

1893'TEN 1923 CHESTER PROJESİ'NE TÜRK TOPRAKLARINDA DEMİRYOLU İMTİYAZ MÜCADELELERİ VE BÜYÜK GÜÇLER

Musa GÜMÜŞ*

Özet

Demiryolları, Sanayi İnkılabı'nın ardından gelişen teknolojinin sonuçlarından biridir. Aynı zamanda bir gelişmişlik göstergesi olan bu yeni ulaşım aracı işletilmeye başladığı ilk zamandan itibaren büyük devletler tarafından sosyal, ekonomik ve siyasi nüfuz alanları oluşturmak ve bu alanları korumak için kullanılmıştır. Osmanlı devlet adamları da bu duruma kayıtsız kalmamışlar ve erken sayılabilecek bir zamanda dikkatlerini demiryolu sistemine vermişlerdir. Ancak Osmanlı Devleti Hicaz Demiryolu'nu vücuda getirene kadar sermaye ve kalifiye eleman yokluğu ile siyasî şartların uygun olmamasından dolayı büyük çaplı bir demiryolu projesi gerçekleştirememiştir. Yapılabilen küçük çaptaki demiryolu ağları ise Osmanlı Devleti'nin politik, ekonomik ve askeri çıkarlarından ziyade imtiyaz verilen ülkelerin çıkarlarına hizmet etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin demiryoluna yaklaşımı, sömürgeci devletlerin dikkatlerinin Osmanlı demiryollarına dolayısıyla da Osmanlı topraklarına çevrilmesine neden olmuştur. Başta Almanya, İngiltere, Fransa olmak üzere Rusya ve Avusturya gibi büyük devletler Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına yönelmişler ve Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almak için yarışa girmişlerdir. I. Dünya Savaşı'na az bir zaman kala ABD'nin de Osmanlı Devleti'nden demiryolu yapım imtiyazı alma teşebbüsüne girişmesi Osmanlı topraklarını tam bir mücadele alanı haline getirmiştir. Bu da başta Ortadoğu meselesi olmak üzere birçok sorunu beraberinde getirmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri, Bağdat Demiryolu, Büyük Güçler, Türk Toprakları, Osmanlı Devleti.*

* Arş. Gör, Alparslan Üniversitesi Tarih Bölümü, Muş, musagumus@hotmail.com.

FROM 1893 TO 1923 CHESTER PROJECT RAILWAY CONCESSION FIGHTS ON TURKISH LANDS AND GREAT POWERS

Abstract

Railways are one of the results of the technology developed after the Industrial Revolution. This means of transports which is also an indicator of development was used by great states to establish and defend social, economic, and political spheres of influence since its earliest times of use. Ottoman statesmen did not remain indifferent to this situation either and paid attention to the railway system in a remarkable early time. Until the establishment of the Hijaz Railway, the Ottoman State, however, could not realize a large scale railway project due the lack of sufficient capital, human force and the unsuitable political circumstances. Those small scale railways that could be built have serviced the interests of the privileged countries rather than the political, economic and military interests of the Ottoman State.

Approach to railway of the Ottoman Empire drew the attention of the imperialist states to the Ottoman railways and, hence, the Ottoman lands. Great states, especially Germany, England, France, Russia and Austria, inclined towards railway building in the Ottoman Empire and began to compete with each other to take privileges from the Ottoman State. The Ottoman lands became a field of competition as the USA, too, attempted to obtain railway building privilege from the Ottoman State soon before the World War I. This produced many problems, especially the Middle Eastern question in return.

Key Words: *Concession Fights Railway, Baghdad Railway, Great Power, Turkish Lands, Ottoman State.*

Giriş

Avrupa kıtası, Sanayi İnkılâbı'nın meyvelerini özellikle XIX. asrın başından itibaren toplamaya başladı. Öncelikle İngiliz ve Fransız eksenli başlayan teknolojik gelişme, sonraki yıllarda Avrupa'nın büyük bir kısmına yayıldı. Bu durum, sanayileşmenin neden olduğu gereksinimlerin daha fazla artmasına sebep olarak bu gereksinimlerin en kısa yoldan ve sürekli olarak karşılanması gerekliliği sonucunu doğurdu. Sanayileşme, ortaya çıkardığı teknoloji ile hammaddelerin çok kısa yoldan ve hızlı bir şekilde temini etmek için buhar gücü ile çalışan lokomotifler ve demiryolu ağları gibi alternatifler ve çözüm

yolları sunmaya başladı. İlk önce kıta içinde, İngiltere'de (1830) başlayan demiryolu taşımacılığı ve ulaşımı daha sonraki yıllarda ülkenin birçok yönüne hızla yayılmaya başladı¹.

Demiryolu teknolojisinin öncelikle İngiltere'de gelişmesi, İngiltere'nin sanayi inkılâbının meyvelerini diğer ülkelerden daha önce toplamaya başlaması ile yakından ilgilidir². İngiltere örneğinde görülen bu durum, demiryolu sisteminin önemini daha ilk andan itibaren ortaya koymuştur. Bu çok önemli buluş, daha ilk zamanlardan itibaren kapitalist ekonomik sistemin oluşması ve yerleşmesinde belirleyici rol oynayan etkenlerin başında yer alacağını göstermiştir³.

Demiryolu sistemi genişledikçe sağladığı yararlar ve ekonomik gelişmeye kazandırdığı ivme, daha açık bir şekilde ortaya çıkmış ve sanayileşme olgusunun meyvelerini toplayan devletlerin etkinliğini pekiştiren araçların en başta geleni olmaya başlamıştır⁴.

Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Politikası

Demiryolları, bu niteliği ile Osmanlı devlet adamları tarafından gereksinim duyulan teknoloji olmakla birlikte demiryolunun stratejik yönünün ön plana çıktığı görülmektedir. Ancak daha ilk baştan itibaren sermaye, kalifiye elaman yokluğu ve siyasî şartların etkisi ile demiryolu yapım faaliyetlerine kendi önceliği dışında İngiltere'nin ekonomik ve siyasî çıkarlarının uygun gördüğü bir şekilde İngilizlerin telkinleri ile başlamıştır⁵. Bununla birlikte Padişah ve

¹ “Bu günkü manada ilk demiryolu İngiliz mühendis George Stephenson tarafından gerçekleştirildi. İlk tren seferleri de Liverpool – Manchester arasında yapılmaya başlandı”. Suavi Aydın, “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar bir Bakış”, *Kebikeç İnsan Bilimleri için Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 11., (2001), s. 49; Vahdetin Engin, “Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti”, *Türkler*, Cilt: XIV., (2002), s. 462; *Demiryolu, 19. yüzyılda İngiltere'de ortaya çıkmış ve burada en zengin örneklerini vermiştir*” Yonca Kösebay Erkan-Zeynep Ahunbay, “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, Cilt:7, Sayı:2, (2008) s. 16.

² İngiltere, Sanayi İnkılâbı ile önemli bir teknolojik gelişme trendi yakalamış; birçok teknolojik üretim sahaları oluşturmuştur. Dolayısıyla demiryolu sistemi oluşturmak için gerekli teknolojik gelişmeyi sağlamıştı.

³ Murat Özyüksel, “Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları”, *İktisat Dergisi*, Sayı: 334., (1999), s. 52.

⁴ Bülent Can Bilmiz, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, İstanbul 2000, s. 43; İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, (6. Basım), İstanbul 2004, s.152.

⁵ “Memleketimizde demiryolu inşa etmek arzusu, ilk önce ecnebler tarafından izhar edilmiştir. Hindistan'a kısa bir irtibat yolu temin etmek için, ilk demiryolu imtiyazı talebi İngiltere'den

Tanzimat devri devlet adamları, dikkatlerini demiryolu üzerine yoğunlaştırmışlar ve millî bir demiryolu özlemi içinde olmuşlardır.

Sultan Abdülmecid saray duvarlarına tren resmi asıp, özel doktorlarına, “*Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur*” dediği ve demiryolunun ne kadar önemli olduğunu idrak ettiği ifade edilmiştir. 1855 yılında devlet adamlarına yaptığı bir konuşmada da, borç alma konusunda düşülen çaresizliğin demiryolu ile çözülebileceğini düşüncesini ortaya koymuştur.⁶

Sultan Abdülaziz, tren hattının saray bahçesinden geçmesi söz konusu olduğunda, “*memleketime demiryolu yapılınsın da, isterse sırtımdan geçsin*” şeklinde bir açıklama yaptığı rivayet edilir. Sultan Abdülaziz’in demiryolu konusundaki istek ve azmini Baron Hirsch gibi bir başarısız bir deneyim söndürmemişti. Sultan Abdülaziz, 1872–1873 yılları arasında Wilhelm Von Pressel’e etraflı bir proje de hazırlatmış, ancak gerekli sermaye bulunamadığından bu proje uygulama alanına konulamamıştır.⁷

gelmiştir” Avni Zarakolu, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 12., Sayı 2., (1954), s. 574; Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, Sayı: V., (1984), s. 67; Engin, “Osmanlı Demiryolu...”, s. 462; Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, Ankara 1953, s. 10; Aydın, *a.g.e.*, s. 50; “1856 yılında İngilizlere verilen ve inşaatı 1857 yılında başlayan İzmir-Aydın demiryolu imtiyazıyla başlayan süreç, Fransızlar tarafında Manisa’ya doğru döşenen ikinci hatla sürdü. Ardından İngiliz sermayeli Mersin-Adana hattı yapıldı. Yüzyılın sonlarına doğru emperyalistler arası rekabet arttıkça, bu devletlerin Osmanlı demiryolları konusundaki rekabeti de sertleşti” Nevzat Evrim Önal, “Tanzimat’tan Cumhuriyete Tarımsal Dönüşüm (1858–1918)”, *Paper presented at Econ Anadolu 2009: Anadolu International Conference in Economics*, June 17-19, (2009), s. 11.

⁶ Engin, “Osmanlı Demiryolu...,” s. 463.

⁷ “17 Nisan 1865 tarihinde Nafia Nazırı Davut Paşa aracılığı ile Baron Hirsch’e 85 yıl süre ile 2000 km’lik bir demiryolu imtiyazı verdi. Ancak çıkan maddî anlaşmazlıklar yüzünden bu proje akim kaldı” Aydın *a.g.e.*, s. 51-52; Özyüksel, “Emperyalizm...”, s. 56; H. Bayram Soy, “Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı Alman Yakınlaşması”, *Osmanlı Özel Sayısı*, Cilt: I., Sayı: 31., (2000), s. 311; “Abdülaziz 1872 yılı Şubatında Alman mühendis Wilhelm Von Pressel’i “Asya Osmanlı Demiryolları” genel müdürlüğüne getirerek, hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Pressel’in padişahın istekleri doğrultusunda hazırladığı ayrıntılı demiryolu projesinin özelliği, başlangıç noktası olarak Akdeniz’i değil de İstanbul’u almış olmasıydı. 4670 kilometreyi bulan bu proje padişahın isteklerine uygun olarak Haydarpaşa’dan başlıyor, Ankara-Sivas-Musul-Bağdat üzerinden Basra’ya ulaşıyordu. Osmanlı Devleti’nin bu projenin altından kalkamayacağı ortadayken inşaata başlandı ise de 1875’de Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle Pressel’in projesi rafa kaldırıldı” İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 12., Sayı: 1., (2002), s. 314; İlknur Haydaroglu- İsmail Pehlivan, “Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23., Sayı:36., (2004), s. 157-158.

Sultan Abdülhamid'in dış politikasının büyük bir kısmına demiryolu yapma arzusu ve siyaseti etki etmiştir. Hicaz Demiryolu Projesi'nin, imkânsız olarak görülmesine rağmen, dünyanın dört bir yanında bulunan Müslümanların katkısını sağlayarak gerçekleştirmeye çalışması⁸ bunun yanında da ülkenin birçok yerinde -büyük malî yükler getirmesine rağmen-demiryolu imtiyazı vermesi Sultan Abdülhamid'in demiryolu siyasetinin önemli göstergeleridir. Sultan Abdülhamid, demiryolu yapım imtiyazlarını uluslar arası siyasette önemli bir denge aracı olarak kullanmış ve demiryolu projelerinin ne kadar stratejik bir konuma sahip olduğunu bu siyaseti ile ortaya koymuştur.

Fuat Paşa'nın, padişaha sunduğu vasiyetnamesinde; *“Hükümet-i seniyezinin vazgeçilmez bir görev sayması gereken ilk tedbir demir yollarımızın yapımıdır. Avrupa ülkeleri kadar demiryollarına sahip olduğumuz gün, zati hümayununuz dünyada önde gelen bir devletin başında olmuş olacaksınız”* diyerek demiryollarının uluslar arası arenada ne kadar stratejik olduğuna işaret etmiştir.

Osmanlı devlet adamlarının bu arzu, istek ve politikalara rağmen, Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu ekonomik ve siyasî koşullar bakımından demiryolu sistemini kuracak durumda değildi. Şartların zorlaması, Osmanlı devlet adamlarını; sermayesini yabancıların sağladığı demiryolu projelerine yönelmek zorunda kalmıştır.⁹ Bu, siyasî, ekonomik ve sosyal yönlerden birçok sorunları da beraberinde getirmiştir.

⁸Edward Mead Earle, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı(1903-1923)*, (Yayına Hazırlayan: Andaç Uğurlu) , (Çevirenler: K. Kargıcı, U. Uğurlu) İstanbul 2003, s. 29; Murat Özyüksel, “Hicaz Demiryolları”, *Türkler*, Cilt: XIV., (2002), s.470-473; Hicaz Demiryolu, Avrupa'nın kontrol gücüne karşı direnişin sembolüydü. Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryollarının ve Karayollarının Gelişim Sürecii* Ankara 2003, s. 29; “... other railway systems in the Ottoman Empire Which were finased, built, run and exploited by the Europeans in such a way as to... the Hijaz Railway was poject on attempt to resist European control. It was the will of... the muslim world for it was completely finansed by muslim donations”. Sheree Khairallah, *Railway in Middle East 1856-1948 (Political and Ekonomic Background)*, Beirut 1991, s. 84-85; “Halkın bağışları ile finanse edilen bu hat istisna edilecek olursa Osmanlı idaresinde bütün hatların inşa ve işletilmesi imtiyazla ecnebi şirketlerine verilmiştir” Zarakolu, a.g.m., s. 575.

⁹ Kaynak, a.g.m., s. 67; Özyüksel, “Emperyalizm...”, s. 5; Hicaz Demiryolları bunun haricindedir. Osmanlı demiryolu yapıcılığının yüz akı olarak kabul etmek gerekir. Zira bu hattın yapımı, Sultan II. Abdülhamid'in takip ettiği akılcı bir siyasetle İslam âleminin (hattı İngiliz sömürgesi olan Hindistan Müslümanlarının bile) katkıları sağlanarak gerçekleştirilmiştir. Her ne kadar yapımın imkânsız olarak değerlendirilse bile; Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti Tarihi*, Cilt: II., (1999), s. 592; Wolf Hutteroth, “Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolları”, (Çeviren: Nejat Göyünç), *Uluslar arası 700. Yılında Bütün Yönleri İle Osmanlı Devleti Sempozyumu*, (1999), s. 291.

Kısacası, demiryolu sisteminin önemini erken sayılabilecek bir dönemde anlayan Osmanlı devlet adamları, iktisadî ve siyasî şartların yönlendirmesi dolayısıyla yabancıların bu işe girmelerini istemek zorunda kalmışlardır. Bu nedenle, Osmanlı Devleti kendine ait bir demiryolu sistemi kuramamanın sıkıntılarını sonuna kadar hissetmiştir¹⁰. Bu yüzden de Osmanlı toprakları demiryolu imtiyazı koparmak isteyen büyük devletlerin mücadelelerine sahne olacaktır.

Osmanlı Topraklarının Stratejik Önemi ve Uluslararası Çıkar Çatışmaları

Osmanlı Devleti, konumu itibariyle çok önemli stratejik bölgelerin kilit noktalarını hâkimiyeti altında bulundurmuştur. Ayrıca XIX. asırda varlığı keşfedilen petrolün bol olduğu bölgelerin Osmanlı topraklarında bulunması¹¹; bu stratejik önemi daha da artmıştır.

Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinde bulunan geniş ovalar da, gıda ve tekstil sanayi için gerekli hammaddelerin yetiştirilebildiği ve doğru bir tarım yöntemi ve sulama yapıldığı takdirde kaliteli tarım yapılarak büyük miktarlarda gıda ve tekstil sanayi için hammadde yetiştirilebilecek alanlardır. Bu durum Osmanlı Devleti'ne başka bir stratejik üstünlük sağlamaktaydı.

Yine, İngiltere ve Fransa gibi sömürgeci güçlerin, sömürge yolları Osmanlı topraklarından geçmekteydi. Dolayısıyla bu bölgelerin ekonomik, idarî ve siyasî olarak kontrol altına alınması, sömürge sahiplerine önemli avantajlar getirecek nitelikteydi. Bu durum bu bölgeleri kontrol altına alacak devletin diğer devletlere karşı üstünlük kurmasını sağlayacaktı.

Bunlara ek olarak Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu siyasî, ekonomik ve sosyal alanlarda karışıklıkların hâkim olduğu ve yıkılma devri diyebileceğimiz süreci yaşamaktaydı. XIX. ve XX. asrı içine alan bu süreçte; 1821 Eflak - Boğdan İsyanı, Aynı yıl Mora İsyanı, 1828-1829 Osmanlı-Rus Harbi, 1831-1840 Mehmet Ali Paşa İsyanı, 1853-1856 Kırım Harbi, 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi (Trablusgarp Harbi) ve 1912-1913 Balkan Harpleri gibi yığınla mesele ile uğraşması dolayısıyla otorite ve gücünde önemli kayıplar verdi. Bu sorunların sebep olduğu süreçte, değişim ve gelişimi yakalayamayan Osmanlı Devleti, sömürgeci güçlerin bir anlamda

¹⁰ İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*, 2001 Ankara, s. 23.

¹¹ Can, *a.g.e.*, s. 93.

hedefi haline gelmişti¹². Osmanlı Devleti'nin bu durumu, devletin hâkimiyeti altında bulundurduğu stratejinin geleceğinin ne olacağı sorununu gündeme getirmişti. Bir anlamda demiryolu imtiyaz mücadeleleri bu geleceği tayin amacını taşımaktaydı.

Büyük Devletler, Amaçlar ve Demiryollarından Beklentiler

Demiryolu sistemleri, içinde barındırdığı sayısız özellikleri (askeri, stratejik, ekonomik ve siyasî) ile büyük devletlerin (İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya) dikkatini bölgeye çekerek bu devletleri çeşitli amaç ve beklentiler etrafına toplamıştır.

İngiltere

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden alacağı demiryolu imtiyazlarını; Sanayi İnkılâbı'ndan sonra yakaladığı teknolojik ilerleme ile ortaya çıkan gelişmenin önüne bir engelin çıkmaması¹³, Hindistan yolunun herhangi bir güç tarafından tehdit altına alınmaması¹⁴, zengin petrol kaynaklarına sahip olan Ortadoğu'nun, İngiltere'nin kontrolüne alınıp bölgeye hâkim olunarak, bölge stratejisinin, sonuna kadar İngiliz Devleti hizmetine sunulması, Sanayi İnkılâbı'ndan sonra hızlı nüfus artışının ortaya çıkardığı gereksinimlerin sağlanması için Osmanlı topraklarındaki temel besin maddelerinin İngiltere'ye ucuz ve kolay yoldan nakledilmesi, Osmanlı topraklarında bol miktarda bulunan pamuğun elde edilmesi, Petrolün yanında Osmanlı topraklarında bol miktarda bulunan önemli stratejik madenlerin (Krom, Cıva ve Fosfat gibi) İngiliz sanayinin hizmetine sunulması, Yakın ve Ortadoğu'da rakip güçlere karşı stratejik üstünlüğün sağlanması, Fransa, Rusya ve Almanya gibi büyük devletlerin bu bölgelerde kontrol altına alınması, Süveyş Kanalı'nın ticarete sağladığı cazibenin sürdürülmesi amacıyla almak istiyordu. Bu dönemde İngiliz dış politikası

¹² Earle *a.g.e.*, s. 17-32.

¹³ "İngiltere, Sanayi İnkılâbı ile ulaştığı durumunu daha da güçlendirmek fırsatını yakalamış, dünya üretimindeki payını çok kısa sürede 1,9'dan 19,5'e çıkarmıştı" Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, (Çeviren: Birtane Karanakçı) İstanbul 2002, s. 192-194.

¹⁴ Hindistan, İngiltere için ekonomik bakımdan oldukça önemli bir sömürge idi. Buranın akıbetinin Osmanlı toprakları üzerinde olması; İngiltere'nin imtiyaz mücadelesine girmesinde önemli etkenlerden biri durumuna getirdi. Zira güneş batmayan İmparatorluk vasfının korunması ancak Hindistan'ın elde tutulmasına bağlıydı.

yukarıda ana başlıklarla değindiğimiz amaçları gerçekleştirmek ilkesi üzerine şekillenmiştir. Başa gelen her hükümet bu program doğrultusunda politikalar üretme yoluna gitmiştir. Bu başlıklara kısa kısa değinmekte yarar görülmektedir.

Bilindiği gibi İngiltere, sömürgecilik yarışında, Sanayi İnkılabı'nın verdiği olanaklar sayesinde rakiplerine oranla daha üstün bir durumdaydı ve güçlü bir donanma ve ticaret filosu, onun sömürgecilik ve kolonizasyon yarışındaki üstünlüğü pekiştirmişti. Bu yüzden İngiltere sahip olduğu mevcut durumunu devam ettirecek bir siyaset felsefesi gütmüştür¹⁵. Demiryolu imtiyaz mücadelelerinde ortaya koyduğu hatt-ı hareket bahsedilen siyaset felsefesinin önemli örneklerinden biri olmuştur.

Demiryollarının yapımının planlandığı coğrafya, İngiltere için stratejik hammadde (modern sanayinin gereksinim duyduğu madenlerden petrol, kömür, zımpara vs.) kaynaklarına sahip bir bölge olması dolayısıyla çok önemli faaliyet alanı idi. Bölgenin, iktisadî ve teknolojik bakımdan dünyanın en geri kalmış yerleri olması, potansiyel bir pazar olduğu anlamına da geliyordu. Dolayısıyla İngiltere'nin bu pazarda var olması, onun sanayi geleceği için önemli bir anlam taşıyordu¹⁶.

Süveyş Kanalı'nın hisselerini 1876 yılında ele geçiren İngilizler, Fransa'ya Ortadoğu'da Fransa ile ortak hareket etme mecburiyetinden kurtulmuştu. Bu kanalın stratejik öneminin devam etmesi ve bu yola alternatif bir güzergâhın çıkmaması İngiltere'nin strateji planlarından birisiydi. İngiltere'den başka bir devletin, Süveyş Kanalı'nın stratejisi ortadan kaldıracak demiryolu imtiyazını alması; Hindistan'a ulaşmak için kullanılan yolları tehdit ederek, demiryolu imtiyazını alacak bu devletin, İngiltere'nin aleyhine olarak yeni bir stratejik üstünlük sağlaması anlamına geliyordu¹⁷.

İngiltere, Batı Anadolu'da aldığı demiryolu imtiyazlarıyla önemli tarım bölgeleri üzerinde de nüfuz kurmuştu¹⁸. Almanya'nın Anadolu demiryolu imtiyazlarını bir biri ardına almaya başlamasıyla İngiltere'nin nüfuzu altında

¹⁵ "İngiltere, Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine giden yolları güvenlik altına alma politikasını bütün 19. Asır süresince dış siyasetinin temeli kabul etmiştir". Tefik Çavdar, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, İstanbul 1970, s. 120,

¹⁶ Earle, *a.g.e.*, s. 12-13.

¹⁷ M.S. Anderson, *The Great Powers and Near East 1774-1923 (Document of Modern History)*, London 1970, s. 141-142; Can, *a.g.e.*, s. 97; Tahsin Banguoğlu, "Bağdat Demiryolu Meselesi", *Yeni Türk*, Sayı: 56., (1937), s. 1055; Earle, s. 87; Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, Ankara 1997, s. 473; Soy, *a.g.e.*, s. 223.

¹⁸ Kaynak, *a.g.e.*, s. 69.

olan bu verimli topraklar Almanya'nın nüfuzu altına geçmesi tehlikesi ile kaşı karşıya kaldı. Dolayısıyla İngiltere tarım potansiyeli yüksek olan bölgeyi elinde tutmak için girdiği faaliyetler, demiryolu imtiyaz mücadelelerinin başka yönünü teşkil etmekteydi.

İngiltere, Osmanlı Devleti'nin, herhangi bir tehdit unsuru olmayacak şekilde güçlenmesi politikasını güdüyordu. Bu politikanın temel amacı, dünyanın herhangi bir yerinde İngiliz çıkarlarını tehlikeye atacak güçte bir devletin ortaya çıkmaması sağlamaktı. Osmanlı Devleti'nin hâkimiyeti altında bulundurduğu toprakların bir başka devletin egemenliği altına girmemesini sağlamak gerekiyordu. Bu stratejiler Osmanlı Devleti'ni de tam anlamıyla güçlendirmemesi gerekiyordu. Bu yüzden İngilizler, Osmanlı topraklarında yeterli ve uygun bir demiryolu ağının kurulması ile Osmanlı topraklarında ortaya çıkacak olan ekonomik canlanma, merkezi otoritenin kuvvetlenmesi ve ulaşım kolaylıkları ile devletin kendi hayatini sürdürülecek bir güce kavuşacaktı. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti'nin gücü ve otoritesi, İngilizlerin sömürgelerindeki Müslümanları etrafında toplayamayacak ölçüde olmalı ve İngiltere'yi tedirgin etmemelidir¹⁹. Bu yüzden Osmanlı Devleti İngilizlerin müsaade ettiği ölçüde ve İngiltere'ye bağlı bir şekilde güçlenmeliydi.

İngiltere, 1882 yılında Mısır'a yerleşerek önemli bir stratejik alana sahip olmuştu. Mısır'ın İngiliz hâkimiyetinden çıkması, Süveyş Kanalı'nın Hindistan ve Uzakdoğu ile olan bağlantısının kesilmesine sebep olacak tehlikeleri içinde barındırıyordu²⁰. Osmanlı Devleti'nin Mısır'a tekrar hâkim olması, Hindistan, Afganistan ve İran'da İngiltere aleyhine tehlikeli etkiler yaparak, Osmanlı Devleti'nin, Anadolu, Suriye ve Basra'da tamamlanmış bir demiryolu sayesinde Mezopotamya üzerine gelebilecek bir İngiliz saldırısına karşı koyması imkânı verecektir. Bu yüzden İngiltere'nin Mısır politikası, bahsedilen İngiliz stratejisinin teminine dönük olmuştur.

İngilizler, Fransa'nın Osmanlı topraklarında stratejik bir üstünlük sağlamasını istemiyordu. Çünkü, bölgede stratejik açıdan güçlü bir Fransa, İngiltere'nin Yakın ve Ortadoğu'daki çıkarlarını rahatlıkla tehdit edebilir, hatta elinden bile alabilirdi. Zaman zaman Almanya'ya karşı birleşmeler de²¹

¹⁹ “İngiltere için güçlü bir Almanya tarafından desteklenen ve güçlenmiş bir Osmanlı devleti, İngiliz İmparatorluğunun belkemiği olan Süveyş Kanalı'nı tehdit etmesi bakımından tehlikeli bir devlet halini alır, Mısır, Hindistan gibi İngiliz sömürgeleri olan Müslüman ülkelerde İngilizlere karşı ayaklanmalar düzenletebilirdi” Earle, a.g.e., s. 188.

²⁰ Soy, a.g.e., s. 19-20, 223.

²¹ Earle, a.g.e., s. 191-193.

nihayetinde her ikisi de kendilerine hammadde ve pazar sağlamak için sömürgecilik faaliyetlerinde bulunan devletlerdi. 1876 yılında Süveyş Kanalı'nın hisselerini ele geçirerek Fransa'ya olan bağımlılıktan kurtulan İngiltere, Bağdat Demiryolunun imtiyazını da Almanya'ya kaptırarak tekrar bağımlı duruma düşmek istemiyordu. Anadolu ve Bağdat Demiryolu bu yönden de İngiltere için anlamlıdır.

Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını alan bir devletin uluslararası arenada çok daha etkin ve yetkin duruma geleceği bir gerçektir. İngiltere, bu imtiyaz mücadelesinde var olan bütün devletlere şüpheli gözle bakmış, kendisini biraz daha öne çıkartacak fırsatları her zaman kollamıştır. Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazındaki İngiliz mücadelesinde İngiltere'nin bu siyaset felsefesi ağırlığını koymuştur.

Fransa

Fransa'nın demiryolu imtiyazı mücadelelerine girişmekteki amaçları; Kuzey Afrika'daki sömürü bölgelerinin(Tunus ve Cezayir gibi) güvenliğinin sağlanması, Osmanlı toprakları üzerinde yaptığı ekonomik ve kültürel yatırımların tehdit altına girmemesi, Osmanlı topraklarındaki her türlü zenginlikten pay almak istemesi, İngiltere ve Rusya gibi devletlerin Fransa'nın çıkarlarını tehdit edecek etkinliği ulaşmasının önlenmesi, tarihî Alman düşmanlığı dolayısıyla, Fransa'nın çıkar bölgelerine yakın yerlerdeki Alman girişimlerinin önlenmesi, kıta Avrupa'sında söz sahibi olacak bir Fransa hedefi, uluslararası politikada etkin olunacak stratejinin sağlanması, Suriye bölgesinde daha önce elde ettiği nüfuz bölgelerinin tehlikeye girmesinin önlenmesi, Süveyş Kanalı dolayısıyla kaybettiği stratejik üstünlüğü demiryolları ile yeniden sağlamak istemesi şeklinde özetlenebilir.

Fransa 1830 yılında Cezayir 1881 yılında Bardo Anlaşması ile de Tunus'a yerleşerek Kuzey Afrika'da sömürge alanları oluşturmuştu. Fransa bu alanları genişletmek fırsatını kolluyordu. Süveyş Kanalı projesi Fransız etkinliğinin genişlemesine vesile olmuş, stratejik bir üstünlük sağlamıştı²². Ancak İngilizler, 1876 yılında Süveyş Kanalı'nın hisselerini alıp 1882 yılında da Mısır'a yerleşmesi, Fransa'nın bölgedeki hareket alanını kısıtlamış, stratejik

²² Abdurrahman Çaycı, *Büyük Sahra'da Türk Fransız Mücadelesi 1858- 1919*, Ankara 1995, s. 13; Bir kere İngiltere 1876 yılına kadar Fransa'ya, Hindistan'a ulaşmak için bağımlı duruma gelmişti. Bu bile Fransa için önemli bir siyaset stratejisi sağlamıştı. Ancak 1876 yılında projenin hisselerin İngilizlere kaptırarak bu stratejiden yoksun kaldı; Çaycı, *a.g.e.*, s. 57.

açından önemli bir darbe yemişti. Bu yüzden Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının alınması, Fransa oldukça önemli bir stratejik plandı. Fransa Osmanlı topraklarına dair politikalarını hep bu stratejik denklem üzerinde yürütmüştür.

Fransa'nın Suriye ve civarında oluşturduğu nüfuz bölgelerini de tarihi bir hak olarak görmekteydi ve Fransızlar, bölgeye misyonerler göndererek, okullar açarak yerleşip önemli ticarî yatırımlar yaparak ticaret bölgeleri oluşturmuşlardı. Fransızlar bu nüfuz bölgelerini misyonerler göndererek, okullar açarak ve dinî kurumlar kanalı ile desteklenmekteydi. Ayrıca bölgede birçok demiryolu imtiyazı olarak Suriye bölgesinin önemli yerlerine demiryolu inşa etmişlerdi. Dolayısıyla bölge, Fransa'nın stratejik nüfuz alanı olmuştu. Fransa'nın, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının rakip bir güce, hele hele Almanya'ya kaptırması, bu bölgedeki nüfuz alanları için önemli bir tehdit olabilirdi. Bunun yanında da Fransa'nın Katolik koruyuculuğu ideolojisi de tehdit altına girebilirdi. Bunun için Fransızların bu bölgede oluşturduğu nüfuz alanlarının kontrolü Bağdat-Anadolu Demiryolları sebebiyle daha kolay ve kat'i olacaktır²³. Yine Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının Fransızlarca alınması, bölgedeki Fransız etkinliğini perçinleyecek, İngiltere, Almanya ve Rusya gibi devletleri Fransa'ya bağlı hale getirecekti²⁴.

Fransa bölgede güçlü bir Osmanlı Devleti'ni de çıkarlarına aykırı bulmaktaydı. Çünkü Fransa, 150.000.000'lük bir müslümat kitlesini sömürsü altında bulunduruyordu. Güçlü bir Osmanlı, Fransa'nın işgal ve sömürsü altında bulunan Müslüman kitlenin Osmanlı Devleti'ne meyil ederek Fransa'ya karşı isyan hareketine girebilir ve Osmanlı halifesinin cihat çağrısına karşılık vererek Fransa'ya karşı savaşabilirdi. Bütün bunlar Fransa'nın ürktüğü meselelerdi²⁵.

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, Osmanlı toprakları gerek petrol, gerekse değerli maden yatakları bakımından önemli kaynakları içinde barındıran bölgeleri kapsamaktaydı. Diğer büyük güçler gibi Fransa da bu kaynakları kontrol altına almak amacını güden bir siyaset çizgisi belirlemişti. Bu bölgelerde demiryolu imtiyazının alınması, bölge zenginliklerinin kontrolü anlamına geldiğini iyi bilmekteydi. Bu zenginlikler, buraya hakim olan devleti stratejik anlamda önemli üstünlükler sağlayacağını farkında olan Fransa, İngiltere gibi bu bölgelerin kontrol altında tutulması gerektiğini düşünüyordu.

²³ Earle, *a.g.e.*, s. 147-149.

²⁴ Özyüksel, "Emperyalizm...", s.60; Soy, *a.g.e.*, s. 203; Kaynak, *a.g.m.*, s. 74.

²⁵ Earle, *a.g.e.*, s. 146.

Bu yüzden başta İngiltere olmak üzere büyük devletlerle çıkar çatışması içindeydi. Yine yukarıda bahsettiğimiz Osmanlı topraklarının tarım verimi bakımında geliştirilebilir olması ve stratejik tarım ürünlerinin bol miktarda yetiştirilebilir olması durumu Fransa'yı bölgeye çeken başka bir etkendi.

Rusya

Rusya ise öncelikle tarihî rüyası olan sıcak denizlere inme politikası, Güney Kafkasya'da kurduğu savunma stratejisinin geleceği, Orta Asya'ya hâkimiyet kurma düşüncesinin önünde bir engel görmek istememesi, Balkanlarda kontrolü kaybetme korkusu²⁶, Almanya'nın güçlenip Rus çıkarlarına vereceği zararı ortadan kaldırmak düşüncesi, Osmanlı Devleti'nin paylaşımında kendisine düşecek payın tehlikeye gireceği korkusu, Osmanlı Devleti'nin güçlenmesinin önlenmesi, Uzak Doğuya kuracağı hâkimiyet planlarının önündeki engellerin bertaraf edilmesi, Osmanlı topraklarındaki tarım ürünlerinin Rusya'ya kolay bir şekilde sevkinin sağlanması gibi nedenlerle demiryolu imtiyaz mücadelelerine girişmesindeki nedenleri oluşturur.

Anadolu'yu Bağdat'a bağlayacak bir demiryolunun Rusya için ne anlam ifade ettiğini anlamak için geleneksel Rus politikasını bilmek yeterli olacaktır. Bilindiği gibi Rusya, kendine hayat sahası bulma işini ancak, sıcak denizlere inmek suretiyle gerçekleşeceğini düşünüyordu. Ancak Anadolu-Bağdat Demiryolu, Rusya'nın sıcak denizlere inmek hedeflerine ciddi bir set anlamına gelmekteydi. Ayrıca Rusların Hazar bölgesinde kurduğu demiryolları ile rekabet etmesi ve Rusya-İran demiryolunun başarısını ve önemini tehlikeye atması, bunun yanında, Sibiryaya demiryollarına alternatif olması, Rusya'nın bu imtiyaz mücadelesine girmesinde diğer sebeplerdi.

Yine, Anadolu demiryollarının Suriye'ye kadar uzatılması Rus rüyalarının gerçekleşmesini, Kafkasya, Ermenistan ve Doğu Anadolu yolu ile İskenderun'a bir demiryolu yapım planlarını suya düşürecekti. Anadolu demiryolunun Mezopotamya'ya ulaşacak olması, Afganistan ve İran'daki

²⁶ Balkanlarda yapılacak ve İstanbul ile Avrupa'yı birbirine bağlayacak bir demiryolu, Rusya'nın hem balkanlarda kontrolü kaybetmesi hem de boğazların savunmasının güçlendirilmesi dolayısıyla da sıcak denizlere inmek hayalinin sönmesi anlamına gelecektir. Aynı Demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya bağlayacağından önemli bir stratejik unsurun da Osmanlı Devleti'nin yararlanacağı bir ortam sunacaktır. Böyle olunca da Osmanlı Devleti birçok konuda bu stratejisini kullanarak Avrupa ile stratejik işbirliğine girebilir.

pazarları Rusya'nın aleyhinde olarak Alman rekabetine açacaktı²⁷. Mezopotamya'daki petrol yataklarının zengin olması, Rus kontrolündeki Kafkasya petrol kuyularının stratejik değerini olumsuz bir şekilde etkileyeceği anlamına geliyordu. Bu nedenle Rusya da Anadolu-Bağdat gibi bir demiryolu projesinin karşısında yer alıyordu²⁸.

Bilindiği gibi Rusya, Osmanlı Devleti ile 93 Harbi'ni yapmış ve büyük zafer kazanmıştı. Bu savaş sonrasında Rusya Osmanlı Devleti'nden savaş tazminatı almaya hak kazanmıştı. Osmanlı Devleti'nin demiryolu imtiyazı için vaat ettiği mali garantiler devleti önemli bir ekonomik yükün altına sokmuştu. Bu yüzden Rusya'nın bu savaş tazminatını alamama riski ile karşı karşıya kalabilirdi. Bu yönden de Rusya bu demiryolu projesine karşı çıkmaktaydı²⁹.

Osmanlı Devleti, Bulgaristan ve Rusya'dan buğday ithal ediyordu. Anadolu demiryolları ile taşınan buğdayın ucuzlaması ve ayrıca demiryolu döşenen yerlerin tarım üretiminin ciddi bir şekilde artacak olması dolayısıyla Bulgaristan ve Rusya'dan buğday ithalini gerektirmeyecekti³⁰. Bu durum Rusya için önemli bir ekonomik kayıpla karşı karşıya bırakacaktı. Bu durum da, Rusya'nın Osmanlı topraklarında demiryolu inşasına karşı çıkması için başka bir geçer sebep olarak görünüyordu.

Rusya demiryolu imtiyazına Osmanlı Devleti'ne yapacağı etki dolayısıyla da karşı çıkmaktaydı. Zira bu demiryolu hatları, Osmanlı Devleti'nin güçlenmesi ve etkinliğinin artmasının önünü açacağı anlamına geliyordu. Güçlenen bir Osmanlı Devleti Rusya'nın sıcak denizlere inme politikasının önünde bir engel olacağından, Rusya'nın aleyhine idi. Bunun için bu hatların yapımı engellenmeliydi. Bu yüzden demiryolu imtiyaz mücadelesine giren ilk devletlerden biri olmuştu. Ancak Rus sermayesi ve tekniği bu çapta geniş bir demiryolu projesini kaldırarak durumda değildi³¹. Böyle olunca da demiryolunun imtiyazını almak yerine imtiyaz girişimlerini engellemek yoluna gitmiştir. Bunun için zaman zaman İngiltere, zaman zaman da Fransa ile aynı

²⁷ Earle, *a.g.e.*, s. 134-135,157; Can, *a.g.e.*, s. 99.

²⁸ Earle, *a.g.e.*, s. 135.

²⁹ Earle, *a.g.e.*, s. 37.

³⁰ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 158; Hutteroth, *a.g.m.*, s. 294; Donald Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım*, (Çevirenler: Nlay Özok Gündoğan- Azat Zana Gündoğan), İş Bankası Kültür Yayınları, 2008, s. 162-163.

³¹ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 157; Earle, *a.g.e.*, s. 136-138.

yönde hareket etmiş,³² bu konuda Osmanlı Devleti'ne baskı yaparak imtiyaz anlaşmalarının önüne geçmeye çalışmıştır.

Almanya

Almanya'nın demiryollarından beklentilerini, birliğini 1871 gibi geç bir dönemde sağlaması dolayısıyla uluslararası kaynak paylaşımı ve nüfuz bölgeleri edinme yarışında geç kalınışın telafi edilmesi, uluslararası politika arenasında etkin bir şekilde var olabilmek için gerekli maddî alt yapının sağlanması, hızlı bir şekilde gelişen Alman sanayinin kaynak ihtiyacının kolay, ucuz ve hızlı bir şekilde Almanya'ya ulaştırılması, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletlerin Ortadoğu'da kontrol altına alınarak Almanya'ya daha rahat hareket edebileceği bir ortamın sağlanması, uluslararası politikada güçlü bir şekilde var olarak "Weltpolitik" felsefesinin işler hale getirilmesi, Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz tesis edilerek Osmanlı topraklarında bulunan zenginliklerin ele geçirilmesi, İngiltere'nin Süveyş Kanalı ve Mısır gibi bölgelerde kurduğu stratejik üstünlüğünü demiryolları vasıtasıyla sınırlandırıp İngiltere'nin sahip olduğu stratejik üstünlüğün ortadan kaldırılması düşüncesi ile Ortadoğu üzerinde Alman hâkimiyetinin tesis edilmesi, Almanya'ya, süper güç olmak için gerekli dinamiklerin sağlanması şeklinde özetleyebiliriz.

XIX. asrın ikinci yarısında birliğini tamamlayan Almanya, uluslararası arenada etkin bir şekilde var olmak için güçlü bir ekonomi ve siyasî sistem kurmak zorunda idi. Bu, ancak sağlam ve sürekli bir sömürge kaynağından geçiyordu. Ancak Almanya'nın işi, birliğini geç kurması dolayısıyla dezavantajlı bir konumdaydı. Bu yüzden klasik sömürge felsefesinden farklı bir hareket tarzı oluşturmak zorundaydı. Ayrıca önemli bölgelerin daha önce Fransa ve İngiltere gibi geleneksel sömürgeciler tarafından kontrol altına alınması, Almanya'nın seçenek şansı sınırlıyordu. Çin, Almanya için yakın vadede getiri sağlayacak durumda değildi. Her şeyden önce çok uzak bir yerde bulunuyordu. Dolayısıyla Çin'i kontrol edebilecek deniz gücüne sahip olmak gerekiyordu. Ancak Almanya için bu şimdi zordu³³. Bu sıralarda Rusya'nın da sanayileşme sürecine girmesi, Çin'in Almanya için iyi bir sömürge alanı olamayacağı

³² Rusya'nın Demiryolu imtiyazlarına yaklaşımı için bakınız: İlknur Haydaroğlu- İsmail Pehlivan, "Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23., Sayı: 36., (2004), s. 151-174

³³ Mithat Baydur, "Osmanlı Alman İlişkilerinde Anadolu Bağdat Demiryollarının Yeri", *Osmanlı*, Cilt: II., (1999), s. 347.

anlamına geliyordu³⁴. Uluslar arası sömürge yarışında durum böyle bir hal alınca, Almanya için tek bir seçenek kalıyordu: Osmanlı Devleti.

Osmanlı Devleti, bu döneme içinde bulunduğu ekonomik, sosyal ve siyasî durumun etkisiyle güçlü bir devlet niteliğini kaybetmiş bir şekilde girmişti. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu şartlar, Almanya için Osmanlı toprakları uygun bir hedef durumunda bulunuyordu. Buna rağmen, Osmanlı Devleti klasik sömürge politikalarının uygulanabileceği bir ülke de değildi. Eğer Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi bir sömürge anlayışı benimsemesi durumunda, Osmanlı topraklarında yararlanma fırsatını hiç bir zaman bulamayabilirdi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti ile iyi ilişkileri öyle bir zemine oturtmalıydı ki, Osmanlı zenginliklerinden dilediği gibi faydalanabilin.

1878 Berlin Kongresi ile Osmanlı Devleti, Balkanlardaki topraklarının büyük bir kısmını kaybetmişti. Aynı anlaşmadan sonra İngiltere, Rusya ve Fransa gibi geleneksel güçler Osmanlı Devleti'ni paylaşma politikasını açık gütmeye başlayınca, Osmanlı Devleti, ciddi bir savunma ve denge politikası uygulayacağı bir ortam oluşturmak zorunda idi³⁵. Ancak işi oldukça zor görünüyordu. Çünkü büyük güçlerin hepsi Osmanlı Devleti'nin karşısında bulunuyordu. Almanya için bir tek iş kalmıştı. Onlardan farklı bir politika izlemek!.

Almanya, öncelikle Osmanlı Devleti'nin bekasının devamını isteyen ve bu yolda politika yürüten bir devlet görüntüsüne büründü. Her fırsatta “*Osmanlı topraklarında gözü olmadığı, Osmanlı Devleti'ne düşman olan devletlere karşı Osmanlı Devleti'nin yanında olunduğu*” mesajı veriliyordu. Şiddetle denge politikasına ihtiyaç duyan Osmanlı Devleti için bu durum önemli bir fırsattı. Yani ortaya çıkan siyasî vaziyet bir Türk-Alman yakınlaşmasını zorunlu hale getirmekteydi³⁶. Böyle bir denge unsuruna ihtiyaç duyan Osmanlı Devleti'nin, Almanya'ya “*barışçı yoldan*” sızmak için fırsatlar çıkaracağı muhakkaktı. Bu fırsatlar, Almanya'nın Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü koruma politikası, Alman ticarî etkinliğinin ve yatırımlarının süratli bir şekilde artması, Berlin Kongresi'nden sonra büyük güçlerin Osmanlı Devleti üzerindeki politika

³⁴ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 20.

³⁵ “*Osmanlı diplomatları, Berlin Kongresinden sonra kendilerini destekleyecek ve dengeyi sağlayacak yeni bir güç aramaya başlamışlardı ki, bu da 1871 yılında Fransa'yı yenerek ağırlığını ortaya koyan Almanya'dan başka bir ülke değildi*” Yuluğ Tekin Kurat, *Osmanlı İmparatorluğunun Paylaşılması*, Ankara 1976, s. 10.

³⁶ Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, Cilt: I, II, (13. Basım) Ankara (Tarihsiz),s. 434, 46; Uçarol, *a.g.e.*, s. 304.

değişikliği nedeniyle Almanya lehine oluşan uygun ideolojik ortam ve bu ortamın sonucunda Osmanlı ordusunun Alman subaylar vasıtasıyla modernleştirilmesi girişimleri doğrultusunda Alman subaylarının Osmanlı ordusunda görev almaları, II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ni ziyaretleri³⁷ şeklinde tezahür etti. Bütün bu koşullar, Osmanlı Alman yaklaşmasını perçinlemiş; Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazlarında, Almanya'yı diğer sömürgecilere (İngiltere, Fransa ve Rusya gibi) daha şanslı bir konuma yükseltmişti.

Anadolu-Bağdat Demiryolunun Almanya için ifade ettiği anlam ise şu şekilde belirmişti: Almanya birliğini geç kursa da Sanayi İnkılâbı'ndan nasibini almış bir ülke idi. Bu yüzden birliğini sağlar sağlamaz hızlı bir sanayileşme sürecine girdi.

Bu yüzden bölge, geri kalmışlığın bir sonucu olarak Almanya için önemli bir hammadde ve pazar kaynağı niteliğindediydi. Bölgenin petrol, krom, bakır, kurşun gibi madenler yönünden oldukça zengin olduğuna değinmiştik. Dolayısıyla Osmanlı toprakları Alman sanayii için ve sürekli bir kaynak bölgesi olabilirdi.

Ayrıca uygun sulama ve tarım teknikleri ile tarımsal verimde sağlanacak artış, besin ve tekstil için önemli kaynak bölgeleri niteliği kazanabilir ve Almanya'nın hizmetine sunulabilirdi³⁸.

Bölgenin denizden içeride olması, İngiliz donanmasının saldırısından kolayca korunacağı gibi demiryolu vasıtasıyla bölgede kurulacak etkinlik ile İngiltere ve Fransa'nın hayat sahalarını kolay bir şekilde tehdit edebilir hatta buraları Alman kontrolüne geçirebilirdi³⁹.

Yine Anadolu ve Bağdat gibi stratejik bölgelerde demiryolu imtiyazı almak Almanya'ya Weltpolitik'i uygulamak için önemli stratejik imkânlar sağlayabilirdi. Ayrıca bu bölgelerde hâkim olmak diğer güçlerin sömürge bölgeleri için öldürücü darbeler vuracağı anlamına geliyordu.

Alman politikasının Yakındoğu'da uygulama alanı bulması, güçlü ve ekonomisi uygun bir Osmanlı Devleti olduğu müddetçe mümkündü. Bunun için Osmanlı Devleti'nin geri kalmış bölgelerine demiryolu inşa edilmesi hem Osmanlı Devleti'nin ekonomik ilerlemesini-en azından borçlarını daha kolay

³⁷ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 85; Rathmann, *a.g.e.*, s. 72.

³⁸ Soy, *a.g.m.*, s. 314.

³⁹ Rathmann, *a.g.e.*, s. 69.

1893'ten 1923'e Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri

ödeyerek büyük güçlerin baskısında kurtulmasını-sağlayacak hem de Almanya bu geri kalmış bölgelerin zenginliklerinden yararlanma fırsatını yakalayacaktır.

Dünya politikasında etkin bir şekilde var olmak isteyen Almanya demiryolu imtiyazı aldığı bölgelerin stratejisini bu yönde kullanarak uluslararası politikayı kendi lehinde etkileyebilir ve bu yolla ekonomik ve siyasî çıkarlar sağlayabilirdi.

Osmanlı toprakları olan ve eski ticaret yollarının geçtiği yerlere tesadüf eden bu bölgeler kurulacak demiryolu sayesinde tekrar tercih sebebi durumuna getirilerek, bölge ticareti tekrar canlanabilir, Alman nüfuzu altına girmesi ile de Alman ekonomisine önemli kazançlar sağlanabilirdi.

Anadolu'dan Basra Körfezine kadar bir demiryolu ile Süveyş Kanalı'nın tehlikeye düşmesi, bir anlamda İngiltere ve Fransa'yı ulaşım ve kaynak konusunda Almanya'ya bağlı duruma getirebilir, bu da Almanya'nın süper güç haline gelerek rakipsiz kalmasını sağlayabilirdi.

Almanya, bütün bunların farkında olduğundan demiryolu imtiyaz mücadelelerine sebep olacak girişimlerde bulunmuştu. Zira mücadeleler, Alman etkinliğinin engellenmesi ya da Almanya'nın yerine geçilmek istenmesi nedeniyle çıkmıştır.

Osmanlı Devleti

Osmanlı Devleti için demiryolları; 19. asırda tırmanışa geçen ayrılıkçı isyanların bastırılması ile merkezi otoritenin daha kolay ve hızlı bir şekilde sağlanması düşüncesi, ülke içi ekonomik durgunluğun aşılmasında çok önemli olan iç ticaretin canlandırılması, Avrupa ile bütünleşmek için stratejik bir ortam oluşturulması, ulaşım ve iletişimin daha süreli hale getirilmesi, ticaret güzergâhı olarak tercih sebebi olmaktan çıkan Osmanlı topraklarının eski etkinliğine kavuşturulması, askeri anlamda stratejik üstünlüğün sağlanması ve uluslararası arenada yalnız kalan Osmanlı Devleti'nin denge siyaseti gütmek gibi amaçları gerçekleştirilmesi anlamlarını taşıyordu.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu politikasının tümünde ağırlığını hissettiren etken, temelde askeri amaçlı olsa da, devletin bozulan otoritesinin yeniden sağlanması, çıkacak ayrılıkçı isyanların önüne geçip isyan bölgelerine en çabuk bir şekilde asker sevkini sağlayarak, isyanı daha kısa sürede

bastırılması ve ortaya çıkacak kötü sonuçların bertaraf edilmesi idi. Bunun belli ölçüde sağlandığı görülecektir⁴⁰

Osmanlı Devleti için demiryolunun iktisadî önemi ise, Osmanlı topraklarının tümünde hâkim olan ekonomik durgunluk ve geriliğe çare bulmak amacıydı. Öncelikle demiryolu hattının geçtiği yerlerde iktisadî canlanma yaşanacaktı. Buralardaki madenler de işletmeye açılarak üretim artacak, ticaret gelişecek, halkın refah düzeyi yükselecek, merkeze uzak ve verimli tarım arazilerinden çıkan ürün daha kolay ve daha ucuza taşınır dolayısıyla da fiyatlar düşecek ve mahallî kıtlıkların önüne geçilebilecekti⁴¹. Bunların sonucunda ise devlete ödenen vergi artacak, yaşanan malî sıkıntıların hafifletilmesi sağlanacaktı. Ayrıca Duyûn-u Umûmiye'ye olan borcu, zamanında ödenerek devletin itibarı yükseltilebilecekti⁴².

Anadolu-Bağdat Demiryolu özelinde olacağı gibi Osmanlı Devleti'nin ihtiyacı olan denge politikası için önemli bir zemin oluşturacaktı. Zira Berlin Anlaşması ile Osmanlı Devleti'ne karşı değişen siyasî felsefe, Osmanlı Devleti'ni denge politikası gütmek zorunda bırakmıştı⁴³. Bu hattın imtiyazını vereceği devleti yanına alacak olan Osmanlı Devleti-her ne kadar bu imtiyazlar kanalı ile sömürülüyor ise de- uluslararası politikada önemli bir denge unsuruna sahip olacaktı. Bu da Sultan Abdülhamid için önemli bir politika sahası oluşturacak, toprak bütünlüğünü daha kolay ve daha az kayıplarla korumanın yolunu bulunacaktı. Çünkü bu hattın imtiyazını almış olan bir devlet Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumak zorunda kalacaktı ki, elde ettiği imtiyazların meyvelerini toplayabilsin. Böyle bir siyasî ortamın sağlanması ile

⁴⁰ Earle, *a.g.e.*, s. 84; Onur, *a.g.e.*, s. 41; “*Bu demiryolları, Osmanlı İmparatorluğu’nu, Avrupa’nın ağır bastığı dünya ekonomisine daha sıkı bağlanmanın yanı sıra bir zamanlar uzak ve huzursuz vilayetler üzerinde Osmanlı İmparatorluğu’nun idarî ve askeri denetimini güçlendirmişti*”. Donald Quataert, “19. Yüzyıl’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: VI., (1985), s. 1630.

⁴¹ “*Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına duydukları ilgi önemli bir faktör olmuştur. Bu ilginin temel nedeni, yönetsel-stratejik kaygılara dayanmaktadır. Çünkü ülkede giderek artmakta olan iç ve dış problemlerin demiryolunun ağırlayacağı süratli asker sevkiyatı ile önenebileceği düşünülmüştür. Bunun yanı sıra demiryollarının ulaşım sorununu çözeceği ve artan üretimle birlikte âşar vergisinden elde edilecek gelirin artacağı ve mali bunalıma bir çözüm getireceği umulmuştur*” Abdunnur Yıldız, *Osmanlı İmparatorluğunun Borçlanmasında Yabancı Sermayenin Etkisi*”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 37., (2007), s. 120; Quataert, *a.g.e.*, s. 164.

⁴² Earle, *a.g.e.*, s. 28; Önsoy, *a.g.e.*, s. 56; Yıldırım, *a.g.e.*, s. 5; Onur, *a.g.e.*, s. 14.

⁴³ Uçarol, *a.g.e.*, s. 304.

Osmanlı Devleti, bir süre daha topraklarının büyük bir güç tarafından korunma garantisini almış olacaktı.

Görüldüğü gibi demiryollarının Osmanlı Devleti için anlamı, dağılma sürecini engellemeye, uluslararası diplomasi arenasında tutunacağı bir denge unsuru oluşturmaya, ekonomik durumu düzeltmeye ve devletin itibarını yükseltecek gelişmelere zemin hazırlamaya yönelik amaçları ifade etmektedir.

Nüfuz Bölgeleri, İlk Faaliyetler ve Büyük Mücadeleye Doğru Gelişen Diploması

Osmanlı Devleti, siyasî bakımdan, görelî olarak bağımsız bir durumda bulunduğundan diğer koloni ülkeleri gibi tek bir ülkenin hegemonyası altına alınamamış ve birçok ülkeye ait çeşitli nüfuz bölgeleri oluşturularak, bu bölgelerde çeşitli faaliyetlerde bulunulmuştur. Demiryolu hatları, bu bölgelerde nüfuz elde etmiş devletler tarafından oluşturulmuştur⁴⁴.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazını ilk olarak İngilizler almıştır. Bu imtiyaz anlaşmasının alınmasında, Kırım Harbi sırasında Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa'nın yardımlarını sağlaması önemli bir rol oynamıştır. Daha ilk teşebbüslerden başlayarak, teşebbüs sahibi devletin çıkarlarına hizmet edecek nitelikte demiryolu projeleri gündeme gelmişti. İngiliz subay Chesney'in ortaya koyduğu ilk proje, İngilizlerin Basra Körfezine ulaşma amacına hizmet etmesi gayesine yönelikti. Yine aynı amaca yönelik ilk demiryolu inşaatı 1851 yılında Mısır'da yapılmaya başladı. 1869 yılında 1300, 1905 yılında 4400 kilometre uzunluğa sahip olan bu demiryolu, Mısır'a dünyanın en yoğun demiryolu ağlarına sahip bir ülke unvanını kazandırdı⁴⁵. Bu demiryolu yapımına Mısır'ın Osmanlı hâkimiyetinde olmasına rağmen, Osmanlı Devleti'nin onayına başvurulmadan devletin Mısır'daki Valisi Abbas Paşa muhatap alınarak başlanmıştı⁴⁶. Ancak Osmanlı Devleti, bu duruma tepki göstererek teşebbüsün durdurulmasını istemiştir. Osmanlı Devleti'nden gelen bu tepki İngiltere'nin hoşuna gitmemiş ve çıkacak yeni durumdan Fransa, Rusya ve

⁴⁴ Kaynak, a.g.m., s. 72.

⁴⁵ M. Ferit, "Mecmuamız, Demiryollarımız ve Büyük Bayramımız", *Demiryolları Mecmuası*, Cilt: X., Sayı: 110., Ankara 1934, s. 45; Onur, a.g.e., s. 12; Engin, "Osmanlı Demiryolu...", s. 462; Soy, a.g.m., s. 311; Murat Özyüksel, "Anadolu Bağdat Demiryolları", *Osmanlı*, Cilt: III., (1999), s. 664; Donald Quataert, "19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: VI., (1985), s. 1631.

⁴⁶ Murat Özyüksel, "Emperyalizm...", s. 53.

Avusturya-Macaristan'ın yararlanacağını söyleyerek, Osmanlı Devleti'ne yaptığı yardımları hatırlatıp bu teşebbüse izin verilmesini, sert bir uyarı ile bildirmiş, padişah da bu demiryolu inşaatına izin vermek zorunda kalmıştı⁴⁷.

Osmanlı Devleti'nin Anadolu ve Rumeli topraklarında işletmeye açılan ilk demiryolları da İngilizler tarafından⁴⁸, ilgili bölgelerin verimli tarım alanlarını ve hammadde kaynaklarını kendi amaçlarına uygun olarak değerlendirme amacı ile inşa edilmiştir⁴⁹. Ayrıca, İngiltere, yapılacak demiryollarını, Hindistan'a daha kısa bir yoldan ulaşma projesinin bir parçası olarak bakmaktaydı⁵⁰. İsmet İnönü'nün Sivas Demiryolunun işletmeye açılması nedeniyle yaptığı konuşmada; "*Aydın hattı, Süveyş kanalı açılmadan evvel bir Basra hattı ve Hindistan yolu maksadı mündemiç olarak 1856'da başladı. Bu açıdan önemlidir. Ayrıca, İngiltere öteden beri Hindistan'a kestirme bir yol aramakta idi. Londra-Paris, Brindizi-İzmir, Bağdat Basra yolunu gerçekleştirmek ümidini beslediler. İlk iş olarak İzmir'den Aydın'a doğru bir demiryolu imtiyazı aldılar. Süveyş'e hâkim olunca İngilizler İzmir, Bağdat hattını Basra'ya uzatmaktan vazgeçtiler.*" şeklinde açıklama yaparak İngiltere'nin ikinci bir amacını ortaya koymuştur⁵¹. Ayrıca İzmir limanı tarım hinterlandının dışarıya açılan tek çıkış noktası olması dolayısıyla dış ticaret için oldukça elverişli koşulları sunmaktaydı. Yine bölge yer altı ve yer üstü kaynaklar bakımından da oldukça zengindi⁵². Bu yüzden İngilizler İzmir merkezli batı Anadolu'nun tarım ve ticaret potansiyelini arttırmak için 19. asrın başlarından itibaren bölgede faaliyetler gerçekleştirmişlerdir⁵³.

İngiltere'nin, kendisi için oldukça elverişli koşullar sağlayan bu bölge için harekete geçmesi İngiliz siyasetinin önemli özelliklerinden biridir. Bölgeye

⁴⁷ Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayını, İstanbul 1993, s.37.

⁴⁸ Stanford Shaw- Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt: II.,3. Basım, (Çeviren: Mehmet Harmanlı) İstanbul 2001, s. 279.

⁴⁹ Özyüksel "Emperyalizm...", s. 53; Yıldırım, *a.g.e.*, s. 12.

⁵⁰ İngiltere'nin Demiryolu ve Hindistan politikası için bkz: David Fraser, *The Short Cut to India The Record of a Journey along the Route of the Baghdad Railway*, Edinburg and London 1909.

⁵¹ Kaynak, *a.g.m.*, s. 72.

⁵² "*Batı Anadolu'da İpek, zeytin, üzüm, palamut, meyan kökü, tiftik, yapağı, afyon, kitle zamkı, balmumu, mazi, halı, zeytinyağı, sünger, pamuk, şarap, kökboya, deri ve sair ürünler yetiştirilir ve imal edilir; bu ürünler İzmir'e getirilerek buradan yurtdışına gönderilirdi. Buna mukabil yine Frenk gemileriyle buraya yüklü kumaşlar, ipekliler, kahve, çivit, baharat, şeker, kâğıt cam ve madenler getirildi*" Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005, s. 16;

⁵³ Batı Anadolu'nun iktisadî durumu için. Bakınız: Cihan Özgün, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'in Aydın Sancağı İle Ticari İlişkileri", 2. *Ulusal İktisat Kongresi* (20-22 Şubat 2008) İzmir 2008.

demiryolu yapmak için faaliyete geçen İngilizler, Robert Wilkin'in adlı bir İngiliz tüccar vasıtasıyla 1856'da İzmir-Aydın demiryolu imtiyaz hakkını aldılar⁵⁴. 130 kilometre olan bu hat, 1867 yılında bitirilerek işletmeye açıldı. Bu hat imtiyazından bir süre sonra yine İngilizler İzmir-Kasaba hattının imtiyazını müteşebbis E. Price vasıtasıyla almış, 1866 yılında da bu hat işletmeye açmıştır⁵⁵.

İngilizler bir yandan demiryolu inşaatına devam ederken bir yandan da bölgenin tarım üretim potansiyelini yükseltmek için 1856 yılında Küçük Asya Pamuk Şirketi kurup, pamuk üretimini özendirmeye çalışmış, ayrıca tarıma elverişli yerleri satın almak suretiyle kendileri için gerekli pamuğu elde etmek fırsatını yakalamıştır. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki topraklarına da yönelen İngilizler, İlk olarak Köstence-Çernova arasında 66 kilometrelik bir demiryolu hattı imtiyazını 1857 yılında 99 yıl süre ile aldı. Bu hat, 1860 yılında işletmeye açılmıştır. Ancak 1877-1878 Osmanlı Rus harbi sonunda Romanya sınırları içinde kalmıştır⁵⁶.

İngiltere ile bir başka imtiyaz sözleşmesi 1860 yılında Rusçuk-Varna hattı üzerinde yapıldı. Bu hat, 1868 yılında işletmeye açıldı. Bu imtiyaz, Avrupa ile İstanbul arasındaki ticaret hacminin artacağı düşüncesi ile verilmişti. Fakat bu hat da 1877-1878 Osmanlı Rus harbi sonunda Bulgaristan sınırları içinde kaldı⁵⁷.

Yine, Sultan Abdülaziz, Wilhelm Von Pressel'e 1872-1873 yılları arasında İstanbul-Bağdat demiryolu hattının projesini hazırlattı. Ancak oldukça külfetli olan bu proje, daha ilk uzantısı olan Haydarpaşa-İzmit hattı yapımı sırasında ekonomik şartların elvermemesi sebebiyle İngilizlere kiralanmak

⁵⁴ "Türkiye'de ilk demiryolu 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında yapılan demiryoludur. Demiryollarının yapımına başlanan dönem Tanzimat döneminin sonlarına tekabül etmektedir" Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", *Balikesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt:2., Sayı: 3., (1999), s. 175; "Yabancı sermaye ilk olarak 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde etmiştir." Yıldız, a.g.m., s. 121.

⁵⁵ Akyıldız, a.g.e., s. 17;Quataert, a.g.m., s. 1631; Şen, a.g.e., s. 25;Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 96;Yıldırım, a.g.e., s. 14;Engin, a.g.e., , s. 39; "As early as 1856 (September 23rd) the construction of a railway from Smyrna to Aidin had been granted to an English company which was completed in 1866" Morris Fastrow, *The War and The Bagdad Railway The Story of Minor Asia And Its Relation to The Present Conflict*, Second Impression, London 1918, s. 86; Haydaroğlu-Pehlivan, a.g.m., s. 159.

⁵⁶ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 1974, s. 73, 77-78; Akyıldız, a.g.e., s. 60;Toydemir, S; "Rumeli Demiryolu Nasıl Yapıldı", *Yeni Tarih Dünyası*, Cilt: III.,Sayı: 26., (1951), s. 1063; Şen, a.g.e, s. 25;Yıldırım, a.g.e., s. 10;Engin, a.g.e., , s.40.

⁵⁷ Eldem, a.g.e., s. 97; Akyıldız, a.g.e., 77-78;Engin a.g.e., s. 40; Yıldırım, a.g.e., s. 10.

zorunda kalındı. İngilizlerin Batı Anadolu'da tamamladığı demiryolu hattı sayesinde İzmir ve çevresini önce İngiliz ekonomisi, daha sonra da dünya ekonomisi ile bütünleştirmiştir⁵⁸.

Fransa'nın Osmanlı topraklarındaki demiryolu nüfuz bölgeleri oluşturma faaliyetleri 1860 yılından sonra başlamış, bölgeyle ilgilenmesinde Lübnan Bunalımı önemli bir etken olmuştur. Bilindiği gibi Lübnan Bunalımı, Fransa'nın Suriye ile yakından ilgilenmeye başlaması dolayısıyla şark siyasetinin şekillenmesinde hareket noktası olmuştu. Bundan başka Fransa'nın Suriye'yi, tarihsel bir temele dayalı doğal nüfuz alanı olarak görmesi, bölgeyi demiryolu imtiyaz alanı olarak seçmesinin başka bir nedeni idi. Bu yüzden ilk zamanlardan itibaren bölgeye misyonerler göndererek, okullar açarak yerleşmişti. Bu arada Fransız tüccarı Halep, Trablusşam, Beyrut gibi kentlerde ticaret odaları kurarak Avrupa'nın Suriye bölgesi ile ticaretine aracılık etmekteydi. 1861 Suriye bunalımında Marunîleri koruma bahanesiyle bölgeye giren Fransa, bölgeden güçlenerek çıkmış⁵⁹, Beyrut ve Suriye bölgesine iyice yerleşmiş, bölgenin içlerine doğru ulaşım yollarının yapım ve işletim imtiyazlarını ele geçirmeye başlamıştı. Fransız şirketleri 1860 Kudüs, 1861 Beyrut-Şam-Müzeyyib demiryolu hatlarının yapımına başladı. Bu hatların tamamlanması ile asırlardır Suriye ticaretine hâkim olan Fransızlar, bölgenin tarımsal açıdan son derece verimli olan hinterlandı ile Akdeniz arasındaki ulaşım tekelini ele geçirmiş oldular⁶⁰.

Fransa bu İmtiyazlardan başka 1891-1892 Mudanya-Bursa, 1892-1896 Dersaadet-Selanik, 1900-1906 Riyad-Halep ve 1909-1911 Trablusşam-Hums demiryolu hatlarının imtiyazını aldı⁶¹. Bütün bu demiryolu hatları Fransa'nın, daha çok demiryolunun iktisadî yönü ile ilgilendiğini göstermekteydi. Dolayısıyla Fransız demiryolu yatırımlarının karakteri iktisadî girişimler olarak belirginleşmişti⁶². Bu durum Almanya'nın, Osmanlı Devleti'nin stratejik bölgelerinde demiryolu imtiyazı alana kadar sürdü.

Avusturya-Macaristan İmparatorluğu da Balkanlardaki siyasî ve strateji gerçeğinin gereği olarak bölgenin demiryolları yapım imtiyazına talip

⁵⁸ Özyüksel "Emperyalizm...", s. 56; Soy, a.g.m., s. 311; Yıldırım, a.g.e., s. 15; Kaynak, a.g.m., s. 73.

⁵⁹ Ferit, a.g.m., s. 46; Özyüksel "Emperyalizm...", s. 60; Uçarol, a.g.e., s. 161-162.

⁶⁰ Hutteroth, a.g.m., s. 291; Özyüksel, "Emperyalizm...", s. 60.

⁶¹ Engin, "Osmanlı Demiryolu...", s. 466.

⁶² Kaynak, a.g.m., s. 75.

olmuşlardı. Şarki Rumeli Demiryolu hattının imtiyazı Fransa, Belçika, İsviçre ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ortaklığına verildi⁶³.

Rusya'ya gelince, Rusya hem teknik hem de ekonomik durumu nedeniyle yaygın bir demiryolu yapım gerçekleştirecek durumda değildi. Buna rağmen küçük çapta da olsa kuzey ve Doğu Anadolu demiryolu hattı (1889-1916) imtiyazını elde etti⁶⁴. Bunun yanında, Osmanlı devleti'ni baskılarda bulunarak demiryolu imtiyaz anlaşmalarından uzat tutmaya ve yapılmış anlaşmaların iptalini de sağlamaya çalışmıştır.

Osmanlı Devleti'nin demiryolu faaliyetine bakacak olursak; Osmanlı Devleti, erken sayılabilecek bir dönemde demiryollarını önemini anlamıştı. Ancak kendi başına bir demiryolu inşa edecek teknik ve iktisadî şartlara sahip değildi⁶⁵. Ancak demiryolu yapım teşebbüsünde bulunarak sahip olduğu şartların ölçüsünde bir takım faaliyetlere girmiştir. Bitirilmesi bir mucize olarak değerlendirilen Hicaz Demiryolu bu konudaki tek büyük örnektir. Bundan başka millî bir sermayeye dayanan bir demiryolu vücuda getirememiştir⁶⁶. Birçok alanda olduğu gibi, demiryolu konusunda da geri kalmışlığının sıkıntılarını yaşıyordu.

Almanya'ya ise 1888 yılında II. Wilhelm'in imparator olmasıyla birlikte Alman politikasında köklü değişiklikler olmuştu. Bu yeni politika "*Welt Politik*" olarak adlandırılmış ve yayılcı bir hareket tarzını benimsemişti. Güneşte bir yer edinmek şeklinde formüle edilen⁶⁷ bu politika, Almanya'nın

⁶³ Eldem, a.g.e., s. 104.

⁶⁴ "Birinci Dünya Harbi içinde Ruslar da, harp ihtiyacını göz önünde tutarak, işgalleri altına düşen doğu illerimizde demiryolu inşasına başlamışlar ve Transkaşkas demiryollarını dar bir hatla Erzurum'a kadar uzatmışlardır" Zarakolu, a.g.m., s. 575; Earle, a.g.e., s.136-137; Ayrıca Rusların demiryolu imtiyazlarına yaklaşımı ile ilgili geniş bilgi için

⁶⁵ Kaynak, a.g.m., s. 670; Engin, "Osmanlı Demiryolu...", s. 463.

⁶⁶ Yıldırım, a.g.e., s. 8; William Carter, "Hicaz Demiryollarının Hikayesi", *Demiryolu Dergisi*, Cilt: 43., Sayı. 507., (1968), s.7; "Bu demiryolu Alman teknik yardımı, hazine desteği ve Müslüman halk tarafından yapılmıştı" Shaw, a.g.e., s. 280; "Hicaz Demiryolu dışında Osmanlı Demiryolları hemen bütünüyle yabancılar tarafından işletilip yönetiliyor ve denetleniyordu" Quataert, a.g.m., s. 1631; "... other railway systems in the Ottoman Empire Which were finased, built, run and exploted by the Europeans in such a way as to... the Hijaz Railway was poject on attempt to resist European control. It was the will of... the muslim world for it was completely finansed by muslim donations". Khairallah, a.g.e., s. 84; "1901-1908 de yapılan "Hicaz Demiryolu" ise müslüman halktan toplanan paralarla, asker çalıştırılarak ve Türk mühendisler tarafından yapılan bir demiryoludur. Tamamen Osmanlı hükümetince gerçekleştirilen bu hat, 1914 öncesinde hükümet tarafından işletilen tek yoldur" Gürbüz, a.g.m., s. 177.

⁶⁷ Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasî Tarihi, Ankara (tarihsiz), s. 28- 29; Bayram H. Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Mücadelesi 1890-1914*, Ankara 2004, s. 43-

uluslararası ilişkilerinin temelini oluşturmuştur. Bir bakıma bu politika, uluslararası paylaşım yarışında geç kalınışı telafi etmekten başka bir şey değildi. Almanya'nın birliğini sağlayıp, uluslararası arenada kendini hissettirmeye başladığı tarihler, Alman sanayisinde üretim için hammadde gereksinimlerinin ciddi bir şekilde ortaya çıktığı tarihlerle aynıdır. Alman sanayi bir anlamda, "hayat alanları"na ihtiyaç duymaktaydı. Bunun için Almanya yayılma, kolay, kısa yolda ve ucuz hammadde temin etmek zorundaydı. Yukarıda söylediğimiz gibi Osmanlı topraklarından başka Almanya'nın kolay ve engelsiz bir şekilde girebileceği bir yer kalmamıştı. Almanya, bir Alman Hindistan'ı oluşturmak istediğinden, bu topraklar; Almanya için uygun bir yer olarak görülüyordu⁶⁸.

4 Ekim 1888 tarihli imtiyaz sözleşme ile İzmit-Ankara demiryolu hattının yapımının Almanlara verilmesiyle Almanlar, Osmanlı topraklarında demiryolu faaliyetlerine başladılar. Yine bu imtiyaz sözleşmesi ile Haydarpaşa-İzmit hattı Deutsche Bank tarafından satın alındı. 28 Ekim 1890 tarihinde yapılan başka bir sözleşmesi ile Selanik-Manastır demiryolu hattının yapım imtiyazını aldılar⁶⁹. Osmanlı Devlet adamları, Almanların bu başarısına binaen Anadolu demiryollarının başta Bağdat olmak üzere uzatılması isteklerinde bulunmaya başladılar.

15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu demiryollarının Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya istikametinde uzatılması için Deutsche Bank ile bir imtiyaz sözleşmesi imzalandı⁷⁰.

Anadolu demiryolları için 1893 yılında verilen bu imtiyaz anlaşmasını Osmanlı topraklarında yapılacak imtiyaz mücadelelerinin başlangıç kıvılcıkları olarak değerlendirmek pek yanlış olmaz. Zira sadece 5 sene önce Almanya'nın

81; Welt Politik uygulama alanları için Bayram Soy, " II. Wilhelm, Weltpolitik ve Abdülhamid", *Türkler*, Cilt: 12, (2002),s. 25 vd. bakınız: Bu uygulama girişimleri Transvaal Ayaklanması Krüger Telgrafı Hadisesi, I. Ve II. Fas bunalımları gibi olaylarda görülmektedir. Bu olaylar Almanya'nın uluslararası politikada kendini gösterme girişimleri olarak karşımıza çıkmaktadır; Özyüksel, "Emperyalizm...", " s. 56; Süleyman Kocabaş, *Alman Kaparı*, 2. Basım, İstanbul 2003,s. 20.

⁶⁸ Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı Alman İlişkileri 1870-1914", *Türkler*, Cilt: XIII., (2002),s. 42;Kaynak, a.g.m., s. 76.

⁶⁹ Akyıldız, a.g.e., s. 108-114;Eldem, a.g.e., s. 99; Soy, a.g.e., s. 193;Baydur, a.g.m., s. 342; Soy, a.g.m., s. 312; Gürbüz, a.g.m., s. 176; "Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu macerası ise 1888 yılında Anadolu Demiryolu imtiyazının elde edilmesiyle başlamıştı" Murat Özyüksel, "İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi" *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 38., (2008), s. 244.

⁷⁰ Can, a.g.e., s. 57;Soy,a.g.m., s. 312; Ayrıca Eskişehir Demiryolu Hattı'nın imtiyaz süreci için bakınız: Ayla Efe, *Eskişehir Demiryolu*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir 1998.

Osmanlı demiryollarında başlayan faaliyetlerini iyi karşılayan İngiltere, durumun kendileri için alacağı hali görerek politikasını tam aksi bir yöne çevirdi⁷¹. Çünkü Almanya'nın Osmanlı topraklarında demiryolu yapım imtiyazı alması, İngiliz çıkarlarını ciddi bir şekilde tehdit edeceği anlamına geliyordu. Fransızlar da Almanya'ya karşı tarihi düşmanlık hislerinden dolayı başlangıçtan beri Almanların herhangi bir demiryolu yapım projesi almasına karşıydı. Üstelik Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki çıkarları (özellikle Suriye bölgesi) aleyhine genişlemeye başlaması, Almanya'ya karşı Fransız muhalefetini bir kat daha arttırdı.

İmtiyaz İçin mücadeleler, Anadolu-Bağdat Demiryolu İmtiyazı ve I. Dünya Savaşı'na Giden Süreç

Bu kadar yoğun beklentilere neden olan Anadolu-Bağdat Demiryolu hattı, ekonomik siyasî ve askeri-stratejik endişelere dayalı olması dolayısıyla büyük devletleri harekete geçirdi.

Demiryolu hatlarının Anadolu'dan Bağdat'a sarkması, İngiltere'nin Mısır ve Basra körfezindeki çıkarlarını tehdit eder duruma getirmişti. 19. Asır boyunca dış politikasının en önemli amacı, bilindiği gibi Hindistan'ın kontrolünü elinde tutmak olmuştur⁷². Aynı endişe, Süveyş Kanalı bölgesi için geçerliydi. Fransa'nın bu kanal projesi ile Yakınoğu'da durumunun güçlenmesini ve doğuya daha kestirme bir denizyolu açmış olmasını, Uzakdoğu'daki hâkimiyeti için büyük bir tehdit olarak görmüştü. İngiltere bu tehdidi sadece Mezopotamya'da inşa edilecek ve Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlayacak bir demiryolu hattı ile bertaraf edeceğini bildiği için buraya bir demiryolu hattı yapmak gerekli bir hal almıştı. Ancak 1876 yılında Süveyş Kanalı'ndaki kontrolü ele geçirince bu demiryolu hattı gözden düşmüştü⁷³. Daha sonra Almanların hem Mısır'ı hem Süveyş Kanalı'nı hem de Hindistan güzergâhının güvenliğini tehdit edecek bir demiryolu imtiyazı alacağını ortaya çıkması, İngiltere'nin bölge ile daha yakından ilgilenmesine yol açmış ve imtiyaz için mücadele etmesine neden olmuştur.

⁷¹ Can, *a.g.e.*, s. 56; Earle, *a.g.e.*, s. 162.

⁷² Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s.167; "İngiltere, Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine giden yolları güvenli altına alma politikası, 19. Asır süresince İngiliz dış siyasetinin temeli olarak kabul etmiştir". Çavdar, *a.g.e.*, s. 120.

⁷³ Anderson, *a.g.e.*, s. 141; Bilmez, *a.g.e.*, s. 95; Kaynak, *a.g.m.*, s. 69.

Bahsedilen hattın, Fransa'nın Suriye ve civarı ile Kuzey Afrika'daki ekonomik ve siyasî çıkarlarına önemli bir tehdit olduğunun farkına varması, buradaki çıkarlarını korumak için mücadeleye girmesine neden olmuştur⁷⁴. 1890'lı yılların başlarında Almanya'nın bazı bölgelerde demiryolu imtiyazı elde etmesi Fransa'nın demiryolu yatırımlarına ivme kazandırmıştı. Bu demiryolu yatırımları uzun süredir iktisadî ve siyasî çıkarlarının odağında yer alan Suriye ve civarında yoğunlaştırdı. Suriye'nin, Fransa'nın iktisadî çıkarları yanında diğer ülkelerin çıkarlarını tehdit edecek stratejik bir konumda olması, Fransa için önemliydi. Anadolu'dan Bağdat'a uzanacak bir demiryolu hattı, Suriye'nin Fransa'ya sağladığı bu ekonomik, siyasî ve stratejik üstünlüğüne son verecekti. Süveyş Kanalı'ndaki hâkimiyetini de kaybeden Fransa'nın, Suriye'de de aynı akıbeti yaşamak istemeyeceği açıktı.

1898-1899 yıllarında Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanya'ya verileceği sinyallerini alan Fransa, muhalefetini daha da sertleştirmiş, Fransa meclisinden protesto sesleri yükselmişti⁷⁵.

Ayrıca Fransa'nın Osmanlı Devleti'nden alacaklı olması ve demiryolu imtiyazının bir başka devlete verilmesi dolayısıyla alacaklarını tahsil edememe korkusuna düştü. Zira böyle külliyetli bir projenin Osmanlı hazinesine getireceği yük dolayısıyla Osmanlı Devleti, borcunu ödemek için gerekli parayı bulamayacak, Fransa da alacaklarını tahsil edemeyecekti. Rusya ise biraz önce değindiğimiz gibi yapılacak bir demiryolunun, sıcak denize inmek hayali ve Kafkasya'daki siyasî, ekonomik ve stratejik çıkarlarını tehlikeye düşürmesi korkusuna sebep oldu. Yani Anadolu-Bağdat Demiryolu hattının tehdit edeceği topraklar, Rusya'nın çok yakınlarında bulunduğundan, bu hattın tehlikesini en fazla Rusya hissediyordu desek yanlış olmaz. Yine bu hattın tamamlanıp Avrupa'ya bağlanması, boğazların daha iyi tahkim edileceği anlamına geleceği, Balkanların başka bir devletin kontrolüne geçeceği ve Osmanlı Devleti'nin demiryolu için vaat ettiği yüksek malî garantiler, 1877-1878 savaşının tazminatı ödeyemeyeceği korkusu Rusya'nın huzursuzluğunu arttıran başka nedenlerdi⁷⁶.

1897 yılından itibaren Anadolu-Bağdat Demiryolu konusundaki görüşmelerde bir canlanma başladı. Anadolu-Bağdat Demiryolu müdürlüğüne

⁷⁴ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 157.

⁷⁵ Kaynak, a.g.m., 74; Earle, *a.g.e.*, s. 142-143.

⁷⁶ Earle, *a.g.e.*, s. 134-135.

Kurt Zander ve İstanbul büyükelçiliğine Marshall Von Bieberstein'in getirilmesi ile de görüşmeler yoğun bir şekil aldı⁷⁷.

Marshall, görüşmelere devam ettiği sıralarda Fransızlar ve Ruslar da Bâbîâli'ye imtiyaz başvurusunda bulundular. Yine aynı sıralarda Alman sermaye çevresi, Anadolu-Bağdat Demiryolu projesinin daha ciddi bir şekil alması isteğinde bulunarak, imtiyaz anlaşmasının bir an önce imzalanması için faaliyetlerini artırdılar. Önde gelen girişimcilerinden biri olan Deutche Bank Müdürü Siemens, demiryolu hattının gelecek vaat etmesi için Bağdat'ta bitirilmeyip, Basra'ya körfezine kadar uzatılması gerektiğini belirtti⁷⁸.

Alman Sermayesinin Yetersizliği ve Çare Arayışları

Osmanlı-Yunan Savaşı(1897)'nda Almanya'nın, Osmanlı Devleti'ne, Fransızların aksine asker ve malzeme sevkinde gösterdiği tutum ve yaptığı yardımlar, Osmanlı Devleti nezdinde Almanya'nın daha da yükselmesine vesile olmuştu. 1897 yılında Konya-Eskişehir hattının Afyon Dinar'a kadar uzatılması söz konusu olduğunda, Sultan Abdülhamid bu imtiyazı Almanlara seve seve verdi. Aralık 1898 yılında bu sözleşme Sultan Abdülhamid'in de katıldığı törenle imzalanmış, Sultan Abdülhamid, Büyükelçi Marshall'a teşekkür ederek Alman yatırımlarının devamını dilemişti. Sultan Abdülhamid bunun yanında 16 Mart 1898 yılında bir irade ile Haydarpaşa gar imtiyazını Almanlara verdi. Marshall, bu olayı Berlin'e, " *bu olay, Alman ticareti için bir garanti olmuştur*"⁷⁹ sözleriyle bildiriyordu.

Üst üste gelen bu imtiyazların 1898 yılında II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaretle yakından alakalı olduğu bir gerçektir⁸⁰. Almanya, oluşan bu siyasî ortamın verdiği olumlu hava ile Anadolu-Bağdat Demiryolu için başvurular. İngilizler de Macar girişimci Rechnitzer aracılığıyla çok uygun şartlarla imtiyaz başvurusunda bulundular. Hatta İngilizler, Osmanlı Devleti'nden herhangi bir kilometre garantisi bile istemiyordu. Fakat bu, bir

⁷⁷ Baydur, a.g.m., s. 354; Özyüksel, "İkinci Meşrutiyet...", s. 245.

⁷⁸ Murat Özyüksel, *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s. 67.

⁷⁹ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*,s.143-150;Özyüksel, *Osmanlı Alman İlişkilerinin...*, s.134;Tepekaya, a.g.m., s. 45.

⁸⁰ "1898 yılında II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret, Osmanlı Devleti ile Almanya'nın siyasî ve ekonomik ilişkilerinin güçlenmesine ve daha sonra Anadolu Demiryolu'nun Konya'dan - Bağdat'a uzatılmasına olanak taniyacak ortamın doğmasına katkı sağlamıştır", Erkan-Ahunbay, a.g.m., s. 17.

oyalama ve geciktirme politikasından başka bir şey değildi⁸¹. Bununla birlikte, Sultan Abdülhamid, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını kime vereceğini çoktan belirlemişti.

İngilizlerin tutumunu gören Marshall, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazı anlaşmasına bir şekil verilmesi ve İngilizlerin başvurusunun boşa çıkarılması gayesiyle ön anlaşma imzalamaya ön ayak oldu. Marshall bu ön anlaşma için, “ ... Böylece Anadolu-Bağdat Demiryolunun geleceği ve Alman ticareti açısından son derece önemli olan büyük bir eser gerçekleşme olanağına kavuştu ”⁸² değerlendirmesinde bulundu.

Almanlar bu arada projeye malî ortak arayışlarını sürdürüyordu. Önce İngiltere nezdinde yapılan girişimler sonuçsuz kalınca Fransa’ya yöneldiler. Fransa ile yapılan görüşmeler olumlu bir sonuç verdi. Fransız Büyükelçisi Constans, Osmanlı Devleti’nde iktisadî sorunlarda çekişmeye son verilerek iki ülkeye de yarar getirecek bir hareket tarzı önerdi⁸³.

6 Mayıs 1898 tarihinde Deutche Bank, Osmanlı Bankası ve Anadolu Demiryolu Şirketi ve İzmir-Kasaba Şirketi anlaşmaya vardı. Buna göre, Fransızlar bu Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketine % 40 oranında katılacaktı. Bu, finansman sorununun çözümü için önemli bir adım olarak düşünüldüğünden 29 Mayıs 1899 tarihinde Kurt Zander Anadolu demiryolunun Konya’dan başlayıp, Bağdat üzerinden Basra Körfezi’ne kadar uzatılması için Bâbiâli’ye başvurdu⁸⁴.

Bu arada Osmanlı devlet adamları arasında fikir ayrılığı ortaya çıktı. İngiliz destekli Rechnitzer’in başvurusunu başta Damat Mahmut Paşa ve oğlu Cavit Bey tarafından desteklenmekteydi. Ancak Cavit Bey’in bir cinayete kurban gitmesi ve Mahmut Paşa’nın da Paris’e kaçarak Jön Türklere katılması, Jön Türklerin Sultan Abdülhamid’e karşı var olan muhalefetini daha da arttırdı. Bunlar, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazına karşı çıkararak Sultan Abdülhamid’in yabancılara borç karşılığı rehin vermediği tek şeyin hava olduğunu, günün birinde onun da verilerek halkın boğulacağını, Osmanlı adlı yayın organları aracılığıyla dile getirdiler. Bununla birlikte Almanların, bu

⁸¹ Hoskins Halford, *The Middle East 1856-1948(Political and Ekonomical Background)*, Beirut, 1991, s. 11; Özyüksel, “Anadolu Bağdat...,” s. 669; Özyüksel, *a.g.e.*, s. 134; Soy, *a.g.e.*, s. 203; Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu’nda...*, s. 160; Özyüksel, “Anadolu Bağdat...” , s. 669; Özyüksel, “ İkinci Meşrutiyet...” , s. 245.

⁸² Özyüksel, *a.g.e.*, s. 129-130.

⁸³ Soy, *a.g.e.*, s. 203.

⁸⁴ Özyüksel, *a.g.e.*, s. 132; Soy, *a.g.m.*, s. 205, 313;

imtiyazı Anadolu'ya Alman kolonilerinin yerleştirilmesi amacıyla kullanacağı söylentileri, Rusya'nın bu imtiyaz için yaptığı muhalefeti sertleştirmesi, Osmanlı Devleti'nin bu demiryolu imtiyazı için garanti ettiği 1.250.000 Lirayı ödemesine imkân bulunmaması gibi sebeplere rağmen 1901 yılında itibaren görüşmelerde hızlı bir şekilde yol alındı. Deutche Bank Müdürü Siemens 23 Ekim 1901 tarihinde ölmesiyle kısa bir süre duraklama yaşandıysa da 21 Ocak 1902 tarihinde bir sözleşme imzalandı⁸⁵.

Anadolu-Bağdat Demiryolu diplomasisinin olumlu bir şekilde devam etmesinden en fazla heyecanlananlardan biri Sultan Abdülhamid'di. Çünkü bu hattın yapımının gerçekleşmesi durumunda 1900 yılında yapılması kararı alınan Hicaz Demiryolu ile birleşmesi Sultan'ın Müslüman dünyasında itibarının artması anlamına geliyor, iktisadi ve askerî anlamda da önemli kazançlar ve stratejik üstünlüğü ile İngilizleri, hem Kızıldeniz'de hem de Basra Körfezi'nde vurabilecek hale getiriyordu⁸⁶.

Anadolu-Bağdat Demiryolu İmtiyazı

21 Ocak 1902 tarihli sözleşme ile Anadolu-Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazı Almanlara verildi. Güzergâh olarak Konya'da başlayıp, Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Musul, Samarra, Kerbela, Nefes üzerinden Bağdat'a ulaşacaktı. Bu ana hatlara bağlı tali hatlarla Urfa, Halep, Kostabol, Hanikin ve Basra'da İran Körfezi'ne bağlanacaktı. Bunun yanında Anadolu Demiryolu Şirketi, Diyarbakır, Harput, Maraş, Birecik ve Mardin gibi bir dizi şube hattı yapımında öncelik hakkı elde etti⁸⁷.

5 Mart 1903 tarihinde yapılan kesin sözleşme ile de Bağdat Demiryolu Şirketi adıyla yeni bir şirket kurulması, demiryolu işletme geliri 10. 000 Frank'ı aşarsa Hükümetle şirket arasında % 60'a % 40 oranında pay edilmesi, 4500 ila 10.000 Frank arasında kalırsa 4500 frank üzerinin hükümete verilmesi, hattın uzandığı yerler boyunca yirmişer kilometrelik bir bölgede şirketin her türlü gereksinimlerinin karşılanmazsa, gümrük vergisi alınmaması, Dicle ve Fırat Nehirleri üzerinde gemicilik faaliyeti yapması, Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketi'nin Osmanlı Mahkemelerine bağlı olması, yazışmalarda Osmanlıca kullanılması, Türk postalarının ve posta memurlarının ücretsiz olarak taşınması,

⁸⁵ Baydur, a.g.m., s. 356.

⁸⁶ Koloğlu, s. 293-301; Özyüksel, "Emperyalizm...", s. 63; "Hicaz Demiryolu, Avrupa'nın kontrol gücüne karşı direnişin sembolüydü" Şen, a.g.e., s. 29.

⁸⁷ Bardur, a.g.m., s. 356-357; Yıldırım, a.g.e., s. 18

demiryollarının her türlü amaç için Osmanlı Devleti tarafından serbestçe kullanması ve hattın Alman kolonizasyonuna hizmet edecek bir şekilde kullanılmaması gibi şartlarla demiryolu imtiyazı Almanlara verildi⁸⁸.

Almanya bu anlaşmayı imzaladığı sıralarda İngilizler ve Fransızlar karşı cephe alıp somut faaliyetlere başladılar. Fransa, Anadolu Bağdat Demiryolu hisselerinin Paris'e sokulmasını yasakladı⁸⁹.

İngiltere de Fransa ile imzaladığı "Entante Cordiale Anlaşması"yla Fransa, İngiltere'nin Mısır üzerindeki, İngiltere de Fransa'nın Fas üzerindeki haklarını tanıyordu. Bu anlaşma göstermiştir ki, Almanya imtiyaz konusunda ne kadar başarılı olduysa da, uluslararası politikada gittikçe yalnızlığa itiliyordu. Bu durum ise Almanya'yı Osmanlı Devleti'ne, Osmanlı Devleti'ni de Almanya'ya bağlıyordu⁹⁰.

Bu imtiyaz anlaşmasından sonra başlanılan çalışmaların ardından Konya Bulgurlu hattı 1904 yılında işletmeye açıldı. Bundan sonra gerek coğrafi şartlardan kaynaklanan güçlükler gerekse Alman sermayesinin 600.000.000 Franklık bir yükü bir anda kaldıramaması yüzünden uzun bir süre durdu.⁹¹

İkinci meşrutiyet'in ilanından sonra, Almanya'nın İstanbul'daki etkinliğinde kısa süreli bir azalma oldu⁹². Meclis-i Mebusân'ın 17 Şubat 1909 tarihli toplantısında Bağdat Demiryolu'nun millî çıkarlara aykırı yönleri ve iktisadî sakıncaları olduğu konusunda tartışma başladı. Ancak hiçbir mebusun imtiyazın kaldırılması gerektiğini savunmadı⁹³.

Maliye Nazırı Cavit Bey 1910 yılında hazineye gerekli para için İngiltere ve Fransa'ya başvurmuş, ancak bu devletler, karşılığında kabul edilemez onur kırıcı şartlar ileri sürmüşlerdi. Almanya, kendileri için önemli bir fırsat olan bu durumu kaçırmayarak Cavit Bey'e yardım elini uzattı⁹⁴. Deutche Bank ile

⁸⁸ Soy, a.g.m., s. 313-314; Çavdar, a.g.e., s. 130-131.

⁸⁹ Soy, a.g.e., s. 217.

⁹⁰ Baydur, a.g.m., s. 358; Banguoğlu, s. 1058; Fastrow, a.g.e., s. 91; Özyüksel, "İkinci Meşrutiyet...", s. 246.

⁹¹ Soy, a.g.m., s. 314; Baydur, a.g.m., s. 357; Çavdar, a.g.e., s. 133.

⁹² "Meşrutiyet Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuz mücadelesi bağlamındaki güçler dengesinde beklenmedik ve alt üst edici bir değişim meydana getirmişti. Almanya açısından durum gerçekten de İngilizlerin beklentilerini haklı çıkarırcasına hiç de iç açıcı görünmüyordu" Özyüksel, "İkinci Meşrutiyet...", s. 246-247.

⁹³ Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 162.

⁹⁴ "1910 yazında Maliye Bakanı Cavit Bey'in Fransa ve İngiltere ile kredi görüşmeleri başarısızlıkla sonuçlanınca, Almanlar, Türkiye'ye iyi şartlarda kredi açabileceklerini belirttiler. Kredi anlaşması imzalandı ve bu durum Almanya'yı Türkiye'de yeniden güçlendirdi", Mehmet Beşirli,

imzalanan borç anlaşmasından sonra Cavit Bey, Almanların işi büyük bir incelikle yürüttüklerini, Türkiye'nin gururunu zedeleyecek hiçbir şart ileri sürmediklerini belirterek Almanlara övgü dolu sözler sarf etti⁹⁵. Bu sonuç 1908 hareketi ile I. Dünya Savaşı'nın patlak verdiği sıralarda tarihin daha önce yazmadığı en büyük diplomatik zafer oldu.

İmzalanan bu borç anlaşmasının ardından Bağdat Demiryolu görüşmeleri yeniden başladı. Almanlar eski sözleşmeye yapılan itirazlar konusunda yumuşama göstererek itirazların önüne geçti. 1911 yılında imzalanan anlaşma ile sonuçlanan görüşmelerde, “*demiryolunun Bulgurludan sonraki bölümü piyasaya sürülecek olan demiryolu tahvilleri ile tamamlanacaktır. “Bundan sonra Osmanlı Devleti herhangi bir bölgenin gelirini karşılık göstermek zorunda değildir”* şeklinde kararlar alındı. Bu sözleşmeden sonra dört yıl boyunca hatların yapımında önemli gelişmeler sağlanırken, bir yandan da engellemeleri ortadan kaldırmak amacıyla İngiltere, Fransa ve Rusya ile uzlaşma zemini arandı. Bu engeller ancak I. Dünya Savaşının hemen arifesinde bütünüyle ortadan kaldırılmıştı⁹⁶.

Savaş Öncesi Son Diplomatik Manevra ve Anlaşmalar

Almanya, buraya kadar getirdiği diplomatik süreç sonunda bu hattın tümünü itilaf devletlerinin onayı olmadan tamamlayamayacağını anlamıştı. Her şeyden önce finansman sorununun çözümü İngiltere'nin onayına bağlı olduğunun farkına varmıştı. Zira gümrük tarifelerindeki artışın gerçekleşmesinin anahtarı İngiltere'deydi. Bununla birlikte, İtilaf Devletleri de, ne kadar engellerse engellesinler, Almanların bu hattı tamamlamak için bir yolunu bulacağını düşünerek yumuşama yoluna gittiler. Böylelikle bu devletler, Alman ilerlemesini kontrol altına alacak bir yol bulunabilir diye düşündüler. Hatta Almanya'nın Anadolu-Bağdat Demiryolu yapımına bir ölçüde katılmak fırsatını yakalamak istediler. Bu konuda ilk adımı Rusya atarak 1910 yılında Postdam'da Başbakan Hollveg ile Çar II Nikola tarafların Osmanlı Devleti'nde elde ettikleri demiryolu imtiyazları konusunda zorluk çıkarmamaları, Rusya'nın Bağdat

“Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 11., (2004), s. 183.

⁹⁵ Soy, a.g.m., s. 315-316; Soy, a.g.e., s. 176-177.

⁹⁶ Özyüksel, “Emperyalizm...,” s. 560; Özyüksel, “Anadolu Bağdat...”, s. 670; Soy, a.g.m., s. 316.

demiryoluna bağlanması ve Tahran ile Hanikin arasında bir hat yapılması konusunda Almanların onayının alınması konusunda anlaşılır⁹⁷.

Bu anlaşma etkisini çabuk gösterdi. Fransa da Almanya ile görüşmelere başladı. Almanya ile yapılan görüşmeler 15 Nisan 1914 tarihinde uzlaşmayla sonuçlandı. Taraflar, bu anlaşmayla birbirlerinin Osmanlı topraklarındaki nüfuz bölgelerini tanıdılar. Her iki devlet Osmanlı Devleti'ndeki etkinliklerini engellemeyeceklerine dair anlaşılır. Ayrıca demiryolu finansmanı için Osmanlı gümrüklerinin artırılması karara bağlandı.

Ancak demiryolu sorununun çözümü, biraz önce de belirttiğimiz gibi İngiltere ile anlaşmaktan geçiyordu. 1911 yılında başlayan yakınlaşma sonunda bu anlaşma 1913-1914 yıllarında yapıldı. Osmanlı Devleti, İngiltere'yi ikna etmek için Bağdat Demiryolunun Basra'da son bulması, demiryolu şirketinin yönetim kuruluna iki İngiliz vatandaşının görevlendirilmesi, Dicle Fırat Nehirleri ile Şattülarap üzerinde taşıma tekelinin, Osmanlı Devleti'nin % 50 hisseyle katılacağı bir İngiliz şirketine verilmesi gibi konularda ödünler vermek zorunda kaldı⁹⁸.

15 Nisan 1914 tarihinde de İngiltere ve Almanya Bağdat Demiryolu düğümünün bütünüyle çözüleceği bir anlaşmanın koşullarını belirlediler. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti'nin verdiği ödünlere Almanya tarafından da kabul edilmesi kararlaştırıldı. İngiltere, kendisi için bir tehdit unsuru olan sorunları böylelikle ortadan kaldırdıktan sonra gümrük vergilerinin artırılmasına razı oldu⁹⁹.

I. Dünya Savaşı Sonrası Mücadeleler ve Ortaya Çıkan Yeni Durum

Bütün bu anlaşmalar, Anadolu-Bağdat demiryollarını bir savaş nedeni olmaktan çıkaramadı. Meineche, “ *Almanlar, Bağdat Demiryolu'ndan vazgeçselerdi, Umumi Harp olmazdı* ” diyerek bunu belirtmişti. Yine, bu hat, rakip güçlerin bölgelerini tehdit eder mahiyete gelmeseydi böyle bir mücadeleden söz edilmeyebilirdi. Yani, proje sadece Anadolu'nun belli bir yeri ile sınırlı olsaydı, fazla bir gürültü koparmazdı. Bundan başka, Almanya bu hat üzerindeki haklarını İngiltere, Fransa ve Rusya'ya büyük tavizler mukabilinde satabilirdi

⁹⁷ Cavidar, a.g.e., s. 142; Soy, a.g.m., s. 314; Özyüksel, “Anadolu Bağdat...”, s. 67; Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda...*, s. 162-163; Soy, a.g.e., s. 238; Beşirli, a.g.m., s. 183.

⁹⁸ Özyüksel, “Anadolu Bağdat...”, s. 672.

⁹⁹ Özyüksel, “Anadolu Bağdat...”, s. 672.

görüşü de kabul ediliyordu¹⁰⁰. Yine Bağdat Mebusu İsmail Hakkı Bey, “... Ümit burnu hattından sonra Transvaal muharebesi olmuştur. Sibiryadan sonra Japonya Muharebesi oldu. Ümit etmem ki, bizim memleketimizde de bu hat (Anadolu-Bağdat) yüzünden dahi bir netice-i müessife ve müellife zuhur etsin Fakat herhalde Bağdat hattının bir rekabete sebebiyet vereceği muhakkak ve kat'idir. Bu rekabet yüzünden en ziyade mutazarrır olan devlet de Devlet-i Osmaniye olmuştur. Çünkü bunun neticesinde bir takım taahhüdât altına girmiştir...”¹⁰¹ şeklindeki değerlendirilmesi ile bu imtiyaz mücadelelerinin büyük bir savaşa sebebiyet vereceğini hesap etmiştir.

Anadolu-Bağdat demiryolunun yapımına savaş sırasında da devam edildi. Ancak bu, askeri amaçlara hizmet etmesi ve savaşın sürdürülmesine yönelik olmuştur¹⁰². I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Almanya demiryolu yapımından tam anlamıyla çekilmesinin ardından Türk topraklarında Almanların boş bıraktığı yeri doldurmak için İngiltere ve Fransa arasında başlayan mücadeleye sahne olmuştur. Fransa, İngiltere'nin her zamanki gibi aslan payını aldığına inanarak, bu hoşnutsuzluğunu San Remo Konferansı'na taşıdı. Görüşmeler sonunda 24 Nisan 1920 San Remo Petrol Anlaşması ile Türk petrol kumpanyasındaki Alman petrol işletme ayrıcalıklarını Fransızlara bıraktılar. Fakat bu anlaşmaya koyduğu bir madde ile Musul ve Bağdat bölgesindeki çıkarılacak petrol Fransızlara tek bir kuruş ödemedi ihraç etme hakkını elde etti. Fransızlar, Sevr anlaşması ile Bağdat Demiryoluna verilen şekilden de memnun değildi. Çünkü Almanya denetimindeyken, Fransızların bu demiryolu girişimindeki payı % 40 idi. Dolayısıyla bölgedeki denetimin kendilerine verilmesini istiyorlardı. Fransızlara göre İngiltere er geç bir yolunu bulup bölgenin statüsünü kendi lehlerine değiştirerek, Mısır ve Süveyş Kanalı'nda olduğu gibi bir duruma getirecektir.

Sevr Anlaşması, Türkiye'nin İstanbul ve Anadolu'daki üstünlüğünü sona erdirmişti. Ancak bu durum Fransa'nın Osmanlı Devleti'nden alacaklarını tahsil etmeyi zorlaştıracak ve Yakındoğu'daki durumunu güçleştirecektir. Çünkü iyi durumda olan bir Türkiye Fransa'nın hem alacaklarını tahsil etmede hem de Yakındoğu'daki durumu için önemli avantajlar sağlayabilirdi.

¹⁰⁰ Banguoğlu, a.g.m., s. 1058.

¹⁰¹ Gündüz Ökçün “Osmanlı Meclis-i Mebusân'ında Bağdat Demiryolu Üzerine Yapılan Tartışmalar”, *İktisat Yazıları*, Ankara 1997, s. 29.

¹⁰² Baydur, a.g.m., s. 358.

Ayrıca Ankara Hükûmeti orduları karşısında Çukurova'da zaman zaman yenilgiye de uğruyordu. Bu gibi durumlar Fransa'ya iki seçenek bırakmıştı. Ya savaşa devam etmek ya da Ankara Hükûmeti ile anlaşmaya girişmek. Fransa ikinci yolu seçerek hem Sevr'i yırtıp atıyor hem de İngilizlerin ciddi tepkilerini çekiyordu. Ankara Hükûmeti ile Fransa arasında Londra'da 9 Mart 1921 tarihinde Çukurova Savaşları'nı sona erdiren bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşmayla Ankara Hükûmeti, Fransa'nın Türkiye'deki dinî ve kültürel haklarını, Fransa'ya Çukurova bölgesinde yatırım hakkı verip, Fransa'nın Bağdat demiryollarındaki ayrıcalıklarını tanıdı. Buna karşılık Fransa, Çukurova'dan çekiliyor, Suriye sınırının yeniden düzenlenmesini kabul ediyor ve Türkiye'ye karşı dostça tavır takınacağına dair söz veriyordu¹⁰³.

20 Ekim 1921 tarihinde de Ankara Anlaşması imzalanarak savaş hali resmen sona erdi. Bu anlaşmada demiryolu konusu geniş bir şekilde değerlendirilmiş ve demiryolu üzerindeki haklar karşılıklı olarak tanınmıştır. Hatta Suriye sınırı bile demiryolu güzergâhına göre düzenlenmiştir¹⁰⁴.

Beklendiği gibi İngiltere bu yakınlaşmadan rahatsız olmuş ve anlaşmaya sert bir şekilde tepki göstermiştir. Franklin-Bouillon Anlaşması'nın Fransızlar tarafından kötüye kullanıldığını öne sürerek, bunun İngiltere'ye tek başına hareket etme hakkı tanıdığı belirtilmiştir. Lord Curzon, “ *Bu anlaşma Nusaybin'i de Türkiye'ye bırakmaktadır. Bu bölgenin Musul ve Mezopotamya bakımından büyük önemi vardır. Aynı durum, Bağdat Demiryolunun Çobanbey ile Nusaybin arasındaki bölümünün Türkiye'ye bırakılması Majeste Hükûmeti'nin iraktaki durumu için stratejik bir önem taşıyan bu hattın Türkiye'ye bırakılması karşısında ilgisiz kalamaz. Anlaşma İngiliz kuvvetleri tarafından fethedilmiş verimli toprakları Türklere geri veriyor. Bu fetih müttefikler ortak bir zaferi olmakla birlikte, bu topraklar Fransız mandasına bırakılmıştı. Bu manda halen Milletler Cemiyeti'nde incelenmektedir. Şimdi önemli olan İngiltere ve İtalya'ya bildirilmeden Türkiye'ye verilmesi ve bu ittifakın imzalamış oldukları anlaşmaların özüne uymamıştır. Türkiye Sevr Anlaşması gereğince ve müttefiklerin isteği üzerine Bağdat Demiryolunu tavsiyeyi kabul etmişti. Bu durumda Türkiye, öbür müttefiklerin iddialarını hiç sayarak, demiryolunun bir bölümünü Fransızlara veremez ve İngiltere müttefiklerin ortak malı olan versailles ve Sevr Anlaşmalarının bu şekilde*

¹⁰³ Bige Yavuz, “1921 Tarihli Türk Fransız Anlaşmasına Hazırlık Aşaması”, *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası*, (Yayına Hazırlayan Berna Türkoğan), (2000), s. 221-223.

¹⁰⁴ Yavuz, a.g.m., s. 223-224.

bozulmasına razı olmaz. Bağdat Demiryolunun büyük bir Fransız kumpanyasına devredilmesi ile Fransa'nın Sevr Anlaşmasının 294. maddesini¹⁰⁵ ve üçlü ittifak anlaşmasını 4. maddesini¹⁰⁶ bozarak yersiz ve zamansız bir avantaj elde etmesinin yanı sıra daha önce Suriye topraklarında bırakılmışken Ankara anlaşması ile Türk topraklarına geçirilmiş bulunan bir bölümünün Fransız iktisadî çıkarlarının bulunduğu bölgeleri almakla birlikte, yukarıdaki maddeleri belirtilen anlaşmalara uygun olarak bölüşülmesi gerekirdi. Demiryolunun Suriye'de kalan bölümlerinin de bütünüyle Fransız kumpanyasına devredilmesini ön gören bu anlaşma Sevr Anlaşmasına aykırı düşmektedir"¹⁰⁷.

Görüldüğü gibi İngiltere, Fransızların siyasî faaliyetlerinden hiç de hoşnut olmamış ve bunu defalarca dile getirmiştir. Bu durum, İngiltere ile Fransa'nın arasının daha da açılmasına neden olmuş, 1921 yılında Washington'da ve Cenova'da toplanan konferanslarda açık olarak görülmüştür. İlişkilerin mahiyeti, öyle bir hal almıştır ki, Yunanlılar ve İngilizler, Fransızlar ve İtalyanları Türkiye'ye silah yardımı yapmakla suçlamaya başlamışlardır. Fransa da buna, Boğazlardaki askerlerini çekerek cevap vermiş, İngilizleri Türk Devleti ile karşı karşıya bıraktılar.

Savaş sonrası demiryolu eksenli çıkar mücadelesi genel hatları ile böyleydi. Fransızların, bu mücadeleden İngilizlerin akılcı politikası sonucunda zararlı çıktığı görülmektedir. Zira Lozan Konferansı'nda kapitülasyonlar

¹⁰⁵ “İşbu anlaşma neticesi olarak kalacak Osmanlı topraklarında demiryolu sahip Osmanlı şirketlerinin imtiyaz haklar, çıkarlar, malları ve kurumlarını başka müttefik devletlerin talebi üzerine Osmanlı Hükümeti geri alacaktır. Osmanlı Hükümeti maliye komisyonunun görüşüne uygun olarak bahsi geçen haklar menfaatler, mallar ve kurumları kendisinin demiryolu hattında veya kurumlarında sahip olabileceği her türlü menfaatleri, dâhil olduğu halde devredecektir. Bu devir, Cemiyet-i Akvam tarafından seçilmiş bir hakemin belirleyeceği bir bedel üzerinden yapılacaktır. Bedeli, maliye komisyonuna bırakacaktır. Söz konusu komisyonunda gerek bu bedeli 293. madde gereğince teslim alınıp, kabul edilen bütün meblağları şirkette ya doğrudan ya da dolaylı olarak alakası bulunanlar arasında dağıtılacaktır. Alman, Avusturya, Macar ve Bulgar tebaasına ait hisseler Almanya, Avusturya, Macaristan ve Bulgaristan ile imzalanmış barış anlaşmaları gereğince oluşturulan tamirat komisyonuna teslim olacaktır. Bununla beraber Osmanlı Hükümeti'ne ait olabilecek hisse bu anlaşma şu bölümünün (mali hükümler) 236. maddesinde belirlenen hususlar için maliye komisyonu tarafından tutulacaktır”. Ömer Budak, *Sevr Paylaşımı*, Ankara 2001, s. 207-208.

¹⁰⁶ “Tarafların bir, büyük bir devlet tarafından güvenliğinin tehdit edileceğini görür ve bu devlete savaş ilan etmek zorunda kalırsa, diğer iki taraf hayırhah bir tarafsızlık izleyecektir. Mamefih bu sonuncular arzu ettikleri takdirde müttefiklerin yanında savaşa gireceklerdir” Armaoğlu, 19. *Yüzyıl...*, s. 360.

¹⁰⁷ Earle, a.g.e., s. 294-296.

konusunda takındığı tavır bu zararını arttırdı. Ankara Hükûmeti'nin 10 Nisan 1923 tarihinde Amerikan emekli Colby M. Chester'in başında bulunduğu bir Amerikan sendikasına, Anadolu'da 5000 kilometrelik bir demiryolu ve maden imtiyazı vermesi Fransa'nın Türk topraklarında elde etmeyi düşündüğü çıkarların önüne önemli bir set çekmiş ve Fransız planlarını neticesiz kalmasına neden olmuştur.

İngiltere ise, tüm bu patırtılardan tüm parlaklığı ile çıktı. Doğu'da yeni bir ulaşım yolunu daha ele geçirmişti. İmparatorluğa hizmet eden önemli stratejilere Süveyş, Malta Cebelitarık, Kıbrıs'tan sonra Kudüs, Bağdat ve Basra'yı da eklemişti¹⁰⁸. Geleneksel İngiliz politikası bir kez daha önemli bir başarıya imza atmıştı.

Almanya'dan ABD'ne Nöbet Değişimi: Chester Projesi

Bilindiği gibi ABD, Osmanlı topraklarında girişilen ve I. Dünya savaşı öncesi 25-30 yıl süren imtiyaz mücadelesinde yer almamıştı. Zira ABD bu dönemde, yeni sanayileşme sürecine girmişti ve kaynak ve pazar gereksinimlerini kendi topraklarından karşılıyordu ve bu kaynaklar ABD'ye yetiyordu¹⁰⁹. Ancak savaş sonrası koşullar değişmişti. Gelişen Amerikan sanayine daha fazla hammadde gerekmeğe başladı. Ayrıca gelişen bu sanayiye dolaşım sağlayacak pazarlar da gerekiyordu. Bu, Amerikan iş çevreleri için hammadde kaynakları ve pazar bölüşme isteklerinin ortaya çıkması anlamına geliyordu. Yani süreç, tipik bir sanayileşmiş ülkenin gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik girişmeye başladığı faaliyetleri andırıyordu.

Aslında bu konudaki girişimler daha öncelere dayanmaktadır. Amerikan sermayesi, Türk topraklarında ilk kez Chester Projesi ile kendini göstermiştir¹¹⁰. Projenin sahibi Amiral Chester, 1870'li yıllardan sonra Ermeni olayları sırasında zarar gören Amerikan mallarına karşı tazminat için 1900 yılında İstanbul'a gönderilen geminin kaptanıydı¹¹¹. Bu gezi sırasında edindiği gözlemleri, ona Türk topraklarının çok verimli faaliyet alanı olacağı şeklinde bir

¹⁰⁸ Earle, *a.g.e.*, s. 302.

¹⁰⁹ Earle, *a.g.e.*, s. 304

¹¹⁰ Çavdar, *a.g.e.*, s. 147.

¹¹¹ B. Bülent Can, Suya Düşen "Tatlı Hayal" Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi", *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı: XI., (2001), s. 175; Y. Sezai Tezel, "Birinci Büyük Millet Meclisi Anti Emperyalist Miydi? Chester Projesi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt: XXV., Sayı: 4., (1970), s. 290.

fikir edinmesine sebep oldu. İstanbul'dan ayrıldıktan sonra herhalde Türkiye'ye ait zengin ve iyi bir pazar olabilecek toprakları Amerikan faaliyeti alanına, dönüştürecek bir proje üzerinde çalışmış olmalı ki, 1908 yılında bu toprakların bir Amerikan faaliyet alanı olarak kullanılabilmesine olanak sağlayacak bir proje ile geldi. 1908 yılında Chester ve ekibi bu kez Türk topraklarının sahip olduğu potansiyeli tetkik etmek için bir geziye çıktı. Bu gezi, sonunda Amerikan sermayesinin dikkatini bölgeye çekecek bu gözlem ve incelemeleri; dönüşlerinde Amerika'da tartışacak bir ortam hazırlayıp, tartıştılar. Amaç, Amerikan sermayesini bölgede yatırım yapacak istekliliğe sevk etmektir.

Ermeni cemaatinden Dr. Pastırmacıyan'ın büyük desteğini alan Chester, 1909 Şubatında Bâbüâli'den, Orta Anadolu'dan Musul'a, oradan Akdeniz limanına kadar uzanan ve çevresindeki 40 km'lik alanda her türlü petrol ve maden arama iznini de içeren, bir demiryolu ayrıcalığını koparmak için çalıştı¹¹². Bu sıralarda (1909 yılı) İstanbul'da çalışan ve konsolos düzeyinde görevli bulunan Amerikalılar, Sultan Abdülhamid ve diğer yöneticilerle de sürekli temas kurmaya ve bu iş için pazarlığa girişmeye çalışıyorlardı. Nihayet Sultan Abdülhamid'den "*Osmanlı İmparatorluğundaki bütün bayındırlık işlerini alın ve bunları, sizce bu işler için en uygun müteahhitlere dağıtın yeter ki, bu müteahhitler Amerikalı olsun*"¹¹³ tarzındaki yaklaşımı da görünce bu işin imtiyazını alma girişimlerini artırdı. Sultan Abdülhamid'den aldığı bu intibadan sonra bazı büyük petrol şirketinin desteğini de kazandı. İstanbul'da çalışmalarını yoğunlaştıran Chester, Şubat 1909'da Bayındırlık (Nafia) Bakanlığı ile bir ön sözleşme imzaladı. Bu sözleşme, Sivas ile Van arasında Çaltı, Harput, Ergani, Diyarbakır, Siirt ve Bitlis ana hattı ile Musul, Kerkük ve Süleymaniye'ye, oradan da Akdeniz'e bağlanacak olan bir hattın başka yumurtalık veya Süveydiye'de bir liman inşasını içeriyordu. Bu hattın toplam uzunluğu, 2000 km kadardı. Bu ön sözleşmeden sonra Chester 600.000 Dolarlık sermayeye sahip The Otoman-American Development Company (Osmanlı-Amerikan Kalkınma Şirketi) adlı bir şirket kurdu¹¹⁴. Bundan sonra İngiliz ve Alman çevrelerinde Amerika'ya karşı kuşkular artmaya başladı. Bu iki devlet, Osmanlı Devleti'ne baskı yapmaya başladılar. Bu baskılar sonucu, 9 Mart 1911 tarihinde, Meclisi Mebusân'a sunulan anlaşma, Almanya ve İngiltere'nin yoğun diplomatik baskıları neticesinde uzun süre mecliste bekletilerek onaylanmadı.

¹¹² Çavdar, a.g.e., s. 148

¹¹³ Tezel, a.g.m., s. 290.

¹¹⁴ Tezel, a.g.m., s. 291; Yıldırım, a.g.e., s. 27.

Bunun üzerine, ABD elçisi Rochild, 11 Aralık'ta, sadrazama, şirketin yatırdığı depoziti çektiğini ve imtiyaz teşebbüsüyle ilgili müracaatı geri almak istediğini bildirmek zorunda kaldı¹¹⁵. Bu arada İngilizler ve Almanlar aralarında bir anlaşma imzaladılar¹¹⁶. Bu anlaşma ile The Turkish Petroleum Company (Türk Petrol Şirketi)'i kurdular. Bu durum, 20 yıldır çok aktif bir şekilde imtiyaz mücadelesinde karşı taraflarda yer alan iki rakip sömürgecinin bir araya geldiğini gösteriyordu. Bu minval üzerine başlayan bu birliktelik 1913 yılında imzalanan yeni bir anlaşma ile pekişti. Bu anlaşmaya göre, bölgenin başta petrol olmak üzere birçok zenginliğini The Turkish Petroleum Company vasıtasıyla bu ikili bölüşecekti. Bu anlaşmadan sonra The Turkish Petroleum Company'ye imtiyaz almak için Osmanlı Hükûmeti'ne baskı yapmaya başladılar. 15 Haziran 1914 tarihinde Osmanlı Devleti, bu şirkete petrol ayrıcalığını verdi¹¹⁷. Bu durum da Chester'in ilk giriminde başarısız olduğunu gösteriyordu. Zaten 3 ay sonra başlayan I. Dünya savaşı, bu girişime sekte vuracaktı.

Sonuç

Sanayi İnkılâbı'nın sağladığı teknolojik gelişmelerin en önemlileri arasında yer alan demiryolu sistemi, daha ilk andan itibaren değeri anlaşılan ve ekonomik ve stratejik anlamda önemli bir teknolojik gelişmedir. Bundan dolayı bu sistem ekonomik, sosyal ve siyasî çıkarlar için kullanılmaya başlanmıştır. Bu sistem sayesinde iç ve dış ekonomik faaliyetlerde ciddi bir canlanma olmuş, ulaşım ve taşımacılık daha süreli hale gelmiştir. Demiryolu sisteminin sağladığı bu kolaylıklar sayesinde kısa bir sürede başta Avrupa olmak üzere birçok yayılmaya başlamıştır.

Demiryolu sisteminin önemi erken sayılacak bir sürede anlayan devletlerden biri de Osmanlı Devleti'dir. Devlet, ilk demiryolunun yapımı ve işletmeye açılmasından yaklaşık 25 yıl sonra kendi topraklarında demiryolu hattı yapımı için ilk yatırımını yapmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapım politikasını diğer devletlerden farklı kılan birtakım siyasî, sosyal ve ekonomik özelliklere sahiptir. Bunlar, şüphesiz Sanayi İnkılâbı'nın sağladığı teknolojik imkânlarla sahip olunmaması, kalifiye eleman yokluğu, ekonomik imkânsızlıklar, bunların toplamı demek olan geri kalmışlık ve geri kalmışlığın

¹¹⁵ Yıldırım, *a.g.e.*, s. 27; Çavdar, *a.g.e.*, s. 152.

¹¹⁶ Anderson, *a.g.e.*, s. 146-147.

¹¹⁷ Tezel, *a.g.m.*, s.293.

sebepler olduğu Siyasî ve ekonomik güçsüzlük hali ile uluslararası siyasî arenada yaşadığı hareket kısıtlılığı ve şiddetle ihtiyaç duyduğu denge politikası olarak sıralanabilir. İşte bu sebepler dolayısıyla Osmanlı Devleti demiryolu sistemini kendi öncelikleri dışında, demiryolunu yapım imtiyazı verdiği devletin ekonomik ve siyasî çıkarları doğrultusunda kurmak zorunda kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin gereksinim duyduğu en önemli araç denge siyaseti ve politik hareket kolaylığı sağlayacak bir siyasî konjonktürdü. Başta iç ekonomik sistemin canlanması ve merkezi otoritenin Osmanlı ülkesinin bütününe daha kolay taşınması gibi amaç ve beklentiler ile Osmanlı padişahı olmak üzere Osmanlı devlet adamları demiryolu yapımına çok sıcak bakmışlardır. Ancak gün geçtikçe bu amaç ve beklentilere yeni beklentiler de eklenmiş, yeni amaç ve beklentiler Osmanlı topraklarında demiryolu imtiyaz mücadelelerinin temel sebepleri olmuştur.

Bu cümleden olarak, Osmanlı demiryolu yapım politikasının merkezinde uluslararası siyasî arenada denge politikaları için hareket alanı oluşturma gayreti yer almıştır. Başta padişah olmak üzere Osmanlı devlet adamlarının bu siyaseti İngiltere, Fransa, Almanya Rusya gibi büyük devletlerin dikkatlerinin Osmanlı demiryollarına dolayısıyla da Osmanlı topraklarına çevrilmesine neden olmuştur. Başta Almanya, İngiltere, Fransa olmak üzere Rusya ve Avusturya gibi büyük devletler Osmanlı topraklarında demiryolu yapımına yönelerek, Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almak için yarışa girmişlerdir. I. Dünya Savaşı'na az bir zaman kala ABD'nin de Osmanlı Devleti'nden demiryolu yapım imtiyazı alma teşebbüsüne girişmesi imtiyaz mücadelelerinin cephesini genişletmiştir. I. Dünya Savaşı sonrasında tekrar başlayan girişimler I. Dünya Savaşı öncesindeki girişimlerden oldukça cılız olmuştur. Zira I. Dünya Savaşı bütün dengeleri değiştirmiş, uluslararası siyasî şartlar yeniden şekillenmişti. Almanya uluslararası arenadan bir süreliğine silinmiş, Osmanlı Devleti parçalanarak yıkılmış, sahip olduğu coğrafyanın büyük bir bölümünü kaybetmiştir. Demiryolu imtiyazı için mücadele edecek siyasî şartlar bir süreliğine ortadan kalkmıştır. Buna rağmen ABD Chester Projesi ile yeniden girişimlerde bulunmuş ancak Türk topraklarında demiryolu yapım imtiyaz anlaşması imzalanamamıştır. Ancak bütün bu imtiyaz mücadeleleri günümüz Ortadoğu meselesinin en önemli tarihî dinamikleri arasında kendine yer bulmuştur.

KAYNAKÇA

Akyıldız 2005: Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İletişim Yayını, İstanbul 2005.

Anderson 1970: M.S. Anderson, *The Great Powers And Near East 1774-1923 (Document Of Modern History)*, London 1970.

Armaoğlu (Tarihsiz): Fahir Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasî Tarihi*, Cilt: I., II. , (13. Basım) Alkım Yayını, Ankara(Tarihsiz).

Armaoğlu (1997): Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasî Tarihi 1789-1914*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1997.

Aydın (2001): Suavi Aydın, “Türkiye'nin Demiryolları Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Kebikeç Yayını, Sayı: XI., Sayfa: 49-74., Ankara 2001.

Banguoğlu 1937: Tahsin Banguoğlu, “Bağdat Demiryolu Meselesi”, *Yeni Türk*, Sayı: 56., Sayfa: 1054-1058., İstanbul 1937.

Baydur 1999: Mithat Baydur, “Osmanlı Alman İlişkilerinde Anadolu Bağdat Demiryollarının Yeri”, *Osmanlı*, Cilt: II., Sayfa: 345-360., Ankara 1999.

Beşirli (2004): Mehmet Beşirli, “Haydarpaşa Liman Şirketi'ne verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 11., Konya 2004.

Budak (2001): Ömer Budak, *Sevr Paylaşımı*, Bilge Yayını, Ankara 2001.

Can 2001: Bülent Bilmez, “Suya Düşen “Tatlı Hayal” Şarki Anadolu Demiryolları (Chester) Projesi”, *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Kebikeç Yayını, Sayı: XI., Sayfa: 165-204., Ankara 2001.

Can 2001: Bülent Bilmez Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, Tarih Vakfı Yurt Yayını, İstanbul 2000.

Carter(1968): William Carter, “Hicaz Demiryollarının Hikayesi”, *Demiryolu Dergisi*, Cilt: 43., Sayı: 507., Sayfa: 7-9., Ankara 1968.

Çavdar (1970): Tevfik, *Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu*, Ant Yayını, İstanbul 1970.

Çaycı (1995): Abdurrahman, *Büyük Sahra'da Türk Fransız Mücadelesi 1858-1919*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1995.

Earl (2003): Edward Mead Earl, *Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı(1903-1923)*, (Yayına Hazırlayan: O. Andaç Uğurlu), (Çevirenler: K. Kargıcı, U. Uğurlu) Özgün Yayınevi, İstanbul 2003.

Efe (1998): Ayla, *Eskişehir Demiryolu*, (Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir 1998.

Eldem (1994): vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara 1994.

Engin (2002): Vahdettin Engn, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", *Türkler*, Cilt: XIV., Sayfa: 662-669., Yeni Türkiye Yayını, Ankara 2002.

Engin (1993): Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayını, İstanbul 1993.

Erkan (2008): Yonca Erkan, Kösebay-Zeynep Ahunbay; "Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması", *İTÜ Dergisi, Mimarlık, Planlama, Tasarım*, Cilt:7., Sayı:2., Sayfa:14-25., İstanbul 2008.

Fastrow (1918): Morris Fastrow, *The War And The Bagdad Railway The Story Of Minor Asia And Its Relation To The Present Conflict*, Second Impression, London 1918.

Ferit (1934): M. Ferit, "Mecmuamız, Demiryollarımız ve Büyük Bayramımız", *Demiryolları Mecmuası*, Cilt: X., Sayı: 110., Sayfa: 13-71., Ankara 1934.

Fraser(1909): David, *The Short Cut to India The Record Of A Journey Along The Route Of The Baghdad Railway*, Edinburg And London 1909.

Gürbüz (1999): Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğunda Demiryollarının Rolü", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt:2., Sayı: 3., Sayfa: 169-193., Balıkesir 1999.

Halford (1957): L. Hoskins Halford, *The Middle East, Problem Area in World Politics*, New York 1957.

Haydaroğlu (2004): İlknur Haydaroğlu– Pehlivan İsmail, "Rus Sermayedarlarının Osmanlı Demiryolları Üzerine Bazı Yazışmaları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23., Sayı:36., Sayfa: 151-174., Ankara 2004.

Hutteroth (1999): Wolf Hutteroth, Osmanlı Devleti'nde İlk Demiryolları", (Çeviren: Nejat Göyünç) *Uluslararası Kuruluşunun 700. Yıl Dönümünde Bütün Yönleri ile Osmanlı Devleti Kongresi*, Sayfa. 291-297., Konya 1999.

Kaynak (1984): Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, Sayı: V., Sayfa: 66-85., Ankara 1984.

Kenedy (2002): Paul Kenedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, (Çeviren Birtane Karanakçı), İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul 2002.

Khairallah (1991): Shereen Khairallah, *Railway in The Middle East 1856-1948 (Political And Ekonomical Background)*, Beirut, 1991.

Kocabaş (2003): Süleyman Kocabaş, *Alman Kapanı*, Vatan Yayını, (2. Basım), İstanbul 2003.

Kurat (1976): Yuluğ Tekin Kurat, *Osmanlı İmparatorluğunun Paylaşılması*, Kalite Matbaası, Ankara 1976.

Kurmuş (1974): Orhan Kumuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Bilim Yayını, İstanbul 1974.

Kütükoğlu (1999): Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti Tarihi*, Cilt: 1., Sayfa: 513-650., Feza Yayını, İstanbul 1999.

Onur (1953): Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi 1860-1953*, KKK Askeri Basımevi, Ankara 1953.

Ortaylı (2004): İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, (19. Basım), İletişim Yayını, İstanbul 2004.

Ortaylı (2004): İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, (6. Basım) İletişim Yayını, İstanbul 2004.

Ökçün (1997): Gündüz Ökçün, “Osmanlı Meclis-i Mebusân'ında Bağdat Demiryolu Üzerine Yapılan Tartışmalar”, *İktisat Yazıları*, Sermaye Piyasası Kurumu Yayını, Ankara 1997.

Önal (2009): Nevzat Evrim Önal, “Tanzimat'tan Cumhuriyete Tarımsal Dönüşüm (1858–1918)”, *Paper Presented At Econanadolu 2009: Anadolu International Conference in Economics* June 17-19, Eskişehir 2009.

Önsoy (1979): Rifat Önsoy, *Osmanlı-Alman İktisadi Münasebetleri 1871-1914*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1979.

Özgün (2008): Cihan Özgün, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'in Aydın Sancağı ile Ticari İlişkileri”, *2. Ulusal İktisat Kongresi* (20-22 Şubat 2008) İzmir 2008.

Özyüksel (2008): Murat Özyüksel, “İkinci Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman-İngiliz Nüfuz Mücadelesi” *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 37, Sayfa: 239-264., İstanbul 2008.

Özyüksel (1999): Murat Özyüksel, “Anadolu Bağdat Demiryolları”, *Osmanlı*, Cilt: III., Sayfa: 663-687., Yeni Türkiye Yayını, Ankara 1999.

Özyüksel (1999): Murat Özyüksel, “Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları”, *İktisat Dergisi*, Sayı: 334., Sayfa: 52-65., İstanbul 1999.

Özyüksel (2002): Murat Özyüksel, “Hicaz Demiryolları”, *Türkler*, Cilt: XIV., Sayfa: 470-479., Yeni Türkiye Yayını, Ankara 2002.

Özyüksel (1998): Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, Arba Yayını, İstanbul 1988.

Quataert (1985): Donald Quataert, “19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: VI. İletişim Yayını, Sayfa:1630-1635, Ankara 1985.

Quataert (2008): Donald Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım*, İş Bankası Kültür Yayını, İstanbul 2008

Rathmann (1970): Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, (Çeviren: Ragıp Zaraklı), Gözlem Yayını, İstanbul 1970.

Shaw (2001): Stanford Shaw-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt: II., E Yayını 3. Basım, (Çeviren: Mehmet Harmancı), İstanbul 2001.

Soy(2004): Bayram H. Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Mücadelesi 1890-1914*, Phoenix Yayını, Ankara 2004.

Soy (2002): Bayram Soy, “I. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid”, *Türkler*, Cilt: XIII., Sayfa: 25-33., Yeni Türkiye Yayını, Ankara. 2002

Soy (2000): H. Bayram Soy, “Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı Alman Yakınlaşması”, *Osmanlı Özel Sayısı*, Cilt: I., Sayı: 31., Sayfa: 309-316., Yeni Türkiye Yayını, Ankara 2000.

Şen (2003): Leyla Şen, *Türkiye'de Demiryollarının ve Karayollarının Gelişim Süreci*, Tesav Yayını, Ankara 2003

Tepekaya(2002): Muzaffer Tepekaya, “Osmanlı Alman İlişkileri 1870-1914”, *Türkler*, Cilt: XIII., Sayfa: 40-58., Yeni Türkiye Yayını, Ankara 2002.

Tezel (1970): Y. Sezai Tezel, Birinci Büyük Millet Meclisi Anti Emperyalist Miydi? Chester Projesi, *Ankara Üniversitesi Siyasî Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt: XXV., Sayı: 4., Sayfa: 287-318., Ankara 1970.

Toydemir (1951): S Toydemir, “Rumeli Demiryolu Nasıl Yapıldı”, *Yeni Tarih Dünyası*, Cilt: III., Sayı: 26., Sayfa: 1063-1065., İstanbul 1951.

Uçarol (1978): Rifat Uçarol, *Siyasî Tarih*, Ankara 1978.

Yavuz (2000): Bige Yavuz, “1921 Tarihli Türk Fransız Anlaşmasına Hazırlık Aşaması”, *Atatürk Dönemi Türk Dış Politikası*, (Yayına Hazırlayan Berna Türk Doğan), Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2000.

Yıldırım (2001): İsmail Yıldırım, “Ondokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 11 Sayı: 2, Sayfa: 313-326, Elazığ-2001, S. 323.

Yıldırım (2002): İsmail Yıldırım, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 12., Sayı: 1., Sayfa: 311-324., Elazığ 2002.

Yıldırım (2001): İsmail Yıldırım, *Cumhuriyet Dönemi Demiryolları (1923-1950)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2001.

Yıldız (2007): Abdunnur Yıldız, Osmanlı İmparatorluğunun Borçlanmasında Yabancı Sermayenin Etkisi”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı 37, Sayfa: 113-125., İstanbul 2007.

Zarakolu(1954): Avni Zarakolu, “Memleketimizde Demiryolu Politikası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 12., Sayı 2., Sayfa: 573-589., Ankara 1954.