

PAUL IMBERT, *Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri Türkiye'nin Meseleleri*, İstanbul, 1981. HAVASS/Türkiye Araştırmaları Dizisi. Çevirmen: Adnan Cemgil. 203 s.

Kimi yazarların B.B.B. diye de adlandırdıkları "Berlin-Bosfor-Bağdat (Basra)" ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yenileşme süreci içinde önemli bir yer tutan demiryolu yapımının evrelerini konu edinen bu eser, Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarına el koymak isteyen ve bu amaçla demiryolu imtiyazından faydalanmayı düşünen devletlerin giriştikleri politik oyunları ve bu gelişim sırasında Osmanlı İmparatorluğu'nun yaşadığı olumlu olumsuz olayları bir bütünlük içerisinde işlemektedir.

Paul Imbert, 1909 yılında yazdığı, LA RENOVATION DE L'EMPIRE OTTOMAN, AFFAIRES DE TURQUIE, (Paris) adlı eserinde bu süreci "8" bölümde incelemektedir: Demiryolları Politikası, Bağdat Demiryolu, Balkan Demiryolları, Mekke Hattı, Fransa'nın Doğudaki Protectorat'ı, Reformlar ve Tanzimat, Türkiye'nin Yenileşmesi ve Büyük Devletler, Meşrutiyetçi Türkiye.

"Demiryolları Politikası" adını taşıyan ilk bölümde (s. 17-23) Osmanlı İmparatorluğu için demiryolu'nun siyasi ve stratejik gerekliliğinden ve Avrupa projelerinin niteliğinden bahsediliyor.

Kitabın "Bağdat Demiryolu" adını taşıyan II. bölümünde (s. 23-55) demiryolu hattının döşenmesine başlanma evresini ve bu arada kurulan, işlerliğini yitirerek yok olan en küçüğüne kadar bütün şirket ve projeleri ayrıntılarıyla görmekteyiz. Projelerden biri İngiltere'nindir. Avrupayı Mezopotamya'dan (Irak) geçerek Hindistan'a bağlayacak olan bir yolun düşüncesi ile bir şirket kurulmuştu. 1851'de kurulan bu şirket Osmanlı İmparatorluğundan sermaye geliri güvencesi için gerekli teminatı elde edemedi. Daha sonra şirketin hazırlanmış olduğu "Séleucie-Kuveyt" diye anılan proje 1872'de tekrar ele alındıysa da sonraları tamamen bırakıldı (s. 24-25). Diğer bir başarısız proje de Rusların Akdeniz'i Basra'ya bağlayan projeleridir (s. 25).

Bu projelerin dışında Anadolu'da demiryolu hattının gerçekleşen ilk bölümü 1856'da İzmir-Dinar hattı olup, Aydın Demiryolu Şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir diyor yazar, bundan sonraki gelişmeleri şöyle aktarıyor (s. 26): İzmir-Dinar hattı 1856'da Afyonkarahisar'a vardı. Bu arada Türkler Haydarpaşa'dan başlayan İzmit hattını döşediler. Tüm hat için gereken kapasitede bir şirket olarak düşünülen, Anadolu Osmanlı Şirketi Şahanesi 1889'da, Deutsche Bank'ın ve Stuttgart'taki bir başka bankanın aracılığı ile kuruldu (s. 26). İstanbul-Konya hattına başlandı (s. 27). 5 Mart 1903'te imzalanan bir belge ile hattın Basra Körfezi'ne kadar uzaması kabul edildi (s. 28). Şirket, Dicle, Fırat ve Şattü'l-'Arab üzerinde gemi işletme hakkını, Basra Körfezi'nde liman yapımı ve işletilmesi ile Haydarpaşa Limanının tüm imtiyazını elinde bulunduruyordu (s. 29).

Hattın güzergâhına değinen yazar, demiryolunun Konya'dan sonra Toros'lara geleceğini, Adana'dan Gâvurdağı yöresine saparak Mardin Dağı inişlerine dalacağını, Dicle üzerinden Musul'a varacağını, Bağdat'tan Kerbelâ'ya ve Nəcəf'e uğrayarak, Şattü'l-'Arab üzerinden Basra'ya ulaşacağını belirtiyor (s. 31).

Hattın maliyetine de değinen yazar, maliyetin 800 milyon frank olduğundan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yıllık 12.000 Franklık kâr garantisi verdiğinden söz ediyor (s. 32-39).

Yazarın değindiği, Osmanlı demiryolları konusunda büyük devletlerin çekişme ve yarışmalarının tipik bir örneği olan diğer bir gelişme de, 1899'da Deutsche Bank, Anadolu Demiryolları, Osmanlı Bankası, İzmir-Kasaba (Turgutlu) Şirketi, Bağdat Demiryolları Şirket-i Şahanesi'nin Anadolu Şirketi'nden ayrı tutulmasının kararlaştırılması, İngilizler'in sermaye katkısı oranında Almanlar'ın eşit şekilde olmayan, çoğunluğu sağladıkları katılma payından hoşlanmadıkları için çekilmeleri, Fransızlar'la Almanlar'ın eşit haklarla yeni bir şirket kurmaları ve bu gelişmelerin sonucunda Anadolu Şirket'inden Bağdat imtiyazının geri alınmasıdır (s. 40-42).

Paul Imbert, kitabının II. bölümünün son kısmında da İngiliz-Rus politikasına değinmektedir. Onun belirttiği gibi, "Afganistan'ın dağlık bölgeleri ve Hindistan İngiltere'de kalmıştı (s. 46). Rusya Uzakdoğu'ya yöneldi. Doğu Bayezit ve Erzurum'u almak istiyordu. İngiltere, Rusya'nın Erzurum'u almasına karşılık Kıbrıs'ı istiyordu (s. 47).

Bu İngiliz-Rus anlaşmasını Fransa da destekliyordu (s. 52). Böylece Almanya, enterhasyonelleştirilmiş olan Bağdat Demiryolu üzerindeki Alman yayılmacılığı (Pangermanisme) amacından, İngiltere sürekli düşmanlıktan, Rusya şiddetli karşı çıkışlardan vazgeçiyorlardı (s. 52). Bu arada Bağdat Demiryolu'nun millileştirilmesi eğilimi ortaya çıktıysa da gerçekleşemedi (s. 53). Böylece Avrupa devletleri arasındaki bu yarış, devletlerin politikasındaki ağırlık merkezlerinden biri oldu (s. 54)".

III. bölümde ise, bölümün adından da anlaşılacağı gibi Balkan Demiryolu hattından bahsedilmektedir (s. 55-87). Bu hat İstanbul'u 63 saatte Paris'e bağlayan hattır. Yazar Avusturya-Macaristan'ın Türk ve Sırp sınırına kadar uzanacak bir demiryolu yapımını istediğinden, Mitroviçe bağlantısı için Padişah'tan izin istediklerini belirttiklerinden ve hattın, Avusturya'nın Berlin Anlaşmasıyla ele geçirdiği Yeni Pazar Sancağı'ndan geçmesinin öneminden söz ediyor (s. 55-57). Yazarın değindiği iki proje de dikkati çekiyor, Sırların Avusturya'nın ekonomik denetiminden kurtulmak için Tuna'dan Adriyatik'e uzanan projesi (s. 60) ve Bulgarların Tuna-Adriyatik projeleri (s. 64).

III. bölümün son kısmında ise Bulgaristan'ın Rumeli'deki demiryollarına el koyması ve bu sonucu getiren gelişmeler anlatılıyor: "Fuad ve Âli paşalar büyük bir demiryolu projesi hazırlamışlardı (s. 68). Viyana ve Paris'i İstanbul'a bağlayacak olan hatta 400 milyon sermaye gerekiyordu. 99 yıl boyunca 22.000 franklık kilometre garantisi vardı. (s. 68). İmtiyaz Baron Hirsch'e verildi (s. 69). O da iki şirket kurdu. 1872'de Avrupa Türkiyesi Demiryolları İmparatorluk Şirketi, imtiyaz hakkını Osmanlı Şirketine geri verdi. Türkiye Genel Demiryolları Şirketi 1878'de başlayarak Doğu Demiryolları İşletme Şirketi adına tek başına çalışacaktı. Şirketin Bulgaristan'la demiryolları konusunda sorunları oldu. Bulgaristan bağımsızlığını ilân etti. Demiryollarına da el koydu (s. 71).

"Mekke Hattı" adını taşıyan IV. bölüm (s. 73-87) Suriye'yi Mekke ve Medine'ye bağlayan Hicaz Demiryolu hattı yapımını (s. 75) ve İngiltere'nin Hindistan'a giden cadde olarak kabul ettiği Arabistan'da ne Osmanlı ne de Alman üstünlüğünü istememesinden dolayı engel olmasına rağmen (s. 80)" 1908 Eylülünde Osmanlıların kişisel çabalarıyla hattın gerçekleştirilmesini içeriyor.

"Fransa'nın Doğu'daki Protectorat'sı" başlıklı V. bölüm (s. 87-119) Fransa'nın koruyuculuk politikasını ayrıntılı şekilde gözler önüne sermektedir. İmparatorluk tacını Papa'nın elinden giyen Fransa yeniden Avrupa'nın en güçlü devleti olma azmindedir ve bunun için katolikliği, koruyuculuğu bir araç olarak görmüş ve politik çıkarları için koruyuculuk tekelini elde tutabilmeyi temel ilke olarak benimsemiştir. III. Napolyon döneminde yaşayan

yazarın "Fransa demek katoliklik demektir" sözü de bu zihniyetin bir yansımasıdır. Yazar Convention ve Directoire rejimlerinin koruyuculuk politikasında görev almış kişi ve kurumların yetkilerini kuvvetle savunduğunu belirterek protectorat politikasının önemini vurgulamıştır (s. 90). Yazar bu bölümde koruyuculuğun sadece politik faydası olmadığını bir kazanç sayılabileceğini ve bu yoldaki faaliyetleri açıklıyor ki, bunlar arasında okulların ağırlık merkezini teşkil ettiği hemen göze çarpar. Yazarın bu konudaki görüşlerini açıklarken kullandığı "Konya'da Soeurs'lerin yardımıyla bir avuç Anadolu çocuğuna dilimizle birlikte ülkemize sevgi duymayı öğretiyoruz" (s. 111), şeklindeki bir cümle de bu savı destekler niteliktedir. Yazar misyonerlik faaliyetlerinin protectorat politikasına ve dolayısıyla Fransa'nın nüfuzunu yayma politikasına hizmetini de şöyle dile getiriyor: "Türkiye'de hastaneleri ve okulları dolduran misyoner orduları dilimizin en çalışkan yayınlaştırıcıları ve bundan ötürü nüfuzumuzun ve itibarımızın en yararlı savunucuları olarak görülür" (s. 110).

VI. bölüm "Reformlar ve Tanzimat" (s. 119-158), 15 Ocak 1826 da Yeniçeri Ocağının kaldırılmasından başlayarak, 2 Kasım 1939'da Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun ilânını (s. 134), 18 Şubat 1856 Islahat Fermanı'nın ilân ve içeriğini (s. 137), 23 Aralık 1876'da Anayasa'nın yürürlüğe konmasını ve hemen arkasından rafa kaldırılmasını kapsar (s. 155).

VII. bölüm "Türkiye'nin Yenileşmesi ve Büyük Devletler" başlığını taşır (s. 158-174). Burada yazara daha sonra değinilecek olan Türkler hakkındaki kesin yargısını dile getiriyor. "Kahraman fetihlerin anılarıyla övünen, üstünlük duygusuyla dolup taşan Türkler, kendilerine boyun eğen halkı özümlemeden ayrı bir katman gibi bunların üstüne yerleşmişlerdi. En temel haklarını bile kullandırmıyorlardı" (s. 158). Bu bölümün ana teması Ermeni olayları ve bu olaylar sırasındaki uygulamaların getirdiği politik sonuçtur. Yazar bu olayları kapsayan dönemi "CERMEN ÇAĞI" terimini kullanarak ifade ediyor (s. 167).

"Meşrutiyet Türkiye'si" adını taşıyan VIII. ve son bölüm İttihat ve Terakki Komitesinin kuruluşundan (s. 177), Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilân edişinden ve Avusturya-Macaristan'ın Bosna-Hersek'i alışından (s. 187) başlayarak, toprak kaybına karşılık olarak Türkiye'ye verilen parasal ödünden (s. 190), İttihatçıların başkentten (İstanbul) kaçışından ve Abdülhamid'in kardeşi Reşad'ın V. Mehmed adıyla tahta geçmesinden bahseder (s. 200).

Yazar bu bölümde son olarak Türkiye'nin yenileşmesi hakkındaki görüşüne yer veriyor. "Türklerin ortaklaşa vatanda daha üstün bir asıdan oldukları düşüncesinden ve bundan doğan ayrıcalıklardan vazgeçmeleri için büyük özveri göstermeleri gereklidir. Osmanlı İmparatorluğunun yenileşmesi ancak böyle gerçekleşebilir (s. 203)".

Bu ifadeye dikkati çeken kesin yargılı, sert dil eserin birçok yerinde kendini gösteriyor. Bunlardan çelişkiye yol açanları belirtmek zorundayız. Önce "Boyun eğdirdikleri yenikleri son derece küçük gören Türkler bunları ne özellikleri içinde canlandırıyor, ne de kendi içinde eritiyor, yanı başında düşkünce yaşamaya bırakıyordu (s. 19). Hiçbir yerde fetihlerini özümleme ile tamamlamadı. Dillerini tarihlerini yeni öğrendiler (s. 20)". ifadesindeki iki çelişik olguya değinelim. Biri özümlemenin olmayışı, diğeri ise düşkünce yaşamaya terk. Osmanlı İmparatorluğu'nda bir özümleme (asimilasyon) olgusu yoktur. Avrupa'nın hiçbir yerinde görülmemiş olan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gibi bir vicdan özgürlüğü, dil, din, eğitim serbestisi özümleme olayının geçerliliğini ortadan kaldıracak bir oluşumdur. Osmanlı yönetimi sadece bağlılık istemektedir. Siyasî söz sahibi olmak onun için yeterlidir. Dillerini, tarihlerini unutturmak istemektedir ki, özümleme olayı söz konusu olsun. "Bu dillerini, tarihlerini yeni öğrendiler" ifadesinde kast edilen şey olsa olsa tıpkı Fransa, Almanya, Avusturya-Macaristan gibi devletlerin sonradan tarihlerine önem vermelerine benzer bir durumdur. Çünkü tarihlerini

unutmaları için Osmanlı İmparatorluğu'nda bir zorlama, ya da herhangi bir çaba görmemişlerdi. Yazarın "Kahramanca fetihlerin anıları ile övünen üstünlük duygusuyla dolup taşan Türkler kendilerine boyun eğen halkı özümlemeden ayrı bir katman gibi bunların üstüne yerleşmişlerdi (s. 158)." cümlesinde de vurguladığı özümleme olayı tümenden yanlış bir yargı, hatalı bir düşüncedir.

Yazarın kullandığı diğer ifade de "azınlıkların düşkünce yaşamaya terki" düşüncesi Bulgaristan ıslahatı göz önüne alındığında geçerliliğini kendiliğinden yitirmektedir. Mithat Paşa'nın Tuna Vilayeti'nde 3,5 yıllık valiliği sırasında yaptığı yaklaşık 3.000 km. lik yol 1400 köprü, kurduğu müesseseler (Menafî sandıkları, İslahhâneler, basımevi, posta arabaları için bir şirket ve bu iş için de Ruscuk'ta bir fabrika) bayındırlık faaliyetleri, zaptiye kuvvetlerinin yeniden düzenlenmesi ve Tuna üzerinde ticaret vapurlarının işletilmesi gibi uygulamalar modern Bulgaristan'ın temeli olmuştur. Böyle bir refah görmemezlikten gelinebilir mi? Düşkünce bir yaşamdan söz eden yazar "en temel haklarını bile kullanamıyorlardı" (s. 158) dediği gayr-ı müslim tebaadan "Boşnaklar" diye tanınan Bosna'lı topluluğun gönüllü olarak İslâm dinine geçmelerini nasıl izah edecektir? Osmanlı yönetiminin tüm azınlıklara tanıdığı yaşama, dil ve din serbestisi acaba temel haklar değil midir? Yazarın Türkler hakkındaki diğer bir yargısı şudur:

"Tutucu ve kaderci olan Türkler, Peygamberi'nin öngörmediği değişiklikleri pek sevmeyiz. Elindekini olduğu gibi tutar yenilemezler (s. 21)". Oysa mutlak bir tutuculuk ve kadercilik söz konusu olamaz. Örneğin önceleri sarık kullanan Türkler'in daha sonraları Peygamberleri öngörmediği halde sarığın yerine "FES" i kullanır olmaları onları tümenden kaderci ve tutucu olduklarını çürütür bir niteliktedir.

Yazarın Sasun olaylarından bahsederken kullandığı "Zalimce bir baskı çok büyük aşırılıklar için bahane oldu (s. 165)." deyişi de ırkçılık kokan dünya görüşüne bir örnektir. Bunu eserinde kullandığı "Sarı kıta-Kara kıta" deyiminden ve aynı şekilde bu deyimleri kullanan Elisée Reclus'un 1884'de yazdığı "Genel Coğrafya" adlı kitabından faydalanmasından çıkarıyoruz. (Elisée Reclus, Géographie Universelle, IX, l'Asie Antérieure) (s. 49). Yazarın Türkiye hakkındaki bu gibi haksız görüşleri yanında genel bir sempati duyduğu ve tarafsızlığını korumaya çalıştığı ve özellikle Fransa'nın Türklere dostluğunu vurgulama çabası içinde olduğu gözleniyor. Buna örnek olarak onun şu değerlendirmeleri gösterilebilir:

"İyi günde de, kötü günde de en sadık dostu Fransa... (s. 15), Fransa ile Türkler arasında bir çıkar dayanışması var (s. 15), Napolyon: Osmanlıların her mutluluk, ya da mutsuzluğu Fransa için de mutluluk, ya da mutsuzluk olacaktır (s. 15), Fransa gibi çıkar düşüncesi gütmeyen bir devlet... (s. 67), bunca hırsız ortasında yalnız kalan Fransa Türkiye'de çıkara dayanmayan bir politika izleyebiliyordu (s. 163)."

Bütün bu yazılanları okuduktan sonra çevirmen A. Cemgil'in de işaret ettiği gibi diğer büyük Avrupa devletlerinin yambaşında Fransa'nın da Osmanlı mirasından pay almaya çalışması bu dostluğun diplomatik bir formül özelliği taşıdığını göstermektedir. Türkler hakkında kesin yargılı kimi zaman sert bir dil kullanan yazarın, eserinin başına Pierre Loti'nin bir sözünü alması da oldukça düşündürücüdür. "Allah ve Halife dünyanın en iyi halklarından biri olan müthiş güç ve anavatan ya da İslâm ve iman söz konusu olduğunda savaş alanında yüce kahramanlıklar gösterebilen dindar ve düşünceli Türk halkını korusun ve esirgesin (s. 1)."

Bu eserde yazarın diğer Avrupalı yazarlarda yerleşik bir özelliği devam ettirdiğini görüyoruz. Bu genel özellik söz konusu edilen bir yer veya olayın geçmişini, tarihsel gelişimini hatırlatma veya o andaki durumuyla mukayesesi gibi bazı verilerin yazıda yer almasıdır.

Yazarın demiryolu güzergâhını, Almanya'nın görüşünü ya da İlk Haçlıların izledikleri tarihsel yolu belirtirken böyle bir anlatım ve mukayese yolu seçtiğini görüyoruz (s. 27, 30, 34).

Gözümüze çarpan bir diğer özellik de kullanılan terimlerde oldu. 47 ve 48. sayfalarda bahsedilen Bağdat'ın ünlü dilsizleri deyiminden yazarın neyi kastedtiği, konuyla ilişkisinin ne olduğu anlaşılıyor. "Sarı kıta-Kara kıta" (s. 75) şeklindeki bir ayırım da yukarıda da değindiğimiz gibi yazarın Avrupalı'yı Asyalılar'a üstün kabul eden ırkçı bir dünya görüşü etkisinde olduğunu düşündürüyor. Dikkatimizi çeken diğer bir terim "CERMEN ÇAĞI" dir (s. 167). Almanya'nın nüfuzunun yayılmaya başlamasına bu şekilde ifade etmesi ilginçtir.

Eserin çevirmeni oldukça isabetli saptamalar yapıyor: Asimilasyon (özümleme) konusunda, Napolyon'un sözünün diplomatik bir özellik taşıdığı hususunda yerinde açıklamalar göze çarpıyor (Mésie'nin neresi olduğu Séleucie'nin yeri ve Pont Krallığı hakkında) (s. 21). Çevirmenin "İşkodra" yerine "Arnavutluk Üsküdarı" (s. 61) ve dilimizde karşılığı bulunduğu halde "Hinderland" (s. 50) kelimesini kullanması, metnin aslına sadık kalarak çeviri yaptığına işaret ediyor. Çeviride bir yazım birliği olmadığı göze çarpıyor. "Ayastefanos" terimi iki değişik şekilde yazılmış "Aya Stefanos" (s. 64) ve "Ayastefanos" (s. 47) şeklinde. Bunun yanı sıra, VIII. bölümün adı içindekiler kısmında başkadır, kitabın içinde başka bir başlık şeklindedir (Meşrutiyetçi Türkiye (s. 11), Meşrutiyet Türkiye (s. 174). Çevirmen "biçerdöver" kelimesini de "döver biçer" şeklinde yanlış yazmıştır (s. 34). Bu arada, "kazanlık" olarak geçen "kızanlık" kelimesinin de gözden kaçmış bir hata olduğu düşüncesindeyiz (s. 66).

Konunun işlenişi, bütünlük gözetilerek, ayrıntı verilerek yapılmıştır. Yazar kaynaklarını dipnot şeklinde, içindekiler kısmını da kitabın bütünü hakkında ayrıntılı bilgi edinilebilecek şekilde vermiştir (s. 5-13).

Özellikle devletlerarası demiryolu politikası faaliyetleri, uygulaması ve çekişmeleri oldukça açık seçik ve tarafsızlığa yakın bir şekilde aktarılmıştır. Demiryolları hatları ayrı ayrı (Bağdat Demiryolu, Balkan Demiryolları, Mekke Hattı) öncesi, oluşumu, sonrası bir bütünlük içerisinde çok güzel işlenmiştir.

Eserde bazı küçük veya sonuçsuz kalmış proje ve şirket kurma girişimleri, demiryolunun maliyeti, sermayenin sağlanması için geçirilen aşamalar, devletlerin birbirlerine karşı izledikleri siyasetleri demiryolları politikası maskesi altında göstermeleri, demiryolu güzergâhı ve güzergâhın coğrafi ve ekonomik durumu, Fransa'nın koruyuculuk politikası, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki reformlar, gelişmeler, Tanzimat, Anayasa ve buna bağlı olarak Meşrutiyet yönetimi tüm ayrıntısıyla aktarılmıştır.

Sonuç olarak Paul Imbert'in söz konusu kitabının Osmanlı demiryolları politikası ve yapısal gelişimi konusunda yararlı bilgiler veren değerli bir eser olduğu kanısındayız.

İLKNUR POLAT

A. Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi,
Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı
Araştırma Görevlisi

