

Demiryolu Ekseninde Alman İmparatorluğu'nun Yakın Doğu'daki Nüfuz Mücadelesi 1878-1914^a

Yunus Balı^b, Serap Toprak^{c, d}

Özet

Sanayi Devrimiyle beraber Avrupa'da taşımacılık büyük bir değişim göstermiştir. İngilizlerin başını çektiği demiryolu yatırımlarını Almanlar takip ederek daha da geliştirmiştir. Ekonomik gelişmeye fayda sağlamanın yanında askeri sevkiyat için de büyük fayda sağlayan demiryolu yatırımlarına Osmanlı Devleti geç de olsa katılarak hem ekonomik-askeri fayda sağlamayı amaçlamış hem de merkezi yönetimini güçlendirmek istemiştir. Dönem koşulları itibarıyla büyük ve maliyetli olan bu projeler için başlangıçta İngiliz ve Fransızlarla ittifak yapılsa da, Berlin Kongresi sonrasında Almanlarla yakın ilişki kurulmuştur. Almanya'nın Yakın Doğu üzerine yürüttüğü siyaset, Osmanlı Devleti ile yakınlaşmasını gerektirmiş, Hicaz Demiryolu, Bağdat Demiryolu gibi büyük projelerde yer almışlardır. Almanlar, proje finansmanı için Deutsche Bank'ı kullanmışlardır. Bu çalışmada; Alman İmparatorluğu'nun Yakın Doğu'da faaliyet gösterdiği demiryolu yatırımları ve krediler ele alınarak, ekonomik ilişkinin boyutu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler

Hicaz Demiryolu 1
Bağdat Demiryolu 2
Deutsche Bank 3
Berlin Kongresi 4

Makale Hakkında

Geliş Tarihi: 10.01.2024
Yayın Tarihi: 27.03.2024
Doi:10.18026/cbayarsos.1417737

The German Empire's Struggle for Influence in the Near East on the Railway Axis 1878-1914

Abstract

The Industrial Revolution brought about a significant transformation in transportation in Europe. The British led the way in railway investments, and the Germans, following suit, further developed these initiatives. The Ottoman Empire, albeit belatedly, joined railway investments, aiming to benefit both economically and militarily. By participating in railway projects, the Ottoman sought to not only contribute to economic development but also enhance its military capabilities. Although initially it made an alliance with the British and French, it established close relations with the Germans after the Berlin Congress. The political strategy pursued by Germany in the Near East necessitated closer ties with the Ottoman Empire. Germany played a role in major projects such as the Hejaz and Baghdad Railway, aiming to strengthen economic and military cooperation. Deutsche Bank served as the financial intermediary for these projects. In this study, the extent of economic relations is examined by focusing on the railway investments and credits provided by the German Empire in the Near East.

Keywords

Hejaz Railway1
Baghdad Railway 2
Deutsche Bank 3
Congress of Berlin 4

About Article

Received: 10.01.2024
Published: 27.03.2024
Doi:10.18026/cbayarsos.1417737

^a Bu çalışma, Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda "Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı Devleti Üzerindeki Askeri ve Ekonomik Etkisi 1878-1914" adlı Yüksek Lisans Tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

^b Tarih Bilim Uzmanı, ORCID:0000-0003-3949-0097

^c İletişim Yazarı: stoprak@bandirma.edu.tr

^d Doç. Dr, Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Tarih Bölümü, ORCID:0000-0002-2064-8272

Giriş

Alman İmparatorluğu ile Osmanlı Devleti arasında askeri, siyasi ve ekonomik ilişkiler 19. yüzyıl sonlarına doğru büyük gelişme göstermiştir. 1871 yılında siyasi birliğini sağlayana kadar Osmanlı Devleti'nin Almanlarla olan ilişkisi İngiltere ve Fransa'ya göre daha azdı. 1871 yılına kadar Orta Avrupa'da faaliyet gösteren Prusya Krallığı, Önce Kuzey Alman Konfederasyonu, ardından Avusturya'nın birlik dışına atılmasıyla da güney Alman devletleriyle birleşmiştir. 1871 yılında siyasi birliğini ilan ederek Avrupa'da büyük güçler arasında anılmaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti ise, 19. yüzyılda askeri ıslahatlar dolayısıyla Batıdan askeri uzmanlar getirdi. Özellikle yüzyıl başından itibaren orduda ağırlıkla olarak Fransız etkisi görülmeye başladı. Bununla birlikte 1878 Berlin Kongresi sonrasında İngiltere ve Fransa'dan umduğu desteği göremeyen Osmanlı Devleti, ortak menfaatlerin de etkisiyle Almanlarla yakınlaştı. Askeri ve siyasi yakınlığa paralel olarak ekonomik ilişkiler de gelişti. Osmanlı Devleti, özellikle Hicaz bölgesindeki otoritesini güçlendirmek için demiryoluna ihtiyaç duyuyordu. Ayrıca Doğu Akdeniz limanları İngiliz ve Fransız donanmasından dolayı güvenli değildi. Asker sevkiyatı bu yüzden denizden sürekli sağlanamıyor ve yolculuk uzun sürüyordu. Arap çölleri de askeri yıpratmaktaydı. Bu yüzden II. Abdülhamit demiryoluna büyük önem veriyordu.

Rumeli topraklarında demiryolu faaliyetleri İngiltere aracılığıyla gerçekleştiriliyordu. Çukurova-Kilikya bölgesinde de Fransız demiryolu faaliyetleri vardı. Nitekim Almanlar da, kısa sürede siyasi ilişkilerin iyiliğini fırsat bilerek, Osmanlı yönetiminden büyük imtiyazlar aldı. Anadolu'da başlayan demiryolu imtiyazları, Rumeli, Hicaz ve Bağdat ile devam etti. Gerekli sermaye Alman Deutsche Bank'tan, uzman, mühendis ve nitelikli işçiler de Almanlar'dan sağlandı. Böylece Alman İmparatorluğu ile Osmanlı Devleti arasındaki ekonomik ilişki daha da gelişti.

Yöntem

Çalışma, 1878 yılında imzalanan Berlin Kongresi ve 1914'de başlayan Birinci Dünya Savaşı arası dönemle sınırlandırılmıştır. Ekonomik ekseninde ele alınan çalışmada, ağırlıkla Alman kaynakları kullanılarak literatüre katkı sağlaması amaçlanmıştır.

Bulgular

Bu çalışma; iki devletin ekonomik ilişkisini demiryolu ekseninde ele almıştır. Konuyla ilgili literatür taraması yapılmıştır. Literatürde İlber Ortaylı'nın "İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu" isimli doktora tezi öne çıkmaktadır. Bu çalışmada Deutsche Bank raporları ve Freiburg'daki Alman arşiv belgelerinin kullanılmadığı görülmüştür. Ufuk Gülsoy ve William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu" adlı bu çalışmada yayımlanmışlar fakat bu çalışmada da belirtilen belgeler kullanılmamıştır. Çalışma, ağırlıkla Alman belgelerinin kullanımı dolayısıyla literatüre katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

Tartışma

Demiryolu, posta ve insan taşımacılığını kolaylaştırmak için ilk olarak İngiltere'de ortaya çıktı. Atlarla çekilen posta vagonları, sanayileşmenin gelişmesiyle yerini buharlı makineler bıraktı.

1838 yılında İngiltere’de çıkan “Demiryolları” yasasıyla ada içinde demiryolu standartına dair ilk adım atıldı (Bishop, 1930 s. 50-52).

Demiryolu taşımacılığı sayesinde yolculuklar kısaldı. Örnek olarak; 1800’de Paris – St. Petersburg arası karayoluyla 20 gün sürerken 1900’de demiryolu ile sadece 30 gün sürüyordu (Davies, 2011 s. 816). Yük ve yolcu taşımacılığı yanında askeri birliklerin ve malzemelerin sevkinde de demiryolu büyük önem taşımaktaydı.

Monarşik yapıdaki İngiltere ve Fransa’da demiryolu taşımacılığı kısa sürede gelişim gösterdi. Almanya, bu sanayileşme hamlesine geç girdi. Diğer devletler, ekonomik kalkınmalarıyla ilgilenirken Almanya, siyasi birliğini sağlamaya çalıştı. Alman topraklarındaki devletler arasında dahi gümrük vergileri uygulanmaktaydı. Siyasi birliği sağlamaya giden yolda en büyük gelişim 1834’de “Zollverein” olarak adlandırılan gümrük birliğinin sağlanması oldu. Alman toprakları içindeki en büyük devletlerden biri olan Prusya Krallığı, Bavyera ve Württemberg ile 1 Ocak 1834’de anlaşma yaparak iç piyasada serbest dolaşımı kolaylaştırdı (Florian, 2010, s. 2). Ayrıca dışarıdan mal alınmasını engellemek adına ithalat vergisini artırarak iç üretimi desteklemeyi amaçladı. Bu sayede Alman toprakları, ucuz İngiliz malları karşısında açık pazar haline gelmedi (Eşiyok, 2010, s. 70).

Sanayileşmesini tamamlayan ve askeri yönden Avrupa’da sayılı devletler içine giren Prusya, Bismarck’ın Şansölye olarak atanmasıyla gücünün doruğuna ulaştı. Prusya-Avusturya çekişmesi, 19. yüzyıl ortalarında Avrupalı devletlerce de bilinen bir siyasi olaydı. Bismarck’a göre Alman siyasi birliği sadece Prusya önderliğinde sağlanabilirdi. Avusturya’nın saf dışı bırakılması ve Rusya’nın dostluğu gerekiyordu (Armaoğlu, 1997, s. 299-300). Belçika’nın Frankfurt’ta vazifeli elçisinin Belçika Dışişlerine gönderdiği 11 Ekim 1851 tarihli mektubuna göre Prusya ve Avusturya arasındaki ilişkilerin her geçen gün daha da zorlaşmakta, dış ilişkilerinde dost izlenimi verilse de iki devlet arasındaki düşmanlığın hissedildiği vurgulanmaktaydı (BArch, PH 301/45, s. 3). Neticede Bismarck’ın siyasi hamleleriyle önce Elbe dükalıkları Avusturya ile ittifak yapılarak ilhak edildi (Armaoğlu, 1997, s. 301). Ardından Prusya, Avusturya’ya saldırdı ve kısa sürede zafer kazandı. Bismarck, Fransa’ya saldıracağı sırada Avusturya’nın intikam hırsıyla güneyden saldırmasından çekindiği için Viyana’ya kadar girip Avusturya’yı küçük düşürmek istemedi. Ardından Fransa’ya savaş ilan edildi ve Alman orduları, sayıca kendilerinden üstün Fransız ordularını kısa sürede bozguna uğrattı. Bu zafer sayesinde Napolyon’dan beri varlığını sürdüren Batı Almanya’daki Ren Konfederasyonu dağıldı. Main nehri sınır kabul edildi ve kuzeyindeki Alman devletleriyle Kuzey Alman Konfederasyonu kuruldu. Güneydeki Katolik Alman Devletleri de kendi içlerinde konfederasyon kurdu. Avusturya, konfederasyon dışında bırakıldı (Sander, 2000, s. 197-198). Fransa ile yapılan savaşın ardından 1871 Ocak ayında Versailles Sarayı’nda Fransa ile anlaşma imzalandı. Prusya Kralı I. Wilhelm, Alman İmparatoru ilan edildi. Bismarck, Alman Şansölyesi oldu (Badsey, 2003, s. 55).

18. yüzyılda Osmanlı Devleti ve Prusya Krallığı arasında diplomatik münasebetler gerçekleşti. Her iki devlet de Avusturya ve Rusya’ya karşı dönem dönem savaşa girdiklerinden birbirlerinin menfaatlerini ortak görüyorlardı (Kurtaran, 2015, s. 116). Prusya Krallığı ve Osmanlı Devleti’nin siyasi ilişkileri 19. yüzyılın başlarında ılımlı seyretti. III. Selim döneminde askeri reform için Prusya’dan üst düzey bir subay olan von Goetze çağrıldı. (Cantemir, 2019, s. 22). Yine III. Selim döneminde İstanbul’da elçilik yapan Knobelsdorf, Prusya’nın temsil

statüsü olan elçiliğin, ortaelçiliğe yükseltilmesine ve Prusya elçisinin sürekli olarak İstanbul'da ikamet etmesine dair padişaha teklifte bulundu, bu durum da padişahın hoşuna gitti ve kabul etti (BOA. AE.SSLM.III. 1-31). İki devletin siyasi ve askeri yakınlaşmaları zamanla ekonomik yakınlaşmayı da beraberinde getirdi.

Alman İmparatorluğu, 1871'de siyasi birliğini sağladıktan sonra Avrupa'da hatırı sayılır devletlerden oldu. Özellikle askeri alandaki başarıları Osmanlı Devleti tarafından da şaşkınlıkla karşılandı. Uzun yıllardır Fransız uzmanlardan faydalanan Osmanlı Devleti için Almanya iyi bir alternatif olabilirdi. 1878'te toplanan Berlin Kongresi Osmanlı Devleti'nin dış politikasında büyük değişim yarattı. İngiltere ve Fransa'ya yakın olan devlet, yönünü Almanlara çevirmeye başladı. Tabi bu süreç hızlı olmadı. Bismarck'ın Rus yanlısı tavrı, başlangıçta Osmanlı Devleti'ni yalnızlaştırmaya yönelik olsa da Bismarck'ın istifaya zorlanması ve II. Wilhelm'in II. Abdülhamit ile olan yakınlığı iki devleti kısa sürede yakınlaştırdı. II. Wilhelm, üç kere Osmanlı topraklarını ziyaret ederek Alman dostluğuna vurgu yaptı ve Alman müteşebbisler için geniş imtiyazlar elde etti. Bu sayede Alman sermayedarlar Osmanlı'ya nüfuz etti. İngilizlerin çekindikleri veya güç geçiremedikleri ihalelerde Almanlar müdahil olup ülke menfaatlerine çalışıyorlardı. Almanlar, 19. yüzyıl sonlarına doğru kısa sürede Rumeli ve Anadolu'da özellikle demiryolunda büyük imtiyazlar elde ettiler. Demiryolu, maliyeti ve kolaylığı açısından 19. yüzyılda büyük talep görmekteydi. Osmanlı Devleti'nde taşıma faaliyetlerinde kullanılan deve ve at gibi yük hayvanları oldukça maliyetliydi. Özellikle 19. yüzyılda demiryolunun yaygınlaşmaya başlamasıyla maliyet karşılaştırma imkânı doğurdu. Tevfik Güran'a göre deveyle taşımının maliyeti demiryoluna kıyasla yedi kat daha pahalıydı (Güran, 2014, s. 79). Deve yolculuğu, aynı zamanda yorucuydu. Tüm bu sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti de dönemin modern taşımacılık sistemi olan demiryoluna yöneldi.

Bu imtiyazlar içerisinde Hicaz ve Bağdat Demiryolları önem arz etmektedir. Hicaz Demiryolu sayesinde II. Abdülhamit'in Hicaz bölgesinde siyasi otoritesini ve merkezi yönetimi güçlendirme projesi vardı.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu faaliyetlerinde Almanlardan faydalanmasının fonlanması ağırlıklı Deutsche Bank ile sağlandı. Banka yeri geldiğinde kredi kullandı, yeri geldiğinde hisse senedi ihraç ederek fon sağlamaya çalıştı. 1870 yılında anonim şirket olarak faaliyetine başlayan banka, her yıl sonunda şeffaflık ilkesine binaen faaliyet raporu yayınlamakla yükümlüydü (Deutsche Bank AG, 1892, s. 4). Bu sayede bankanın Osmanlı Devleti topraklarında yaptığı faaliyetler özet de olsa raporlarda yer almaktadır.

Anadolu Demiryolu Kumpanyası'nın faaliyetlerine ilişkin Deutsche Bank raporları dikkate değerdir. Bankanın 1892 tarihli raporuna göre; Doğu Demiryolu şirketinin gelirlerinin geçen yıllara kıyasla arttığı belirtilmektedir. Osmanlı Devleti'nin Balkan topraklarının zenginliği Avrupa'daki üreticilere ve tüketicilere daha rahat ulaşacaktı. Ayrıca Anadolu demiryolu inşaatı bitmişti. İnşaatın bitmesiyle yük ve yolcu taşımacılığı sayesinde gelir artmaktaydı. Bu sayede Osmanlı Devleti'nin ödediği devlet garantisi miktarının da zamanla düşmesi planlanılmıştı. Firmanın sorumluluğunu eksiksiz ve zamanında yapması hükümetin güvenini kazanmasına sebep oldu. Bu iyi niyetin göstergesi olarak Osmanlı Devleti hükümeti

şirkete Eskişehir'den Konya'ya açılacak 450 km'lik uzatma imtiyazını vermeyi planlandı. Kayseri için de bir taviz verilmesi beklentisi oldu (Deutsche Bank AG, 1892, s. 4).

Deutsche Bank belgelerine göre, 1893'te Doğu Anadolu'da başlatılan demiryolu girişimi iyi ilerleme kaydetmiştir. Anadolu Demiryollarının Eskişehir-Konya ek ağının genişletme çalışmaları devam etmiştir. 1894 yılı sonbaharında Kütahya yönünde kısa da olsa ilk bölümün açılması beklentisi vardı. Anadolu Demiryolunun elde ettiği başarılarından Türk hükümeti oldukça memnundu. Anadolu'da iyi giden yatırım haberlerine ek olarak Rumeli'de de çalışmalar devam etmekteydi. Makedon demiryolunun son bölümü olan (Selanik-Manastır) hattının açılışı 1894 Haziran gibi planlandı. Fakat Doğu Demiryolu inşaatına ait hisselerin değeri düştü. Çünkü bölgede artan kolera salgını nedeniyle düştü (Deutsche Bank AG, 1893, s. 4). Yine belgelere göre, 1894 yılında Eskişehir-Konya hattının ilk 78 kilometrelik kısmı da hizmete açılmıştı. Aralık 1894 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ihraç ettiği 32 milyon marklık tahvil piyasada yatırımcılar tarafından olumlu karşılandı. Bu süreçte kolera salgını ise hala bir tehdit olarak devam ederken, Selanik-Manastır hattı faaliyete başlamış ve gelirleriyle beklentiyi karşılayan bir hat olmuştu (Deutsche Bank AG, 1894, s. 4).

1895 yılında Anadolu demiryolu yapımına devam edilmiş, demiryolunun tahmini olarak 1896 yılında bitmesi planlanmıştı. Ancak 1895'teki kötü hasat, Ermeni isyanları ve kolera yüzünden demiryolu inşaatı zarar gördü. Fakat Osmanlı hükümetinin kilometre garantisi tüm bu zararları karşıladı (Deutsche Bank AG, 1895, s. 4). 1896'da tüm kötü etkilere rağmen Anadolu demiryolu inşaatı tamamlandı. Ek olan Eskişehir-Konya hattını işleten Bau-Contos firmasının da sözleşmesi 31 Aralık 1896'da bitti. 1896 yılındaki iyi hasat ve artan tahıl fiyatları inşaatı hızlandırdı. Türk hükümeti de borçlarını ödedi (Deutsche Bank AG, 1896, s. 4).

1898'te Deutsche Bank, Anadolu demiryolunun kazancından gayet memnundu. Olumsuz koşullar olsa da demiryolu artık kendi maliyetlerini karşılar konuma geldi (Deutsche Bank AG, 1898, s. 4). 1899 yılında Anadolu demiryolu ağının Basra körfezine kadar genişletilmesi gündeme geldi. Bu duruma bankadan ve hükümetten karşı çıkan olmadı. Fakat bu hattın; teknik, mali ve siyasi zorluklar çıkaracağı öngörüldü (Deutsche Bank AG, 1899, s. 4).

1900 yılına gelindiğinde Anadolu Demiryolu Şirketinin Bağdat ve Hint Okyanusa genişletme faaliyetlerinde bürokrasinin ağır olması işleri yavaşlattı. Osmanlı Devleti yöneticileri ile mutabakat sağlansa da projenin sürekliliği, Osmanlı Devleti'nin kilometre garantisiyle paralellik göstermesi planlandı. Ayrıca Anadolu Demiryollarında trafiğin artması ve hasadın iyi olması gelirleri artırdı. Şirketin bir kısım hisseleri borsaya sunulsa da, çoğunluğu banka tarafından elde tutulmaya da devam etti (Deutsche Bank AG, 1900, s. 4).

1901 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi, hattın Konya'dan Bağdat ve Basra Körfezi'ne kadar devam etme imtiyazını aldı. Ancak proje çok büyük ve maliyetliydi. Türk hükümetinin vereceği garantileri karşılayacak gelir akışının da yaratılması gerekiyordu. Buna ek olarak 1901 yılı tarım hasadının olumlu seyretmesi geliri arttıracaklarını düşündürüyordu (Deutsche Bank AG, 1901, s. 5).

1902 yılında Anadolu Demiryolu Şirketi tatmin edici gelirler elde etti. Kilometre garantisi olarak sunulan meblağ boyutunda gelir elde edildi. Böylece Osmanlı Devleti de hazinesinden ekleme yapmak zorunda kalmadı. Ayrıca Anadolu Demiryolu başlangıcı olan Haydarpaşa'da

en yeni tesislerle donatılan bir limanın kısa sürede trafiğe açılması planlandı (Deutsche Bank AG, 1902, s. 6).

Raporlar, dönemin koşullarından bahsetmesi ve inşaatın detaylarını belirtilmesi dolayısıyla oldukça önem arz etmektedir. Anadolu'daki hattın ilerlemesi ve gelirlerin artması, Almanlarda memnuniyet yarattı. Hattın Bağdat'a uzatılması fikri başta tatmin edici gelse de, Toroslar'daki tünel inşaatları ve zorlu coğrafi şartlar maliyetleri arttırdı ve hattın tamamlanamamasında etkili oldu

Hicaz Demiryolu

Hicaz Demiryolu inşaatı, II. Abdülhamit'in talimatıyla 1 Eylül 1900 tarihinde başladı. Normal şartlarda elli günlük yolculuğun, demiryolu sayesinde dört-beş güne indirilmesi planlandı. Fakat bu proje oldukça maliyetliydi. Proje o gün için dört milyon lira tutuyordu. Bu da dönemin bütçesinin %18'ine tekabül ediyordu. Böyle bir maliyeti karşılayacak bütçenin olmamasından dolayı bağış ve ek vergi yollarına gidildi (Kansu, 2017, s. 44 ve BOA. DH.MKT. / 2638 – 50, BOA. DH.MKT. / 2422 – 39, BOA. MV. 114 – 62.). Maaşlardan kesintiler yapıldı, çeşitli dış temsilciliklerden de yardımlar gelmesiyle proje maliyeti karşılanır duruma geldi. Demiryolu, Alman mühendis Meisner'in sorumluluğuna verildi. Şam'dan başlayan hat Medine'de bitti (Gülsoy, 1998, s. 441-443). 1.09.1905 tarihli Alman kaynağına göre; Alman subayların nezaretinde demiryolu inşaatı sorunsuzca devam etmekteydi. Demiryolunda 5650 çalışan vardı. Bunların da çoğunun asker olduğu bildirilmiştir. Bölgede iki demiryolu taburu ve bir telgraf müfrezesi konuşlandı (BA, RM 5, 5869, s. 78.). 19.02.1906 tarihli bir başka belgeye göre; Hicaz demiryolunun Maan-Akabe ayağındaki 120 km'lik inşaat için 4000-5000 kişilik askeri birlik muhafızlık yapmaktaydı (BA, RM 5, 5869, s. 79.2.).

25.08.1907 tarihli belgeye göre; Hicaz Demiryolu'nun bir bölümünün açılışı ve teftişi için II. Abdülhamit özel heyet kurdu. Heyette Korgeneral Auler Paşa, Tümgeneral Cevad Paşa, dönemin Hariciye Nazırının iki oğlu Yarbay Ali Nuri ve İsmail Hakkı Bey vardı. Heyet, İstanbul'dan vapurla Beyrut'a hareket etti. Ardından Şam'a geçerek onarım atölyelerini teftiş edip buradan da Maan'a geçti (BA, RM 5, 5869, s. 79.3).

Hicaz Demiryolu Osmanlı Devleti için merkezi otoriteyi güçlendirmek açısından önemli olduğu kadar Almanlar için de Mısır ve Süveyş Kanalı'na olası bir harekatta kolay sevk ve idare sağlaması açısından önemliydi. Hicaz Demiryolu sayesinde Almanlar, Hicaz bölgesinde daha rahat ve hızlı hareket edip İngiliz nüfuzunu kırmayı planlamaktaydı. Hızlıca bitirmek istediklerinden hem insani hem maddi kaynak sağladılar.

1907'deki Hicaz Demiryolu inşaatında çalışan Türk işçilerin başarılarından bir Alman belgesinde övgüyle söz edilmektedir. 1906 yılı içerisinde Hicaz bölgesinde 300 km gibi olağanüstü uzunlukta ray döşendi. Başarıya sebep olarak; bölgenin düz ve engebesiz olması ayrıca Alman mühendisliği ve tecrübesinden kaynaklandığı belirtilmektedir (BA, RM 5, 5869, s. 79.4). Belgede, Hicaz Demiryolu inşaatının zorluklarından bahsedilse de başarılı bir ilerleme kaydedildiği vurgulanmaktadır. Ayrıca Demiryolu hattında önceki yıllarda en fazla 150 km hat döşenirken bu yıl 988 km döşenmesinin muazzam bir performans olduğu belirtilmektedir. Fakat 40-55 santigrat derece sıcaklığın çalışmaları güçleştirdiği de hatırlatılmaktadır (BA, RM 5, 5869, s. 82.1).

Bununla birlikte Osmanlı Devleti'nin Arabistan bölgesindeki hakimiyet ve nüfuzunu sağlaması için Bağdat Demiryolu Projesi, önemli bir projeydi. Basra bölgesinde nüfuz kurarak İngilizlerin bölgedeki Arap aşiretleri üzerindeki kontrolünün de kırılması planlandı. Ayrıca ticari açıdan da Basra Körfezi'ne inen mallar Anadolu ve Rumeli'ye taşınabilirdi. Demiryolunun bir ağının da Hicaz'a bağlanmasıyla Arabistan coğrafyasında Alman nüfuzu etkin olabilirdi. Osmanlı Devleti topraklarında yer alan diğer demiryollarına kıyasla Bağdat Demiryolu, potansiyeli ve etkileri açısından oldukça önemliydi. Almanya, bu proje sayesinde Osmanlı Devleti topraklarında hem nüfuz elde edecek hem de Anadolu'da stratejik bir serbesti kazanabilecekti (Özen, 2008, s. 80.).

Almanlar, İngilizlere ek olarak Fransızlarla da Kilikya ve Basra bölgelerinde nüfuz mücadelesine girmek zorundaydı. Bu nedenle İskenderun Limanı, Bağdat Demiryolu ağına bir şube olarak planlandı. 19.yüzyıl ortalarından itibaren Fransızların ticaretiyle bölgede canlılık başladı, bir liman ihtiyacı doğmuştu. İskenderun limanı sayesinde Bağdat'ın batıya deniz yoluyla bağlanması da sağlanabilirdi. Halep'in denize açılan kapısı olarak da önemli olan İskenderun limanı inşası için Almanlara 1911 yılında imtiyaz verildi. Liman yapımı, Haydarpaşa Demiryolu Şirketine verilerek, Almanların ekonomik imtiyazı daha da arttı. Fakat I. Dünya Savaşı çıkınca inşaat tamamlanamadı (Beşirli, 2004, s. 185-191).

Bağdat Demiryolu

Bağdat Demiryolu Projesi büyük ve önemli bir hamle olarak görülse de olumsuz yorumlar da çoktu. Öncelikle maliyeti açısından askeri ve politik bir hayal olarak görülüyordu. Ekonomik olarak mantıklı olmayacağı, imtiyazı alan Alfred Kaulla tarafından da sonradan anlaşıldı. Proje için Alman hükümetini de aşan bir sermaye gerekiyordu (Ortaylı, 1981, s. 88). Osmanlı Devleti gibi tarıma dayalı bir ekonomi için büyük bir demiryolu projesinin garanti kilometre vaadi de gerçekçi değildi. Zira aşar vergisi bu projeyi destekleyecek güçte değildi (Ortaylı, 1981, s. 89). Kont Ronenthof da bu tehlikeli ve pahalı olan demiryolu projesinden vazgeçilme taraftarıydı (Yılmaz, 2011, s. 74). Sosyal Demokrat Parti lideri Herr Schidemann, 1911'deki bir meclis konuşmasında; bölgenin önemini bildiklerini, demiryoluyla beraber sulama kanalları da yapılırsa bölgenin tahıl ambarı olacağını aktardı fakat böylesi bir projeyi korumak için de askerî açıdan güçlü bir Osmanlı gerektiğini söyledi (Earle, 1972, s. 151-152). Ayrıca Bismarck ekolüne bağlı muhafazakâr siyasetçi ve eski nesil diplomatların bir kısmı da projeye karşıydı. Onlara göre, böylesi bir projenin yapılması, bölgeye Almanların nüfuz etmeye çalıştığını açık bir şekilde gösterecekti. Bu da Rusları Almanlardan uzaklaştırıp İngilizlere yakınlaştırabilirdi. Mevcut konjonktürde projeye devam edilmesi, Rus-İngiliz-Fransız bloğu oluşmasına neden olabilirdi. Dönemin Londra'da görevli Alman büyükelçisi Prens Lichnowsky de benzer bir görüşteydi. Ona göre Türklerle yakınlaşmak Almanları Ruslarla karşı karşıya getirirdi (Earle, 1972, s. -153-154). Nitekim bu bakış açılarının kısmen doğruluğu I. Dünya Savaşı'nda kanıtlanacaktı.

Almanların Mezopotamya'daki nüfuz mücadelesinde karşılarında İngilizler, Fransızlar ve Ruslar vardı. Almanların giriştiği Bağdat Demiryolu projesine kendi çıkarları nezdinde karşı çıkan Rusya ve İngiltere, Almanların taviz vermesine sessiz kaldı. "Bununla birlikte Rusya, Doğu Anadolu'dan geçecek bir demiryolu hattına, Kafkasya'daki siyasi nüfuzunu ve petrolden kaynaklı ekonomik çıkarlarını tehdit edebileceğinden dolayı karşı çıkıyordu. Bağdat

Demiryolu Projesinin de alternatif güzergâhı vardı. Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul yolu yerine Konya-Adana-Halep-Musul güzergâhı belirlendi. Projenin, Rusların istediği güzergâhta ilerlemesinin sebebi ekonomik şantajda yatmaktaydı. Rusya, İstanbul'daki büyükelçisi Zinoviev aracılığıyla 1878 Berlin Kongresine dayanarak; vadesi geçmiş savaş tazminatını (57 milyon frank) tek seferde isteyebileceğini belirtti. Rusya ile karşı karşıya gelmemek adına Osmanlı Devleti alternatif güzergâhı kabul etti (Earle, 1972, s. 160-161). Almanlar da Ruslarla benzer bir anlaşma yoluna giderek taviz vermek zorunda kaldı. Rusya ve Almanya arasında imzalanan Potsdam Anlaşmasıyla Almanlar İran'da faaliyette bulunmamanın taahhüdünü verdi, bu sayede de Ruslardan onay aldılar (Official Documents, 1912, s. 120-122). Fransızlarla da anlaşma yapılarak Osmanlı topraklarındaki nüfuz alanları belirlendi. Son olarak da İngilizlerle anlaşma yapmak zorunda kalan Almanlar, İngilizlerin Dicle-Fırat nehirleri üzerinde taşımacılık yapmasına ses çıkarmamayı, İngilizlere ait olan İzmir-Aydın demiryolunu Bağdat demiryoluna bağlamayı ve Bağdat demiryolunu İran körfezine kadar değil, Basra'ya kadar uzatmayı Almanlar kabul etti (Kummer, 2011, s. 17-18).

Alman nüfuzunun artması üzerine Fransızlar, Osmanlı Hükümeti ile yakınlaşma ihtiyacı hissetti. Osmanlı Devleti ile ters düşmeleri, Osmanlı Devleti'nin Almanlara daha da yakınlaşmasına neden olabilirdi. Osmanlı Devleti de Fransız sermayesinden yararlanmak adına 1910 yılında Soma-Bandırma Demiryolu imtiyazını Fransızlara verdi. Üstelik 18.800 frank gibi yüksek bir garanti sundular (Earle, 1972, s. 267). Dönemin hükümetinin uyguladığı bu politikanın ne kadar faydalı olduğu I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale cephesine ikmal ve iaşe taşınması sırasında anlaşılacaktı (Satılmış, 2016, s. 180). Osmanlı Devleti'nin kendi yararına hareket etmesinin yanında Almanların vermek zorunda kaldıkları tavizler, Yakındoğu'da nüfuz mücadelesi alanlarını daralttı ve kısıtlı hareket imkânına neden oldu.

Olumsuz yorumlara rağmen, siyasi ve ekonomik getirileri büyük olacağı beklentisiyle Almanlar, Bağdat Demiryolu Projesi faaliyetine başladı. 21.04.1903 tarihinde imzalanan antlaşmayla Almanlara imtiyaz verildi ve 13.04.1903 tarihinde de Société Impérial Ottomane du Chemin de fer de Bagdad (Bağdat Demiryolu Şirketi) kuruldu (Beydilli, 1991, s. 172). İmtiyaz, 99 yıllığına geçerliydi. Ayrıca Anadolu Demiryolu şirketinin de imtiyazı bu maddeye binaen uzatıldı (BA, RM 5, 2308, s.25). Şirkete Bağdat'ta bir liman açma hakkı verildi. Buna ek olarak demiryolu hattının her iki tarafında 20 km'lik bölge içerisinde elektrik aydınlatması, vagonlar için hidroelektrik enerji, madencilik ve orman haklarının kullanım imtiyazı verildi. Son olarak; demiryoluna dair tüm inşaat malzemeleri, vagonlar ile kilometre başına 15.500 Frank brüt gelire kadar işletme için gerekli kömür alımı vergi ve harçlardan muafiyet sağlandı. Osmanlı Devleti tarafından hattın inşaatına üç ay içinde başlanması ve sekiz yılda tüm hattın tamamlanması istendi. Ayrıca Osmanlı Devleti, km başına 11.000 Frank yıllık gelir garantisi verdi (BA, RM 5, 2308, s. 26).

Demiryolu projesinin gelişim süreci Alman belgelerinde doğrudan doğruya aktarılmıştır. Bu belgelere göre, İngilizler 1905 yılına oranla, son yirmi yıldır Osmanlı Devleti'nde kayda değer bir diplomatik başarı elde edemedi. Kendilerine ait olan İzmir-Aydın demiryoluyla ilgili olarak; hattın Eğirdir Gölü'ne kadar uzatılmasını ve 1935 yılına kadar olan imtiyazın işletme hakkını da 1955'e kadar uzatmayı istiyorlardı. Bu demiryolu, Türk hükümetinden kilometre garantisi olmayan tek hat olması açısından da dikkat çekicidir. Ayrıca İngilizler, balık yönünden zengin olan Eğirdir Gölü'nde faaliyette bulunmak için de imtiyaz talep etti (BA,

RM 5, 5869, s. 78.2). Ardından 1906 yılında İngilizler, Osmanlı Devleti'nden beş yıldır 100 kilometrelik bir uzatma imtiyazı alamadıkları için sitem etmekteydi. Süre on beş yıl uzatılsa da demiryolu hattı için istenen imtiyaz verilmedi ve üstelik Eğirdir Gölü'nde faaliyet talebi de Osmanlı Hükümeti tarafından reddedildi. İngilizler bu konuda Osmanlı Devleti'nin Almanlara ayrıcalık yaptığını ve çifte standart uygulandığını iddia etti. Fakat Osmanlı Devleti yöneticileri bu söylemleri reddederek Alman ve İngilizler arasında ayırım yapmadıklarını belirtti. Bunun üzerine İngilizler; bu beyanlar samimiye Almanların istedikleri tüm tavizleri nasıl aldıklarının Osmanlı Devleti'nin açıklamasının zor olduğunu, önemsiz bir 100 km'lik demiryolu tavizi için beş yıldır pazarlık etmek zorunda kaldıklarını açıkladı. İngilizler, bu durumu apaçık haksızlık olarak gördüklerini beyan etti (BA, RM 5, 5869, s. 78.3). Buna rağmen Osmanlı Devleti, özellikle de 20. yüzyıl başlarında izin, yer tahsisi gibi konularda Almanlara kolaylık sağlayıp bürokratik engel çıkarmadı (BOA. HR. HMŞ. İŞO, 84-34).

Almanlar, yatırımlarıyla Osmanlı Devleti topraklarında faaliyetlerini artırdılar. Yakındoğu'da İngilizler de nüfuz alanlarını genişletme hamleleri yaptı, fakat Osmanlı Devleti'nin Almanlara kolaylık sağlaması İngilizleri zora sokmaktaydı. Alman nüfuzunun yerleşmesi Basra-Hint ticaret yolunu tehdit ediyordu. Yakındoğu'daki Alman-İngiliz rekabeti bilinen bir gerçektir. Almanlar Yakındoğu'daki çıkarlarını koruyorlardı. 1907 yılında İngiltere-Rusya arasındaki Asya çıkar alanları üzerindeki müzakereler gerçekleşti. Ardından Alman Hükümeti; Asya demiryollarının ve bölgedeki Alman çıkarlarının etkilenmeyeceğine dair iki ülkeden de güvence aldı (BA, RM 5, 5869, s. 79).

Asya demiryolları olarak adlandırılan Yakındoğu'daki Alman yatırımları, askeri, ekonomik ve siyasi yönden oldukça önemliydi. Hicaz, Basra bölgelerine ulaşan hat sayesinde merkezi yönetimin de etkisinin hissedilmesi planlandı. Bu sayede Osmanlı Devleti ile ilişkiler gelişti. Almanlar da yatırımlarıyla kazanç elde ederek Yakındoğu bölgesinde nüfuz elde etti. Yakındoğu'daki İngiliz nüfuzu hala fazlaydı. 1906 yılında Bağdat Demiryolu'nun son ayağı olan Kuveyt'in İngilizler ile yakın ilişki içinde olması üzerine Osmanlı Devleti, Kuveyt ile Şattül Arap arasında başka bir liman kullanmayı tasarladı. Böylece Kuveyt'e alternatif bir güzergahla Hint deniz yolundaki İngiliz nüfuzunun kırılacağı düşünüldü. Fakat Basra'da en kritik nokta Kuveyt olarak kaldı. Osmanlı Devleti'nin Almanlara kolaylık sağlaması karşısında İngilizler, Kuveyt'te tek başlarına hareket edemedi. Böylece İngilizler, Basra körfezi meselesinde Alman girişimine göz yummak zorunda kaldı. Bölgede nüfuz mücadelesi veren sadece Alman ve İngilizler değildi. Rusya ve Belçika da bölgede etkin olmaya çalıştı. Fakat bu iki devlet Basra'nın Osmanlı Devleti kısmından ziyade İran sınırında faaliyet gösterdi. Fakat Basra'nın İran sınırındaki limanlarında halk Belçikalı yetkililerden memnun değildi. Yüksek tarife uygulanması ticareti sekteye uğrattı ve halkın gelirini olumsuz etkiledi. Ayrıca yerel halk, Belçikalı yetkililerin de Ruslar lehine çalıştığı düşünmekteydi. Fakat Japon-Rus Savaşı nüfuzu olumsuz etkiledi. Rusya'nın yenilmesi bölgedeki prestijini azalttı (BA, RM 5, 5869, s. 83.2).

Basra körfezindeki nüfuz mücadelesinde Almanlar, demiryolu sayesinde öne geçmeyi planladı. Bağdat Demiryolu bittiği takdirde Basra-Mezopotamya-Anadolu ticaretini Almanlar kontrol edecekti. İngilizler Bağdat Demiryolu konusunda ikiye bölündü. Demiryolu sayesinde ulaşımın kolaylaşması ticaretin gelişeceğini savunanlar kadar Alman nüfuzunun yerleşmesiyle İngiliz nüfuzunun azalacağını ve ticaret gelirlerinin düşeceğini düşünenler de vardı. 1906 yılında İngiltere Başbakan Arthur Balfour, "Bağdat Demiryolu bizim için hiçbir zaman ciddi bir tehdit olmadı. Ancak ortada bir tehlike varsa bu Basra Körfezi'nin kontrolünü bize

sağlayacak bir anlaşmayla bertaraf edilebilir. Almanlar, Türkiye'deki faaliyetlerinin siyasi nüfuzdan çok ticari sömürüde yattığını anlamış görünüyorlar ve bu yüzden bizimle Aşağı-Mezopotamya için anlaşmaya çalışacaklar" şeklinde konuşmuştur (BA, RM 5, 5869, s. 83.3). Bağdat Demiryolu Projesi'ne olumsuz bakan İngilizlere göre, Alman menfaatlerine ek olarak demiryolunun Türkler için de siyasi ve askeri bir önemi vardı. Geniş yollar ve hızlı ulaşım, savaş durumunda askerlerin sevkini kolaylaştıracaktı. Ayrıca bu demiryolunun inşası, Müslüman dünyasının güçlenmesi anlamına geliyordu (BA, RM 5, 5869, s. 84.3).

Yakındoğu'da Fransa'nın da menfaatleri vardı. 1906 yılında Fransız çevreleri Bağdat Demiryolu projesini ve Almanların bölgedeki faaliyetlerini yakından izledi. Fransız Hükümeti ilgisizken, özel girişimciler yakından takip etti. Bir Fransız muhabire göre Almanlar; Anadolu, Suriye ve Mezopotamya'nın tüm Rusya'dan daha fazla mısır sağlayacağını, Kerkük ve Bakü'nün de on katı kadar petrol üreteceğini tahmin ediyorlardı. Mezopotamya'da üretilen pamuğun da Alman piyasasındaki Amerikan pamuğunun yerini alacağı söylenmekteydi. II. Wilhelm'e göre; Hamburg-Basra körfezi arasında doğrudan demiryolu kurulduğunda Almanya'nın yayılması için muhteşem bir alan açılabilirdi. Bu sayede Almanlar Hindistan pazarından pay alabilirdi. Ayrıca II. Wilhelm, mühendis Schneider tarafından hazırlanan İstanbul Boğazı'na dev bir köprü planını onayladı. Bağdat Demiryolu, Fransa için de önemliydi. Fransa Senatosu'nda demiryolu tartışmaları yaşandı ve konunun uluslararası bir boyutta olduğu değerlendirildi. Charles Dupuy tarafından İngiliz-Rus yakınlaşmasının da Fransa'nın bölgedeki çıkarlarına zarar vereceği aktarıldı. Bununla birlikte Türk-İran ilişkilerindeki zayıflık da demiryolu için zararlıydı. Almanlar, Demiryolu hisselerinin Paris borsasında da işlem görmesini istemekteydi fakat bu durum engelleniyordu (BA, RM 5, 5869, s. 85.2).

Bu arada Bağdat Demiryolu'nun Toroslar bölümü için Osmanlı Hükümeti'nden kilometre garantisi beklenmekteydi. Maliyet ve kilometre garantisi sonuçlanmadığı için hattın inşaatına on sekiz ay ara verildi (BA, RM 5, 5869, s. 84). 1908 yılına gelindiğinde demiryolunun Toroslar kısmı mali güçlük yarattı. Burada otuz kadar tünel açılması gerekmekteydi. Hattın ilk ayağı olan Bulgurlu-Konya arası Alman mühendis Beh'in sorumluluğunda tamamlandı. Bununla birlikte hattın Anadolu ayağı yapımı oldukça iyi ilerledi. Ayrıca Türkler, inşaatın ilerlemesinden dolayı Almanlara saygı duyuyordu (BA, RM 5, 5869, s. 86).

Almanlara göre Bağdat Demiryolu için mali kriz vardı. Hisse senetlerinden istenilen şekilde getiri sağlamıyordu. 1907'deki The Times gazetesinin haberine göre İngiltere, Almanya ve Fransa Bağdat Demiryolu'nun mali sorunları hakkında bir antlaşmaya varmak üzereydi (BA, RM 5, 5869, s. 85). İngiltere ve Fransa işbirliği mali sorunları da çözmüştü (BA, RM 5, 5869, s. 85.3). 1908 Haziran ayında Almanya, Fransa'nın mali desteğini umuyordu. Demiryolunda ilerleme sağlamak için 28.000.000 £ gerekmekteydi. Alman pazarındaki para kıtlığı ve garantili faiz oranı olmadan böyle bir meblağı sağlamak zordu. Fransa'nın yardımı son derece arzu edilmekteydi. İngilizler bu duruma pek yanaşmıyordu çünkü Hindistan pazarında kendilerine rakip oluşmasını istemiyordu. Ancak Fransızların böyle bir endişesi yoktu. Asya'daki demiryolu konusunda Fransa destek sağlarsa Almanya da Fas konusunda Fransa'ya hareket özgürlüğü sağlayacağını ve zorluk çıkarmayacağını taahhüt ediyordu. Clemenceau, bu duruma sıcak bakmaktaydı. Eğer destek verirse demiryolunda söz sahibi de olabileceklerdi. Bununla birlikte Osmanlı Devleti'nin şu anda ödediği dış borç faizine ek

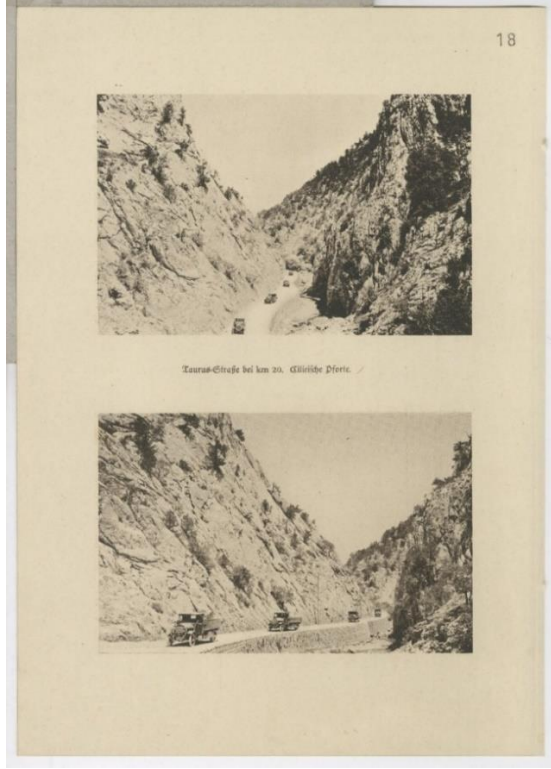
olarak kilometre garantisinden dolayı yıllık 35 milyon franklık yük, Osmanlı Devleti'nin mali çöküşe neden olacaktı. Bu durumda Alman icra memurları demiryolu mülkünü ele geçirecekti (BA, RM 5, 5869, s. 86.2).



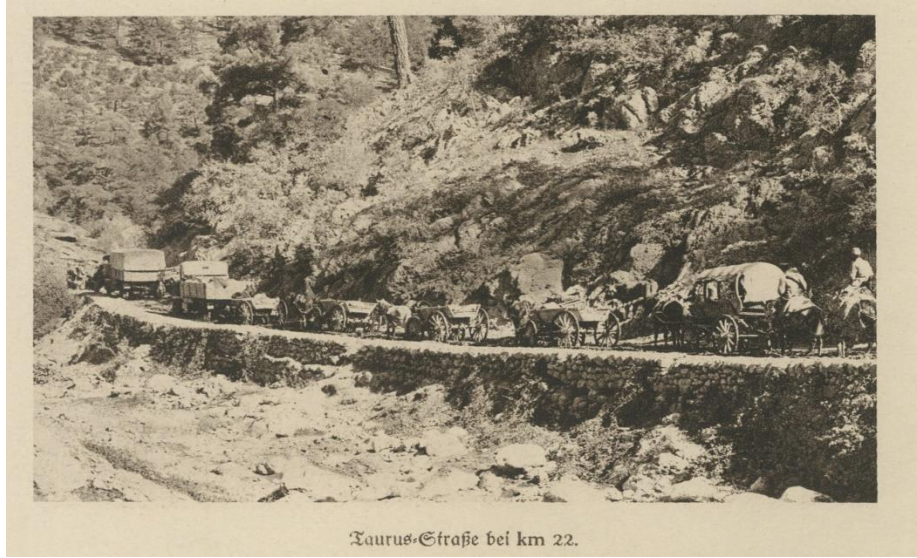
Şekil 1. 1908 yılındaki Hicaz ve Bağdat Demiryolu Hatları
Kaynak: BA, RM 5, 5869, s. 89

Bağdat Demiryolu Projesi, özellikle güney Anadolu kısmında zora girdi. Toroslar ve Amanos dağları düşünülenden daha zahmetliydi. Buna bir delil olarak Osmanlı Askeri teşkilatı ve askeri okulların reformuyla ilgilenen Alman Goltz Paşa, hatıralarında 1915 Kasım'ında Bağdat'a doğru yol alırken Anadolu topraklarından geçtiğini ve Mezopotamya'ya doğru indiğini aktarmaktadır. Anadolu'dan güneye geçerken Amanos Dağlarını kullanmak zorunda kalır. Bu sırada Amanos'taki tünelden bahseder. İnşaatı devam eden fakat henüz açılmayan tünelden dolayı şirkete ait bir dekovil aracılığıyla yamaçların etrafından dolanmak zorunda kaldığını aktarmaktadır (Yılmaz, 2012, s. 131).

Bağdat Demiryolu mali kriz de yaşadı, fakat Balkan Savaşları'nın sonucunda Balkanların kaybedilmesiyle Deutsche Bank, Makedonya ve Rumeli'de yönettiği demiryolları hisselerini bir Avusturya-Macaristanlı firmaya devrederek yüklü sermaye elde etti. Böylece Bağdat Demiryolu için gerekli sermayenin bir kısmı sağlanmış oldu (Deutsche Bank AG, 1913, s. 10).



Şekil 2. Kilikya'ya Açılan Toroslar Yolunun 22. Kilometresi, 1916.
Kaynak: BA, PH 20, 142 s.18



Şekil 3. Toroslar yolunun 22. Kilometresinde At Arabalarıyla Yapılan Askeri Sevkiyat
Kaynak: BA, PH 20, 142 s.20

Goltz Paşa, 9 Şubat 1915 tarihinde eşine yazdığı mektupta; Osmanlı Devleti'ndeki Alman Büyükelçisinden Berlin'den, Bağdat Hattının acilen bitmesi yönünde bir telgraf aldığından bahsetmektedir. Ardından yaptığı yorumda da hat biterse İngilizlerin alt edileceğini umduğu anlaşılmaktadır (Yılmaz, 2012, s. 83). Buradan da anlaşılmaktadır ki savaş devam ederken de Almanlar tarafından Bağdat Hattının biteceğine dair bir ümit beslenmektedir.

Bağdat Demiryolu, düşünülen sürede bitmemiştir. Ağustos 1914 tarihinde I. Dünya Savaşı'nın başlaması ve Ekim 1914 tarihinde de Osmanlı Devleti'nin Almanlar tarafında savaşa girmesi projeyi geciktirdi. Bu olumsuzluklara rağmen inşaat devam ettiyse de bitirilemedi. Bağdat Demiryolu'nun tamamlanmayan Toros ve Amanos kısımlarında askeri sevkiyat yük hayvanlarıyla yapıldı ve bu yüzden lojistikte aksamalar oldu.

Almanya, Bağdat Demiryolu Projesi için mali zorluk yaşarken Osmanlı Devleti'nde II. Abdülhamit'in tahtan indirilmesi de proje için siyasi olumsuzluk yarattı. II. Abdülhamit, siyasi yönden İngiliz ve Fransızlara karşı Almanlara daha yakındı. 1878'deki Berlin Kongresi'nden sonra Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü prensibini terkeden İngiltere kendi menfaatine göre hareket ettiği için II. Abdülhamit, topraklarında menfaat gözetmeyen Almanlara siyasi yakınlık gösterdi. Abdülhamit'in bu politikasından dolayı Jön Türkler, Almanlara kıyasla Fransa ve İngiltere'ye daha yakındı. Sonra mecliste Bağdat Demiryolu Projesi tartışılıp, projenin gizliliği sorgulandı. Ayrıca projenin iptal edilmesi gündeme geldi. Fakat böyle bir kararın uluslararası çevrelerce devlete olan güveni zedeleyeceğine karar verildi ve proje iptal edilmedi (Kanberoğlu, 2018, s. 163-164).

Jön Türklerin başını çektiği İttihat ve Terakki Cemiyeti, Almanlara güvenmiyordu. Ayrıca Almanlara kıyasla İngiliz ve Fransızlara daha yakındı. Onlara göre Almanlar, otokrattı ve Kayzer, II. Abdülhamit ile dosttu. Buna karşın İngilizler ve özellikle Fransızlar, cumhuriyetçi, liberal ve özgürlükçüydü. Bağdat Demiryolu Projesi de Osmanlı Devleti için büyük bir mali yük olarak görülüyordu. Kilometre garantisinin ekonomiyi Almanların eline vereceği inancı yayılmıştı. Jön Türkler, bu konjonktürde Almanlara kıyasla İngiliz ve Fransız yanlısı bir politika izledi. 1909 yılında Osmanlı Devleti donanmasını reforme etmek için İngiliz amiral, Nafia Nezareti'ne Sir William Will Cocks adında bir İngiliz mühendis danışman, başka bir İngiliz banker Sir Richard Crawford Maliye Nezaretine danışman, bir İngiliz yargıç Adliye Nezaretine genel müfettiş, bir İngiliz konsolos Dahiliye Nezaretine genel müfettiş, Fransız subay Bouman da Jandarma'nın reformu için getirildi (Earle, 1972, s. 239). Fakat Almanların Jön Türklerin gözünde tekrar itibar kazanması kısa sürede gerçekleşti. Maliye Nezareti'nde görevli Cavid Bey, Osmanlı Devleti'nin mali sorunları çözmek için Avrupalı devletleri ziyarete gittiğinde Fransa ve İngiltere'den umduğu desteği göremedi. Üstelik İngiltere, Bağdat Demiryolu Projesi'nin Osmanlı Devleti'ne yarar sağlamayacağını, bu işten vazgeçilmesini aktarınca Cavid Bey görüşmeleri kesti. 1910 yılında ise aranan borcu şart koşmadan Almanlar, Osmanlı Devleti'nin istediği koşullarda vererek (30 milyon dolar, %4 faizle) Jön Türklerle arasını düzeltti. Osmanlı Hükümeti de bundan sonra Almanlara yakın hareket etti (Earle, 1972, s. 254-256).

Sonuç

Osmanlı Devleti ve Alman İmparatorluğu, dönemin siyasi ve ekonomik koşulları gereği birbirine yakınlaştı. Bu yakınlaşma, I. Dünya Savaşı'na giden süreçte askeri ittifakı da beraberinde getirdi. Almanlar, 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında,, Osmanlı topraklarındaki ekonomik yatırımları ve askeri uzmanların varlığı sayesinde yeni ayrıcalıklar elde ettiler. Almanlar, Osmanlı Devleti'nin yerüstü ve yeraltı kaynakları sayesinde ekonomilerini daha da büyütmeyi planlamaktaydılar. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde yer alan Basra Bölgesinde nüfuz elde ederek İngilizlerin Hint ticaret yolunu sekteye uğratmayı ve İngilizleri ekonomik krize sokmayı amaçlamaktaydılar. Bağdat Demiryolu, bu yönüyle İngilizlere karşı girişilmiş bir proje olsa da Almanlar, bu devasa ekonomik projeyi tek başlarına gerçekleştiremeyeceklerini biliyorlardı. Nitekim İngiltere ile birlikte Rusya ve Fransa ile de anlaşıp nüfuz alanlarını daraltılmak zorunda kaldılar. Buna rağmen Almanlar, Bağdat Demiryolu projesini planlanan sürede bitiremediler ve II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti toprakları üzerinde yayılma politikasını hayata geçiremediler.

Kaynakça

1-) Arşiv Kaynakları

a- Almanya Federal Arşivi, Bundesarchiv Militärarchiv, Freiburg im Breisgau, Almanya.

BA, RM 5, 2308, s. 26.

BA, RM 5, 2308, s.25.

BA, RM 5, 5869, s. 78.

BA, RM 5, 5869, s. 78.2

BA, RM 5, 5869, s. 78.3

BA, RM 5, 5869, s. 79.

BA, RM 5, 5869, s. 79.2.

BA, RM 5, 5869, s. 79.3.

BA, RM 5, 5869, s. 79.4

BA, RM 5, 5869, s. 82.1

BA, RM 5, 5869, s. 83.2.

BA, RM 5, 5869, s. 83.3.

BA, RM 5, 5869, s. 84.

BA, RM 5, 5869, s. 84.3.

BA, RM 5, 5869, s. 85.

BA, RM 5, 5869, s. 85.2.

BA, RM 5, 5869, s. 85.3.

BA, RM 5, 5869, s. 86.

BA, RM 5, 5869, s. 86.2

BArch, PH 301/45, s. 3.

b- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başbakanlık Osmanlı Arşivi,

BOA. AE.SSLM.III. 1-31.

BOA. DH.MKT. / 2422 – 39,

BOA. DH.MKT. / 2638 – 50,

BOA. HR. HMŞ. İŞO, 84-34.

BOA. MV. 114 – 62.

c- Deutsche Bank Raporları

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Dreissigster Geschäfts-Bericht, 1899, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Dreiunddreissigster Geschäfts-Bericht, 1902, s. 6

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Dreiundzwanzigster Geschäfts-Bericht, 1892, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Einundreissigster Geschäfts-Bericht, 1900, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Fünfundzwanzigster Geschäfts-Bericht, 1894, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Neunundzwanzigster Geschäfts-Bericht, 1898, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Sechszwanzigster Geschäfts-Bericht, 1895, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Siebenundzwanzigster Geschäfts-Bericht, 1896, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Vierundzwanzigster Geschäfts-Bericht, 1893, s. 4.

Deutsche Bank AG, Deutschen Bank, Zweiunddreissigster Geschäfts-Bericht, 1901, s. 5.

Deutsche Bank, Vierundvierzigster Geschäfts-Bericht, 1913, s.10.

2-) Tetkik Eserler

American Society of International Law (1912). Agreement Between Germany and Russia Relating to Persia, **The American Journal of International Law**, , Supplement: Official Documents, Vol. 6, No. 2, p. 120-122.

Armaoğlu, F. (1997). **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, Ankara, Türk Tarih Kurumu.

Badsey, S. (2003). **The Franco-Prussian War 1870-1871**, Essential Histories Osprey Publishing:Oxford.

Beşirli, M. (2004). "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 11, , s. 185-191.

Beydilli, K. (1991). "Bağdat Demiryolu", **Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, İstanbul, Cilt 4,

Bishop, G. W. (1930 May). "Incidents in English Railway History, The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin, No. 22.

- Cantemir, M. İ. (2018). Osmanlı - Prusya Münasebetleri (1808-1871) (A.Dvn.Dve. D. 073/2 Numaralı Prusya Ahkâm Defteri Işığında), Yayınlanmış Doktora Tezi, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı**, Balıkesir, 2019.
- Davies, N. (2011). **Avrupa Tarihi**, Çeviren: Burcu Çığman, Elif Topçugil, Kudret Emiroğlu, Suat Kaya, İstanbul, İmge Yayınları.
- Earle E. M. (1972). **Bağdat Demiryolu Savaşı**, İstanbul, Milliyet Yayınları.
- Eşiyok, B. A. (2010). "Osmanlı İmparatorluğu'nun Dünya Ekonomisine Eklemlenmesinde Bir Dönüm Noktası: 1838 Serbest Ticaret Anlaşması", Ankara, **Mülkiye Dergisi**, Cilt 34, Sayı 266, s. 70
- Florian, P. (2010). "The Zollverein And The Formation Of A Customs Union", **Universtiy of Oxford Discussion Papers in Economic and Social History**, 2010, N:84.
- Goltz, C. (2012). Hazırlayan: Faruk Yılmaz, **Yirminci Yüzyılın Başlarında Osmanlı-Alman İlişkileri " Golç Paşa'nın Hatıratı"**, İstanbul, İz Yayıncılık, s.38-39.
- Gülsoy, U. (1998). William Ochsenwald, "Hicaz Demiryolu", **Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi**, Cilt 17.
- Güran, T. (2014). **19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar**, Türkiye İş Bankası İstanbul.
- Kansu, A. (2017). **1908 Devrimi**, İstanbul, İletişim Yayınları, s. 44,
- Kummer, M. V. (2011). **Deutsche Prsenz am Bosphorus Boğaziçi'ndeki Almanya**, İstanbul, Mas Matbaacılık.
- Kurtaran, U. (2015). "Osmanlı Prusya İlişkilerinin Gelişiminde Prusya Elçisi Karl Adolf Von Regin'in Faaliyetleri (1755-1761)", **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt 12, Sayı 47.
- Nesrin Kanberoğlu, "Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914", **Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi/ International Journal of Historical Researches**, Cilt 3, s. 158-187.
- Ortaylı, İ. (1981). **İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479.
- Özen, H. E. (2008). The German Involvement In Ottoman Economic Development: Banking, Railways and Other Investments, 1888-1914 / Osmanlı ekonomik gelişiminde Alman etkisi: Bankacılık, demiryolları ve diğer yatırımlar, 1888-1914 Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, **Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü Tarih Ana Bilim Dalı**, İstanbul.
- Sander, O. (2000). **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, Ankara, İmge Kitabevi.
- Satılmış, S. (2016). "Osmanlı'da Bandırma Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu", **Tarih ve Gelecek Dergisi**, Cilt 2, Sayı 2.
- Yılmaz F. (2012). , **20. Yüzyıl Başlarında Osmanlı-Alman İlişkileri : Golç Paşa'nın Hatıratı**, İstanbul, İz Yayıncılık, s. 131.
- Yılmaz, F. (2011). **Berlin-Bağdat**, İstanbul, İz Yayıncılık, s.74.

