

Araştırma Makalesi

Birinci Dünya Savaşından Önce Almanya – Osmanlı İlişkileri

German-Ottoman Relations before The First World War

Hülya DERYA¹, Erdem ERDEM²

Öz

Bir dizi tarihçi Almanya'nın³ Osmanlı politikasını "apolitik, anti kolonyalist ve saf ekonomik odaklı" olarak nitelendirmektedir. Bu düşüncenin karşısında ise eleştirel sosyolojik ve Marksist emperyalist araştırmaları vardır. Bunlar özellikle Almanya'nın dış politikasını emperyalist genişlemeye örnek olarak göstermektedir. Dolayısıyla 1.Dünya Savaşı öncesi dönemde Osmanlı'yı tamamiyle Almanya tarafından idare edilen vasal bir imparatorluk olarak tanımlanmaktadırlar. 19. Yüzyıla kadar Alman ekonomisi Osmanlı'da önemsiz bir rol oynamaktadır. Bu durum Almanya'nın milli devletini çok geç kurmasından, bunun için diğer büyük ülkelere göre geç filizlenen endüstrileşmesinden ve Osmanlı'ya giden belli başlı taşımacılık yollarının bozuk veya tehlikeli olmasından ileri gelmektedir. 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı dış ticareti Fransız ve İngiliz kontrolündedir. Bu çalışmanın hedefi "Bağdat demiryolu" veya "penetration pacifique" kelimeleriyle özetlenen Almanya'nın Osmanlı politikasını daha iyi anlamaktır. ⁴ Almanya'nın emperyalist genişlemesi 19.Yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı imparatorluğu ile başlamış ancak Almanya bu dönemde Osmanlı'da tek söz sahibi ülke konumunda olmamıştır.

Anahtar Kelimeler: Bağdat Demiryolu, Osmanlı, Almanya.

Jel Kodları: N10, N40, N90.

Abstract

A number of historians describe Germany's Ottoman policy as "apolitical, anti-colonial, and purely economically oriented." On the other hand, there are critical sociological and Marxist imperialist studies against this idea. They especially show Germany's foreign policy as an example of imperialist expansion. Therefore, in the pre-World War I period, the Ottoman Empire is defined as a vassal empire completely ruled by Germany. Until the 19th century, the German economy was under playing an insignificant role in the Ottoman Empire. This is due to the fact that Germany established its national state too late, its industrialization that started late compared to other major countries, and that the main transportation routes to the Ottoman Empire were corrupt or dangerous. Until the last quarter of the 19th century, Ottoman foreign trade was under French and British control. The aim of this study is to better understand Germany's Ottoman policy, which is summarized with the words "Baghdad railway" or "penetration pacifique". Germany's imperialist expansion started with the Ottoman Empire in the last quarter of the 19th century, but Germany was not the only country that had a say in the Ottoman Empire in this period.

Keywords: Baghdad Railway, Ottoman, Germany.

Jel Codes: N10, N40, N90.

¹ Doç. Dr., Kilis 7 Aralık Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, hulyaderya11@gmail.com

² Kazım Orbay İlkokulu Müdürü, Mamak/Ankara, rdmdm06@gmail.com

³ 1871 yılında Prusya'da gümrük birliği oluşmaktadır (yani eyaletlerin birleşmesi) Bu birleşme Alman imparatorluğunu kapsamaktadır. Çalışmanın bütünlüğü açısından Prusya yerine Almanya kullanılmıştır.

⁴ Penetration pacifique: Barışçıl nüfuz etme.

1.Giriş

19. Yüzyıla kadar Alman ekonomisi Osmanlı’da önemsiz bir rol oynamaktadır ve yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı dış ticareti Fransız ve İngiliz kontrolü altındadır. Almanya ekonomik ilişkiler bakımından sadece bu ülkelerin gerisinde olmayıp, aynı zamanda Avusturya – Macaristan, Rusya, İtalya, İspanya ve İskandinav ülkelerinin bile arkasında kalmaktadır. Şüphesiz bu durum Almanya’nın milli devletini çok geç kurmasından, bunun için diğer büyük ülkelere göre geç filizlenen endüstrileşmesinden ve Osmanlı’ya giden belli başlı taşımacılık yollarının bozuk veya tehlikeli olmasından ileri gelmektedir. Bismarck, sürekli artan nüfuz, endüstrileşme hareketi ve bunun ardından gelen sosyal strüktür değişiminden sonra zorunlu olarak dış politikasını farklılaştırmaktadır. Böylelikle Alman kapitalizmi 19. yüzyılın sonunda emperyalist evreye geçmektedir. Bu evrede ekonomi artık politikadan ayrılmaz niteliktedir ve iktisadi ilerleme milli devletin kurumlarının kontrolü altındadır. Emperyalist barışçıl nüfus etme penetration pacifique’dir. Penetration pacifique esasında anti kolonyalist bir strateji değildir ve bu anlamda birinci dünya savaşından önceki koşullara uygun düşen emperyalist politikadır. Barışçıl nüfus etme politikası bir dizi dolaylı etkileme yöntemi barındırmaktadır. Araçlar ise, iktisadi angajman, askeri yardım, kültür emperyalizmi ve din politikalarıdır. Lenin’e göre, emperyalizm finansal kapitalin uluslararası ilişkilerde belirleyici güç olmasıdır.

19. yüzyılın başında tıpkı mal ticaretinde olduğu gibi, Almanya’nın Osmanlı’ya sermaye ihracatı neredeyse yok denecek kadar azdır. Almanya’nın Osmanlı üzerinde etkili olmasının nedeni 1881 yılında kurulan Osmanlı kamu borç yönetimi olmaktadır. Osmanlı hükümeti politik çöküntünün önüne geçebilmek için sürekli daha fazla askeri harcama yapmaya başlamaktadır ve bunu dış kaynaklardan borç alarak gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Uluslararası borç yönetimi, Osmanlı’yı teslim almak üzere kurulan emperyalist bir kartel yönetimidir. Osmanlı hükümeti bu aşamada önemli iktisadi kararları ancak söz konusu idareye danışarak verebilmektedir. İki ülke arasındaki ticaret hacmi, Deutsche Bank’a verilen imtiyaz ve Kayzer II. Vilhelm’in ziyaretiyle doruk noktasına ulaşmaktadır. Ticaretin yükselmesinin bir nedeni de Alman – Levanten gemi şirketinin 1890 yılında faaliyete geçmesidir. Alman sermayesinin Osmanlı’ya süratle yayılmasının ana motorunu özellikle Alman bankaları oluşturmaktadır. Birinci sırada Anadolu ve Bağdat demiryolu projelerindeki önderliğidir. Bu proje Bismarck döneminde planlanmaktadır, Almanya’nın dünya çapında politika kurgulamaya başladığının habercisi olmaktadır. “Bağdat demiryolu” yayılmacı bu politikanın prototipi olarak nitelenebilmektedir. Almanya’nın emperyalist genişlemesi 19.Yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı imparatorluğu ile başlamış ancak Almanya bu dönemde Osmanlı’da tek söz sahibi ülke konumunda olmamıştır.

Çalışmada;19.Yüzyıl Osmanlı imparatorluğunun Almanya ile olan ekonomik ilişkileri ayrıca Almanya’nın emperyalist nüfuz etme politikaları ve bunlara en iyi örnek Bağdat demiryolu irdelenecektir.

2.Büyük Güçler ve Ortadoğu Sorunu

2.1 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu

Birinci dünya savaşına kadar olan Osmanlı – Almanya ilişkilerini anlamak için, 19. yüzyılda Osmanlı imparatorluğunun durumunu ve Orta Doğuda dönüşen Almanya’nın çıkarlarını iyi anlamak gerekmektedir. Osmanlı imparatorluğu 19. yüzyılın son çeyreğinde olağanüstü zayıflamıştır. “Boğazın hasta adamı” artık devasa imparatorluğunu tek başına ayakta tutamamaktadır. Bazı halk gruplarının ayaklanmalarıyla iyice yorgundur. Osmanlı batmış ve uluslararası finans kapitalin kontrolü altındadır. Yönetim ise etkin değildir ve rüşvet bütün devleti sarmaktadır (Bülow,1930/1931:67). Ordunun organize olma kabiliyeti bozulmuş olduğu için, ülkeyi ne dış tehditlere karşı koruyabilmekte nede iç huzuru sağlayabilmektedir. Kolonyal egemenlik peşinde koşan büyük güçler ise, bunların arasında İngiltere, Rusya, Fransa ve bunlara sonradan katılan Almanya vardır (Sarkisov,1914:234). Yukarıda saydığımız

emperyalist ulusların tamamı petrol yataklarına ulaşmak ve zengin doğal kaynakları Anadolu’yu kolonileştirerek sömürmek amacındadır (Schöllgen,1992:56).Osmanlı imparatorluğu az gelişmiş olduğu için Avrupa sermayesine büyük olanaklar sağlayarak iyi bir ihraç pazarı olarak iştah kabartmaktadır. Osmanlı imparatorluğu bunun yanında dünyanın çok önemli bölgesi üzerinde oturmaktadır ve büyük güçler politikalarını oluştururken stratejik hesaplar yapmaktadır. Hindistan’a giden deniz yollarının keşfi İstanbul boğazının önemini azaltmamaktadır, ayrıca Türk limanları Avrupa ve Asya arasındaki ticaret yolundadır. Osmanlı imparatorluğu güney ticaret rotası üzerindedir ve Güneydoğu Asya ticareti en nihayetinde bu bölge üzerinden gerçekleşmektedir. Süveyş kanalının yapılmasıyla (1869) birlikte Hindistan yolu doğrudan Osmanlı imparatorluğu toprakları üzerinden geçmeye başlamaktadır. Aynı zamanda eski ipek yolu güzergâhı imparatorluğun kuzeyinden geçmekte ve buradan Rusya’nın Avrupa bölümüne bağlanmaktadır. Doğu ticaretinin önemli bir bölümüyse Mezopotamya üzerinden İstanbul’a ulaşmaktadır. Haritaya bakılacak olursa, o zaman Avrupa’nın yakın ve uzak Doğu ticaretinin Osmanlı imparatorluğu kontrolünde olduğu görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu Avusturya – Macaristan sınırından Basra körfezine, Sina yarımadasından Kafkaslara kadar uzanan bölgede ticaret yollarını (ve Süveyş kanalını) kontrol edilmektedir (Djema Pascha,1922:89).

Çanakale ve İstanbul boğazlarıysa anahtar konumundadır. Avrupa ile Asya arasındaki ticari düğüm noktası buradadır. Aynı zamanda bu ekonomik düğüm noktası olmasından ileri gelen boğazların askeri önemi yadsınamaz niteliktedir. Diğer boğazların aksine İstanbul ve Çanakale boğazları deniz gücü olmadan savunulabilecek niteliktedir. Sosyalist teorisyen Friedrich Engels bu konuyu Kırım savaşları döneminde veciz bir şekilde özetlemektedir: “Eğer bu boğazlar Rusya’nın elinde olsaydı Karadeniz tamamıyla yabancı gemilere kapanırdı. Çünkü Rusya şüphesiz bu boğazları kalelerle tahkim eder ve buradan askeri geçişleri önlerdi. Evet, eğer böyle bir durum gerçekleşecek olsaydı, Tuna nehri ve Trabzon limanı Ruslaşırdı” (Marx, Engels,1991: 68) , (Fesser,1985. 150). Avrupa Osmanlı’sı bu askeri anlamda Asya Osmanlı’sıyla ayrıştırılabilir ve Asya bölgesindeki birliklerin Avrupa yakasındaki birlikleri destekleme şansı kalmazdı. Bu durumda Rusya’nın boğazları ele geçirme planına “kutsal bir misyon” olarak bakmasına şaşırılmamalıdır (Marx, Engels,1991:78). Bunun doğal neticesi olarak Rusya, Osmanlı İmparatorluğunu çökertmek için elinden geleni yapmakta, İngiltere’ye Hindistan’a giden ticaret yollarını açık tutmak için seferber olmaktadır (Fesser,1985:188). Fakat İngiltere daha sonra Mısır’ı ilhak ederek bir süreliğine sürdürdüğü Osmanlı’yı koruma rolünden vazgeçmektedir ve imparatorluk topraklarına kuvvetli bir şekilde yerleşmektedir. İngiltere bundan sonra Osmanlı’yı güçlendirme politikasından dönmektedir, zira bu aynı zamanda pan – İslamcı hareketin güçlenmesi ve İngiltere’nin Mısır ve Hindistan’daki kolonyal egemenliğinin sallantıya girmesi anlamına gelmektedir. Yakın Doğu propagandacısı ve gazeteci Paul Rohrbach, İngiliz dünya imparatorluğuna Avrupa kıtasından kara kuvvetleriyle sadece Mısır üzerinden saldırılabileceğini çözmektedir. İngiltere’nin Süveyş kanalı üzerindeki egemenliği ve bunun üzerinden Hindistan ve Güneydoğu Asya’daki kolonileri bu noktadan tehdit edilebilirdi. İngiliz donanması yenilmezdi ama karayoluyla Osmanlı üzerinden İngiliz kolonilerine ulaşmak mümkündür. Almanya’nın 19. yüzyılın sonundaki çıkarı, Osmanlı’yı güçlendirmekte ve toprak bütünlüğünü korumakta yatmaktadır (Robinson,1972:34).

Diğer büyük güçlerden olabildiğince bağımsız olacak bir Osmanlı’da Alman Endüstrisi için gerçek rol oynayabilecektir. Fransa en büyük alacaklı ülke olduğu için, Osmanlı imparatorluğunun olabildiğince bağımsız olmasını arzulamaktadır. Fransa özellikle Suriye vilayetinde ekonomik anlamda etkindir ve bunun yanında imparatorluk bünyesindeki Katoliklerin hamisi konumundadır. Bu bağlamda Fransa için Osmanlı’nın güçlenmesi, ancak bir başka büyük gücün (örneğin Almanya) bundan yararlanmaması şartıyla geçerlidir. Avusturya – Macaristan imparatorluğunun ve İtalya’nın Osmanlı devletine yönelik ilgileri daha

ziyade ekonomik yönelimlidir. Bütün büyük güçler öncelikle Osmanlı'nın bağımsız olması ve satın alma gücünün yüksek olmasıyla ilgilidir (Robinson,1972:112). Büyük güçlerin tarif edilen bu ilgileri doğrultusunda politik stratejilerini oluşturduklarını söylemek yanlış olmamaktadır. Bununla birlikte söz konusu büyük güçler olunca, daima bunların kendi aralarında kurdukları ittifaklar ve bloklar göz önünde tutulmalıdır. Sonuçta büyük devletlerin taktik politikaları her zaman koalisyon ortaklarına bağlıdır ve bu yüzden çıkarlarından feragat etmek zorunda kalmaktadırlar.

Osmanlı'nın zayıflığı ise durumu daha tehlikeli hale getirmektedir. Sonuçta stratejik ticaret yollarının ve boğazların bağımsız ve güçlü bir devletin kontrolünde olması, diğer bütün büyük devletlerin lehine olabilmektedir. Oysa durum çok farklıdır, Ortadoğu'da etkin olan her büyük devlet mutlaka diğer büyük devletlerin aleyhine çalışmaktadır. Ünlü “Doğu veya Oryantal sorunu” esasında büyük devletlerin bu bölgede Osmanlı imparatorluğunun yol açtığı boşluğu dolduramamasından ileri gelmektedir. Zira hepsi bölgede çıkarını korumak ve bunun Avrupa'da bir savaşa yol açmamasını istemektedirler (Werner, Walter,1979:79).

Büyük devletlerin politikalarını işte bu belirsizlik durumu zorlamaktadır. Bir büyük devletin Osmanlı mirasının bir bölümü üzerine konması, diğer bütün büyük devletlerle savaşa girmesi anlamına gelmektedir. Afrika, Hindistan ve Latin Amerika örneklerindeki doğrudan kolonyal egemenlik ve bölgenin emperyalist bir ulusun bayrağı altına girmesi bu bölge için söz konusu olamamaktadır. Bu yüzden Osmanlı ile ilgili olan bütün büyük devletler “penetration pacifique” politikasına sarılmaktadır. Penetration pacifique esasında anti kolonyalist bir strateji değildir ve bu anlamda birinci dünya savaşından önceki koşullara uygun düşen emperyalist politikadır. Barışçıl nüfus etme politikası bir dizi dolaylı etkileme yöntemi barındırmaktadır (Düwell,1976:55). Vasıtalar; iktisadi angajman, askeri yardım, kültür emperyalizmi ve din politikalarıdır. Formel bağımsızlık maskesi altında söz konusu büyük gücün etkisi yaygınlaştırılacak ve Osmanlı nihayetinde bu güce dolaylı yollardan tabi olabilecektir.

Lenin çok bilinen emperyalizm tanımlamasını şu şekilde yapmaktadır: “*Finans kapital bütün ekonomik ve uluslar arası ilişkilerde o kadar büyük ve belirleyici bir güç ki, politik bağımsızlığı olan ülkeleri dahi kendi yönetimine alma kabiliyetine sahiptir*” (Lenin,1988:87) Formel anlamda egemenlik altına alınmış ve idare edilen bir bölge doğal olarak emperyalist güçlerin en fazla tercih ettikleri oluşumdur. Zira bu şekilde hammadde ve pazar hâkimiyeti sağlanabilmektedir, üstelik bu durum büyük riskler almadan gerçekleştirilebilmektedir. Barışçıl nüfus etme politikalarıyla ekonomik, politik, askeri ve kültürel pozisyonlar kazanılabilmekte ve olası bir savaş için ön hazırlık yapma fırsatı verebilmektedir. Öyleyse barışçıl nüfus politikası sadece yeni bir askeri kolonyal politikası öncesindeki hazırlık aşamasından başka bir şey değildir (Lange,1899:67). Bu geçiş dönemi ki bunu Osmanlı örneğinde görebilmekteyiz, uzun bir zamana yayılabilir ve günün birinde işgal başlatılabilmektedir. Almanya tarafından uygulanan barışçıl nüfus etme politikası ki bu plan “Bağdat demiryolu olarak ünlenmektedir” yayılcı bu politikanın prototipi olarak nitelenebilmektedir (Hüber,1943:88).

2.2.Bismarck ve Sonrası

Bismarck'ın “Anadolu için pommeranyalı bir askerin kemiklerini dahi vermem” sözü meşhurdur. Buna karşın Alman konsolosu Baron Marschall von Bieberstein 1899 yılında Bismarck açıklamasını “bugün bir gerçeklik taşımayan, liman ve demir yolu inşaatlarından sonra ilginç tarihi hatıra” olarak nitelemektedir (Lindow, Freiherr Marschall,1934:32). Öyleyse Alman imparatorluğunun ekonomik ve gelişimine bağlı olarak, Ortadoğu politikasında esaslı bir şekilde değiştiğini iddia etmek yanlış olmamaktadır. Alman birliğinin kurulmasından sonra Bismarck özellikle imparatorluğu güçlendirmek ve savaşlardan uzak tutmak istemektedir⁵ (Lepsius,Batholdy,1924/1926:49). Osmanlı onun düşüncelerinde sadece Avrupa satrancı

⁵ Eyalet birleşimi

içerisinde güç politikasına dönük bir rol oynamaktadır. Burada Almanya'nın Osmanlı'ya dönük ilgisinden ziyade, büyük güçlerin kendi aralarında oynadıkları oyun önemlidir ve Ortadoğu sorunu bu bağlamda değerlendirilmektedir. Bismarck 1876 yılında politikasını Lepsius ve Batholdy, aşağıdaki şekilde karakterize edilmektedir; esas çıkarın Osmanlı imparatorluğu ile olan münasebetlerin şu veya bu yönde şekillendirilmesinde yatmadığını ve dost olan güçlerle yürütülen ilişkiler kapsamında olduğu diplomatik yollardan ifade edilmektedir. Bununla birlikte İngiltere veya Avusturya veya Rusya'yla Orta Doğu sorunu yüzünden ilişkilerin ipotek altına alınması meselesi, Almanya'nın geleceği bakımından Osmanlıyla yürütülen ilişkilerden çok daha önemli olduğu vurgulanmaktadır (Lepsius, Batholdy,1924/1927:55). Bismarck 1878 yılında düzenlenen Viyana kongresinde bu tutumuyla gerçekten dürüst aracı veya komisyoncu rolünü oynamaktadır, çünkü sonuçta onun için Avrupa barışı ve Almanya'nın güvenliği ön plandadır.

Aynı şekilde ilk Alman askeri heyetinin gönderilmesinde, stratejik – politik düşünceler ön plandadır. Osmanlı dost ülke olarak kazanılmalı ve Rusya'ya karşı koalisyon ortağı olunmalıdır. Bismarck'ın bu düşünceleri kısa süre içerisinde hayat bulmaya başlamaktadır. 1890 yılında Rusya'yla yapılmış olan güvenlik antlaşması yenilenmeyerek, Rusya 1891 yılında Fransa'yla ikili bir antlaşma imzalamaktadır. Bu gelişmelerin ardından Almanya ister istemez dost ve güçlü bir Osmanlı politikasını gütmek zorunda kalmaktadır. Bismarck'ın Orta Doğu politikası herhalde en güzel şekilde Holborn'un ifadesiyle özetlenebilmektedir: "*Osmanlı büyük politikanın bir objesi konumundadır*" (Holborn,1926:77). Bismarck'ın Orta Doğuya kayıtsız kalma politikası 1880'li yıllardan sonra sürdürülemez duruma gelmektedir. Diğer büyük devletlerin ardından Almanya emperyalist aşamaya geçmektedir. Sürekli artan nüfuz, endüstrileşme hareketi ve bunun ardından gelen sosyal strüktür değişimi zorunlu olarak dış politikanın farklılaşmasına yol açmaktadır. Artık başat konuma yükselmiş olan endüstri, ticaret ve banka sermayesinin çıkarları dış ticaret ve sermaye ihracatında yatmaktadır. Bismarck döneminde ve hatta bundan önce büyük Alman şirketleri Osmanlı imparatorluğunda faal durumdadır, ama 19. Yüzyıla kadar Alman ekonomisi Osmanlı'da önemsiz bir rol oynamaktadır.1850'den sonra Alman ticaret ve endüstri burjuvazisi Osmanlı imparatorluğunu ihracat pazarı olarak konumlandırmaktadır (Jäckh, 1924:34) Krupp 1860 yılından itibaren silah işine girmekte ve Alman Blechschröder Bankası faal duruma geçmektedir. Alman emperyalist politikası Deutsche Bank'ın finansörlüğünde demir yolu inşa etme işiyle kendisini göstermeye başlamaktadır. İşte Anadolu ve Bağdat demiryolu projesi, ki bu proje Bismarck döneminde planlanmaktadır, Almanya'nın dünya çapında politika kurgulamaya başladığının habercisi olmaktadır (Jäckh, 1924:36).

Bismarck'tan sonra iktidara gelen Caprivi Alman dış politikasına yeni bir rota çizmektedir. Bu durum doğal olarak Alman – Osmanlı ilişkilerini etkilemektedir. 19 Temmuz 1894 yılında Alman dış işleri bakanlığına bağlı ticaret başkanlığı "*Çanakkale boğazı sorunu*" isimli bir rapor hazırlamaktadır: "*Ön Asya, Alman endüstrisi için önemli bir pazar oluşturmakta, Alman sermayesi için bir sıçrama taşı teşkil etmektedir ve bağımlı olduğumuz stratejik ithalat maddeleri için (pamuk, buğday...) önemli bir potansiyel taşımaktadır. Günümüz koşullarındaysa kapitalist çıkarlarımız hepsinden büyük önem arz etmektedir*" (Fischer.1964:184).Söz konusu bu rapor Kapitalist çıkar kelimesiyle Almanya'nın kolonyal – politik anlamda toprak işgaliyle ilgilenmediğini vurgulasa bile, bu durum söz konusu ilginin bütünüyle emperyalist olmadığını göstermemektedir. Sonuçta Alman kapitalizmi 19. yüzyılın sonunda emperyalist evreye geçmektedir. Bilindiği üzere bu evrede ekonomi artık politikadan ayrılmaz niteliktedir ve iktisadi ilerleme milli devletin kurumlarının kontrolü altındadır.

3. Osmanlı-Almanya Ekonomik İlişkileri

3.1. Ticari İlişkiler

19. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı dış ticareti Fransız ve İngiliz kontrolü altındadır. Almanya ekonomik ilişkiler bakımından sadece bu ülkelerin gerisinde olmakla yetinmeyip, aynı zamanda Avusturya – Macaristan, Rusya, İtalya, İspanya ve İskandinav ülkelerinin bile arkasında kalmaktadır. Şüphesiz bu durum Almanya'nın milli devletini çok geç kurmasından, bunun için diğer büyük ülkelere göre geç filizlenen endüstrileşmesinden ve Osmanlı'ya giden belli başlı taşımacılık yollarının bozuk veya tehlikeli olmasından ileri gelmektedir. İki ülke arasındaki ticaret hacmi ancak 1880'li yıllardan sonra ivme kazanmaya başlamakta, gerçekte Deutsche Bank'a verilen imtiyaz ve Kayzer II. Vilhelm'in ziyaretiyle doruk noktasına ulaşmaktadır. Ticaretin yükselmesinin bir nedeni Alman – Levanten gemi şirketinin 1890 yılında faaliyete geçmesidir (Gutsche,1985:65). Bu şirket Hamburg ve Bremen gibi limanları Akdeniz ve Karadeniz limanlarıyla buluşturmaktadır. 1914 yılında en büyük Alman denizcilik şirketi olan Hamburg – Amerika Linie, ki bu şirket 1900 yılından itibaren Basra körfezine seferler düzenlemektedir. Ayrıca Levanten şirketinin çoğunluk hisselerine sahiptir. Bununla birlikte savaş yıllarına kadar Alman denizcilik faaliyetlerinin diğer büyük devletlerin çok gerisinde kaldığı göz ardı edilmemelidir (Gründer,1982 :1223).

Almanya'nın Osmanlı'ya ihracat rakamını hesaplamaksa kolay değildir. Bunun nedeni Osmanlı'nın kesin olmayan resmi prosedüründe yatmaktadır. Wiedenfeld'in istatistiklerine göre İngiltere'nin hem ihracatta hem ithalatta, Fransa ise ihracatta Almanya'nın çok ilerisinde görünmektedir. Buna göre Almanya en fazla ithalat yapan üçüncü ülke konumunda (resmi istatistiklerde dördüncü görünmektedir.) İhracattaysa Almanya yine aynı şekilde İngiltere ve Avusturya – Macaristan'ın ardından üçüncü sıradadır. Bununla birlikte Alman dış ticaret hacminin 1887 ila 1910 yılları arasında dörde katlandığını söylemek mümkündür (Feigel,1989:40-45). Alman–Osmanlı ticari ilişkilerinin önemini Alman ticaret istatistiklerinde görebilmekteyiz. Almanya 1913 yılında Osmanlı'dan 70 milyon mark değerinde mal alırken, 98 milyon mark değerinde mal satmaktadır. Bu rakam 1912 yılında 78 milyon marka karşılık 113 milyon mark olarak gerçekleşmektedir. Almanya'nın toplam 11 milyar mark ithalat yaptığı düşünülürse, söz konusu ithalat oranının ancak %0.7 mertebesinde gerçekleştiği görülmektedir. Aynı durum ihracat oranı içinde geçerlidir, çünkü toplam 10 milyar mark ihracat yapan Almanya için Osmanlı'ya yapılan ihracat oranı ancak %1.1 seviyesindedir (Hallgarten,1963:95). Buna göre Osmanlı ticari bakımdan Alman çıkarlarının odak noktasını oluşturmaktadır, ama bu sonuçta bu bölgede gelecek planları yapılmadığı anlamına gelmemektedir.

Alman – Osmanlı ticaret rakamları bağlamında konu irdelendiğinde, ticaret Almanya tarafından monopolleştirildiğini iddia etmek mümkün değildir. Fakat ilişkilerin süratle ivme kazandığı bir gerçektir. İngiliz ve Fransız ticaret dünyası için bu ivme uzun bir zaman önemsiz görünse bile, bir noktadan sonra can sıkıcı bir hal aldığı ortadadır. Sonuçta İngiltere ve Fransa kendi karını Almanya'yla paylaşmaya başlamaktadır. Ayrıca bu iki ülkenin gelecek kaygısına kapıldığını ve işlerin bozulma tehlikesi sinyallerini hissetmeye başladıkları söylemek herhalde yanlış olmamaktadır.

3. 2.Sermaye İhracatı

Lenin emperyalizmin karakterini aşağıdaki şekilde tanımlamıştır: “*Kesin egemenliğe ve serbest ticarete dayanan eski kapitalizmin en büyük özelliği ihracattır. Monopolleşmeyle birlikte ortaya çıkan yeni kapitalizmin özelliğini ise sermaye ihracatı oluşturmaktadır*” (Lenin,1988:78). Evet, sermaye ihracatı ve bununla bağlantılı olan üretim vasıtalarına hâkimiyet, hammadde tekeli ve politik etkinlik bir ülkenin diğer ülkeye ekonomik anlamda nüfuz etmesi demektir. Bu yüzden Osmanlı üzerindeki Almanya'nın ekonomik gücünü görmek için, fazla kayda değer olmayan mal ticaretinin yanında sermaye ihracatına bakmak gerekmektedir.

19. yüzyılın başında tıpkı mal ticaretinde olduğu gibi, Almanya'nın sermaye ihracatı neredeyse yok denecek kadar azdır. Almanya'nın Osmanlı üzerinde etkili olmasının nedeni 1881 yılında kurulan Osmanlı kamu borç yönetimi olmaktadır. Osmanlı hükümeti politik çöküntünün önüne geçebilmek için sürekli daha fazla askeri harcama yapmaya başlamaktadır ve bunu dış kaynaklardan borç alarak gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Uluslararası borç yönetimi, Osmanlı'yı teslim almak üzere kurulan emperyalist bir kartel yönetimidir. Osmanlı hükümeti bu aşamada önemli iktisadi kararları ancak söz konusu idareye danışarak verebilmektedir. Örneğin demiryolları yapımı ve bunların finansmanı işte bu kapsam dâhilindedir.

Osmanlı'dan alacaklı devletler arasında Almanya 80 milyon markla altıncı sırada bulunmaktadır. Bu rakam aşağı yukarı bütün devlet borçlarının %4,7'sini oluşturmaktadır. Alman komitesi Bleichschroder Bankası yönetiminde, söz konusu idareye bir temsilci vermektedir ve bu idarenin müdürlüğünü İngiltere'yle Fransa yapmaktadır. (Wiedefeld,1915:67-69). Özellikle silah ticareti ve demir yolu yapımı nedeniyle Alman etkisinin büyümesi sonucu 1898 yılında Alman Kayzeri ikinci kez Osmanlı topraklarını ziyaret etmektedir, alacaklılar içerisindeki oranı %12,2'ye yükselmekte ve bunun sonunda üçüncü sıraya yerleşmektedir. İlk sırayı Fransa %44,9'la ve ikinci sırayı Belçika % 17.9 'la almaktadır. İngiltere'nin payı ise %12.2 'ye düşmüş olduğu için, bu dönemde yavaş yavaş Osmanlı sermaye piyasasından çekilmektedir. 1913 yılındaysa Almanya %20.1'le ikinci sıraya yerleşmekte, Fransa ise %49.5'le birinci sıradadır. Bu dönemde İngiltere'nin oranının % 6.9'a gerilediğini görebilmekteyiz. Almanya'nın sıçramasının en büyük nedeni öncelikle savunma sanayi ihracatı oluşturmaktadır. Ayrıca gelecekteki vergi tahsilâtı karşılığında Anadolu demiryolu için avans verilmektedir. Bağdat demiryoluysa bunun aksine devlet borç senetleriyle finanse edilmektedir. Fakat durum değişmeyerek, Bağdat demiryolu Osmanlı devletinin Almanya'ya yüklü miktarda borçlanmasına neden olmaktadır. 1910 yılında toplam borçların %25'i Almanya'ya olan borçlardır, Fransa burada %60'la birinci sıradadır.(Inge / Benneckenstein,1988:47).

Alman sermayesinin Osmanlı'ya süratle yayılmasının ana motorunu özellikle Alman bankaları oluşturmaktadır. Birinci sırada Anadolu ve Bağdat demiryolu projelerindeki önderliği nedeniyle Deutsche Bank'ı görebilmekteyiz. Deutsche Bank'ın 1909 yılında İstanbul'da bir şube açmış olması, yakın finansal münasebetlerin bir ifadesi olarak görülmelidir. Deutsche Bank'ın yanında bölgede Deutsche Palastina Bank ve Deutsche Orient Bank aktif durumdadır. Deutsche Palastina Bank fazla sermaye aktarımında bulunmazken, Dresdner Bank – Bankverein – National Bank ortaklığıyla kurulmuş olan Orient Bank 1906 yılının sonunda ulaştığı 16 milyon marklık sermayesiyle önemli bir rol oynamaya başlamaktadır (Bode,1941:125). Alman etkisinin artmış olmasını, Alman bankalarının Osmanlı'da ki sermaye artırımında görebilmekteyiz. 1887 yılında Alman kurumların sermaye piyasalarındaki toplam sermaye oranı %6 civarındayken, bu oran 1910 yılında %21'e yükselmektedir (Helfferich,1921:36). Hesaplamalar İngiliz ve Fransız bankaların toplam sermaye oranlarının yaklaşık yarı yarıya düştüğünü ve Alman, Avusturya ve İtalyan bankaların oranların yükseldiğini ortaya çıkarmaktadır.

3. 3.Stratejik Yatırımlar

Almanya 1914 yılında kadar bütün yabancı ülkelere yaptığı yatırım oranının %7.7'sini Osmanlı imparatorluğu bünyesinde (buna Mısır'da dâhildir) gerçekleştirmektedir. Fransızlar ise bütün yatırımlarının %14.6'sını ve İngilizler %1.8'ini bölgeye akıtmaktadır. İktisat araştırmacısı Wiedefeld o dönemde Alman sermayesinin bölgede 1 milyar marka ulaştığını belirtmektedir. Bu rakımın yarısı Osmanlı devlet borcu, demiryolları projeleri 225 milyon mark ve kalan bütün diğer yatırımlar 250 – 300 milyon mark civarındadır (Wiedefeld,1915:88). Emperyalizm tartışmalarında Alman yatırımlarının ve sermaye transferinin diğer endüstrileşmiş ülkelerin gerisinde kaldığı için, bölgeye yönelik Alman emperyalist ilginin düşük olduğu argümanı ileri

sürülmektedir. (Herzfeld,1913/14:1587-1590). Bana kalırsa bu nokta emperyalizmin ruhu tam olarak tanımlanamamaktadır. Emperyalizm, dünyanın büyük güçler arasında paylaşıldığı bir kapitalist evredir ve söz konusu yeni paylaşım sırada bekleyen savaşla çözümlenebilecektir. İşte bu yeni paylaşım kendisini birinci dünya savaşıyla göstermekte ve her ulus bu büyük savaş öncesi stratejik bazı düzenlemelere gitme ihtiyacında kalmaktadır. Örneğin dünya politikası barış zamanlarında bile endüstrileşmiş ülkelerin petrol, gıda maddesi ve ham madde ihtiyaçları çerçevesinde şekillenmektedir. Böyle dönemlerde dünya ticaretinde yer almak ve endüstrinin gereksinim duyduğu ham maddelere ulaşmak zorlaşmaktadır. İmparatorluk şansöyesinin danışmanlarından olan Kurt Riezler göre, rekabetin yaşanmadığı pazar alanları ve ham madde bölgeleri talebinde bulunmaktadır ki sonuçta bunun gerçek amacının Alman yayılcılığı olduğunu anlamak zor değildir. Sermaye sadece ucuz işgücünü sömürmek üzere transfer edilmez, hayır yatırımlar özellikle alt yapı, petrol alanları ve madencilik gibi stratejik önemli alanlara yapılmaktadır. Sonuçta böylesi yatırımlarda sadece güncel kar hırsı ön planda değildir ve gerçekte uzun vadeli bir sömürü mekanizması kurulmaktadır. Osmanlı bölgesine gerçekleştirilen Alman sermaye yatırımları bu stratejik planlar çerçevesinde gerçekleşmektedir (Lodemann, Mannfred,1989:86).

Birinci dünya savaşının arifesinde Alman şirketleri ve bankaları İstanbul'un elektrik ve ulaşım (haliç vapur seferleri, Haydarpaşa limanı, telgraf istasyonları...) ağını tamamıyla kontrol eder durumdadır. Bunun yanında Mersin – Tarsus ve Adana demiryolları Almanların elindedir. Ayrıca stratejik demiryolları da Alman denetimindedir, Orient demiryolunun yanında Anadolu ve Bağdat demiryollarında Almanların sözü geçmektedir. Ereğli kömür madenlerinin neredeyse %50 hissesini Almanlar Belçikalılardan satın almıştır. Alman sermayesi imparatorluğun pek çok bölgesindeki liman yapımı – işletmesinde imtiyaz sahibidir. Ayrıca Beyşehir gölü, Konya ve Adana ovalarında ayrıcalıkları vardır ve Bağdat demiryolu yolu çevresindeki bütün madenleri işletme hakkına sahiptir. Bunun ilerisinde Alman – Levanten pamuk şirketi Adana ovasına ve Anadolu endüstri – ve ticaret şirketi Konya ovasına yatırım yapmaktadır (Schulte,1980:44).

4.Anadolu ve Bağdat Demiryolu

4.1.Demiryollarının Emperyalizm İçin Önemi

Anadolu ve Bağdat demiryolu projelerini bütün ayrıntılarıyla ele almadan önce, emperyalist politika ve demiryolu inşaatı arasındaki bağlantıyı ortaya koymak gerekmektedir. 19. yüzyılın hızlı ekonomik ve endüstriyel büyümesinin nedenlerinden bir tanesi demiryolu ağıdır. Demiryoluyla o ana kadar ülkenin ulaşılammış bölgelerine gitmek mümkün olabilmektedir ve ülke bu şekilde bir bütünlüğe kavuşmaktadır. Endüstrileşme için demiryolları anahtar rol oynamaktadır. Çünkü endüstriyel büyümenin iki ana dalı olan kömür ve demiri bir araya getirmektedir. Demiryolları aynı zamanda büyük sermaye gerektirdiği için büyük endüstriyi bankalarla birleşmek zorunda kalmaktadır, bunun neticesinde endüstri ile banka sermayesinin birleşmesiyle ortaya çıkan finans kapitalin tetikleyicisi olmaktadır. Demiryolları sadece bu nedenden dolayı büyük devletler için emperyalist gelişimin sembolü, dünya ticaretinin ölçütü ve demokratik – burjuva medeniyetinin belirtisi haline gelmektedir (Pönicke, 1958:78). Fakat demiryolları sadece ülkelerin iç gelişiminde rol oynamamış, aynı zamanda ulusların ekonomik genişlemelerinde önemli bir konumdadır. İngiliz yayılcılığının temsilcisi olan Lord Salisbury 1871 yılında lokomotifin emperyalizmin en önemli vasıtası olduğunu belirtmektedir (Rohrbach, 1911:55). Demiryolları informel kolonyal imparatorlukların inşasının ve emperyalist nüfuz etme politikalarının bir aleti olarak görev görecektir. Sonuçta gelişmemiş ülkelerin demiryolları ağıyla örülmesi bu ülkeleri tam anlamıyla endüstri uluslarına bağlamaktadır. Ayrıca demiryollarının geçtiği her yerde bütün toplumsal strüktür alt üst edilmektedir. Kolonilerde egemen olan elitler çoğu zaman demiryolu taraftarıdır, çünkü her ne kadar büyük güçlerin dayattığı emperyalizmin esiri hale gelseler bile, yerel konumlarını

güçlendirebilmekte ve yeni teknolojinin sömürücüleri haline gelebilmektedir. Bu ülkelerde bir komprador sınıfının oluşması demiryoluyla kolaylaştırılmaktadır ve demiryolu bunun yanında Batı oryantasyonlu modern egemenlerin imajını düzeltmeye yardımcıdır. Yeni ulaşım yollarının ekonomik karını büyük güçlerin yanında, özellikle bağımlı olan ülkelerin elitleri paylaşmaktadır, çünkü bu elitler yerli hammadde ve üretim olanaklarının bir kısmını elinde bulundurmaktadır. Demiryollarının sağladığı askeri avantajlarda egemen sınıfların işine gelmektedir, zira demiryoluyla ülke düzenini sağlamak üzere süratle askeri birlik intikal ettirmek oldukça kolaylaşmaktadır (Rohrbach,1911:57). Söz konusu yarı – kolonilerdeki merkezi egemenlik strüktürleri bu şekilde güçlendirilmektedir. Demiryolları tüm bunların yanında o ülkenin var olan üretim ve ekonomik formunu baştan aşağı dağıtmaktadır. Bu insanlar yerel ticaret yapmak ve geçimlerini sağlamaya çalışmak yerine artık dünya piyasalarının strüktürlerine bağlanıyordu ki burada şüphesiz endüstrileşmiş büyük güçlerin hegemonyası vardır. Emperyalizmin en keskin karşıtlarından biri olan Lenin, bu bağlamda demiryollarının gerçek yüzünü ortaya çıkarmaktadır ; *“demiryolu yolu inşası ilk bakışta basit, tabii, demokratik, kültürel ve medeni bir faaliyet olarak görünmektedir. Oysa gerçekte kapitalist hegemonya bu şirketlerle mülkiyeti üretim araçlarına bağlamış, demiryolu yapımını milyar insanı boyunduruk altına almak üzere kullanmaktadır. Bunun sonunda yarı sömürgelerde (bağımlı ülkelerde) yaşayan bir milyardan fazla insan, sözüm ona medeni ülkelerdeki sermayenin ücretli kölesi haline gelmektedir”* (Lenin,1988:132).

Demiryolu bu şekilde endüstrileşmiş ülkelerin finansal kapitalinin, bağımlı ülkelere yoğun sermaye ihracına hizmet etmektedir. Ağır sanayi ise buna karşın kar bırakan teknoloji ihracatından yararlanmaktadır. Yeni bölgelerin ekonomik ağa dâhil edilmesiyle birlikte, hazır ürünler ihraç ve hammaddeler ithal edilebilmektedir. Demiryolu yapımı daima sermaye ihracı ve endüstri kuruluşlarının o bölgeye yerleşmesi eşliğinde gerçekleşmektedir. Ayrıca demiryollarıyla yeni kazanılan alanlara söz konusu emperyalist ülkelerin okulları, hastaneleri ve misyon istasyonları kurulmaktadır (Jastrow,1918:97). Bu kuruluşlar önceleri doğrudan demiryoluyla bağlantılı ve bunu destekler nitelikte olsa da, ilerleyen dönemlerde kendi asli görevlerine geri dönmektedir. Osmanlı’da inşa edilmiş olan demiryolları, az gelişmiş ülkelerde kurgulanan informel koloni strüktürlerinin oluşturması bakımından en açıklayıcı örneklerden biri olarak değerlendirilmelidir.

4.2.Osmanlı İmparatorluğunda Kurulan Demiryollarının Arka Planında Yatan Gerçekler

1880’li yılların ortasına değin Osmanlı’nın Asya bölümü büyük ölçüde demiryolundan yoksundu ve az sayıdaki demir yolu hattıysa Osmanlı’nın çıkarlarına hizmet etmekten ziyade, Fransız ve İngiliz yatırımlarına ulaşım sağlamaktadır. Bu demiryolları ekonomik ve iktisadi bakımdan öncü konumunda olan İstanbul şehrini ülkenin geneline bağlamak yerine, Akdeniz kıyısından ülkenin içlerine doğru uzanmaktadır. Evet demiryolu başkenti ülkenin en irak bölgelerine bağlamak için kurgulanmamakta, bunun yerine Avrupalıların ülkeyi sömürmesi ve kolonyal güçlerin operasyon alanlarına intikalini sağlamak üzere planlanmaktadır. Sömürü yolları olarak da adlandırılabilir bu hatlar, Osmanlı imparatorluğunu büyük güçlerin çıkar alanları doğrultusunda bölmektedir. Bu demiryolları imparatorluğun stabilizasyonuna hizmet etmek bir yana, büyük güçlerin çıkarları doğrultusunda zayıf düşmeye hizmet etmektedir. Doğal olarak bu hatların büyük bölümünün yabancı sermaye tarafından finanse edildiğini ve yabancı şirketler tarafından işletildiğini görebilmekteyiz. Avrupalıların kullandığı bu demir yolları hatlarını küçük Asya ve Mezopotamya üzerinden Basra körfeziyle bağlama fikri 19. yüzyılın ortalarında ortaya çıkmaktadır. Özellikle İngiltere Hindistan yolu bağlamında böylesi bir hattın faydalı olabileceğini anlamaktadır. Bununla birlikte uzak ve sürekli sorun çıkaran bölgelere süratle askeri birlik göndermeye arzulu olan Osmanlı yönetimi de bu demiryolu hattını çıkarlarına uygun görmektedir. Sultanın idaresi altında bulunan Osmanlı yönetimi hem

iç bölünme hem de imparatorluğun İngiliz, Fransız ve Ruslar arasında paylaşılması tehlikesini fark etmektedir. Doğu Arap vilayetlerini büyük bölümünü Anadolu merkezle birleştirecek olan demiryolu hattı, Osmanlı imparatorluğu yönetiminin merkezleşme ve birleşme ümitlerinin ana nüvesini oluşturmaktadır (Roth, 1973:44).

1872 yılında Avusturyalı demir yolu mühendisi von Pressel imparatorluğun Asya bölümünde bir demiryolu inşa etme yetkisi almaktadır. Haydarpaşa limanından başlayacak olan bu demiryolu Ankara, Sivas, Musul ve Bağdat üzerinden Basra körfezine ulaşacak ve Karadeniz’le Akdeniz’e uzanan tali hatlara sahip olacaktır. Türk idaresi altında İzmit’e kadar 92 kilometrelik bölüm inşa edilmektedir. Fakat bu bölümün işletmesi daha sonra İngiliz – Avusturyalı bir konsorsiyuma verilmektedir. Osmanlı yönetimi bunun ardından yeni demiryolları inşa etmek için, Osmanlı’ya dönük kolonyal emeller taşımayan ülkelerden sermaye çekmeye çalışmaktadır. Sonuçta imparatorluğun bütünlüğü korunmalı ve İngiltere, Fransa ve Rusya’ya karşı egemenlik yeniden tesis edilmelidir. Osmanlı yönetimi dış yardımdan tamamıyla vazgeçemediği durumlarda, İngiliz -Fransız sermaye hâkimiyetini kırarak diğer güçlerle irtibata geçmeye çalışmaktadır ve işte burada söz konusu olabilecek tek bir devlet vardır o da Almanya’dır. Fakat hem Alman yönetimi Orta Doğuyla ilgilenmediğini ifade etmiş hem de Alman sermayesi bölgede oldukça zayıf bir konumdadır (Langer,1965:42). Deutsche Bank’ın yönetim kurulu başkanı olan Georg Siemens, ki böylesi büyük çaplı bir iş için akla ancak Deutsche Bank gelebilirdi, öncelikle durum değerlendirmesine gitti ve olayı zamana bıraktı. Georg Siemens söz konusu işbirliği çağrısından önce 1887 yılında konuyla ilgili bir açıklamayı Mejcher dile getirmiştir: İlk bu tür finansmanlar Deutsche Bank’ın düzenli faaliyet alanının dışındadır. Sonra günümüz koşullarında büyük çaplı yatırımlara girişmenin çok akılcı değildir. Hatta bu işin çok karlı olması durumunda bile ihtiyatı elden bırakmamak en doğrusu olacaktır. Osmanlı yönetiminin söz konusu finansmanlara kefil olması ve bunları devlet borcu olarak kabul edeceğini açıklamasının ardından Georg Siemens öneriye sıcak bakmaya başlamaktadır. (Mejcher,1975:447).

Deutsche Bank tarihçisi Fritz Seidenzahl ise resmi yüzüncü yıl yayınlarında bu olayı farklılaştırmaya çalışmış ve Anadolu ile Bağdat demiryolu projesinin Deutsche Bank tarafından Osmanlı imparatorluğuna zorla kabul ettirildiğini yazmaktadır. İşte Deutsche Bank yönetimi emriyle hazırlanan bu yayın, Alman Orta Doğu politikasındaki tarih revizyonlarına tipik bir örnektir. Üstelik Almanya ikinci dünya savaşını da kaybettikten sonra, Weimar cumhuriyeti döneminde başlayan bu tarih revizyonculuğu bütün hızıyla sürdürülmektedir. Bu yayınlarda sadece Anadolu ve Bağdat demiryolunun karakteri inkâr edilmiş olmamakta, aynı zamanda Siemens biyografi yazarlarından olan Karl Helfferich’in açıklamalarının aksi iddia edilmektedir. Helfferich daha sonra Deutsche Bank müdürü olmakta ve 1906 yılından itibaren Anadolu demiryolu yönetiminde yer almaktadır. Weimar cumhuriyetinde politikacı olan Helfferich, kayın babası olan Georg Siemens’in gerçek planlarını kamuoyuyla paylaşmaktadır (Helfferich,1921:45).

Helfferich durumu net bir şekilde ortaya koymaktadır: *“Daha önce Alman imparatorluğuna uzak olan bölgelerdeki ulaşım yatırımlarına eğilmek ve buradan kazanç sağlamak önemlidir. Ayrıca buradaki yatırımla birlikte Alman mallarına pazar ve Alman endüstrisine hammadde sorunu kendiliğinden çözülmektedir. Bunun ilerisinde daha önce büyük güçlerin birinin egemenliği altına girmemiş ve Avrupa’nın kapıları önünde konumlanmış olan Osmanlı imparatorluğunu güçlendirmek düşüncesi belirlemektedir. Bu şekilde politik dostluk kurulabilir ve bunun ardından...”* (Helfferich,1921:69).Alman sermayesinin önde gelen figürlerinden biri olan Helfferich, bu sözlerle Almanya’nın emperyalist motiflerini açık bir şekilde ifade etmektedir.

Sonuç

Osmanlı imparatorluğunun 19. Yüzyılda yarı - sömürge haline geldiği ve Avrupalı büyük güçlerin denetimi altına girmiş, yalnızca formel anlamda bağımsız bir imparatorluk haline geldiği gerçeği, uluslar arası araştırmalarda genel anlamda kabul görmüş bir varsayımdır. Bununla birlikte sürekli Osmanlı imparatorluğunun uluslararası sermaye tarafından kontrol edilen bir imparatorluk olmaktan ziyade, Almanya tarafından domine edilen bir ülke olduğu iddiaları her zaman farklı mecralar tarafından iddia edilir. Tüm bu söylediklerimizin ışığında böylesi bir iddianın kendi içinde tutarlı olabilmesi için, Alman emperyalizminin Osmanlı imparatorluğu üzerinde gerçek anlamda bir ekonomik hegemonya kurmuş olması gerekirdi. Oysa yukarıda ifade edilen faktörler ve bununla birlikte karşılaştırılan rakamlar böylesi bir hegemonyanın oluşmadığını ispatlamaktadır. Fakat bütün gelişmeler dikkatle irdelendiğinde daha önce Fransız ve İngiliz sermayesinin egemen olduğu alanlara, Alman sermayesinin girmeyi başardığına tanık olabiliriz. İngiltere kendi çıkarları bağlamında daha ziyade Asya'daki kolonileriyle bir transit alanı veya geçiş yolu olarak gördüğü Osmanlı imparatorluğundan sermayesini geri çekerken, Fransa'nın Osmanlı imparatorluğu üzerindeki etkisinin ve sermayesinin artması dikkat çekicidir. Almanya bu büyük oyun bağlamında, Osmanlı imparatorluğunun boyunduruk altına alınması mücadelesinde baş düşmanı olarak Fransa'yı görmek zorunda kalmıştır. Fransa ise Osmanlı ordusunun ve hükümetinin Alman etkisi altına girmesinden çekinmiştir. İngiltere her ne kadar Osmanlı imparatorluğuna yönelik doğrudan ticari çıkarlara sahip olmasa bile, Alman etkisinin artması sonucu bölgedeki jeo – stratejik çıkarlarının zedeleneceğini varsaymıştır. Osmanlı imparatorluğunda gerçekleştirilen doğrudan Alman yatırımları, hakikaten Alman emperyalizminin genişleme planlarına hizmet eden politik programların birer parçası niteliğindedir. Bu amaca hizmet eden en önemli Alman yatırım projesi Anadolu ve Bağdat demiryolu hattıdır.

Kaynakça

- Blaisdell, Donald C.(1966). *European Financial Control on the Ottoman Empire. A Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt*, 2.Aufl. New York.
- Bode, Friedrich Heinz,(1941). *Der Kampf um die Bagdadbahn 1902-1914. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen*, Breslau.
- Bülow, Bernhard Fürst,(1930/31). *Von Denkwürdigkeiten*, 4 Bde., Berlin.
- Djermal Pascha, Ahmed,(1922). *Erinnerungen eines türkischen Staatsmannes*, 2.Aufl. München.
- Düwell, Kurt: *Deutschlands auswärtige Kulturpolitik 1918-1932. Grundlinien und Dokumente*, Köln und Wien 1976.
- Feigel, Uwe,(1989) *Das evangelische Deutschland und Armenien. Die Armenienhilfe deutscher evangelischer Christen seit dem Ende des 19.Jahrhunderts im Kontext der deutsch-türkischen Beziehungen*, Göttingen.
- Fesser, Gerd(1985). *Griff nach dem Orient. Zur Bagdadbahnpolitik des deutschen Imperialismus vor dem ersten Weltkrieg*, in: *Geschichtsunterricht und Staatsbürgerkunde* 2/3.

- Fischer, Fritz,(1964). Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/18, 3.verb. Auf. Düsseldorf.
- Gründer, Heinz,(1982). Die Kaiserfahrt Wilhelms II. ins Heilige Land 1898. Aspekte deutscher Palästinalpolitik im Zeitalter des Imperialismus, in: Dollinger, Heinz /Gründer, Horst / Hanschmidt, Alwin (Hg.): Weltpolitik, Europagedanke, Regionalismus. Festschrift für Heinz Gollwitzer zum 65.Geburtstag am 30.Januar, Münster.
- Gutsche, Willibald,(1985). "Pilgerfahrt" zu den heiligen Stätten. Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. 1898, in: Gutsche, Willibald / Kaulisch, Baldur (Hg.): Bilder aus der Kaiserzeit 1897 bis 1917, Köln.
- Hallgarten, George W.F,(1963). Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Außenpolitik europäischer Großmächte vor dem Ersten Weltkrieg, 2 Bde., 1.Aufl. München 1951, 2. erw.Aufl.
- Helfferrich, Karl,(1921). Die deutsche Türkenpolitik, Berlin.
- Herzfeld, Hans, (1933). Die Liman-Krise und die Politik der Großmächte in der Jahreswende 1913/14, in: Berliner Monatshefte 11.
- Herzl, Theodor,(1934). Tagebücher, 3 Bde., Tel Aviv 2.Aufl.
- Holborn, Hajo,(1926). Deutschland und die Türkei 1878-1890, Berlin.
- Hüber, Reinhard,(1943). Die Bagdadbahn, Berlin.
- Jäckh, Ernst,(1924). Kiderlen-Wächter der Staatsmann und Mensch. Briefwechsel und Nachlaß, Berlin und Leipzig.
- Inge / Benneckenstein, Horst,(1988). Die Interessen der Deutschen Bank am esopotamischen Erdöl, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte.
- Jastrow, Morris(1918). The War and the Bagdad Railway. The Story of Asia Minor and its Relations to the Present Conflict, 2.Aufl. Philadelphia.
- Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Thimme,(1924-1927). Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914 [GP]. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Hg. im Auftrage des Auswärtigen Amtes v. 40 Bde., 2. Aufl. Berlin.
- Lange, Friedrich,(1899). Geschichte des Tempels, Jerusalem.
- Langer, William L,(1965). The Diplomacy of Imperialism 1890-1902, 2. erw. Aufl. New York.
- Lenin, Wladimir,(1988). Ijitsch: Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus. Gemeinverständlicher Abriß, 23.Aufl. Berlin [Ost].
- Lindow, Ernst, Freiherr Marschall,(1934). von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel 1897-1912, Danzig.
- Lodemann, Jürgen / Pohl, Manfred,(1989). Die Bagdadbahn. Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie, Mainz.

- Manzenreiter, Johann,(1982). Die Bagdadbahn. Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903), Bochum.
- Marx, Karl / Engels, Friedrich, (1991). Rußlands Drang nach Westen. Der Krimkrieg und die europäische Geheimdiplomatie im 19.Jahrhundert, Zürich.
- Mejcher, Helmut, (1975), Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich, in: Geschichte und Gesellschaft 1.
- Pönicke, Herbert: (1958), Die Hedschas- und Bagdadbahn, erbaut von Heinrich August Meißner-Pascha, Düsseldorf.
- Robinson, Ronald: (1972). Non-European Foundations of European Imperialism. Sketch for a Theorie of Collaboration, in: Owen, R. / Sutcliffe, B. (Hg.): Studies in the Theorie of Imperialism, London.
- Rohrbach, Paul, (1911).Die Bagdadbahn, 2.Aufl. Berlin.
- Roth, Erwin,(1973). Preußens Gloria im Heiligen Land. Die Deutschen in Jerusalem, München.
- Sanke, Heinz(1951). Die Erdölwirtschaft des Imperialismus in ihren geographischen Grundlagen, Berlin [Ost] und Leipzig.
- Sarkisov, E.K,(1914). Zum Kriegseintritt des Osmanischen Reiches an der Seite der Zentralmächte im November 1914, in: Markov, Kolonialismus.
- Schöllgen, Gregor, (1992). Imperialismus und Gleichgewicht. Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914, München 1984 und Studienausgabe.
- Schulte, Bernd F,(1980). Vor Kriegsausbruch 1914. Deutschland, die Türkei und der Balkan, Düsseldorf.
- Werner, Ernst / Markov, Walter,(1979). Geschichte der Türken von den Anfängen bis zur Gegenwart, Berlin [Ost] 2.Aufl.
- Wiedenfeld, Kurt,(1915). Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten, München und Leipzig.