

## BAĞDAT DEMİRYOLU'NUN AKDENİZ UZANTISI: TOPRAKKALE-İSKENDERUN DEMİRYOLU

Dr. Mehmet BEŞİRLİ\*

### ÖZET

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı Devleti'nde İngiliz ve Fransızlar demiryolu inşa etmeye başlamışlardı. Sultan II. Abdülhamid döneminde Almanlar da Osmanlı Anadolu'sunda demiryolu inşa etmeye ve işletmeye başladılar. Almanlar ilk planda İstanbul'dan Konya'ya kadar olan güzergahı raylar ile döşediler. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren ise bu hattı, Konya'dan itibaren Bağdat yolu üzerinden Basra'ya kadar uzatma imtiyazı aldılar. 1903'te imzalanan Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasına göre, inşaatı gerçekleştirecek şirkete bu hattı şube hatlarla diğer alanlara da bağlama kolaylığı sağlanacaktı.

1903'teki anlaşmanın 12. maddesiyle Bağdat Demiryolu Şirketi'ne Toprakkale'den İskenderun'a bir hattın inşası ile Akdeniz'e bağlantı kurulması vaat edilmişti. Bu anlaşmaya istinaden 1911'de Bağdat Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında Toprakkale-İskenderun şube hattının inşası imtiyaz anlaşması imzalandı. Osmanlı Hükümeti bu hat için kilometre ve işletme garantisi ödemedi. Şirket, kendi imkanlarıyla inşaatı gerçekleştirdi. Hat 1913 sonunda bitirilerek işletmeye açıldı. Bu yolla Almanlar, Akdeniz'e doğru bir bağlantı elde etmiş oldular.

### Giriş

XIX. yüzyıldaki iktisadî gelişmeleri, genellikle Avrupa'da ortaya çıkan sanayi devrimi ile özdeşleştirmek ve değerlendirmek gerekir. Sanayi Devrimi'nin temelleri, XVIII. yüzyılın sonlarında İngiltere'de atılmış ve hızla fabrikasyon üretime geçilerek ekonomik verimlilik artmıştı. Tarımdaki ve mamul mallardaki üretim artışları ulaştırma alanındaki gelişmelerle birleşince, iç ticaret büyümüş ve millî bir ekonomi ve pazar oluşmuştu<sup>1</sup>. Seri üretim gerçekleştirmeye başlayan İngiliz müteşebbisler, fabrikalarına hammadde ve mamul mallarına pazar

\* Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, (mbesirli@gop.edu.tr)

<sup>1</sup> Pamuk, 1994, s. 2.

Avrupa dışına açılmayı istiyorlardı. İngiliz siyasilere de verimli sömürgeleri, Hindistan üzerindeki kontrolü kaybetmemek ve diğer emperyalistleri bu alanlara yaklaştırmamak için sömürge güzergahındaki yolları kontrol etmek amacındaydılar<sup>2</sup>. Bu amaca yönelik olarak 1820'lerden itibaren İngiltere'de demiryolu inşa edilmeye başlanmış, daha sonraki süreçte Akdeniz'i Hindistan'a bağlayan yol kavşaklarında da demiryolu inşa ve işletmek düşüncesi gündeme gelmişti<sup>3</sup>. 1830'lardan itibaren İngiliz ticaret misyonları, Hindistan'a ulaşmak için oldukça uzun olan Ümit Burnu'nun yerine daha kısa ve güvenli Fırat-Basra uzantısında bir demiryolunun inşasını açıkça tartışmaya başlamışlardı. Hatta bu amaca yönelik olarak İngiliz Parlamentosu'nda İskenderun'dan Fırat nehri yoluyla Basra'ya gidecek bir yolun yapımı için vapur vb. hususları kapsayan bir layihanın kabul edildiğini 25 Ekim 1834'de, Londra Büyükelçisi Mehmed Namık Paşa bir tahrirat ile Osmanlı Hükümeti'ne bildirdi<sup>4</sup>.

Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolları Balkanlarda ve Ege bölgesinde ticarî amaçlarla, İngilizler tarafından gerçekleştirildi<sup>5</sup>. 1856 yılında Anadolu'da imtiyazı verilen ilk hat İzmir-Aydın hattıdır<sup>6</sup>. İngiliz grubuna verilen hattın inşasına 1857'de başlanmış ve 137 km.lik demiryolu, daha sonra Sarayköy ve Dinar istikametinde uzatılmış ve şubeleriyle birlikte 1888 yılında tamamlanmıştır<sup>7</sup>. İngilizler Adana-Mersin Demiryolu'na da sahiptiler. Fransız kapitalistleri de 168 km.lik İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattını kontrol ediyorlardı. İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi, bu demiryolunu 1865'de Manisa'ya kadar 65 km. uzattı. Şirkete daha sonra Manisa'dan 100 km.lik bir şube hattı ile Soma'ya kadar uzatma imtiyazı verildi. 1866'da Kasaba'ya kadar olan 27 km.lik diğer bir bölüm de işletmeye açıldı<sup>8</sup>. 1911'e gelindiğinde bu hat 190 km. ilave ile Bandırma'ya kadar uzatıldı<sup>9</sup>. Sonuç olarak, Almanlar tarafından İstanbul'dan itibaren Basra'ya doğru demiryolu inşa ve işletme imtiyazı verilmeden evvel, Osmanlı ülkesinde İngilizler ve Fransızlar tarafından demiryolu inşa edilip işletmeye açılmıştı. Ancak bu hatlar, Anadolu'nun Batısında daha çok ticarî amaçlarla inşa edilmişti ve İzmir gibi limanlara da bağlantılıydı.

<sup>2</sup> Kössler, 1981, s. 132; Imbert, tarihsiz, s. 43-48.

<sup>3</sup> İstanbul'dan Basra Körfezi'ne kadar demiryolu projeleri için bkz. Kössler, 1981, s. 132-135; Imbert, tarihsiz, s. 18-48.

<sup>4</sup> Engin, 1993, s. 34-35.

<sup>5</sup> Kurmuş, 1974, s. 57.

<sup>6</sup> Aynı eser, s. 58.

<sup>7</sup> Earle, 1972, s. 40.

<sup>8</sup> Bu hat başlarda İngiliz Şirketi'ne verilmişti. Ancak Osmanlı Hükümeti, 1893'te daha önce inşaatı tamamlanan hattın imtiyazını Fransızlara devretti. Yerasimos, 1987, s. 346.

<sup>9</sup> 1909'da Türk demiryollarının işletme sonuç istatistiğini belirten 29 Temmuz 1911 tarihli yazı, GStA, I. HA, Rep. 93 E, No. 396, s. 232-234.

## I. Almanların Osmanlı Ülkesinde Demiryolu İnşa ve İşletme Teşebbüsleri: Anadolu ve Bağdat Demiryolları

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı ülkesinde (Rumeli, Anadolu ve Yakınoğu) demiryolu inşa etme istekleri ve bu amaca yönelik projeler üzerinde çalışılmaktaydı. Ancak projelerin çoğunun ortak noktası, İstanbul'dan Basra'ya uzanan bir güzergahta demiryolu inşa etmek ve işletmeye açmak konusunda toplanıyordu. Devletin merkezî topraklarından geçen bu güzergahın, şube hatlarıyla Akdeniz ve Kızıldeniz'e bağlanması da öngörülmekteydi. Projelerden uygun olanlar daha sonraki süreçte, Almanlar tarafından gerçekleştirildi. İlk planda Osmanlı başkenti İstanbul'dan (Haydarpaşa İstasyonu) İzmit'e demiryolu hattı döşendi. Bu hattı Türkler kendi sermayeleri ile döşediler. Alman mühendis Wilhelm von Pressel'in gerçekleştirdiği bu hat, Bağdat Demiryolu'nun da ilk başlangıcı olarak kabul edildi. 1871 ile 1873 arasında bitirilen bu hattı Osmanlı Hükümeti kendi işletmek istedi. Ancak kazanç sağlamadığından hat, bir İngiliz şirketine, daha sonra da Almanlara kiralandı<sup>10</sup>. 24 Eylül 1888'de Wüttenbergische Vereinsbank müdürü Alfred von Kaula, hem bu hattın işletilmesini hem de Ankara'ya kadar uzatma imtiyazını aldı<sup>11</sup>. Daha sonra 24 Mart 1889'da hattı gerçekleştirmek için hem bu banka hem de Berlin'deki Deutsche Bank'ın sermayesini sağladığı Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi (Societe Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Anatolie) kuruldu<sup>12</sup>. Şirket, üzerine aldığı yükümlülükleri zamanında yerine getirdi. Çalışmaları hızla bitirerek 1890'da 40 km.lik İzmit-Adapazarı hattını işletmeye açtı<sup>13</sup> ve Sultan II. Abdülhamid başta olmak üzere Osmanlı devlet bürokrasisinin güvenini kazandı. Daha sonra 1891'de Ankara hattı, Birecik'e kadar uzatıldı. Ocak 1893'de 485 km.lik ray daha döşenerek Ankara'ya ulaşıldı. Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 15 Şubat 1893'te Eskişehir-Konya hattının imtiyazı da verildi. 444 km. daha ray döşenerek hat, 1896'da Konya'ya ulaştı<sup>14</sup>. Böylece Almanlar, XIX. yüzyılın sonlarında Haydarpaşa'dan Konya'ya yaklaşık 1.000 km.lik bir demiryolu hattını döşediler<sup>15</sup>.

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Bağdat Demiryolu hattının, Konya'dan sonra da devam etmesi gerektiği üzerinde, hem Almanlar hem de Türkler görüşmelerde bulunmaktaydılar. Hattın Konya'dan Bağdat'a ve hatta oradan Basra'ya kadar uzatılması düşüncesi, Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1898'de Türkiye'ye yaptığı ziyarette de gündeme geldi. İki devlet adamı prensipte anlaşma da

<sup>10</sup> Deutsche Bank önderliğindeki Alman sermayesi, İzmit-Eskişehir-Ankara hattının inşa ve işletme imtiyazını aldığıında, imtiyaz anlaşmasıyla birlikte Haydarpaşa-İzmit hattı da 6 milyon frank karşılığında Deutsche Bank'a devredildi. *Davis*, tarihsiz, s. 180.

<sup>11</sup> *Ortaylı*, 1983, s. 95.

<sup>12</sup> *Kochwasser*, 1975, s. 2.

<sup>13</sup> *Manzerreiter*, 1982, s. 61.

<sup>14</sup> *Ortaylı*, s. 96-97; *Özyüksel*, 1988, s. 76.

<sup>15</sup> *Earle*, 1972, 48; *Beydilli*, 1991, s. 443.

sağladılar<sup>16</sup>. Öte yandan aynı dönemde Almanlardan başka diğer Avrupalı müteşebbisler de, Konya-Basra arasında demiryolu inşa etmek için imtiyaz talep etmekteydiler. Fakat Sultan II. Abdülhamid, özellikle siyasî sebeplerden ötürü eskiden olduğu gibi, İngiliz ve Fransızlara imtiyaz vermeyi reddetti. Buna mukabil 1899'da Anadolu Demiryolu Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Georg von Siemens'e Konya'dan Basra Körfezi'ne kadar uzanacak bir hattın imtiyazını verdi ve ilk ön sözleşme imzalandı<sup>17</sup>. 1902'de geçici ve 1903'te de Bağdat Demiryolu kesin imtiyaz anlaşması imzalandı. 13 Nisan 1903'de de hattı inşa etmek için Osmanlı Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) kuruldu<sup>18</sup>.

Bağdat Demiryolu kesin imtiyaz anlaşmasının 1903'de Almanlarla imzalanmasından sonra İngiltere, Fransa ve Rusya buna karşı mukavemet gösterdiler. Buna rağmen Almanlar kısa süre içinde çalışmalara ve hatları döşemeye başladılar. Ancak finansman en önemli sorunlardan birisi olarak gözükmekteydi. Deutsche Bank liderliğindeki Alman sermayesi Alman siyasî aktörlerinin de yardımıyla finansman sorunlarını çözmek için faaliyete geçti<sup>19</sup>. Avrupalı bankerlerle ve özellikle Fransız ile İngiliz sermaye çevreleriyle yapılan görüşmelerde çok fazla bir ilerleme sağlanamadı. Sonrasında Almanlar ile Türkler arasında hatların birbirlerinden bağımsız 200 km.lik bölümler halinde döşenmesi konusunda anlaşma sağlandı. Bu çözümlle birlikte, yeni bir bölüme başlanmadan önce, diğer hattın finansmanı sağlanmaya çalışılacaktı. Bağdat Demiryolu Şirketi, 25 Ekim 1904'de 200 km.lik ilk hat olan Konya-Bulgurlu arasını döşeyerek işletmeye açtı. Bu hat kolaylıkla tamamlandı ve şirkete büyük kazançlar sağladı. Özellikle Osmanlı Hükümeti'nin ödediği kilometre garantisi hem inşaatın maliyetini karşıladı hem de tahvil satışından komisyonlarla birlikte 6 milyon frank kazanç sağladı. İlk 200 km.lik hattın kolaylıkla döşenmesi, daha sonraki hatların da kolaylıkla döşenebileceğini düşüncesini doğurmuştu. Ancak hiç de öyle olmadı ve ilk hatların döşenmesinden sonraki beş yıl içinde 1911 ortalarına kadar sadece 38 km.lik ray döşendi<sup>20</sup>. Özellikle Konya-Bulgurlu arasındaki coğrafi şartların uygunluğu bu hattın kolaylıkla inşasına zemin hazırlamıştı. Ancak daha sonraki güzergahlardaki Toros ve Amanos dağlarının tünellerle açılma zorlukları büyük mühendislik sorunlarını da ortaya çıkarmıştı. Dolayısıyla birinci derecede finansman zorlukları hattın daha sonraki bölümlerinin döşenmesini zora sokmaktaydı. Daha önemlisi İngiltere başta olmak üzere Fransa ve Rusya'nın siyasî engellemeleri hattın ilk kısmının tamamlanmasından sonra daha da şiddetlenmişti. Özellikle İngiltere, Hindistan yolunun güvenliğinden endişe etmeye

<sup>16</sup> Sultan Abdülhamid, 1990, s. 71-72.

<sup>17</sup> Nagel, 1996, s. 130.

<sup>18</sup> Schöllgen, 1984, s. 163.

<sup>19</sup> Deutsche Tageszeitung, 5.4.1911, No. 175.

<sup>20</sup> Özyüksel, 1988, s. 196-198.

başlamıştı. Bağdat-Basra Körfezi arasındaki demiryolu hattı, İngilizleri en fazla korkutan bölüm olarak görülmekteydi<sup>21</sup>.

Bütün bunlara rağmen Almanlar, Bağdat Demiryolu inşaatına devam etmeye hevesliyidiler. Osmanlı Devleti nezdinde, yaptıkları diplomatik girişimler de sonuç verdi. Sonuçta İstanbul'da bulunan Deutsche Bank temsilcisi Karl Helfferich, 3 Haziran 1908'de Bulgurlu istasyonundan El-Helif'e kadar uzanan 840 km.lik diğer bölümün de imtiyazını aldı. Bu hat, Toros ve Amanos dağları tünellerle geçileceği için en zor bölümdü<sup>22</sup>. Yapılan anlaşmaya göre, hat yedi yıl içinde bitirilecekti. Anlaşmanın imzalanmasından yaklaşık bir buçuk ay sonra beklenmedik bir biçimde 1908 Genç Türk Devrimi'nin gerçekleşmesi, Bağdat Demiryolu hattının geleceğini tehlikeye düşürdü. Türkiye'deki Alman işletmelerine karşı büyük bir tepki gösteren İttihatçılar, İngiliz ve Fransız kaynaklı politikaları uygulayacakları izlenimi veriyorlardı. Diğer taraftan Sultan II. Abdülhamid'in de kısa süre sonra yönetimden uzaklaştırılması ve hatta Bağdat Demiryolu meselesi hususunda, Osmanlı Mebusan Meclisi'nde ortaya çıkan tartışmalar ve demiryolu işletmelerinde çalışanların başlattığı grev, Almanları zora soktu. Bütün bunlara rağmen 1910'dan sonra Almanların tekrar Türk hükümetleri ile ilişkilerini düzeltmesi, Bağdat Demiryolu hatlarının devamı için umut verdi. Bu durum 1911'de bir dizi ek imtiyazların Almanlar'a verilmesi ve hatların devamını engelleyen sorunların çözülmesi ile sonuçlandı. Ancak bu defa hattın son durağının Basra değil de, Bağdat olması konusunda anlaşıldı. Bu durum, demiryoluna uluslararası ve bilhassa İngiliz tepkilerini nispeten azalttı. 1911 ek anlaşmalarından sonra Bağdat demiryolları hatlarında inşaat tekrar başladı ve I. Dünya Savaşı'na kadar yaklaşık 887 km.lik daha hat inşa edildi<sup>23</sup>.

## II. Bağdat Demiryolu'nu Akdeniz'e Bağlama Teşebbüsleri

### 1. İskenderun'la İlgili Demiryolu Proje Teklifleri

XIX. yüzyılın son çeyreğinde, İstanbul'dan Basra'ya kadar demiryolu inşa edilmesi konusunda birçok proje gündeme getirilmişti. Bunlardan bazıları İskenderun'u da içine alan bir güzergah çizmekteydi. Daha çok İngilizlerin projeleri tartışılmaktaydı. İngiliz Francis Chesney ve Henry Blossie Lynch Osmanlı Devleti'nin doğusunda, Akdeniz'den Şaddülarap'a uzanan hatta demiryolu inşasını mümkün kılabilecek projeler üzerinde çalışmaktaydılar. Chesney, İskenderun ya da Samandağ (eski Suadiye)'den itibaren Bağdat, Basra'dan Kuveyt'e uzanan bir hattın inşasını tasarlıyordu. 1870'lerde de yine İngiliz Latham, İskenderun'dan itibaren

<sup>21</sup> Sultan Abdülhamid, 1990, s. 72-73.

<sup>22</sup> İstanbul'daki Alman askeri ataşesi von Stempel'den Alman Savaş Bakanlığı'na 24.6 1908 tarih ve 66 numaralı yazı, *GStA, I. HA*, Rep. 93 E, No. 396.

<sup>23</sup> Özyüksel, 1988, s. 233.

Dicle ve Musul ile Bağdat üzerinden Basra'ya uzanan bir hattın yapımının İngiliz çıkarlarına hizmet edebileceğini vurgulamaktaydı. İngilizlerin projeleri aslında Osmanlı başkentinden Basra'ya değil de, daha çok Mısır, Akdeniz ve Hindistan'ı kontrol eden güzergahlar etrafında şekilleniyordu. Bu bakımdan doğal olarak Akdeniz'le ilgili projeler gündeme geldiğinde İskenderun'a bağlantı ve Doğu Akdeniz'de bir liman elde etme isteği, her platformda dile getiriliyordu<sup>24</sup>. Yine XIX. yüzyılın sonunda bu defa Rechnitzer adlı bir Macar bankerı İngiliz sermayesi adına, İskenderun veya Konya'dan Bağdat ve Basra'ya uzanacak bir demiryolu projesini gerçekleştirmek istediğini belirtti. Kilometre garantisi talep etmiyordu. Ancak kısa süre sonra, bunun Bağdat Demiryolu projesini engellemeye yönelik İngiliz planı olduğu anlaşıldı<sup>25</sup>.

Sultan II. Abdülhamid, gerek askerî ve gerekse idarî sebeplerden ötürü, İstanbul'dan Bağdat'a uzanan bir güzergahta, mutlaka demiryolu döşenmesini istiyordu. Teklif edilen projelerden en uygunu, Asya-Osmanlı Demiryolları genel müdürü Wilhelm von Pressel'den geldi. Bu proje ile Haydarpaşa'dan itibaren Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşmak öngörülmüyordu. Ayrıca Karadeniz'e ve İç Anadolu'ya doğru da şube hatlarının uzatılması tasarlanıyordu. Aslında von Pressel, Alman sınırlarından Basra Körfezi'ne kadar oldukça uzun bir demiryolu ağının döşenmesini, bu hatların İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra gibi önemli Osmanlı limanlarına bağlanmasını amaçlamaktaydı. Von Pressel'in projesine göre, demiryolu güzergahlarında el değmemiş maden yataklarına da ulaşılabileceğinden, Almanlar için büyük bir ekonomik potansiyel ortaya çıkaracaktı<sup>26</sup>.

1903'te Almanlar, Konya'dan itibaren Bağdat Demiryolu'nun imtiyazını aldıklarında bunun İngilizlerin "Euphrates and Tigris Navigation Company Ltd." adlı şirketi açısından oldukça sakıncalı olduğu ve şirketin, Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki taşımacılık kârlarını sekteye uğratacağı dile getirilmeye başlanmıştı. Şirket, devamlı surette İngiliz Hükümeti'ne başvurarak demiryoluna muhalefet gösterilmesi gerektiğini ileri sürmekteydi. Buna mukabil, Bağdat Demiryolu Şirketi ve destekçileri Alman siyasetçileri de, Bağdat Demiryolu projesine İngilizlerin de finansman desteği sağlamasını ve hatlara ortak olmasını istiyorlar ve buna yönelik görüşmelerde bulunuyorlardı. Ancak gerek İngiliz müteşebbislerinin Fırat-Dicle nehirleri üzerindeki çıkarlarını sekteye uğratacağı, gerekse Bağdat Demiryolu'nun Basra'ya uzanması durumunda Hindistan yolunun güvenliğinin tehlikeye düşeceği kuşkusunu, demiryoluna İngiliz muhalefeti körükliyordu<sup>27</sup>. Almanlar, Basra Körfezi'nin İngilizler açısından ne kadar önemli olduğunun farkındaydılar. Bunun için alternatif projeler üzerinde de çalışmaktaydılar. Örneğin, Almanların

<sup>24</sup> Kössler, 1981, s. 132-133.

<sup>25</sup> Özyüksel, 1988, s. 134-135.

<sup>26</sup> Earle, 1972, s. 31-32.

<sup>27</sup> Kocabab, s. 90-94.

Anadolu'daki projelerinde ileri derecede etkili olan Paul Rohrbach gibi Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun Basra kısmından vazgeçebileceğini, bunun yerine İskenderun Körfezi'nde bir liman imtiyazı almanın daha kolay olduğunu ve hatta Mezopotamya ve Suriye'nin ihracat ve ithalatında, bunun çok daha fazla yarar sağlayabileceğini ileri sürerek, İngiliz muhalefetini kırmak istemekteydiler<sup>28</sup>.

1907'de İngiliz Arthur Moore ile Homer Davenport Arabistan'a yaptıkları yolculuk esnasında Halep'i İskenderun limanına bağlayan bir demiryolunu inşa etme ve işletmeye açma konusunda düşünceleri olduğunu ileri sürdüler. Bu konuda oldukça da istekliydiler<sup>29</sup>. Chester grubu da, 1909 Kasım'ında kurduğu "Osmanlı-Amerika Şirketi" vasıtasıyla, Akdeniz'de bir demiryolu inşa etme isteğini ortaya koydu ve yapılan görüşmeler sonucu Mart 1910'da şirketle Osmanlı Hükümeti arasında bir ön anlaşma imzalandı. Ancak daha sonraki süreçte Chester Grubu tarafından önerilen hatlar ile, Osmanlı Hükümeti'nin yapılmasını öngördüğü güzergah arasında, ortak bir karar verilememiştir. Şirket, Akdeniz kıyısında Süveydiye'de bir istasyon planlamakta, Osmanlı Hükümeti ise bu istasyonun İskenderun veya Yumurtalık'ta olmasını istemekteydi. Bu konudaki anlaşmazlık çözümlenememiştir<sup>30</sup>. Amanlar da bu teşebbüslerin bölgedeki petrolü elde etmek isteyen İngilizlerin bir oyunu olduğu konusunda propaganda yaparak, Bağdat Demiryolu'nu akamete uğrattıkları projelerinin uygulanma olasılığına karşı ciddi girişimler içindeydiler<sup>31</sup>.

## 2. 1911 Toprakkale-İskenderun İmtiyaz Anlaşması ve Hattın İnşası

İngilizler tarafından İskenderun'u da kapsayan Akdeniz'e bağlantılı demiryolu projeleri, Osmanlı Devleti tarafından ciddiye alınmadı ve dolayısıyla uygulama olanağı yoktu. Bu arada Almanlar, Bağdat Demiryolu hatlarını inşaaya devam etmekteydiler. Demiryolunun Konya'dan Bulgurlu'ya kadarki ilk 200 km.si tamamlandıktan sonra, bu defa Bağdat Demiryolu Şirketi, bir şube hattı ile İskenderun'dan Akdeniz'e bir koridor açmak niyetini ortaya koydu. Zaten 1903 imtiyazı, onlara bu konuda talepte bulunma hakkı veriyordu. Yani 1903 imtiyazına göre, Osmaniye'den İskenderun'a bir şube hattı ile Akdeniz'e ulaşmak ve deniz yoluyla Bağdat Demiryolu'nu birleştirmek vaat edilmişti. Hatta Alman siyasetçileri bu bağlantı ile Akdeniz'de ve belki de daha sonra Hindistan yolunu tehdit edebilecek ve İngilizleri kuşkuya düşürebilecek psikolojik bir etki yapabileceklerine inanıyorlardı. Doğal olarak Toprakkale-İskenderun şube hattı, "psikolojik yıpratma hattı" olarak addedilebilirdi.

<sup>28</sup> Can, 2000, s. 98.

<sup>29</sup> Aynı eser, s. 116-117.

<sup>30</sup> Aynı eser, 134-137.

<sup>31</sup> Ortaylı, 1983, s. 106.

Diğer taraftan 1903'deki Bağdat Demiryolu imtiyaz sözleşmesinin 12. maddesi ile Bağdat Demiryolu Şirketi'ne Mersin ile Trablusşam arasında bir noktadan Akdeniz'e bir şube hattı uzatmak izninin de verileceği hususunda vaatte bulunulmuştu. Ancak en makul ve uygulanabilir hat, Toprakkale-İskenderun arası olarak görülmekteydi. Bu yolla Kuzey Suriye ve Yukarı Mezopotamya da kontrol edilebilecekti<sup>32</sup>. Bütün olasılıkları değerlendiren Bağdat Demiryolu Şirketi, inşaatı üstlenen Philipp Holzmann Şirketi'ne 1909'dan itibaren Bağdat Demiryolu'nun Mardin'in güney doğusundan itibaren Halep-El-Helif arasındaki güzergahta bağlantı için araştırmalara başlaması talimatını verdi. 1909'da Halep'e doğru ray döşenmesi gündeme geldiğinde, bunun Bulgurlu'dan itibaren İskenderun üzerinden yürütülüp yürütülemeyeceği hususunda çalışma yapması da, şirketin yetkililerine bildirilmişti. Yani Bağdat Demiryolu hattının Bulgurlu'dan sonra Adana-Hamidiye-Payas-İskenderun-Belen yoluyla Halep'e ulaşması ve böylece deniz bağlantısının kurulup kurulamayacağı ve bunun getirileri konusunda fizibilite çalışmalarına 1909'un ortalarından itibaren başlanmıştı<sup>33</sup>.

Diğer taraftan Bağdat Demiryolu hattının Bağdat'a kadarki güzergah belirleme araştırmaları devam ederken İttihatçılar, 1910 bütçesinde artık hiçbir demiryolu yapımına garanti vermeyeceklerini bildirmişlerdi. 1908 devriminden sonra devrim reformlarının uygulanması, Osmanlı hükümetlerini oldukça yüksek bütçe açıkları ile karşı karşıya bırakmıştı. Yani İttihatçı hükümetleri de eskinin kronik mali sorunları sarmıştı ve mali aktörler ve bilhassa Maliye Bakanı Cavit Bey yeni kaynaklar bulma peşindeydi. Bunun için bir taraftan dış piyasalardan yeni krediler (1908 ve 1909 borç anlaşmaları) alınırken<sup>34</sup>, diğer taraftan büyük devletlere ve bilhassa İngiltere'ye başvurularak gümrük vergilerinin % 11'den 14'e çıkarılmanın yolları aranmaktaydı<sup>35</sup>. Ancak İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey, Türkiye'nin yeni rejiminin başarılı olmasını arzuladığını ve İngiliz tüccarlardan bu amaçlar için bazı fedakârlıklarda bulunmalarını istediğini, ancak verilecek bu paramın İngilizlerin işlettiği Lynch Brothers<sup>36</sup> gibi ulaşım araçlarının yerini alacak demiryollarının

<sup>32</sup> Kössler, 1981, s. 132-133.

<sup>33</sup> Alman Halep konsolosu Tischendorf'tan Alman Başbakanı Prens von Bülow'a 16 Haziran 1909 tarih ve 564 numaralı yazı, *GSIA, I. HA*, Rep. 93 E, No. 396, s. 145.

<sup>34</sup> 1908 kredi anlaşması için bkz. *PA/AA, Türkiye 110*, Cilt 55; 1909 kredi anlaşması için bkz. *PA/AA, Türkiye 110*, Cilt 55, No. 360 ve *BOA, İrade-i Maliye*, No. 1770/6.

<sup>35</sup> Schöllgen, 1984, s. 202-203, 294-296; Stemrich'ten Marschall'a 20 Eylül 1909, *GP*, 27/II, No. 9965.

<sup>36</sup> Lynch kardeşler, kurdukları Fırat ve Dicle Gemicilik Limited Şirketi ile 19. yüzyılın yarısından itibaren Dicle ve Şaddülarap üzerinde buharlı gemiler işletiyorlardı. Bağdat ile Basra arasındaki gemi nakliyatı da bunların tekelindeydi. Rakipleri olmadığından istedikleri gibi hareket ediyor ve iyi kazanıyorlardı. Ancak 1903 Bağdat Demiryolu imtiyazının 9 ve 23. maddeleri Bağdat Demiryolu Şirketi'ne Dicle üzerinde gemi taşımacılığı verdiği için Lynch Kardeşlerin tekeline son veriyordu. Bağdat ile Basra arasındaki hat da şirkete verildiğinden, Lynch'nin nehir taşımacılığı da kazançlı bir taşıma



yapımına harcanması halinde, gümrük vergilerinin artırılmasına izin vermelerinin imkansız olduğunu ve İngiliz çıkarlarını koruyacaklarını belirtmekteydi<sup>37</sup>. Buradan anlaşılan gümrük gelirlerinin artırılmasına, İngilizlerin şiddetle karşı çıkmaları ve artışa onay vermeyecekleriydi<sup>38</sup>. Öte yandan İttihatçı hükümetlerin artan mali sorunlarını çözmek ve bütçe açıklarını kapatmak için 1910 yılında, yeniden Batı sermaye çevrelerinden kredi talepleri, benzer gerekçelerle Fransa ve İngilizler tarafından reddedilmişti<sup>39</sup>. Almanlar ise, yeni kredi açarak İttihatçılar ile aralarındaki anlaşmazlıkları giderdiler ve yeni imtiyazların yolunu açtılar<sup>40</sup>.

İttihatçılar ile yakınlaşan Almanlar, 1910'ların sonlarından itibaren Bağdat Demiryolu'nu devam ettirmek için, yeniden görüşmelere başlamayı umuyorlardı. Şimdi hem Bağdat Demiryolu raylarını döşemeye devam etmek, hem de bu hattı bir şube ile Akdeniz'e bağlamak imtiyazına sahip olmak, gündemin en üst sıralarına oturmuştu. Akdeniz'e bağlantının yapılacağı güzergah ise, yine 1903 anlaşmasından kayıt altına alınan Toprakkale-İskenderun arasındaydı<sup>41</sup>. İttihatçılarla yakınlaşan Bağdat Demiryolu Şirketi yönetimi, bir takım tavizler vermek karşılığında mali ve siyasi sorunları da aşarak 1911'de Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu'nun devamına ilişkin bir dizi anlaşmalar imzaladılar. Bunlardan biri de Toprakkale-İskenderun şube hattı imtiyazıydı.

Belirtildiği üzere 1903 yılındaki Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasının 12. maddesine göre Bağdat Demiryolu Şirketi, zaten Osmaniyeye (Toprakkale)'den İskenderun'a bir şube hattı döşeyerek Akdeniz'e ulaşma ve İskenderun'da bir liman inşa etmek imtiyazını saklı tutmaktaydı. Bu anlaşmaya istinaden görüşmeler başladı<sup>42</sup>. Görüşmeler sonucu, Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında 21 Mart 1911'de Toprakkale-İskenderun şube hattı imtiyaz anlaşması, Haydar Paşa Liman Şirketi ile de İskenderun'da liman inşası imtiyaz anlaşması imzalandı. Birinci anlaşma ile Bağdat Demiryolu Şirketi, Toprakkale-İskenderun şube hattını karşılıksız olarak döşemeyi üstlendi. Yani şirket Toprakkale'den İskenderun'a bir şube hattı inşa edecek, fakat Osmanlı Hükümeti hiçbir mali yardımda bulunmayacak ve kesinlikle kilometre garantisi de ödemeyecekti<sup>43</sup>.

Toprakkale-İskenderun şube hattının inşa ve işletme imtiyazı, Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verildiğinde Alman basını ve kamuoyu müteaddit defalar, bunun Basra-Kuveyt arasındaki hattan vazgeçme karşılığında verildiğini iddia

---

olmaktan çıkacaktı. Bu sebepten İngilizlerin tepkisini çekmekteydi. *Earle*, 1972, s. 208-209.

<sup>37</sup> *Earle*, 1972, s. 247.

<sup>38</sup> *Deutsche Tageszeitung*, 4.4.1911, No. 173.

<sup>39</sup> Konu ile ilgili olarak bkz. *Beşirli*, 1999, s. 159-189.

<sup>40</sup> *Beşirli*, 1999, s. 189-193.

<sup>41</sup> *Berliner Tagesblatt*, 15 Nisan 1903, No. 189.

<sup>42</sup> *Earle*, 1972, s. 125.

<sup>43</sup> *Das Handelsmuseum*, Viyana, 6 Nisan 1911, No. 14.

etmekteydiler<sup>44</sup>. Bazıları da, Osmanlı Hükümeti ile Bağdat Demiryolu Şirketi arasında imzalanan Toprakkale-İskenderun şube hattının, Halep'in de ticarî bir mekan ve bir antrepo alanı olarak gelişmesine sebep olacağını ileri sürerek olumlu görüş ileri sürmekteydiler. Örneğin, Halep Alman konsolosu Rößler'e göre, İskenderun bölgesi ve liman alanı, Kuzey Suriye ve Irak'ta Alman nüfuzu için oldukça önemliydi. Öte yandan Rößler, Halep-Trablusgarb (Tripolis) arasının 319 km., Halep-Beyrut arasının 400 km., buna mukabil Osmaniye üzerinden İskenderun'a Halep'in uzaklığının ise aşağı yukarı 250 km. olduğunu belirterek, Halep'in denizle bağlantısının İskenderun üzerinden yapılmasının mesafe kısalığından dolayı daha uygun olacağını dile getirmekteydi<sup>45</sup>.

Yine 21 Mart 1911'de şube hattı imtiyazı imzalandıktan sonra, Alman basınında şube hattının durumu ve yeni anlaşmalar ile ilgili haberler ve yorumlar yayınlanmaya devam ediyordu. Bu haber ve yorumlarda daha çok hattın siyasî ve ekonomik anlamı üzerinde durulmaktaydı. 6 Nisan 1911 tarihli Handelsmuseum'da 21 Mart imtiyazı ile İskenderun Körfezi'nde Almanların ekonomik nüfuzunun artacağı dile getiriliyordu. Bu imtiyaz ile özellikle Adana ovası, Torosların doğu kısmındaki Anadolu bölgeleri, kuzey Suriye ve Yukarı Mezopotamya'daki Alman nüfuzunun ve ekonomik çıkarlarının gelecekte artacağı vurgulanarak, bu bölgelerin çok eski çağlardan beri, özellikle pamuk üretim merkezi oldukları ve dokuma sanayiinin gelişmesine fayda sağlayabilecekleri, bu durumun da ticarî açıdan Alman tacirleri için büyük bir potansiyel olduğu belirtiliyordu<sup>46</sup>. Bölgenin toprak ve iklim özellikleri de kültür bitkilerinin üretimini kolaylaştırabilirdi. Sulama, üretimi artırdığı gibi halkın refah seviyesini de yükseltebilirdi. Bu amaçla özellikle Adana ovasının sulanması ve pamuk kültürünün oluşturulması Almanlar tarafından denenmeliydi. Handelsmuseum'a göre, Alman tüccarı ve bilhassa Deutsche Bank temsilcileri, ticarî düşüncelerini ve pamuk kültürü oluşumunu kağıt üzerinde bırakmamalı, uygulamaya geçirmeliydiler. Diğer taraftan İskenderun çevresindeki sancaklardan pamuk dışında arpa, buğday, susam, bakliyat, yün, deri, kürk, canlı hayvan vb. ihracatı ve tekstil eşyası, tarım makineleri ve aletleri, demiryolu malzemeleri, ev ihtiyaç malzemeleri ithalatı, İskenderun'da inşa edilecek bir liman yoluyla kolaylaşabilirdi. Diğer taraftan İskenderun'a yakın olan bölgelerde bulunmaya başlayan ve yeni yeni gündeme gelen petrolün, gelecekte Alman endüstrisi için zorunlu bir ihtiyaç maddesi olduğu kesindi. Bu bakımdan hem

<sup>44</sup> PA/AA, *Orientalia Generalia* 243, 2-5a, s. 12-13; *Die Post*, 18.12.1913, No. 502.

<sup>45</sup> Rößler'den Başbakan Hollweg'e 1 Nisan 1911 tarih ve 6230 nolu yazı, PA/AA, *Türkei* 152, Cilt 55, R. 13501, Haber No. 399.

<sup>46</sup> Almanlar'a göre, Bağdat Demiryolu'nun geçtiği bölgelerin yani Yukarı Mezopotamya ve Kuzey Suriye'nin pamuk potansiyeli oldukça önemli idi. Ayrıca bölgenin imar edilmesi ve tarımsal şartların da iyileştirilmesi ve sulama ile birlikte teknik aletlerin tarımda kullanılması Almanlar'ın sadece buğday kıtlığı sorununu çözmeyecek, aynı zamanda Amerika Birleşik Devletleri'ne olan pamuk bağımlılığını da çözebilecekti. *Deutsche Tageszeitung*, 5.4.1911, No. 175.

Toprakkale-İskenderun şube hattı ve hem de İskenderun'da bir liman inşası, Almanlar için çok önemliydi. Handelsmuseum'a göre; 1911'de Meclis-i Mebusan'da konuşan Türk Maliye Bakanı'nın bir petrol vergi taslağı hazırlanmasını gündeme getirmesi, Türk maliyesi için yeni ve pahalı bir vergi kaynağının ortaya çıkmasını gözler önüne sermişti. Bütün bu gelişmeler, kısa süre içinde bölgenin eski önemine tekrar kavuşması demektir. Öte yandan Bağdat Demiryolu'nun Halep'ten geçmesi, ya da en azından buraya yakın bir güzergah takip etmesi, Halep ve çevresinin de gelişmesine ve eski ticarî ve ekonomik faaliyetlerin artmasına sebep olacaktı. Öte yandan aynı bölgede Fransız çıkarlarına da darbe vurulacaktı. Bu bakımdan İskenderun Körfezi, gelecekte Kuzey Suriye, Yukarı Mezopotamya ve Irak'taki Alman ekonomik çıkarları için vazgeçilmezdi. Hatta Akdeniz'e bir bağlantı ile İngiliz Lynch'in nehir taşımacılığına da büyük darbe vurulması amaçlanmaktaydı<sup>47</sup>.

Bağdat Demiryolu'nun İskenderun'a doğru Akdeniz'e inmesi ve dolayısıyla merkez hatla Halep'e ulaşması temayülü, 1910'larda ortaya çıkmıştı. Tâbi bu durum Kuzey Suriye'deki Fransız çıkarları ve nüfuzu için gelecekte bir sorun çıkaracağı benziyordu. Bu bakımdan 1911'de, İskenderun şube hattı ve liman imtiyazı Fransız diplomatlar ve Fransız Sömürge Partisi tarafından endişe ile karşılandı<sup>48</sup>. Öte yandan Almanlar, Bağdat Demiryolu'nun Halep noktasında inşa edilmesi planlanan Hicaz demiryollarının birleştirilmesi durumunda İngilizleri, Basra ile birlikte Kızıldeniz'de de zora sokabileceklerini umuyorlardı<sup>49</sup>.

Toprakkale-İskenderun şube hattı anlaşması, Sadrazam ve aynı zamanda Ticaret ve Nafia nazırı vekili Hakkı Paşa ile Bağdat Demiryolu Şirketi idare meclisi üyelerinden Mösyö Edward Hugenin arasında imzalandı<sup>50</sup>. Bu imtiyazın Bağdat Demiryolu Şirketi'ne verilmesi, Chester projesini devre dışı bıraktı<sup>51</sup>.

Anlaşmanın maddeleri özetle şu maddeleri kapsıyordu:

Birinci madde ile; Osmanlı Hükümeti, Bağdat hattının Mustafa Bey veya Osmaniyeye'den ayrılan geniş bir şube ile İskenderun limanına bağlanması imtiyazını, Bağdat Demiryolu Şirketi'ne vermiştir.

Üçüncü madde ile; imtiyazın müddetinin Bağdat hattının iki yüzüncü kilometresiyle El-Helif arasındaki kısmının imtiyaz müddetiyle beraber sona ereceği belirtilmiştir.

<sup>47</sup> *Das Handelsmuseum*, Viyana, 6 Nisan 1911, No. 14.

<sup>48</sup> *Fulton*, 1999, s. 183.

<sup>49</sup> *Özyüksel*, 2000, s. 147.

<sup>50</sup> Bağdat Demiryolu 5 Mart 1903 tarihli mukavelenamesine ek dördüncü mukavele, *BOA, A. DVN. MKL*, Dosya No. 51, Gömlek No. 18.

<sup>51</sup> *Can*, 2000, s. 147.

Dördüncü madde ile; şube hattına ait projelerin, mukavelenin imzasından itibaren dokuz ay içinde, Nafia Nezareti'nin tasdikine sunulacağı, beşinci madde ile; projelerin onaylanmasından sonra iki yıl içinde bitirileceği karara bağlanmıştır.

Altıncı madde ile; Bağdat Demiryolu Şirketi, bu şube hattını Osmanlı hazinesinden hiçbir teminat olmaksızın inşa etmeyi ve her türlü zarar ile hasarı kendisinin karşılayacağını kabul etmiştir. Buna mukabil şube hattının gelirleri Bağdat Demiryolu hasılatına katılmayacak ve her türlü hasılat şirkete ait olacaktır.

Sekizinci madde ile; İskenderun şube hattının tesisi için, şirket tarafından vaziedilecek esham vergisinin (eshâm-ı damga) kanun ahkâmına tâbi olacağı kabul edilmiştir.

On birinci madde İskenderun mevkiinde müşterek tarife tanzim edileceği taktirde, bunların ücretleri bu hat ile Bağdat hattı arasında her iki hat üzerinde bitirilen mesafelere göre münasip şekilde taksim olunacağı belirtilmiştir.

1911'de itibaren Bulgurlu-Ereğli'den, Mardin'in güneyinden El-Helif'e kadarki 850 km.lik bölümün inşaatına başlandı. Toprakkale-İskenderun şube hattı çalışmaları ise, ancak 10 Haziran 1912'de başlayabildi. 11 Haziran'da İskenderun'daki Alman konsolosu von Balit, Halep Alman konsolosu Rößler'e ilettiği haberde, Toprakkale-İskenderun şube hattı ve liman inşaatının yapılan bir temel atma töreniyle başlatıldığını haber vermektedir<sup>52</sup>. Bu haberi, 14 Haziran 1912'de Rößler, Alman Başbakanı von Bethmann Hollweg'e iletti<sup>53</sup>. 1911'deki anlaşma şartına göre, bu hattın tahminen 2 yıl içinde bitirileceği kararlaştırılmıştı. İskenderun limanı için de, ön çalışmalara başlandı. Şube hattının finansmanını karşılamak için Bağdat Demiryolu Şirketi, İskenderun ve Payas limanı dışındaki inşaat ve işletmeler için hisse senedi çıkardı<sup>54</sup>.

İskenderun-Toprakkale şube hattı, Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından döşenmeye devam etti ve 6 Mayıs 1913 tarihinde konu hakkında bilgi veren Halep konsolosu Rößler, demiryolu hattının kuzeyden itibaren Toprakkale'den Dörtöl'a kadar ilerlediği, yani hattın yarısının tamamlandığı, geri kalan güney kısmının ise tahminen Ekim ya da Kasım aylarında tamamlanacağı bilgisini, Almanya'nın Osmanlı nezdindeki Btüyükelçisi Freiherr von Wangenheim'e (1912-1915) iletti<sup>55</sup>. Bu durumda hattın aşağı-yukarı 1913 yılının sonunda bitirilebileceği tahmin edilmekteydi. Rößler'in verdiği bilgiler çerçevesinde, Bağdat Demiryolu'nu Akdeniz'e bağlayacak 59 km.lik Toprakkale-İskenderun hattı, 1 Kasım 1913 yılında

<sup>52</sup> *GStA, I. HA, Rep. 93 E, No. 396, s. 292-293.*

<sup>53</sup> *GStA, I. HA, Rep. 93 E, No. 396, s. 292.*

<sup>54</sup> Adana Alman konsolosu Tholens'in yazısı, Adana 5 Temmuz 1911, *GStA, I. HA, Rep. 93 E, No. 396, s. 228-229.*

<sup>55</sup> *PA/AA, Orientalia Generalia 243, 2-5a, Cilt 1, Haber No. 830.*

tamamlandı ve işletmeye açıldı.<sup>56</sup> Ancak yukarıdaki kısımlarda da belirtildiği gibi bu hattı inşa ederken Bağdat Demiryolu Şirketi, Osmanlı Hükümeti'nden hiçbir teminat talep etmemiş ve şube hattını kendi imkanlarıyla inşa etmişti.

Birinci Dünya Savaşı içinde Anadolu Demiryolları Şirketi Genel müdürü Günter, Berlin'deki Anadolu Demiryolu Şirketi Yönetim Kurulu'na gizli şifre ile 10 Mart 1916 yılında ilettiği bir yazıda Toprakkale-İskenderun şube hattının da garanti sistemi içine alınmasını ve bu işle düzenli olarak ilgilenilmesi gerektiğini belirtmekteydi. Bilindiği gibi, Bağdat Demiryolu'nun ilk 200 km.lik kısmının inşası için % 4 faizli 54 milyon franklık birinci seri Bağdat Demiryolu tahvilleri satışa çıkarılmıştı. Yapılan istikrazın yıllık ödemesi kilometre başına 11.000 franktı. Osmanlı Hükümeti bu parayı şirkete garanti etmişti. Yine hükümet şirkete 4.500 frank işletme garantisi de sunmuştu. Günter yazısında bu şube hattının da garanti kapsamına alınması ve Bağdat hattının diğer kısımlarına uygulanan inşa ve işletme garantisinin burası için de geçerli olmasını vurgulamaktaydı.<sup>57</sup>

59 km.lik Toprakkale-İskenderun şube hattının ekonomisine gelince, Toprakkale-İskenderun şube hattı için Bağdat Demiryolu Şirketi 4. seri olarak kilometresi 260.110 franktan 15.9 milyon franklık hisse senetleri satışa çıkardı. Bunlar borsada % 81 bir fiyatla satıldı. Bu meblağ da 12.9 milyon franka tekabül etmektedir.<sup>58</sup>

1914 Ağustosunda, Bağdat Demiryolu hattı tam olarak bitirilememiştir. Konya'dan itibaren hat, Toros dağlarının eteklerinde bir köye kadar gidiyordu. Bu dağın öteki tarafındaki hat ise, Çukurova üzerinden Amanos Dağları'nın eteğine kadar devam ediyordu. Yaklaşık 200 km.lik bu kesintiden sonra raylar, Halep'e ve oradan Trablus yakınında Fırat üzerindeki köprüye kadar gitmekteydi. Oradan kötü bir yolla Tel-Ebyaz'a kadar devam ediyor ve Bağdat'tan kuzeye Samarra'ya kadar, ek bir yol da işletmeye açıldı.<sup>59</sup>

I. Dünya Savaşı içinde 1917 yılı ortalarında Adana-Yenice ve Mersin hattı ile birlikte Toprakkale-İskenderun şube hattı da, İtilaf güçleri tarafından tahrip edildi.<sup>60</sup> İngiliz ve Fransız filoları, Bağdat Demiryolu'nun Toprakkale-İskenderun şube hattını, Ersin durağından itibaren tahrip ettiler ve demiryolu trafiği imkansız hale geldi. Dolayısıyla mal nakliyatı da durdu.<sup>61</sup>

<sup>56</sup> Die Post, 18.12.1912, No. 502. Bazı kaynaklarda bu hattın uzunluğu 58 km. olarak belirtilmektedir. Bkz. Adana Alman konsolosu Tholens'in yazısı, Adana 5 Temmuz 1911, *GStA, I. HA*, Rep. 93 E, No. 396, s. 228-229.

<sup>57</sup> *BA/AP, Deutsche Bank-Allgemeines*, No. 10046 - 1906-1926, P. 8079.

<sup>58</sup> Aynı belge.

<sup>59</sup> Rösslér'de Bethman Holweg'e 20 Ekim 1914, *PA/AA, Türkei 152*, Cilt 79; *Trumpener*, 1999, s. 136.

<sup>60</sup> *PA/AA, Orientalia Generalia 243, 2-5a*, Cilt 4, Bölüm 12, s. 2.

<sup>61</sup> Aynı belge, s. 30.

## Sonuç

Türklerin demiryolu serüveni, XIX. yüzyılın ortalarında başlamış, XX. yüzyılın başlarında Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesiyle de en üst noktasına ulaşmıştır. Almanlar, İstanbul'dan itibaren Bağdat ve oradan da Basra'ya kadar uzanan güzergahı, kendilerinin tasarruf alanı olarak algılayarak, çalışmalarına start vermiş, I. Dünya Savaşı öncesi de önemli yol almıştır. Toprakkale-İskenderun demiryolu da, Büyük Savaş öncesi bitirilip, işletmeye açılan Bağdat Demiryolu'nu denize bağlayan ve Almanlara Akdeniz'de bir üs elde etmesini sağlayan bir şube hattı olarak, oldukça önemli görülmüştür. Hattın inşası ile birlikte Almanlar, aynı zamanda İskenderun'da bir liman inşa ve işletme imtiyazı da alarak Avrupa'nın ve özellikle Almanların, bölgeye ithalat ve ihracat potansiyelini artırmayı planlamışlardır. Bu hat ve devamındaki liman, aynı zamanda Kuzey Suriye ve bilhassa Halep ve çevresinin tarım sektörünün Avrupa'ya aktarılmasında da önemli görülmüştü. Halep, İskenderun ve Adana'daki Alman siyasi ve ticari misyonlarının Alman dışişlerine aktardığı bilgilerden anlaşıldığına göre, ilgili şube hattı ve İskenderun limanı, Alman sanayiinin gereksinim duyduğu hammaddeleri deniz yoluyla da Hamburg, Kiel gibi işlevleri yüksek limanlara sevk edebilen bir aracı rolü oynayabilirdi. 1913 yılına gelindiğinde, Toprakkale-İskenderun şube hattı bitirilerek işletmeye açıldı. Ancak Bağdat Demiryolu hattı, Konya'dan Bağdat'a kadar tamamen bitirilemediği için I. Dünya Savaşı öncesi istenilen performansta bir sevkıyat gerçekleştirilemedi. I. Dünya Savaşı içinde şube hattı İtilaf kuvvetleri tarafından bazı yerlerinden bombalandı. İskenderun limanı da, İngiliz ve Fransız kuvvetleri tarafından işgal edildi. Bu sebepten istenilen fayda sağlanamadı.

## KAYNAKLAR

### I. BASILMAMIŞ ARŞİV KAYNAKLARI

#### 1. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA), İSTANBUL

- Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (A. DVN, MKL)
- Dahiliye Nezareti, İdare (DH. İD)
- Yıldız Perakende, Mütnevvi Maruzat (Y. Mtv)
- İrade-i Maliye

#### 2. POLİTİSCHES ARCHIV, AUSWÄRTIGES AMT (PA/AA), BONN

- Türkei 110, Die türkischen Finanzen, Cilt 55.
- Türkei 152, Eisenbahnen in der asiatischen Türkei, Cilt 55, 79.
- Orientalia Generalia 243, 2-5a: "Nitiz betreffend die Bagdadbahn Stand Mitte Februar 1917", Anatolische und Bagdadbahn auch Hafen Alexandrette, Cilt 1 ve Cilt 4, Bölüm 12 (Akten der Kaiserlichen Deutschen Botschaft zu Konstantinopel-Ankara-İstanbul içinde).

3. GEHEIMES STAATSARCHIV PREUSSISCHER KULTURBESITZ  
DEUTSCHES ZENTRAL-ARCHIV (GStA), BERLİN-DAHLEM

- I. HA Rep. 93 E, Nr. 396: Nachrichten über türkische Eisenbahnen, 1904 bis 1917.

4. BUNDES ARCHIV, ABTEILUNG POTSDAM (BA/AP)

- Deutsche Bank - Allgemeines, Nr. 10046 - 1906-1926, P. 8079.

Not: Bonn ve Potsdam'taki arşivler daha sonra Berlin'e taşınmıştır. Bu çalışmada ilgili yerlerdeki numaraları ile verilmiştir.

## II. BASILMIŞ ARŞİV KAYNAKLARI

Die große Politik der europäischen Kabinette 1871-1914, Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes (GP), (Yayımlayanlar: v. J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartholdz, F. Timme), Cilt 27/II, Berlin, 1925.

## III. KİTAP VE MAKALELER

BEŞİRLİ, Mehmet; Die europäische Finanzkontrolle im Osmanischen Reich in der Zeit von 1908 bis 1914, Buch&Mensch Verlag, Berlin 1999.

BEYDİLLİ, Kemal; "Bağdat Demiryolu", Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C. 4, Diyanet Vakfı, İstanbul 1991.

CAN, Bilmez Bülent; Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

DAVIS, Trietsch; Levante-Handbuch, Berlin tarihsiz.

EARLE, E. Mead; Bağdat Demiryolu Savaşı (Çev: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, İstanbul 1972.

ENGİN, Vahdettin; Rumeli Demiryolları, Türk Tarih Kurumu Basımevi, İstanbul 1993.

FULTON, L. Bruce; "Fransa ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler, (Editör: Marian Kent), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

IMBERT, Paul; Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme Hareketleri. Türkiye'nin Meseleleri, (Tercüme: Adnan Cemgil), Engin Yayınları, İstanbul tarihsiz.

KOCHWASSER, Friedrich; "Der Bau der Bagdadbahn und die deutsche Orientpolitik", Deutsch-Türkische Gesellschaft E.V., Bonn Mitteilungen, Haziran 1975.

KÖSSLER, Armin; Aktionfeld Osmanisches Reich. Die Wirtschaftsinteressen des Deutschen Kaiserreiches in der Türkei 1871-1908, New York 1981.

KURMUŞ, Orhan; Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, Bilim Yayınları, İstanbul 1974.

MANZERREITER, Johann; Die Bagdadbahn, Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903), Bochum 1982.

NAGEL, Jens; Zwischen Kapitalarmut und Kapitaleexport, Peter Lang, Frankfurt am Main 1996.

ORTAYLI, İlber; Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Kaynak Yayınları, İstanbul 1983.

ÖZYÜKSEL, Murat; Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

\_\_\_\_\_ ; Hicaz Demiryolu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

PAMUK, Şevket; Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

SCHÖLLGEN, Gregor; Imperialismus und Gleichgewicht. Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914, Münschen 1984.

SULTAN ABDÜLHAMİD, Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1990.

TRUMPENER, Ulrich; "Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu ve Büyük Güçler, (Editör: Marian Kent içinde), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

YERASİMOS, Stefanos; Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye Kitap: 2. Tanzimat'tan I. Dünya Savaşına (Türkçe: Babür Kuzucu), Belge Yayınları, 5. Baskı İstanbul 1987.

#### **IV. GAZETE VE DERGİLER**

Berliner Tagesblatt, 15 Nisan 1903, No. 189.

Das Handelsmuseum, Viyana 6 Nisan 1911, No. 14.

Deutsche Tageszeitung, 4.4.1911, No. 173; 5.4.1911, No. 175.

Die Post, 18.12.1913, No. 502.



## EKLER

### Ek: 1

BaĒdat Demiryolu'na m¸te'allik 20 Şubat 1318/5 Mart 1903 tarihli muk¸velen¸meye ¸'id d¸rd¸nc¸ muk¸vele-i munzamadır.

- Bir taraftan H¸k¸met-i Osmaniye n¸mına hareket eden Sadr-ı a'zam ve Ticaret ve Nafi'a n¸zırı vekili feh¸meth¸ devlet¸ Hakkı Paşa hazretleriyle diĒer taraftan BaĒdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi n¸m ve hes¸bına hareket eden Şirket-i mezk¸re meclis-i id¸re a'z¸sı murahhası M¸sy¸ Edward Hugenin beyninde bi'l-muv¸faka mev¸dd-i ¸tiye kararg¸r olmuştur.

#### *Birinci Madde*

H¸k¸met-i Osmaniye BaĒdat hattının Mustafa Bey veya Osmaniye mevki'inden ayrılarak lim¸n hududıyla kesb-i iltis¸f etmek ¸zre Iskenderun'a m¸nteh¸ geniş bir Şu'be hattının inş¸ ve işledilmesi i¸tin BaĒdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi'ne şer¸'it-i ¸tiyeye tevfiķ¸n imtiy¸z i't¸ ve Şirket-i mezk¸re dahi işbu imtiy¸zı kabul eder.

#### *İkinci Madde*

İşbu Şu'be hattının şer¸'it-i imtiy¸ziyesi BaĒdat Demiryolu imtiy¸zına m¸te'allik 20 Şubat 1318/5 Mart 1903 tarihli muk¸vele ve şart-n¸menin işbu muk¸vele-n¸me ile ta'dil edilmeyen ahk¸m ve şer¸'itine t¸bi' olacaktır.

#### *¸¸¸nc¸ Madde*

M¸ddet-i imtiy¸z BaĒdat hattının ikiy¸z¸nci kilometresiyle Helif beynindeki kısmının imtiy¸z m¸ddetiyle beraber hit¸m bulacaktır.

#### *D¸rd¸nc¸ Madde*

Şu'be hattına ¸'id projeler işbu muk¸vele-n¸menin t¸rih-i te'¸tisinden i'tib¸ren nih¸yet dokuz mah m¸ddet zarfında Nafi'a Nezareti'nin nazar-ı tasdikine arz edilecektir.

#### *Beşinci Madde*

Mezk¸r Şu'be hattı inş¸atına ¸'id olduĒu projelerin t¸rih-i tasdikinden i'tib¸ren nih¸yet iki sene m¸ddet zarfında ikm¸l olunacaktır.

#### *Altıncı Madde*

Şirket işbu mukâvele-nâmenin mevzû'ü olan şu'be hattını hazîne-i devletden bir güne te'minât veya mu'âvenet-i maliye talep etmeksizin zarar ve hasârı kendisine a'it olmak üzere tasvîb ve intihâb edeceği usûl ve vesâ'itle inşâ edecek ve işledecektir. Buna mukâbil âtfdeki yedinci maddede muharrer kuyûd-ı ihtirâziye dâ'iresinde sâlifü'z-zikr şu'be hattının bi't-tâbi' Bağdat Demiryolu hâsılâtı meyânına idhâl edilmeyecek olan her dürlü hâsılâtı kâmilen şirkete â'id olacaktır.

#### *Yedinci Madde*

İskenderun limânı mukâvele-nâmesinde gösterilen ahvâlde i'tâsı muktezi hisse dâhil ve fakat şirketin kendisine a'fd olan mebâliğin ifrâzen teşkil edeceği ihtiyâd akçeleri fâ'izlerinden mütevellid tamgât hâric olmak üzere şu'be hattıyla müştemilâtının her güne hâsılât-ı gayr-i sâfiyesinden

Evvelâ: İşletme umûriyle i'mâlât ve edevâd-ı tecdîd ve ve hüsn-i halde muhâfazası için şirketce ihtiyâd olacak mesârif-i seneviyye

Sâniyyen: Te'sisât-ı ibtidâiyye ve amelîyât-ı mütemmîme için sarf olacak sermâyenin yüzde altı fâ'izle müddet-i imtiyâzın hitâmına kadar umûr-ı sermâye tezyîl edilecektir.

İşletme mesârifîyle te'sisât-ı ibtidâiyye ve amelîyât-ı mütemmîme için sarf olunacak sermâyenin mikdârı hissedârân istimâ'-ı umûmîlerinde tasdik olunacak bilâ- tahvilleri Nafi'a Nezâreti'ne tevdi' etmeğe mecburdur.

Şâyed hâsılât-ı gayr-i sâfiye bâlâda zikr olunan iki kısım meblağın tesviyesine kifâyet etmezse farkı yüzde beş hesabıyla fâ'iz-i basit yürütülmek ve hâsılât-ı gayr-i sâfiye noksanları (unvânını hâ'iz olmak üzere bir intizâr hesabına geçirilecektir. Eğer bi'l-akîs hâsılât-ı gayr-i sâfiye bir vechle iki kısmın yekûnünü tecâvüz eder ise temettü'ü teşkil edecek olan işbu evvel bâ-evvel sâlifü'z-zikr noksanlar hesabının kapatılmasına tahsîs olunacaktır. Bir kere bu hesâb tasfiye olununca hâsıl olacak temettü'nün yüzde ellisi devlete ve yüzde ellisi şirkete â'id olmak üzere taksîm edilecektir.

#### *Sekizinci Madde*

Zikr olunan şu'be hattının te'sisi için şirket tarafından mevki'-i tedâvüle vaz' edilecek eshâm-ı tamga kanûn ahkâmına tâbi' olacaktır.

#### *Dokuzuncu Madde*

20 Şubat 1315/5 Mart 1903 târihli mukâvele-nâmenin kırkbeşinci ve kırkaltıncı maddeleri ahkâmı işbu mukâvele-nâmenin mevzû'ü olan şu'be hattına tatbîk edilmeyecektir.

#### *Onuncu Madde*

Hükûmet-i Osmaniye aynı zamanda Bulgurlu ile Helif arasındaki Bağdat Demiryolu kısmını mübâya'a etmeksizin işbu mukâvele-nâmenin mevzû'ü olan şu'be

hattını iştirâ eylemeyecektir. Şu'benin iştirâsı halinde bundan dolayı imtiyâz müddetinin hitâmına kadar sinîn-i mütebâkiyeden beher senenin nihâyetinde devletce verilecek taksît-i senevî târîh-i iştirâdan evvelki beş senenin hâsîlât-ı sâfiye-i senevîyesinin mikdâr ve ... ? yedinci madde mücibince devlete â'id olabilecek mebâliğ ifrâz edildiğinden sonra kalacak mikdâra müsâvi olacaktır.

İşbu taksît-i senevî hiç bir vechile şu'benin te'sisât-ı ibtidâiyye ameliyât-ı mütemmimesi mesârifinin yüzde altı fâ'iziyle umûr-ı semânından dûn olmayacaktır.

Bundan mâ'adâ devlet yedinci maddede zikr olunan hâsîlât-ı gayr-i sâfiye noksanları hesabının henüz tasfiye edilmemiş mikdârını te'diye edecektir.

#### *Onbirinci Madde*

Bağdad Demüryolu muvâkkatiyet? mevzû'u bahis olan şu'be hattı muvâkkati beyinde müşterek ta'rifeler tanzîm edildiği takdirde bunların üçürâtı işbu hatt ile Bağdad hattı arasında her iki hatt üzerinde kat' olunan mesâfelere göre mütenâsiben taksîm olunacaktır.

İşbu mukâvele-i munzama şeref-sâdır olan 6 Mart 1327/17 Rebî'ü'l-evvel sene 1329 tarihli irâde-i seniyye-i padişâhî üzerine iki nüsha olarak bi't-tanzîm der-i Sa'âdetde te'âtî kılınmıştır.

Fî 19 Rebî'ü'l-evvel sene 1329 ve 8 Mart sene 1327.

Sadr-ı a'zâm ve Ticaret ve Nafi'a nâzırı vekîli

**Kaynak:** Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Divan-ı Hümayun Kalemi, Mukavele (A. DVN. MKL.); Dosya No: 51, Gömlek No.: 18

#### **Ek: 2**

Abschrift.

Kaiserlich Deutsches  
Konsulat in Aleppo

S.144

Aleppo, den 16. Juni 1909

-----  
J.Nr. 564/ K.Nr. 71.

Eurer Durchlauchte beehre ich mich, gehorsamst zu berichten, daß die Ingenieure der Firma Ph. Holzmann u. Co., welche mit den Vorstudien für die Weiterführung der Bagdadbahn bis Tell-Helif, südöstlich von Mardin, betraut waren, in den letzten Tagen ihre Arbeiten für die Strecke Aleppo bis Tell-Helif vorläufig abgeschlossen haben .

Der Übergang über den Euphrat ist danach südlich von Biredjik bei Djerablins (Enrops), beziehentlich Zermaara, wo sich eine Sandbank befindet, geplant, von wo

die Strecke so dann in östlicher Richtung über Harran (südöstlich von Urfa), Hamara, über den Chabur bei Ras-el-Ain nach Tell-Helif bearbeitet worden ist.

Nachdem die genannte Firma seitens des türkischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten den, wie mir ihr Vertreter Herr Geheimrat Mackensen mitteilte, erwünschten Auftrag erhalten hatte, die von ihr in erster Linie empfohlene Führung der Bagdadbahn über Alexandrette zu bearbeiten, also die Strecke Bulgurlu-Adana-Hamidiye-Payas-Alexandrette-Beilan-Aleppo, ist, um den Umweg über Tell-Habesch zu vermeiden, von welchem Platze früher nur eine Zweigbahn der Hauptlinie nach Aleppo führen sollte, eine kürzere Verbindung von Aleppo an den Euphrat gesucht worden, die in der Richtung über Uwwetin, Achwerin, Karagoz und Ütschkule dorthin führen soll.-

Zur Zeit wird nun im Wilajet Aleppo noch die Strecke von Aleppo-Beilan-Payas (jenseits der Grenze des Wilajets Adana) bearbeitet und vor allem versucht, nach Beilan zu eine günstige, beziehentlich kürzere Verbindung als die auf der weit nach Norden ausbiegenden Landstraße ausfindig zu machen.

Herr Geheimrat Mackensen war selbst am 4. d. Mts. hier in Aleppo eingetroffen, mußte aber wegen Eintreffens einer türkischen Regierungskommission bereits am Morgen des 6. d. Mts. wieder nach Adana beziehentlich Eregli abreisen. Er hatte bir nähere Mitteilungen über die Arbeiten der Studienkommission versprochen und behalte ich mir bis zum Eingang derselben einen weiteren Bericht gehorsamst vor.  
gez. v. Tischendorf

Inhalt: Betr. die Vorstudien für die Weiterführung der Bagdadbahn bis Tel-Helif -. Gleichlautender Bericht ist der Kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel erstattet worden. Seiner Durchlaucht dem Herrn Reichskanzler Fürsten von Bülow.

**Kaynak:** GStA, I. HA Rep. 93 E, Nr. 396: Nachrichten Über Türkische Eisenbahnen, 1904 bis 1917.

### **Ek: 3**

Betrifft: Adana, den 5. Juli 1911 S. 228-229  
Fortgang der Bauarbeiten an der Bagdadbahn

Für den Bau der Bagdadbahn von Bulgurlu bei Eregli, dem jetzigen Endpunkt der Bahn, bis Tell-Helif, südlich Mardin, (850 km) sind von der Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei bisher 3 Bauabteilungen eingerichtet worden. Die erste hat ihren Sitz in Eregli und baut die schwierige Strecke von dem jetzigen Endpunkt der Bahn durch das Tschakyt-Tschai-Tal über den Taurus bis nach Dorak

am südlichen Abhang des Gebirgsstockes. Ein Teil dieser Strecke bis Ulukisckla (37,5 km.) wird in diesen Tagen dem Betriebe übergeben. Die Beendigung der Arbeiten der ganzen Strecke (129 km.) erwartet man hier in 2-3 Jahren.

Die zweite Bauabteilung in Adana baut von dieser Stadt aus nach Westen bis nach Dorak (41 km) und nach Osten bis Islahie im Amannus-Gebirge (152 km.). Die Strecke Dorak-Adana-Degirmen-Odjak (östlich Osmaniek; 138 km) sollte bereits.

An den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in Berlin durch den Herrn Kaiserlich Deutschen Botschafter in Konstantinopel.

Gelesen Therapia, 17,7.1911

gez. Miguel

bereits im Oktober d. Js. dem Betriebe übergeben werden. Die Winterhochwasser in den Flüssen Seihan und Djihan jedoch haben die fertigen Notbrücken mehrere Male zerstört und dadurch den Arbeitsvorgang gehindert. Man hofft jetzt, diese Strecke zum 1. Januar 1912 betriebsfertig zu haben.

Die Strecke von Degirmen-Odjak bis zur Grenstation der Bauabteilung Selahiye mit einem 4.882 m langen Tunnel ist im Bau. Zur Herstellung dieses Tunnels bei Baghehe wird von beiden Seiten ein Stollen vorgetrieben.

Die Anschlußstrecke für den Hafen nach Alexandrette, die westlich von Osmaniek von der Hauptstrecke abzweigt, wird z.Zt. abgesteckt (58 km). Der Baubeginn ist im Herbst zu erwarten. Die Herstellung wird etw 2 Jahre in Anspruch nehmen. Für den Hafen von Alexandrette sind von der Bauleitung für die Bewässerung der Adana-Ebene vorarbeiten ausgeführt und ein Vorentwurf ausgestellt worden. Für die Landung der Bau- und Betriebsmaterialien soll außerdem in Alexandrette und Pajjas je ein doppelgleisiger Eisenbahnkörper gebaut werden.

Bei der dritten Bauabteilung in Aleppo ist die Strecke von Aleppo über Katma nach Islahie (135 km.) im Bau; die von Muslemiek, dem Gabelpunkt der Bahn 15 km. nördlich Aleppo, nach dem Euphrat zu führt. Für die weiteren Strecken bis zum Euphrat (Muslemiek-Jerablus am Euphrat 106 km.) Jerablus-Haran 105 km., Haran-Rasel-Ain 102 km., Ras-el-Ain-Tell-Helif 80 km. liegen genehmigte Projekte größtenteils vor, so daß auch hier der Baubeginn bevorsteht.

Über Tell-Helif hinaus sind die Vorarbeiten bis 50 km. östlich Nisibin abgeschlossen.

Die Schlußstrecke endlich von diesem Punkt über Mosul und Tekrit nach Bagdad am rechten Ufer des Tigris wird z. Zt. von Meißer Pascha, dem Vorstand der Bauabteilung in Aleppo bereits. In Bagdad soll im Herbst d. Js. eine Bauabteilung

eingerrichtet werden, um den Bau auch von dieser Seite in Angriff zu nehmen. gez. Tholens.

**Kaynak:** GStA, I. HA Rep. 93 E, Nr. 396: Nachrichten Über Türkische Eisenbahnen, 1904 bis 1917.

### **ABSTRACT**

In the middle of XIX century, British and French began to build up railway on the Ottoman lands. During Abdulhamid II. period, Germans began to build up railway and to run in Anatolia too. Germans firstly built up railway line between İstanbul and Konya. At the end of XIX century, they got the government concession of extension of railway until Basra. According to concession agreement of Bagdat Railway of 1903, German Railway Company would have given some concession for joining sub lines to this main line.

Article XII agreement of 1903 promised to Bagdat Railway Company building of a line railway connecting with the Mediterranean from Toprakkale to İskenderun. According to the agreement of 1903, concession agreement was signed for building of a line of Toprakkale-İskenderun between the Ottoman government and the Bagdat Railway Company. Government did not pay for guarantee of kilometre and operation. The Company built up this railway line with its possibilities. The line was built up at the end of 1913 and was opened at this date. In this way, Germans got a connection towards the Mediterranean.