

# ATAD

**Makale Türü:** Araştırma makalesi

**Article Type:** Research article

**Geliş Tarihi:** 07.12.2022

**Submitted:** 07.12.2022

**Kabul Tarihi:** 23.12.2022

**Accepted:** 23.12.2022




<https://doi.org/10.56448/ataddergi.1215791>

Sultan CİVCİ<sup>1</sup>

## II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİNDE OSMANLI TOPRAKLARINDA YABANCI SERMAYE REKABETİNİ ARTIRAN BİR UNSUR: BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ

**Öz:** 19. yüzyılda sanayinin hızla gelişmesi ve Sanayi Devrimi'nin gerçekleştirilmiş olması, tüketim ihtiyaçlarının çoğalmasına ve sömürgecilik faaliyetlerinin artmasına yol açmıştır. Emperyalizmin temel yayılma araçlarından biri, sermaye ihraç etmek ve bunun için yeni yerler bulmaktır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'nın büyük devletlerinin ortak bir yarı sömürgesi haline gelmesinde de, Avrupa sermayesi doğrudan rol oynamıştır. Avrupa ülkeleri nüfuz alanlarını genişletmek amacıyla sanayileşmemiş; fakat verimli topraklara sahip ve özellikle petrol yatakları bulunan bölgelere, farklı yöntemler izleyerek yerleşmek istemişlerdir. Bu yöntemlerden biri, 19. yüzyıla damgasını vurmuş olan demiryolu ulaşım sistemi olmuştur. Osmanlı Devleti sanayileşme aşamasını gerçekleştiremediğinden, ulaşım sorununu da kendi bünyesinde çözemeyip, yabancı devletlere ayrıcalıklar tanıyarak dönemin en önemli teknolojik aygıtını ülkesine getirmiştir. İngiliz ve Fransız sermayedarlar tarafından bazı kısa hatlar yapılmıştır; ancak II. Abdülhamid'in döneme damga vuran Bağdat Demiryolu imtiyazını, ülkedeki İngiliz ve Fransız tekelini kırmak düşüncesiyle Almanlara vermesi, büyük devletler arasında Osmanlı toprakları üzerinde bir demiryolu imtiyaz mücadelesine yol açmıştır. Bağdat Demiryolu Projesi, imtiyazı alan devlete, Osmanlı'nın Balkan topraklarından Ortadoğru topraklarına kadar uzanan büyük bir alanda çok yönlü yararlar sağlamaktaydı. Ayrıca, demiryolu hattının bitiş noktasında bulunan Mezopotamya bölgesindeki petrol yataklarını işletme ve hatta bu bölgeyi tamamen ele geçirek dünya siyasetinde başat güç olma amacında olan devletler için 19. yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu, uluslararası demiryolu savaşlarının en şiddetlilerine sahne olmuştur. O dönemde, Osmanlı'nın sahip olduğu özellikle yeraltı zenginliklerini,

<sup>1</sup>Doktora Öğrencisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, [sultan\\_boga@hotmail.com](mailto:sultan_boga@hotmail.com), ORCID  <https://orcid.org/0000-0001-7889-4903>

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

İmparatorluğun dışına aktarmanın en belirgin şekli demiryolu yapımı idi. Bu konuda en önemli proje de, Bağdat Demiryolu Projesiydi. Bu çalışmanın amacı da, emperyalist devletlerin Osmanlı ülkesindeki petrol yatakları üzerindeki rekabetini, demiryolu projesi ekseninde anlatmaktır. Çalışma, üç başlık altında, Osmanlı arşiv belgeleri ile araştırma ve inceleme eserlerden yararlanarak hazırlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Sömürgecilik, yabancı sermaye, imtiyaz, petrol, Bağdat Demiryolu, Osmanlı Devleti, II. Abdülhamid.

## A Factor Increasing The Rivalry Foreign Capital in Period Abdülhamid II in Ottoman Territories: Baghdad Railroad Project

**Abstract:** Rapid development of the industry and the occurrence of Industrial Revolution caused the imperialism activities and consuming needs to increase. One of the main ways for imperialism to spread is to export capital and find new areas to do so. European capital played a direct role in Ottoman Empire becoming a common half colony of Europe's big nations. European countries did not industrialise for the purpose of expanding their borders but they wanted to move to the areas that are rich in grain, cotton and especially oil reservoir following different methods. One of these methods was the railroad transportation system, which marked itself in the 19th century. Since the Ottoman Empire couldn't execute its industrialisation phase and solve the transportation issue, they gave capitulation opportunities and brought the most important technological device in that era. Some short lines were constructed by the British and French investors but Abdülhamid II giving the Baghdad Railroad privilege that marked itself in that era with the thought of breaking the British and French monopoly in the country caused a conflict of railroad privilege on Ottoman lands between big nations. This project was benefiting to the nation in so many ways that received privilege in a big area that extends from Ottoman's lands in Balkan to Middle East. Also, for the nations aiming to become the superior power in global politics by running the oil reserve in Mesopotamia and even taking over it, lands of Ottoman Empire had witnessed the most violent international railroad wars. In the Picture of Ottoman, the most efficient way to transfer the wealth of Ottoman with investing via export capital was railroad construction. In that period, Baghdad Railroad would come to mine when it came to foreign capital and privilege. Because this Project was also an oil line Project and in this piece of work, the struggle that had been given by the stronger nations of the area for the privilege of Baghdad Railroad.

**Keywords:** Imperialism, foreign capital, privilege, oil, Baghdad Railroad, Ottoman State, Abdülhamid II.

### Giriş

Avrupa'da Fransız Devrimi'nden sonraki ikinci büyük değişim Sanayi Devrimi idi. 18. yüzyılın sonlarına doğru Avrupa'da başlayan sanayi devriminin sonucunda üretimde büyük bir artış yaşandı. Bu ise, beraberinde büyük bir

(ATAD)

iktisadi yayılcılığa yol açtı. Bu yayılcılıktan Osmanlı Devleti de en zayıf anında nasibini alacaktır. 19. yüzyıl, hem politikada hem iktisadi yaşamda Batı'nın öne geçtiği bir dönem olacaktır<sup>2</sup>.

Sanayileşme hareketi, motor gücünün kullanımı ve enerji kaynaklarındaki gelişim ile büyük hız kazanmıştır. Böylece de kömür, petrol ve diğer hidrokarbonların önemi daha da artmıştır. Bunun sonucunda etkin bir hammadde kaynağı arayışına giren sanayi kuruluşları için petrol, bir çözüm olmuştur<sup>3</sup>.

Tarihin en eski zamanlarından beri bilinen ve pek çok alanda kullanılan petrol, sanayi devrimine geçişle birlikte Avrupa'da seri üretim için daha da önemli hale gelmiştir<sup>4</sup>. 19. yüzyılda gelişen rafineri teknolojisi ve içten yanmalı motorların keşfi ile birçok alanda kullanımı artan petrol, gelişmiş ülkelerin, petrolün bulunduğu bölgeler üzerinde kıyasıya bir rekabete girmelerine sebep olmuştur<sup>5</sup>.

Sanayi devriminin yaşandığı bu dönemde ulaşım konusunda da, demiryolu sistemi 19. yüzyıla damgasını vurmuş ve iktisadi amaçlar ile birlikte politik amaçlar için de kullanılan bir vasıta olmuştur. Sanayileşmiş ülkeler, geri kalmış ülkeler üzerinde demiryolu yapımı mücadelesine girişerek, bu yolla ülkenin tarım, ticaret ve kültürel hayatını canlandırırken, bir taraftan da kendilerine bağımlı hale getirmeye çalışmışlardır<sup>6</sup>.

Petrolün öneminin fark edildiği 19. yüzyılda, bilinen en önemli petrol yataklarının Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bulunması, uluslararası bir politika oyunu olan ve ilk kez 1815'te terim olarak ifade edilen "Doğu Sorunu" çerçevesinde şekillenen ilişkiler için, İmparatorluğa, sanayileşmiş ülkeler arasındaki enerji rekabetinde merkezi bir konum kazandırırken, emperyalist devletlere de Osmanlı ülkesi üzerinde aradıkları fırsatı sunmuştur.

---

<sup>2</sup> Fahrettin Tızlak, "Osmanlı Devleti'nde Madencilik", *Osmanlı*, C. 3, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 314.

<sup>3</sup> Volkan Ediger, *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yay., Ankara, 2006, s. 94.

<sup>4</sup> Büşra Karataşer, "II. Abdülhamid Döneminde Petrol Yatakları İçin Verilen Mücadele", *Uluslararası Enerji Ekonomi ve Politika Kongresi*, Mart 2017, *Bildiriler Kitabı*, s. 384.

<sup>5</sup> Necmettin Acar, "Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülsenkian'ın Rolü", *JASAS*, 2013, s. 3.

<sup>6</sup> Adil Özdemir, *Türkiye'nin Keşfedilebilir Petrol ve Doğalgaz Yatakları*, Ankara, 2016, s. 186.

Emperyal devletler, Osmanlı toprakları üzerine demiryolu imtiyaz mücadelesine girişerek, bu yolla petrol yataklarını ele geçirme yarışına başlamışlardır<sup>7</sup>.

## 1.Osmanlı Devleti'nde Demiryolu Ulaşımı

Yeni bir ulaştırma sisteminin doğmasına sebep olan ve Avrupa'da başlayıp ardından Amerika'da hızla yayılan demiryolları, 1850'lerden başlayarak tüm dünyaya yayılmaya başlamış ve ulaşım konusunda en önemli araç olmuştur. Demiryollarının, Osmanlı yöneticileri tarafından da idari, askeri, iktisadi anlamda ülke için önemli faydalar sağlayacağı düşünülmüştür<sup>8</sup>.

1838'de İngilizlerle imzalanan Ticaret Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin ekonomik bağımsızlığının yok oluş süreci başlar. Böylece, ekonomik olarak geri kalmış; fakat zengin hammadde kaynaklarına sahip olan imparatorluktan, kendilerine düşen payı almak için Avrupalı demiryolu şirketleri de girişimlerde bulunmuşlardır<sup>9</sup>. Yabancı şirketler, Osmanlı yöneticilerine demiryolu hattı inşası için farklı zamanlarda teklifler vermişlerdir. İngilizlerin, Fransızların, Almanların verdiği bu teklifler, Osmanlı'nın ihtiyaç duyduğu yönde değil, kendilerine işgal bölgesi olarak düşündükleri güzergahları içerecek şekilde tasarlanmıştır<sup>10</sup>.

Osmanlı ülkesinde ilk demiryolu yapma fikri 1830'lu yıllara rastlar. Sultan Abdülmecid odasında Liverpool-Manchester treninin muhtelif fotoğraflarını bulundurmakta ve Osmanlı memleketlerinde de böyle trenler yapılmasını istediğini ifade etmekteydi. Abdülmecid, 1853 yılında başlayan Kırım Savaşı sırasında ilk kez alınmaya başlanan dış borçların ödenmesi için, öncelikle gelirlerin çoğaltılması lüzumunu belirttikten sonra, *"bu dahi imar-ı mülk ile yani her devlette olduğu gibi kumpanyalar teşkil ederek, şimendiferler yapmakla olur"* diyerek, demiryolu yapımının önemi ve gereğine vurgu yapmıştır<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Acar, *a.g.m.*, s. 3; Mehmet Durdu Burak, "İngiliz J. R. Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi", *OTAM*, S. 17, Ankara, 2005, s. 88.

<sup>8</sup> Burak, *a.g.m.*, s. 88.

<sup>9</sup> Kudret Ulusoy, *1800'lerden 2000'lere Emperyalizmin Kıskaçındaki Türkiye*, ALF Matbaacılık, Ankara, 2004, s. 33.

<sup>10</sup> Özdemir, *a.g.e.*, s. 186.

<sup>11</sup> Vahdettin Engin, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 210.

Uygar dünyada oldukça ilerlemiş olan demiryolu işletmeciliği, Osmanlı  lkesinde Kırım Savaşı sonrasında başlatılmıştır. Yabancı sermaye için ilk imtiyaz 1856 yılında iki hat için verilmiştir. Bu hatlar, günümüzde Romanya sınırları içerisinde bulunan Köstence hattı, diğeri ise Aydın demiryolu hattıdır<sup>12</sup>.

Osmanlı toprakları hudutları içerisinde ilk demiryolu, İngilizlerin ticaret üstünlüğünün bulunduğu Mısır'da, İskenderiye-Kahire arasında 1851 yılında inşasına başlanan hattır<sup>13</sup>. Anadolu topraklarında yapılan demiryolları ise, İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mudanya-Bursa, Mersin-Adana hatlarıdır. Bunlar, daha çok kısa hatlar halinde İngiliz ve Fransız sermayedarlar tarafından yapılmıştır<sup>14</sup>. 1873 yılında da, İstanbul'u Avrupa metropollerine bağlamak düşüncesiyle yapılan Haydarpaşa-İzmit hattı tamamlanmış, sonrasında beş yıllık süreç, İngiliz ve Fransız işletmeciler ile görüşmelerle geçmiştir<sup>15</sup>.

1870'lerde dünyada, özellikle İngiltere ve Amerika'da demiryolları oldukça ilerlemiş, hammadde ve mam l ürünlerin pazarlara ve limanlara sevkiyatını hızlandırarak ticareti kolaylaştırıp gelişmiş, üretim hayatında da oldukça hızlı bir artış yaşanmasına yol açmıştır. Ayrıca yolculukları kısaltarak, insanın dünyaya olan zaman algısının değişmesine öncülük etmiştir.

Sultan II. Abdülhamid, demiryolu ulaşımının dünyaya getirdiği büyük kolaylıkları, yenilikleri ve bu sistemin geleceğini iyi anlamış ve Osmanlı topraklarındaki önemli bölgeleri birbirine bağlamayı hedeflemiştir. Bu şekilde Osmanlı  lkesi içerisinde Kafkaslardan Orta Asya'ya, Balkanlardan Mezopotamya'ya kadar çok geniş bir coğrafyaya yayılan topraklarda ulaşılamayan bir nokta kalmayacaktı. İşlam dünyası ile de daha kolay ve hızlı bir şekilde iletişim kurulabilecekti. Demiryolu güzergahına çekilen telgraf hatlarıyla da, vilayetler ile bağlantı kurma olanağı hızlanıp merkezi otorite güçlenmiş olacaktı. Ayrıca düşmana karşı da hızlıca tedbir alınabilecekti<sup>16</sup>.

---

<sup>12</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s. 96.

<sup>13</sup> Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 43.

<sup>14</sup> iğdem Karayemiş, *Türkiye'de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Yüksek Lisan Tezi, Eskişehir, 2012, s. 28-32.

<sup>15</sup> Burhan Oğuz, *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, Anadolu Aydınlanma Vakfı Yay., İstanbul, 2007, s. 162; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 9.

<sup>16</sup>  zdemir, *a.g.e.*, s. 183-184.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

İnşası düşünülen bu önemli vasıta için devlet, yeterli sermayeye sahip olmadığından, ihtiyaç duyduğu mali kaynağı yabancı sermayede bulmuştur. Avrupa'da sanayileşme aşamasını geçiren devletler, hammadde ve mamül ürünlerine pazar bulmak için yeni yerler aramaktaydılar. Bu amaçla gözlerini, sanayileşme aşamasını geçirememiş; fakat zengin maden yataklarına ve tahıl-pamuk üretimi açısından verimli topraklara sahip Osmanlı ülkesine dikmişlerdir. Bu devletler veya şirketler Osmanlı topraklarında bulunan zengin ve verimli bölgeleri kapsayacak şekilde egemenlik alanlarını genişletmeye çalışmışlar, bunun için de demiryolu imtiyazı yarışına girmişlerdir<sup>17</sup>.

Osmanlı Devleti Haydarpaşa-İzmit hattının yapımı için İngilizlere imtiyaz vermiştir. Ancak bu hattın işletme hakkını Almanlara vermiştir. Ardından hat, Osmanlı yönetiminin isteğiyle Almanlar tarafından Ankara, Eskişehir ve Konya'ya uzatılmıştır. Bu hatların yapımının Almanlara verilmesi İngilizleri oldukça rahatsız etmiştir<sup>18</sup>. 1888'de Almanlara verilen bu demiryolu ayrıcalığının en mühim olan özelliği, hattın daha sonra Bağdat'a kadar ilerletilmesi halinde, şirketin, birçok ayrıcalığa sahip olması ve bu hat üzerindeki tüm yeraltı zenginlikleri için öncelik tanınacağına söz verilmiş olmasıdır<sup>19</sup>.

1893 yılından 1896 yılına kadar hattın Konya kısmının tamamlanmasıyla, bugünkü Bağdat Demiryolu'nun Basra Körfezi'ne uzanacağı yön belirginleşmiş olur. Bu sıralarda Alman mühendisleri, "her bakımdan uygun" güzergahı bulmak ve gerçekleştirmeyi düşündükleri ekonomik sömürünün güzergahını belirlemek için Anadolu topraklarını etüd etmeye başlamışlardır. Alman İmparatoru II. Wilhelm de tam bu sırada İstanbul'u ziyaret edecektir. 1878 yılında Berlin Kongresi ile birlikte Osmanlı politikasını değiştiren İngiliz sermayesinin yerini, artık Almanlar alacaktır<sup>20</sup>.

Anadolu topraklarında 1880'li yılların sonlarından itibaren inşa edilen demiryolları, Osmanlı ülkesinin çıkarlarından ziyade, demiryolu hattını inşa eden Avrupa devletlerinin çıkarları yönünde olmuştur. Sultan Abdülhamid, bu

<sup>17</sup> Özdemir, *a.g.e.*, s. 182.

<sup>18</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s. 162.

<sup>19</sup> Atakan Büyükdag, "Osmanlı Petrolleri ve Alman İmparatorluğu: Türk-Alman İlişkilerinin Yitirilmiş Fırsatı", *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, C. IV, S. 2, s. 125.

<sup>20</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s. 162.

durumun siyasi, idari, ekonomik, askeri anlamda tehdit oluşturduğunun farkında olsa da birçok anlamda ÷lkeye sağlayacağı faydalar olduğunu da düşünmekteydi<sup>21</sup>.

Avrupalı devletler açısından da demiryolu ayrıcalığı elde etmek oldukça önemliydi. Bu ayrıcalığı elde eden devlet, Osmanlı ÷lkesi üzerinde egemenlik alanını genişleterek önemli haklar elde edecekti<sup>22</sup>. Demiryolu yapımında uygulanan kilometre garantisi sistemi ile de, yabancı şirketlerin karları garanti altına alınmaktaydı. Bu uygulama, demiryolu inşa faaliyetlerinin en önemli özelliklerinden biriydi. Yabancı sermayenin 19. yüzyıl ortalarından başlayarak, Osmanlı ÷lkesine yoğun şekilde girmesi ile Osmanlı Devleti, çağın önemli yatırımına kavuşmuş, böylece iletişim, tarım ve ticaret hayatında canlanma başlamıştır. Ancak aynı zamanda, Dünya Savaşı öncesinde, büyük güçlerin Osmanlı ÷lkesi üzerinde ekonomik ve siyasi müdahalelerine zemin hazırlanmıştır<sup>23</sup>.

Avrupa’da sanayi devrimi ile birlikte önemi her geçen gün daha da artan petrol, petrol yataklarının bulunduğu Osmanlı İmparatorluğu’nu, emperyal ÷lkeler için ele geçirilmesi gereken hedef ÷lke haline getirmiştir<sup>24</sup>. İstanbul’dan başlayıp tüm Anadolu’yu kapsaması düşünülen demiryollarının imtiyazını alan devlet, Mezopotamya coğrafyasından, özellikle Musul ve Bağdat topraklarından ilerleyerek Basra Körfezi’ne varması düşünülen bu demiryollarının geçtiği topraklardaki bütün yeraltı zenginliklerini işletme hakkına sahip olacaktı. Bu açıdan, bu demiryolları projeleri aynı zamanda birer petrol yolu projeleriydi<sup>25</sup>.

## 2. Bağdat Demiryolu Projesi

Osmanlı İmparatorluğu topraklarında her devletin özel olarak ilgilendiği bir bölge, kendi “doğu sorunu” vardı. Balkanlar’da Avusturya ile Rusya, Kuzey

---

<sup>21</sup> H. Bayram Soy, *Almanya’nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoenix Yay., Ankara, 2004, s. 189.

<sup>22</sup> Hüseyin Vehbi İmamoğlu, “XX. Yüzyılın Başında Osmanlı Devleti’nde Ekonomik Dönüşüm ve Siyasi Bloklama”, *Karabük Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2016, C. VI, S. 1, s. 144.

<sup>23</sup> Jacques Thobie, “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, *TCTA*, C. 3, İletişim Yay., İstanbul, 1985, s. 724.

<sup>24</sup> Uğur Selçuk Akalın, Suat Tüfekçi, “Türkiye’nin Petrol Politikaları ve Enerji Özelleştirmelerine Bir Bakış”, *İktisat Politikaları Araştırmaları Dergisi*, 2014, C. I, S. 1, s. 52.

<sup>25</sup> İmamoğlu, *a.g.m.*, s. 144.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

Afrika'da İngiltere ile Fransa rekabet halindeydiler. Ortadoğu'da İngiltere her zaman soruna taraftı. Karşısında ise, Napolleon savaşlarının sonuna kadar Fransa, 1820'lerden 1890'lara kadar Rusya, 1890'lardan Cihan Harbine kadar ise Almanya vardı<sup>26</sup>.

1870'li yıllarda emperyalist devletlerin geçirdiği "Büyük Bunalım" denilen ekonomik kriz en fazla İngiltere'yi etkilemişti. Sınai ve ticari üstünlüğü sarsılan İngiltere karşısında, sömürge yarışına diğerlerinden daha geç katılan Almanya ise, 1871'de birliğini sağlar sağlamaz modern teknoloji atılımları ile bazı sanayi dallarında İngiltere'nin önüne geçti. Sanayi atılımları ile kısa sürede güçlenen Almanya, askeri ve siyasi olarak da Avrupa'da dengeleri değiştirdi. Almanya'nın hızla yükselmesi İngiltere'nin en büyük rakip olarak gördüğü Rusya'yı ikinci plana gerilettiler<sup>27</sup>.

Almanya, dönemin en büyük sömürgeci devleti olan İngiltere'nin elinde bulunan pazarlara el uzatmaya başladı. Almanya'nın dünya sahnesinde tekeli bir devlet olarak belirmesi, İngiliz emperyalizminin zayıflamasına yol açtı. Bankalar vasıtasıyla sermayesini ihraç eden Alman emperyalizmi, Osmanlı ülkesine de kısa sürede Deutsche Bank kanalıyla uzandı<sup>28</sup>.

İngiltere, karşısında tehdit olarak gördüğü Almanya'ya karşı artık Rusya'nın desteğini alıyordu. Rus desteğinin ise, bir bedeli vardı: Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasının terk edilmesi. 1875'te Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarını ödeyemeyeceğini açıklaması, Avrupa'da ve özellikle İngiltere'de alacaklıların tepkisine yol açtı. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun, bir süredir koşullar gereği ertelenen, parçalanması ve paylaşılması süreci yeniden ve bütün hızıyla başladı. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda İngiltere, Osmanlı koruyuculuğu karşısında, durumdan yararlanarak, önce Kıbrıs'a (1878), ardından da Mısır'a yerleşti (1882). Bu

---

<sup>26</sup> İhsan Şerif Kaymaz, *Mezopotamya'da Emperyalist Kapaşma ve Yerleşme*, Kaynak Yay., İstanbul, 2006, s. 27.

<sup>27</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Giriş*, Yordam Kitap, İstanbul, 2012, s. 229; Kaymaz, *a.g.e.*, s. 38.

<sup>28</sup> Kurmuş, *a.g.e.*, s. 229-248.



gelişmeler Osmanlı Devleti'ni başka bir "koruyucu" aramaya itti. Bu sırada görünürdeki aday Almanya idi<sup>29</sup>.

19. yüzyılın son çeyreğinde Alman yatırımcılarının da, yabancı ülkelere açılma ve büyük kazançlar sağlama arzuları, Kayzer ve etrafındakilerin yeni sömürgeler bulma ve siyasi mülk ve hakimiyetini genişletme hevesleriyle birleşince, Almanya'nın, Fransa ve İngiltere ile ticaret, yatırım ve koloniler yaratarak kontrol etme hususlarındaki rekabeti hızlandı. Osmanlı Devleti'nde de barışçı nüfuz etme politikasıyla Ön Asya'da egemenlik sağlamaya girişti. Alman emperyalist görüşlerini savunanlar 1870 ve 1880'lerde çekimsel bir şekilde; fakat 1890'dan itibaren kesin olarak sömürgeci bir tonda yayınlara başladılar. İktisatçı Friedrich List ve Wilhelm Roscher tarafından Alman emperyalizminin temelleri hazırlandı. Her ikisi de ulusal ekonomik kalkınma için sömürgelerin önemine vurgu yapıyordu. Hatta Roscher, bu konuda İngiltere'yi örnek gösteriyordu<sup>30</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun verimli topraklara ve zengin petrol yataklarına sahip olan Mezopotamya bölgesi, Ortadoğu'da bölge dışı güçlerin petrol aramak ve imtiyaz elde etmek istedikleri bir bölge olmuştur. Bu bölge, Cihan Harbi'nin sonuna kadar Osmanlı toprağı olduğundan, emperyal güçlerin imtiyaz elde etme mücadeleleri uzun süre devam etmiştir<sup>31</sup>.

1800'lü yılların başından beri sürekli artan bir ilgiyle Mezopotamya bölgesinde araştırmalar yapılmıştır. Fırat, Bağdat, Musul, Kerkük petroleri ile ilgili raporlar hazırlanmıştır. Ancak Mezopotamya petroleri hakkında ilk önemli raporu Almanlar hazırlamıştır. 1871 yılında bir Alman uzman grubu bölgede araştırma yapmış ve arkasından başka gruplar gelmiştir<sup>32</sup>.

Sultan Abdülaziz'in 1867 yılında Paris ve Londra'ya yaptığı geziye katılan Abdülhamid, buralarda gözlemlerde bulunmuştu. Petrolün kullanımı açısından bu ülkeler onun ufkunu açmıştı. Tahta çıktıktan sonra da Abdülhamid, ekonomik ve siyasi düşüncelerle petrol ile ilgilenmeye başlamıştır. Abdülhamid yönetimi ile birlikte Osmanlı'nın ilgisi Mezopotamya bölgesine artmıştır.

<sup>29</sup> Kaymaz, a.g.e., s. 38-39.

<sup>30</sup> Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*, Hil Yay., İstanbul, 2008, s. 109.

<sup>31</sup> Şükrü Sina Gürel, *Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1997, s. 54-55.

<sup>32</sup> Suat Parlar, *Barbarlığın Kaynağı Petrol*, Anka Yay., İstanbul, 2003, s.85; Ömer Faruk Dağ, *Mezopotamya Coğrafyası ve Jeopolitik Önemi*, Harran Üniversitesi, Coğrafya Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2020, s. 161.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

Dünya borsalarını yakından izleyen bir grup bankerle çalışan II. Abdülhamid, petrol şirketlerinin, Avrupa ve ABD'deki gelişimleri üzerine bu kişilerden bilgi almaktaydı<sup>33</sup>. Bu dönemde, Mezopotamya'daki petrol yataklarının ticari amaçlar ile işletilmesinin mümkün olabileceği, bölge dışı güçlerin yanısıra Osmanlı yöneticileri açısından da daha çok anlaşılmıştı<sup>34</sup>.

Nüfuz alanını genişletmek amacıyla olan Almanların Yakındoğu diplomasisi ise, hemen hemen baştan sona bir demiryolu diplomasisi olmuş ve bu diplomasinin önemle izlendiği en önemli bölgeler de Anadolu ve Mezopotamya olmuştur<sup>35</sup>. Almanların Ortadoğu'ya inme fikirleri ve buranın zengin arazi ve madenlerinden istifade etme siyasetleri, 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren şekillenmiş ve günden güne artmıştır. Bağdat Demiryolu Projesi de bu politikanın gereği olmuştur<sup>36</sup>.

1800'lerin sonunda bazı Alman şirketleri Osmanlı'nın zenginliklerini ele geçirmek amacıyla faaliyete geçerler. O döneme kadar İngiliz ve Fransız şirketleri madencilik ve ulaşım konusunda var olan alanları paylaşmışlardı. Anadolu ve Mezopotamya'nın bazı bölgelerinde ele geçirilmemiş zenginlikler, Alman yatırımcılar için oldukça ilgi çekiciydi. Ancak bu bölgelere uzanabilmek için temel bir yatırım gerekmekteydi. Bu düşünce ile Bağdat'a, oradan da Basra'ya uzanacak bir demiryolu tasarısı gündeme geldi<sup>37</sup>.

Osmanlı topraklarını bir yaşam alanı olarak gören Alman emperyalizmi için bu demiryolunun ifade ettiği anlam, İngiltere'nin deniz gücüne karşılık, kuzeyden Basra Körfezi'ne kadar yayılan bir kara imparatorluğu yaratmak idi. Ancak, Berlin'den Bağdat'a kadar uzanacak demiryolu ile, Rusya'nın çıkar bölgeleri ve İngiltere'nin Kahire-Kalküta güzergahı Osmanlı topraklarında kesişmekteydi<sup>38</sup>.

1870'li yıllar boyunca farklı girişimciler, Akdeniz'in bir limanından çıkarak Basra'ya varmayı ve bu yolla Mezopotamya'yı metropollere bağlamayı öngören demiryolu projeleri hazırlayıp Osmanlı yönetimine sunmaktaydılar. Ancak

---

<sup>33</sup> Parlar, *a.g.e.*, s. 85.

<sup>34</sup> Gürel, *a.g.e.*, s. 54-55.

<sup>35</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 187.

<sup>36</sup> Arzu Terzi, *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi*, Timaş Yay., İstanbul, 2009, s. 226.

<sup>37</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Kronik Kitap, İstanbul, 2018, s. 111.

<sup>38</sup> Oğuz, *a.g.e.*, s. 156-157.

Padişah, Haydarpaşa ıkışlı bir demiryolu ağında ısrarlıydı. Bu yönde proje ise, Alman mühendis Wilhelm von Pressel tarafından padişaha sunulunca ilgi gördü<sup>39</sup>.

Von Pressel, Berlin'den başlayarak Basra Körfezi'ne kadar ulaşacak bir Osmanlı demiryolu projesi tasarlamıştı. Böylece, İmparatorluğun uzak köşeleri birbirine ve başkente yaklaşacaktı. Tarım, ticaret, madencilik gelişecekti. İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanları hinterlanda bağlanacaktı. Demiryolu, siyasi ve idari düzeni de sağlayacaktı. Azınlıkların ayaklandıkları bölgelere kısa sürede asker gönderilebilecek ve padişahın otoritesi korunacaktı<sup>40</sup>.

Sultan Abdülhamid ulaşım konusunun, İngiliz ve Fransız kontrolünde olup, onların menfaatlerine hizmet edecek ulaşım sistemiyle gerçekleşmeyeceğini düşündüğünden dolayı, bu alandaki İngiliz ve Fransız tekelini kırmak istiyordu. Daha nce Batı Anadolu'da yapılan kısa demiryolu hatları İngiliz ve Fransız sermayedarlara aitti. Ayrıca Suriye'deki bütün demiryolları Fransızlara aitti. Abdülhamid, İngilizlere güvenmediği ve önceki yıllarda İngilizlerin Osmanlı toprakları ile ilgili ortaya koyduğu siyasetten endişe ettiğinden, Anadolu veya diğer Osmanlı bölgelerindeki demiryolu inşa ve işletmesini İngilizlere vermek istemiyordu<sup>41</sup>.

Ayrıca Sultan Abdülhamid, bu demiryolunu Almanlara yaptırarak Avrupa devletlerini siyasi ve iktisadi açıdan da Almanya ile dengelemeyi düşünüyordu. Bu nedenle bu demiryolu tasarısı, denge politikaları açısından, en önemli teşebbüs olarak düşünülmüştür. Çünkü İngiltere, Almanların Basra Körfezi'ne kadar girmesine mutlaka tepki gösterecekti. Nitekim, Almanlar Bağdat Demiryolu yapım ayrıcalığını aldığında, Yakındoğu'da oluşacak bir Alman hegemonyası sonucunda, Hindistan'daki sömürgelerine ulaşım yolunun Alman hakimiyetine girmesinden, İngiltere oldukça rahatsız olmuştur<sup>42</sup>.

Osmanlı-Alman yakınlışmasında iki şahsiyet de belirleyici olmuştur. Bunlardan ilki Bismarck, ikincisi II. Wilhelm'dir. Özellikle II. Wilhelm döneminde mutlak

---

<sup>39</sup> Can, *a.g.e.*, s. 50.

<sup>40</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yay., İstanbul, 1972, s. 31-32.

<sup>41</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 189-190.

<sup>42</sup> İmamoglu, *a.g.m.*, s. 345.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

bir yakınlaşma söz konusudur. İngiltere, Fransa, Rusya baskısı da, Osmanlı Devleti'nin Almanya'ya yakınlaşmasına zemin oluşturmuştur<sup>43</sup>.

Osmanlı ülkesindeki zenginlikler, özellikle petrol ve pamuk üretimi açısından verimli topraklar, Alman sanayisi için önemli bir pazar imkanı sunmaktaydı. Bölge, coğrafi açıdan da İngiliz sömürgelerine giden yol üzerinde olmasından dolayı II. Wilhelm'in weltpolitik düşüncesi için önemli bir fırsattı. II. Wilhelm döneminde, Osmanlı-Alman ticareti oldukça yüksek seviyelere ulaşmıştı ve bu durum, iki ülke için ayrıca bir yakınlık sağlamıştı. Böylece de Almanya'nın Ortadoğu politikası değişmeye başlamıştı<sup>44</sup>.

Gelişmeler ile Almanya, Osmanlı İmparatorluğu üzerinde söz sahibi olma savaşında, kısa bir süre içinde başa gürüşmeye başlamıştır. Bunda, şimdiye kadar olan gelişmelerin yanı sıra, II. Wilhelm'in 1889'daki İstanbul ziyareti ile "28 Ağustos 1890'da Almanlara geniş ekonomik ve ticari imkanlar tanıyan Türk-Alman Ticaret Antlaşması"nın imzalanması da etkili olmuştur<sup>45</sup>.

İmparator II. Wilhelm, 1889 yılında Kudüs ve Şam'a yaptığı gezi sırasında da "Sultan ve dünyanın her tarafına yayılmış olan 300 milyon Müslüman bilsin ki, Alman İmparatoru kendilerinin dostudur" diyerek, Osmanlı yanlısı olduğu izlenimi yaratmaya çalışmıştır<sup>46</sup>.

Sonunda, II. Wilhelm'in 1898 Ekim'indeki ikinci Türkiye ziyaretiyle, Türk-Alman ilişkilerinde yeni bir dönem başlamıştır<sup>47</sup>. Ticari ve askeri faaliyetler ile başlayan yakınlaşmanın neticesinde, demiryolu konusunda Almanlara öncelik sağlanmıştır. Avrupa'nın büyük devletlerinin Osmanlı Devleti'ni parçalama siyaseti güttüğü bu dönemde dostluk kozunu oynayan Almanya, Bağdat Demiryolu imtiyazını almayı başarmıştır<sup>48</sup>.

---

<sup>43</sup> Lothar Rathmaan, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat*, Belge Yay., İstanbul, 2001, s. 70.

<sup>44</sup> İmamaoğlu, *a.g.m.*, s. 347.

<sup>45</sup> Can, *a.g.e.*, s. 58.

<sup>46</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 147; Muzaffer Deniz, *Alman Belgelerinde Türk Alman İlişkileri (1923-1931)*, İlgı Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2018, s. 21.

<sup>47</sup> Can, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>48</sup> Özdemir, *a.g.e.*, s. 192.

Bu demiryolu hattının inşası için 16 Mart 1889 tarihinde çıkarılan bir ferman ile Osmanlı Anonim şirketi ve Anadolu Demiryolu şirketi kurulmuştur<sup>49</sup>. Bu şirketlerin kuruluşlarından sonra da, Bağdat'a kadar ulaşacak demiryolunun yapımına başlanmıştır.

Hat, İstanbul, Ankara, Eskişehir, Konya, Adana, Osmaniye, Kilis, Urfa, Musul ve Bağdat'tan geçerek Basra Körfezi'ne dek ulaşacak bir tasarıydı. Hatay ve şam güzergahından Mekke ve Medine ile birleştirilecek olan bu hat, bir taraftan da Hicaz demiryolu ile birleştirilerek dini bir özellik de kazanmış olacaktı<sup>50</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nun üç kıtaya dağılan vsatu (genişliği) göz önüne getirildiğinde İngiltere'nin de Almanya'nın da Mezopotamya bölgesinde ayrıcalık almak istemeleri, petrol dışında başka bir nedene bağlanamazdı. Çünkü bu bölge, dünyanın sayılı ve en büyük petrol rezervlerine sahip olan bölgesiydi. Osmanlı'ya görünüşte dost olan bu her iki devlet, petrol yatakları olan Musul'u kendilerine hedef almışlardı. Sonuçta, İngiltere de Almanya da petrol denilen bu maddenin bulunduğu bölgeyi kim ele geçirirse, dünyaya onun hakim olacağının bilincindeydiler<sup>51</sup>.

Ortadoğu petroleri yalnız bu bölgenin sınırları içinde değil, dünyanın bütünü içinde de büyük bir öneme sahiptir. Ancak hiçbir madde bu petroler kadar büyük yatırımlara yol aamamıştır ve uluslararası bir rekabete, dünyanın hiçbir yerinde bu petroler kadar önem teşkil eden bir madde olmamıştır<sup>52</sup>.

Bu arada 1888 ve 1898'de II. Abdülhamid, iki özel fermanla 6 şubat 1889'da Musul, 19 Eylül 1898'de Bağdat ve 18 Kasım 1902'de tekrar Musul olmak üzere, petrol alanlarını Hazine-i Hassa'ya katarak, buralarda ayrıcalık verme konusunu kendi özel işi durumuna getirmiştir<sup>53</sup>.

Abdülhamid'in bu sırada Musul ve Bağdat'ı Hazine-i Hassa bünyesine geçirmesinde en önemli neden, Bağdat Demiryolu yapım ayrıcalığı verdiği Almanlar ile yapılan sözleşmenin içeriğinde yer almaktadır. 16 Ocak 1902 günü Abdülhamid, bir ferman ile Bağdat Demiryolu ayrıcalığını Almanlara vermiştir.

---

<sup>49</sup> Soy, *a.g.e.*, s. 193.

<sup>50</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 114.

<sup>51</sup> Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası*, Truva Yay., İstanbul, 2019, s. 73-74.

<sup>52</sup> Sami ngr, *Ortadoğu (Siyasi ve İktisadi Coğrafya)*, Sevinç Matbaası, Ankara, 1964, s. 99-100.

<sup>53</sup> Terzi, *a.g.e.*, s.99; Hikmet Uluğbay, *Petropolitik*, De Ki Basım Yay., Ankara, 2008, s. 48; BOA, İ. HUS: 68/7; BOA, İ. HUS: 100/148.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

21 Ocak'ta Anadolu Demiryolu Şirketi ile bir anlaşma yapılmış; ancak en son sözleşme 5 Mart 1903 tarihinde imzalanmıştır (İstanbul-Bağdat-Basra Hattı İmtiyaz Sözleşmesi). Bu sözleşmede yer alan bir madde, Musul'da bulunan petrol yataklarının işletimini, imtiyaz verilen devlete tanımaktaydı. Bu sıralar, aynı zamanda Hazine-i Hassa maden mühendisi Alman Graskopf'un çalışmalarını bitirerek İstanbul'a döndüğü ve ayrıntılı raporunu Osmanlı Devleti'ne değil de, Berlin'e sunduğu döneme rastlar.

Sözleşmede yer alan bu maddeye göre şirkete, demiryolu ayrıcalığına ilaveten başka ayrıcalıklar da tanınmaktaydı. Petrol yatakları ile ilgili olan ayrıcalık ise, demiryolunun geçeceği devlete ait olan toprakların mülkiyetinin, ayrıcalık alan devlete bedelsiz devredilmesi idi.

Almanlar, zengin petrol yataklarına sahip olan Musul'un her iki tarafından hattın geçmesini planlamışlardı. İşte bu durumda Sultan Abdülhamid de, Mart 1903'te son sözleşme imzalanmadan önce 18 Kasım 1902 tarihinde bir irade ile Musul'da bulunan petrol yataklarının Hazine-i Hassa Nezareti'nin bünyesinde olduğunu bir kez daha vurgulamak istemiştir. Bununla Abdülhamid, bu bölgedeki petrol yataklarının tamamen kendi kontrolünde olduğunu bir kez daha teyid ederek<sup>54</sup>, böylece, petrol yatakları ile dünyanın en stratejik konumuna sahip olan Ortadoğu topraklarının önemli bir bölümünde bizzat kendisini taraf haline getirmiştir<sup>55</sup>.

5 Mart 1903 tarihinde imzalanan Bağdat Demiryolu sözleşmesine göre, imtiyaz verilen şirket, hattın her iki tarafında 20'şer km'lik alanda her çeşit madeni çıkarıp işletme hakkını elde etmiş olacak ve demiryolu inşası için ormanlardan ağaç kesebilecek, hat boyunca kiremit ve tuğla fabrikaları açma hakkına sahip olacak, telgraf hattı döşeyebilecek ve ayrıca şirketin inşaat süresince bulunacak eski eserler için ayrıca izin istemesine gerek görülmeyecekti<sup>56</sup>. Bu ayrıcalıklara ilaveten, 1831 yılında İngiliz Lynch Şirketi'ne tanınmış olan Fırat ve Dicle

---

<sup>54</sup> Terzi, *a.g.e.*, s. 108-109.

<sup>55</sup> Terzi, *a.g.e.*, s. 39.

<sup>56</sup> Özdemir, *a.g.e.*, s. 193.

nehirlerindeki gemi işletmeciliği hakkı, Almanlara da verilmiş oldu. Ayrıcalığı Almanlar ile paylaşan İngilizler, bu duruma muhalefet edeceklerdir<sup>57</sup>.

İmzalanan demiryolu sözleşmesinin gereğini yerine getirmek için 13 Nisan 1903 tarihinde bir şirket kurulmuştur: Osmanlı Bağdat Demiryolu Şirketi. Bu şirket, Anadolu Demiryolu Şirketi ile ayrı olmakla birlikte özdeş gruplar tarafından finanse edilmekteydi.

Bağdat Demiryolu Şirketi, demiryolu imtiyazının ardından bir yıl sonra da petrol aramaları için imtiyaz talebinde bulunmuştur. Osmanlı yönetimi, şirkete 15 Haziran 1904 tarihinde istediği imtiyazı vermiştir<sup>58</sup>. Demiryolu ayrıcalığı alan Almanların, kısa süre sonra petrol ayrıcalığı istemeleri de, gerçek niyetlerini ortaya çıkarmaktadır<sup>59</sup>. İçeriğinden de anlaşılacağı gibi, bu anlaşma ile Osmanlı toprakları baştan başa Avrupa sermayesinin çok yönlü yatırımlarına açılmış oluyordu<sup>60</sup>. Osmanlı-Alman ilişkilerini en üst seviyeye çıkaran Bağdat Demiryolu projesi, bir taraftan da, uluslararası dengeleri alt üst ediyordu<sup>61</sup>. Sonuç olarak 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı toprakları, emperyalist güçlerin demiryolu imtiyaz mücadelesi vererek, petrol kaynaklarını ele geçirmek amacıyla kıyasıya rekabete giriştiği savaş alanlarından biri haline gelmiştir<sup>62</sup>.

### 3.İmtiyazın Almanlara Verilmesine Büyük Devletlerin Tepkileri

Enerji kaynakları ile dünya liderliği arasında doğrudan bir ilişki mevcuttur. Enerji kaynaklarını kontrolü altında bulundurmak, devletlere politik ve ekonomik açılardan büyük avantajlar sağlamaktaydı. Osmanlı yönetiminin pazarlarının ve hammadde kaynaklarının kullanımı için Almanlara ayrıcalık tanınması, daha önce bu topraklarda ayrıcalıklı olan İngiltere, Fransa ve Rusya'yı telaşlandırmış ve imtiyaza tepki göstermelerine yol açmıştır<sup>63</sup>.

---

<sup>57</sup> Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Basım, İstanbul, 1988, s. 194-196.

<sup>58</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s. 10.

<sup>59</sup> Terzi, *a.g.e.*, s. 109.

<sup>60</sup> Can, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>61</sup> İmamoğlu, *a.g.m.*, s. 345.

<sup>62</sup> Can, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>63</sup> Acar, *a.g.m.*, s. 6; Mustafa Albayrak, "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM*, S. 6, 1995, s. 27.

### 3.1.İngiltere'nin Tepkisi

İngiliz kapitalistler petrol, maden, tarım ürünleri bakımından zengin olan Osmanlı topraklarına ve demiryolu hattının geçeceği alana yıllar önce dikkat çekmişlerdi. Ancak İngiltere'nin hiç hesaba katmadığı Almanya, bu zengin bölgeye yerleşmeye çalışıyordu. Almanların Osmanlı topraklarında demiryolu yapım imtiyazı alması, İngiliz çıkarlarının ciddi şekilde tehdit edileceği anlamına gelmekteydi. Demiryolu hatlarının Berlin'den Bağdat'a sarkması İngiltere'nin Mısır ve Basra Körfezi'ndeki çıkarlarını olumsuz bir şekilde etkileyecekti<sup>64</sup>.

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu imtiyazını elde eden İngilizler, bu konudaki üstünlüklerini kimseye kaptırmak istemiyordu<sup>65</sup>. Ancak Osmanlı topraklarında 19. yüzyıl sonlarında İngiltere'nin etkinliği azalırken Almanya'nın ise sürekli artmaktaydı. Almanların, Bağdat Demiryolu projesi imtiyazını almaları, Almanya'nın Osmanlı üzerinde artan nüfuzunun bir göstergesiydi<sup>66</sup>.

İngilizler, Bağdat Demiryolu'na önce ses çıkarmayıp, onun, "Anti-Rus bir proje" olarak değerlendirip, Rus yayılmacılığını önleyecek bir girişim olduğunu düşünmüşlerdir. Ancak 1903 yılı, İngilizlerin bu projeye iyice cephe aldıkları yıl olur. İngilizler, Alman nüfuzunu engellemek için bir ara demiryolunu "milletlerarası proje" haline getirmek istemişlerdir. Başkan Balfour, 7 Nisan'da bu görüşü ortaya atmıştır. Lord Edinburg ise, "Ben Almanları Basra Körfezi'nde görmektense, Rus'ları İstanbul'da görmeyi tercih ederim" diyerek, Basra Körfezi'ne tesis edilecek bir Alman deniz üssü veya müstahkem bir noktayı, İngiltere çıkarı için çok tehlikeli bulduğunu ifade etmiştir.

Hedef ortaya koyma ve politika yapmada İngilizler gibi "gizli ve sinsî" değil, "açık ve şamatacı" karakterleri ile tanınan Almanların, Bağdat Demiryolu ile İngilizleri mağlup edeceklerini aleni yazmaları da, İngilizleri oldukça tedirgin etmişti. Bu yolun tamamlanması halinde İngilizler, Mısır ve Süveyş Kanalı'nı

---

<sup>64</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s. 167; Tefik Çavdar, *Osmanlı Devleti'nin Yarı-Sömürge Oluşu*, Ant Yay., İstanbul, 1970, s. 170.

<sup>65</sup> Albayrak, *a.g.m.*, s. 26.

<sup>66</sup> Ömer Kürkçüoğlu, *Türk-İngiliz İlişkileri 1919-1926*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara, 1978, s.29.



kaybedeceklerinden, Hindistan ve Asya ile bağlantılarının kesileceğinden, aynı zamanda Merkezi ve Doğu Afrika'yla da ilişkilerinin kalmayacağından ve Hindistan'daki 60 milyon Müslüman'ın İngiltere'yi tehdit edeceğinden endişe duyuyorlardı.

İngiltere de bundan sonraki süreçte Ortadoğu'daki çıkarlarını tehdit eden Almanya karşısında Fransa ve Rusya ile ortak hareket etmeye başladı. 1904 yılı başlarında, Bağdat Demiryolu sebebiyle "Mezopotamya'da İngiliz-Alman rekabeti sonunda bir savaş veya kağıt üzerinde bir anlaşma ile sonuçlanacak bir devre başlıyordu".

Bu rekabetin savaşla sonulanacağının ilk işareti 8 Nisan 1904'te Londra'da imzalanan İngiltere-Fransa Antlaşması ile ortaya ıktı. İngiltere, 1907 yılında da Rusya ile de anlaşarak gücünü takviye etmiş, böylece Üçlü İttifak Bloğu'nun karşısına Üçlü İtilaf Bloğu tam olarak ortaya çıkmıştı. İngilizler, 1906'da Bağdat-Basra arasının işgalini gündeme getirmişlerdir. Osmanlı Devleti de 7 Mayıs 1909'da İngiltere'ye, Bağdat-Basra arasını kendisinin yapmasını teklif etmiş ve bu teklif kabul edilmiştir<sup>67</sup>. Bu zengin ve elverişli bölgede, Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesine, en çok çıkarı zedelenecek olan İngiltere karşı çıkmıştı. İtirazlarını dünya savaşı öncesine kadar sürdürmüştü. Savaş öncesi verilen karşılıklı tavizler, projenin devam edebilmesini sağlamıştı<sup>68</sup>. Gelişmelerle birlikte 1914 Savaşı öncesine gelindiğinde Bağdat Demiryolu Projesi "savaş"la değil, "diplomasi" yoluyla halledilmiş görölüyordu. Ancak 28 Haziran 1914'te patlak veren savaş, diplomasinin çökmesine yol açtı<sup>69</sup>.

### 3.2.Fransa'nın Tepkisi

Fransa da, 1870 yılında yenik düştüğü Sedan Savaşı'ndan beri, kendisini güç duruma sokan Almanya'nın genişlemesini ve daha fazla güçlenmesini istemiyordu. Önceleri bu projeye çekimser kalsa da, daha sonra bölgedeki ticari ve dolayısıyla ekonomik çıkarılarının zedeleneceği düşüncesiyle projeyi olumsuz

---

<sup>67</sup> Süleyman Kocabaş, *İngiliz Tuzağı-Osmanlı'nın Yaşatılması ve Yıkılışında İngiltere'nin Rolü (1783-1923)*, Vatan Yay., İstanbul, 2003, s. 224-227.

<sup>68</sup> Kürkçüoğlu, *a.g.e.*, s. 32-33.

<sup>69</sup> Kocabaş, *a.g.e.*, s. 228.

olarak değerlendirmiştir. 1914 yılında bir antlaşma yapılmış; ancak hemen ardından başlayan dünya savaşı antlaşmayı geçersiz kılmıştır<sup>70</sup>.

### 3.3.Rusya'nın Tepkisi

Rusya, askeri ve siyasi olarak emellerine mani olacak projeye ilk itiraz eden devlet olmuştur. Bu demiryolu işletmeye açıldığında Osmanlı'nın ordu sevkiyatı hızlanacak ve Ruslar'ın sıcak denizlere inmesinin önüne set çekilmiş olacaktı<sup>71</sup>. Stratejik açıdan Rusya'nın Yakındoğu emelleri için bu demiryolu, gerçek bir tehlikeydi. Ermenilerin bulunduğu Doğu Anadolu'yu Osmanlı, esaslı bir kontrol altına almış olacaktı. Anadolu demiryolunun Mezopotamya topraklarına ulaşacak kolları olması önce İran, sonra Afganistan pazarlarını Alman ürünleri ile rekabete sokacaktı. Bunun yanında, Alman sermayesinin Dicle ve Fırat vadilerini geliştirip, buraların tarım ürünlerini artırması, Rus aristokratlarının gelirlerine zarar verecekti<sup>72</sup>. Ayrıca, demiryolu hattının döşendiği bölgelerden getirilen buğday 1901 yılından itibaren İstanbul'un ihtiyacının yarısından fazlasını karşılamaya başlamıştı. Bu durum, Rusya'nın buğday ihracat geliri için bir tehlikeydi. Rusya da çıkarlarını zedeleyecek olan tüm bu nedenlerden dolayı projeye tepki göstermiştir<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Albayrak, *a.g.m.*, s. 30; Özdemir, *a.g.e.*, s. 194.

<sup>71</sup> Özdemir, *a.g.e.*, s. 194.

<sup>72</sup> Earle, *a.g.e.*, s. 165,159.

<sup>73</sup> Albayrak, *a.g.m.*, s. 30.

## SONUÇ

Sanayi devrimi ile birlikte petrolün önem kazanmaya başlamasıyla, petrol yataklarının bulunduğu Ortadoğu ve Kafkaslar ve bu topraklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, emperyal devletlerin odak noktası haline gelmiştir. Petrol endüstrisine sahip kapitalist devletler, başta İngiltere, Fransa ve Almanya olmak üzere, gözlerini petrol yataklarının zengin olduğu Osmanlı ülkesine çevirmişlerdir. Özellikle Mezopotamya bölgesinde araştırmalarda bulunan emperyal devletler, petrol yataklarını ele geçirebilmek amacıyla projeler tasarlamışlardır. 19. yüzyılda Osmanlı topraklarında bulunan zenginlikleri İmparatorluğun dışına aktarmanın en belirgin şekli demiryolu yapımı olmuştur.

Dünya emperyal mücadelesine daha geç katılan Almanya, görünüşte toprak talebinde bulunmamış, mazlum Doğulu ulusların destekçisi görünerek, Doğu'ya barışçı bir yöntemle sızmaya çalışmıştır. Karşılıklı ilişkiler ve ihtiyaçlar sonucunda da demiryolu imtiyazını almayı başarmıştır. Almanların tasarladığı Bağdat Demiryolu Projesi, Ortadoğu'nun zenginliklerini ele geçirmek için bir yayılma aracı ve o tarihe kadar yabancı sermayeye sunulan en büyük yatırım idi, ayrıca da oldukça umut vaat eden bir ekonomik stratejinin merkezindeydi. Ortadoğu'nun önemli petrol alanlarını elinde bulunduran Osmanlı Devleti, Almanlar ile yaptığı bu demiryolu-petrol anlaşmasından sonra, çıkarları zedelenen büyük devletlerin baskılarına maruz kalmış ve bunun üzerine diğer devletlere de birtakım ayrıcalıklar tanımıştır. Böylece, Osmanlı toprakları üzerinde büyük devletlerin rekabeti giderek artmıştır. Zamanla petrol yataklarının bulunduğu bölge, büyük devletlerin güç gösterisi alanına dönmüştür. Ortadoğu petroleri için egemenlik yarışı hızlanırken, Anadolu'da da emperyal mücadele devam etmiştir.

Toprak genişliği üç kıtaya yayılan; ancak ekonomik ve teknik yetersizliğinden dolayı, gerekli atılımı kendisi yapamayan bir imparatorluğun, güçlü devletlere birtakım tavizler vererek, çağın gerektirdiği yatırımları ülkesine getirmek ve devleti güçlü tutma çabası, Osmanlı topraklarını 20. yüzyıla girerken yabancı sermaye için en önemli sömür alanlarından biri haline getirmiştir. Abdülhamid sonrası II. Meşrutiyet döneminde de emperyal yarış hızlanarak devam edecektir. Sanayi ve teknolojiye petrolün kullanımının ve dolayısıyla da öneminin gittikçe artması, petrolle irtibatlı coğrafi bölge denetimini, sanayileşen devletler için daha da gerekli hale getirecektir. Kısa süre sonra da Osmanlı üzerine artan baskılar ve

uluslararası rekabet, Ortadoğu'nun zengin petrol yataklarının kaybedildiği ve Osmanlı İmparatorluğu'nun sona erdiği dünya savaşı ile sonuçlanacaktır.

## KAYNAKÇA

### I.Arşiv Kaynakları

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)  
İrade Hususi (İ. HUS, 68/7)  
İrade Hususi (İ. HUS, 100/148)  
İrade Dahiliye (İ. DH, 1121)

### II.Kitaplar

BASKICI, Mehmet Murat, (2005), *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara.  
CAN, Bilmez Bülent, (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.  
ÇAVDAR, Tevfik, (1970), *Osmanlı Devleti'nin Yarı-Sömürge Oluşu*, Ant Yay., İstanbul.  
DENİZ, Muzaffer, (2018), *Alman Belgelerinde Türk-Alman İlişkileri (1923-1931)*, İlgü Kültür Sanat Yay., İstanbul.  
EARLE, Edward Mead, (1972), *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yay., İstanbul.  
EDİGER, Volkan, (2006), *Osmanlı'da Neft ve Petrol*, ODTÜ Yay, Ankara.  
ELDEM, Vedat, (1984), *Osmanlı İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Basımevi, Ankara.  
ENGİN, Vahdettin, (2012), *Osmanlı'da Ulaşım, Kara- Deniz Demiryolu*, Çamlıca Yay., İstanbul.  
GEYİKDAĞI, Necla, (2008), *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914*, Hil Yay., İstanbul.  
GÜREL, Şükrü Sina, (1997), *Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay., Ankara.  
KARADAĞ, Raif, (2019), *Petrol Fırtınası*, Truva Yay., İstanbul.  
KAYMAZ, İhsan Şerif, (2006), *Mezopotamya'da Emperyalist Kapışma ve Yerleşme*, Kaynak Yay., İstanbul.

- KOCABAŐ, Süleyman, (2003), *İngiliz Tuzağı-Osmanlı'nın Yaşatılması ve Yıkılışında İngiltere'nin Rolü (1783-1923)*, Vatan Yay., İstanbul.
- KURMUŞ, Orhan, (2012), *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam Kitap, İstanbul.
- KÜRKÇÜOĞLU, Ömer, (1978), *Türk İngiliz İlişkileri 1919-1926*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yay, Ankara.
- ORTAYLI, İlber, (2018), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Kronik Kitap, İstanbul.
- OĞUZ, Burhan, (2007), *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, Aydınlanma Vakfı Yay., İstanbul.
- ONUR, Ahmet, (1953), *Türkiye'de Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, Kara Kuv. Kom., İstanbul.
- ÖNGÖR, Sami, (1964), *Ortadoğu (İktisadi ve Siyasi Coğrafya)*, Sevinç Matbaası, Ankara.
- ÖZDEMİR, Adil, (2016), *Türkiye'nin Keşfedilebilir Petrol ve Doğalgaz Yatakları*, Ankara.
- ÖZYÜKSEL, Murat, (1988), *Osmanlı-Alman ilişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Arba Basım, İstanbul.
- PARLAR, Suat, (2003), *Barbarlığın Kaynağı Petrol*, Anka Yay., İstanbul.
- RATHMAAN, Lothar, (2001), *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat*, Belge Yay., İstanbul.
- SOY, H. Bayram, (2004), *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoenix Yay., Ankara.
- TERZİ, Arzu, (2009), *Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası Petrol ve Arazi*, Timaş Yay., İstanbul.
- ULUĞBAY, Hikmet, (2008), *Petropolitik*, De Ki Basım Yay, Ankara.
- ULUSOY, Kudret, (2004), *1800'lerden 2000'lere Emperyalizmin Kıskaçındaki Türkiye*, ALF Matbaacılık, Ankara.

### III.Makaleler

- ACAR, Necmettin, (2013), "Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbenkyan'ın Rolü", *International Journal of Social Science (JASAS)*, C.6, S. 4, s. 1-32.
- ALBAYRAK, Mustafa, (1995), "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM*, S. 6., s. 1-38.

II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Topraklarında Yabancı Sermaye Rekabetini Artıran Bir Unsur:  
Bağdat Demiryolu Projesi

- AKALIN, Selçuk Uğur, Suat TÜFEKÇİ, (2014), “Türkiye’nin Petrol Politikaları ve Enerji Özelleştirmelerine Bir Bakış”, *İktisat Politikaları Araştırmaları Dergisi*, C. 1, S.1, s. 51-66.
- BURAK, Mehmet Durdu, (2005), “İngiliz J. R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi”, *OTAM*, S. 17, s. 87-111.
- BÜYÜKDAĞ, Atakan, (2021), “Osmanlı Petrolleri ve Alman İmparatorluğu: Türk-Alman İlişkilerinin Yitirilmiş Fırsatı”, *Ekonomi Maliye İşletme Dergisi*, C. 4, S. 2, s. 124-133.
- İMAMOĞLU, Hüseyin Vehbi, (2016), “XX. Yüzyılın Başında Osmanlı Devleti’nde Ekonomik Dönüşüm ve Siyasi Bloklaşma”, Karabük Üniversitesi, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 6, S. 1, s. 112-125.
- KARATAŞER, Büşra, (2017), “II. Abdülhamid Döneminde Petrol Yatakları İçin Verilen Mücadele”, *ENCSON, Uluslararası Enerji, Ekonomi ve Politika Kongresi, Bildiriler Kitabı*, s. 383-391.

**IV. Ansiklopediler**

- THOBİE, Jacques, (1985), “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Sermaye”, *TCTA*, C. 3, İletişim Yay., İstanbul.
- TIZLAK, Fahrettin, (1999), “Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, *Osmanlı*, C. 3, Yeni Türkiye Yay., Ankara.

**V. Tezler**

- DAĞ, Ömer Faruk, (2020), *Mezopotamya Coğrafyası ve Jeopolitik Önemi*, Harran Üniversitesi, Coğrafya Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi).
- KARAYEMİŞ, Çiğdem, (2012), *Türkiye’de Demiryolunun Gelişimi ve Behiç Erkin Bey*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı (Yüksek Lisans Tezi).