim şeklinin cumhuriyet olmasını da Fransa'ya imtiyaz verilmemesinin sebepleri arasında göstermektedir [16].

II. Abdulhamid, İngiltere seçeneğine temkinli yaklaşmaktadır. Bunun en büyük sebebi İngiltere'nin sömürge imparatorluğu olmasıdır. Daha önce Osmanlıdan Kıbrıs ve Mısır'ı almış olan İngiltere, bir de Anadolu topraklarına sokulmak istenmemesi normal karşılanmalıdır. Şunu da belirtmek gerekir ki İngiltere bu projeye katılmaktan ziyade, Basra Körfezi'ndeki hâkimiyetini tehdit edebilecek yabancı bir güce ait demir yolu inşa edilmesini istememektedir. Projeye karşı çıkmakla Yakındoğu'da Rusya ile arasının bozulmasını engellemeyi düşünmektedir. Yani İngiltere'nin projeye katılmak istemesinin en mühim sebebi kendisinden başka bir devletin projeyi hayata geçirme ihtimalidir. Bu duruma engel olmak için projeye müdahil olma ihtiyacı hissetmiştir [28].

İmtiyaz konusunda en şanslı olan devlet olarak Almanya görünmektedir. Alman İmparatoru II. Wilhelm, 1898'de İstanbul'a gelmiştir. Buradan da Kudüs ve Şam'ı ziyaret etmiştir. Ziyaret, Osmanlı Devleti nezdinde memnuniyet yarattığı gibi, imtiyazı elde etme yarışında Almanların bir adım öne geçmesini sağlamıştır. Bu durumun İngiltere'de paniğe yol açtığı görülmektedir. İngiliz şirketi temsilcileri, ziyaretin hemen akabinde Babiâli'ye giderek söz konusu hattın inşasının kendilerine hiçbir temettü akçesi istenmemek şartıyla verilmesini teklif etmişlerse de herhangi

bir cevap alamamışlardır. Zira II. Abdulhamid'in isteği ile imtiyazın Almanlara verilmesi prensip itibariyle kabul edilmiştir [29].

İmtiyaz, öncelikle Haydarpaşa - İzmit hattının Ankara'ya kadar uzatılması olarak Württem - Bergische Vereinsbank ve Deutsche Bank ortaklığına verilmiştir [30].

4 Mart 1889'da 45 milyon Frank sermaye ile Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kuran ortaklar hızlı bir şekilde işe koyulmuşlardır. Ocak 1893'te, 485 kilometre ray döşenerek Ankara'ya ulaşılmıştır. Ayrıca yol üzerinde 16 tünel, birçok köprü ve 180 kilometreye ulaşan tepeler yarılmıştır. Bu hızlı çalışmanın sonucu olarak 15 Şubat 1893'te Eskişehir - Konya yolunun imtiyazı da kendilerine verilmiştir. Aynı şekilde çalışmaya devam eden şirket 444 kilometre ray döşeyerek 1896'da Konya'ya ulaşmayı başarmıştır [14].

Gerek II. Wilhelm'in ziyareti gerekse demir yolu yapımındaki sürat Anadolu Demiryolu Şirketi'ni Bağdat'a kadar uzanması hedeflenen hattın imtiyazını elde etmekte avantajlı hâle getirmiştir. 5 Mart 1903'te imzalanan anlaşma ile imtiyaz, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir. 18 Mart 1903 tarihinde, Sultan II. Abdülhamid'in iradesi ile de yürürlüğe girmiştir [30].

İmtiyazın Almanlara verilmesi, Rusya'yı rahatsız etmişse de 4 Nisan 1900 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanmış olan demir yolu anlaşmasının içeriğini tatmin edici bulduğu için muhalefetten vazgeçmiştir. Zira anlaşmaya göre Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de yapılacak olası bir demir yolunun imtiyazını Rusya'ya verecek olması Rusya için kafi bir bedel olarak görülmüştür [31].

İmtiyaza en büyük tepki İngiltere'den gelmiştir. İngiltere bölgedeki siyasi, askeri ve ekonomik çıkarlarını korumak için hemen faaliyete geçmiştir. Özellikle Bağdat - Basra hattının inşasına İngiltere müdahale etmek istemiştir. Osmanlı, Alman ve İngiliz tarafları arasında yapılan görüşmeler neticesinde Almanya'nın, bu hat üzerindeki haklarından feragat etmesi üzerine mesele halledilmiştir. 15 Haziran 1914'te Almanya ve İngiltere arasında imzalanan anlaşma ile Almanya, Basra'daki İngiliz hakimiyetini tanımıştır. Fakat I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle bu anlaşma işlerlik kazanmamıştır [32].

VI. Sonuç

Konu bir bütün olarak ele alındığında Bağdat Demir Yolu Projesi'nin Osmanlı için olduğu kadar, diğer devletler için de önemli bir mesele olduğu anlaşılmaktadır.

Dönemin önemli devletleri, Osmanlı'nın bakir kalmış olan belki de tek toprağı Anadolu'da faaliyet göstermek için birbirleri ile yarışa girmiştir. Anadolu'nun ticari kapasitesinin yanında olası pazar imkânları da göz ardı edilmemiştir.

Amerika Birleşik Devletleri'nin de bu projeye ilgisiz kalmadığı görülmektedir. Belgelerin değerlendirmesi sonucunda ulaşılan kanaat, Amerika Birleşik Devletleri'nin Anadolu'da yatırım yapmayı düşündüğüdür. Zira Jewett tarafından hazırlanmış olan rapor, ciddi bir kapsama sahiptir. Bolu'dan başlayarak Bağdat'a kadar uzanan hattın geçtiği bütün noktalarla ilgili önemli detaylar tespit etmiş ve ülkesine bildirmiştir. Jewett, demir yolunun inşası ile ortaya çıkacak olan ekonomik ve siyasi olanaklardan ülkesini haberdar etmek istemiştir.

Hattın geçeceği noktalardaki nüfus yoğunlukları, maden yatakları, tarımsal ve ticari faaliyetler itina ile açıklanmıştır. Ayrıca hattın uzanabileceği noktalar da Jewett'in tavsiyeleri arasında yer almaktadır. Tavsiyeleri doğrultusunda hatlar döşendiği takdirde Amerika'nın Anadolu'nun bütün zenginliklerine ulaşması mümkün olacaktır.

Ülkesinden çok uzakta, kendi tabiriyle "mevcut yüzyılın üç yüz sene gerisindeki bir şehir"de, konsolosluk yapan Jewett'in yazdığı rapor incelendiğinde yer yer, özellikle maden yataklarıyla ilgili, abartılı bilgiler verdiği düşünülebilir. Jewett'in bu tarzda bir rapor yazmasının sebebi üstlerinin dikkatini çekme çabası olarak değerlendirilebilir. Ancak diğer yandan, kısa bir tetkik sonucunda Jewett'in bahsettiği maden bölgelerinin pek çoğunun günümüzde dahi işletimde olduğunu görmek raporun gerçekçi bir bakış açısıyla yazılmış olduğunu kanıtlamaktadır.

Daha önce bahsedildiği üzere Jewett, misyoner bir ailenin Anadolu'da dünyaya gelmiş çocuğudur. American Board'a bağlı misyonerlerin Anadolu'da hem dini hem ekonomik hem de siyasi faaliyetlerde bulunduğu pek çok araştırmacı tarafından dile getirilmiştir. Jewett'in anne ve babasından dolayı American Board ile herhangi bir ilişkisinin olmadığını savunmak yersiz görünmektedir. Zira Anadolu'da açılan Amerikan konsolosluklarının en önemli faaliyetlerinden birini de American Board misyonerlerine daha rahat çalışma alanı sunmak olarak değerlendirmek mümkündür. Bu bağlamda değerlendirildiğinde Jewett'in bu kadar detaya misyonerlerden aldığı bilgilerle ulaştığını düşünmek yanlış olmaz kanaatindeyiz.

Amerika'dan binlerce kilometre uzakta olmasına rağmen Jewett, kendisine verilen görevi gayet ciddi bir şekilde yerine getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin ücra sayılabilecek bir şehrinde görev yapıyor olmasına rağmen, ülkesinin dış politikasına yön vermeye, bürokratlarının önüne ışık tutmaya çalışmıştır. İmtiyazın alınamamış olmasına rağmen, ülkesinin bölge coğrafyası, etnik yapısı ve ekonomisi hakkında bilgilendirmiştir. Günümüzde dahi Amerika'nın Anadolu - Bağdat hattını tek bir ekonomik bölge olarak görüyor olmasında [33], Jewett'in raporunun da katkısı olduğunu düşünmek mümkündür.

EK 1: Henry M. Jewett'in Raporun ilk Sayfası

Forwarded with
Despatch No. 32
Enclosure No. 1

U.S. Consulate,
Swiss, March 2, 1888.

Mr. Jewett to the Department
of State.

Subject.
Report on the projected Railroad
from Constantinople to Bagdad,

Abstract of contents.
Character of the region and towns
traversed by the proposed railroad.
Population and products. Petroleum
springs of Kerkook. Character of
population. Statistics.

Consulate general of the United States
Constantinople March 20, 1888.
Respectfully submitted
D. Stamatides
Vice Consul general.

EK 2: Henry M. Jewett'in Raporunun Son Sayfası

~~Appendix~~

Population of some of the towns and districts traversed by the proposed railroad from Constantinople to Bagdad.

Angora, city,	20,000
Angora sandjak including	
5 towns and 1022 villages	583,000
Yungat sandjak, including	
898 villages	348,000
Sivas, city,	4000
Sivas sandjak	103,000
Kharpoot, city	12,000
Kharpoot sandjak	91,000
Araskir	29,000
Egin	22,000
Keban Maden	6000
Chemiseseh	16000
Pere	10000
Argana Maden, city,	11000
Argana sandjak	180000
Mosool and vicinity	88,000
Adjacent kuzas	56,000
Kerkook sandjak	127,000

Male adults only

Yararlanılan Kaynaklar

- [1] Özyüksel, M. (2000). *Hicaz Demiryolu*. İstanbul: Türk Tarih Vakfı Yayınları.
- [2] Müderrisoğlu, A. (1990). *Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- [3] Onur, A. (1953). *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*. İstanbul: Kara Kuvvetleri Komutanlığı.
- [4] Bilmez, B. C. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- [5] Kumbasar, F. (1972). *Üst Yapı ve Demiryolu Mekaniği*. Ankara: Gürsoy Matbaacılık.
- [6] Earl, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. (K. Yargıcı, Çev.) İstanbul: Milliyet Yayınları.
- [7] Rumeli Demiryolları. (2008). *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (Cilt 35, s. 235-237). içinde İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- [8] Tekeli, İ., & İlkin, S. (2004). *Cumhuriyetin Harcı III: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi.
- [9] Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- [10] Hirsch, E. (1997). *Anılarım*. (F. Suphi, Çev.) Ankara: TÜBİTAK Yayınları.
- [11] Öztürk, C. (1995). Tanzimat Döneminde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu. (M. K. Ekmeleddin İhsanoğlu, Dü.) *Çağın Yakalayan Osmanlı*, 271-287.
- [12] Özyüksel, M. (1999). Anadolu ve Bağdat Demiryolları. *Osmanlı Ansiklopedisi*, 3, 663-677.
- [13] Maloney, A. P. (1984). *The Berlin-Baghdad As a Cause Of World War I*. Virginia: Center For Naval Analyses Studies Group Papers.
- [14] Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abulhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- [15] Yıldırım, O. (1977). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları.
- [16] Abdulhamit, S. (1987). *Siyasi Hatıralarım*. İstanbul: Dergah Yayınları.
- [17] Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisat Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- [18] Imbert, P. (1981). *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri: Türkiye'nin Meseleleri*. (A. Cemgil, Çev.) İstanbul: Havass Yayınları.
- [19] Sander, O. (1993). *Anka'nın Yükselişi ve Düşüşü*. Ankara: İmge Kitabevi.
- [20] Armaoğlu, F. (1991). *Belgelerle-Türk Amerikan Münasebetleri*. Ankara: TTK.
- [21] Öztürk, A. (2007). Amerikan Board'un Kuruluşu, Teşkilatlanması ve Osmanlı Devleti'nde Kurduğu Misyonlar. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(23), 63-74.
- [22] Yıldız, Ö. (2009). *Misyonerlik ve Amerikan Board Teşkilatı (Türkiye'deki siyasi ve sosyal hayata etkileri)*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- [23] Kocabaşoğlu, U. (2000). *Anadolu'daki Amerika: kendi belgeleriyle 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Amerikan misyoner okulları*. Ankara: İmge Kitabevi.
- [24] American National Archives, Call No. MFB 4703, Despatches from U.S. Consuls in Sivas, Vol, I. (DFUSCS), Report: 32.
- [25] Papers of the American Board of Commissioners for Foreign Missions: Missionary Indeks Reel Listing <http://microformguides.gale.com/Data/Download/3097000R.pdf> (Erişim tarihi 15.08.2012) (PACBFCMIRL)
- [26] (1894, December 28). *Lewiston Evening Journal*, s. 5.
- [27] Başbakanlık Osmanlı Arşivi, 10 Ca 1306, MKT.MHM, Dosya: 498, Gömlek: 79.
- [28] Soy, H. B. (2004). *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*. Ankara: Phoenix Yayınevi.

- [29] Karal, E. Z. (Tarihsiz). *Büyük Osmanlı Tarihi* (Cilt IV). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- [30] Albayrak, M. (1995). Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı. *Osmanlı Tarihi Araştırmaları ve Uygulamaları Merkezi*(6), 1-38. doi:10.1501/OTAM_0000000236
- [31] Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-324.
- [32] Kaya, B. (2009). Kıbrısın İşgalinden Bağdat Demiryolu Projesine İngiltere'nin Ortadoğu Politikası. *Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*(Prof. Dr. Reşat Genç Özel Sayısı II), 930-950.
- [33] Ergin, S. (2003, Temmuz 20). Hükümet Bize Cephe için Garanti Vermişti (ABD Türkiye Büyük Elçisi Robert Pearson ile mülakat). *Hürriyet Gazetesi*



Osman Kubilay GÜL / kubilaygul@gmail.com

He has been working as Assistant Professor at Cumhuriyet University Faculty of Education. He is member of Department of Primary Education. His particular interest to the Republic of Turkey's foreign policy and economic policies.