

I.Dünya Savaşı'nda İstanbul-Berlin Demiryolu The Istanbul-Berlin Railroad in The I. World War

Nuray ÖZDEMİR*

Özet

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Osmanlı Devleti'ni Avrupa'ya bağlayan Berlin-Viyana-Peşte-Belgrat-Sofya-İstanbul demiryolu hattında ulaşım durmuştur. Hattın geçtiği ülkelerden biri olan Sırbistan'ın İtilaf Devletleri arasında yer alması, Bulgaristan'ın ise savaşın başında tarafsızlığını ilan etmesi İstanbul-Berlin yolunun kapanmasına yol açmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'ne İstanbul-Berlin demiryolu üzerinden taşınması düşünülen Alman askeri yardımlarının da yapılamamasına yol açmıştır. Savaşın başından itibaren bu yolun açılmasına büyük önem verilmiş, İttifak Devletleri'nin hem kendi aralarında güvenli bir ulaşım ağı sağlanması hem de Rusya'nın müttefikleri ile olan bağlantısını kesmek istenilmiştir. Almanya'nın Doğu Avrupa Cephesi'nde Rusya'ya karşı üstünlük kazanması, Avusturya-Macaristan'ın Belgrad'a girişi ve Bulgaristan'ın İttifak Devletleri yanında Ekim 1915'te savaşa girmesi sonucunda engeller kalkmış ve İstanbul-Berlin demiryolu yeniden ulaşım açılabilmiştir. Berlin-Viyana-Peşte-Belgrat-Sofya-İstanbul hattında ilk sefere 15 Ocak 1916'da Berlin'den başlanmıştır. Ticari eşyanın taşınmasına özellikle de İstanbul'un işesi için ihtiyaç duyulan gerekli malların nakline başlanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin beklediği Alman askeri malzeme yardımının nakli ise bu tarihten sonra zaten Almanya'nın kendi savaştığı cephelerde ihtiyaçları arttığı için çok kısıtlı kalmıştır. Bulgaristan'ın 29 Eylül 1918'de savaştan çekilmesi ise İstanbul-Berlin yolunun yeniden kapanmasına yol açmıştır.

Bu çalışmada, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin müttefikleriyle doğrudan bağlantısını sağlayan İstanbul-Berlin demiryolunun stratejik önemi incelenmiştir. İstanbul-Berlin hattının açılışının Osmanlı Devleti açısından siyasi, askeri ve iktisadi sonuçları değerlendirilmiştir.

*Doç.Dr, *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Bolu,*
ozdemir_n@ibu.edu.tr.

Anahtar Kelimeler: I.Dünya Savaşı, İstanbul-Berlin Demiryolu, Osmanlı Devleti, Almanya

Abstract

The transportation on the Berlin-Vienna-Pest-Belgrade-Sofia-Istanbul railroad line stopped when the I. World War began. Seize of activity was caused by the fact that Serbia, which was on the railroad line, was among the Allied Forces while Bulgaria was neutral at the beginning of the war. Because of this situation, the German military aid that was meant to reach The Ottoman Empire through the railroad could not do so. The re-opening of the İstanbul-Berlin line was a very important subject. It was intended to both create a secure transportation network between the Central Powers and to cut off Russia's line to its supporters. With Germany gaining superiority over Russia in the Eastern Europe Front, the Austria-Hungarian Empire entering Belgrade and Bulgaria joining the war with the Central Powers in October of 1914 the obstacles were eliminated and the Istanbul-Berlin railroad line was opened for transport once again. The first trip on the Berlin-Vienna-Pest-Belgrade-Sofia-Istanbul railroad line took off from Berlin on 15 January 1916. The transportation of commercial goods, especially those needed for the sustenance of Istanbul, began. However the military aid the Ottoman Empire expected from was severely limited because after this time Germany's own military needs increased. Bulgaria's leaving the war on 29 September 1918 caused the Istanbul-Berlin railroad to close once again.

In this study; the strategic importance of the İstanbul-Berlin railroad line, which provided a direct connection between the Ottoman Empire and its allies, has been examined. The political, military and economic results of the İstanbul-Berlin railroad line being re-opened.

Keywords: I. World War, İstanbul-Berlin Railroad, Ottoman Empire, Germany

GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin Londra, Paris, Berlin, Viyana gibi Avrupa başkentleri ile doğrudan bağlantısını sağlayan Şark Expressi'nin (Orient Express)¹ işlediği demiryolu hattı I.Dünya Savaşı yıllarında büyük önem kazanmıştır. Berlin'i İstanbul'a bağlayan demiryolu Osmanlı Devleti'nin Almanya ile yaptığı 2 Ağustos 1914'te yapılan gizli ittifak anlaşması sonrasında iki müttefik devlet

¹ Osmanlı Devleti'ni doğrudan Avrupa'ya bağlayan demiryolu hattının tamamlanması ile İstanbul'dan Viyana'ya giden ilk tren (Şark Ekspresi) 12 Ağustos 1888'de Sirkeci Garı'ndan hareket etmiştir. Bkz:Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s.188.

arasında doğrudan bağlantı sağlamıştır. Almanya, Osmanlı Devleti'ne trenle gizlilik içinde askeri heyetler, mühimmat, telsiz tesisatı, tıbbi malzeme ve hatta altın göndermeye başlamıştır. Ağustos ayının son haftasında yedi yüzden fazla Alman denizci ve kıyı savunma uzmanlarını taşıyan özel bir tren Bükreş ve Sofya üzerinden Sirkeci Garı'na ulaşmıştır.²

Ancak Osmanlı Devleti'nin 11 Kasım 1914 tarihinde "*cihad-ı ekber*" ilanını izleyen haftalarda Balkanlar üzerinden Berlin'den İstanbul'a yapılan sevkiyat durmuştur. Berlin-İstanbul demiryolu Macaristan'ın güney sınırından geçerek Sırbistan-Bulgaristan veya Romanya-Bulgaristan üzerinden İstanbul'a ulaşıyordu. Bulgaristan ve Romanya tarafsız Sırbistan ise İtilaf Devletleri safında savaşıyordu.³ Sırbistan savaşan ülkeler arasında yer aldığından dolayı karayolunu da kesmiş ve Tuna Nehri'nin kendi ülkelerinden geçen kısmını kapatarak gidiş-gelişe engel olmuştur.⁴ Romanya İtilaf Devletleri yanında savaşa girmek istediğinden tarafsızlık ilkesinin kendisine sağladığı hakları kullanarak toprakları üzerinden askeri yardım malzemesi nakline izin vermemiştir. İstanbul-Berlin bağlantısının kurulması için yapılan diplomatik girişimler sonuçsuz kalmış Osmanlı Devleti ile Almanya ve Avusturya-Macaristan arasında karadan bağlantı kurmak mümkün olmamıştır. Daha savaşın başında Osmanlı Devleti müttefiklerinden tecrit edilmiştir.⁵

Bu durum Osmanlı Devleti'ne İstanbul-Berlin yolu üzerinden taşınması düşünülen Alman askeri yardımlarının da yapılamamasına yol açmıştır. Bunun üzerine Türkiye'ye başka yollardan silah yardımı sevkiyatı yapılması düşünülmüştür. Tarafsız ticari gemilere silah yükleyip Trieste'den Bulgar Limanı Dedeağaç'a oradan da trenle İstanbul'a götürülmesi planlanmıştır. Fakat Bulgaristan'a giden ticaret gemilerinin sıkı kontrole tabi tutulması ve gemilerin Bulgar limanlarına girişlerinin önlenmesi sonucunda bu plan da uygulanamamıştır. Bunun üzerine Romanya ya da Sırbistan yolunun açılması konusu hep gündemde olmuştur. Hatta sevkiyata göz yumması halinde Almanya tarafından Romanya'ya kimyasal madde ve silah yardımı yapılacağı dahi teklif edilmiş ancak karşılık bulmamıştır.⁶

² Stean McMeekin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, (Çev:Azize F.Çakır), Picus Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.150.

³ Veli Yılmaz, *1nci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, İstanbul, 1993, s.73-74; Mustafa Çolak, "Çanakkale Savaşı'nda Yalnız Bırakılan Bir Müttefik: Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yardım Çabaları", *Türkler*, Cilt:13, Ankara-2002, s.381.

⁴ "Yine İstanbul-Berlin Yolu ve İlk Vapurun Tuna'dan Müruru", *Tasvir-i Efkar*, 1 Teşrinisani 1915, s.1.

⁵ Yılmaz, *a.g.e.*, s.73-74; Çolak, *a.g.m.*, s.381.

⁶ Yılmaz, *a.g.e.*, s.77.

Romanya'nın sıkı kontrolüne rağmen Zıştovi ve Rusçuk üzerinden Tuna Yolu ile ticari mal adı altında savaş malzemesi kaçak yollarla nakledilmeye çalışılmıştır. Ancak yapılan sevkiyat birkaç tonluk kurye eşyasıyla sınırlı kalmıştır. Türkiye'deki Alman askeri heyetine katılacak askerler ise teker teker ve kılık- kimlik değiştirerek büyük güçlüklerle Romanya üzerinden İstanbul'a gelebilmiştir.⁷

1-İstanbul-Berlin Yolunun Açılması

I.Dünya Savaşı'nın başından itibaren İstanbul-Berlin yolunun yeniden açılmasına büyük önem verilmiştir. İttifak Devletleri'nin hem kendi aralarında güvenli bir ulaşım ağı sağlanması hem de Rusya'nın müttefikleri ile olan bağlantısını kesmek amaçlanmıştır. İstanbul-Berlin yolunun yeniden ulaşımına açılması meselesi Osmanlı Devleti'ni ilgilendirdiği kadar Almanya ve Avusturya-Macaristan'ı da son derece yakından ilgilendiren bir konu olmuştur. Yolun açılması İttifak Devletleri için ortaya çıkacak faydalar şu şekilde düşünülmüştür:⁸

1-Rusya'dan Karadeniz ve Tuna Nehri yoluyla Sırbistan'a gönderilen levazım, mühimmat ve subay yardımında en kolay ve hızlı bir şekilde kullanılan ulaşım yolunun kesilmesi.

2-Osmanlı Devleti'nde bol olarak mevcut olan ve mühimmat-ı harbiye imalinde ihtiyaç duyulan bakır, pamuk gibi hammaddelerin Avusturya ve Almanya'ya ihracı.

3- Askeri malzeme de dahil olmak üzere her türlü Avusturya ve Alman mallarının Bulgaristan ve Türkiye'ye hatta bütün Asya'ya nakil kolaylığı.

4-Gerektiği zaman askeri birliklerin en çok ihtiyaç duyulan ve en önemli cephelerde istihdam edilmek üzere sevki.

5-Barış zamanında da müttefik devletlerin idaresinde bulunmasına ihtiyaç duyulan bir demiryolu ile Almanya, Avusturya-Macaristan, Türkiye, Bulgaristan ve hatta İran'ın birbirine bağlı ve yakın olmasındaki siyasi ve ticari faydalar.

6- Sırbistan içinden Avusturya-Macaristan ya da Bulgaristan'a ait araziden geçecek demiryolu ile tesis edilecek olan bu hatla Balkanların kuzeyinde sürekli sorun yaratan Sırbistan güçsüz kalacağından dolayı Balkan meselesinin ve anlaşmazlıkların ortadan kaldırılması.

⁷ "Büyük Harb Esnasında Almanya ile Türkiye Arasında Nakliyat Yolları", (Çev:Yüzbaşı Ahmet Şevket), *Askeri Mecmuası*, Sayı:70, Eylül 1928, s.140.

⁸ "İstanbul Berlin Yolunun Ehemmiyeti", *Tasvir-i Eşkar*, 21 Teşrinievvel 1915, s.2.

Berlin-Viyana-İstanbul yolunun açılıp Sırbistan'ın gücünün azaltılmasıyla siyasi dengelerin değişeceği, başta İngiltere ve Rusya olmak üzere İtilaf devletlerinin güç ve büyüklüklerine yeni bir darbe indirileceği düşünülmüştür. Donanma gücüne dayanan İngiltere'nin en büyük emelinin Almanya'yı kendi ülkesine hapsederek onu Avrupa'da tecrit etmek olduğuna dikkat çekilerek İstanbul-Berlin yolunun açılmasıyla artık bunun mümkün olmayacağı düşüncesi hâkim olmuştur. Yunus Nadi Bey 22 Ekim 1915 tarihli Tasvir-i Efkâr Gazetesinde kaleme aldığı "Berlin-Viyana-İstanbul Yolunun Ehemmiyeti" başlıklı makalesinde İstanbul-Berlin yolunun açılmasının İtilaf Devletleri üzerinde özellikle de İngiltere'de bırakacağı etkiyi şöyle ifade etmiştir:⁹

"...yeni zaferleri bir kenara bırakarak Almanya ve müttefiklerinin açılacak İstanbul-Berlin yoluna istinad ile şimdiki galip vaziyetlerini muhafaza etmeleri bile hasımlarımız birer birer ser-nigun (bahtsiz) eyleyeceğini bi-hakkın (tamamıyla) ve katiyen iddia edebiliriz..."

"...İstanbul-Berlin yolunun açılmasında harbin mahiyet ve akıbetine büyük tesiri olacak başka bir mana var: İstanbul-Berlin yolunun açılması demek; doğrudan doğruya Hindistan'ın tehdidi demektir. İstanbul-Berlin yolu açıldığı gün Süveyş Kanalı meselesi yarım çok fazla bir nispetle hükmen hal edilmiş olacak şimdiki kadar Irak'ın köşesinde bucağında tutunabilen İngilizlerin de dizlerinin bağı çözülecektir. İngiltere ısrar ederse Süveyş bebemebâl işgal olunacak ve ortaya Hindistan meselesi kendiliğinden çıkacaktır. Görülüyor ki İstanbul-Berlin yolunun açılmasından sonra harpte ısrar edemeyecek devletlerden biri ve belki birincisi İngiltere olacaktır. Harpte ısrar etmemek için mağlubiyeti itiraf ederek sulha talip olmak ıktiza eder (gerekir).

Tuna yolunun açılmasıyla Berlin ve Viyana sadece İstanbul'a değil Süveyş'e, Bağdat'a hatta İran'a bağlanabilecektir. Ancak bu yol üzerinden ulaşım çok uzun ve dolambaçlı olsa da ilk adımı oluşturacağından önemi büyüktür. Berlin ve Viyana'nın doğu ile temasını en seri, en kolay ve en güvenilir yollarla sağlamak ise ikinci adım olacaktır. Bunun için de Niş yolu tutularak Sırbistan üzerinden doğrudan demiryolu hattı ulaşımına açılacaktır.

Almanya'nın Doğu Avrupa Cephesi'nde Rusya'ya karşı başarılar kazanması ve 9 Ekim 1915'te Avusturya-Macaristan'la Belgrat'a girişi ile Sırbistan'ın savaş dışı bırakılması İttifak Devletleri'ne Balkanlarda üstünlük kazandırmıştır. Aynı günlerde Osmanlı Devleti'nin Çanakkale'de kazandığı zafer üzerine Bulgaristan'ın İttifak Devletleri yanında 14 Ekim 1915'te savaşa girmesi sonucunda İstanbul-Berlin arasındaki engeller ortadan kalkmaya başlamıştır.

⁹ Yunus Nadi, "Berlin-Viyana-İstanbul Yolunun Ehemmiyeti", *Tasvir-i Efkâr*, 22 Teşrinievvel 1915, s.1.

Dolaylı da olsa İstanbul-Berlin yolunda Tuna Nehri üzerinden ulaşım yeniden başlayabilmiştir.¹⁰

Tuna kıyısından Sırpların uzaklaştırılması üzerine savaşın başlangıcından itibaren kapalı olan Tuna yolu 29 Ekim 1915 tarihinden itibaren yeniden açılmıştır.¹¹ Orşova'dan hareket eden ilk Macar vapuru Tuna Nehri'ni Sırbistan arazisindeki kısmından geçerek Bulgaristan'daki Vidin'e gelmiştir. Savaşın başından itibaren Avusturya-Macaristan ile Bulgaristan arasında dolaylı da olsa ulaşımın temini ilk defa söz konusu olabilmıştır. Yaklaşık on beş ay boyunca yol meselesinden dolayı çok sorun yaşanmış ve özellikle Romanya'nın geçişlerde yaşadığı zorluklar yolun açılışına verilen önemi artırmıştır. İstanbul-Berlin arasındaki ulaşımı sekteye uğratan Romanya'nın artık etkinliği kalmamıştır.¹²

Tuna yolunun açılması ile İstanbul-Berlin güzergâhındaki ulaşım şu şekilde olacaktır: Berlin'den Macaristan'ın son ucundaki Orşova'ya kadar demiryolu ile ulaşım sağlanacaktır. Orşova, Macaristan sınırının Sırbistan-Romanya sınırıyla birleştiği noktada ve Tuna nehri üzerinde bulunmaktadır. Berlin ile Orşova arasındaki mesafe 1200 kilometre kadar olup bu yol, sürat katarlarıyla bir buçuk günde yük katarları ile üç günde kat edilebilecektir. Orşova'dan sonra ulaşım Tuna Nehri üzerinden gemilerle sağlanacak ve Sırbistan ve Romanya arazisi arasından geçerek Bulgaristan'da Vidin ya da Lomblanka Limanı'nda son bulacaktır. Gemi ile kat edilecek mesafe 200 kilometre olup yaklaşık 20 saatte alınacaktır Bulgaristan sınırına girdikten sonra demiryolu olan ilk liman burasıdır. Lomplanga'dan başlayan demiryolu ise Sofya üzerinden İstanbul'a geçmektedir. Bu yol ise 800 kilometre olup trenle 35 saat sürmektedir. Böylece yük katarları ve gemi ile Berlin'den İstanbul'a kadar Orşova, Tuna Nehri, Vidin, Lomblanka ve Sofya yoluyla altı günde gidilebilecektir. Uzun zaman bekledikten sonra bu altı günlük yolun hiçbir önemi olmayacağı ve bu yol ile karşılıklı pek çok şeyin nakledilebileceği düşünülmüştür.¹³

İttifak Devletleri arasında Tuna yolunun açılması ile ulaşımın yeniden temini münasebetiyle Alman İmparatoru II.Wilhelm Padişah Mehmet Reşat'a bir telgraf çekerek yolun açılmasından duyduğu sevinci ve memnuniyeti bildirmiştir. Alman İmparatoru'nun 31 Ekim 1915 tarihli telgrafı şu şekildedir:¹⁴

¹⁰ Bayur, *a.g.e.*, s.383.

¹¹ "Münakalat Başladı", *Tasvir-i Efkâr*, 31 Teşrinievvel 1915, s.1.

¹² "Yine İstanbul-Berlin Yolu ve İlk Vapurun Tuna'dan Müruru", *Tasvir-i Efkâr*, 1 Teşrinisani 1915, s.1.

¹³ "Tuna Tariki Açılmak Üzere", *Tasvir-i Efkâr*, 28 Teşrinievvel 1915, s.1; "Yine İstanbul-Berlin Yolu ve İlk Vapurun Tuna'dan Müruru", *Tasvir-i Efkâr*, 1 Teşrinisani 1915, s.1.

¹⁴ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)*, HR.SYS., 2414/72; Alman İmparatoru II.Wilhelm'in gönderdiği telgrafın Almanca belgesi için Bkz.Ek-1.

“Bu kerre şümül ve ehemmiyet-i tarihîyesi pek azîm olan bir hadise sükkunetle vücuda gelmiştir. Berlin ve Viyana ile şarktaki sadık müttelikimiz arasındaki tarik açılmış ve ilk vapur Vidin’e vasil olmuştur. Şu an tarihte zât-ı şevket-simat cenab-ı tac-darilerine en samimi tabiiyat ve temenniyatımı takdime müsarraat (acele) ederim. Bu hayli vakitten beri muntazır olan ve fi’l-hal (bemen) garb ile şark arasında tesis edilen bu muvasalanın gerek esna-yı harbde gerekse inşallahü’l-rahman bade’l-harb şeref-bahş bir sulhun inikadıyla garik-i bahlîyari olacağımız hengamede memleketlerimiz için netayic-i mesudeye bais olması müsted’adır (istenir).

Alman İmparatoru Wilhelm’in Orşova’dan Vidin’e ilk vapurun gelişini çok önemli bir tarihi olay olarak nitelediği telgrafı gazeteler yoluyla Osmanlı kamuoyuna da duyurulmuştur.¹⁵ Alman İmparatorunu’nun telgrafına cevaben Osmanlı Padişahı Mehmet Reşat tarafından da bir telgraf gönderilmiştir.¹⁶ Padişah Mehmet Reşat’ın müttelikler arasında Tuna yolu ile ulaşımın temini münasebetiyle memnuniyet ve sevinç duygularını ifade eden şu telgrafı çekilmiştir:¹⁷

“Memleketlerimiz arasındaki muvasalanın münasebet-i hasenesiyle keşide buyurulan telgrafname-i imparatoriyelerini mahzuşîyyet-i kamile (boşlanma) ile aldım. Bu hadise-i mübimmeyi şeci’ müttelik ordularımızın yeni bir devre-i muşafferiyetine beşaret olarak telakki etmekteyim. Bu münasebetle zât-ı haşmet-simatlarının ihzar buyurdıkları temenniyata an-samim-il-kalb (can ve gönülden) iştirak eder ve bi’l-mukabele, tesis edilen muvasala-ı mesudenin halen olduğu gibi atiyen dahi milletlerimiz için tarik-i selamet ve sadet olmasını temenni eylerim. En samimi teşekküratımla beraber hissîyat-ı amike-i dostanemin kabul buyurulmasını rica ederim.”

Tuna yolunun açılmasıyla dolaylı da olsa Osmanlı Devleti’nin müttelikleri ile yeniden bağlantısı kurulabilmiştir. Bu yolun açılmasıyla Çanakkale Cephesi’nde zor durumda olan Osmanlı Devleti’ne Alman yardımlarını ulaştırmanın mümkün olabileceği düşünülmüştür. Kasım ayı başlarından itibaren silah ve cephane yüklü gemiler Tuna üzerinden yola çıkmaya başlamışlardır. İlk olarak Almanya’dan Uzunköprü’ye topçu cephaneleri gelmiştir. 15 Kasım 1915’te 24 santimetrelilik ilk Avusturya obüs bataryası Anafartalar Cephesine ulaşmıştır. Almanya’dan cephane gelişinin başlaması Çanakkale Savaşları’nın artık başarıyla sona erdirileceği umutlarını bir kat daha artırmıştır.¹⁸

¹⁵ “Berlin-İstanbul Yolunun Açılması Münasebetiyle”, *Tanin*, 4 Teşrinisani 1915, s.4

¹⁶ BOA, İ.MBH., 18/84; “Berlin-İstanbul Yolunun Açılması Münasebetiyle”, *Tanin*, 4Teşrinisani 1915, s.4.

¹⁷ BOA, HR..SYS., 2414/72; Telgrafın Osmanlıca metni için Bkz:Ek-2.

¹⁸ *Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916)*, V.Cilt, III.Kitap, Genelkurmay Başkanlığı ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012, s.438; Liman Von Sanders, *Türkiye’de 5 Yıl*, (Çev:M.Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, İstanbul,1968, s.121.

Bu durumda İngiltere Çanakkale’de kalmakla uğrayacağı yıkımla ilgili General Robertson’un 6 Kasım 1915’te Başbakan Asquith’e verdiği raporunda “...*Tuna yolu ile Avusturya ve Bulgaristan arasında gidiş geliş şimdiden kurulmuştur ve bugün yarın Niş-Edirne demiryolunun düşman eline geçtiğini öğreneceğimizi beklemeliyiz. En çok birkaç hafta içinde Almanya Türklere ağır top ve belki de boğucu gaz verebilecek durumda olacaktır.*” diyerek Çanakkale’nin boşaltılmasını istemiştir.¹⁹ “Bol Bol Mühimmat Geliyor” başlığıyla 19 Kasım 1915 tarihli Tasvir-i Efkâr Gazetesi’nde ilk sayfada Almanya ve Avusturya’dan “İstanbul’a ve Bulgaristan’a mühimmat sevkiyatının Tuna yolu ile Rusçuk Limanı üzerinden demiryolu ile yapılmaya başlandığına dair yer alan haber de İngiliz kaygılarının haksız olmadığını ortaya koymuştur.²⁰

Sırbistan’ın yenilgiye uğratılarak Tuna yolunun açılmasından sonra Bulgar ordusu 16 Ekim 1915’te Vranja’da Selanik-Niş demiryolunu kesmiş, 20 Ekim 1915’te ise Kumanova ve Vales’i alarak 5 Kasım 1915’te de Niş’e girmiştir. Böylece Berlin-Viyana-Budapeşte-Belgrad-Niş-Sofya-Edirne-İstanbul arasında doğrudan bağlantı sağlayan demiryolu hattı yeniden ulaşılabilir hale gelmiştir.²¹

İstanbul-Berlin yolunun tamamen açılması İttifak Devletleri’nin lehine savaşı sonlandıracak bir adım olarak görülmüş ve Osmanlı kamuoyunda büyük bir heyecanla karşılanmıştır. İstanbul-Berlin yolunun açılışı ile Rusya-Sırbistan bağlantısının kesileceği, Almanya’dan askeri malzeme yardımı yapılacağı ve Avusturya yapımı malların Türkiye ile Bulgaristan’a naklinin kolaylaşacağı ve Osmanlı ülkesinden askeri malzeme imalatında kullanılan hammaddelerin Almanya’ya ihracının yapılacağı ümit edilmiştir.

Berlin-İstanbul yolu üzerinden Osmanlıda sıkıntısı yaşanan zorunlu ihtiyaç maddelerinin temini (havayic-i zaruriye tedariki) konusunda da Osmanlı Devleti için yeni bir umut ortaya çıkmıştır. Berlin-İstanbul yolunun açılması daha önce Almanya’dan sipariş edilmiş ancak yolun kapalı olmasından dolayı Türkiye’ye getirilemeyen savaşta stratejik önem taşıyan bazı malzemenin ve kıtlığı yaşanan zorunlu ihtiyaç maddelerinin artık İstanbul’a nakledilebileceği düşünülmüştür. Örneğin Osmanlı Devleti’nde en çok ihtiyaç duyulan maddelerden biri olan şekerin Avusturya’dan satın alınması yoluna gidilerek 830 vagon şeker getirilmesi için girişimde bulunulmuştur.²² Berlin-İstanbul yolunun açılışı ile İstanbul’da ihtiyaç duyulan havayic-i zaruriyenin kısa bir sürede temin edileceğine inanılmıştır.

Yolun açılması Almanya ve Avusturya’da tüccar kesimde de heyecan yaratmış ve doğuya gönderilecek ya da doğudan nakil edilecek mal ve eşyaların düşük ücretlerle demiryolu ile taşınmasına yönelik isteklerini topladıkları

¹⁹ Bayur, *a.g.e.*, s.385.

²⁰ “Bol Bol Mühimmat Geliyor”, *Tasvir-i Efkâr*, 19 Teşrinisani 1915, s.1.

²¹ Bayur, *a.g.e.*, s.383.

²² “Havayic-i Zaruriyye Meselesi”, *Tasvir-i Efkâr*, 3 Kânunuevvel 1915, s.1.

kongrelerde belirtmişlerdir. Nakliyatın düşük olması mal ve eşya fiyatlarına yansıtacağından savaş ortamında İstanbul-Berlin arasında yolcu taşımacılığı kadar eşya nakli de büyük önem taşımıştır.²³

Tasvir-i Efkâr Gazetesi'nde Yunus Nadi Bey, "Berlin-İstanbul Demiryolu" başlıklı makalesinde İstanbul-Berlin hattının işlemeye başlayacak olmasını İttifak devletlerinin Balkanlarda kazandığı zaferin bir abidesi olarak değerlendirmiş hatta bu yolun açılışını savaşı bitirmeye yetecek zaferlerden biri olarak görmüştür.²⁴

Çanakkale Savaşları'nda Osmanlı ordularının komutanlığını yapan Alman Generali Liman Von Sanders de Çanakkale'de her ne kadar tahliyenin esas sebebi, taarruzda başarı ihtimalinin kalmaması olsa da ikinci neden olarak İttifak Devletleri ile Türkiye arasındaki yolun açılmış olmasını göstermektedir. İstanbul-Berlin demiryolunun açılışının İngilizlerin Çanakkale'ye yeni kuvvetler sevki için yeni bir girişimde bulunması ümidini zayıflattığını ifade etmiştir.²⁵ İngiliz çevrelerinde İstanbul-Berlin yolu açılmak üzere iken ve özellikle yol açıldıktan sonra Çanakkale'de zafer beklemenin imkansız olduğu görüşü etkin olmuştur. Almanya ve Avusturya-Macaristan'dan İstanbul-Berlin yolu üzerinden Osmanlı Devleti'ne yapılacak silah ve malzeme yardımlarıyla güç kazanacak Osmanlı birlikleri karşısında vereceği büyük zayıflığı hesaplayan İngilizler 19-20 Aralık gecesi Anafartalar ve Gelibolu bölgesinden kuvvetlerini geri çekmişlerdir.²⁶

2-İstanbul-Berlin Demiryolu Hattında Başlayacak Seferler İçin Yapılan Hazırlıklar

İstanbul-Berlin yolunun açılmasıyla demiryolu hattında yapılacak seferler için çeşitli hazırlıklar yapılmıştır. Öncelikle hattın geçtiği ülkeler arasında koordinasyonu sağlamak için Almanya ve Avusturya-Macaristan hükümetlerince 2-4 Aralık 1915 tarihleri arasında Macaristan'ın Temeşvar şehrinde bir konferans düzenlenmiştir. Konferansa demiryolu hattının geçtiği; Almanya, Avusturya ve Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı Devleti adına heyetler katılmıştır. Osmanlı Devleti'ni temsilen Nafia Nezareti Demiryolları Müdürü Mustafa Bey ile Harbiye Nezareti Şimendiferler İdaresi Müdür Muavini Refik Bey delege olarak gönderilmiştir.²⁷ Konferansta İstanbul-Berlin hattında

²³ "Şark İle Almanya Arasında Tesis-i Münakalat- Erbab-ı Sanayiin Arzuları", *Servet-i Fünun*, 6 Kanunuevvel 1916, No:1281, s.89.

²⁴ Yunus Nadi, "Berlin-İstanbul Demiryolu", *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kanunuevvel 1915, s.1.

²⁵ Sanders, *a.g.e.*, s.123.

²⁶ Figen Atabey, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014, s.264; Çolak, *a.g.m.*, s.382.

²⁷ *BOA*, MV., 199/131.

işleyecek trenlerin seferlerine dair yapılacak çalışmalar üzerinde durulmuştur. Alınan kararlara göre; 1 Ocak 1916 tarihinden itibaren Berlin-İstanbul arasında karşılıklı olarak haftada iki defa sefer yapılması uygun görülmüştür. Seyahat edecek yolcuların pasaport kontrolüne dair karşılıklı kararlar alınmıştır.²⁸

Berlin'den hareket edecek olan trenler iki farklı yol üzerinden hareketle Galanta'da birleşeceklerdir. Bu trenlerden biri Berlin'den hareketle Breslau-Oderberg yolu üzerinden diğeri yine Berlin'den kalkarak Dresden-Prag-Viyana yoluyla ve bir üçüncüsü de Münih'ten hareketle Viyana yoluyla Galanta'da birleşeceklerdir. Yolculara tahsis edilecek bu katarlar, beş vagon oluşacaktır. Bunlardan üç tanesi yataklı, bir tanesi birinci ve ikinci sınıf yolcularına mahsus(A-B) işaretli ve diğeri de lokanta vagonu olacaktır. Berlin ve Münih'ten cumartesi ve çarşamba günleri hareketle Galanta'da birleşen vagonlar Budapeşte-Belgrad-Niş-Sofya üzerinden pazartesi ve cuma akşamları saat yedide İstanbul'a ulaşacaklardır. Bunlara karşılık olarak İstanbul'dan kalkacak olan trenler ise öğleden sonra saat birde Sirkeci Garı'ndan hareket edeceklerdir.²⁹

Temeşvar'da yapılan konferansta İstanbul-Berlin hattında işleyen trenlerle yolculuk yapacak yolcuların askeri ve siyasi makamlardan izin almaları ve bu izin pasaporta kaydedilmesi de zorunlu tutulmuştur. Bu kararlar çerçevesinde ilgili devletler İstanbul-Berlin demiryolu hattında kesintisiz bir ulaşımın başlayabilmesi için kendi ülkelerinde gerekli hazırlıkları yapmaya hemen başlayacaklardır.³⁰

Osmanlı Devleti'nde başlayacak seferler için vagonların hazırlanması ve yataklı vagon temini gibi hazırlıkların yanında İstanbul-Berlin Hattı'nda yolculuk edecekler hakkında Erkan-ı Harbiye Vekâleti tarafından bir talimatname hazırlanmıştır. Bu talimatnameye göre;³¹

1-Osmanlı Devleti'nden dışarı çıkacak her sivil mensup olduğu devletin elçiliği veya konsolosluğu tarafından verilmiş fotoğraflı bir pasaporta sahip olmalıdır. Pasaportlar İstanbul Polis Müdürlüğü ve Karargâh-ı Umumi İkinci Şubesi Müdürlüğü tarafından onaylanacaktır. Biletler ancak tasdik edilmiş pasaportlar gösterildikten sonra satılacaktır.

2-Müttefik Devletlerin askerlerinden olup üniforma ile seyahat edeceklerin kendi ordusu tarafından bir belgeye sahip değil iseler Alman askerleri İstanbul Mevki Kumandanlığı'ndan ve diğeri askerler ise kendi ateşe militerlerinden vesika almalıdırlar Osmanlı askerleri Karargâh-ı Umumi İkinci Şube Müdürlüğü'nden alınmış vesikaya sahip olmalıdır.

²⁸ BOA, BOE, 4389/329107, "Berlin-İstanbul Yolu", *Tanin*, 18 Kânunuevvel 1915, s.2.

²⁹ "Berlin-İstanbul Sürat Katarları", *Tasvir-i Efkâr*, 19 Kânunuevvel 1915, s.2.

³⁰ "Berlin-İstanbul Yolu", *Tanin*, 18 Aralık 1915, s.2; BOA, BOE, 4389/329107.

³¹ BOA, HR.HMŞ.İŞO, 42/237; Talimatnamenin Osmanlıca metni için Bkz:Ek-3.

3-Sınır kontrolünde pasaport kontrolü ile yük ve yolcunun denetimi tren içinde yapılacaktır. Demiryolları İdaresi bu husus için trene bir bölüm ayıracaktır.

4-Teslim edilecek eşya Sirkeci İstasyonu'nda trenin hareketinden bir gün evvel öğleden sonra 4-7 saatleri arasında askeri gümrük memurları tarafından kontrol edilip mühürlenecektir. Sirkeci İstasyonu'nda mühürlenmemiş eşya trene kabul edilmeyecektir.

5-Türkiye'ye seyahat edecekler vize edilmiş pasaporta sahip olmalıdır.

6-Taşınan eşya Sirkeci İstasyonu'nda askeri kontrole tabi tutulacaktır. Eşyalar sadece bu istasyondan teslim edilecektir.

Böylece Sirkeci İstasyonu'ndan hareket edecek trenle İstanbul'dan Berlin'e gidecek olan yolcular ve yükleri önce askeriye tarafından sıkı bir denetime tabi tutulurken Berlin'den gelecek yolcular da Osmanlı kontrolünden geçecektir.

Osmanlı basında da İstanbul-Berlin demiryolu hattı ile döneme göre kısa bir sürede yapılacak yolculuğa dikkat çekilerek bu konuda ajanslardan gelen bilgiler servis edilmiştir. Avrupa basınında çıkan haberlere dayanarak iki şehir arasındaki yaklaşık 2000 kilometrelik mesafayı balkan katarlarının istasyonlardaki bekleme süreleri de dahil olmak üzere 28-30 saatte kat edecekleri büyük bir heyecanla duyurulmuştur.³² Ancak Temeşvar'daki kongreye de katılan Nafia Nezareti Demiryollar Müdürü Mustafa Bey bir beyanatta bulunarak gazetelerde yazıldığı gibi İstanbul-Berlin arasındaki mesafenin 28-30 saatte değil 57-60 saatte ancak kat edilebileceğini açıklamıştır.³³

Dönemin gazetelerinde İstanbul-Berlin demiryolu hattının kısa bir süre içerisinde ulaşma yeniden açılmasında savaş sürecinde hattın kullanılmayacak derecede tahrip edilememesi olduğuna da dikkat çekilmiştir. Sırlar “vakit ve imkân bulsalardı” bu hattı kullanılmayacak bir hale koyup tamiri için Almanya ve Avusturya-Macaristan'ı aylarca uğraşmaya mecbur bırakabilirdi. Demiryolunun ulaşma uygun bir hale getirilmesinde Sırbistan'daki hattın savaş ortamında büyük tahribata uğramamasının yanında tahrip edilen köprü, tünel gibi kısımlarının demiryolu konusunda ileri bir tekniğe ve sanayiye sahip olan Almanlar tarafından kısa sürede tamir edilmesi olmuştur.³⁴ Belgrad'da Avusturya'yı Sırbistan'a bağlayan köprü yerine Tuna üzerinde yeni bir köprü kurularak katarlar buradan geçirilmiştir. İstasyon binası da neredeyse yeniden

³² “28 Saatte 2000 Kilometre!”, *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kanunuevvel 1915, s.1.

³³ “Berlin-İstanbul Sürat Katarları”, *Tasvir-i Efkâr*, 19 Kânunuevvel 1915, s.2.

³⁴ “28 Saatte 2000 Kilometre!”, *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kânunuevvel 1915, s.1.

yapılmıştır. Güzergâhtaki diğer köprüler de sağlam bir şekilde tamir edilerek ulaşımın kesintiye uğramaması temin edilmiştir.³⁵

İstanbul-Berlin hattında ilk seferin 1 Ocak 1916 tarihinde başlayacağı kararlaştırılmışsa da seferler ilan edilen tarihte gerçekleştirilememiştir. Zamanında ulaşımaya hazır hale getirilmiş olmasına rağmen hattın geçeceği ülkelerdeki demiryolu idareleri arasında bazı konularda anlaşmaya varılamaması gecikmeye yol açmıştır.³⁶ Seferlere kısa süreli bir gecikme ile ancak 15 Ocak 1916 tarihinden itibaren başlanmıştır. İstanbul-Berlin demiryolu hattında Orient Express (Şark Ekspresi) yerine işeyecek trenler Almanya’da “*Balkan Zug*” (Balkan Express) olarak adlandırılırken Osmanlı Devleti’nde ise “*Balkan Katarı*” ya da “*Balkan Sürat Katarı*” olarak anılmıştır.³⁷

Almanlar İstanbul-Berlin hattında işleyen trenlere “*Enverland trenleri*” ismini vermişler ve trenlerin üstüne de yazmışlardır. Ancak bu isim siyasi bir anlam içermesi ve “*Sultan Mehmet Reşat’ı Enver Paşa’nın gölgesinde bıraktığı*” iddiası ile tenkide uğramıştır. Ayrıca Enver Paşa’ya muhalif olan Türk subaylarının da tepkisine yol açmıştır. Bir süre sonra Almanlar bu uygulamadan vazgeçerek trenlerin üzerine sadece “*Türk Treni*” yazmışlar ve mesele kapanmıştır.³⁸

4- İstanbul-Berlin Demiryolu Hattı’nda Balkan Katarları

Berlin-Viyana-Peşte-Belgrat-Sofya-İstanbul demiryolu hattında ilk sefere 15 Ocak 1916’da Berlin’den başlanmış sadece davetliler kabul edilmiştir. Trende İstanbul’a giden birkaç aile, çok sayıda asker ve devlet görevlisinin yanında Almanya Hükümeti tarafından davet edilmiş üçü Amerikan, biri İsveçli ve bir de İkdam Gazetesi’nin eski Londra ve Berlin muhabiri Mehmet Sadi Bey’in de aralarında bulunduğu beş gazeteci yolculuk yapmıştır.³⁹ Defne dalları ve İttifak Devletleri’nin bayrakları ile donatılmış ilk tren Berlin’den 15 Ocak 1916 cumartesi günü saat 7.15’te hareket etmiştir. Alman topraklarında ilerlerken trene halk büyük ilgi göstermiş ve her istasyonda zafer nidaları ile selamlanmıştır. Demiryolu hattının geçtiği Dresden, Viyana ve özellikle Peşte şehirlerinde tren halk tarafından tezahürat gösterileri ile karşılanmıştır.

³⁵ “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kânunusani 1916, s.1.

³⁶ “İstanbul-Berlin Sürat Katarları”, *Tasvir-i Efkâr*, 2 Kânunusani 1916, s.2.

³⁷ Irene Anastasiadou, *Constructing Iron Europe*, Amsterdam University Press, Amsterdam 2011, s.38.

³⁸ Sanders, *a.g.e.*, s.177; “Büyük Harb Esnasında Almanya ile Türkiye Arasında Nakliyat Yolları”, s.144.

³⁹ Mehmet Sudi, “Berlin-İstanbul Katarında”, *İkdam*, 18 Kânunusani 1916, s.1; “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kânunusani 1916, s.1.

İstasyonlar bayraklarla donatılmış ve bandolar milli marşlar çalmıştır. Trenle Almanya'dan dönen ilk Çanakkale gazilerinden olan Türk üniformasıyla Yüzbaşı Bahri Bey kadınlı erkekli kalabalığın ilgi noktası olmuş “*çok yaşa Türk zabit*” sözleri ile büyük tezahürat yapılmıştır. Ayrıca Macar kadınları yolculara para vererek İstanbul'dan kartpostal istemişlerdir. Tren “*İstanbul'a selam!*” nidaları ile uğurlanmıştır.⁴⁰ Tren Budapeşte'den sonra Sırp topraklarına girmiş ve Pazar gecesi 23.30'da yani vaktinde Belgrad'a ulaşmıştır. Sırp topraklarında halkın ürkek ve endişeli takibi ile Niş üzerinden Bulgaristan sınırına giren Balkan Katarı, Bulgaristan'da da törenle karşılanmıştır. Sofya'daki Osmanlı büyükelçiliği erkani da yolcuları istasyonda karşılamak için hazır bulunmuşlardır. Tren Sofya'dan hareketle Küçükçekmece'ye ulaşmış, İstanbul'da da törenlerle karşılanmıştır⁴¹. Şark Demiryolları Askeri Hat komiserliği tarafından bir karşılama programı düzenlenmiştir. Hatta bir gün öncesinde törene dair ayrıntılar kamuoyuna gazeteler yoluyla duyurularak halkın yoğun katılımı sağlanmaya çalışılmıştır.⁴²

Küçükçekmece'ye ulaşan ilk Balkan Katarı Şehremaneti, Milli Müdafaa Cemiyeti, Donanma Cemiyeti, Hilal-i Ahmer Cemiyeti, Türk Ocağı üyeleri ile gazetecilerden oluşan bir heyet tarafından Küçükçekmece'de karşılanmıştır. Burada bir tören düzenlenmiş ve Berlin-İstanbul yolunun açılışının önemi konusunda konuşmalar yapılmıştır. Daha sonra karşılama heyeti de trene binerek ilk yolcularla birlikte Sirkeci Garı'na geçmişlerdir. Küçükçekmece'den Sirkeci'ye kadar geçilen Ayastefanos, Makriköy, Yedikule, Samatya, Kumkapı istasyonlarını dolduran kadınlı erkekli halkın alkışlarıyla tezahürat içerisinde tren Sirkeci'ye saat yediyi on geçe yani Berlin'den hareketinden tam 60 saat sonra ulaşmıştır.⁴³

Planladığı gibi hiçbir aksilik olmadan tren zamanında 17 Ocak 1916'da Berlin'den İstanbul'a gelmiştir. Sirkeci istasyonunda treni Padişah adına Başyaver Salih Paşa, Dâhiliye Nazırı Talat Bey, üç müttefik devletin sefirleri, mebuslar, çok sayıda devlet adamı, gazeteciler ve halk karşılamıştır. Törende Osmanlı ve Alman marşları çalınmıştır.⁴⁴ Trenin geçtiği şehirlerde yapılan karşılama hazırlıkları ve halk tarafından gösterilen yoğun ilgi İstanbul-Berlin demiryolu hattının yeniden açılışına verilen önemin önemli bir göstergesi olmuştur.

⁴⁰ Mehmet Sudî, *a.g.m.*, s.1.

⁴¹ “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*,18 Kânunusani 1916, s.1.

⁴² “İlk Balkan Sürat Katarı”, *İkdam*, 17 Ocak 1916, s.2.

⁴³ “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*,18 Kânunusani 1916, s.1; *Servet-i Fünun*, “Balkan Sürat Katarı”, No:1283, 7 Kânunusani 1915, s.110-112.

⁴⁴ “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*,18 Kânunusani 1916, s.1.

İstanbul'dan Berlin'e gidecek olan ilk katar ise 18 Ocak günü Sirkeci İstasyonu'ndan hareket etmiştir. Tren Osmanlı ve müttefik devletler bayrakları ile ve defne dallarıyla donatılmıştır. İlk Berlin treninde yer alan yolcular arasında yeni vefat etmiş olan Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Wangenheim'in ailesi, askerler, tüccarlar ve gazeteciler yer almıştır.⁴⁵

İstanbul-Berlin arasında ticari eşya ve yolcunun taşınmasına özellikle de İstanbul'un işesi için gerekli olan ürünlerin nakline de başlanmıştır. İlk yolcu taşıyan trenin İstanbul'a gelişinden iki gün sonra 19 Ocak 1916'da sekiz günlük bir seyri müteakip askeri malzeme taşıyan bir tren İstanbul'a ulaşmıştır. Ancak İstanbul-Berlin arasında demiryolu bağlantısı kurulsa da Osmanlı'ya ihtiyaç duyduğu savaş ve gıda malzemesi istenilen ölçüde ve zamanda sağlanamamıştır.⁴⁶ Tuna Nehri üzerinden Rusçuk ve Zıstovi limanlarından yapılan taşımacılıkla mühimmat ve özellikle 1917 yılında buğday, mısır, un, şeker gibi maddelerin İstanbul'a nakliyatı söz konusu olabilmıştır.⁴⁷

4-İstanbul-Berlin Demiryolu Hattının Açılışının Stratejik Önemi

İstanbul-Berlin demiryolu hattının açılışı İttifak Devletleri'nin I.Dünya Savaşı'nda elde ettiği en büyük başarılarından biri olarak görülmüş ve savaşı sonlandıracak önemli bir adım olduğuna inanılmıştır. Yolun açılması ile İtilaf Devletleri arasındaki bağlantı koparken Almanya-Avusturya-Macaristan-Bulgaristan ve Osmanlı Devleti arasında doğrudan ve seri bir ulaşım başlamıştır. Almanya'dan yapılacak yardımlarla Osmanlı Devleti'nin büyük güç kazanacağı görüşü hakim olmuştur.

Balkanlarda İtilaf Devletleri karşısında üstünlük kazanan Almanya müttefiklerinin savaşın zaferle sonuçlanacağına dair inancını artırma yönünde İstanbul-Berlin yolunun açılmasını iyi bir propaganda malzemesi olarak kullanmıştır. Almanya, kendi gücünü gösterme ve birkaç ay önce savaşa girmiş olan Bulgaristan'ın da katılımıyla dördü ittifakın pekiştğini öne çıkarma fırsatı bulmuştur. Almanya'nın girişimiyle 15 Ocak 1915 tarihinden itibaren başlayan demiryolu seferleri anısına renkli kartpostallar hazırlanmıştır. I.Dünya Savaşı yıllarında maliyeti düşük olması ve çok sayıda insanın kolaylıkla ulaşabilmesi açısından kartpostallar etkili bir propaganda aracı olarak kullanılmıştır.⁴⁸

⁴⁵ "İstanbul-Berlin Treninin Hareketi", *Tasvir-i Efkâr*, 19 Kânunusani 1916, s.2; "Balkan Treni", *Tanin*, 19 Kanunusani 1916, s.3.

⁴⁶ Büyük Harb Esnasında Almanya ile Türkiye Arasında Nakliyat Yolları", s.139. Yılmaz, *a.g.e.*, s.70.

⁴⁷ A.Haluk Dursun, "Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, Sayı:12, Kış/2012, s.337.

⁴⁸ Gülsüm Polat, "Savaş, Propaganda ve Kartpostallar", *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, I/2 (2012), s.262; *I.Dünya Savaşı'nda İttifak Cephesi'nde Savaş ve Propaganda*, (Ed.Bahattin Öztuncay), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014.s.48.

Kartpostallarla halkın dikkati kazanılan başarıya çekilirken ittifak grubunun gücüne vurgu yapılmıştır. Daha çok dört müttefikin işbirliği sonucunda bu başarının kazanıldığı mesajını veren kartpostallarda Alman, Avusturya-Macaristan, Bulgar ve Türk bayrakları yan yana çizilmiştir. Berlin'den İstanbul'a yola çıkan ve İstanbul'a ulaşan trenler öne çıkartılmıştır.⁴⁹

Dönemin Osmanlı basınında da İstanbul-Berlin yolunun açılışında İttifak Devletleri'nin ne kadar başarılı ve uyum içerisinde olduklarına dikkat çekilmiştir. Örneğin Balkan Katarının geçtiği müttefik devletler topraklarında büyük bir sevinçle ve alkışlarla karşılanması gerçek ve saygın bir ittifakın kurulduğunun göstergesi olduğu belirtilmiştir. “*Hırçın, asabi ve birbirlerini dost olmaktan çok, düşman gibi gören*” İttifak devletleri arasında sürekli bir “*nifak ve küskünlük*” hüküm sürdüğüne ve ilk sürat katarının İstanbul'a ulaşması münasebetiyle müttefiklerin birbirine gösterdikleri dostluğun dikkate değer bir tezat teşkil ettiği anlatılmıştır. Bu yolun açılışı İttifak Devletleri'ni barışa götürecek önemli bir adım olarak gösterilmiştir.⁵⁰ Almanya ve müttefiklerinin savaşı kazandığı havası estirilerek İttifak devletlerinin gücünü göstermede propaganda amaçlı kullanılmıştır. Müttefik ülkelerin arazisinden geçerek İstanbul-Berlin demiryolu hattının “*batının silah ve cephanesi ile doğunun cesaret ve gayretini demir gibi sağlam bir bağla birbirine bağlandığı*” düşünülerek peşi sıra kazanılacak zaferlerle savaşın sona ereceği vurgusu yapılmıştır. Berlin-İstanbul arasında tesis edilen yola dair bir Alman Gazetesi'nde yer alan nitelendirme Tasvir-i Efkâr Gazetesi'ne aynen şu şekilde yansımıştır: “*İngilizlerin deniz hakimiyetine karşı İttifak Devletleri'nin kara hakimiyeti.*”⁵¹

Ancak İttifak Devletleri İstanbul-Berlin yolunun açılması üzerine artık savaşın bittiğini düşünürlerken Almanya'nın barış istediği yönünde Avrupa basınında çıkan haberler şaşkınlığa yol açmıştır. Daha önce İstanbul-Berlin yolunun açılmasını çok tehlikeli bir durum olarak gören Matin gibi Fransız gazetelerinin, açıldıktan sonra önemsizmiş gibi göstermesi Türk basınında gülünç karşılanmıştır. Aynı günlerde İngiltere'den gelen haberlerde ise İngiliz Başbakanı Asquit'in Çanakkale'deki başarısızlığı kabul ettiğine dikkat çekilerek İstanbul-Berlin yolunun barış için bir şantaj aleti olmak yerine barışa yönelik önemli bir adım olduğu vurgulanmıştır.⁵²

Osmanlı Devleti'nin müttefikleri ile doğrudan bağlantı kurmasının bir sonucu olarak 23 Temmuz 1916'da Avusturya'ya yardım için Galiçya Cephesi'ne Türk askeri gönderilmeye başlanmıştır. Uzunköprü ve Alpullu istasyonlarından trenle hareket eden Türk birlikleri Sofya ve Niş üzerinden

⁴⁹ Bkz.Ek:4; Ek:5.

⁵⁰ “İlk Katarla, “İlk Müjde”, *İkdam*, 18 Kânunusani 1916, s.1.

⁵¹ “İstanbul-Berlin Katarının Şehrimize Muvasalatı”, *Tasvir-i Efkâr*,18 Kânunusani 1916, s.1.

⁵² Yunus Nadi, “Berlin-İstanbul Yolu ve Sulh”, *Tasvir-i Efkâr*, 21 Kânunuevvel 1915, s.1.

cepheye ulaşmışlardır.⁵³ İstanbul-Berlin yolunun açılması müttefik devletler arasındaki askeri ilişkileri güçlendirdiği gibi diplomatik ve siyasi ilişkileri de geliştirmiş iki ülkeyi birbirine yaklaştırmıştır. Savaş gölgesinde karşılıklı yapılan ziyaretlerle Türk-Alman ilişkileri güçlenmiştir. Enver Paşa Galiçya Cephesi'nde savaşan Türk askerine destek vermek hem de Berlin'e ziyaret yapmak üzere 11 Eylül 1916'da Balkan trenini kullanmıştır.⁵⁴ Alman İmparatoru II.Wilhelm de müttefikleri Osmanlı Devleti ve Bulgaristan'a moral ve destek vermek üzere 15 Ekim 1917'de İstanbul'a üçüncü ziyaretini Balkan treni ile yapmıştır. Sirkeci Garı'nda törenle karşılanmıştır.⁵⁵ Alman İmparatorunun gelişinden sonra iade-i ziyarette bulunmak üzere 17 Aralık 1918'de Velihaht Vahdeddin ve yaveri Mustafa Kemal Paşa'nın da katıldığı bir kabile Balkan treni ile Berlin'e gitmiştir.⁵⁶ Yolun açılması sadece diplomatik ilişkileri geliştirmemiş Berlin-İstanbul arasında tıptan müziğe pek çok alanda heyetler gidip gelmiş iki başkent adeta "komşu kapısı" yapılmıştır.⁵⁷

İstanbul-Berlin yolunun 1915 yılı sonunda açılmasıyla Türk ordusunun geniş ölçüde silahlandıktan sonra büyük başarılar kazanacağı yolunda Enver Paşa'nın ümitleri tamamen boşa çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin beklediği Alman askeri malzeme yardımının nakli ise bu tarihten sonra zaten Almanya'nın kendi savaştığı cephelerde ihtiyaçları arttığı için çok kısıtlı kalmıştır. Doğu Anadolu ile Suriye ve Irak'ın geniş ölçüde elden çıkması Çanakkale zaferinden ve İstanbul-Berlin yolunun açılmasından sonra olmuştur.⁵⁸ Ancak Bulgaristan'ın 29 Eylül 1918'de mütareke imzalayarak savaştan çekilmesi ise İstanbul- Berlin hattının İttifak devletlerine yeniden kapanmasına ve İstanbul yolunun İtilaf Devletleri'ne açılmasına neden olmuştur. Bulgaristan'daki Fransız kuvvetleri Uzunköprü'ye geçerek 9 Kasım 1918'den itibaren Uzunköprü-Sirkeci arasındaki demiryolunu kontrollerine almışlardır.⁵⁹

⁵³ Büyük Harb Esnasında Almanya ile Türkiye Arasında Nakliyat Yolları", s.145.

⁵⁴ "Enver Paşa'nın Seyahati", *Tanin*, 16 Eylül 1916, s.1.

⁵⁵ Ö. Kürşad Karacagil, "Alman İmparatoru İstanbul'da (1917)", *Akademik Bakış*, C.6, S.12, Yaz 2013, s.115; "Kayzer Hazretlerinin Şehrimize Muvasalatı", *Tanin*, 16 Teşrinievvel 1917, s.1.

⁵⁶ Kamil Çolak, Fahri Yetim, "Velihaht Vahdeddin ve Mustafa Kemal Paşa'nın Almanya Seyehatiyle İlgili Tespitler", *Tarih'in Peşinde*, S.17, 2017, s.133; "Velihaht-ı Saltanat Hazretlerinin Seyehati", *Tasvir-i Efkâr*, 16 Kanunuevvel 1917, s.1.

⁵⁷ "Alman Heyet-i Musikisi Şehrimizde", *Servet-i Fünun*, 12 Mayıs 1916, s.2; Almanya'da Osmanlı Heyet-i Tıbbiyesi", *Servet-i Fünun*, 12 Mayıs 1916, s.5; "Muhterem Mebuslarımızın Almanya Ziyareti", *Servet-i Fünun*, 19 Mayıs 1916, s.15.

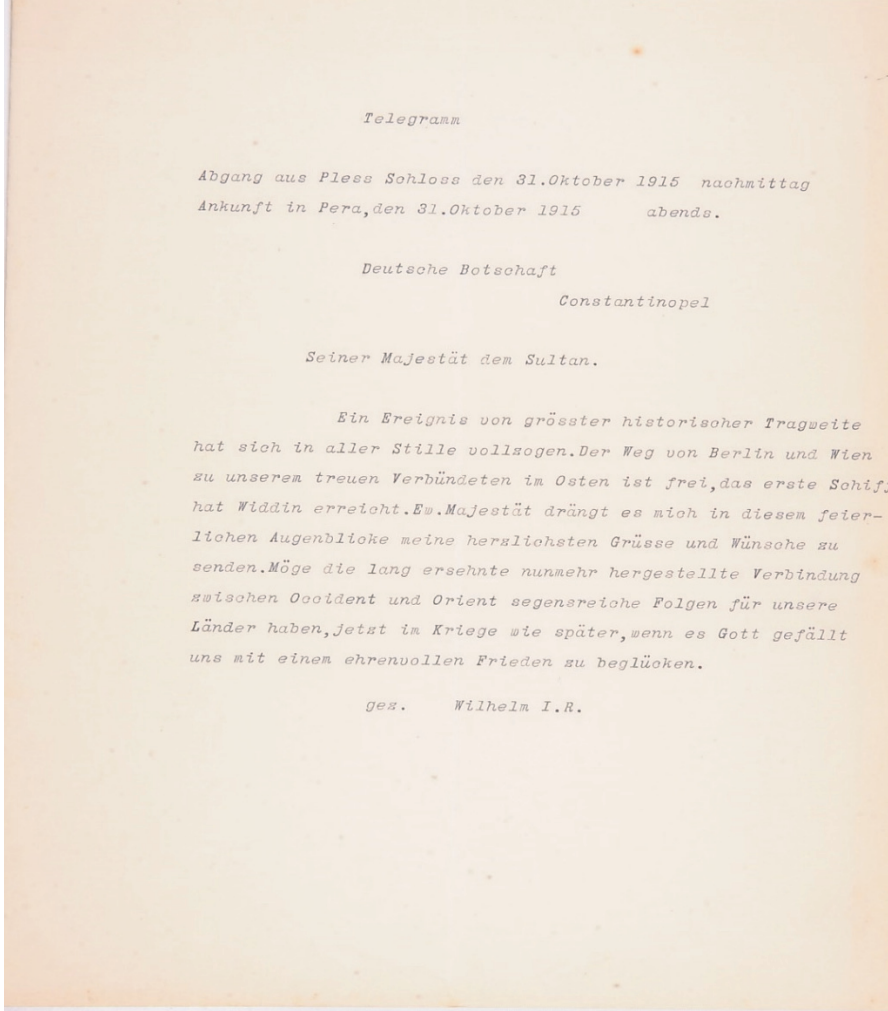
⁵⁸ Bayur, a.g.e., s.389.

⁵⁹ N.Fahri Taş, "I.Dünya Savaşı'nda Fransızların Trakya'yı İşgali," *Atatürk Araştırma Merkezî Dergisi*, Sayı:60, Kasım 2004, s.671.

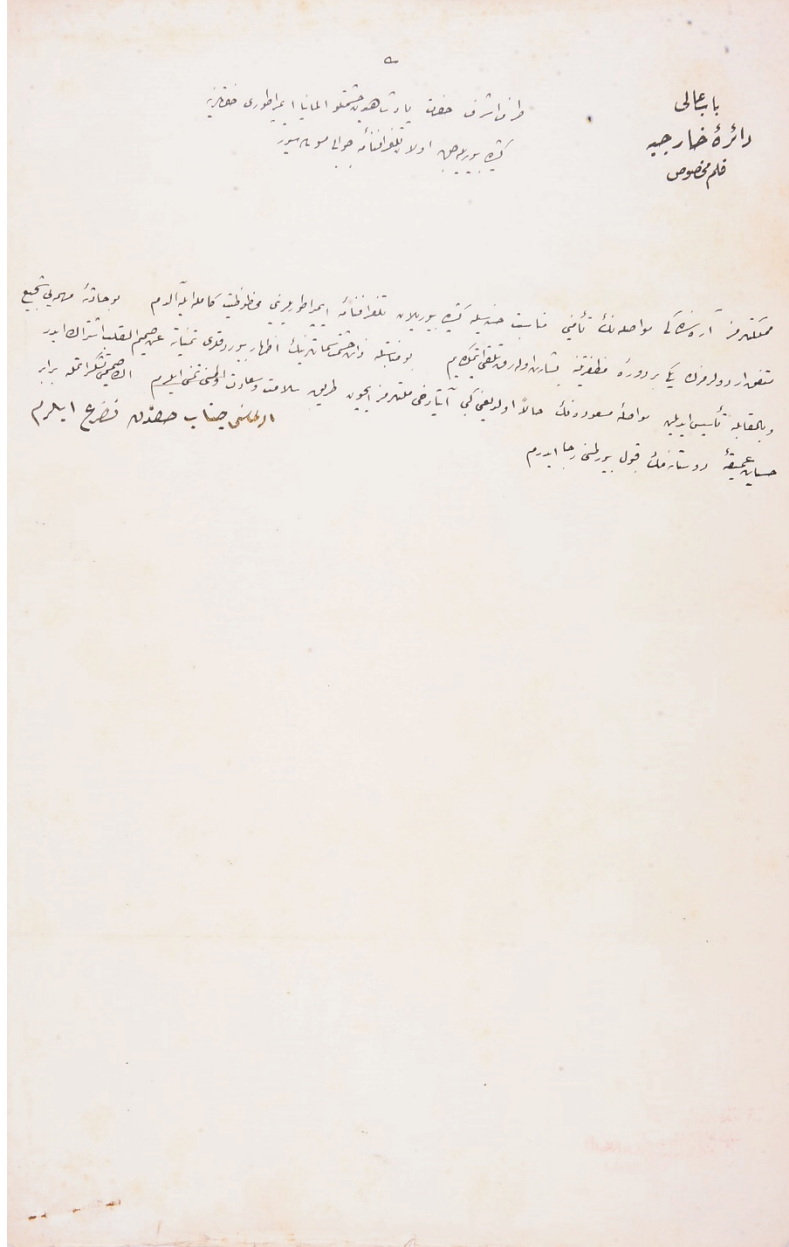
Sonuç

I.Dünya Savaşı'nın başlangıcından sonuna kadar İttifak Devletleri İstanbul Berlin yolunu açık tutmak İtilaf Devletleri ise kapalı tutmak isteğiyle hareket etmiştir. 1915 yılı sonbaharında yolun açılması ile İtilaf Devletleri arasındaki bağlantı koparken Almanya-Avusturya-Macaristan-Bulgaristan ve Osmanlı Devleti arasında doğrudan ve seri bir ulaşım başlamıştır. İstanbul-Berlin demiryolu hattının açılışı İttifak Devletleri'nin I.Dünya Savaşı'nda elde ettiği en büyük başarılarından biri olarak görülmüştür. Savaş İttifak Devletleri lehine sonuçlandırarak bir adım olarak düşünülmüş ve Almanya, Avusturya Macaristan, Bulgaristan ve Osmanlı kamuoyunda heyecanla karşılanmıştır. Balkanlarda üstünlük kazanan Almanya müttefiklerinin I.Dünya Savaşı'nın zaferle sonuçlanacağına dair inancını artırma yönünde İstanbul-Berlin yolunun açılmasını iyi bir propaganda malzemesi olarak kullanmıştır.

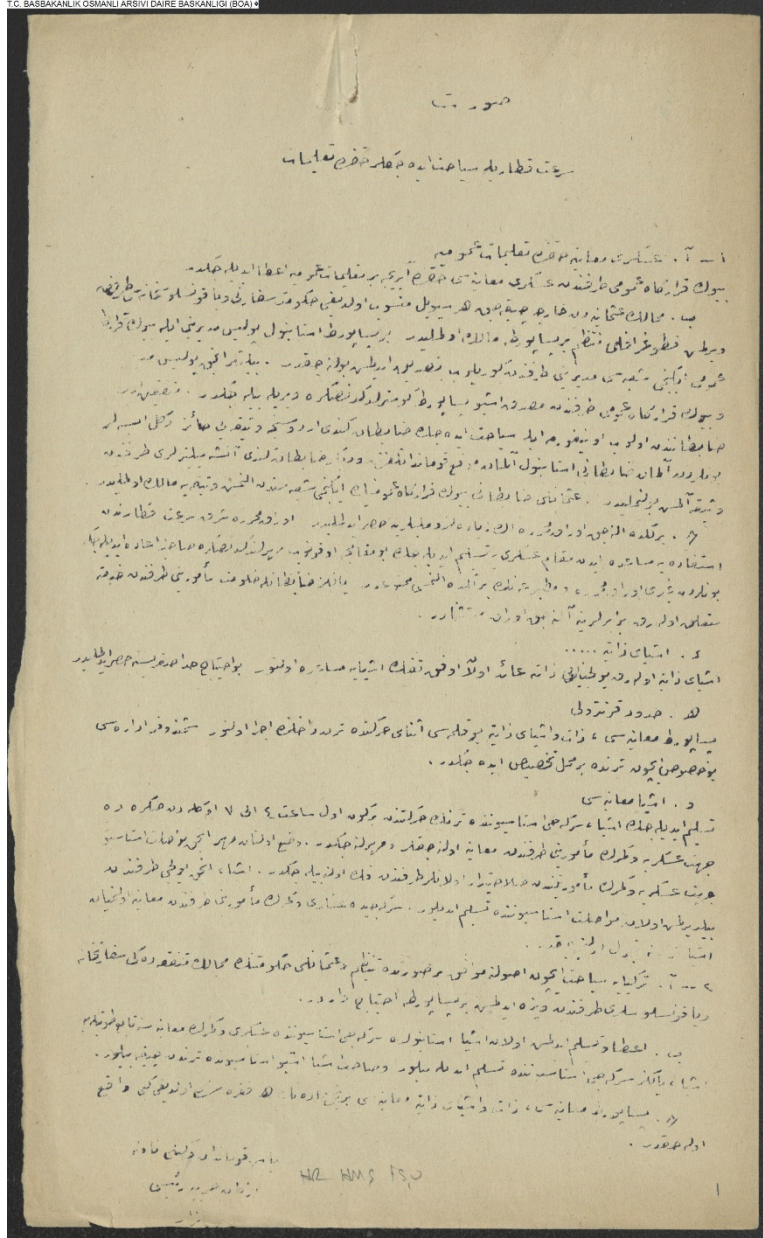
İstanbul-Berlin yolunun açılışı ile Rusya-Sırbistan bağlantısının kesileceği, Almanya'dan askeri malzeme yardımı yapılacağı, Avusturya yapımı malların Türkiye ile Bulgaristan'a naklinin kolaylaşacağı ve Osmanlı ülkesinden askeri malzeme imalatında kullanılan hammaddelerin Almanya'ya ihracının yapılacağı ümit edilmiştir. Her ne kadar küçük çapta yardımlar ve ticari eşyaların nakli yapılsa da beklentiyi karşılayamamıştır. Almanya'nın zaten kendi savaştığı cephelerde ihtiyaçları arttığı için müttefiklerine yaptığı yardımlar çok kısıtlı kalmıştır. Nitekim Doğu Anadolu ile Suriye ve Irak'ın geniş ölçüde kaybı İstanbul-Berlin yolunun açılmasından sonra olmuştur. Bulgaristan'ın 29 Eylül 1918'de savaştan çekilmesi ise İstanbul-Berlin yolunun yeniden kapanmasına ve İstanbul yolunun İtilaf Devletleri'ne açılmasına yol açmıştır. Her ne kadar İstanbul-Berlin yolunun Kasım 1915'te açılışı İttifak Devletleri'ni barışa götürecek zafer için önemli bir adım olarak görülmüşse de I.Dünya Savaşı'nı kazanmaya yetmemiştir.

Ekler

Ek:1-Tuna yolunun açılışı münasebetiyle duyduğu sevinç ve memnuniyeti bildirmek üzere Alman İmparatoru II.Wilhelm tarafından Padişah Mehmet Reşat'a çekülen telgraf. (BOA, HR..SYS., 2414-72)



Ek:2-Tuna yolunun açılışı münasebetiyle Alman İmparatoru II.Wilhelm'in çektiği telgrafa cevaben Osmanlı Padişahı Mehmet Reşat tarafından gönderilen telgraf. (BOA, HR..SYS., 2414-72)

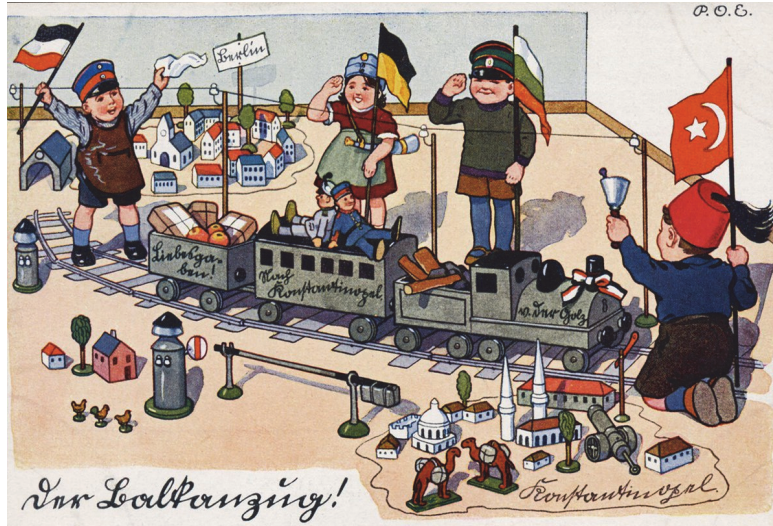


HR.HMŞ.İŞO.00237.00042.001

Ek:3-Balkan Sürat Katarı ile yolculuk edecekler hakkında hazırlanan talimatname. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 42/237.)



Ek:4-İstanbul-Berlin yolunun açılışı anısına bastırılan kartpostal.



Ek:5-İstanbul-Berlin yolunun açılışı anısına bastırılan kartpostal.

KAYNAKÇA**Arşivler**

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

BOE, 4389/329107.

İ.MBH., 18/84.

HR..HMŞ.İŞO, 42/237.

HR..SYS., 2414/72.

MV., 199/131.

Sürelî Yayınlar

İkdam

Servet-i Fünun

Tanin

Tasvir-i Efkâr

Kitap ve Makaleler

I.Dünya Savaşı'nda İttifak Cephesi'nde Savaş ve Propaganda, (Ed.Bahattin Öztuncay), Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2014.

ANASTASIADOU, Irene, *Constructing Iron Europe*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2011.

ATABEY, Figen, *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt:II, 1914-1918 Genel Savaşı, Kısım:II, TTK Yayınları, Ankara, 1991.

Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesi (04 Haziran 1915-09 Ocak 1916), V.Cilt, III.Kitap, Genelkurmay Başkanlığı ATASE Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2012.

“Büyük Harb Esnasında Almanya ile Türkiye Arasında Nakliyat Yolları”, (Çev:Yüzbaşı Ahmet Şevket), *Askeri Mecmua*, Sayı:70, Eylül /1928, s.137-150.

ÇOLAK, Kamil- YETİM, Fahri “Veliht Vahdeddin ve Mustafa Kemal Paşa'nın Almanya Seyehatiyle İlgili Tespitler”, *Tarihin Peşinde*, S.17, 2017, s.129-145.

ÇOLAK, Mustafa, “Çanakkale Savaşı'nda Yalnız Bırakılan Bir Müttefik: Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yardım Çabaları”, *Türkler*, Cilt:13, Ankara-2002, s.377-383.

DURŞUN, A.Haluk “Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, Sayı:12, Kış/2012, s.333-339.

- ENGİN, Vahdettin, *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayınları, İstanbul 1993.
- KARACAGİL, Ö. Kürşad, “Alman İmparatoru İstanbul’da (1917)”, *Akademik Bakış*, C.6, S.12,, Yaz 2013, s.111.-133.
- McMEEKIN, Stean, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, (Çev:Azize F.Çakır), Picus Yayıncılık, İstanbul, 2012.
- Mehmet Sudi, “Berlin-İstanbul Katarında”, *İkdam*, 18 Kânunusani 1916, s.1.
- POLAT, Gülsüm “Savaş, Propaganda ve Kartpostallar”, *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, I/2 (2012), s.243-268.
- SANDERS, Liman Von, *Türkiye’de 5 Yıl*, (Çev:M.Şevki Yazman), Burçak Yayınevi, İstanbul,1968.
- TAŞ, N.Fahri, “I.Dünya Savaşı’nda Fransızların Trakya’yı İşgali,” *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı:60, Kasım/2004, s.659-675.
- YILMAZ, Veli, *1nci Dünya Harbinde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar*, İstanbul, 1993.
- Yunus Nadi, “Berlin-İstanbul Demiryolu” , *Tasvir-i Efkâr*, 18 Kanunuevvel 1915, s.1.
- Yunus Nadi, “Berlin-İstanbul Yolu ve Sulh”, *Tasvir-i Efkâr*, 21 Kânunuevvel 1915, s.1.
- Yunus Nadi, “Berlin-Viyana-İstanbul Yolunun Ehemmiyeti”, *Tasvir-i Efkâr*, 22 Teşrinievvel 1915, s.1.