

## BİR YABANCI MÜHENDİSİN OSMANLI DEMİRYOLLARINDA ÇALIŞMA TECRÜBESİ: FRIEDRICH EMİL MIELKE'NİN GÜNLÜĞÜ (1912-1919)

Haci SARI\*

### Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermaye girişimi olarak başlayan demiryolu inşası aynı anda farklı amaçları içeren bir projeydi. Demiryolu inşası; Osmanlı için hâkimiyet alanını imparatorluğun uzak köşelerine taşıma, güvenliği tesis etme, ticari ve zirai verimliliği sağlama ve en önemlisi modernleşmenin lokomotifini olma anlamı taşıırken, yabancı sermaye ve bu sermayenin sağlandığı devletler için de pazar ve nüfuz alanının genişletilmesi anlamına gelmekteydi. Demiryolu inşasında çalışan uzmanlar için de kişisel tatmin öğeleri barındırıyordu. Bu çalışmada Osmanlı'da demiryolu projelerinin üç farklı boyutu, demiryolu inşaatında görev almış yabancı bir mühendisin günlüğü ışığında değerlendirilecektir. Ayrıca Osmanlı'da yabancı istihdamı hakkında kısa bir açıklamada bulunulacaktır.

Demiryolu mühendisi olan F. E. Mielke geçen yüzyılın başlarında Osmanlı'da sıkça rastlanan yabancı uzmanlardan biriydi. Osmanlı'nın sanayileşme ve modernleşme yolundaki çabalarının payanda- larından birini oluşturan yabancı uzman istihdamının bir parçasıydı. Ama aynı zamanda Mielke'yı Osmanlı'ya getiren başka sebepler de vardı. Yabancı ülkelerde çalışma ve kendini ispat etme isteği, ikbal beklentisi ve şarkın egzotik gizemini tecrübe etme arzusu<sup>1</sup> diğer Av-

---

\* Araştırma Görevlisi, Kırklareli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.  
E-posta: haci.sari@klu.edu.tr

<sup>1</sup> Peter Heigl, *Schotter für die Wüste - Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, Amberg, 2004, s.15.

rupalılar gibi Mielke'yı da yabancı ülkelerde çalışmaya iten faktörlerden bazılarıdır.

Kişisel nedenlerin yanında, menşe ülkelerin de bu planlı göçten beklentileri vardı. Buna ek olarak hedef ülkelerin-burada Osmanlı Devleti'dir- beklentilerini de belirtmek gerekir. Buradaki kısa değerlendirmede, demiryolu inşaatında görev almış bir mühendis özelinde Osmanlı'da çalışan yabancı uzmanların hedef ülke (Osmanlı Devleti) ve menşe ülke (Almanya) için taşıdıkları önem incelenirken, aynı zamanda bu zor görevlere talip olan insanların kişisel motivasyonları da anlaşılmasına çalışılacaktır.

Günlükte kişisel tecrübesini aktaran Mielke'nın aynı zamanda Batılı bir mühendis olarak Osmanlı'yı/ Şark'ı nasıl algıladığı da ortaya çıkmaktadır. Bir batılı olarak nasıl giyinmesi ve davranması gerektiği, çalıştığı bölgede karşılaştığı insanlar hakkındaki yorumları, beraber çalıştığı insanlar hakkında edindiği intiba günlüğün satır aralarında kendini göstermektedir.

## 1) Osmanlı'da İstihdamın Veçheleri

### 1.1) Kişisel Merak ve İkbal Beklentisi

Mielke'nın hatıratın hemen başında ifade ettiği yurt dışında çalışma arzusu pek çok yabancı uzmanda görülebilecek bir istektir. Sadece Alman uzmanlar özelinde yaklaşırsak, yurt dışında çalışma arzusu sırf Osmanlı'ya yönelik değildi. Aynı dönemde yüksek ikbal imkânı sunan Amerika, Çin, Hindistan ve Afrika, kısaca uzmanlıklarını kullanabilecekleri her yer, bu grup için cazip gelmekteydi. Ancak bu imkân çoğu zaman ilgili devletlerin siyasi etkinliğiyle beraber yürüyordu. Birbirleriyle rekabet halindeki Avrupa devletlerinden her birinin önceliği kendi vatandaşından yanaydı. Zira bu uzmanlar menşe ülkelerin menfaatlerinin savunucusu olarak görülmekte ve bunlar aracılığıyla menşe ülke ile hedef ülke arasındaki bağlar kuvvetlendirilmekteydi.

Demiryollarında ya da diğer işlerde çalışmış Alman teknik elemanları Osmanlı'da çalışmaya sevk eden “*yurtdışında çalışma*”<sup>2</sup> isteğinin altında farklı nedenler saymak mümkündür. Yukarıda belirtildiği gibi, kendini ispat etmek, ikbal ve servet beklentisi ve şark

<sup>2</sup> BArch. R. 901/6688, s.112-113.

imajını tecrübe etme isteği en çok göze çarpan nedenlerdendir. Ayrıca Almanya iş piyasasının o zamanki kötü durumu da uzak diyarlarda çalışma isteğinde önemli rol oynamaktaydı.

Mielke'nın hatıratından anlaşıldığı kadarıyla, zor çalışma koşullarına sahip yurtdışı deneyimi, bir mühendis için kendini ispat etmenin bir yolu olarak görülmektedir. Bu anlamda yurtdışı tecrübesi bir nevi olgunluk sınavı olarak da algılanmaktadır. Yapım aşamasında olan Bağdat demiryolu hattı da bu anlamda bolca imkân sunmaktaydı. Tünel inşaatları, dağları aşan yollar, liman inşaatı, kısacası her türlü alt yapı inşaatı, çalışma ve kendini geliştirme imkânı sunmaktaydı. Bunun dışında, yurtdışına çıkanlar alışık olmadıkları bir coğrafya ve iklimde çalışmak zorunda olacaklarından, buna uygun gerekli malzemeleri de edinmek durumundaydılar.<sup>3</sup> Vize işlemleri, uzun bir seyahat, lisan sorunları ve alışık olmadıkları bir kültürde çalışmak, inşaat sahasının dışında karşılaştıkları diğer bazı güçlüklerdi. Bütün bu güçlüklerle mücadele edip, alt eden kişiler zorlu bir sınav vermiş sayılmaktaydı.

Başka bir sebep de Almanların Osmanlı Devleti'nde kendilerine uygun fırsatların çıkacağı beklentisinde olmalarıdır. Osmanlı Devleti yabancı uzmanlar için ikbal ve servete kavuşmak için iyi bir imkân anlamı taşımaktaydı. Şark'ın cazibesi hem işgücü arzında bulunanları, hem de sermaye sahiplerini celbetmişti.

Osmanlı'da modern teknoloji üretilmediği gibi, bu teknolojiyi kullanma becerisi pek yerleşmiş değildi. Özellikle yüksek teknik bilgi ve beceri gerektiren yatırımlar, doğal olarak yabancı uzman istihdamını gerektiriyordu. Osmanlı'da istihdam edilen uzmanlar ya en başından beri idari kadrolarda istihdam ediliyordu, ya da kısa zamanda bu pozisyonlara yükseleceklerini umuyorlardı. Bu umut aslında hiç de yersiz değildi. Demiryolu özelinde bir durum değerlendirmesi yapıldığında, söz konusu pozisyonların çoğunda yabancı uyruklu uzmanların istihdam edildikleri görülmektedir. Bağdat hattında doktor olarak çalışan G. Arhengelos'un ifadelerine bakılırsa, Osmanlı'da istihdam edilen yabancılar kısa zamanda terfi ederek bir şubeye muavin ya da amir olarak atanmaktaydılar. Arhengelos'a göre özellikle Bağdat Demiryolu Şirketi'nde işe alınma ya da terfi liyakate göre değildi. Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'nin başında

<sup>3</sup> Heigl, a.g.e., s.15.

olan Huegenin, Osmanlı tebaası çalışanlara göre daha az yetkin olsa dahi yabancıları, bilhassa İsviçre vatandaşlarını önceliyordu.<sup>4</sup>

## 1.2) Hedef Ülke Osmanlı'nın Beklentileri

Bir mesele bakış açıları kadar farklı veçhelere sahiptir. Osmanlı'nın da yabancı istihdamından çeşitli beklentileri vardı. Osmanlı merkez idaresi için şüphesiz olayın birçok yönü bulunmaktaydı. Geniş bir coğrafyada farklı din, dil ve renkteki insanların bir arada yaşama deneyimi olan Osmanlı'da demiryolu, aynı zamanda memleketin ücra yerlerini birbirine yakınlaştırma anlamı taşımaktaydı. Bunun yanında, devlet otoritesini doğudan batıya en uzak yerlere taşımak ve ortaya çıkan problemlerden vaktinde haberdar olup müdahale etmek de gerekiyordu. Nitekim 1897 Yunan isyanında zamanında intikal eden ordu sayesinde isyan bastırılmış ve Yunanlar mağlup edilmişti.<sup>5</sup> Osmanlı idaresi için sırf bu başarı bile demiryollarının önemini ortaya koymak için kâfiydi.

Sanayileşme çağında ekonomik ve teknik bakımdan Avrupa'dan geri kalan Osmanlı, başlattığı reform çalışmalarını birçok alanda sürdürmüştür. Siyasi, hukuki, askeri, idari ve mali alanlarda başlattığı reformların iki gayesi vardı. Birincisi sınaî ve iktisadi '*kalkınma*' bunun tek başına olmayacağını tecrübe ettikten sonra da kalkınmanın alt yapısını hazırlamak amacıyla '*modernleşme*' çabalarına ağırlık vermeye başladı. Osmanlı'da batılılaşma ya da modernleşme olarak adlandırılan süreç, şartların dayattığı bir zorunluluk olarak ortaya çıkmış ve Osmanlı idarecileri bu süreci mümkün mertebe kendilerine uydurmaya çalışarak pragmatik bir yaklaşım geliştirmişlerdir. Osmanlı batılılaşması her ne kadar dış şartların zorlamasıyla başlamışsa da, bu zoraki durumda Osmanlı'nın tercihleri değişimin yönü, hızı ve mahiyeti konusunda etkili olmuştur.<sup>6</sup>

Osmanlı'da yabancı istihdamı Osmanlı'nın kendi içinde yaşadığı bir mesele değildi. Şüphesiz başlangıcından itibaren Osman-

<sup>4</sup> Gabriel Arhengelos, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü I-II*, İstanbul, 1327, C.I, s.194.

<sup>5</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul, Alkım Yayınları, 2006, s.122.

<sup>6</sup> İlber Ortaylı, "Batılılaşma Sorunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, Ed. Murat Belge, Fahri Aral; Cilt 1, s.134-138, İstanbul, İletişim Yayınları, 1983, s.137.

lı'nın kalifiye kişileri istihdam etmesinin, yabancı işgücü politikasının belirli amaçlara yönelik olduğu söylenebilir. Bu amaç başka yerlerde geliştirilen teknik bilginin Osmanlı'ya aktarılması olarak özetlenebilir. Ancak yabancı istihdamı bir geç kalınmışlığın telafisi olarak temayüz etmektedir. Osmanlı yeni teknolojilerden istifade edebilmek için çeşitli yöntemler denemiştir. Bunların içinde işgücü transferi olarak nitelendirilecek olgu, bilhassa Sanayi Devrimi'yle doruğa ulaşan yeni bilgi bilim teknik çerçevesinde gelişen ve giderek yerleşen zihni formasyonun Osmanlı'da yerleşmesinin bir çabası olarak görülmektedir. Osmanlı'da batıdan gelen bu yeniliklere karşı çıkanlar dahi teknolojik transferin savunucusu olmuşlardır.

Teknoloji transferi, özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayileşme çabalarının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Bu transferin en önemli vasıtalarından birisi, nitelikli yabancı işgücü, usta ve mühendislerin istihdamı yoluyla know-how transferi olmuştur. Osmanlı ekonomisinin kalifiye işgücü açığının yanı sıra, ithal edilen makinelerin kullanımı için gerekli niteliklere sahip, makinelerin verimli bir şekilde kullanımı ve teknolojinin sürdürülebilirliğini sağlayabilecek işçi ve mühendislerin yokluğu, makinelerle birlikte işçi ve mühendislerin de transferini gerekli kılmaktaydı.<sup>7</sup> Kısaca yabancı uzman istihdamıyla Osmanlı'nın kalifiye eleman açığını kapatarak yeni döneme hazırlık yapmaya çalıştığını söylemek mümkündür.

### 1.3) Menşe Ülke Almanya Bakımından Önemi

Kalifiye işgücü ihraç eden menşe ülke açısından bu planlı göçün yine birçok veçhesi olduğu söylenebilir. Almanya özelinde bu planlı göçün hem ülke içindeki demografik dengelerin korunması, hem ticari ilişkilerin geliştirilmesi, hem de uluslararası arenada geç kalmışlığı telafi etmenin yolu olarak okunabilir. Aslında bu üç amaç da birbiriyle bağlantılı olarak ortaya çıkmaktadır. Büyüyen ve gelişen Almanya'nın sorunlarına çare olarak dışa açılma gereği hissedilmiştir.

Almanya'nın Osmanlı ile gelişen ilişkilerinde bir zorunluluk

<sup>7</sup> D. R. Özbay, Y. Bülbül, "Osmanlı Devleti'nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İstihdamı", **Tülin Aren Armağanı**, Ed: İ. Keskin, M. H. Kutluoğlu, S. Pamuk, İstanbul, 2009, s.191.

mevzubahistir. Nitekim Karl Helfferich “*Almanya'nın Yakındoğu'ya ilgi duyması bir rastlantı ya da keyfiyet olmayıp, gelişen Alman ekonomisinin kaçınılmaz bir sonucudur*”<sup>8</sup> diyerek Alman-Türk ilişkisini özetlemektedir. Kaiser II. Wilhelm'in başa geçmesinden sonra Bismark'ın yerine geçen Alman Başbakanı Caprivi'nin “*ya mal ya da insan ihraç etmek zorundayız*”<sup>9</sup> şeklinde özetlediği bu durum; iş gücü ihracı, pazar ve hammadde arayışı ile Alman usulü yeni kolonyalizmin emarelerini barındırmaktaydı. Ancak uluslararası arenada rekabet etme kabiliyeti sınırlıydı, bu sebeple de diğer kolonyal hareketlerden farklı bir strateji izlenmeliydi.

Almanya'nın yurtdışında, özellikle de Osmanlı'da giriştiği altyapı yatırımları bu amaçları gerçekleştirmeye hizmet ediyordu. Uzman işgücü ihracını Almanya'nın kolonizasyon yarışında bir araç olarak kullandığı söylenebilir. İstanbul konsolosluğundan Şansölye Holweg'e gönderilen 10 Aralık 1910 tarihli bir mektupta,<sup>10</sup> Osmanlı'nın 1911 yılında yol inşasında istihdam edilmek üzere mühendis ilanı verdiği belirtilerek, Alman mühendislerin söz konusu pozisyonlar için başvuruda bulunmasının Türkiye'deki Alman yatırımları için önemli olduğu vurgulanmaktadır.

Bu çerçevede değerlendirilmesi mümkün olan demiryolları, sadece ekonomik bir girişim olmayıp, aynı zamanda uluslararası emperyalist mücadelenin önemli bir unsuru olarak planlanmıştır. “*Bağdat Demiryolu sadece ekonomik bir unsur olmaktan öteye, muhtemel bir Alman-İngiliz savaşında deniz gücü olmadan da İngiltere'yi Uzak Doğu'ya giden yollarında vurmak için düşünülmüş bir teşebbüstü.*”<sup>11</sup>

Almanya için İngiltere ile girişilecek muhtemel bir savaşta ancak bu sayede başarı sağlanabilirdi. Bunun farkında olan Kaiser Wilhelm, Osmanlı Teftiş-i Askeriye Komisyonu Birinci Feriki ile yaptığı mülakat esnasında, Başbakan von Bülow'a yönelerek “*Bilir misiniz, Hamidiye-Hicaz Demiryolu Bahr-i Ahmer sahilinde Akabe iskelesinin 100 km kadar şarkından geçer, denize bu derece yakın*

<sup>8</sup> Karl Helfferich, **Die Deutsche-Türken Politik**, Berlin, Verlag Vossische Buchhandlung, 1921, s.8.

<sup>9</sup> Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, s.35.

<sup>10</sup> BArch. R 901-6688/s.53-54.

<sup>11</sup> Rifat Önsöy, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, İstanbul, Enderun Yayınları, 1982, s.44.

*olduktan sonra o iskeleye de bir şube yapılmasında lüzum-ı fâide âşikârdır*"<sup>12</sup> demiştir.

Osmanlı Devleti'nde istihdam edilen Alman uzmanlar, Almanya'nın Osmanlı'daki menfaatlerinin aracıları durumundaydılar. Osmanlı tarafından verilen imtiyazlar sayesinde Almanlar geniş alanlarda istihdam imkânı bulmuşlardı. Bunun dışında istihdam edilenler genelde idari ve teknik kısımlarda olduklarından, Alman sanayi ve ticari menfaatlerinin korunması gibi bir rolü de üstlenmiş durumdaydılar. Herman Bücher, Osmanlı'daki yabancı şirketlerin (İngiliz ve Fransız) sayıca çok olmalarını bu ülkelerin menfaatine ve Almanya'nın aleyhine bir durum olarak değerlendirmektedir.<sup>13</sup>

## 2) Yabancıların Osmanlı'da Çalışmasına Dair Notlar

Yukarda bahsedilen ilişkiler üçgeninde Osmanlı'da istihdam edilen kalifiye işgücünden genel olarak ulaşım, altyapı hizmetleri (özellikle demiryolu), fabrika kuruluşu ve geliştirilmesi, onarım ve fizibilite amacıyla yararlanıldığı görülmektedir.<sup>14</sup> Ayrıca askeriye, eğitim ve sağlık alanlarında da yabancılar istihdam edilmekteydi.

Meslek itibariyle Osmanlı'da istihdam edilen yabancıları tabip ve cerrahlar, mühendisler, modern savaş sanatını öğretecek subaylar ve çeşitli iş kollarında çalışacak kalifiye işçiler oluşturmaktaydı.<sup>15</sup>

Osmanlı'da çalışma imkânı bulmuş bu kişilerin hangi vasıtaları kullanarak Osmanlı'ya geldiklerine kısaca değinmekte fayda vardır. Bu konuda en etkili kurum elçilikler olmuşlardır. Yabancı uzmanların ilgili devletlerin İstanbul'daki elçileri aracılığıyla geldiği görülmektedir. Demiryollarındaki yabancı kalifiye elemanların istihdamında büyükelçilikler, son dönemlerde bilhassa Alman Büyükelçiliği bir nevi "iş ve işçi bulma kurumu" gibi çalışmaktaydı. Hem Osmanlı idaresinin işgücü talebini büyükelçilik vasıtasıyla ilan etmesi, hem de büyükelçiliğe şahsi iş başvurularının yapılmış olması bu iddiayı

<sup>12</sup> BOA. Y.PRK. KOM.15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906.

<sup>13</sup> BArch: R1001/7845 Herman Bücher. Rapor için bkz: Hacı Sarı, **Osmanlı'da Yabancı İstihdamı, Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolu Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2011, s.69-84.

<sup>14</sup> Özbay, Bülbül, **a.g.e.**, s.191.

<sup>15</sup> Mustafa Şahin, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları", **Milli Eğitim**, 1999, Sayı:143, [http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli\\_Egitim\\_Dergisi/143/11.htm](http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/143/11.htm) (Son Erişim: 01.01.2016).

desteklemektedir. Osmanlı'ya çalışmak için gelenler büyükelçilik-ten çalışma koşulları hakkında fikir sormakta, ayrıca konsolosluğun korumasını talep etmekteydiler.<sup>16</sup> İkinci olarak, devlet adamlarının girişimleriyle bir kısım uzmanın Osmanlı'ya getirildiği görülmektedir. Osmanlı'nın yurtdışındaki elçilikleri aracılığıyla çağrılanlar üçüncü grubu oluştururken, dördüncü grubu işçi olarak çalışmak üzere kendiliğinden gelenler teşkil etmektedir.<sup>17</sup> Son olarak da im-tiyaz elde eden şirketler aracılığıyla gelenler olmak üzere, beş farklı şekilde kalifiye işgücü temin edildiği görülmektedir.

Kalifiye eleman temini için ilgili ülkelerdeki dergi ve gazetelerde iş ilanları verilerek, bazen de kurumlar arası yazışmalarla ihtiyaç du-yulan elemanların temini yoluna gidilmiştir.

İhtisas alanlarına göre değerlendirildiğinde, demiryollarında istih-dam edilen uzmanların başında mühendisler gelmektedir. Bu grupta-ki çalışanlar genel itibariyle Almanca konuşan ülkelerin (Almanya, İsviçre ve Avusturya) vatandaşlarından müteşekkil olmakla beraber, diğer ülke vatandaşları da istihdam edilmiştir. İkinci grup çalışan ise büro işlerini takip eden kimselerden oluşmaktadır. Bunlar alım satım işleri, personel ve muhasebe işlerini yürütmektedirler. Üçüncü ve en kalabalık grubu ise bizzat inşaat sahasında çalışan tecrübeli işçi ve ustalar oluşturmaktaydı. Demiryolu inşaatının tamamlanmasının ar-dından bilhassa demiryolu işletmeciliği, hareket ve nakliye işlerinin idaresinde yine yabancı uzmanlar görev almışlardır.<sup>18</sup>

Osmanlı'nın son döneminde giriştiği bu seferberlik halinde, ülkenin değişik yerlerinde istihdam edilen Almanya ve müttefiki devletlerin va-tandaşı yabancı uzmanlar, Osmanlı Devleti'nin savaşı kaybetmesiyle kısa sürede memleketi terk etmek zorunda kalmışlardır. Böylece Os-manlı'nın demiryolu alanında başlatmış olduğu çalışmalar, cumhuriyet döneminde yeniden başlayıncaya kadar akamete uğramış oldu.

### 3) Günlük Hakkında

Friedrich Emil Mielke'nın hatıratından ilk defa Yüksek Lisans tezimi hazırlamaya çalıştığım sırada haberim oldu. Peter Heigl'in "*Schotter für die Wüste*" kitabında başvurduğu kaynaklar arasında

<sup>16</sup> Sarı, a.g.e., s.23.

<sup>17</sup> Şahin, a.g.e.

<sup>18</sup> Ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. Sarı, a.g.e., s.39-51.



dikkatimi çekmişti. Ayrıca Bağdat demiryollarının 100. yılında gösterilen “*Bagdadbahn*” belgeselinde de Mielke’nın söz konusu hatıratından alıntılar yapılmıştı.

Yüksek Lisans tezinde faydalandığım ve bir kısmını ek olarak teze koyduğum hatıratın tercümesinin demiryolu işleriyle alakalı olan önemli bir kısmını burada okuyucuya sunma gereği duydum. 70 sayfalık bir hatıratın tercümesinin tamamını burada arz etmemiz imkân dâhilinde olmadığı gibi, bu makalenin yayımlandığı eserin konusuna da uygun düşmemektedir. Bu nedenle hatıratındaki bazı tasvirlerle, Karaca Ahmet’te bir Mevlevi tekkesindeki ayin ya da tarihi bir yer hakkındaki yorumlara vb. yer verilmemiştir. Ayrıca Mielke’nın savaş sebebiyle Almanya’ya döndükten sonra (1914-1916) aldığı notlar da buraya alınmamıştır. Seçkiyi düzenlerken Osmanlı Devleti’nde geçen 1912-14 ve 1916-18 yılları arasındaki notları esas alınmıştır. Osmanlı’da işe başlamanın hazırlık süreçleri, yolculuk sırasındaki izlenimleri, Osmanlı toplumu hakkındaki yorumları ve özellikle de demiryolu inşası sırasındaki tecrübeleri aktarılmaya çalışılmıştır.

Yer ve kişi isimlerinin Türkçe’de kullanıldığı şekli verilmeye çalışılmıştır. Karşılığı bulunamayan Arapça isimler transkripte edilerek aktarılmıştır.

[...] işareti, günlükte tercüme edilmemiş yerleri işaret etmek için kullanılmıştır. Tarafımızdan eklenen açıklamalar dipnotlarda “çevirenin notu” (ç.n.) şeklinde belirtilmiştir.

Mielke’nın hatıratını, Peter Heigl aracılığıyla irtibata geçtiğim oğlu Prof. Dr. Ing. Friedrich Mielke’dan temin ettim. El yazması nüshasının transkripte edilmiş halini bana gönderen Prof. Mielke’ye teşekkür etmeden geçemem.

### **1912-1919 Yılları Arasında Türkiye’de Demiryolları İnşaatındaki Çalışmalarım<sup>19</sup>**

Nisan 1911 tarihinde Eifel’de<sup>20</sup> yeni yapılan Ahrendorf-Blankenheim demiryolu hattında çalıştığım sırada, uzun zamandır saklı

<sup>19</sup> Friedrich IV. Mielke (1887-1960), *Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn* (Yayınlanmamış hatırat), 1957.

<sup>20</sup> Belçika, Lüksemburg sınırında bir bölge (ç.n.).

tuttuğum yurtdışında çalışma isteği tekrardan uyandı. İşin nihayete ermesinden sonra, 1912 Mayıs'ının ilk günlerinde Hamburg'a, kız kardeşimin yanına döndüm. Burada Deutschen Bauzeitung'da Frankfurt merkezli Philipp Holzmann & Co. Şirketinin bir ilanına rastladım. Bağdat Demiryolları için tünel inşaatında ihtisas sahibi personel aranıyordu. İş başvurusunda tünel çalışmalarındaki tecrübelerimden özellikle bahsettim. 15.05.1912 tarihinde Holzmann Şirketi tarafından şahsıma bir soru formu gönderildi, soruları ayrıntılı olarak cevapladım. Bunun üzerine iş görüşmesi için Frankfurt'a çağrıldım. Tasarruf tedbirlerinden dolayı dördüncü sınıf biletle yaptığım yolculuk neredeyse 24 saat sürdü. Frankfurt Obermainstr. 51 numaralı adresteki P. Holzmann şirketinin merkez bürosuna gittim. Firmanın hukuk müşaviri ve personel şefi Bay Dr. Piper beni karşıladı. Uzmanlık alanı da dâhil uzun bir mülakattan sonra, şayet sağlık raporu ve sıra dışı hava koşullarında çalışmaya uygun raporu alırsam, Suriye'nin Halep şehrinde devam eden demiryolları inşaatında, Bağdat hattının III. Etap inşaatında işe başlamak üzere anlaştım. İşe başlama tarihi 1 Temmuz olmak üzere, 24 Mayıs 1912 tarihinde sözleşme imzalandı.

Hamburg'tan İstanbul'a ve Beyrut'tan Şam'a kadar II. Sınıf tren bileti, gerekli donanım tedariki ve yolculuk sırasındaki masraflar firma tarafından karşılandı. Aylık 350 frank maaş oldukça düşüktü. Şimdilik saklı tutulmak kaydıyla ücret artırımını mümkün olacaktı. Yurtdışında çalışma isteğim yerine gelmiş olacağından, şimdilik verilen maaşla yetindim. (O zamanlar işsizlik hayli yüksekti.)

Yolculuk hazırlıklarının biran önce tamamlanması için Hamburg'a geri döndüm. İlk önce, Mecklenburg nüfusuna kayıtlı olduğum için Schwerin'deki hükümet nezdinde pasaport başvurusu yapmalıydım. Masrafların karşılanması için 25 Mayıs tarihinde firmadan 512,10 mark havale edildi. Gerekli ekipmanları kız kardeşimle birlikte, sıcak bölge koşullarına uygun donanım konusunda uzmanlaşmış bir mağazadan satın aldık. 4 Haziran'da pasaportum hazırlanmıştı ve seyahat için Hamburg'daki Türk konsoloslüğundan onaylanıp mühürlenmesi gerekiyordu. Bu arada babam vedalaşmak için Lübtheen'e gelmişti. 3 yıl için ayrı kalmak (sözleşme süresi 3 yıldır) bana çok ağır geldi.

Bazı gecikmelerden dolayı, ancak 15 Haziran tarihinde yola çıkabildim. Para sıkıntısından dolayı Hamburg-Viyana arası için yine

III. sınıf bir bilet almak zorunda kaldım. Hayli dolambaçlı bir yolculuktan sonra, ertesi gün öğleden sonra Viyana'ya ulaştım. İstanbul'a ilk tarifeli tren ertesi gün hareket edeceğinden, otelde geceleme zorundaydım.

Öğleden sonra ve akşam şehri biraz görmek için gezintiye çıktım. Sonraki sabah tramvayla tren garına gittim ve İstanbul'a bir bilet aldım. Kabin bavulum gümrüklü alan muhafazasında olduğundan hayli korktum, bilmediğimden sınırda gümrük kontrolünü ihmal ettim. Avusturya gümrük memurları işi ağırdan aldılar, ancak bir bahşiş işleri halletti. Şimdi acele etmeliydim, tren hareket için hazırды. Son anda İstanbul'a gidecek olan vagona yetiştim, vagonda bütün yerler doluydu. Dar bir koridor aralığında, bir iskemlenin üstünde, böylece yabancı bir memlekete yolculuğum başlamış oldu. Tren, saatler süren bir yolculuktan sonra açık alanda durdu, birçok vagon katardan çözüldü, bunların yerine başka vagonlar bağlanacaktı.

### **Şark'a dair ilk izlenimler**

Bu arada şans yüzüme güldü, oturacak bir koltuk buldum. Yol arkadaşlarım, kendileriyle sohbet edebileceğim İsviçreli bir beyefendi ile üniformalı bir demiryolu memuruydu. Yolculuk, Budapeşte üzerinden Belgrad'a kadar hiçbir aksilik çıkmadan devam etti. Dışarıda manzara sürekli olarak değişiyordu, aynı şekilde yolcular da değişmekteydi. Belgrad'ta uzun bir mola verdik. Gardaki lokantada bir şeyler atıştırdık, yanında da Sliwowitz (yöresel bir tür içki) ve Türk usulü kahve (mocca à la Turqa) içtik.

Bunun cezası kompartımanda uykusuz bir gece oldu. Bulgar sınırını geçtiğimizde bagaj kontrolü yapıldı. Burada sıkı disiplin kuralları uygulandığı izlenimi bırakılıyordu. Bizimle beraber kompartımanda seyahat eden subaylar iyi giyimli devlet memurlarıydı. Sofya ve Filibe üzerinden Edirne'ye doğru yolculuk devam etti. Yolculuk sürdükçe yeni izlenimler; çıplak sıradağlar, vadiler, geçitler, rengârenk tarlalarla ve şarkın doğasıyla yer değiştiriyor. Garlarda pitoresk kıyafetler içindeki yerli halk meyve, çörek vs. şeyler satıyorlardı. Gece yarısında Türk sınırına ulaştık. Bu sıralarda Türkiye, İtalya'yla Libya, Kuzey Afrika ve Ege Adaları sebebiyle savaş halindeydi. Tren durur durmaz bütün kapılar Türk askerler tarafından tutulmuş-

tu. Bütün bagajlar ve pasaportlar kontrol edildi. Yolcuların sayısı önemli ölçüde düşmüştü.

Tren lokantasında 8 yaşındaki çocuğuyla birlikte Metz'den gelip Adana'ya giden bir bayanla tanıştım. Kocasını Adana'da II. Etapta mimar olarak çalışıyormuş. Ertesi gün, İstanbul'a vardıkdan sonra, Fransız menşeli bir gemiyle Mersin'e yolculuğa devam edecekti. O an aklıma gelen şey: Muhtemelen ben de onunla beraber yola devam edeceğim. Ertesi gün tren İstanbul (Sirkeci) garına vardı. Şimdiye kadar bütün gördüklerim renkli ve curcunalı bir hayat tarzının gölgesinde kaldı. Gerçek Şark kendini renk ve lisan cümbüşü içinde göstermeye başladı. Devingen bir kalabalık vardı, çiçeği burnunda, tecrübesiz biri için korkutucu görünebilir.

Yolculuk sırasında tanıştığım bayan, kocasının bir arkadaşı tarafından karşılandı, akşam için bir otelde buluşmak ve yolculuğun geri kalan kısmına dair konuşmak üzere sözleştik. Bu arada iyi görünümlü, başında fes olan biri bana yaklaştı ve ismimle bana hitapta bulundu. Bir an için şaşırđım, adam Holzmann firmasının İstanbul bürosu görevlisi olduğunu ve beni karşılamak için geldiğini söyledi. Aslen bir Levanten olan ve bütün dilleri bilen bu adam beni kalabalık arasından gümrüğe doğru götürdü ve el işaretiyle de oradaki hamallardan birine valizimi caddeye çıkarmasını emretti. Burada faytoncularla bir pazarlık başladı, kısa bir süre sonra bütün valizlerle birlikte bir arabanın içinde kendimizi oturmuş bulduk. Arabacı dörtnala, diğer arabacılarla yarış halinde limanın yanındaki Galata semtinden yukarda, Pera'daki otele doğru arabayı sürdü. Bu enfes yolculuk sırasında arabadan düşme korkusundan dolayı sıkı sıkıya tutundum, beni korkuyla karışık bir kaygı sardı. Rehberimin dudaklarında alaycı, hafif bir tebessüm belirdi.

O zamanlar İstanbul'da iki büyük Alman oteli bulunmaktaydı. Holzmann firmasının çalışanları Germania otelinde konaklıyorlardı. Otele yerleştikten sonra rehberim beni firmanın İstanbul bürosuna götürdü. Burada bana en erken dört gün sonra hareket edecek olan bir İngiliz gemisiyle Beyrut'a gidebileceğim söylendi. Kullanılmadığı takdirde iptal olacak iki bilet bulunuyormuş ellerinde. Otel konaklama ücreti ve günlük harcırahım ödendi. Bu durum ilk anda pek hoşuma gitmedi. Ancak daha sonra bu süreyi şehri gezmek için kullanabileceğimi düşündüm. Otele geri döndüm ve hazırlanıp yemeğe

çıkıttım. Orada farklı milletlerden müteşekkil bir grup insanı bir arada gördüm. Bütün öğleden sonrasını şehrin mükemmel manzarasına nazır olan odamda geçirdim. Şehirde yeni olan birisi için kulakları sağır edecek derecede yüksek olan sokak gürültüsü ve envai çeşit şey satan satıcıların bağrıışmaları sarhoş edici nitelikteydi.

Akşam yolculuk sırasında tanıştığım bayanla buluşacaktım. Otelin kapıcısı bana gideceğim oteli tarif etti. Randevulaştığımız otele yürüyerek gittim, karanlık çoktan çökmüştü. Birkaç sokağı geçip, sağa sola saptıktan sonra “Cohut Otel”ni buldum, ancak bayan orada yoktu. Şimdi geri dönmeliydim, ama nasıl? Kime soracaktım? Otele gidilecek yolu kafamdan tahmin ederek bulmaya çalıştım. Ancak yolu şaşırılmışım. Durum gittikçe içinden çıkılmaz bir hal alıyordu. Bu arada şalvarlı, kısa ceket giymiş, başında fes olan bir adamın beni takip ettiğini fark ettim. Bu durum beni rahatsız etti. Ne yapmalıydım? Kimseyle konuşup anlaşabilecek durumda değildim. Yürümeye devam ettim, bir müddet sonra uzaktan Alman “Kröcker Otel”ni gördüm. Şimdi artık emindim, kaldığım otel yan sokakta bir merdivenden yukarı çıkınca hemen oradaydı. Peşimde olan adam beni otelin girişine kadar takip etti. Adamı tam olarak görebilmek için geri dönüp ona baktım. O da sırtarak bana baktı. Bunun üzerine otelin kapıcısına gittim ve durumu anlattım, kapıcı da sadece sırtarak baktı.

Ertesi gün, öğleden sonra otelin holünde yabancılara rehberlik eden bir adam belirdi, müşteri arıyormuş. Kapıcının da tavsiyesi üzerine, muhtemelen rehberle beraber çalışıyordu, adamla beraber şehri gezmek, tarihi şehrin kültür alanlarını görmek için çıktık. İlk önce Pera'nın ana caddesinde bir tur attık. Ana cadde tamamen Avrupalı bir tarz üzere bina edilmişti, Berlin'deki “Leipziger Strasse” ile mukayese edilebilirdi. Oldukça eğimli yer altı metrosuyla (Tünel)\* Haliç'in girişinde, bayağı aşağıda kurulmuş Galata semtine indik. Alman bir firma tarafından yapılmış olan demir bir köprü Haliç'in üzerinden tamamen Türk olan İstanbul'a uzanıyordu. Bu köprünün yanında uzun zamandan beri iki yaka arasındaki trafiği taşıyan dubalı bir köprü bulunuyordu.[...]

\* Metin içinde normal parantez içindeki açıklamalar tarafımdan konulmuştur. Almanca orijinal metinde bulunan az sayıda parantez içindeki ifadeleri, çeviri esnasında köşeli parantez olarak değiştirdim (ç.n.).

Ertesi gün buharlı bir gemiyle şehrin diğer yakasında bulunan Haydarpaşa'ya gittik. Orada yeni yapılmış olan ve Bağdat hattının başlangıç noktası Haydarpaşa gar binasını ve akabinde de meşhur Üsküdar (Karaca Ahmet) mezarlığını gezdik. Bir derviş tekkesinde dini ritüelleri uygulayan Müslüman dervişlerin yanında kaldık biraz. [...]

[...] Rehber benim için pahalya geldiğinden, bütün gün otelde kaldım, elimdeki parayla hesaplı davranmalıydım. İstanbul'da bulunuşumun dördüncü gününde İngiliz gemisinin güvertesindeydim. Bana I. sınıf bir kamara tahsis edilmişti. Ara güvertedekileri ve II. sınıf yolcularını saymazsak, gemide benden başka kimse yoktu. Bu durum hiç hoşuma gitmemişti, zira konuşabileceğim kimse olmayacaktı.

Güverteden baktığımda, Karlsruhe'den getirilmiş büyük bagajların kayıkla gemiye yüklendiğini gördüm. Rahat bir nefes aldım, gemide başka Almanların bulunacağı anlamına geliyordu. Bir genç çift güverteye çıktı ve kendileriyle tanıştım. Bağdat hattının II. etabında çalışan adam, yıllarca Batı Afrika'da Holzmann firması için çalışmıştı. Kadın ise Schwarzwald'da Murgtal'a bağlı Gernsbach şehrindeydi. İskenderun'a gideceklerdi. Bir diğer yol arkadaşı kendini Dr. Illis Kaldor olarak tanıttı. Aslen Macar olan bu adam her dilde mahir/görmüş geçirmiş biriydi. Mesleği bankacı olan bu adam, Deutsche Orientbank adına teftiş görevi münasebetiyle yoldaydı. İzmir, Mersin, Adana ve diğer bazı yerler bu görev sebebiyle gideceği şehirlerden bazılarıydı. Mahirane bir üslupla ve dostça çeşitli konularda bize tavsiyelerde bulundu. Akşam yemeği sırasında da bize tercümanlık yaptı. Yemek salonunda sadece küçük bir topluluktuk. Kaptan ve bir subayın dışında I. sınıf yolculardan 7 kişi daha vardı. Kaptan ilk olarak, "Wien is fri" (Wein ist frei/Şarap bedava) diyerek bize şarap ikram etti. Almancaya dair bütün bildiği muhtemelen sadece bu cümleden müteşekkildi. Nezaketsizlik olmaması için ikramı kabul ettik. Bol ve oldukça güzel olan yemek çok hoşumuza gitmişti. Prens Adaları, Marmara Denizi'nde devam eden yolculuk unutulmaz yeni intibalar uyandırıyor. Ertesi gün, sabahın erken saatlerinde güvertedekeyken Çanakkale Boğazı'na gelmiştik. Sağ ve sol kıyılarda, yeşiller içindeki pitoresk yerleşim yerlerine baka baka İzmir'e kadar geldik. Gemi uzunca süre orda kalacaktı, biz de bir kayıkla karaya çıktık. Şehir bir kanyonda kurulmuştu, caddeler ve evler amfi tiyatro misali yukarı tırmanıyorlardı. Hava çok sıcaktı, Almanca konuşan

bir rehber bize doğru yaklaştı ve bizi çarşıya götürdü. Burada satılan her şey çok etkileyiciydi. Genç çift bir halı almak istedi. Eşyalar orijinal oldukları nispette pahalıydılar. Satıcı gerçek bir şarklı gibi müşterilerini süzüyordu. Nihayetinde daha ucuz olan ithal Alman malı halıları getirdi. Halıyı almaktan vazgeçtiler ve biz de bir şey almadan tekrar gemiye döndük.

[...] Çanakkale'nin çıkışında İtalyan saldırılarını engellemek için bir zamanlar Almanya donanmasına ait olan kruvazör tipi iki Türk savaş gemisi bulunuyordu.

Ege'ye açıldığımızda bir İtalyan gambot<sup>21</sup> veya torpido gambot tam üzerimize doğru geldi. Borda iskelesi aşağı sarkıtıldı ve İtalyan subaylar geminin evraklarını kontrol etmek için güverteye çıktılar. Bu arada gemi yoluna devam ediyordu, kısa bir süre sonra onlar gemiyi terk ettiler. Rodos Adası'nın yanından geçiyoruz. Yolculuk Küçük Asya'nın güney kıyıları boyunca devam etti, görünürde kara vardı. Kısa molalarla küçük limanlara uğrayıp geçiyorduk. Mersin'e vardığımızda Bay Kaldor bizden ayrıldı. Daha sonra tekrar tekrar onunla karşılaşacaktım. Dördüncü günün akşamında karanlıkta İskenderun'a vardık. Koyu, ağır, yoğun bir sis kaplamıştı. Yol arkadaşım Bay Behning “*Öyle görünüyor ki burası gerçek bir ateş yuvası olacak*” dedi. Behning, 1914'te savaş başlayana kadar karısıyla beraber orada yaşadı. Artık güvertede yalnızdım ve Beyrut'a ulaşmak için daha beş gün vardı. Yalnız kaldığım bu günlerde zaman çok yavaş geçiyordu, güvertede bir sandalyenin üstünde kıyı şeridini izliyordum, her daim yeni görüntüler ardı sıra gelip geçiyordu. Beyrut'a vardığımızda, ilk olarak gördüğüm şey İtalyanlar tarafından vurulmuş iki küçük Türk savaş gemisiydi. Şehir Lübnan tepelerinin eteğinde kurulmuş bir tablo gibiydi. Bu artık karaya çıkmak demektir. Bütün liman şehirlerinde olduğu gibi, her taraftan içinde aracılardan olduğu kayıklar gelmeye başladı, gemiden sarkıtılan iplere tırmanarak güverteye çıktılar ve kıran kırana pazarlık başladı.

Genç delikanlılar ve gözü pek herifler, benim karaya çıkma isteğimi fark ettikleri anda bavulumu kapıp kayıklarına indirdiler. Güverteden üzerinde büyük harflerle “Hotel Gaßmann” yazan bir bina dikkatimi çekti. Bu ancak bir Alman oteli olabilirdi. Rehberime oteli

<sup>21</sup> Bir veya birkaç silahlı bulunan küçük savaş gemisi (ç.n.).

işaret ettim, beni hemen anladı ve otele götürdü. Otel sahibi beni güler yüzle karşıladı. Halep'teki inşaat amirliğine “ertesi gün orada olacağımı” bildiren bir telgraf gönderdim. Akşam hareket edecek trende otel tarafından benim için bir bilet ayarlandı. İtiraf etmeliyim ki bu bilet, cebimdeki paraya göre kötü bir tercih olmuştu. Lakin bu durum karşısında anlayış gösterdiler. Bilet parasını borçlandım ve Halep'e vardığımda parayı derhal havale edeceğime dair söz verdim. Ve Halep'e varır varmaz da havale ettim. Kompartımanda benimle beraber bir İngiliz de yolculuk ediyordu, benim İngilizce bildiğim kadar o da Almanca biliyordu. Parlak ay ışığında Lübnan'ın içine doğru devam eden yolculuk muhteşemdi. Gün ağardığı zaman artık düz ovadaydık. Trenin iki yanında uçsuz bucaksız düzlükler uzanıyordu. Bedeviler davar sürüleriyle bozkırda çadır kurmuşlardı. Binlerce deve düzlüklerde otluyordu. Bazı istasyonların civarında, kor gibi sıcak havada, kürk kısmı içe doğru çevrilmiş kalın deri ceketler giyen karanlık silüetli bedeviler uzanmışlardı. Bu kardeşlerle çalışacağımı düşünmek doğrusu korkuttu beni.

Bir istasyonda, öyle zannediyorum ki Hirus<sup>22</sup>olmalıydı, istasyon lokantasında kahvaltı ettik. İngiliz benimle vedalaşıp ayrıldı ve ben yolculuğuma yalnız devam ettim. Sıcaklık gittikçe çekilmez bir hal alıyordu. Kompartımanın penceresi açıldığında ise içeriyi bir toz bulutu kaplıyordu. Öyleyse terlemeye devam. Yolda bazı Türk subaylar trene bindi. Bağdaş kurarak oturdukları koltuklarda yolculuk nevalelerinden dostane şekilde bana da ikram ettiler. Ancak benim için iştah açıcı şeyler değildi, bilakis geçirmeleri ve ağızlarını şapırdatmaları midemi bulandırmıştı. Tren Halep'e ikindiden sonra vardı. Peronda o kadar çok insan toplanmıştı ki geçmek imkânsızdı. İstasyon binasının önünde uzun süredir bana bakan panama şapkalı, beyaz takım elbiseli bir adam bekliyordu. Hamalın biri bana sormadan bavulumu kaptı ve ortadan kayboldu. Ben de bekleyen adama yöneldim. Dünyada en umursamaz bir edayla “gelin lütfen” dedi. Yolda bekleyen bir arabaya yaklaştığımızda, valizimin arabaya yüklenmiş olduğunu gördüm. İstasyondan şehir merkezine beyaz kireç taşından yapılmış göz kamaştırıcı beyaz evlerin önünden, tozlu bir yoldan geçerek kazasız bir şekilde ulaştık. Ketum rehberimin o ana kadar şirketin çalışanı olduğunu sanıyordum, meğer “Hotel Bospo-

<sup>22</sup> Haritaya göre Humus istasyonu olmalı (ç.n.).



rus”un müdürüymüş. 20 yıldır Şark’ta yaşayan, feleğin çemberinden geçmiş, görmüş geçirmiş Saksonyalı bir Almanmış.

Etkileyici bir yapı olan otel binası, önünde geniş oturma alanıyla tamamıyla Avrupa izlenimi uyandırıyor. Bana bir oda tahsis edildi, fakat bütün odalarda nemli, basık bir sıcaklık vardı. Müslümanların tatili olan Cuma günüydü ve otelde müşterilerden kimse yoktu. Terasa geçip oturdum, terasın karşısında bir nehrin, daha doğrusu bir derenin kenarına yapılmış küçük bir park vardı. Bir orkestra saatlerce sürekli aynı parçayı çalıp durdu. Karanlık çöktüğünde ki, aniden çöküvermişti, otelin diğer müşterileri de gelmeye başlamıştı. İlk tanıştığım kişi, kısa bir süre önce buraya gelmiş olan bir iş arkadaşıydı. Yavaş yavaş diğer baylar ve iş arkadaşları da toplanmaya başladı. Akşam terasta bira içmek için bir araya geldik, teras oldukça kalabalıktı. Sohbet sırasında yeni ve bilmeye değer pek çok şey öğrendim. Bir yerden bir yere asla yaya gitmemem gerektiği ve her daim bir “Victoria”<sup>23</sup> yarı hafif gezinti arabası tutmam ve parlatılmış çizmelerle gezmem tavsiye edildi. Aksi takdirde bir Avrupalı olarak itibarım zedelenecekti. Bir iki bozukluk için her yaştan çocuklar ellerinde ayakkabı parlatıcı fırçalarla bekliyorlardı.

Ertesi sabah inşaat firmasının bürosuna gittim. Güya gelişimden kimse haberdar değilmiş. Şef mühendis, Regierungsbaumeister<sup>24</sup> Bay Füllner, bir iş gezisi için Fırat nehri civarındaymış ve en erken birkaç gün sonra dönecekti. Yardımcısı, Regierungsbaumeister Bay Klövekorn, çağrılana kadar otelde beklememi tavsiye ederek bana yol verdi.

Halep, o zamanlar 200.000 civarında nüfusu barındıran bir şehirdi. Şehrin tarihi M.Ö. 3. yüzyıla dayanır. Şehrin yakınlarında Aziz Simon’un (Sim’an-i Amudi) sütunu<sup>25</sup> bulunuyordu. Ömrünün 40 yılını bir sütunun üzerinde insanlara vaaz ederek geçirmişti. M.S.

<sup>23</sup> 1837-1901 arası tahtta bulunan Britanya Kraliçesi Victoria adına, meşhur İngiliz araba yapımcısı Cooper tarafından üretilen bir çeşit fayton (ç.n.).

<sup>24</sup> Regierungsbaumeister, Stadtbaumeister, Landbaumeister inşaat işlerinde, devlet memurları hiyerarşisinde hizmet derecesi olarak kullanılan bir unvan. Kimi eyaletlerde aynı zamanda akademik bir unvan olarak da kullanılmaktadır (ç.n.).

<sup>25</sup> Qal’at Sim’an / Deyr-Sim’an (Sasan), Halep’in 35 km kuzeybatısında bulunan, içinde Hıristiyanlığın ilk azizlerinden “Sim’an-i Amudi” (?-459) adına bir manastır bulunan önemli bir yer (ç.n.).

5. yüzyılda sütunun bulunduğu yere bir kilise inşa edilmiş. Haç formunda inşa edilmiş ilk kiliselerden biridir.

Büyük bir cami, Zekeriya Camisi, Şam'daki ilk Arap hanedanı olan Emeviler tarafından inşa edilmiştir. Vaftizci (Hz.) Yahya'nın babası, (Hz.) Zekeriya'nın mezarı bu camide bulunmaktadır. Şehrin kalesi, ev denizinin üstünden yükseliyordu. Hz. İbrahim Ur'dan Ken'an'a giderken burada kısa bir vakit geçirmiştir. En sevdiği ineğinin taşa dönüşmesi figürü bugün hâlâ kale duvarlarında gösterilmektedir.

İki gün beklemeliydim. Öğleden sonra, büronun kapanmasını müteakip çalışanlar civardaki bir Alman bira lokalinde buluştular. Lokalin sahibi Alman asıllı Bay Hagenlocher, Filistin'de küçük bir Alman kolonisindendi. İkametimin üçüncü gününde inşaat şubesine çağırıldım. Şef vekilinin birinci tacir Bay Merten'le konuşmasından, inşaat hattında bir iş arkadaşının güneş çarpması neticesi hastalanmış olduğunu duymuştum. Artık onun halefi olarak çalışacaktım. Hazırlanmam gerektiği yönünde direktif aldım. Yatak, sineklik ve diğer bazı malzemeleri tedarik etmeliydim. Hastalanan iş arkadaşı ertesi gün getirildi. Doktor tavsiyesi uyarınca tedavi için Almanya'ya geri döneceğinden, ekipmanlarımı bana teklif etti. Ben de memnuniyetle kabul ettim, bazı meslektaşların tavsiyesi üzerine çamaşır, yatak örtüsü ve diğer bazı ufak tefek şeyler de aldım. Ertesi sabah, şafak sökerken, saat 3 ila 4 arasında kendimi inşaat hattının başlangıç noktasında buldum. Ray, travers vb. inşaat malzemeleriyle yüklü bir tren hareket etmek için hazır bekliyordu. Elimde valizim, üstü örtülü bir yük vagonuna yerleştirildim. Vagonda benimle birlikte Bavyeralı, hasta bir meslektaş da bulunuyordu. Konuşmaktan acizdi, buna rağmen yeni iş yerime dair her şeyi öğrenmiştim. İki saatlik bir yolculuktan sonra tren yolunun sonuna varmıştık. Meslektaşımın bundan sonra nasıl devam ettiğini bilmiyorum, zira bu noktadan ileriye yüzlerce kilometrelik hat henüz inşa halindeydi. Beni ise üstü çadırla örtülmüş, yanları ve arkası açık, önden yan yana dizilmiş üç atın çektiği bir araba bekliyordu. Emin olmamakla beraber, arabacı Kürt ya da Arap idi. Ancak açık olan şeydu ki, birbirimizi anlayamıyorduk. Her şey arabaya istiflendikten sonra yola koyulduk. Yol diye bir şeyden bahsetmek mümkün değildi. Güneş, gökte kor gibi yanıyordu. İlk birkaç saat henüz yapım aşamasında olan demiryolu

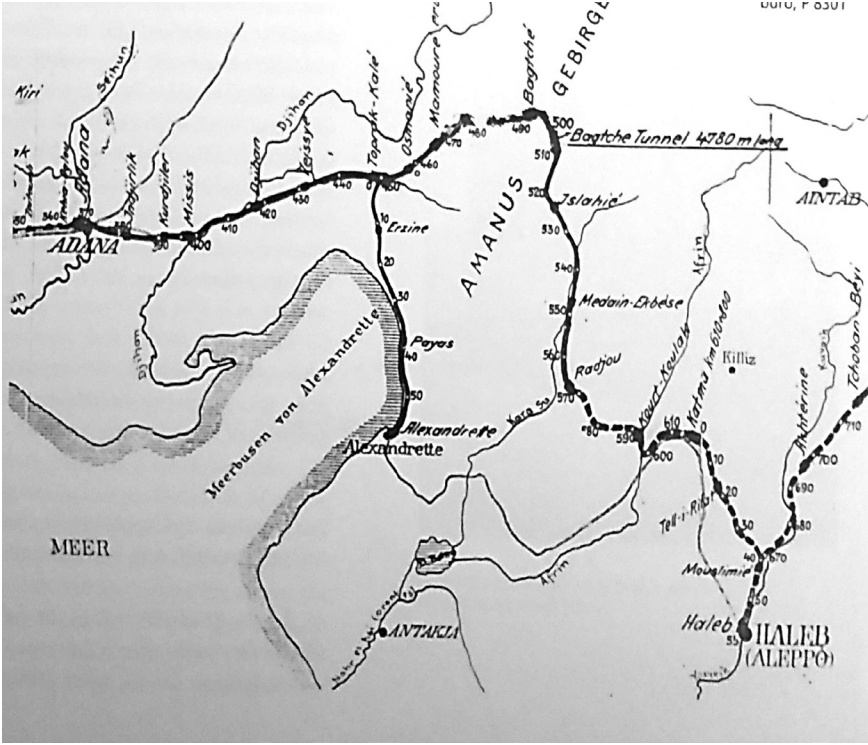
hattımı takip edebiliyordum. Birdenbire hat kesildi ve şimdi artık bir bilinmezliğe terk edilmişim. Bir kuyu başında, daha doğrusu yağmur sularının biriktiği ve yaz boyunca korunduğu bir kuyu başında, atları suvarmak için mola verildi. Yola koyulduktan sonra tarlada çalışanlarla karşılaştık, arabacı onlardan salatalık satın aldı. İştahla salatalığı ısırды ve bana da ikram etti. Bense ikramı geri çevirdim.

Güneş alçalmaya başlamıştı ve biz hala gideceğimiz yere varamamıştık. Civarda yavaş yavaş evler belirmeye, ufukta köyler gözükmeye ve yolda gittikçe artan sayıda insanlarla karşılaşmaya başlamıştık. Yolda küçük bir ağaçlık alanla karşılaştık, bir mezarlık. Arabacım atların koşumlarını çözdü. Geceyi burada geçireceğimizi sandım. Yine yerde bulunan bir kuyudan atlara su verdikten sonra tekrar arabaya koşuldular ve kısa bir yolculuktan sonra hedefe, Misaka köyündeki 14. Departman şefliğine varmıştık. Basitçe bir yapı olan şeflik binası, tahminen 1200 metre yüksekliğindeki Amanos dağlarının eteklerinde kurulmuştu. Yükselen sıradağlar etkileyici bir izlenim bırakıyordu. Beni departman mühendisi Bay Albrecht karşıladı ve birim mühendisi Bay Sigrist'in bürosuna götürdü, kendisi orada yoktu. Yerleşmem için 4 odası olan bir baraka gösterildi. Bunlardan ikisi bana tahsis edilmişti. Valizimi yerleştirdim, yer yatağını serdim, bunların hazırlanmasında yemekhanede çalışan biri de bana yardım etti. Ondan sonra, şefim olacak olan Beyrut'ta yetişmiş, aslen İsviçreli mühendis Bay Sigrist'in yanına çıktım. Kısaca bana görevim hakkında bilgi verdi, sonra akşam yemeği için yemekhaneye gittik. Orada bundan sonra beraber yaşayacağım kadın erkek diğer kişilerle tanıştım. Bay Sigrist'in dışında muhasebe şefi Bay Dirk, Doktor Sabri-Fabra Bey, hemşire Luise Knothe ve departmanda çizimci ve aynı zamanda tercüman olarak çalışan Derviş Bey. Fransızca sohbete başladık. Departman mühendisi Bay Albrecht, karısı, iki çocuğu ve bir de ev işlerinde yardımcı bir Almanla birlikte ailece yaşıyorlardı. Bay Sigrist'in çalışma ofisi de bu binada bulunuyordu, hemen yanında da oturma odası. Onun dışında Bay Dirk ve Derviş Bey için 2 oda bulunuyordu. Hastane 3 uzun koridor şeklinde yapılmıştı. İçinde hasta odaları, doktor dairesi, hemşire odası, eczane vs. bulunuyordu. Bu yükseklikte iklim çok hoştu.

Artık bütün demiryolu hattının inşaa ve idaresini başından sonuna kadar yakından incelemeliydim. Demiryolu hattı, Toroslardaki Ereğ-

li'den başlayarak Adana ve Halep üzerinden bütün Mezopotamya'yı geçerek Bağdat'a varacaktı, hatta daha sonra Basra Körfezi'ne kadar uzatılacaktı. Hat, 4 ayrı kısma ayrılmıştı. Birinci kısmın merkezi Ereğli'de bulunuyordu. İkincisinin Adana'da, üçüncüsünün Halep'te, dördüncüsünün de merkezi Bağdat'taydı. Her bir kısım kendi içinde bölümlere, bölümler de inşa birimlerine ayrılıyordu. XIV. bölümde 6 tane alt inşa birimi bulunuyordu. Ben 5. İnşa biriminde, 562 [+400] ile 568. [+450]<sup>26</sup> kilometreler arasında çalışıyordum. Bütün III. kısımda en enteresan ve de en zor birimdi. Biri 165, diğeri 540 metre uzunluğunda iki tünel ve bir vadiyi üstten geçen 100 metre yüksekliğe sahip 340 metrelik bir viyadük, yapılması gereken işlerdendi. Bunun dışında derinliği 10 metreyi bulan kayalar kırma işi, yüksek şose dolgusu, hatırı sayılır uzunlukta delme işlemleri ve Racu istasyon binasının inşası yapılacak diğer bazı işlerdendi. Bütün hat rampalardan oluşuyordu, 3 kilometrede neredeyse 70 metrelik yükselti farkı oluşuyordu. Ardından birim sonuna, 568'inci km'ye kadar aşağı doğru eğim başlıyordu, 575 metreden başlayarak 400 metreye kadar iniyordu. İşlerin yürütülmesi bir firmaya bırakılmıştı. Biz ise işin idare ve denetim görevlerini üstlenmiştik. Ölçümleme işlerinin çoğu da bizler tarafından yapılıyordu. Aslen Dalmaçyalı bir esnaf olan İvoviç, hat boyunda kendi zevkini yansıtan bir tesis kurmuştu. İçinde hırdavatçı dükkânı, fırın ve kasap da bulunuyordu. İşçilerle ustalar çok renkli bir topluluk oluşturuyorlardı. Duvarcılar ve taş yontucular Yunan, İtalyan, Boşnak, Dalmaçyalı ve Ermenilerden oluşuyordu. İşçilerin ise büyük çoğunluğunu Kürtler teşkil ediyordu. İş yerinde bir dil curcunası yaşanıyor. Uzun zamandan beri ailesiyle Osmanlı'da yaşayan müteahhit, bütün işletmeyi büyük bir ihtiyat ve hünerle idare ediyordu. Yardımcı olarak yanında İtalyan bir mühendis çalışıyordu.

<sup>26</sup> 5. İnşa birimi 50 metrelik yükseklik farkıyla 6 km'den oluşuyordu.



**Açıklama:** Bağdat Demiryolu'nun Adana-Halep arası gösteren harita (ç.n.).

**Kaynak:** Peter Heigl, *Schotter für die Wüste: Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure*, s.67.

Yılın en sıcak zamanlarından Temmuz ayında göreve başlamıştım. Vardığım ertesi günü, ölçümleme işi için işe koyulmuş-tum. Güneş merhametsiz bir şekilde yakıyordu, susuzluğum her saat daha da artıyordu. Bay Sigrist güzergâh üzerinde su içmemem konusunda beni uyarıyordu. Köylerde yerliler arasında ishal hastalığı yayılmıştı. Su, 400 metre aşağıdaki Karasu ırmağından tulumlarla katır sırtında taşınıyordu. Öğlene doğru mola verdiğimizde neredeyse tükenmiştim. İstasyona olan mesafeyi yürüyerek gitmek zorundaydım. Dilim damağıma yapışmıştı, su içmek için yemekhaneye gittim, cehaletimden yanlışlıkla yüksek oranda alkol içeren, anason tadı veren üzümden yapılmış bir tür içki olan rakı şişesini kaptım, ne-

fesim kesilmişti. Peyderpey kendime geldim, öğle yemeğini ağızıma sürmedim. Bay Sigrist at üstündeydi, bense bütün yolu tekrar gerisin geri yürüyecektim. Bu birimdeki işler bir yıldır devam ediyordu. Yapılan işlerin teslim alınması, ölçümleme, denetim, tünel çizim ve ölçümü burada icra ettiğim işlerdendi. Bunun dışında Here-Dere boğazında viyadük ayak temellerinin ölçümleme işleri için hazırlıklara başlanma kararı alınmıştı. Bu işler aylarca sürdü. Gidip gelmeler çok yorucu oluyordu, bir at satın almalıydım. Atı, 6. birimdeki bir müteahhitten 12 Ltgu. yaklaşık 220 Mark'a satın aldım, yular ve eyeri Halep'ten tedarik edebilirdim. Atın bakım ve beslenmesi için aylık 4 Ltgu vermeliydim. Atım her fırsatta beni üzerinden atıp kaçamaya çalışıyordu, nitekim birkaç defa bunu başardı da, ben de peşinden bakakaldım. Kamptaki at bakıcısı Çerkezler atı yakalayana kadar peşinden koşarlardı.

Dördüncü birimdeki bir iş arkadaşı Almanya'ya dönmüştü, onun binek atını bölüm idaresi devralmıştı. Atımı bu atla değiş-tokuş ettim. İdare de bunu kabul etti. Artık bana uygun ve her türlü yürüyüş tarzında güvenli bir ata sahiptim. Tam düşünül­düğü gibi olmasa da eski atım bir yük arabasına koşuldu. [...]

[...] Bu noktada tahılların, en çok da arpanın hangi ilkel koşullarda elde edilip işlendiğine değinmek zorundayım. Arpalar oraklarla biçilip orta yerde toplanır (harman) ve ahşap kızaklarla üstünden geçilirdi (düvenle dövülürdü). İki ahşap silindirle arpa saman haline getirilirdi. Eskiden ahşap yerine taş kullanılırmış. Arpanın samandan ayrıştırılması ise yaba yardımıyla samanların rüzgâra karşı savrulması suretiyle yapılırdı.

Türkiye İtalya'ya karşı olan savaşı kaybetti. Trablus, Libya, Kuzey Afrika ve Ege'deki bazı adalar kaybedilmişti. Savaşın demiryolu inşaatı çalışmalarına bir etkisi olmamıştı. Savaş dolayısıyla ülkeyi terk etmek zorunda kalan İtalyan mühendis ve ustalar savaşın sona ermesiyle kısmen geri dönmüşlerdi.

Yemekte çoğu zaman misafirimiz olurdu. Halep'teki merkez ofisin idarecileri sık sık bize uğrarlardı. Yunan asıllı olan aşçımız, çok iyi yemek pişirir ve az malzemedен sofraya lezzetli yemekler koymasını bilirdi. Yanında yemek işlerinde yardımcı olmak üzere iki kişi çalışıyordu.

Kuyu ya da kaynak suyu yoktu, yer altı sarnıçlarında biriktirilmiş yağmur suyu ise sadece ev ihtiyaçları için kullanılabilirdi. Hayvanlar ve diğer ihtiyaçlar için her gün bir deve kervanı Karasu Irmağı'na su getirmek için giderdi. Hat üzerinde bütün işler el yordamıyla hallediliyordu. Tünel delme ve kaya burgulama işlemleri için gerekli olanlar dâhil, makineler yoktu. Siyah barutla havaya uçuruluyordu. Racu istasyonu için yapılacak olan yüksek binalar, Halep Yüksek Yapı Dairesi tarafından yapıldı. İstasyondaki toprak tesviye işleri hızlandırılmış, hattın sonu yaklaşmıştı. Yağmur mevsimine, Aralık ayına kadar hat işletmeye açılmalıydı. İstasyon ve lokomotifler için gerekli suyun temini için birçok yerde 60 metre derinliğe ulaşan sondajlar vurulmuş, ancak suya ulaşılmamıştı. Kireç taşından oluşan sıradağlarda su damarlarına rastlanmamıştı. Daha sonra istasyonda büyük bir sarnıç inşa edildi. Sarnıca uzaktaki bir nehirden trenle su taşınacaktı.

Haftada iki defa kurye ile postalar gelirdi ve bizim tatil günlerimiz genel olarak yalnız ve sakin geçirdi. Yemekhanedeki bol plaklı bir gramofon tek eğlencemizdi. Şefim çokça fotoğraf çekiyordu ve derleme yapmam için plakları bana bırakmıştı. Misafirler buradaki monotonluğa hareketlilik getiriyordu. Diğer birimlerdeki adamlar rapor vermek için bölüm şefinin yanına gelirlerdi. Halep'ten Alman başhekim de hastaneyi kontrol için gelirdi. Halep'ten gelen bütün misafirler bizde konaklardı. Haftada en az bir defa misafirimiz olurdu.

Birimdeki telgraf istasyonu Halep'teki merkezle ve dış dünyayla irtibatımızı sağlayan tek şeydi. Frankfurt'tan önemli kişiler, 2 yapı müfettişi ve Halep kısım şefi ve yardımcıları, işlerin gidişatını denetlemek için gelmişlerdi. Sonbaharda Racu istasyonuna kadar olan kısmın rayları döşenmişti. İlk yolcu treni istasyona varmış ve Halep'e kadar olan 150 km'lik kısım işletmeye açılmıştı. Kasım sonunda ilk sağanak yağışlar başlamıştı. Bu tabiat ve aynı zamanda insanlar ve hayvanlar için büyük bir rahatlıktı. Asıl yağmur mevsimi Noel zamanında başlamıştı. O yıl çok kar yağmıştı ki bu civarlara pek nadir kar yağar. Civardaki köyler için oldukça zor bir durumdu bu. Çok zor şartlarda, etraftaki kel tepelerde bulunan çalı köklerinin dışında doğru dürüst yakacak yoktu. Orman tamamen yabancı oldukları bir şeydi. Diğer yakacak türleri de odun kömürü ve tezektir. [...]

[...] Sonbahardan Aralık ortalarına kadar her gün tatlı taze üzüm

olurdu. Tren hattının işletmeye açılmasıyla birlikte sebze ve meyve artık Halep'ten geliyordu. O vakte kadar patates ve sebze gibi şeyleri Akbez Manastırı'ndan temin ediyorduk. Yerli halk patates nedir bilmiyordu. [...]

[...] İnşaat birimindeki işler bitirilmişti. Aynı zamanda hükümet mimarı olan şube mühendisi ikinci birime tayin edilmişti. Yemekhanede gürültülü geçen bir veda gecesi düzenlenmişti. Derviş bey iyi konuşmadığı Almanca ile “ben bir budalayım” diye başlayan bir konuşma yaptı. Kahkahalarımızı da tasdik olarak kabul etti ve “bu kadar kötü gülmeyin” diye devam etti konuşmasına. [...] Yağmur zamanı gelmişti ve Noel günü yaklaşıyordu. Karşı tepelerden Noel ağacı getirmek için bir grup yola koyuldu ve bir hafta sonra çok sayıda ağaç ile geri geldiler. Bunlardan bir kısmı Halep'te tanınmış ailelere gönderildi.

Noel gecesinde parlayan ışıklarla donatılmış bir çam ağacı yemekhaneyi süslüyordu. Aklımız memlekette kalmıştı. Noel tatilinde çalışmak zorundaydım. Yağmur yağıyordu, henüz inşa halindeki sarnıçlarda çökme tehlikesi oluşmuştu. Mevcut bütün çalışanlar işe gönderilmişti. Yağmur mevsimi gelmişti. Dışarıdaki bütün işler durmuştu. Sadece tünel çalışmaları devam ediyordu. Bilhassa istasyon çevresindeki yollar çamur deryasına dönmüştü. Atlar diz boyu çamura batıyorlardı ve at sürmek mümkün değildi. Bu durum haftalarca devam etti. Güneş tekrardan çıktığında tabiat çiçek deryasına dönmüştü. Yaz aylarında kuraklığın hüküm sürdüğü ve bütün bitkilerin toza bulandığı yerlerde, artık otlar filizlenip yeşermeye başlamıştı. Her tarafı bir renk cümbüşü sarmıştı. Ancak sadece birkaç hafta için. Güneş tekrar yükselmeye başladığında her şey kurudu ve yeniden işlere konulmaya başlandı. Dik yamaçlı Here-Dere geçidindeki viyadük sütunlarının temeli atılmaya başlandı. Bu işte çok titiz olmak gerekiyordu.

1912 yılında Balkanlar'da savaş patlak vermişti. Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan Türkiye'ye karşı savaşıyorlardı ve savaş etkisini göstermeye başlamıştı. Toros dağlarında bazı yerlerde işler durmuştu. Önemli sayıda personel işten çıkarılmış, hatta bütün işlerin durdurulacağına dair dedikodular yayılmıştı. Projeyi finanse eden Berlin'deki Deutsche Bank, İngiliz ve Fransız hisselerini satın alarak vaziyeti kurtarmıştı. Türkiye bu sefer de yenilmişti. Bal-



kanlar'da büyük toprak kaybına uğramıştı. Avrupa kısmında elinde sadece ufak bir toprak parçası kalmıştı. Galipler arasında yeni bir savaş patlak vermişti. Havada kokusu hissedilen I. Dünya Savaşı'nın habercisiydi bu.

Türk ordusunu yeniden teşkilatlandırmak gayesiyle bir Alman askeri heyeti hükümetin isteği üzerine Türkiye'ye gelmişti. Bu sayede tekrardan güven duygusu oluşmuştu. İşler hızla ilerliyordu. Arap asıllı olan doktorumuz Fırat nehri civarındaki bölüme tayin edilmişti. Bizim bölüme yeni bir doktor, bir Ermeni, atanmıştı.

1913 yazında, yemekhanede çokça misafirimiz oldu. Augsburg-Nürnberg Makine Fabrikası'ndan bir köprü inşa mühendisi, viyadük montajının ön çalışmalarını halletmek için Mainz civarındaki Gustavsburg'tan gelmişti. Tüneldeki çalışmalar kâfi derece ilerledikten sonra Racu İstasyonundan Here-Dere geçidine kadar olan raylar döşenmişti. Artık köprünün hazır blokları nakledilebilirdi. Montaj için Alman bir mühendis ve 7 montajcı daha geldiler.

İlk başlarda misafirimiz olan bu grup, zamanla inşaat yerine kendilerini de monte ettiler. Şimdi artık canlı, hareketli bir dönem başlamıştı. Yaşı ilerlemiş bir Alman bize yapı müfettişi olarak tayin edildi. Hoşsohbet ve eğlenceden yana artık şikâyetimiz kalmamıştı. Demiryolu hattındaki çalışmalar ikinci plana atılmıştı, bütün ilgi viyadükün montajına yoğunlaşmıştı. Köprü ayakları ve kare şeklindeki yüksek payanda duvarları köprü parçalarının kurulması için hazır hale getirilmişti. İşin asıl zorluğu viyadükün demir parçalarının kaidelerin üstünde tam olarak sabitleştirilmesindeydi. Dördü için bir payandanın kullanıldığı kaideler, boğazın yamaçlarında farklı yükseltilerde bulunuyorlardı. Doğrudan ölçüm mümkün değildi. Triangulasyon ve teodolitle açı ölçmek suretiyle tek tek noktalar belirlenmek zorundaydı. Uzunluk ve yükseklik ölçüleri hazır olarak gönderilmiş parçaların ölçüleriyle birebir uyuyorlardı. Burada kendisinden çokça istifade ettiğim şefimin bilgi ve tecrübesini anmadan geçemeyeceğim. [...]

[...] Viyadükün inşa ve montaj işleri hızla ilerliyordu. Gelip geçenlerin ve ziyaretçilerin sayısı giderek artmıştı. Hititlerin zamanından kalma mağara evler, bunlardan civarda çok vardı, oldukça ilgi çekiyordu. [...]

[...] Atla bir günlük mesafe kadar uzağımızda bulunan antik şehir

Kiros'u şefimizle birlikte gezdik. Eski çağlarda büyük bir mekan, bugün sadece harabe yığını. [...] Geceyi civardaki bir köyde geçirdik. Köy ahalisi, Türkmenler, bizi nazik karşıladılar. Köyün yaşlıları bizi selamlayıp ikramda bulundular. Gece, oralarda adet olduğu üzere damda uyuduk. Ertesi sabah yola koyulduğumuzda, ne amaçla yapıldıkları tam olarak anlaşılmayan civardaki *katakomplardan*<sup>27</sup> bahsettiler. Akşama doğru geri döndüğümüzde, bazen günlerce kalan ziyaretçilerin değişmiş olduğunu gördük. Civardaki tepeliklere kır gezintisine çıkmak veya piknik yapmak oldukça meşhurdu. Diplomatlar, gazeteciler vs. hattı görmek için sık sık gelirlerdi. Özellikle çeşitli kılıkta ortaya çıkan İngilizler özel ilgi gösteriyorlardı. Civar köylerde yaşayan Kürtler, demiryolu inşaatında çalışmak suretiyle devamlı bir gelire kavuşmuşlardı. Demiryolundan önce çeşitli ticaretle geçiniyorlardı. Ellerindeki nakit miktarı artınca istekleri de büyüyordu. Artık daha çok düğün oluyordu. Çok yakınımızda olan Missaka köyünden sık sık gündüz gece, hatta günlerce davul zurna sesleri yükseliyordu. Kadınlar ve erkekler ayrı ayrı kendi aralarında eğlenirdi. [...] Yakınlardaki bir komşu köyde düğüne davet edildik. Köyün şeyhi demiryolu hattı yatağına çakıl tedarik ediyordu. Köy bir tepeye kurulmuştu. Köyün hemen hepsi müsellah erkekleri bizi silahlarla selamladılar. Kadınlar oldukça renkli elbiseler içinde halka şeklinde duruyorlardı. Erkekler de aynı şekilde kendi içinde kümelenmişlerdi. Kahve, kavun, üzüm ve bulgurla (pilav), kuzu çevirme ikram edildi. Köyün yerlileri arasında kan davası devam etmekteydi. Bir ara Şeyh Musa yanında Missaka köyünden birçok adamla büromuza geldi ve yakınlardaki çalılığın civarında bir ceset olduğunu söyledi. Köyün eski sakinlerinden, kadın meselesinden dolayı köyü terk etmiş birinin cesedi olmalı diye anlattı. Bay Sigrist onunla beraber gitti. Tahmin edilen kişinin cesediymiş, kan davasına kurban gitmiş.

Bizi sık sık ziyarete gelenlerden biri de bir ağaydı. Demiryolu hattı, büyük tarlalara sahip bu ağanın arazisinden geçiyordu. İstimlâk karşılığı tazminat da almıştı. Şeyh ve ağa Paskalya, Pantkot yortusu ve Noel gibi bayramlarda bizi ziyarete gelir ve iyi dileklerde bulunurdu. Biz de aynı şekilde iade-i ziyarette bulunurduk. Biraz uzaktaki Maraş Misyon Hastanesi'nden satılmak üzere harika el yapımı eşyalar getiri-

<sup>27</sup> İlk Hristiyanların kayaları oyarak veya yer altını kazarak uzun dehlizler biçiminde yaptıkları, ölülerini gömdükleri veya tapınak olarak kullandıkları mezarlık (ç.n).

lirdi. Hastanenin hekimi değişmişti, yerine gelen yine Ermeni k3kenli hekimden bir halı satın almıştım. Bu y3r3k halısı yine hekim olan dedesinden kalmıştı.<sup>28</sup> Halep'e yaptığım bir seyahat tekrardan dış d3nyayla bağlantı kurmamı sağladı. O zamanlar 200.000 civarında n3fusu olan Halep, tamamen Arap idi. Genellikle ticaret ve komisyonculuk yapan az sayıda Avrupalı aile bulunuyordu. Ermeni ve Rumların işlettiği yerlerde alışveriş yapma imkânı bulunuyordu. Pahalı da olsa her şey bulunuyordu. şehirde bir sinema vardı, g3sterimler akşamları a4ık havada yapılırdı. Seyircilerin alkış sesleri arasında g3sterilerin yapıldığı gezici bir sirk 4adırı kurulmuştu. En etkileyici olan ise yerlilerin kahvehaneleriydi. Pitoresk kıyafetleriyle Arap erkekler toplanır, kahvelerini yudumlar, saatlerce domino ya da tavla oynar ve nargile i4erlerdi. Her şapkalı yabancıyı bir gâvur ya da Hristiyan domuzu olarak g3r3rlerdi. Benim gibi yeni olan biri i4in korku dolu bir intiba uyandırıyordu. Eskiden beri ticaret ve değiş-tokuş şehri olan Halep'te 4ok b3y3k bir 4arşı bulunuyordu. Deve kervanları 4ok uzak yerlerden yabancı diyarların 3r3nlerini getiriyordu.

4arşı denince, her tarafın d3kkânlarla sarıldığı koca bir mahalle akla gelmeli. Her meslekten esnaf, genelde 4atılı ayrı bir sokakta k3melenmiştir. Doğunun b3t3n kokuları ve her dilden seslerin birbirine karıştığı bir karmaşa karşılar insanı. Ustalar meraklılarca etrafı sarılmış şekilde, sokakta işlerini icra ediyorlardı. Başka bir sokakta sadece halı t3ccarları toplanmıştı, diğer birinde ise kuyumcular, ipekli 3r3nler ve el yapımı eşya satanlar. Herkes malını bağırarak satmaya 4alışıyordu. Sıkı pazarlıkla anlaşmalar bağlanıyordu. Sakin bir k3şede okuma yazma bilmeyenler i4in mektup yazan bir kâtip oturuyordu. Etrafını dinleyicilerin sardığı bir hikâyeciyi bağdaş kurmuş oturuyordu. Sadece şark'ta g3rebileceğiniz bin yıllık eski bir resim...

Akşamları iş arkadaşlarıyla birlikte Alman gazinosunda ge4iriyordum. Işyerine geri d3nd3đ3mde g3nl3k hayat eski hal 3zere devam ediyordu. 3n3m3zde yağmur mevsimi vardı. Hat inşaatında işler hızlı ilerliyordu. M3teahhitte beraber hesap işleri yapılmaya başlanmıştı. Bu y3zden sık sık ziyaret4ilerimiz oluyordu ve akşamları sohbetle ge4iyordu. Noel yaklaşmaktaydı. Hristiyan bir Ermeni olan doktorumuz yanımıza geldiğinde tek kelime Almanca bilmiyor-

<sup>28</sup> Mielke, 1943'te oğlu Frederich V'e hediye ettiği bu halıyı Suriye'de satın aldığı ilk eşya olarak niteler (4.n.: Bu dipnot Mielke'nın oğlu Prof. Dr. Ing. Friedrich Mielke'ya aittir).

du. Kısa bir süre içinde bizimle sohbet edecek seviyede Almanca öğrenmişti. Işıklandırılmış ve süslenmiş Noel ağacını görünce bunun çocukça olduğunu düşünmüştü.

Noel'i geniş bir çevreyle beraber geçirdik. Viyadükün montaj işlerinde çalışanlar ve diğer başkaları da misafirimizdi. Aşçımız zahmet edip bize kocaman bir pasta yapmıştı. Her şey neşeli bir havada geçiyordu. Yılbaşını beraber kutlamak için diğer birimlerden bazıları gelmişti. 1914 keyifli, şen bir şekilde karşılanmıştı. Üstümüze gelmekte olan savaş hakkında kimsenin bir fikri yoktu.

Yılın çöken soğuklarıyla beraber yaban domuzları dağdan yerli halkın bağlarına iniyordu. Ara sıra alaybozan tüfekle avladıkları domuzu bize bir bahşiş karşılığında verirlerdi. Müslüman olan bu yerliler, diğer bütün Müslümanlar gibi domuz etinden iğreniyordu. Domuz eti bizim için güzel bir değişiklik olmuştu ve aşçı hoş şekilde hazırlamaktan anlıyordu. Et yemeklerimiz genel olarak koyun ve keçiden oluşuyordu. Günlük şarabı Filistin'deki Alman yerleşimcilerden temin ediyorduk. İthal Alman birası gümrük vergilerinden dolayı çok pahalıydı, aynı şekilde purolar da pahalıydı. Buna karşın sekt gibi köpüklü şarap gümrüksüz ithal ediliyordu ve Almanya'dakinden daha pahalı değildi. Ara sıra aşçımız sofraya tavşan eti koyardı. Bu civardaki nadir bir tattı. Yabani başka bir şey yoktu. Geceleri ulumalarından kendilerini hissettiren çok sayıda çakal vardı. Nadiyen de olsa kurt ve sırtlan görülmüştü.

Gelip gidenler arasında Alman askeri misyonuna bağlı, Türk üniformalı subaylar ve yüksek rütbeli askerler de bulunuyordu. Söz Balkan Savaşları'ndan açıldığında, Almanca konuşan bir Türk rütbeli Avrupa'da dağılacak ilk ülkenin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu olduğunu ifade etti. Biz şok olmuştuk, siyasi durumun nasıl keskinleştiği konusunda hiçbir fikrimiz yoktu. Almanya'dan getirilen 2-3 haftalık gazete ya da dergiler buraya hiçbir şey taşııyordu.

Viyadükün montaj işleri zor bir durum almıştı, sadece Halep tarafından işler yürütülebiliyordu. Ayrı ayrı yapılan 74 metrelik ayak açıklığındaki kısımlar asılı halde bırakılmıştı. Bu derece derin bir uçurumun başında çalışmak baş döndürücüydü. İdarenin mahareti ve Alman montaj ekibinin becerikliliği sayesinde işler herhangi bir

kazaya mahal vermeden yürüyordu. Yabancı mühendis ve ustalar da bunun farkındaydılar.

Baharla birlikte her taraf rengârenk çarşafllara bürünmüştü. İnsanlar ve hayvanlar rahat bir nefes almaya başladılar. Paskalya yortusuyla birlikte yine bir hayli misafirimiz olmuştu. Aralarında yıllardır Halep'te ticaretle uğraşan İsviçreli bir grup da vardı. Bunların arasında 36 yıldır kesintisiz olarak Halep'te ikamet eden yaşlıca biri bulunuyordu, burada ilk defa trene binmişti. İşlerin ilerlemesiyle birlikte personel de değişiyordu. Luise hemşire Almanya'ya geri dönmüştü. Onun yerine Frankfurt'tan biri gelmişti. Bölüm mühendisi Fırat bölümünün başına atanmıştı. Şefim, Bay Sigrist, 4 aylığına Avrupa'ya gitti. Birimde geri kalan işleri ben halledecektim. Bölümün idaresi ailesiyle birlikte yanımıza yerleşen 3. İnşa Birimi şef mühendisine havale edilmişti.

Pantkot (küçük paskalya) yortusu büyük şenlikle kutlandı. Hat çalışanlarının dışında, Halep'ten de aileleriyle birlikte gelenler vardı. At gezintisinden sonra yapılan piknik bizim için sıra dışı bir değişiklikti. Memleketten uzaktaki tasasız günlerdi.

Montaj mühendisinin kısa süre önce gelen hemşireyle nişanlanması sürpriz olmuştu. Bu olay da layıkıyla kutlandı.

Bu aralar, Saarbrück'teki arkadaşım Schlüter'den oraya gelmem hususunda bir telgraf almıştım. Bir sonraki mektubunda cazip teklifler sunuyordu. Geri dönüş bileti vs. Çok kötü bir durumda kalmıştım. Uzun uzun düşündükten sonra Halep'e gidip oradaki kısım yöneticisiyle görüşmeye karar verdim. Sözleşmemin sona ermesine daha bir yıl vardı. Durumu kendisine arz ettiğimde, bana "*eminim ki bir yıl içinde tekrar geri gelmek için bana yazacaksınız. Ücretinizi de arttıracam*" dedi. Böylece mevzu kapanmış oldu ve ben de 28 Haziran günü geri döndüm.

Tren istasyonunda müteahhit firma yetkilisi, Avusturya veliaht prensinin eşiyle birlikte Saraybosna'da öldürüldüğünü söyleyince çok şaşırılmıştım. "Bu savaş anlamına geliyor" diye ekledi. Slav yanlısı olarak içten içe Alman karşıtı biriydi. Bu hisler içinde geridöndüm. Haber burada da duyulmuştu, herkes büyülenmiş gibiydi: Ne olacak? Ertesi günler, hatta haftalar sakince geçti, ta ki Avusturyalı ve Macar askerlik yükümlülerinin Halep'teki konsolosluğa müra-

caat etmeleri talep edilene kadar. Avusturya'nın Sırbistan'a verdiği ultimatom olayın vahametini gözler önüne seriyordu. Gelecek günleri büyük bir gerginlikle bekliyorduk. Bütün söylentiler ve genel rahatsızlıklara rağmen Ağustos'un başlarına kadar herhangi bir haber almadık. 5 Ağustos günü postacı Almanya'nın Rusya ve Fransa'ya karşı savaş ilan ettiğini bildiren kahredici haberi getirmişti. Bütün işlerin derhal bırakılıp, askerlik yükümlülüğü olanların Halep konsolosluğuna başvurmaları isteniyordu.

Şaşkınlık had safhadaydı. Gerekli işler aceleyle halledilip, ne var ise bavul ve kutulara doldurularak yolculuk için hazırlık yapmaya başladık [...] <sup>29</sup>.

[...] Berlin'de yeni elbiseler aldım ve Frankfurt'a doğru yola çıktım. Burada yeni bir sözleşme imzaladım ve yine III. Kısımda görevlendirilmiştim. Pasaport ve vize işlemleri vakit alacağından, vedalaşmak üzere ailemin yanına gitmeyi planlıyordum. Frankfurt'tan gelecek haberi beklemek üzere geri gittim. 31 Ağustos 1916'da iki genç tüccarla beraber Münih'ten yola koyulduk.

İkinci şark yolculuğu başlamıştı. Trende çok az sivilin dışında yolcular genelde askerlerden oluşmaktaydı. Yolculuğumuz Viyana, Budapeşte, Belgrat ve Sofya üzerinden devam etti. Savaşın izleri her yerde hissediliyordu. Askeriye her yerde hükmediyordu.

Tekrar İstanbul'a varmışım, şartlar değişmiş olsa da yine eski tanıdık manzaraydı. Her şeyi satın almak mümkündü, restoranlarda iyi yemek yenilebilirdi. Savaştan dolayı firmanın merkez idaresi Frankfurt'tan İstanbul'a taşınmıştı.

Artık direktifleri buradan alıyorduk. Bu arada 1912'de karısıyla İstanbul'dan İskenderun'a giderken gemide tanıştığım adamla karşılaştım. Yolculuğumuz Haydarpaşa'da başlıyordu. Adana'ya kadar olan tren yolculuğumuz sık sık kesintiye uğruyordu. Adana'da 1912-14 yılları arasında 14. bölümden tanıştığım bir tanıdık beni beklemekteydi. Yolculuğumu bir gün ertelemem hususunda beni ikna etti. Oraya kadar gözüm gibi baktığım şemsiyemi evinde unutmuşum.

<sup>29</sup> Bundan sonraki sayfalar (32-48) Almanya'ya dönüş ve askere alınma anılarından oluştuğu için bu çalışmaya alınmamıştır. Osmanlı'nın Almanya safında savaşa katılmasıyla, askerlik yükümlülüğü bulunan demiryolu çalışanları görevlerini çalıştıkları yerde icra edebiliyorlardı (ç.n.).

[...] Ertesi akşam son istasyona varmıştık. Kocaman bir askeri depolama yeriydi. Yapımı devam eden tüneller sebebiyle buradan itibaren demiryolu kesintiye uğruyor, kamyon ve diğer araçlarla yola devam ediliyordu. [...] Kalacak bir yer bulmaya çalıştık. Dev bir çadır kampı kurmuş olan askeriye bizi geri çevirdi. Merkez karargâhtan gelen yüksek rütbeli biri bizimle aynı zamanda oraya varmıştı. Onu götürecektir olan büyük bir kamyon istasyon binasının yanında park etmişti. Şoför ve yanındaki geceyi kamyonunda geçirecekti.

Onlarla beraber kamyonu binmemiz için bizi davet ettiler. Hava çok bunaltıcıydı, ay parlıyordu, çakallar etrafımızda her tonda uluyordu. [...]

Sabah alacakaranlıkta bir kamyonun üstünde, hoplayıp zıpladığımız bir yolda yolculuğumuz ikindiye kadar devam etti. Gâvur Dağı'nın eteğinde kurulmuş olan İslahiye'den itibaren trenle devam ettik. Buralar bana tanıdık geliyordu. Yapımında benim de katkıda bulunduğum viyadük ve tünellerden geçiyorduk. Racu istasyonunda sarnıçtan trene su konuldu. 1912 Noel'inde bu istasyonun yapımını yönetmişim. İstasyonda bir sondaj makinesi gözüme ilişti, tekrardan su arıyorlardı demek. Değnekle su arayan yüksek rütbelilerden biri, buralarda bir yerde bir su damarı tespit etmiş olmalı. 60 metre sondaj vurduğumuz halde su çıkmamıştı. 1912 yılındaki nafiye çabaları dikkate almamış olmalıydı. Halep'e vardığımızda Alman gazinosuna gittik.

Şehir ve çevresi bir kamp gibiydi. Türk askeri haricinde Alman ve Avusturyalı birlikler de mevcuttu. Buradan Kafkas, Bağdat ve Sina cephelerindeki operasyonlar yönetiliyordu.

İnşa biriminde bazı tanıdıklara rastladım. Şef ile görüşme neticesinde teknik büroya verildim. İsteğim üzerine tekrar işe başlamayı geçici olarak ertelemek durumundaydım. Gazino, seyahat etmekte olan görevliler tarafından doldurulmuştu. Ermeni bir ailenin yanında özel bir oda aradım. Kısa bir süre sonra Racu istasyonundaki su oranlarını araştırma görevi tarafıma tevdi edildi. Danimarkalı olan sondaj ustası çok uzun zamandan beri orada çalışmaktaydı ve daha önce hastane olarak kullanılan bir yere yerleşmişti. Şimdi ıssız ve boş olan tüm o tanıdık yerleri ve yapıları tekrar görmek birçok hatırayı canlandırdı. Daha önce olduğu gibi tüm sondaj denemeleri

olumsuz sonuçlanmıştı. Tüm araziyi bir kez daha beraber yürüdük. İstasyondan 1200 metre uzaklıkta, 2 numaralı demiryolunun sağ ve solunda çok eski sarnıçlar bulunmaktaydı. Yağmur sularının biriktiği bu sarnıçlar uzun yaz aylarında civarda bulunan köylere su sağlamaktaydı. Demiryolunun yakınına bir kazı yapılmasını teklif ettim. 2x2 metre ölçülerinde bir çukur kazıldı. 2 metrelik bir derinlikten sonra su kendini gösterdi. Biraz daha kazınca birikmeye başladı ve kaybolmadı. Birkaç gün boyunca aynı seviyede durmaya devam eden su seviyesini gözlemledik. Su sarnıçlardan mı sızıyor diye aynı şekilde sarnıçları da gözlemledik. Ancak bu olamazdı, zira sarnıçlar arazide daha derindeydiler. Böyle bir şey olsaydı, halkın öfkesini üstümüze çekmiş olurduk.

Sondaj hattı ve pompalama düzeneği sayesinde istasyonun su ihtiyacı karşılanmış oldu. İki sene boyunca çalıştığım yeri yürüme fırsatını değerlendiriyorum.[...] Halep'ten itibaren ve aşağıda belirtilen Fırat Nehri üzerindeki Cerablus'ta da çeşitli vazife seyahatlerinde bulundum. Burada köyün en yaşlısı olan şeyhin konuğuydum. Fırat Nehri'nin sol tarafında yer alan, İngilizler tarafından yapılmış olan kazıya yakından bakma imkânım oldu. Birkaç günlük seyahat beni Fırat'ın doğusunda yer alan Telebyad istasyonuna götürdü. Kapalı olan bir taş ocağı işletmesi, demiryolu hattına çakıl çıkarmak için muhtemelen tekrar açılmalıydı.[...]

[...] Halep'teki merkez büro tarafından demiryolu hattı inşasının devamı projelendirildi ve yönetildi. Resulayn istasyonundan, 976. km, Nusaybin istasyonuna kadar olan 120 km inşa halindeydi. İnşa hattı 4 bölüme ayrılmıştı. Kasım'da 2. Bölüm'deki bir meslektaşım hastalanmıştı ve ben onun halefi olarak belirlenmişim. Halep'te satın aldığım bir binek atı da ekipmanıma dâhildi. Seyahat esnasında difteri hastalığına yakalandım. Resulayn'da bir meslektaşın yanında hasta olarak yatmak zorunda kaldım. Missaka'dan eski bir tanıdığım olan doktor beni derhal geri göndermek istedi. Günler sonra seyahatin devamını düşünebilecek duruma gelmişim. Valizimle bir atlı arabada, at da arabaya bağlı vaziyette seyahat devam etti. Gözün alabildiği ve ondan da uzak mesafe boyunca ağaçsız bir bozkır. Ne bir köy, ne bir yerleşim yeri, sadece sararmış otlarla kaplı tepelik araziler.

Bölüme akşam varıldı, benim için getirilmiş olan çadır kurul-



du. Bölümde bulunan herkes, personel, çalışan çadırda kalıyordu. Bir yeraltı sığınağı toplanma ve ortak kullanım alanı olarak hizmet veriyordu. Bölümdeki yapılar ile birçok hastane binası kerpiçten yapılmıştı. Kerpiç tuğlaların hazırlanması Hintli savaş tutsakları tarafından yerine getiriliyordu.[...] Yapı kerestesi ve çatıyı kapatacak herhangi bir malzeme olmadığından, her şey bu şekilde yapılmalıydı. Her daim 4x4 metre ölçülerinde olan kare formunda bir odanın üzerine kurşun bir kubbe örülürdü. İtalyan bir mimarın talimatları doğrultusunda, yerli duvarcılar bu işte büyük bir istidat gösteriyorlardı. Halep civarındaki fellahların arı kovanı formundaki yapıları örnek teşkil ediyordu. Mevcut kusur ise kerpiç tuğlaların hazırlanmasına geç başlanması ve çoğunun henüz kurumamış olmasıydı. Tren ve binek atları için daha uzun bir yer hazırlandı ve üstü kemerle kapatıldı. Daha zor olanı ise çalışanlar ile savaş tutsağı Hintlileri barındırmaktı. Barakalar bulunmuyordu. Mevcut çadırlar ise yeterli değildi. Göçebe Bedevilerin büyük, siyah çadır brandalarına başvuruluyordu. Bu çadırlar keçi kılından yapıldığı için su geçirmemek gibi avantajı bulunmaktaydı. Çoğunlukla yaşlı ve askerlik yükümlülüğü olmayan gençlerden oluşan çalışanlar uzak yerlerden alınıyorlardı. İaşenin temini de aynı şekilde kötüydü. Ekmek ihtiyacı giderilmek için bir fırın yapılmıştı, bir kasap da ihtiyaç duyulan eti tedarik ediyordu. Acil olanı bile yerine getirmek çoğunlukla çok zor oluyordu. Aynı şekilde herhangi bir yakacak materyal da bulunmuyordu. Fırın bozkırdaki otlarla yakılıyordu. Demiryolu hattındaki işlerde özel bir zorluk bulunmuyordu, genel itibariyle toprak işleriydi. Köprü ve geçitler geçici olarak yapılıyordu. Büyük yarma ve yüksek setler söz konusu olduğunda, etraftan dolaşılıyordu. Söz konusu olan demiryolunun bir an evvel döşenmesi idi ki, bu sayede Kafkas ve Bağdat cephesindeki birliklerin ikmalî hızlı bir şekilde sağlanabilecekti. Yağmur vakti bozkır geçilmez oluyordu. Yağmur vakti kapıdaydı ve beraberinde büyük hayal kırıklıkları getiriyordu. Kuzey dağlarından kereste kesilerek arabayla getiriliyordu. Bizim ve demiryolunun güvenliği için bir Türk piyade bölüğü yakınımıza konuşlandırılmıştı. Noel'in hemen öncesinde yapılar neredeyse bitmişti. Taşınmak için hazırlanıyorduk. Noel günü yağmur başladı, fırtına koptu, çadırlar parçalandı. Yollar haraptı. Demiryolu hattının sonu daha epey bir uzaklıktaydı. Yapılardaki kubbeler aralıksız yağın yağmurdan dolayı yıkıldılar. İlk olarak ahırın tavanı çöktü. Şans

ki o esnada hayvanlar içinde değildi. Ancak bazı kubbeler ayakta kalabildi, böylece bazı bölümlerin üstü örtülü kalabildi. Çadırda kalmamız gerekiyordu. Demiryolu ikmal konvoyu gelmemişti. Gıda eksikliği bulunmaktaydı. Çalışanlar çadırlarında yakacak olmaksızın, battaniyesiz, zemin üzerinde, herhangi bir sıcak bakım olmaksızın geçiniyorlardı. Bu durum günlerce, hatta haftalarca devam etti, ta ki bir veba salgını gelip de birçok kurban alana kadar. Bölüm hastanelerindeki yerli doktorlar çaresizdiler. Savaş tutsağı bir İngiliz doktor da aynı şekilde fikir sahibi değildi. Halep'ten Alman başhekim tifüs ateşi teşhisinde bulundu. Hastaların sağlıklı olanlardan ayırt edilerek karantina altına alınmaları gerekiyordu. Zorluk üstüne zorluk! Bu şartlar altında, özellikle savaş tutsağı Hintliler tarifsiz acılar yaşıyorlardı. Çoğu öldü. Fark edilir bir düzelme 01.03.1917 tarihinde demiryolunun bulunduğumuz yere, Arada'ya, 1017. kilometreye varması ile görüldü. İhtiyaçlar giderilip, bakım gerçekleşti. Havalar değişmeye başladı, baharla birlikte tüm bozkırda çiçekler açmaya başladı. Bu çorak topraklarda renkli bir halı döşenmiş gibiydi. Çiçekler arasında ebegümeci bütün renkleriyle tabiata hâkimdi.

Demiryolunda sürekli bir hareket vardı. Günde bir defa Halep'ten gelen tren birçok yolcu getiriyordu. Cepheye gelip giden askerler yoğunlukta idi. Yapılarımız oluklu sacdan yeni bir çatıya sahipti, kubbelerin yarısı yıkılmıştı. Nihayet çadırları terk edip kendimizi ev düzenine sokabildik. Hayat kendisini farklı bir yüzle göstermekteydi. Babulah adında Hintli bir hizmetçim vardı. Yaşlı, lakin güvenilir biriydi. Aynı şekilde bir Hintli olan aşçımız da mutfakta hayranlık uyandırıyor. Yemek odamız da sanatçı yetenekleri olan bir meslektaşımız tarafından güzelce boyanarak dekore edildi, hatta bir piyanomuz bile vardı. Sadece bize değil oradaki tüm misafirlere güzel dinlenme imkânı sağlıyordu. Dağlardan kereste taşımacılığını desteklemek amacıyla demiryolu uzatıldı. Meslektaşlardan biri bu işin yönetimini aldı ve 8 km. uzunluğunda dağ eteklerine kadar yol uzatıldı. Yüzlerce yük taşıyan hayvanlar vasıtasıyla keresteler önce yolun olduğu yere kadar taşındı, ardından da istasyona getirildi. Burada testerelerin hareketi için bir lokomobil hazır edildi. Kömür eksikliğinden dolayı lokomotiflerin yakıtı olarak odun kullanıldı. Bir su istasyonu kuruldu, yüksek bir konteynır konuldu, uzak bir dere-den boru hattı ve pompalama sistemi ile buraya su getirildi. Binek

ve yük atlarının taze ot ihtiyacını gidermek için geniş bir alandaki arpa biçildi. Alan korkunç derecede verimliydi. Göçebe Bedeviler sığır sürüleri, develeri, koyun ve keçileriyle bir otlaktan diğerine göç halindeydiler. Sıklıkla etrafta konaklayarak, süt, koyun peyniri ve diğer ürünlerini satmaktaydılar. Bizim çiftlik hayvanlarımız, inek, keçi, tavuk, hindi vs. mutfak ihtiyacımızın bir kısmını gideriyordu. Çalışanların ihtiyacını gidermede çok büyük zorluklarla karşılaşılıyordu. Savaş zamanıydı, gıda eksikliği ile birlikte giyecek ihtiyacı da hissediliyordu. Hintliler için Amerika'dan Kızılhaç vasıtasıyla yardımlar geliyordu. Aynı zorluk savaş halindeki Kafkas bölgesinden sürgün gelenler ve aileleri için de söz konusuydu. Birçok kadın ve çocuk gıda yardımı alabilmek için çalışmak zorundaydı. Patates bu insanlarca bilinmiyordu. Tadına alışmaları için uzun bir zaman geçmesi gerekti. Etin, özellikle inek eti ile diğer etlerin birlikte taşınması söz konusu olduğunda, Hintliler açlık grevine giriyorlardı. Sağ kalan Ermeniler bizden barınma ve koruma talebinde bulunuyorlardı. Özellikle zanaatkârları işimize yarıyorlardı. Temiz ve çalışkan Ermeni kadınları çamaşırlarla ilgileniyorlardı. Yağmur zamanından sonra, Nisan sonları sıcak hava dalgası hüküm sürmeye başladı. Ay boyunca termometre gün içerisinde gölgede 40-45 dereceyi gösteriyordu. Geceleri özellikle sabaha karşı çok serin oluyordu. Kısırağımın bir tay doğurması Temmuz'un aşırı sıcak bir günündeydi. Yeni doğan tay komşu yerleşim yerinden yardım için aldığım Arapları o derece cezbetti ki, sevinçten alkışlayıp onu kollarında taşıdılar. Malesef hayvancık bir kaç gün sonra öldü.

Bedeviler askerlikle yükümlü değillerdi, ancak onlar için çalışma mükellefiyeti uygulanmak istendi. Bunun için pek gönüllü olmadıklarından Türk askeri tarafından zorla toplatılıyorlardı. Hayatları boyunca iş yapmamış olan bu çöl çocukları her defasında elleri bağlı halde, askeri gözetim altında yapacakları işlerin başına getiriliyorlardı. Ne kazma, ne kürek tanıyorlardı, bu sebeple de pek beceremiyorlardı. Gerekli kavrama hareketlerini öğrendikten sonra, büyük bir cesaretle işe koyuldular. Kısa süre sonra avuçları su toplamıştı, ancak iş günü daha uzundu. Şarkılar ve teşvik eden naralar kayboldu kısa sürede. Özellikle damperlilerden çok etkilenmişlerdi. Rayda hareket ettirilip sonra da boşalttırdıklarında oradan kaçıyorlardı. Birkaç gün sonrasında, karanlık çöktüğünde biz akşam yemeğindeyken

kampta bir gürültü koptu, bir izdiham yaşandı, silah sesleri duyuldu. Bedeviler kaçmışlardı. Biri yaralanmış halde yakalanmıştı. Diğerleri yer yarılmış içine girmişlerdi sanki. Onları bir daha gören olmadı ve Bedevilerden bir daha da kimse çalıştırılmadı.

Çalışmalar Nusaybin'e doğru devam etti. Komşu bölüm Derbeziye'den (1038. km.) Mardin'e doğru 24 km. uzunluğunda tali bir demiryolu yapıldı. Şehir dağda 950 metre yükseklikteydi, demiryolu ancak birçok keskin virajlı, dar şoseli, kıvrımlı olarak yapılabilirdi. Bu bağlantı Diyarbakır'daki Ergani bakır madenlerinden getirilen bakır külçelerin taşınması için önemliydi. Her bir bakır külçenin bir ton kadar ağırlığı mevcuttu.

1916 sonbaharında, Halep'teki küçük bir anımı da burada aktarmam gerekiyor. Bir sabah gazinoya geldiğimde, 3 numaralı salonda uzun elbiseleri ve türbanları ile saygın üç Bedevi, Alman yetkililerle görüşme halindeydi. Bedevilerden biri çok akıcı bir Almanca konuşuyordu. Kulaklarıma inanamıyordum. Kahvaltı esnasında sormam üzerine onun Karl Neufeld olduğu ve adını daha önce duyup duymadığımı soruldu. Onlarca sene Mısır'da yaşamış, İngiliz karşıtı olan Mehdi hareketinin 12 sene esiri olarak kalmış. İslam'a geçmiş ve görüntü itibariyle de tam bir Bedevi görünümündeydi. O ve diğer Bedevi prensleri Alman komuta kademesi ile temas halindeydiler ve görevleri de inançlıları kutsal savaş (cihat) için harekete geçirmektir. Ancak bu gerçekleşmedi. Bu savaşta büyük karşı oyuncu İngiliz Thomas Lawrence senelerce yaptığı ajitasyonla Arapları ve Bedevileri Türkler ve müttefiklerine karşı isyan ettirmiş ve bu şekilde İngilizlerin galibiyetine yardımcı olmuştu.

Halep'e gittiğim sırada Türk hükümetinin inşa bölümü tarafından bana Demir Hilal (Eisernen Halbmond) madalyası verildi. Gazinoda, daha önceki bir seyahatte beraber yolculuk yaptığım Macar görevli Dr. İllis Kaldor'u selamlama imkânı buldum.

Nusaybin'de yeni bir inşa bölümü açıldı. Hattın Musul'a doğru devam ettirilmesi gerekiyordu. Bölümden iki meslektaş oraya doğru yol aldılar. Bizim birimde artık yolun nihai yapımı başladı. Geçici olarak yapılan yerler hattın aktif olmadığı zamanlarda yeniden yapı-

lacaktı. Çakıl taşı temini için Kepez Dağı'na<sup>30</sup> doğru bir hat döşendi. Üst yapılar için özellikle Hintliler biçilmiş kaftan gibiydiler.

Bu sıralarda savaştaki karşıtlarımızdan olan Millih Bedevilerine karşı bir seferde olan Bağdat'ın kuzey bölgesinden Scharmar Bedevileri geldi. Develer üzerindeki savaşçılar resmedilmeye değer bir görüntü arz ediyorlardı. Ülkedeki askeri güçlerin savaşı onları en ufak bir şekilde endişelendirmiyordu. Gruplardan birinin liderleri bizleri ziyaret etti. Genelde yaşlı kimselerdi, tabancalar ve eğri kılıçlar kuşanmışlardı. Peygamber (Hz.) Muhammed zamanından kalma gibi görünüyorlardı. Suskun, neredeyse ketum geçen sohbet, bir mütercim aracılığıyla kahve ve sigara eşliğinde devam ediyordu. Yanımızda konuk olarak bulunan ve senelerce Ninova ve Babil'deki kazıları yöneten bir arkeolog, çöl oğullarının suskunluklarında dahi iletişim kurduklarını ve bunu gören her yabancı için sadece anlaşılmaz değil aynı zamanda da o derece şaşırtıcı olduğunu ifade etti. Bu davetsiz misafirlerin ayrılmasından sonra, gidiş yolundaki çeşitli çadırların da beraber gitmiş olduğunu fark ettik. Yaz sonu daha sosyal geçti, her şey daha bir normalleşti. Gelecek olan yağmur vakti için daha iyi hazırlık yapıldı. Günlük gelen trenle seyahat edenler, çoğunlukla askerler vesilesiyle dış dünya ile bağlantı kurabiliyorduk. İklimi karasal, Mayıs'tan Aralık'a kadar kurak, kuru bir sıcak, görece sağlıklı. Sıtma gibi hastalıklar içlerinden bazıları hasta olan birçok insanın bir araya toplanmasından dolayı yayılmaktaydı. Bunun dışında, en sıkı dokunmuş cebinliğin bile engel olamadığı minik bir sineğin sebep olduğu "üç günlük ateş"(sarı humma) hastalığı en sık görülenlerdendi. Ateş üç gün devam ettiğinden bu isimle anılmaktaydı. Sonrasında insan kendini çok yorgun hissediyordu. Drezinle tren yolunun her iki tarafına doğru da yol alabiliyorduk. Bu fırsat mutfakta da çeşitliliğe imkân sağlıyordu. Gün ışımadan evvel, 20 km mesafede Fırat'ın yan kolu Habur nehrine balık avlamak için giderdik. Suda patlatılan patlayıcılar sayesinde epeyce ganimet elde ediliyordu. Bu durum herkesin yüzünü güldürüyordu, özellikle de Hintlilerin. Aşçımız harika balık yemekleri yapmaktan iyi anlıyordu. Resulayn istasyonuna bir kaç kilometre uzaklıkta, Bedevilerin yeri olan Tell-Halaf bulunmaktaydı. 1914 yılından evvel burada Alman Baron von Oppenheim önderliğinde kazılar gerçekleştirilmişti. Bu-

<sup>30</sup> Dagh [Türkçe]=Berg [Almanca]= Kepes [Arapça]= Dahle [Kürtçe].

rada bulunmuş meşhur en eski Aramice yazıt İ.Ö. 9. yüzyıla aittir. Heykellerden bir kısmı I. Dünya savaşından sonraki yıllarda Berlin, Brandenburg, Charlottenburg, Helmholtzstrasse'de sergilendi. Fırat ve Dicle arasındaki bu uçsuz bucaksız bozkırlarda, bir zamanlar büyük bir kültür ve medeniyet olduğuna dair herhangi bir emare yoktu. Demiryolu inşası ile bölge açık hale geldi. Sulama kompleksleriyle muhteşem tarım arazisine dönüşerek tüm Ortadoğu'nun tahıl ambarı olabilecek ve iskâna tekrar açılacak bir görüntü arz ediyor.

Sadece Halep ve Bağdat'ta rastlanan bir hastalıktan da bahsetmek gerekiyor. Söz konusu olan hastalık genelde yüzde olan ve bir böcek ısırığı nedeniyle oluşan Halep ve Bağdat Şişliği hastalığıdır. Uzun süre bir deri yanması oluşuyor, iyileştikten sonra geride yanık yarasının geriye bıraktığı iz gibi bir iz kalıyordu.

Güzergâh boyunca tüm çalışmalar tamamlanmaktaydı. Yağmur zamanı kapıdaydı. Noel kutlaması için Halep'ten bir çam ağacı elde ettik. Bayram günlerini beraber geçirdik. En nihayetinde bölümümüz kapatıldı. Bölüm mühendisi Halep'e geri döndü. Ben de ekibimle beraber 995. km'de I. Bölüm'e dâhil oldum. Yine Arada'da oturmaya devam ettim. Artık daha sık I. Bölüm'de bulunuyordum. Bir Yunanlı olan bölüm mühendisi ve ailesi Almanca konuşuyor olduğu gibi, mahalli tüm dilleri de konuşabiliyorlardı. Tam anlamıyla beynelmil bir topluluk söz konusuydu. Meslektaşlardan biri Avusturyalı, diğeri İtalyan'dı. Doktor Arap idi. Büro işlerinde Levanten ve Ermeniler çalışıyordu, ayrıca savaş tutsağı Hintli doktorlar bulunuyordu. Bazı sohbet akşamlarında beraber kalıyorduk. Savaştan doğrudan etkilenmiş değildik. Memleketten gelen haberler gün geçtikçe iç karartıcı hal almaktaydı. Her şeyden evvel gıda eksikliği hissediliyordu. En nihayetinde adrese ulaşmasa da, postaya verdiğimiz paketlerle durumu iyileştirme gayretindeydik.

Çalışanların bakımı konusunda hep zorluklarla karşılaşılıyordu. Gelen tüm vagonlarda un yerine sıklıkla sınırlı olarak verilen incir, hurma, kuru üzüm, kuş üzümü, mısır ve darı bulunuyordu. Yine kıyafet eksikliği görülüyordu. Dağıtılmak üzere vagonlarla Almanya'dan eski üniformalar geliyordu. Yerliler maskeli balodan çıkmışçasına rengârenk üniformalar<sup>31</sup> içerisindeydiler. Bedevilerden sadece ma-

<sup>31</sup> I. Dünya Savaşı'na kadar Alman ordusunda "renkli etek/redingot" denilen değişik renkte üniformalar kullanılıyordu. İlk defa 1914 yılında tarla grisi üniformalar kullanılmaya baş-

deni para karşılığı gıda alınabiliyordu. Kâğıt para, madeni paraya oranla beşte bir oranında bir kur değerindeydi ve yine haftadan haftaya düşüyordu. Doğuya doğru gidildikçe kâğıt paranın kuru daha da düşüyordu. İnşa bölümü yetkilileri Bedevilerle deve pazarlığı yapıyorlardı. Toros Dağları'nda taşımada kullanılmak üzere 100 kadar devenin pazarlığı söz konusuydu. Bedeviler sadece altın para karşılığı develeri vermeye razı oldular. Develer, nesiller boyu kuzey Afrika'dan kaçırılarak köle edilen ve Bedevilerin yanında yaşayan zenciler tarafından günlerce süren bir yoldan getirildi. Bu küçük siyah çocuklar ile develer birleşmiş gibiydiler. Hayvanlar her türlü sese itaat ediyorlardı. Sadece bize itaat etmek istemiyorlardı. Onları vagonlara yüklemek bizim işimizdi. En tecrübelilerimiz günlerce bunun zahmetini çektiler.

Katırlar, binek ve yük atlarımız için önceki seneye göre daha büyük bir alanı ektik. Hayvanlar sabah akşam yeşil otun tadını çıkarabiliyordu artık. Burası hayvanlar için, aylarca sadece saman ve arpa karışımı olan kuru beslenmeden sonra bir iyileşme sanatoryumu gibiydi.

Bir gece, ay ışığının aydınlığında kırktan fazla hayvan arasından ve onca sıkı gözetime rağmen atım Bedevilerce çalındı. Çerkezler, askerler ve jandarma tarafından anında takip başlamasına rağmen herhangi bir ize rastlanmadı. Tüm çetenin bir yerde saklandığı ke-sindi. At bir yarış kısrığı olarak biliniyordu ve böyle bir at Bedeviler için silah yahut kadından daha değerliydi.

Kısa bir süre sonra, uzak bir yerleşim yerinden bir şeyh beni ziyaret etti. Bizim için saman ve arpa tedarik ediyordu ve sözü çalıntı ata getirdi. Mütercim vasıtasıyla ona atın tam olarak nerede olduğunu bildiğini ifade ettim. Bunun üzerine Allah ve Muhammed adına yemin ederek bilmediğini söyledi. Bu benim için duygusal bir kayıptı. [...]

[...] Bölüm mühendisi ailesiyle beraber bir kaç aylığına tatile çıktı. Onun pozisyonu için bana yetki verildi. Ekibim ve hayvanat bahçem ile taşınmam için nerdeyse bir yük treni gerekiyordu. Personelimi, hizmetçimi, aşçımı vs. de yanıma aldım. Derbeziye'deki 3. Bölüm'e eklemlendik. Oraya olan mesafe 45 kilometreydi. Esas

vazifem Çırçıp köprüsündeki kalan duvar çalışmasını tamamlamaktı, böylece montaja başlanabilecekti. Köprü şantiyesini geçici olarak kurulmuş tahta köprü üzerinden geçmek tam bir tehlike kaynağıydı. Burada bazı istenmeyen kazalar da vuku buldu.

Çok sayıdaki çalışanın gıda ve kıyafet ihtiyacının tedarikinde yine her zamanki gibi büyük zorluklar mevcuttu.\* Avuç dolusu madeni paralarla Bedevilerden gerekli erzak temin edilmişti. İlerde oluşacak ihtiyaçların temini için büyük gayret sarf ediliyordu. Resulayn'dan Nusaybin'e kadar olan tüm güzergâh yeni kurulmuş olan inşa bölümünün emrine verilmişti. Bu değişiklik yeni kurumları da beraberinde getirdi. Bu sıralarda hizmetçim Babbula öldü. 18 ay boyunca bana iyi hizmette bulunmuştu. Cephelerden de rahatsızlık verici haberler geliyordu. İngilizler Filistin cephesinde, oradaki Bedevi kabilelerinin de desteği ile sıkıştırıyorlardı. Fark edilir düzeyde bir rahatsızlık ve sınırlılık görülüyordu. Küçük ve büyük kazalar meydana geliyordu. Doğum günüm olan 26 Temmuz'da (1918), Halep'ten gelen tren istasyona girmek üzereyken bir işçi lokomotif kapıldı ve feci şekilde parçalandı. Birkaç gün sonrasında iş treni raydan çıktı, ölü ve ağır yaralıları vardı. Ardından Derbeziye'deki 3. Bölüm mühendisine destek için benim tayinim çıktı. Yeniden büyük bir taşınma. Barınma koşulları burada pek uygun değildi. Bürodaki işlerin yanı sıra Mardin'e kadar ki demiryolunu gözetim görevim sebebiyle çoğu zaman yollardaydım. Gıda stoklarının yapıldığı büyük depolar yapıldı. Tatilciler memleketten rahatsızlık verici haberler getiriyordu. Kafkas cephesinden Türk firariler Mardin'in kuzeyindeki dağlarda toplanıyorlardı. Nerdeyse açlıktan ölmek üzere olan bu firariler takip edilip, yakalanarak toplanıyor ve sonra gönderiliyorlardı. Bunlardan çoğu yolda kaldı. Sonra İngilizlerin Halep'e doğru ilerledikleri haberi geldi. Cephe hattı geriye alınıyordu.

Ekim'in (1918) ilk günlerinde gelen emirle kadın ve çocuklardan oluşan tüm aile bireylerinin nakledileceği bildirildi. 15 Ekim'de telgraf ile geri çağrıldığım zaman Mardin tarafında, kereste kesilen

\* 1917 inşaat planına göre

I. Şube'de	4100	işçi
II. Şube'de	500	“
III. Şube'de	600	“
IV. Şube'de	200	“
Toplam'da	5400	işçi çalışmaktaydı.



bölgeye doğru yoldaydım. İnşaat idaresinden gelen pusulada ertesi gün hattı terk etmemiz gerektiği bildiriliyordu. Gece boyu bütün eşyalar toplandı, ertesi günün öğleden sonrası için bir yük vagonu nakil için hazır hale getirildi. Yolculuk için nevaleler hazırlandı, trende şilteleri ve battaniyeleri koymak ve uyumak için bir ara bölme oluşturuldu. Nusaybin'den gelen trende büyük bir vagon bizimkisi gibi yüklenmişti. 16 Ekim günü bilinmeyene doğru yolculuk başladı. Bağdat cephesinden gelen İngilizler sadece iki günlük yürüme mesafesindeydiler. [...] Yolda istasyonlarda birçok iş arkadaşı daha bize katıldı. [...] Halep'e vardığımızda her şey karmakarışıktı. Her taraftan savaştan kaçanlar, geri çekilen ordu, çoğu hasta ve yaralı askerler... Adana tarafına sevk için sadece bir hat vardı. Bizim vagon bekleme peronuna alındı, çünkü ilk önce askerler taşınacaktı. İki günlük bir beklemeden sonra, yani bu akşam tekrar yola koyuluyorduk. Bizim tren sıraya alındı, kendimizi yükten hafiflemiş hissettik. Birkaç saat yol gittikten sonra bir kavşakta durdurulduk. Ne zaman, kim tarafından alınacağımızı bilmiyorduk. Adana istasyonuna varana kadar günler geçti. Vagonda yiyecek sıkıntısı yaşamadık. [...]

Yavaş yavaş son durak olan Haydarpaşa Garı'na yaklaşıyorduk. Haydarpaşa'ya 22 Kasım günü, yağmurlu bir gece yarısında vardık. Fransız askerleri peronlarda gözetleme yapıyor ve trafiği kontrol ediyorlardı. Sonunda varmıştık, ama şimdi ne olacak? O geceyi vagonda geçirdik. Bu vagon tam 5 hafta bize yatma ve oturma yeri olmuştu.

[...] Alman Konsoloslğu'ndan 31 Aralık tarihine kadar Türkiye'yi terk etmemiz gerektiği bildirildi. Bu direktif eskiden beri Türkiye'de ikamet eden Alman aileleri de kapsıyordu.[...] Haliç'te bir zamanlar Almanya-Güney Amerika hattına ait olan ve savaş sırasında Karadeniz'de asker sevkiyatı için kullanılmış büyük bir gemi demirlemişti. Bu gemi Almanları nakletmek için hazırlanmaktaydı. Alman deniz kuvvetleri komutanlığı bu işle ilgileniyordu. Gemi terk edilmiş bir durumda olduğundan, dört buhar kazanından sadece biri çalışıyordu. Hareket zamanı belli değildi ve gizleniyordu. [...]

[...] Ta ki bir arkadaş günün birinde bir bilet almak için İsveç Konsoloslğu'na gitmemi bana tavsiye edene kadar. Savaş öncesi dönemde tanıştığım bir arkadaşla oraya gittim. Burada birçok tanıdıkla karşılaştık. İsrarlarımız neticesinde izin koparabildik. Ardın-

dan derhal limana gittik ve bir sandalcı bizi gemiye kadar götürdü. Gemiye varınca yolcular listesine kaydedildik. Hayret ettiğimiz şey geminin neredeyse dolmuş olmasıydı. [...] Tavan arasında iki katlı ranzalar yerleştirilmişti, bu odada neredeyse 200 kişi kalacaktı. Kadın ve çocuklar geminin ön tarafındaydılar. Gemide 800 yolcu bulunmaktaydı, bunların arasında büyükelçilik ve konsolosluk personeli, profesörler ve öğretmenler de vardı. [...]

Hedef İtalya'nın Trieste limanıydı. Normalde 4 günlük sefer için 8-10 gün öngörülmişti. [...]

[...] Yolculuğun son günlerinde yemekler oldukça kötüydü. Bu sebepten elçilik personelinin idare ettiği mutfak yönetimiyle tartışma yaşanmıştı. Bunun üzerine Bağdat demiryolları şirketinin yüksek dereceden bir memuru olan Meissner Paşa yönetimi devraldı.



Açıklama: Friedrich Mielke iş arkadaşlarıyla (Ayakta sağda)

**Kaynak:** Heigl, a.g.e., s.16.

## **Kaynakça**

### **I. Arşiv Belgeleri**

#### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

Yıldız Komisyonlar Marûzâtı (Y.PRK.KOM.)

15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906.

#### **Bundesarchiv, Deutsches Reich, 1871-1918**

BArch. R.1001Reichskolonialamt

R1001/7845

BArch. R. 901Auswärtiges Amt

R. 901/6688

### **II. Diğer Kaynaklar**

- Arhengelos, Gabriel: **Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü I-II**, İstanbul, 1327.
- Heigl, Peter: **Schotter für die Wüste - Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure**, Amberg, 2004.
- Helfferich, Karl: **Die Deutsche – Türken Politik**, Berlin, Verlag Vossische Buchhandlung, 1921.
- Mielke, Freidrich E. IV.: **Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn** (Yayınlanmamış hatırat), 1957.
- Ortaylı, İlber: “Batılılaşma Sorunu”, **Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, Ed. Murat Belge, Cilt 1, 134-138, İstanbul, İletişim Yayınları, 1983.
- \_\_\_\_\_ **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, İstanbul, Alkım Yayınları, 2006.
- Önsoy, Rifat: **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)** İstanbul, Enderun Yayınları, 1982.

Özbay, D. R., Y. Bülbül: “Osmanlı Devleti’nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İstihdamı”, **Tülin Aren Armağanı**, Ed. İ. Keskin, M.H. Kutluoğlu, S. Pamuk, İstanbul, 2009, s.189-218.

Sarı, Hacı: **Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011.

Şahin, Mustafa: Osmanlı Devleti’nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları, **Milli Eğitim**, 1999, Sayı:143, [http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli\\_Egitim\\_Dergisi/143/11.htm](http://dhgm.meb.gov.tr/yayimlar/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/143/11.htm) (Son Erişim: 01.01.2016).