

## OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ VE BAĞDAT DEMİRYOLU'NUN YAPIMI

*Dr. Mustafa ALBAYRAK\**

Osmanlı Devleti'nin Batıya açıldığı dönemde siyasi ilişkide bulunduğu devletlerden birisi de Prusya olmuştur. Prusya Avrupa'da bir devlet olarak güçlenmeye çalışırken, Osmanlı İmparatorluğu giderek zayıflamakta idi.

Brandenburg Büyük Dükası Freidrick döneminde Giyom I'in Avusturya İmparatoru'ndan "Kral" sanını almasından sonra, yerine geçen Friedrich II'nin Avusturya, Fransa ve Rusya karşısında kazandığı başarılar Osmanlı yönetimi tarafından olumlu karşılanmış ve Kral danışmanlarından Rexin'i, Osmanlı İmparatorluğu ile bir antlaşma yapmak üzere İstanbul'a göndermiştir. Osmanlı yönetimi, Avusturya, Fransa ve Rusya'nın tepkisini üzerinde toplamamak için, Prusya ile bir ittifak yapmamakla beraber, 1761 yılında "kâpitülasyon hükümlerini kapsayan, ticaret muahadesi örneğinde bir dostluk muahadesi imzaladı"<sup>1</sup>. Kırım'ın 1774'te kaybedilmesinden sonra ise, Osmanlı'nın Batıdaki bu dostundan daha çok askeri yardım sağlama yoluna gittiği anlaşılmaktadır<sup>2</sup>. İki devlet arasında 1790 yılında imzalanan ittifaka göre; Prusya, "Türkiye Avrupası'nda Rus ve Avusturya'nın ilerlemeleriyle bozulmuş olan dengeyi düzeltmek için, ilkbaharda bütün kuvvetleriyle muharebeye girmeyi vadediyordu. Buna karşılık olarak da Osmanlı Devleti, Prusya'ya, Akdeniz'de dost olarak kabul etmiş olduğu devletlere tanıdığı ticaret imtiyazlarını tanıyacak ve Prusya'nın bir taraftan Avusturya, diğer taraftan Rusya ile olan toprak anlaşmazlıklarında, Prusya'yı

\* Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Tarih Bölümü.

1. Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt: VIII, Ankara, 1983, s. 163.

2. Kemal Beydilli, Osmanlı Prusya Münasebetleri, (Başlangıcından III. Selim'in İlk Devirlerine Kadar), İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Yapılmış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1980, s. 365.

tutacaktır"<sup>3</sup>. Ancak Prusya, Kırım ile ilgili maddenin değiştirilmesi sırasında Osmanlı için; ne Avusturya ve ne de Rusya ile bir savaşa girmeyeceğini açıkca ortaya koydu<sup>4</sup>. Bundan sonraki yıllarda, her ne kadar 1798'de Prusyalı Albay von Goetze Selim III'ün isteği ile İstanbul'a gelerek Osmanlı ordu birliklerini denetlemişse de<sup>5</sup>, ikili ilişkilerde istenen gelişmeler sağlanamamıştır. Napolyon'un 1806'da Prusya'yı işgal etmesi üzerine, 1807 yılında bu devletin İstanbul elçiliği kapanmıştır.

Padişah Mahmut II döneminde, 1827 yılında, Fransa, İngiltere ve Rusya'ya ait gemilerden oluşan bir ortak donanmanın Navarin'de Osmanlı donanmasını yakması, bu devletlerin Yunanistan'ın bağımsızlığını tanımaları ve Fransa'nın 1830'da Cezayir'i işgal etmesi gibi gelişmeler, Padişahı Prusya'ya yakınlaştırmıştır. Bu gelişmelerde, Osmanlı yönetiminin modern bir ordu kurma isteği de etkili olmuştur<sup>6</sup>. Bu girişimlerin bir sonucu olarak, Osmanlı İmparatorluğu'na, başında Yüzbaşı Helmut von Moltke'nin bulunduğu askeri bir kurul gelmiştir<sup>7</sup>. Bu kurul 1835-39 yılları arasında görev yapmış ve Mısır yöneticisi Mehmet Ali Paşa isyanı sırasında Osmanlı'nın hizmetinde bulunmuşsa da, Osmanlı-Prusya ilişkileri istenilen düzeye getirilememiştir. İki devlet arasındaki ekonomik ilişkiler de oldukça cılız kalmıştır. Her ne kadar 22 Mart 1761 tarihinde imzalanan Dostluk ve Ticaret Antlaşması, 31 Ocak 1790'da elli yıl uzatılmış ve 10 Ekim 1840'tan itibaren Prusya, Alman gümrük birliği Zollverein'e bağlı devletler adına Osmanlı ile ekonomik ilişkileri yürütmüşse de, bu konuda istenilen ilerleme sağlanamamıştır<sup>8</sup>. Zollverein'e bağlı devletlerin tüccarlarının Osmanlı topraklarında "en çok müsâadeye mazhar devlet tüccarı" statüsüne sahip olmaları onları yeterince tatmin etmemiş olmalıdır ki, 1848'de Bavyera Ekonomi Bakanlığı'nın bir raporunda, "Osmanlı ile ekonomik ilişkilerinin hâla yabancı tüccarlar aracılığıyla yürütüldüğünden" şikayet edilmekte idi<sup>9</sup>. Gerçekten de henüz gelişme döneminde olan Alman sanayii ürünleri, Osmanlı pazarını ellerinde tutan İngiliz, Fransız ve Avusturya-Macaristan malları ile rekabet edecek güçte değildi ve ayrıca

3. Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt: V, 3. Baskı, Ankara, 1970, s. 18.

4. Beydilli, age, s. 369.

5. Lothar Ratmann, Berlin-Bağdat, Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, Çev. Ragıp Zarakolu, İstanbul, 1982, s. 26.

6. Karal, age, Cilt: VIII, s. 165.

7. Helmut von Moltke, Türkiye Mektupları, Çev. Hayrullah Örs, İstanbul, 1969, s.

3. Rifat Önsoy, Türk-Alman İktisadi Münasebetleri, İstanbul, 1982, s. 5-6.

9. age, s. 6.

Alman ihraç malları, Osmanlı İmparatorluğu'na yabancı şirketler aracılığı ile ulaştığından, maliyetleri de ötekilere göre oldukça yüksekti<sup>10</sup>. Bu nedenlerden dolayı, iki devlet arasındaki ticaret de uzun süre gelişemedi.

Alman birliğinin 1870'te kurulmasından sonra da, Şansölye Otto von Bismarck, Avrupa dengesinin Alman çıkarlarına göre ayarlanması ve Alman nüfuzunun etkisi altında devam etmesini istediği için<sup>11</sup>, Osmanlı İmparatorluğu ile pek ilgilenmedi. Bismarck, Avusturya ve Rusya'yı yanına alarak, Fransa'yı Avrupa'da yalnız bırakma yoluna gitti. Alman Şansölyesi her ne kadar, "Şark Meselesi bir Alman erinin kemiklerine bile değmez"<sup>12</sup>, "Tekmil Türkiye, medeni Avrupa milletlerinin bu uğurda büyük harplerle birbirlerini mahvetmeye geçecek kadar kıymeti haiz değildir"<sup>13</sup> açıklamaları ile, Doğu'ya olan ilgisizliğini belirtmeye çalışmışsa da, 1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında ortaya çıkan sorunların ele alınmasını sağlamak amacıyla toplanmasına öncülük ettiği Berlin Kongresi, bu görüşleri ile tam bir çelişki oluşturmaktadır. Bismarck bu Kongre'de, bir yandan Rusya'nın haklarını korumaya özen gösterirken, öte yandan da "namuslu bir komisyoncu gibi" hareket edip, hiçbir çıkar sağlamadığını öne sürmüş ise de, "Avrupa dengesi için, Bosna-Hersek'in Avusturya'ya kazandırılmasına, Tunus'un da Fransa'ya temin edilmesine" çalışmıştır<sup>14</sup>. Bismarck ayrıca, Kıbrıs'a İngiltere'nin yerleşmesine ses çıkarmamış, Osmanlı topraklarını bir pazarlık ögesi olarak kullanmaktan çekinmemiştir. Bizzat kendisinin hazırladığı bir projeye göre ise; İngiltere'nin Mısır ve Süveyş'i işgal etmesi, Çanakkale Boğazı'nın tarafsız ellerde kalması hesaplanmıştı. Almanya ile Avusturya-Macaristan ve Rusya arasında oluşturulan Üç İmparatorlar Ligi'nin bozulmasından korkan Bismarck'ta, "Osmanlı İmparatorluğu'nu bir nevi taksim fikrinin gerçekten mevcut olduğunu kaydetmek lâzım gelir"<sup>15</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasî, ekonomik ve toplumsal sorunlarının en yoğun olduğu bir dönemde tahta çıkan ve Osmanlı'nın Rusya karşısında uğradığı bozgunun çok etkilenen Sultan Abdülhamit II'nin, büyük devletlere olan güveni iyice sarsılmıştı. O kadar

10. age, s. 9.

11. Karal, age, Cilt: VIII, s. 166.

12. age, s. 168.

13. Bekir Sıtkı Baykal, "Bismarck'ın Osmanlı İmparatorluğu'nu Taksim Fikri", DTCF Dergisi, Cilt: I, Sayı: 5, Temmuz-Ağustos, 1943.

14. Karal, age, Cilt: VIII, s. 169.

15. Baykal, agm.

ki, Sultan 1877-78 Osmanlı-Rus savaşını, Kıbrıs'ı ele geçirmek ve Osmanlı İmparatorluğu'nu egemenliği altına almak amacıyla, İngiltere'nin tezgahladığını düşünecek kadar kötümser duygular içindeydi<sup>16</sup>. İngiltere bununla da kalmamış, 1882'de Mısır'a yerleşmiş, işgali altındaki topraklarda yaşayan halkı Osmanlı aleyhine kışkırtmaya, Ermeni sorununa destek vermeye ve Grit konusunda Yunanistan'a arka çıkmaya başlamıştı. Fransa 1881'de Tunus'a yerleşmiş, Avusturya da Balkanlar'da gözü olduğunu açıkça ortaya koymuştu. Rusya ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun nefes almasından yana bile olmadığını, her fırsatta saldırarak göstermekte idi. Bütün bunlara karşın birliğini yeni tamamlamış olan Almanya'ya, Sultan büyük bir sevgi duyuyordu. Daha şehzadeligi sırasında çıktığı Avrupa gezisinde, Prusya'nın gücüne hayran olmuştu. Almanya'nın Müslüman sömürgeleri ve Osmanlı ile sınırı da olmadığı için, bu konularda iki devlet arasında sorun çıkması söz konusu bulunmadığı gibi, Alman parlamenterizminin Osmanlı mutlakiyetinden pek büyük bir farkı da yoktu<sup>17</sup>. Bu nedenlerin yanı sıra, Sultan Abdülhamit'i Almanya'ya yaklaştıran bir başka önemli gerekçe de, Almanya'nın Avrupa'nın en güçlü ordusuna sahip, sanayileşmiş bir devlet olmasıydı. Sultan, bu önemli güçten yararlanmak istemiş olmalıdır.

Bismarck'ın siyasetine bütünüyle katılan ve ona karışmayan Alman İmparatoru Wilhelm I döneminde, ikili ilişkilerde önemli bir gelişme görülmemesine karşın, ticarî ilişkilerde az da olsa canlanma dikkati çekmektedir. Osmanlı-Alman ticarî ilişkilerini hızlandırmak, Alman mallarına yabancı ülkelerde pazar bulmak ve piyasayı denetlemek için, 1880 yılında merkezi Berlin'de olmak üzere, 55.000 Osmanlı Lira sermayesi olan Deutscher Handelsverein (Alman Ticaret Şirketi) kurulmuş, ancak bu kuruluş da, başkanı olan H. Loehnis'in ölümü ile amacına ulaşamayarak, çalışmalarına son vermiştir<sup>18</sup>. Bu olumsuzluklara karşın, 1880 sonrası yıllarda, "İngiliz tüccarlarının kıskançlıkla, kaba ve zevksiz" diye niteledikleri alman yapımı cam eşya ve porselenler, İzmir'de montajı yapılan Paris ve Viyana benzetmesi mobilyalar, lambalar, gaz ocakları ve çini sobalar, giderek İngiliz mallarının yerini almaya başlamıştır<sup>19</sup>. Bu gelişmeler, bir süre sonra İngiltere yetkililerini rahatsız etmeye başlamış olmalıdır ki, İngiltere Dışişleri Bakanlığı yayımladığı istatistiklerde, Almanya'nın Küçük Asya'da İngiltere'ye karşı,

16. A. Halûk Ülman, Birinci Dünya Savaşına Giden Yol, Ankara, 1973, s. 144.

17. age, s. 145.

18. Önsoy, age, s. 21.

19. Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Ankara, 1982, s. 166.

çok başarılı bir rekabet yaptığını belirtmiş; istatistikleri değerlendirenler ise, İngiltere'nin bazı ihraç malları üzerindeki tekeli kaybetmek tehlikesiyle karşı karşıya olduğu yolundaki endişelerini dile getirmişlerdir<sup>20</sup>. Bu endişelerde gerçek payı çoktu. Çünkü Alman işadamları çok kârlı olarak gördükleri Osmanlı pazarını ele geçirebilmek için, Anadolu'da iyi bir piyasa araştırması yapmayı, Türkçe-Fransızca-Rumca dillerinde yazılarak, resimlerle süsledikleri sirkülelerle halkın ilgisini çekmeyi başarmışlardı<sup>21</sup>. Bu gibi çalışmalar sonucunda, Alman mallarına olan ilgi giderek artmıştır.

Osmanlı-Alman askerî ilişkilerinde de 1880'den sonra dikkate değer bir canlanma görülmektedir. 1882 Mayıs sonlarında İstanbul'a gelen Albay von Kaehler başkanlığındaki bir kurul çalışmalarına başlamış, ancak Kaehler'in 1885 yılında ölmesi üzerine, aynı yıl Prusya militarizminin Osmanlı temsilcisi olarak adını duyuracak olan Binbaşı Colmar von der Goltz, bu kurulun başkanlığına atanmıştır<sup>22</sup>. Goltz'un işbaşına gelişinden sonra, Osmanlı Ordusu'nun ihtiyaçlarını karşılamak üzere, Almanya'ya silah siparişinde önemli artışlar olmuştur. Onun önerilerine uyularak, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın istihkâm ve bataryalarının onarılarak yeniden donatılması için, Krupp firmasına 1.206.987 Osmanlı Lirası tutarında 500 kadar top ısmarlanmıştır<sup>23</sup>. Bu yıllardan sonra Alman Krupp, Mauser ve Loewe silah fabrikalarına yapılan Osmanlı siparişlerinin ardı arkası kesilmemiştir. Bismarck bile Alman işadamlarının isteklerine boyun eğmiştir. Bu arada Almanya'dan gelen ve sayıları giderek artan askeri uzmanlar da Osmanlı ordusu üzerinde etkili olmakla kalmamışlar, Alman silah sanayiinin de gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. Bu doğrultuda olmak üzere, Osmanlı yönetimi 1886 Şubat'ında, hem de yüksek fiyatlarla Alman Krupp firmasından 426 sahra topu ve 60 havan topu satın almıştır<sup>24</sup>. Aynı yıl içinde Goltz'un, Padişahı Osmanlının bir torpidobot filosuna "çok ihtiyacı olduğuna inandırması" sonucunda, torpidobotların yapımı Elbing'deki Schichau tersanesine ısmarlanmıştır. Bütün bunlara ek olarak, 1887'de Alman Mauser ve Loewe silah fabrikalarından yarım milyon tüfek ve elli bin modern karabine satın alınmıştır. Osmanlı yönetimi 1889-97 yılları arasında Alman silah fabrikalarına 68.6 milyon Mark tutarında siparişte bulunmuştur. Bu nedenle silah

20. age, s. 165.

21. age, s. 168.

22. Ratmann, age, s. 28.

23. İlber Ortaylı, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, İstanbul, 1983, s. 79, Ratmann, age, s. 32.

24. Ratmann, age, s. 31-32.

fabrikatörü Ludwig Loewe, başarılarından dolayı Goltz'u görmeye giderken, bir tomar hisse senedini de beraberinde götürmüştür<sup>25</sup>.

Osmanlı-Alman ilişkileri, 1888 Martından Wilhelm I'in ve daha tahta çıkışından üç ay geçmeden Frederich III'ün ölümleri sonucunda imparator olan Wilhelm II döneminde, önemli bir gelişme göstermiştir. Genç ve dinamik biri olan yeni İmparator, Almanya'yı kendi prensiplerine göre yirmialtı yıl yönetmiş olan yaşlı Şansölye'nin işlerine karışmasından hoşlanmamıştır<sup>26</sup>. Bismarck da bu durumu gördüğü için olsa gerek, tutucu politikalarından ödün vermekte gecikmemiş, örneğin; 15 Ağustos 1888 tarihinde Deutsch Bank'ın iki genel müdürünün, Anadolu Demiryolu yapımını öngören projesi için, Reich Hükümeti'nden onay isteyen yazısına verdiği yanıtta;

"Hiçbir yanlış anlamaya yer bırakmaksızın, İstanbul'daki Büyükelçiliğin Deutsch Bank'ın Yakın Doğu'da yayılmasını desteklemekle yükümlü olduğunu..."

belirterek, Deutsche Bank'ın, İngilizlerle Yakın-Doğu'da sermaye ortaklığı yapmasının, "İngilizlerle, Ruslar arasındaki zıtlığı körükleyeceğine" dair inancını açığa vurmuştur<sup>27</sup>. Ancak uzun vadede Bismarck ile İmparator Wilhelm II anlaşmadılar. Bismarck Rusya'ya, en az Avusturya kadar önem veriyor ve Almanya-Avusturya-Rusya antlaşmasının sürmesinden yana ısrarlı görünüyordu. Oysa İmparator, Almanya-Avusturya-İngiltere blokundan yana idi. Daha da önemlisi Bismarck Almanya'nın kıta Avrupası'nda denge ögesi olmasını öngörürken, İmparator Almanya'nın Weltpolitik (Dünya siyaseti) izlemesinden yana olup, Avrupa dışına çıkılmasında ısrarlı görünüyordu. İmparator'un Weltpolitik düşüncesine göre Doğuya giden yol, Balkan Yarımadası'ndan geçiyordu<sup>28</sup>. Bu politikaya göre; Almanya yalnızca Doğuya uzanmakla kalmamalı, Dışişleri Bakanı von Bülow'un da söylediği gibi, "Dünyanın Hakemi (Arbiter mundi)" olmalıydı<sup>29</sup>.

İmparator Wilhelm II, Osmanlı İmparatorluğu'na önem vermekte haklı görülebilir. Çünkü Almanya, birliğini geç kurması ne-

25. age, s. 31-34.

26. Fahir Armaoğlu, Siyâsî Tarih (1789-1960), Ankara, 1975, s. 214.

27. Ratmann, age, s. 39.

28. Edward Mead Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, Çev: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 142.

29. Armaoğlu, age, s. 229.

deniyle, öteki Avrupalı devletler gibi geniş sömürgeler elde edememişti. Bu nedenle de, hammadde kaynakları ve ürettiği sanayii ürünlerini sattığı pazarlar sınırlı kalmıştı. İmparator, sanayileşmiş devletler gibi, Osmanlı topraklarını iyi bir hammadde deposu ve mallarını satacağı geniş bir pazar olarak görmüştür. İmparator, Osmanlı topraklarını askerî açıdan da önemli görmekteydi. Çünkü günün birinde Almanya, İngiltere ile savaşa girmek zorunda kalırsa, onu kendi adalarında yenemeyeceğine göre, sömürgelerine giden yollarda vurmalıydı. Bunun için de, Osmanlı topraklarından daha uygunu bulunamazdı<sup>30</sup>.

İmparator Wilhelm II, bu politikasının bir başlangıcı olarak 1889 yılında İstanbul'a gelmiş, gezisi sırasında, Alman şirketlerinin çıkarlarını, Osmanlı Padişahı'nın önünde, bizzat kendisi savunmuştur. Bu görüşmelerde Padişah'tan, Bağdat Demiryolu'nun Konya'ya kadar uzatılması ayrıcalığının yanı sıra, Haydarpaşa'da bir liman kurulması ve Konstanza-İstanbul arasında telgraf hattı yapılması için, ayrıcalıklar almıştır<sup>31</sup>. İmparator gezisi sırasında Kudüs'e de giderek hacı olmuş ve Şam'da yaptığı bir konuşmada, "Sultan ve dünyanın her tarafına yayılmış olan 300 milyon müslüman bilsin ki, Alman İmparatoru kendilerinin dostudur"<sup>32</sup> diyerek, dünya politikasına yön veren büyük devletlere de bir mesaj vermek istemiştir. İmparator'un Dışişleri Bakanı von Bülow'a verdiği siyasal görevlerden biri de, "yalnız kalmamak, tersine Türkleri askerî, politik ve ekonomik bakımdan" kendi yanlarına çekmek, Türkleri kazanmak ve kendilerine bağlamaktır<sup>33</sup>. İmparator Wilhelm, Berlin'e geri döndüğü zaman, Doğu gezisinden çok mutlu görünüyordu. Gezisi konusunda yaptığı açıklamada;

"Nereye gitmişsek bütün denizlerde, karalarda ve şehirlerde Alman ismi şimdiye kadar hiçbir zaman kazanmadığı şerefi kazanmıştır, bu devam edecektir. Alman enerjisi için yeni yeni çağlar açılacaktır"<sup>34</sup> diyordu.

Almanya'da bazı çevrelere göre ise;

"İslâmiyet dostu bir Almanya, Şarkta İngiltere'nin yapamadığını yapacak... Mezopotamya ve Anadolu sulama kanalları ve yollar-

30. Ülman, age, s. 142.

31. Ratmann, age, s. 69. Ortaylı, age, s. 65.

32. Earle, age, s. 147.

33. Ratmann, age, s. 99.

34. Tahsin Paşa, Abdülhamid Yıldız Hatıraları, İstanbul, 1931, s. 384.

la yeniden imar edilip, eski çağlardaki haşmetine kavuşacaktı. Bu Almanya için gerekli..." idi<sup>35</sup>.

### *A- Bağdat Demiryolu Projesinin Tarihî Gelişimi*

İngiltere Orta-Doğu ile yakından ilgilenmeye başlayınca, buralara gönderdiği özel görevlileri aracılığıyla, hemen her konuda araştırmalar yaptırmaya başladı. Bölgenin zenginlikleri ve hammadde potansiyeli konusunda bir rapor hazırlayan genç İngiliz subayı Francis R. Chesney de bu görevlilerden birisiydi. Chesney, raporunda bölgenin özelliklerini uzun uzun anlattıktan sonra, burada "Akdeniz'den Basra Körfezi'ne bir demiryolu döşenmesi" fikrinin "çekimine" adeta kendini kaptırmıştı<sup>36</sup>. Ancak Mezopotamya'da demiryolunun "Pratik bir ticaret yolu olduğu düşüncesinin kabulü için" aradan yirmi yıl geçmesi gerekti. 1856 yılında, Sir William Andrew, Fırat Vadisi Demiryolu Kumpanyası'nı bu amaçla kurdu ve başına da, o zamanlar generalliğe yükselmiş bulunan, Chesney'i de Danışman Mühendis olarak atadı<sup>37</sup>. Chesney, İstanbul'da bir büro açarak çalışmalarına başladı. Bu Proje, Lord Palmerston ve İngiltere'nin İstanbul'daki Büyükelçisi tarafından da "şiddetle" desteklendi. 1857'de Sultan, "Fırat Vadisi Kumpanyası'na Akdeniz'de, İskenderun'dan Basra Körfezi'nde, Basra Limanı'na kadar bir demiryolu döşeme imtiyazı verdi. Ve Osmanlı Hazinesi de yatırılan sermayeye, yüzde altı oranında kazancı garanti etti. Bununla birlikte teşebbüs sahipleri, gerekli sermayeyi toplamakta güçlüklerle karşılaştıkları için, çok geçmeden projeyi rafa kaldırdılar"<sup>38</sup>. Daha sonra da İngiltere'nin, Süveyş Kanalı'nın bütün hisselerini satın alarak buraya sahip olmasından sonra, Mezopotamya'da bir demiryolu yapmak düşüncesi de adeta unutuldu.

1860'da Abdülmecid'in Bakanları Fuad ve Âli Paşalar'ın da büyük bir demiryolu programı hazırladıklarını anlıyoruz. Bu programa göre; "Balkan Yarımadası'nın bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu, İstanbul ile Tuna arasında ulaşım sağlayacak ve İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Bu tasarıya uygun olarak İstanbul-Bağdat arasında, bir ana hat döşenecekti. Bundan da Boğaz üzerindeki herhangi bir noktadan Edirne-Dedeoğaç şube hattı ayrıldıktan başka, bir hat da Selânik'ten başlayarak Avusturya'ya

35. Veylet Bunyar, Şarkta İngiliz-Alman Rekâbeti, Çev: Bedii Faik, Dersaadet, 1332, s. 32.

36. Earle, age, s. 189.

37. age, s. 190.

38. Paul Imbert, Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri, Çev: Adnan Cemgil, İstanbul, 1981, s. 24.



ulaşacaktı. Bu da 400 milyonluk bir sermayeyi gerektiriyordu. Böylesine büyük bir işi başarmak için, Osmanlı Hükümeti gerekli kaynaklara sahip değildi"<sup>39</sup>.

Bu bir projenin başarılı olamayışı, Osmanlı Devlet adamlarının demiryollarına olan ilgisini azaltmadı. Örneğin; 1868-1872 yılları arasında Bağdat Valiliği yapan Mithad Paşa, bu vilâyete kadar demiryolu döşenmesini isteyenlerin başında geliyordu. 1871 yılında Padişaha bir rapor gönderen Paşa bu raporunda; Bağdat'a kadar uzanacak olan bir demiryolu hattının sağlayacağı yararlarından söz ettikten sonra, böyle bir hattın yapımı işinin İngilizlere verilmesinin yaratacağı sakıncalara değinmekte ve bu görüşünün bizzat devlet tarafından gerçekleştirilmesini istiyordu<sup>40</sup>. Valiliği sırasında, "Bağdat-Kâzimiye arasında 12 kilometrelik bir tramvay hattı da döşeten Paşa, demiryollarının, Mezopotamya kıtasının İmparatorluk içindeki geleceği bakımından hayati öneme sahip olduğunu savunmaktaydı. Paşa'ya göre; Süveyş'in kapadığı ticaret imkânı, Bağdat-Basra sayesinde, gene İmparatorluğun eline geçebilirdi"<sup>41</sup>. Nitekim 1871'de çıkarılan bir irade ile, "Bağdat ve Başkent arasında bağlantı kurulmasını sağlayacak bir demiryolu projesi hazırlığı emredildi. Bu iş için hükümet 1872 Şubat ayında, Wilhelm Von Pressel adlı bir Avusturyalı mühendisi İstanbul'a çağırttı"<sup>42</sup>. Pressel'in 4670 kilometreyi aşan projesini gerçekleştirebilmek için de Osmanlı İmparatorluğu'nun malî gücü yeterli değildi. Bu nedenle, bu proje de kağıt üzerinde kaldı<sup>43</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan büyük bir yenilgi ile çıkınca, ekonomik bunalımını hafifletmek için borç almayı plânlar. Bu durum İngilizlere açılınca, İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury'nin aklına bir çözüm gelir. Buna göre; İstanbul'dan İskenderun'a oradan da Bağdat'a kadar uzanacak bir demiryolu yapılması ve bunun her iki yanında on mil genişliğindeki bir arazinin İngiltere tarafından belirlenecek kişilere satışından, her 500 mil başına alınacak yüzde 2.5 komisyon sayesinde, yılda 62.500 Sterling sağlanması düşünülüyordu<sup>44</sup>. Nitekim bu iş de kısa

39. age, s. 68.

40. Murat Özyüksel, Osmanlı-Alman İlişkilerinin Geliş Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, İstanbul, 1988, s. 14.

41. Ortaylı, age, s. 89.

42. age, s. 89.

43. A.D. Novıçev, Osmanlı İmparatorluğunun Yarı Sömürgeleşmesi, Ankara, 1979, s. 32.

44. Yuluğ Tekin Kurat, Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği, 1877-1880, Ankara, 1968, s. 180-181.

süre içinde unutuldu. Yine aynı tarihlerde, İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Henry Layard'ın da, Salisbury'nin talimatı üzerine, 27 Ağustos 1978'de, bir Islahat Raporu hazırlayıp Sultan II. Abdülhamit'e sunduğu anlaşılmaktadır. Layard bu raporunda, Mezopotamya'nın zenginliklerinden söz ettikten sonra, buraya yapılacak bir demiryolu sayesinde, bu zenginliklerin daha da artacağına değinmekte ve "...Demiryolları, Osmanlı Devleti'nin Anadolu kıt'asında bir şah-damarı gibidir. Bunlar bir takım kuvvetlerle Akdeniz'in doğu ve kuzey-doğu sahilleri ile bağlanır. Karadan Hindistan'a dahi öyle bir yol açılır ki, bu yolun önemi, İngilizler kadar Türkleri de alâkadar eder"<sup>45</sup> demektedir. Böyle bir yolu İngiltere'de yapabilecek sermayedarların da bulunduğuna işaret eden Layard, Anadolu, Suriye ve Arabistan Vilâyetlerini birbirine bağlayacak bu yol sayesinde, kolay ve hızlı bir ulaşım aracına sahip olunmakla kalınmayacağını, demiryolu sayesinde bölgenin bir çok ticarete kapılarını açacağını, ürünlerin değer kazanacağını belirtmektedir. Bu durumun ise, "Her sınıf halk arasında" alış-verişin yaygınlaşmasına neden olacağı ve buralardaki "Vahşi kabileler" arasına, "medenî ve nüfuzlu" insanların davet edilerek, yerleştirilebileceği savunuluyordu<sup>46</sup>. Sultan II. Abdülhamit'in, Layard'a önerilerinin peyderpey, uygulanmaya konulacağını belirtmesine karşın, böyle bir demiryolu ayrıcalığını İngiltere'ye verilmesine taraftar olamayacağı anılarından anlaşılmaktadır<sup>47</sup>. Çünkü Sultan'a göre; Fransa gibi İngiltere'nin gözü de Doğuda idi ve sürekli olarak Halife ile Müslümanlar arasında "nifak" çıkarmak amacındaydı<sup>48</sup>.

Anadolu'da bir demiryolu şebekesi yapılması konusunda, Osmanlı Nâfia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın 26 Haziran 1880'de, Sadrazam'a demiryolu yapımıyla ilgili bir lâyiha sunduğunu görmekteyiz. Paşa bu lâyihasında, Konya, Adana, Halep ve Fırat'ın sağ kıyısının izlenmesini "...Bu yolun yapımının tek bir şirkete değil de, çeşitli milletlere ait şirketler arasında dağıtılmasını" öneriyordu<sup>49</sup>. Hasan Fehmi Paşa, Osmanlı Asyası'nı baştanbaca katedecek olan bu projede, iki ana güzergah üzerinde duruyordu. Bu güzergahlardan birisine göre, demiryolu "İzmir-Afyonkarahisar-

45. Münir Aktepe, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Islahı Hakkında İngiltere Elçisi Henry Layard'ın II. Abdülhamid'e Verdiği Rapor", BTTD, Cilt: IV, Sayı: 22, Temmuz, 1969.

46. agm.

47. Abdülhamid'in Hatıra Defteri, Hazırlayan: İsmet Bozdağ, İstanbul, 1985, s. 61.

48. Ayşe Osmanoglu, Babam Sultan Abdülhamid, (Hâtıralarım), İstanbul, 1986, s.

55.

49. Novıçev, age, s. 21.

Eskişehir-Ankara-Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul'dan geçip, Bağdat'a ulaşacaktı. İkinci güzergah ise; İzmir-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Adana-Halep-Ambarlı'dan Fırat'ın sağını izleyerek, Bağdat'a ulaşacaktı"<sup>50</sup>. Yine Osmanlı Devlet adamlarından Ferik Necip Mehmet Paşa'nın Anadolu'da demiryolu yapılmasına dair çok ayrıntılı bir projesi varsa da, bunların tümü o zamanki malî bunalımlar yüzünden uygulanmaya konulamamıştır<sup>51</sup>.

Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımına ilişkin bir başka proje de 24 Mart 1883'te, Trablusşam-Humus-Halep hattını döşemek için, Hükümetten imtiyaz isteyen Czalet ve Tancred'in önerdikleri projedir. Bu projeye göre; demiryolu, "Halep'den sonra Fırat Vadisi'ne, oradan Bağdat ve Basra'ya, demiryolu yapımını öngörüyordu. Hattın her iki tarafında Rus Yahudilerini kolonize etmeyi plânlayan proje, bu sonuncu nedenle, hükümet tarafından unutuldu gitti"<sup>52</sup>.

Son olarak da, Bağdat Demiryolu imtiyazı için rekabet edenler arasında, İngiliz ve Fransız sermayeli Osmanlı Bankası'nın başını çektiği bir grup ve gene Collas tarafından temsil edilen ikinci bir Fransız malî grubu daha vardı. Meydanı bu gruplara bırakmak istemeyen İngiltere'nin, Duyun-u Umumiye'deki temsilcisi Sir Vincent Caillard'ın öncülüğünde başka bir İngiliz grubu da, Fransızları devre dışı bırakıp ayrıcalığı almak için çaba harcamakta idi<sup>53</sup>.

Sonuç olarak söylemek gerekirse, Osmanlı Asyası'nda demiryolu yapma projeleri, kökleri 1830'lara giden ve Bağdat Demiryolu Projesi'nin Almanlara verilmesine kadar devam eden, çeşitli şirketler arasında yarışmalara, hatta sürtüşmelere neden olan bir tarihî gelişmeye sahiptir. Bu ayrıcalığın Almanlara verilmesinden sonra da çatışmalar daha da artmış ve devletler arası bir boyut kazanmıştır<sup>54</sup>.

50. Celâl Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha", Belgeler, Cilt: VIII, 1968-1971, Sayı: 9-12, s. 152-163.

51. Ortaylı, age, s. 94-95.

52. Bekir Sıtkı Baykal, Das Bağdad-Bahn Problem, 1890-1903, Bruck von Rudolf Goldschlang, Freiburg in Bresgau, 1935, s. 17-18. Nakleden: Ortaylı, age, s. 91.

53. Ortaylı, age, s. 91.

54. Earle, age, s. 157.

### ***B- İzmir-Ankara Demiryolu Ayrıcalığı'nın Deutsche Bank ve Ortaklarına Verilmesi***

Bağdat Demiryolu öncesinde, Anadolu'da yapılan demiryolları yok denebilecek kadar yetersizdi. 1856'da bir İngiliz şirketinin yapımına başladığı ve ancak 1867'de tamamlayabildiği 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattı ile, yapımına 1867'de başlanan 93 kilometrelik İzmir-Kasaba ve İzmir Alaşehir hatları başlıca demiryolu hatları idi. İzmir-Kasaba hattı ise, Manisa'ya kadar uzatılabilmiş ve 1888'de hizmete açılmıştı<sup>55</sup>. Rumeli demiryolu ayrıcalığı da önce, 31 Mayıs 1868'de Müteahhit Van Elst Kardeşler Şirketi'ne verilmiş, ancak daha sonra bunlar anlaşmada belirlenen süre içinde ilk işlerini yapamadıkları için, 12 Nisan 1869'da ayrıcalıkları alınarak, 22.000 Franklık kilometre kârı garantisiyle Belçikalı bir banker olan Baron Hirsch'e verilmişti. Baron Hirsch, kısa zamanda kurduğu "Şark Demiryolları Şirketi" ile 1875'te, Anlaşmada belirtilen ve uzunluğu 1179 kilometreyi bulan Rumeli hatlarının<sup>56</sup> yapımını gerçekleştirmişti. 1871 yılında ise, Hükümet kendi hesabına 92 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattını inşa ettirmiş ve bu hat bir müddet "emaneten işletmiş ise de, matlup netice hasıl olmadığından" işletmeyi Seefelder, Hanson ve Zafirooulos Konsorsiyumu'na ihale etmiştir<sup>57</sup>.

Ancak II. Abdülhamit'in özlemi, bu şekilde kısa demiryolu hatlarına sahip olmak değildi. Onun "Büyük rüyası, Wilhelm Von Pressel'in rüyasının aynıydı: Boğaziçi'ni Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryolu, Anadolu ve Suriye'de varolan demiryolları ile birleşince, bu hat İstanbul'u raylarla İzmir, Halep, Şam, Beyrut, Musul ve Bağdat'a bağlayacaktı"<sup>58</sup>.

Sultan Abdülhamit'e göre; "..Bu demiryolları İstanbul'u Medine'ye bağlayacaktı. Böylece bir çok İslâm memleketleri de birbirine bağlanmış ve hac tamamlanmış olacaktı. Abdülhamit II. bütün İslâm dünyasının muhabbetini kazanmak istiyordu. Çünkü, Osmanlı memleketlerinin dışında 300 milyon Müslüman yaşıyordu. Padişahlık vasfı Osmanlı memleketlerinde, Halifelik vasfı ise, bütün İslâm ülkelerinde geçerli idi"<sup>59</sup>.

55. Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara, 1970, s. 156-157.

56. İstanbul-Edirne, Edirne-Filibe-Sarımbey, Tırnova-Yanbolu, Edirne-Dedeoğlu, Selanik-Üsküp, Üsküp-Mitrevce, (Eldem, age, s. 157).

57. age, s. 159.

58. Earle, age, s. 41.

59. Mufassal Osmanlı Tarihi, Cilt: VI, İstanbul, 1963, s. 3361.

Gerçekten de, Osmanlı Padişahı'nın Halifelik sıfatı bazı olayların etkisiyle, giderek zayıflamaya başlamıştı. Özellikle İngiltere'nin Mısır'a yerleştikten sonra, Arap Yarımadası'nda, Arap milliyetçiliğini körüklemesi sonucu çıkan isyanlar, tehlikeli bir hal almıştı. Osmanlı Yönetimi'nin ulaşım zorlukları nedeniyle, bu isyanları bastırmada güçlük çekmesi de, isyancıları iyice şımartmıştı<sup>60</sup>. Eğer demiryolları buralara kadar uzanacak olursa, isyanları bastırabilmekte devlet güçlük çekmeyecekti. Bununla bağlantılı olarak Padişahın nüfuzu artacak ve izlemekte olduğu İslâmcılık siyaseti kolaylıkla benimsenebilecekti. Aynı zamanda demiryollarının geçtiği yerlerde ekonomik hayat ve tarımsal üretim artacaktı. Demiryolları aynı zamanda deniz taşımacılığına da bir rakip olacak ve yeni bir iş sahası açılacaktı. Çünkü 2870 kilometre kadar olan İstanbul-Ankara-Sivas-Diyarbakır-Bağdat-Basra hattını, saatte ortalama 50 kilometre hızla giden bir tren, 57 saatte alabilecekti. Oradan Bombay'a uzaklık 1600 mil, Port Sait-Bombay arası da 3100 mil idi. Buna göre, "...Kara yoluyla yapılan Avrupa-Bombay yolculuğunda, denize göre 5 gün kazanılmış olacaktı"<sup>61</sup>. Bu gibi kazançlarına karşın, projenin bedeli 275 milyon Mark tutarındaydı ve Osmanlı Devleti'nin gücü bunu gerçekleştirmeye yeterli değildi<sup>62</sup>.

Bu malî yetersizlikler nedeniyle, Osmanlı Nâfia Nezareti 1886 yılında, Haydarpaşa-İzmit hattını işleten şirkete, bu hattı Ankara'ya kadar uzatması için, yaptığı teklifi 1888'de tekrarladı. Ayrıca Sultan'ın masraflara katılacağı, şirketin yapacağı masrafların amortismanı için "uygun taksitler ödeneceği" bildirildi<sup>63</sup>. Fakat şirket bu projeyi gerçekleştirebilecek Avrupalı yatırımcı bulamadı. Bunun üzerine, Düyun-u Umûmiye İdaresi'nin Yönetim Kurulu Başkanı Sir Vincent Caillard da, İstanbul-Bağdat demiryolunu yapacak bir İngiliz-Amerikan ortaklığı kurmaya çalıştıysa da, bu girişiminde başarılı olamadı<sup>64</sup>.

Osmanlı Nâfia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı), bu olumsuz gelişmeler üzerine, 1887'de, İstanbul'da Alman Mauser tüfeklerinin satışıyla uğraşan ve aynı zamanda Stuttgart'taki Alman Württembergische Vereinsbank yöneticilerinden olan Dr. Alfred Von Kaulla ile bağlantı kurdu<sup>65</sup>. Daha sonra Dr. Kaulla, o sıralarda sermayesi

60. Ülman, age, s. 146.

61. Ortaylı, age, s. 102.

62. age, s. 102.

63. Earle, age, s. 41.

64. age, s. 42.

65. Ratmann, age, s. 38; Earle, age, s. 42.

75 milyon Mark'a yükselmiş olan Deutsche Bank'ın İdare Müdürü Dr. Georg Von Siemens ile de işbirliği sağladı<sup>66</sup>. Osmanlı Nâfia Nezareti bu iki bankaya, Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattının Ankara'ya kadar uzatılması için ayrıcalık verilmesini uygun buldu. Anlaşmayı 4 Ekim 1889 tarihinde Osmanlı Devleti adına Nâfia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa, Alman Şirketi adına da Württembergische Vereinsbank Direktörü olup, Berlin'deki Deutsche Bank ile ortakları adına hareket eden Mösyö Dr. Alfred Kaulla imzaladılar<sup>67</sup>.

Bu Demiryolu Ayrıcalığı'nın şartlarını kısaca incelemekte yarar vardır. Yapılan Anlaşmaya göre; ayrıcalığın süresi 99 yıl olacaktı. Plânda belirtilen demiryolu hattının dört eşit bölüme ayrılarak yapılacağı ve bunlardan birinci bölümün altı ayda, diğer üç bölümün de bu altı ayı takibeden dokuz ay zarfında tamamlanacağı; Şirketin demiryolunun geçtiği arazileri istimlak kanununa göre satın alabileceği ve eğer bu araziler devlet arazisi ise, parasız verileceği; Şirketin demiryolunun geçtiği yerlerde hattın iki yanında beşer kilometrelik arazi parçası içinde, taş, kum ve tuğla ocakları açarak bunları inşaatın bitimine kadar kullanabileceği kabul edilmişti. Demiryolu hattı önce tek hat yapılacak ve kilometre başına kâr garantisi 15.000 Frank olacaktı. Demiryolu yapımı için gerek Osmanlı içinden ve gerekse dışından getirilecek araç-gereç, kereste, maden kömürü ile makina ve diğer malzemeler için hiçbir gümrük vergisi alınmaması; Şirketin çıkaracağı hisse senetleri ve tahvillerden de hiçbir vergi talep edilmemesi; Şirketin devlet ormanlarından bedava yararlanabilmesi; Demiryolunun bakım ve onarım işlerinin şirket tarafından yapılması; Şirketin kurulduktan bir yıl sonra bir Osmanlı Şirketi'ne dönüşmeye mecbur olduğu; İmtiyazın onaylanmasından üç ay sonra, Osmanlı Bankası'na 30.000 Osmanlı Lirası -para veya senet olarak-yatırması; Osmanlı Devleti'nin ayrıcalık otuz yılı doldurduktan sonra-eğer isterse- demiryolunu satmak yetkisine sahip olacağı; Demiryolu'nun satın alınacağı seneden beş sene evvelki gelirinin hesaplanarak, onun yüzde ellisine eşit miktarda, ayrıcalık sona erinceye kadar, senelik taksitleri kilometre başına 7.500 Franktan az olmamak şartıyla ödenmesi benimsenmişti. Ayrıca demiryolunda çalışacak görevlilerin Osmanlı Hükümeti'nin belirlediği bir kıyafeti-fes giyme zorunluydu- giyecekleri; Şirketin demiryolunun her iki yanında yirmişer kilometrelik arazi içinde maden araması yapabileceği ve bunları işletebileceği; Demiryolu'nun yapımı sırasında ruhsat almaksızın eski eser

66. Ratmann, age, s. 38.

67. Arhangelos Gavriel, Anadolu ve Bağdad Demir Yolları İdaresinin İç Yüzü, Der-saadet, 1327, s. 1.

kazıları yapabileceği; Demiryolu boyunca Şirketin telgraf hatları döşeyebilmesi; Şirket ile halk arasında bir anlaşmazlık olduğu takdirde bunu çözümlenmeğe Osmanlı Mahkemeleri'nin yetkili olduğu; Osmanlı Devleti'nin Şirkete kilometre başına 1 senede 15.000 Frank kârı garanti edeceği; eğer Şirketin kârı bunun altına düşerse, geriye kalan açığı devletin tamamlayacağı; buna karşılık olarak da hattın geçeceği yerler olan Ertuğrul (Eskişehir), Kütahya, İzmit ve Ankara sancaklarının aşarının gösterilmesi ve bunların Düyun-u Umûmiye sandıklarında korunması kabul edilmişti. Şirketin ayrıca Haydarpaşa-İzmit arasındaki hattı 50 milyon Franka satın alması; Bu hat için de Osmanlı Devleti'nin senelik 10.300 Frank kârı garanti etmesi; Haydarpaşa-İzmit hattının yapımı için Şirkete verilmesi; Şirketin asıl hattan ayrılarak birisi Bursa'ya, diğeri de Kütahya'ya gidecek olan iki şube hattını yapmak hakkına sahip olduğu; Haydarpaşa-Ankara arasındaki hattın senelik kilometre kârının 15.000 Frank'ı geçmesi halinde ise, bu fazlalığın yüzde yirmi beşinin Osmanlı Hazinesi'ne bırakılması, geri kalan kısmın da Şirketin olması karar altına alınmıştır<sup>68</sup>.

Ayrıcalığın şartlarına dikkat edilirse, Almanların sağlayacakları kazançların öneminin ne denli fazla olacağı daha ilk başta anlaşılabilir. Alman Şirketi ilk anlaşmayı 1889'da imzalamasına karşın, gerekli sermayeyi kısa zamanda temin edemediği için, kesin anlaşmayı biraz geciktirmek zorunda kalmıştır. Almanların, Fransız kapitalistleriyle işbirliği etme çabaları belli bir başarı sağladıysa da, daha sonra kilometre üzerinden verilen güvencenin kaynaklarını sağlama konusunda büyük güçlükler ortaya çıkmıştır<sup>69</sup>.

Kesin anlaşmanın imzalanmasından sonra, 4 Mart 1889'da, "Osmanlı Anadolu Demiryolları Kumpanyası (La Société du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie) kuruldu<sup>70</sup>. Şirket Haydarpaşa-İzmit hattını altı milyon Frank ödeyerek satın almakla işe girişti. Bundan sonra da 486 kilometre uzunluğundaki İzmit-Ankara hattının yapımı başladı. Daha önce Osmanlı Nâfia Nezareti tarafından hazırlanan bir plân esas alındı. Bu plâna göre; demiryolunun yapımı üç devrede gerçekleştirilecekti<sup>71</sup>.

68. age, s. 1-13.

69. Novıçev, age, s. 34-35.

70. Ortaylı, age, s. 96.

71. 1. Devre: Samsun-Amasya-Sivas hattı, İzmit-Ankara-Diyarbakır hattı, Halep-Diyarbakır hattı, Adapazarı-Ereğli hattı.

2. Devre: Bursa-Bozüyük hattı, Eskişehir-Kütahya-Konya hattı, Sivas-Kayseri hattı, Diyarbakır-Bağdat hattı.

3. Devre: Basra-Bağdat hattı, Trablus-Humus-Antakya hattı, (Eldem, age, s. 159-160).

Alman kapitalistleri daha işin başında, kurdukları şirketin yönetimine Düyun-u Umumiye üyelerinden Sir Vincent Caillard'ı getirerek, hem bu kuruluşun ve hem de, İngiliz kapitalistlerinin desteğini sağlamaya çalışmışlardır. Öte yandan da İsviçre bankerlerinin işbirliği ile Bank für Orientalischen Eissenbahnen (Şark Demiryolları Bankası) adında bir banka kurarak, piyasaya sürdükleri tahviller sayesinde, 80 milyon Frank toplamayı ve tahvillerin dörtte birinden fazlasını İngiltere'de satmayı başarmışlardır<sup>72</sup>. Çok geçmeden Deutsche Bank'ın liderliğindeki aynı malî grup, Baron von Hirsch'in Şark Demiryolları Kumpanyası'ndaki paylarını da satın alarak, Balkanlar'daki demiryollarının 1.500 kilometresini ele geçirmişler ve bu gelişmelerin bir sonucu olarak, Bank für Orientalischen Eissenbahnen ve Deutsche Bank'ın Yakınoğudaki bütün girişimleri bir holding şirketi haline gelmiştir<sup>73</sup>.

***C- Ankara - Kayseri, Eskişehir - Kütahya- Afyonkarahisar - Konya Hatları Yapımının Anadolu-Osmanlı Demiryolu Şirketi'ne Verilmesi***

Bütün bu çalışmalar sürerken, yapımına bir süre önce başlanan 40 kilometrelik İzmit-Adapazarı hattı, 2 Haziran 1890 tarihinde hizmete açılmış, 15 Mayıs 1891'de Bilecik'e kadar uzatılan İzmit-Ankara hattı ise, 485 kilometre ray döşendikten sonra, 1893 Ocak ayında tamamlanarak Ankara'ya ulaşmıştır. Bu yolun yapımı sırasında 16 tünel, bir çok köprü ve 180 kilometreye varan tepeler yarılarak hedefe varılmıştır<sup>74</sup>. Bu başarının bir sonucu olarak Padişah "memnuniyetinin bir ifadesi olarak", 16 Şubat 1892 tarihinde, Ankara'dan Kayseri'ye ve Eskişehir'den Kütahya ve Afyonkarahisar'dan geçerek Konya'ya ulaşacak olan hattın yapımı işini aynı şirkete vermiştir<sup>75</sup>. Bu konuda yapılan anlaşmaya göre; ayrıcalık süresinin yine 99 yıl olması, inşaatın 200'er km.lik bölümlere ayrılarak yapılması, bu demiryolunun sekiz yılda tamamlanması, demiryolu için gerekli arazilerin kamulaştırılabilmesi, devlet arazilerinin şirkete bedava tahsisi, hattın iki yanında beşer km.lik bir alanda şirketin kum ve taş ocakları açabilmesi ve bunları inşaat süresince işletebilmesi, şirketin dışarıdan getireceği kereste, demir, kömür, makina ve gerekli araçlar için gümrük vergisi ödememeleri, hatların gelirinin güvence parası düzeyine yükselinceye kadar çıkarıla-

72. Earle, age, s. 43.

73. age, s. 42-43.

74. Ortaylı, age, s. 96.

75. Gavriel, age, s. 40.



çak pay senetleri ve tahvillerden damga vergisi de dahil hiçbir vergi alınmaması, Haydarpaşa-Ankara hattının gelirinin iki hattın (Haydarpaşa-Ankara, Eskişehir-Konya) yapımı için dışarıdan satın alınacak tahviller için ikinci derecede güvence sayılması; Devletin, ayrıcalık süresinin otuzuncu yılını doldurmasından sonra, hatların beş yıl önceki süre içindeki gelirinin % 50'sine eşit miktarını - ayrıcalığın bitimine kadar yıllık kilometre başına en az 10.000 Frank olmak üzere- ödemesi durumunda, bütün hatları satabilme yetkisine sahip bulunacağı, Şirketin bir ayrıcalık ve tekel oluşturmamak koşulu ile hattın her iki yanında 20'şer km. alanda maden araması yapabilmesi ve bulacağı madenleri işletebilmesi, çevredeki ormanlardan odun, kereste sağlayabilmesi, gerekli yerlerde rıhtım, iskele, mağaza, depo ve benzeri tesisler kurabilmesi, ancak bunları ayrıcalık süresi dolduktan sonra devlete bırakması, bu tesislerin işletildiği süre içindeki gelirlerinden devletin % 25 pay alması ve her türlü anlaşmazlıkların çözümüne Osmanlı mahkemelerinin yetkili olduğu karara bağlanmıştır. Ayrıca bu ayrıcalık anlaşmasına göre; Ankara-Kayseri hattı için yıllık 775, Eskişehir-Konya hattı için de yıllık 604 Osmanlı Altın Lirası kilometre başına kâr garantisi verilmesi; demiryolunun geçtiği sancaklardan toplanacak olan öşürlerin Düyun-u Umumiye yönetiminden biri tarafından satılarak elde edilen paranın bu kuruluşun sandıklarında saklanması, hattın gelirinin yukarıdaki miktarları aşması durumunda ise, aşan miktarın % 25'inin devlete verilmesi; Haydarpaşa-Ankara hattının gelirinin üç yıl içinde km. başına 15.000 Franka yükselmesi halinde, şirketin Kayseri hattını Sivas'a kadar uzatması, bütün bu hatların gelirinin güvence verilmesini gerektirmeyecek bir toplama ulaşması durumunda da şirketin hattı Sivas'tan Diyarbakır'a ve oradan da Bağdat'a kadar uzatması öngörülmüştür. Bunların yanı sıra ayrıcalıkta; 22 Eylül 1888 tarihli Ankara Anlaşmasının 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27'nci maddelerinde konu edilen noktalar aynen kabul edilmiştir<sup>76</sup>.

Bu ayrıcalığa göre başlatılan çalışmalarda büyük bir hızla devam etmiş ve 1896'da 444 kilometre hat döşenerek, Konya'ya varılmış<sup>77</sup>, Alman Şirketi'nin bu kadar hızlı demiryolu yapması, Osmanlı yöneticilerini memnun ettiği kadar, Almanların muhaliflerini de şaşkına çevirmiştir. O zamana kadar Anadolu'da böylesine hızlı demiryolu yapılmamıştı. Örneğin; İngilizler ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın arasındaki 130 kilometrelik hattı, ancak onbir senede

76. age, s. 40-52.

77. Ortaylı, age, s. 97.

(1856-67) bitirebilmişlerdi<sup>78</sup>. Buna karşılık Almanlar, on seneden kısa bir zamanda 1.000 kilometrelik demiryolu döşemişlerdi<sup>79</sup>.

#### ***D- Bağdat Demiryolu Ayrıcalığı'nın Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Verilmesi***

Alman Şirketi haklı olarak kazandığı güvenin bir çok meyvesini yemeye niyetli görünüyordu. Wilhelm II'nin İstanbul'u 1899 yılı başlarında ikinci defa ziyareti de, bu başarılı gelişmelerin ve Türk-Alman ilişkilerinin olumlu bir sonucuydu. Nitekim bu ziyaret sırasında, Padişah Abdülhamit ile İmparator Wilhelm arasında yapılan görüşmelerde Konya'ya kadar varan demiryolu hattının Bağdat ve Basra'ya uzatılması konusunun da ele alındığı anlaşılıyor. 25 Kasım 1899'da hattın buralara kadar uzatılması için Heyet-i Vükelâ kararı çıktığı zaman, Wilhelm "Ziyareti sırasındaki isteklerinin yerine getirilmesinden dolayı" Sultan Abdülhamit'e bir teşekkür telgrafı çekti<sup>80</sup>. Aynı yılın başında Konya hattını, Halep üzerinden Bağdat'a bağlayacak bölümünün ekonomik ve stratejik yönlerini incelemek üzere, bir Alman Komisyonu İstanbul'a geldi. Komisyon'da; Prusya Devlet Demir Yolları Müdürü Dr. Mackensen, Württemberg Devlet Demiryolları Müfettişi Dr. Von Kapp, İstanbul'daki Alman Başkonsolosu Herr Stemrich, Alman Askerî Ateşesi Binbaşı Morgen bulunuyordu. Bu Komisyon'a Osmanlı Nâfia Nezaretinden de yetkililer katıldı ve Bağdat Demiryolu hattının geçeceği yerler belirlendi<sup>81</sup>. Alman Şirketi ile 5 Mart 1903'te imzalanan kesin ayrıcalık Antlaşmasını, Nâfia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa ve Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Dr. Kurt Zander hazırlamışlardır. Dr. Von Siemens de ayrıcalığın malî yönlerini tesbit etmişti. İmtiyaz Antlaşması 5 Mart 1903'te Osmanlı adına Nâfia ve Ticaret Nazırı Zihni Paşa, Anadolu Demiryolları adına da İdare Meclisi Başkanı Arthur Gwinner, Genel Müdür Kurt Zander ve Yardımcısı Dr. Hugenin tarafından imzalandı. Bu anlaşma, 18 Mart 1903 tarihinde de Sultan II. Abdülhamit'in İradesi ile yürürlüğe girdi<sup>82</sup>.

1903 tarihli yeni ayrıcalığın şartları, 1889 tarihli İzmit-Ankara imtiyazına benzemektedir. Ayrıcalığın süresi, daha önce olduğu gi-

78. Eldem, age, s. 164.

79. age, s. 164.

80. Ortaylı, age, s. 100.

81. Earle, age, s. 46.

82. Gavriel, age, s. 71-72.

bi, 99 sene olup, Şirket hattın geçtiği yerlerdeki taş ve kum ocaklarını kullanabilecek, arazi kamulaştırması yapabilecek; Demiryolu başlangıçta tek hat olarak yapılacak ancak yıllık kâr kilometre başına 30.000 Frank'ı bulursa, Osmanlı Hükümeti ikinci bir hattın yapımını istemek hakkına sahip olacaktı. Osmanlı Devleti döşenecek her kilometre için nominal değeri 275.000 Frank olan tahviller çıkaracaktı. Bu tahvillerin karşılığı olarak Şirketin taşınmaz malları birinci derece ipotek edilecekti. Tahvillerin faizlerinin ve piyasa dan çekilenlerin ana paralarının ödenmesi için, Düyun-u Umûmiye Yönetimi demiryolunun geçeceği illerin, bir bölümünün gelirlerini garanti olarak gösterecekti<sup>83</sup>. Konya'dan öteye yapılacak demiryolunun ilk 200 kilometrelik bölümünün finansmanı için, 5 Mart 1903'te, ilk partide Kumpanya'ya yüzde dört faizli 54 milyon Frank'lık "Osmanlı Bağdat Demiryolu" tahvilleri teslim edildi<sup>84</sup>.

Ayrıcalığın şartları arasında -1889'daki gibi-, Şirketin hattın iki yanındaki 20'şer kilometrelik bir alan içindeki madenleri işletebilmesi, ruhsat almadan arkeolojik kazı yapabilmesi, devlet ormanlarından bedava yararlanabilmesi, Osmanlı Devleti içinden ve dışından getireceği demiryolu araç-gereçleri, makina, lokomotif, vagon ve diğer malzemeler için ve kâr garantisi 15.000 Frank'a çıkıncaya kadar, dışardan ithal edeceği kömür için, hiçbir gümrük alınmaması gibi ilkeler kabul edilmiştir<sup>85</sup>. Ayrıca Osmanlı Hükümeti Şirkete, işletmeye açılacak her kilometre için yılda 4.500 Frank kârı garanti etti. Gelirler bu rakamı bulmadığı zaman ise, aradaki açığı kapatmayı kabul etti. Demiryolu gelirleri kilometre başına 4.500 Frank'ı aşarsa, 10.000 Frank'a kadar olanı Osmanlı Hükümeti'ne; bunun üstündeki miktarın da yüzde altmış Hükümet'e, geri kalan yüzde kırkı da Şirkete verilecekti. Hükümet, Basra Körfezi'ne kadar Express seferleri yapabilmesi için, yapılacak yenileştirmelere harcanmak üzere, Şirkete 350.000 Frank'ı otuz yıllık taksitlerle ödeyecekti. Bu paranın ödenmesi demiryolunun Halep'e varmasından itibaren başlayacaktı. Kumpanya'ya bu ayrıcalıkların yanı sıra, hat boyunca tuğla ocakları açabilmek, demiryolu ve yan kuruluşları için gerekli olan elektrik enerjisini sağlayabilmek için, elektrik santralleri kurabilmek ve "Avrupa ile Asya arasında direkt yataklı vagonları sefere koyabilmek için İstanbul ile Haydarpaşa arasında feribotlar çalıştırabilmek", Haydarpaşa ve Basra'da modern depolar yapabilmek gi-

83. age, s. 71-97.

84. Earle, age, s. 92.

85. Gavriel, age, s. 71-97.

bi haklar tanınmıştır. Bütün bunlara ek olarak ayrıcalık sahipleri Bağdat, Basra ve Basra Körfezi terminalinde limanlar ve diğer tesisler kurma hakkı verildi. Kumpanya Dicle, Fırat Nehirleri ile Şattülarab'da gemi işletmek hakkını da elde etti<sup>86</sup>. Yine Ayrıcalık Anlaşması'na göre; Osmanlı Devleti, Haydarpaşa'dan Ankara ve Konya'ya kadar yapılan ve Konya'dan Basra'ya kadar da yapılacak olan hatları ve bunların şubelerini başka bir şirkete devir ve ihale etmemeyi şirketten istemek hakkına sahip olmuştur<sup>87</sup>. Ayrıcalık Anlaşması'na göre; daha sonra bir "Bağdat Demiryolu Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi" kurulmasından söz ediliyorsa da, bu şirketin yalnızca adında Osmanlı sıfatı olmaktan öteye, hiçbir "Millî" niteliği yoktur (kuruluşu: 13 Nisan 1903). Demiryolu Şirketinin "Millî" bir niteliğe sahip olması şöyle dursun, bu ayrıcalık ile "Sultan, imparatorluğunu ipotek etmişti"<sup>88</sup>.

Yeniden kurulan Osmanlı Bağdat Demiryolu Şirketi başlangıçta 15 milyon kapitale sahip olup, paylarının yüzde 40'ı Deutsche Bank'a, yüzde 40'ı Osmanlı Bankası'na ve yüzde 20'si de diğer Osmanlı malî kuruluşlarındı<sup>89</sup>. Şirketin onbir üyeli Yönetim Kurulunun üç üyesi Anadolu Demiryolu Kumpanyası'dan, üç üyesi Osmanlı vatandaşları arasından seçilmekle "Şirketin Türk ve Alman" niteliği korunmak isteniyordu. Ancak daha sonra bu sayı yirmiyediye çıkarılmıştır. Üyelikler de şu şekilde dağıtıldı: Deutsche Bank tarafından seçilen sekiz Alman; Osmanlı Bankası tarafından seçilen sekiz Fransız, iki İsviçreli, bir Avusturyalı; Anadolu Demiryolu Kumpanyası tarafından seçilen üç Alman, dört Türk ve bir İtalyan<sup>90</sup>. Buradan da anlaşılacağı gibi, Şirkette Alman üyelerin sayısı ağır basmakta idi. Bu durum özellikle, Fransızlar arasında huzursuzluk yaratmıştır. Fransız kapitalistleri bu kârlı yatırıma katılmayı çok istiyorlardı. Bu yüzden de 23 Ekim 1903'te Brüksel'de, Alman ve Fransız malî çevreleri bir anlaşma imzalamışlar, ancak bu anlaşma, o dönemde İngilizlerle ittifak konuşmaları yapan Fransız hükümeti tarafından onaylanmamıştır<sup>91</sup>. Böylelikle Bağdat Demiryolu'nun uluslararası niteği sözde kalmıştır. Sonuçta; Alman ağırlıklı Şirket Konya'dan Bağdat'a kadar uzanacak olan 2.700 kilometrelik hattın yapımına başlamıştır.

86. Earle, age, s. 95-96.

87. Gavriel, age, s. 98.

88. Earle, age, s. 96.

89. Ortaylı, age, s. 100.

90. Earle, age, s. 102-103.

91. Novıçev, age, s. 38.

### *a- Bağdat Demiryolu'ndan Türkler'in Beklentileri*

Uzun yıllardan beri askerî, siyasî ve malî bakımdan sürekli olarak zayıflamakta olan Osmanlı İmparatorluğu'nu yönetenler, Bağdat Demiryolu Anlaşması'ndan çok şeyler bekliyorlardı. Başta Padişah Abdülhamit II. olmak üzere, herkes demiryoluna taraftardı. Demiryollarının gelişmesinin "Batı politik kavram ve ekonomik ilkelilerinin ülke içine sızması anlamına gelmesine karşın, ekonomik ve stratejik bakımdan ülkeye getireceği yararlar çok daha fazla idi"<sup>92</sup>. Bu konudaki beklentileri başlıca üç noktada toplamak olanaklıdır:

1. Ekonömik beklentileri: Demiryolları ülkenin kalkınmasına yardımcı olacaktı. İmparatorluğun zengin yeraltı ve yerüstü kaynaklarına sahip olmasına karşın, üretimin arttırılamaması ve ticaretin, ulaşım yetersizlikleri yüzünden, gelişmemesi nedeniyle devlet tamamiyle dışa bağımlı bir hale gelmişti. Demiryollarının geçtiği yerlerde üretim artacak, ticaret canlanacak, yapılacak sulama kanallarıyla ve bataklıkları kurutma projeleriyle, memleket zenginleşecekti. Gerçekten de İngiliz konsolosluk raporlarına göre; demiryolunun geçtiği yerlerde 1892'de tahıl üretimi 8 milyon kile iken, 1894'te 10 milyon, 1896'da 15 milyon kileye yükselmişti<sup>93</sup>. Padişah'ın temsilcisi Turhan Paşa, 25 Ekim 1904'te Konya-Ereğli hattının açılışını yaparken bu özlemi dile getiren konuşmasında şunları söylemişti:

"Bu hat toprakları verimli büyük vilâyetlerden geçecek, iki denizi birleştirecek ve yüce bir ağaç gibi dallarını her yöne salacak, geçtiği yerlerde ticaret ve refah artacak, buralarda yaşayanlar mutlu olacak, kalkınacaklar, yeni uygarlık ve zenginlik merkezleri fişkıracak ve her yanda refah artacak..."<sup>94</sup>.

2. Askerî beklentileri: Son zamanlarda artan askerî başarısızlıklar ve bunların getirdiği malî kayıplar, insan kayıpları ve moral çöküntüleri halkın devlete olan güvenini büyük ölçüde sarsmıştı. Bu olumsuzluklarda, teknolojik gerilik ve bunun doğal bir sonucu olarak varolan ulaşım yetersizlikleri önemli rol oynamıştı. Ulaşım ağının yetersizliği nedeniyle Osmanlı, askerî birliklerini bir yerden bir

92. Ali Vehbi, Sultan II. Abdülhamid, Neuchatel, 1916, Nakleden: Donald C. Blaisdell, Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Malî Denetimi, Düyun-u Umumiye, İstanbul, 1979, s. 119.

93. Ortaylı, age, s. 108.

94. Imbert, age, s. 33.

yere zamanında ulaştırılmıyordu. Örneğin; 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında, Ruslara karşı savaşan askerlerimize, ulaşım yetersizliklerinden dolayı, gerekli yardım ulaştırılamamıştı. Bu yüzden de Ruslar Doğu'da büyük bir başarı kazanmışlardı. Kaldı ki, bu bölgede Rusya'nın tarihî emelleri sona ermiş değildi. Çünkü onların asıl istedikleri Doğu Anadolu üzerinden, İskenderun'da denize inebilmektir. Eğer burada ulaşımı kolaylaştıracak bir demiryolu yapılmazsa, "Kars'a ve Erivan'a yerleşen bir Rus Ordusu, Fırat yaylasına dalarak, Hozat ve Harput'taki Türk birliklerini hırpaladıktan sonra, Halep yoluyla Akdeniz'in göz alıcı kıyılarına ulaşmak için çok iyi bir konumda bulunurdu. Oysa Bağdat girişimi gerçekleşirse, bu yol kesilmiş olacaktı"<sup>95</sup>. Böylelikle Çariçe Katerina ve Büyük Petro'nun rüyaları da suya düşmüş olacaktı. Gerçekten de Rusya'nın Bağdat Demiryolu İmtiyazı'nın Almanlara verilmesine gösterdikleri tepkinin en önemli nedenlerinden birisi buydu. Hatta bu konudaki şiddetli protestoları sonucunda, Bağdat Demiryolu güzergah değiştirmek zorunda kalmıştı<sup>96</sup>.

Öte yandan İngiltere, Mısır'a yerleştikten sonra, kendi çıkarlarını korumak için Arap Yarımadası'nda, Arap milliyetçiliğini körüklemeye ve Osmanlı Devleti'ne karşı isyana teşvik etmeye başlamıştı. Bu amaçla çıkan Arap isyanlarını devlet, ulaşım zorluğu nedeniyle, zamanında müdahale ederek bastıramamıştı. Oysa Sultan Abdülhamit II, Müslüman topraklarını kaybetmek şöyle dursun, izlediği İslâmcılık siyasetinin bir gereği olarak, buralarla sıkı işbirliğine girmek istiyordu. Sultan; "Bu bakımdan hem Arap isyanlarını etkili bir biçimde bastırmak, hem İslâm ülkeleriyle ulaşım ve haberleşmeyi kolaylaştırmak, hem de İngiltere'nin günün birinde Mısır'dan Suriye'ye ve Irak üzerine yayılmasını önlemek için... Anadolu Demiryolu'nun bir yandan Mekke ve Medine'ye, öte yandan da Bağdat ve Basra'ya kadar uzatılmasında yarar görüyordum"<sup>97</sup>.

3. Siyasî beklentileri: Başta Padişah olmak üzere, öteki Osmanlı yöneticileri İngiltere, Fransa ve Avusturya'dan hiçbir zaman devlete yarar gelmeyeceğini kesin olarak anlamışlardı. Rusya'nın düşmanlığı ise, herkesin çok iyi bildiği bir durumdu. Bu devletler, Osmanlı'nın zayıf zamanını çok iyi seçmişler ve her türlü baskı yöntemine başvurmaktaydılar. Artık Osmanlı İmparatorluğu'nun devamını isteyen yoktu, istedikleri tek şey kimin daha çok pay sahi-

95. age, s. 47.

96. age, s. 131.

97. Ülman, age, s. 146.

bi olacağı idi. Bunların hemen hepsi Müslüman sömürgelere sahip olmuşlardı. II. Abdülhamit'in izlediği İslâmcılık siyaseti başarılı olur da, bir gün bu sömürgelerdeki Müslüman halklar ayaklanırsa, kendilerini nasıl büyük bir tehlikenin karşılayacağını farkına varmışlardı.

Osmanlı Devleti'nin yöneticileri, yeni bir arayış içinde Almanya'yı bir dost olarak kabul etmişlerdir. Almanya Müslüman sömürgelere sahip olmayan, Osmanlı Devleti ile sınırı bulunmayan bir devlettir. O zamana kadar da Osmanlı topraklarını işgal etmek için herhangi bir girişimi de olmamıştı. Böylesine güçlü bir devlet, Osmanlı İmparatorluğu için iyi bir dost ve kurtarıcı olabilirdi. Avusturya-Macaristan Almanya'nın dostu olması nedeniyle, Rusya ve Fransa da Almanya'dan çekindikleri için, Osmanlı ile uğraşmaktan vazgeçebilirlerdi.

#### *b- Bağdat Demiryolu'ndan Almanların Beklentileri*

Bağdat Demiryolu'ndan Almanların bekledikleri sonuçları da başlıca üç noktada toplamak mümkündür.

1. Ekonomik beklentileri: Sanayii sürekli gelişen ve nüfusu artan Almanya'nın yeni hammadde kaynaklarına ve pazarlara ihtiyacı vardı. Oysa Almanya bu amaca uygun sömürge edinmekte çok geç kalmıştı. Bu durumu telâfi etmenin tek çıkar yolu, hammadde kaynağı bakımından zengin, ancak sanayisi gelişmemiş başka ülkelerin kaynaklarını kullanmaktı. Daha 1886'da bir Alman bilim adamı bu noktaya dikkatleri çekerek, şöyle demişti:

"Doğu, ihtiraslı milletlerin denetimine girmeyen tek yerdir, kolonileşmek için şâhane bir alandır, eğer Almanya bu fırsatı kaçırmazsa, dünyanın paylaşımında en iyi payı almış olacaktır"<sup>98</sup>. Aynı konuda bir başka düşünür G.P. Gooch da aynı görüşleri paylaşıyor ve demiryolunun geçtiği yerlerin dünyanın en önemli toprakları olduğunu belirterek, buralarda "...Zengin maden stokları, ziraî maddeler ve stratejik öneme sahip yerlerin" bulunduğunu vurguluyor, "Avrupa devletlerinin bu yolu denetimlerinde tutmalarında hayatî çıkarları vardır..."<sup>99</sup> diyordu. Alman emperyalizminin ideologlarından Alays Sprenger de, aynı tarihlerde, "...Şark sömürgecilik için en güzel alandır. Eğer Almanya, Rus Kazakları el atmadan önce,

98. Erol Ulubelen, İngiliz Belgelerinde Türkiye, İstanbul, 1982, s. 14.

99. age, s. 14.

burayı ele geçirme fırsatını kaçırmazsa, dünyanın paylaşılmamış en güzel parçasını almış olacaktır. Gerçekten Şark'ın sömürgeleştirilmesi, Alman halkının bütün sınıf ve tabakalarına yarar sağlayacaktır"<sup>100</sup> diyordu.

Almanya'da Pan-German Birliği tarafından hazırlanan bir broşürde ise, daha da ileri gidilerek, Mezopotamya'nın verimli topraklarına Alman göçmenlerin yerleştirilmesi ve "Büyük Britanya'nın Hindistan'da yaptığı gibi", bu bölgelerin "Reich'in mülkü" haline getirilmesi savunuluyordu<sup>101</sup>. Gerçekten de birinci plâna göre; hattın geçeceği Ankara, Sivas, Diyarbakır illerinde, Alman sanayii için çok önemli olan maden kömürü, demir, nikel ve bakır yatakları bulunuyordu<sup>102</sup>. İkinci plâna göre; hattın geçeceği yerler ise, daha az zengin değildi. Almanların kendi deyimleri ile, "Çalışkan ve iyi aletlere sahip Avrupalı sömürgeciler", "Mezopotamya'da bu adanmış toprağın ürününü elde edecek, bol buğday, pamuk ve meyve devşirecekler, yerinde maden kömürü ve petrol..." bulacaklardı<sup>103</sup>. Bu görüşü savunanlara göre; "Anadolu-sulama tesisleri yeniden yapıldıktan ve genişletildikten sonra-gerek Alman Dokuma Sanayii'nin en önemli hammaddesi olan pamuğa, gerekse gıda maddelerine, özellikle tahıla olan ihtiyacını..." karşılamak bakımından Anadolu adeta bir ambar durumunda idi<sup>104</sup>.

Bir kısım Alman yazarlar da, o günlerde Alman emperyalizminin asıl amaçlarını gizleme çabası içine girmekle beraber, bunda pek başarılı olduklarını söylemek çok zordur. Örneğin; Dr. Paul Rohrbach Alman çabalarından söz ederken; "Almanya'nın, Türkiye karşısındaki siyasî tutumu öbür Avrupa devletlerine benzemez. Çünkü Avrupa, Asya ve Afrikada'ki Türk topraklarının bir karışında bile gözümüz yok. Bütün istediğimiz, Türkiye, ilerde yalnız Asya topraklarına sıkışıp kalsa bile, sanayimiz için hammadde kaynağı ve pazar sağlamaktır. Bunun için de başka ülkelere, kayıtsız şartsız açık kapı istemiyoruz"<sup>105</sup> diyordu. Bütün bu avantajların yanısıra, Osmanlı İmparatorluğu Alman sanayii ürünleri için iyi bir pazar olacaktı. Daha önce, ulaşım zorlukları nedeniyle, çok pahalıya malolan bu mallar artık demiryolu sayesinde kolaylıkla alıcılarına daha ucuza ulaşabilecekti.

100. Doğan Avcıoğlu, 31 Mart'ta Yabancı Parmağı, Ankara, 1969, s. 22.

101. Ratmann, age, s. 55.

102. Imbert, age, s. 36.

103. age, s. 62.

104. Ratmann, age, s. 62-63.

105. Paul Rohrbach, Hatt-ı Saltanat-Bağdad Demiryolu, İstanbul, 1331, s. 58.



2. Siyasî beklentileri: Demiryolu yapımının siyasi nedenleri de büyük önem taşıyordu. Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Bağdat Demiryolu konusundaki görüşlerini aşağıdaki satırlar çok iyi anlatmaktadır;

"Siyasî öncü kuvvetler, çatışmaları malî alanda yapmak zorundadırlar. Yalnız hangi düşmanla, ne zaman ve ne şekilde çarpışılacağına karar vermek Alman dış politikasından sorumlu olanlara aittir. Almanlar, her zamankinden daha çok hatırlarında tutmalıdır ki, sanayi anlaşmaları, iktisadî teşebbüsler ve sermaye yatırımları başka ülkelere beraberlerinde siyasî nüfuzu da götürürler"<sup>106</sup>.

Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi de Hükümeti'nin emri ile, demiryolu girişimini var gücüyle desteklemiştir. Bu kişi 1897'de göreve getirilen Baron Marschall von Bieberstein idi. "Eski bir dışişleri Müsteşarı olan Bieberstein" Almanya'nın en yetenekli bürokratlarından idi. Kayzer, onu İstanbul'a göndermekten son derece memnundu"... Çünkü Baron da, Almanya için dünya politikasına inanıyordu; sömürgeciliğin ateşli bir taraftarıydı; koyu bir İngiliz düşmanıydı; Almanya ve Osmanlı İmparatorlukları arasında güçlü bir siyasî ve iktisadî ortaklık istiyordu"<sup>107</sup>.

3. Askerî beklentileri: Almanya Wilhem II. döneminde, dünya siyaseti izlemeye başlamıştı. Bu nedenle, dünyadaki diğer güçlü devletlere Almanya'nın gücü gösterilmeliydi. Özellikle İngiltere'yi, bir savaş sırasında, Ortadoğu'da ve Süveyş'te vurabilmek için Osmanlı toprakları çok uygundu.

Ayrıca öteki büyük devletlerin Osmanlı topraklarında gözü vardı. Almanya bir pazarlık konusu olarak Osmanlı ülkesini kullanabilirdi. Uzun süreden beri Alman subaylarının yetiştirdiği Türk Ordusu da bir savaş sırasında, Almanya için iyi bir insan kaynağı oluşturacaktı. Bunların yanı sıra Almanya, Osmanlı'da izlediği siyaset sayesinde Rusya'nın dizginlerini elinde tutabilirdi. Almanya Osmanlı Devleti'ni korur gibi görünmesine rağmen, bunda pek samimi değildi. Örneğin; 1898'de, "İstanbul'daki Alman ataşemiliteri Boğazların, bilhassa müdafaası çok zayıf olan Karadeniz Boğazı'nın tahkiminde ısrar ettiği vakit, Alman Büyükelçisi, hükümeti ve Kayser hep birlikte, böyle bir işe karışmamasını ve Rusya'yı kuşkulandı-

106. Earle, age, s. 132.

107. age, s. 57.

dırmamasını ona ihtar ederler. Bu vesileyle Büyükelçi, Türk kuvvetinin hiçbir vakit ciddi bir mahiyet alamıyacağı yazar"<sup>108</sup>.

Bunların yanısıra Osmanlı Ordusu, Alman Subayları için, vazgeçilmez bir iş kaynağı olmuştur. Bu subaylar kısa zamanda büyük rütbelere almışlardır. Alman Büyükelçisi Wangenheim, hükümetine 1913 yılında yazdığı bir raporda; "Orduyu kontrol eden kuvvet, Türkiye'de en büyük kuvvet olacaktır. Hiçbir Alman düşmanı hükümet, ordu tarafımızdan kontrol edildikçe iş başında kalamıyacaktır."<sup>109</sup> diyordu. Alman yetkililerin bu düşüncelerinin 1913'lerde ortaya çıktığı iddia edilemez. Daha önce de bu amaçla hareket ettiklerini kabul etmek zorundayız.

### *c- Bağdat Demiryolu Ayrıcalığının Almanlara Verilmesine Büyük Devletlerin Tepkileri*

Osmanlı İmparatorluğu'nun zengin hammadde kaynaklarını ve pazarlarını kullanan devletlerden İngiltere ve Fransa'nın, Almanya gibi güçlü bir devletin bu topraklara girmesine göz yumamayacakları ortada idi. Wilhelm II'nin İstanbul'a gelmesi, 300.000.000 mülümana arka çıkacağını söylemesi, Alman firmalarının Osmanlı pazarlarına hızla girişlerine ek olarak, Bağdat Demiryolu İmtiyazının da bu devlete verilmesi üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya Osmanlı Devleti'ni kaybetmek telaşına kapıldılar. Bu tepkiler kısaca şöyle özetlenebilir:

1. İngiltere'nin Tepkileri: İngiltere, ayrıcalığın Almanlara verilmesine karşı kızgınlığını belli etmekten çekinmedi. Çünkü, daha 1878'de Saffet Paşa'nın, "İngiltere'nin bir yeri işgale niyeti olup olmadığı" şeklindeki sorusuna, İngiliz Elçisi Henry Layard "Mezopotamya üzerinde durulduğunu" söylemişti<sup>110</sup>. Kaldı ki, bazı İngiliz şirketlerinin ve bu arada Mösyö Kutar'ın, "Demiryolu yapmaya talip olduklarını" belirten mektubu da, Padişah emriyle reddedilmişti<sup>111</sup>. Oysa Anadolu'da ilk demiryolunu işletmeye açan İngilizler, bu konudaki şampiyonluğu kimseye kaptırmaya niyetli değildiler. Ancak Almanların da, İngilizlere karşı oynayacak bazı kozları vardı. Örneğin "Almanya, İngiltere'yi Mısır'da izlediği sömürge siyasetine gösterdiği desteği çekmekle tehdit" edebilirdi. Sonuç da öyle oldu.

108. Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkılabı Tarihi, Cilt: I, Kısım: 1, Ankara, 1963, s. 131.

109. Yusuf Hikmet Bayur, Atatürk, Hayatı ve Eseri, Ankara, 1970. s. 59.

110. Kurat, age, s. 93.

111. Sait Paşa'nın Hâtratu, Cilt: II, Dersaadet, 1328, s. 196.

Almanya, İngiltere'nin Mısır siyasetine karşı olan Fransız ve Rus Konsoloslarının yanında yer alacağını belirtince, İngiltere daha ölçülü davranmak zorunda kaldı<sup>112</sup>. İngiltere'nin Mısır siyasetine karşı olan Fransız ve Rus Konsoloslarının yanı sıra, "Alman ve onun arkasından giden Avusturya Konsolosu'nun muhalefeti de eklenecek olursa, bir sürü arsiulusal bağlarla bağlı olan bu yönetim, hiç işlemez bir hale gelecekti. Bu korku ile İngiltere, Anadolu Demiryolu işlerinden vazgeçer ve imtiyazı Almanlar rakipsiz alırlardı"<sup>113</sup>.

İngiltere geleneksel siyasetinin bir gereği olarak, Bağdat Demiryolu konusunda Almanlara bazı engeller çıkarmak ve bunu da iki devlet arasındaki ilişkilerde koz olarak kullanmak çabası içine girmiş, bu amaçla da, Almanların Kuveyt Körfezi kenarında zamanla toprak almak isteyeceklerini göz önüne alarak, Kuveyt Şeyhi ile gizli bir anlaşma yapmışlardır. Anlaşmaya göre; Şeyh "... İngiltere'nin rızası olmadan yabancı memur ve elçi kabul etmeyecek ve topraklarının hiçbir parçasını, hiçbir şekilde yabancılara vermeyecekti. İngilizler de bunun karşılığında Şeyhe, 1000 İngiliz Altını ve destek sözü verirler<sup>114</sup>. Gerçekten de 1900 yılında Almanlar, Şeyh Mübarek'ten demiryolu için 50 kilometrekare kadar yer satın almak ya da kiralamak isterlerse de Şeyh, İngilizlerle olan anlaşması gereği bu isteği kabul etmez<sup>115</sup>.

İngiltere Kamuoyunda, Bağdat Demiryolu Ayrıcalığının Almanlara verilmesi uzun uzun tartışılmıştır. İngiliz kapitalistleri - daha önce de belirttiğimiz gibi- petrol, maden ve tarımsal ürünler bakımından zengin olan, demiryolu hattının geçeceği alanlara yıllar öncesinden dikkatleri çekmişlerdi. Bu bölgenin Rusya tarafından işgal edilmesi ihtimaline karşı sürekli uyanık bulunmuşlardı. Oysa şimdi hiç hesapta olmayan Almanya, bu zengin bölgeye yerleşmek istiyordu. Bu yerleşme üç nedenden dolayı İngilizlerin işine gelmiyordu. Birincisi; ekonomik nedendir.

İngiltere sanayileşmiş bir ülke idi ve hammadde kaynaklarına ihtiyacı giderek artıyordu. 1838 Türk-İngiliz Ticaret Anlaşmasından sonra İngilizler, Osmanlı İmparatorluğu içerisinde iyi bir pazar edinmişlerdi. Özellikle Batı Anadolu Bölgesi İngiliz sermayesinin bir üssü haline gelmişti. Örneğin; 1864-1913 yılları arasında bölge-

112. Ratmann, age, s. 47.

113. Bayur, Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt: I, Kısım: 1, s. 71.

114. age, s. 141-142.

115. age, s. 151.

de faaliyet gösteren İzmir-Aydın Demiryolu Kumpanyası bu tarihler arasında ülkesine 11 milyon Sterling kâr transferi yapmıştı. Oysa aynı tarihler arasında İngiltere'nin, bütün Osmanlı Toprakları içerisindeki yatırımlarının toplam tutarı; 25 milyon Sterling'i geçmiyordu<sup>116</sup>. Bölgede sayıları 200'ü bulan irili ufaklı şirket faaliyet gösteriyordu. İngiliz sermayedarları, aynı yatırımları Bağdat Demiryolu Hattı'nın geçeceği yerlerde de yapmak istegindeydiler. Öte yandan İngiliz sanayi ürünleri için, Osmanlı toprakları iyi bir pazarı. Ve bu pazarı İngilizler kaybetmek istemiyorlardı. Hatta bir ara Anadolu'da Alman mallarının daha çok satılması, İngiliz tüccarları "haklı" bir telaşa düşürmüştü. Bu durum İngiliz resmî çevreleri tarafından da hükümete sürekli olarak duyurulmuş ve bundan dolayı yakınmalar olmuştur. Almanya'nın Anadolu'da gelişen ticarî ilişkileri kısa bir süre sonra olumlu sonuçlarını vermeye başladı. 1906 yılına gelindiğinde Almanya, 26 önemli malın Osmanlı Devleti'ne ithalinde, İngiltere'yi geride bırakmıştı. Bu malların sayısı 1906'e gelindiğinde, 31'e yükseldi. Üstelik bu dönemde, Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından işgalini protesto için, Alman ve Avusturya malları boykot edilmişti<sup>117</sup>.

İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na karşı çıkışlarının bir başka ekonomik nedeni de; bu yolun, kendileri tarafından işletilen Süveyş Kanalı'nın taşımacılık gelirlerini azaltacağı korkusuydu. İş bununla da bitmeyecek, Şattül-Arap'ta buharlı gemiler işleten "Fırat ve Dicle Gemicilik Limited Şirketi"nin sahibi olan Lynch Kardeşler'in buradaki tekeli de yıkılacaktı<sup>118</sup>. Çünkü burada taşımacılık işi, Bağdat Demiryolu Ayrıcalığı gereğince, Almanlara verilmişti. Almanlar gerçekten bu konuda çok şanslıydı; Bağdat-Basra arasında deniz yolculuğu güvenli olmadığı gibi, iki şehirden birine gidebilmek, 4 ya da 5 gün alıyordu. Oysa demiryolu, her türlü hava şartlarında güvenilir bir seyahat aracı olduğu gibi, iki şehirden birine yalnızca bir günde gidilebilecekti<sup>119</sup>.

İngiltere'de Bağdat Demiryolu'na karşı çıkan görüşlerin yanı sıra, Almanların bu girişimine olumlu gözle bakanlar da vardı. Bunların başında, taşımacılığın ucuzlayacağına sevinen, tüccar kesimi geliyordu. Bazı resmi çevrelerde, İngilterenin demiryoluna karşı çıkmasının haklı nedenleri olduğuna inanmıyorlardı. Örneğin; As-

116. Kurmuş, age, s. 56.

117. age, s. 166.

118. Earle, age, s. 208-209.

119. age, s. 209.

quith Kabinesi'nin bir üyesi olan Lord Morley, 22 Mart 1911'de parlamentoda yaptığı konuşmada, bu demiryolunun İngilizlerin çıkarlarını bozacağını savunmanın "saçmalık" olduğunu belirttikten sonra, daha uygar bir değerlendirmede bulunarak şöyle diyordu:

"Her gün gazetelerde, canımızın istediğini yapmak hakkına sahip olduğumuz yazılıp duruyor, hiç de öyle değildir. Orası bizim toprağımız değil, Türk toprağıdır. Almanlar orada bulunuyorlarsa, Türk Hükümeti onlara bu izni vermiş olduğu içindir"<sup>120</sup>.

İkinci ve siyasî neden de; Almanya'nın İngiltere'ye siyasî bir rakip olacağı korkusuydu. Çünkü 1870'de birliğini tamamladıktan sonra Almanya, İngiltere'yi dünya siyasetinde başıboş bırakmayacağına göstermişti. Bu duruma Mısır karşısında aldığı tavır ve Boerler Savaşı'nda<sup>121</sup> izlediği siyaset örnek olarak gösterilebilir. İngiltere'nin dünya siyasetinde kendisine karşı bir rakip istemeyeceğini anlamak zor değildi.

Üçüncü ve askerî nedene göre; Almanya ile sınırı olmayan İngiltere'nin Almanya'yı denizlerde yenebilmesi kolaydı. Şimdi ise Almanya "bir Alman koridoru ile" Doğu'ya açılmış ve iki devletin çıkarları aynı bölgede çatışmaya başlamıştı. Bu nedenle İngiltere, Fransız ve Ruslar'la ortak hareket etmeye başladı. Nitekim Lord Salisbury, 25 Ocak 1898'de, Petersburg'daki İngiliz Büyükelçisi'ne gönderdiği talimatta, İngiltere ile Rusya'nın, "Osmanlı İmparatorluğu'nu nüfuz bölgelerine ayırmayı", Ruslara kabul ettirmek için çaba harcamasını istemişti. Salisbury, iki devlet için belirlenecek nüfuz bölgeleri üzerinde dururken, "Osmanlı ülkesinde mesela Rusya için; suları Karadeniz'e akan yerlerin ve Bağdat'a kadar Yukarı Fırat Vadisi'nin, İngiltere için de; Türk Afrikası'nın Arabistan'ın ve Bağdat'a kadar Aşağı Fırat Vadisi'nin daha önemli..." olduklarının bilinmesini istiyordu<sup>122</sup>. Ancak bu tür girişimler, Türk-Alman ilişkilerinin gelişmesine engel olamadı. Osmanlı Devleti, Almanya'ya yaklaştıkça, İngiltere'den uzaklaşmış olduğunun farkında idi<sup>123</sup>.

120. age, s. 233.

121. Boer Savaşı: 1899 yılında Hollandalıların Afrika'nın Güney ucunda kurdukları Transvaal Devleti ile İngiltere arasında meydana gelmiş ve İngiltere bu devleti yenmiş, ancak Avrupa'da ne denli yalnız bırakıldığını anlamıştır (Ülman, age, s. 139-140).

122. Bayur, Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt: I, Kısım: 1, s. 127.

123. Rıfıkı Salim Burçak, Türk-İngiliz Münasebetleri, (1791-1941), İstanbul, 1946, s. 44.

2. Fransa'nın Tepkileri: Fransa Avrupa'da kendisini yeterince güç duruma sokan Almanya'nın güçlenmesini istemiyordu. Osmanlı topraklarına yaptığı yatırımların yaratacağı çıkar çatışmaları nedeniyle, Almanya ile karşı karşıya gelmekten çekiniyordu. Ayrıca Bağdat Demiryolu'na karşı olanlar, "Hindistan'a giden yolun, o sırada Calais ve Marsilya'dan geçen gemi ile Süveyş'ten devam eden İngiltere-Doğu ticaret yolunun yerini alacağından korkuyorlardı"<sup>124</sup>. Ayrıca bu demiryolu sayesinde, Alman iktisadî nüfuzunun Türkiye'de artması sonucunda, bütün Suriye ipeğinin Fransa'ya ulaşmasına engel olunacağından çekiniyorlardı. Bütün bu korkuların yanı sıra, İslâm Halifesi'nin "Cihad Çağrısı"na, sömürgelerinden verilecek olumlu cevaplar da Fransız'ların uykularını kaçırmış olmalıdır<sup>125</sup>.

Fransa'da küçük bir grup da, Bağdat Demiryolu'na olumlu bakıyordu. Bunlar Osmanlı Devleti'nin gelirlerinin artmasıyla, borçlarını daha çabuk ödeyebileceğini düşünüyorlardı. 1903'lerde Fransa'nın Osmanlı Devleti'nden alacaklarının toplam tutarı, iki buçuk milyar Frank'ı buluyordu<sup>126</sup>. Ancak demiryoluna karşı olanların etkili olmaları sonucunda, bir ara demiryolu tahvillerinin Fransız borsalarında işlem görmeleri yasaklandı<sup>127</sup>. Kısacası; Fransa'da ekonomik, siyasî ve askerî nedenlerden dolayı, bu demiryolu ayrıcalığının Almanlara verilmesine karşı tepki göstermeyi ihmal etmedi.

1900 yıllarında Osmanlı Devleti ticaretinin yüzde dokuzunu Rusya ile yapıyordu. İstanbul, bu yıllarda, Rusya'dan yılda 65 bin ton un alıyordu. Daha demiryolu Konya'ya vardığı anda bu ticaretin kesildiği görüldü. Bunun üzerine Rus Elçisi Çarikov, "Şimdi, bütün Avrupa'ya milyonlarca put Mezopotamya'ya buğday ve ürününün aktığını düşünün, halimiz ne olur?" diye soruyordu<sup>128</sup>. Gerçekten de, demiryoluyla "Orta Anadolu'dan İstanbul'a getirilen tahıl, burada fiyatları düşürdü. Öylesine ki, 1901'den itibaren Anadolu'dan, demiryolları bölgesinden getirilen buğday, İstanbul'daki tüketimin üçte ikisinden fazlasını..." karşılamaya başladı. Daha da önemlisi İstanbul, Rusya ve Bulgaristan'dan tahıl ithalini bütünüyle durdurdu<sup>129</sup>.

124. Earle, age, s. 171.

125. Ülman, age, s. 146; Earle, age, s. 171.

126. Earle, age, s. 168.

127. Ratmann, age, s. 78.

128. Ortaylı, age, s. 108.

129. age, s. 108.

Rusya askerî bakımdan da Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapılmasına karşı çıkıyordu. Ruslar demiryollarının kendi tarihi emellerinin suya düşmesine neden olacağını çok iyi biliyorlardı. Özellikle Bağdat hattının -birinci plâna göre- Doğu Anadolu'ya çok yakın geçmesine bu nedenle karşı çıkmışlardı. Osmanlı'nın ulaşım olanaklarının yetersiz olması, bu devletin işine geliyordu.

Rusya, siyasî nedenle de, Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına karşı çıkıyordu. Bu demiryolları sayesinde Osmanlı Devleti güçlenecekti. Ayrıca bu demiryolu, Osmanlı Devleti ile güçlü bir devlet olan Almanya arasındaki dostluk ve ticaret ilişkilerini arttırmıştı. Hele Alman İmparatoru Wilhelm II'nin 300 milyon Müslümanın koruyucusu olduğunu ilan etmesi, Rusya'nın hiç hoşuna gitmemişti.

Rusya, bu ve benzeri nedenlerle, Bağdat Demiryolu'na şiddetle itiraz etti. İtiraz gerekçelerinden birisi de, Kont Wladimir Kapnist'in "Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak olan projesinin" reddedilmesiydi<sup>130</sup>. Bağdat Ayrıcalığının Almanlara verilmesine karşı çıkan Çarın İstanbul'daki elçisi Zinoviev, bu demiryolunun "Ankara ve Doğu Anadolu üzerinden Musul'a uzatılmasının, Kafkasya sınırını için bir tehlike olacağını" Rusya'nın bu işe razı olamayacağını bildirdi. Ve eğer itirazlarına kulak verilmezse", 1878 Berlin Anlaşması gereğince, Çar'a ödenmesi gereken savaş tazminatı ve faizleri olan 57 milyon Frank'lık alacaklarının bir kerede ödenmesi için "tedbir alacaklarını" belirtti<sup>131</sup>. Bu tehdit üzerine; Bağdat Demiryolu, Ankara-Kayseri-Diyarbakır-Musul yolu yerine, Konya-Adana-Halep-Musul üzerinden geçirildi<sup>132</sup>. Ayrıca Rusya'nın baskıları sonucunda, Sultan Abdülhamit bu devlete "Karadeniz havzasında her türlü ulaşım yolunun yapımı ve işletilmesi konusunda, Bağdat Demiryollarıyla aynı koşullarda ve bu bölgede daha önce verilmiş ayrıcalıkları saklı olmak kaydıyla, tercih hakkı tanıyan" bir Padişah İradesi çıkardı<sup>133</sup>. Bağdat Demiryolu Ayrıcalığının Almanlara verilmesine engel olamayan Rusya, bu şekilde az da olsa tatmin edilmiş oldu.

#### *d- Bağdat Hattında Hizmete Açılan Demiryolları*

Bağdat Demiryolu İmtiyazı adı altında topladığımız ve Almanlar tarafından Osmanlı İmparatorluğu içinde yapılan demiryollarını

130. Imbert, age, s.23.

131. Imbert, age, s. 27-28; Earle, age, s. 161.

132. Earle, age, s. 161.

133. Imbert, age, s. 28; Earle, age, s. 161.

kısaca incelemekte yarar vardır. Çünkü Bağdat'a kadar varması plânlanan demiryolları, projenin tamamı gerçekleştirilemeden Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle, çalışmalar aksamıştır.

Almanya'ya 1888'de verilen ilk ayrıcalığa göre yapılması planlanan 486 kilometrelik İzmit-Ankara Hattı, 1890'da tamamlanarak hizmete açılmış, ana hattın 9 kilometre uzunluğundaki Arifiye-Adapazarı Hattı ise, 1889'da hizmete girmiştir.

1893'te verilen ikinci ayrıcalığa göre yapılan 445 kilometre uzunluğundaki Eskişehir-Konya Hattı da, 1896'da hizmete hazır duruma getirilmiştir. Bu iki ayrıcalığa göre; Almanların yaptığı toplam 940 kilometrelik demiryolu hattı, verilen süre içerisinde tamamlanmıştır.

1903'te Almanlara verilen ve Bağdat Demiryolları Ayrıcalığı adı ile bilinen Konya-Bağdat Projesine göre; demiryolunun aşağıdaki güzergâhı izlemesi konusunda anlaşmaya varılmıştı. Bu hat, Konya-Karaman-Ereğli-Adana-Hamidiye-Kilis- Telhabeş- Nusaybin-Musul-Tekrit-Sadiye-Bağdat-Kerbelâ-Necef ve Zübeyir. Ayrıcalığa göre; bu ana yoldan, İskenderun Körfezi'nde Kastabolda, Telhabeş'ten Haleb'e, Sadice'den Hanikin'e, Basra'dan da Körfezin bir noktasına birer kol uzatılacaktır. Bu imtiyaz ile Bağdat Demiryolu Şirketine Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin gibi yerlere de demiryolu yapma hakkı verilmişti<sup>134</sup>. Sözü edilen bu demiryolu hatlarında 1914'e kadar tamamlanarak hizmete açılanları, uzunlukları ve açılış tarihleri şöyledir:

Bulgurlu-Ulukışla (38 km. 1 Temmuz 1911'de), Dorak-Yenice (18 km. 27 Nisan 1912'de), Yenice-Mamure (97 km. 27 Nisan 1912'de), Radşu-Halep-Trablusşam (203 km. 15 Aralık 1912'de), Ulukışla-Karapınar (53 km. 21 Aralık 1912'de), Toprakkale- İskenderun (59 km. Kasım 1913'te), Bağdat-Somike (62 km. 2 Haziran 1914'te), Trablusşam-Tel Ebiad (100 km. 11 Temmuz 1914'te), Sumike-İstabolat ve İstabolat-Samarra (57 km. 27 Ağustos 1914 ve 7 Ekim 1914'te), 1. Dünya Savaşı başladığında, 1715 kilometrelik Konya-Bağdat hattının 887 kilometresi tamamlanmıştı. Toros Dağlarındaki 38 kilometrelik, Amanos Dağlarındaki 100 kilometrelik hatlar ile Samarra-Musul-Tel Ebiad arasındaki 690 kilometrelik bölümler ise, henüz bitirilememiştir<sup>135</sup>.

134. Bayur, Türk İnkılâbı Tarihi, Cilt: I, Kısım: 1, s. 161.

135. Ratmann, age, s. 102.



*e- Bağdat Demiryolu'nun Maliyeti ve Osmanlı Devleti'ne Sağladığı Yararlar.*

1909 tarihinde yayınlanan bir demiryolu raporuna göre; Osmanlı İmparatorluğu'nun bu tarihe kadar demiryollarına "1 milyar küsur" Frank harcama yaptığı belirtilmektedir. Bu hatların yılda 52.430.798 Frank hasılat getirdiği ve bu hasılatın 37.081.851 Frankının işletmeden, geri kalan 15.349.947 Frankının da teminat akçesi olarak Hükümet tarafından şirkete ödendiği, aynı rapordan anlaşılmaktadır<sup>136</sup>. Ayrıca Osmanlı İmparatorluğu demiryolu bedeli olarak 1912 yılı sonlarında, Deutsche Bank'a 27 milyon Osmanlı Lirası borçlu bulunuyordu<sup>137</sup>.

Osmanlı Devleti'nin demiryollarından sağladığı yararları kısaca şöyle özetleyebiliriz:

Daha önceden de tahmin edildiği gibi, demiryollarının geçtiği yerlerde, tarımsal ürünlerde önemli artışlar olmuştur. Örneğin; 1889 ile 1911 seneleri arasında ülke çapındaki zirai üretimde artışın % 63 olmasına karşılık, demiryolunun geçtiği yerlerde bu oran % 114'ü -yani iki misli bir artış- bulunmaktadır. Öte yandan 20 sene de ödenen 194 milyon kuruşluk kilometre garantisine karşın, aynı devrede aşar tahsilatının 254 milyon kuruş artış göstermesi nedeniyle, devlet 60 milyon kadar bir gelir sağlamıştır. Taşımacılık konusunda ise, 1913'te demiryolları % 46.8'lik bir oran ile kara ve deniz yollarını geride bırakmıştır<sup>138</sup>.

Almanlar demiryolunun geçtiği yerlerde tarımsal üretimi teşvik etmişlerdir. Örneğin; Adapazarı, Eskişehir ve Konya'da patates ekimini yaygınlaştırmışlardır. Demiryol müdürlerinden Mösyö Hückne bir dostuna yazdığı mektupta, Adapazarı'nda bir yıl öncesinden üç vagon patates dağıttığını, ertesi sene hasat sonrasında, 100 vagon patates taşımak suretiyle, parasını çıkardığını belirtmiştir. Ayrıca Eskişehir civarında arpa ekimi geliştirilmiş ve -Alman bira fabrikaları için- şerbetçiotu yetiştirilmesine başlanmıştır<sup>139</sup>.

İstanbul'un tahıl tüketiminin Anadolu ve Rumeli'de üretilip, demiryollarıyla taşınan, yerli tahılla karşılama oranı % 90'a kadar

136. Hüseyin Avni, Bir Yarı Müstemleke Oluş Tarihi, İstanbul, 1932, s. 28.

137. Ratmann, age, s. 106.

138. Eldem, age, s. 152-153.

139. Hüseyin Avni, age, s. 31.

yükselmiştir<sup>140</sup>. Demiryolları sayesinde, Osmanlı'nın ihracatı artmış, ödemeler dengesindeki açıklar az da olsa kapanmış ve bir kısım işsizlere iş olanakları sağlanmıştır<sup>141</sup>.

Demiryollarının ekonomik yararının yanı sıra, askerî yararı da belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır. Örneğin; Balkan Savaşları'nda, Anadolu Demiryolu ile Avrupa'ya, 50.000 sivilin; Kasaba Demiryolu ile de 12 günde 50 bin asker, 6 bin at ve 100 topun ulaşımının yapıldığını öğrenmekteyiz<sup>142</sup>. Bir başka örnek de; Beyrut'un İtalyanlar tarafından bombardımanı sırasında, bir saat içinde, Şam'dan bir süvari alayı ve 320 atın Beyrut'a ulaştırılmasıdır<sup>143</sup>. Bu ve benzeri örnekler de, demiryollarının askerî önemini açıklamaya yeterlidir.

Demiryolları Osmanlı Devleti'nin iç güvenliğinin sağlanmasında da yararlı sonuçlar vermiştir. Örneğin; Beyrut-Şam hatları "Cebelidürüz hadisesinde" çok işe yaramıştır. Yunan Savaşları sırasında, İstanbul-Selânik Hattından askerî ulaşım için önemli ölçüde yararlanılmıştır<sup>144</sup>.

Osmanlı Devleti'nin ihracatı demiryolları sayesinde artmıştır. 1880 ile 1904 arasında, Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya yaptığı ihracat % 2.200 oranında artış göstermiştir<sup>145</sup>. Bu ihraç malları arasında, "kuruüzüm, incir, fındık, palamut, mazı, yağlı tohumlar, narenciye, pamuk ve yün, tütün, afyon, hububat, maden, barsak, kemik ve ham deri, seccade ve kilim, ilâç ve boya hammaddeleri sayılabilir<sup>146</sup>. Bütün bu demiryolu çalışmalarına karşın, Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu topraklarında, her 100 kilometrekare başına 0.57 km. ve 10 bin kişiye 3.2 km. demiryolu, Avrupa topraklarında ise, her 100 kilometrekareye 2.5 km demiryolu düşüyordu. Aynı yıllarda, Almanya'da kilometrekareye 11.4 km. ve 10 bin kişiye 9.5 km. demiryolu düştüğü gözönüne alınırsa, Osmanlı Devleti'ndeki demiryolu çalışmalarının pek yeterli olmadığı kolaylıkla anlaşılabilir<sup>147</sup>.

140. Donald Quataert, "19. yy.da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, s. 1631.

141. age.

142. Majör Kübel, *Les Chemin de Fer en Turquie leur Importance Militaire*, Constantinople, 1913, s. 5. Nakleden: Ünsal Yavuz, "Askerî Tarih Açısından Demiryolları", *Birinci Askerî Tarih Semineri, Bildiriler*, Cilt: II, Ankara, 1983, s. 179-181.

143. age, s. 5.

144. Hüseyin Avni, age, s. 30.

145. Ortaylı, age, s. 46.

146. Önsoy, age, s. 31.

147. Novıçev, age, s. 12.

Sonuç olarak, başta Bağdat Demiryolu olmak üzere, Osmanlı Devleti topraklarında yapılan demiryolu çalışmaları, memleketin ekonomik, sîyasî, askerî ve sosyal gelişmesinde olumlu rol oynamıştır.

### *F- Bağdat Demiryolunun Almanya'ya Sağladığı Yararlar*

Almanya, Osmanlı İmparatorluğuna Bağdat Demiryolu ile beraber siyasî, ekonomik ve askerî nüfuzunu da götürmüştür. Gerçekten de Almanya'nın gelişmiş sanayii, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilkel sanayi kuruluşlarının zaten az olan üretim gücünü iyice azaltmış, başta Anadolu olmak üzere, Alman malları kısa sürede imparatorluğa yayılmıştır. Almanlar, bu zengin pazar potansiyelini yeterince kullanabilmek için, çok sayıda ticaret şirketleri kurarak, imparatorluk içerisinde, bu şirketlerin şubelerini açmışlardır. O yıllardaki istatistikler bunu kanıtlamaktadır. Örneğin; 1889-1898 yılları arasında Alman ticareti % 788.6'lık bir artışla, Osmanlı Pazarlarında en hızlı artışı göstermiştir. Aynı yıllarda İngiliz ticaretindeki artışın % 0.6, Fransız ticaretindeki artışın da % 0.4 olduğu düşünülürse, bu artışın önemi daha iyi anlaşılır<sup>148</sup>. Almanya'dan ithal edilen mallar arasında, daha çok yünlü ve ipekli dokumalar, pamuk ve yün ipliği, hazır elbise ve ayakkabılar, süs eşyası ve oyuncak, saat, demir ve demir ürünleri, çelik, kâğıt ve karton, işlenmiş deri ve çanta, cam ve cam ürünleri, hırdavat, dikiş makinaları, tarım aletleri, motor, boya, kimyevî maddeler ve ilaç gibi ürünler yer almaktaydı<sup>149</sup>. Görüldüğü gibi Almanya, bu ürünler için gerekli olan ham maddelerin hemen tamamını Osmanlı İmparatorluğu'ndan alıyor ve işledikten sonra, yüksek fiyatlarla mamül madde olarak geri satıyordu. Osmanlı İmparatorluğu adeta Alman sanayiinin çarklarını çeviren bir gücü oluşturuyordu. Örneğin; 1906'da yalnız Adana İli'nde, Almanların 2 milyon franklık tarım makinaları sattığı anlaşılmaktadır<sup>150</sup>. Almanya'nın "Ecret" marka pullukları, Anadolu çiftçisinin vazgeçemediği bir tarım aracı haline gelmiştir. Bunların yanı sıra, Alman bira sanayii için gerekli olan arpa ve şerbetçiotu da Anadolu'dan sağlanmaya başlanmıştır. 1898'de Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndan yaptığı ithalât 426.000 Sterlin iken, 1911 yılına gelindiğinde bu tutar 5.365.000 Sterline çıkmıştır<sup>151</sup>. Alman sanayii için gerekli olan petrolün bir bölümü de, Mezopotamya'dan sağlan-

148. Önsoy, age, s. 12.

149. age, s. 31.

150. Imbert, age, s. 34.

151. Lewin Evans Percy, *The German Road to the East*, London, 1916, s. 157.

maya çalışılmıştır. İngilizlerle burada yapılan bir anlaşma sonucunda, Mezopotamya petrolerinden "işletme payı olarak Almanya'ya % 25 pay verilmesi kabul edilmişti<sup>152</sup>. Böylelikle Almanya petrol konusunda tamamen Romanya'ya bağlı olmaktan, bir ölçüde de olsa, kurtulmuştur.

Demiryolu taşımacılığının yanı sıra, İstanbul-Basra arasında ve Dicle, Fırat nehirlerinde taşımacılık yapma, depolama gibi yeni iş alanları açılmıştır. Yalnızca Anadolu Demiryolu Şirketi'nin 1890'daki kârı: 467.557 Frank iken, bu kâr 1914'te 5.169.894 Frank'a yükselmiştir<sup>153</sup>. Alman savaş sanayiinin önemli bir bölümü de Osmanlı Devleti için silah ve malzeme yapar olmuştur. Siyasî alanda Almanya, çoğu zaman Osmanlı Devleti'ni, İngiltere, Fransa ve Rusya ile olan ilişkilerinde bir pazarlık konusu yapabilmıştır.

Demiryolu çalışmalarının başarılı bir şekilde devamı üzerine, 3 Haziran 1908 tarihinde, imzalanan bir ek sözleşme ile Osmanlı Hükümeti 840 km. uzunluğundaki Bulgurlu-El Helif hattının yapımı işini de Deutsche Bank'a vermiştir. Genç Türklerin 23 Temmuz 1908 tarihinde, II. Meşrutiyeti ilan ettirmelerinden sonra, Almanya ile Osmanlı arasındaki ilişkilerde kısa süreli bir kriz dönemi yaşanmıştır. Bu olumsuz gelişmelerin olduğu günlerde, Deutsche Bank yöneticilerinden Helfferich, Banka Genel Müdürü'ne yazdığı bir mektupta, "İran Körfezi'ne kadar uzanacak olan Alman Bağdat Demiryolu düşü, tümüyle suya düşmüştür"<sup>154</sup> diyerek, karamsarlığını dile getirmekten çekinmemiştir. Bu arada toplantılarına yeniden başlayan Osmanlı Meclis-i Mebusanı'nda Demiryolu sözleşmesi ele alınmış ve İttihat ve Terakki ileri gelenlerinden Bağdat milletvekili İsmail Hakkı Bey, hükümete bir soru önergesi vermiştir<sup>155</sup>. Yine İttihatçılardan Cavit Bey, önergenin görüşülmesi sırasında yaptığı konuşmada, demiryolu hattının, başka ülkelerdekinden daha pahalıya malolduğunu öne sürerek, eleştiriler yöneltmiştir<sup>156</sup>. Bu görüşmelerde yapılan konuşmalardan, İttihatçılar'ın Almanlara ve bir Alman Şirketi olan Bağdat Demiryolu Şirketine pek sempati duymadıkları anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'ndeki siyasî durum, 1909 yılı sonlarına kadar İtilaf blokunun lehine devam etmiş, ancak, Almanlar 1910 yılından itibaren yeniden eski nüfuzlarını ka-

152. Novičev, age, s. 46.

153. Ratmann, age, s. 106.

154. age, s. 95.

155. A. Gündüz Ökçün, "Osmanlı Meclis-i Meb'usasında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar", A.Ü. SBF Dergisi, Cilt: XXV, Sayı: 2, Haziran 1970.

156. agm.

zanmaya başlamışlar ve 1911 baharında, eski güçlerine kavuşmuşlardır<sup>157</sup>. Bu gelişmelerde; İttihatçılar'ın, İtilâf devletlerinden, özellikle İngiltere'den, bekledikleri yakınlığı görememeleri ve Almanya'nın dünya siyasetinde gücünü kanıtlamış olmasının büyük etkileri vardır. Özellikle İngiltere'nin, bir süre sonra Trablusgarp'ta izlediği İtalyan yanlısı politika, İttihatçıları ve Osmanlı yöneticilerini giderek Almanya'ya yaklaştırmıştır.

Osmanlı-Alman ilişkilerindeki olumlu gelişmelerin bir sonucu olarak, demiryolu yapımı da yeniden hızlandı ve Bağdat hattı, 1912 yılında Fırat nehrine ulaştı. İskenderun şube hattı ise, 1 Kasım 1913 tarihinde hizmete açıldı. Ana hattın yapımı için gerekli olan paranın bir bölümü de Deutsche Bank'ın Makedonya ve Şark Demiryolları'ndaki paylarını, bir Avusturya-Macaristan sendikasına satmasıyla sağlandı<sup>158</sup>.

Bağdat Demiryolu'nun çalışmaları sürerken, İttihat ve Terakki Hükümeti, 13 Ocak 1914 tarihinde, Fransa ile bir anlaşma imzalayarak, bir Fransız şirketine Karadeniz bölgesinde bir demiryolu ağı döşeme, Hayfa, İskenderun ve İnebolu'daki limanları donatma ayrıcalığı verdi. Bu gelişme üzerine Almanlar, aynı yılın Şubat ayında Fransızlarla anlaştılar. Bu anlaşma, Fransızların Bağdat Demiryolu'ndaki paylarından vazgeçmelerine karşılık; Alman ve Fransız demiryollarının birleştirilmesini, Almanya'nın orta ve güney Suriye'de bir hak iddiasında bulunmamakla beraber, Halep-İskenderun bölgesini ellerinde tutmalarını öngörüyordu<sup>159</sup>.

Almanlar, 15 Haziran 1914 tarihinde, İngilizlerle de bir anlaşma imzaladılar. Bu anlaşmaya göre; Basra, Bağdat hattının son noktası olarak kabul edilmekte ve Almanların Basra körfezi'ne çıkmamaları öngörülmekte idi. Buna karşılık olarak da İngiltere, demiryolu yapımı sırasında engel çıkarmamayı, Bağdat ve Musul illerinde rakip ayrıcalıklar elde etmek için çaba göstermemeyi yükümleniyordu. Buna karşı bir iyi niyet gösterisi olarak Bağdat Demiryolu Şirketi de, şirkete İngiliz sermayesinin katılmasını ve iki İngiliz müdüre yönetimde yer vermeyi kabul ediyordu. Ayrıca bu anlaşmaya göre; Bağdat ve Basra'da liman yapımında % 40 oranında İngiliz sermayesinin katılımı kabul edilmiş, İngilizler de, Mezopotamya'da nehir taşımacılığı için almış oldukları ayrıcalığa Alman

157. Earle, age, s. 241.

158. age, s. 128.

159. Novıçev, age, s. 46-47.

sermayesinin % 20 oranında katkıda bulunmasına izin vermişlerdir. Bu arada Mezopotamya petrolleri konusunda da İngiltere, Almanlara % 25 işletme payı tanımıştır<sup>160</sup>.

Yukarıdaki anlaşmalardan da anlaşılacağı gibi, üç emperyalist devlet, Bağdat Demiryolu yapımı sırasında, Osmanlı İmparatorluğu toprakları üzerindeki her türlü çıkarlarını garantiye almak için bütün güçleri ile yarış etmişlerdir. Ancak kısa bir süre sonra Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, daha önce yapılan hesapları da altüst etmiştir. Büyük Savaş öncesinde, Gavur Dağları'ndan geçecek tünellerin yapımına başlanmış, daha sonra Fırat üzerinde büyük bir çelik köprü kurulmuş, Halep'in doğusundaki bölüm bitirilerek Bağdat'tan Dicle üzerindeki Sadiye'ye doğru rayların döşenmesine başlanmıştı. Kısaca söylemek gerekirse, Osmanlı yöneticilerinin uzun yıllar boyunca gerçekleştirilmesini istedikleri Bağdat Demiryolu hattında, 1898-1914 yılları arasında, Deutsche Bank'ın finansmanını sağladığı 1037 km. demiryolu yapılmış<sup>161</sup> ve bu yolun hizmete sunulan bölümlerinden, Birinci Dünya Savaşı sırasında yararlanılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun da yenik düştüğü bu savaştan sonra yaptığı Mondros Ateşkesi ve Sevr Antlaşmasına göre; İtilâf Devletleri'nden İngiltere ve Fransa tarafından bir bölümü işgal edilen Bağdat Demiryolu hattı, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra, 1928 yılında devletleştirilmiş ve eksik kalan bölümleri de 1940 yılına kadar tamamlanmıştır.

160. Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkılabı Tarihi, Cilt: II, Kısım: 3, s. 401-404; Novicev, age, s. 46.

161. Eldem, age, s. 164.