

İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
No:38 (Mart 2008)

**İKİNCİ MEŞRUTİYET
VE
OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA ALMAN-İNGİLİZ NÜFUZ
MÜCADELESİ**

Murat ÖZYÜKSEL*

Özet

İkinci mesrutiyet ilan edildiğinde Almanya Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki nüfuz mücadelesinde tüm rakiplerini tartışmasız bir biçimde geride bırakmıştı. Osmanlı ve Alman imparatorlukları arasındaki yakınlaşma, Osmanlı ordusunda reform çalışmalarını yürüten Alman askeri misyonu ve Anadolu-Bağdat demiryolları temelinde gerçekleşmişti. Meşrutiyetin ilanı beklenmedik bir biçimde bu dengeleri alt üst etti. Osmanlı İmparatorluğu'nda ibre, birdenbire Almanya'dan, İngiltere ve Fransa'ya dönmüştü. Herşeyden önce İttihatçılar, bu ülkelerde geçerli olan liberal düşüncelerle donanmışlardı. Bunun tersini, Abdülhamit'in Almanya ile yakınlaşma nedenlerinden biri olarak öne sürebiliriz. Ancak gelişmeler hiç de beklendiği gibi olmadı. Yaklaşık iki yıl içinde Almanlar bu fırtınayı atlatarak yeniden Osmanlı Devleti'ndeki eski konumlarını ele geçirmeyi başardılar. Onların bu başarısının dinamiklerinden biri, Osmanlı ordusunda Alman eğitiminden geçmiş subayların Almanya yanlısı tutumlarını korumalarıydı. Tabi bu faktörün etkili olabilmesi için ordunun politika sahnesinde yerini alması gerekiyordu ki, o da 31 Mart olayından sonraki süreçte gerçekleşti. Bunun dışında İngilizlerin meşrutiyet ilanı ile oluşan yakınlaşmayı sürekli olarak imtiyaz peşinde koşarak kullanmak istemeleri, Osmanlı yöneticilerinde onların gerçek amaçları konusunda şüphe uyandırmaya başladı. Ayrıca İttihatçılar dış politika konusunda da dönemin güç dengelerini gözetmek zorunda kalan İngiltere'nin uygulamalarından hayal kırıklığına uğradılar. Bu arada 1910 yılında Osmanlı Devleti adına Cavit Bey maliyenin içine düştüğü güç durumdan çıkabilmek için Fransa ve İngiltere'ye borç başvurusunda bulunmuştu. Bu iki ülke temsilcilerinin borç vermek için kendine saygılı hiçbir devletin kabul edemeyeceği koşullar ileri sürmeleri bardağı taşıran son damla oldu. Almanya bir kez daha tam zamanında devreye girerek Osmanlı üzerindeki nüfuz mücadelesi bağlamında son noktayı koymuştu.

Anahtar Kelimeler: Meşrutiyet, Meclisi Mebusan, Dış Politika, Nüfuz mücadelesi, İmtiyaz, İngiltere, Alman askeri misyonu, Bağdat Demiryolu.

* Prof.Dr., İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi , Uluslararası İlişkiler Bölümü, Siyasal Tarih Anabilim Dalı.

German And English Power Struggle In The Ottoman Empire During The Second Constitutional Period

Abstract

When the Second Constitution was promulgated, Germany had without doubt left all its competitors behind in the power struggle over the Ottoman Empire. The close relationship between the German and Ottoman empires had developed through the Anatolian-Baghdad railroads and the German military mission undertaking the reforms in the Ottoman military. The proclamation of the Constitution unexpectedly upset these balances. The weight in the Ottoman Empire had suddenly shifted from Germany to France and England. Before all else, the Unionists were equipped with liberal ideas dominant in these countries. We can claim the opposite for one of the reasons as the why Abdülhamit decided to develop closer ties with Germany. Yet the developments did not at all occur as expected. Within approximately two years, the Germans succeeded to weather this storm and once again acquire their old position within the Ottoman state. One of the dynamics of their success was due to the fact that the German-trained Ottoman officers sustained their alliances. Of course the military had to take place on the stage of politics for this factor to be influential and that too was actualized during the process following the March 31st incident. In addition, the fact that the British constantly wanted to exploit the new proximity that had developed after the proclamation of the Constitution to attain privileges raised some doubts among the Ottoman administrators about their real intentions. Also the Unionists became disappointed by some of the practices of the English who had to take into consideration the balance of powers of the period. In the meanwhile Cavid Bey had applied to France and England in 1910 for some loans in order to salvage the Ottoman treasury from the dire straits it was in. The representatives of these two countries coming up with loan conditions that would not have been acceptable to any self-respecting country was the final straw. Germany stepped in once again at exactly this time to take over within the context of this power struggle over the Ottoman Empire.

Keywords: Constitution, Constitutive Assembly, Foreign Policy, Power Struggle, Privileges, England, German military mission, Baghdad railroad.

1908 yazında Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni bir dönem başlıyordu. Makedonya'da yaygınlaşan Jön Türk direnişiyle başa çıkamayacağını anlayan Abdülhamit, 24 Temmuzda anayasayı yeniden yürürlüğe koymak zorunda kalmıştı. Meşrutiyetin ilanından sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nda ibre, birdenbire Almanya'dan, İngiltere ve Fransa'ya dönmüştü. Her şeyden önce İttihatçılar, bu ülkelerde geçerli olan liberal düşüncelerle donanmışlardı. Bunun tersini, Abdülhamit'in Almanya ile yakınlaşma nedenlerinden biri olarak öne sürebiliriz. Şöyle ki, Almanya'nın otoriter yönetim yapısı Abdülhamit için önemli bir güven kaynağıydı. Alman yöneticilerin Abdülhamit rejimiyle sıkıfıkılığı, İttihatçıların bu ülkeye olumlu gözle bakmalarına yol açıyordu. Jön Türkler Almanların Abdülhamit rejimi süresince aldıkları imtiyazlara, gerçekleştirdikleri ve gerçekleştirecekleri projelere şüpheyle yaklaşıyorlardı.

Abdülhamit dönemi boyunca İngilizlerin Osmanlılarla ilişkileri İngiliz Büyükelçisi Nicholos O'Conor'un deyişiyse ancak "tolere edilebilir" düzeydeydi.¹ İngiliz Dışışleri Bakanlığı'nın 1907 yılı için hazırladığı Türkiye yıllık raporunda, Osmanlı dış ilişkilerini iki önemli faktörün etkilediği vurgulanıyordu. Bu rapora göre, Abdülhamit dış politikasını von der Goltz başkanlığındaki Alman kurmay heyetinin gelişinden beri son derece bilinçli bir şekilde Almanya ile dostluk temelinde kurmuştu. Raporda, Sultan'ın 300 milyon müslümanın desteğini kazanmaya yönelik politikaları ve bunun en somut örneği olarak Hicaz Demiryolu'nun inşası ele alınmış ve halifelik merkezli bu politikanın Almanya ile uyumlu bir biçimde sürdürüldüğü düşünçesine yer verilmişti. Bu resmi belgeye göre, II. Wilhelm'in Abdülhamit'i tam Ermeni katliamları yüzünden Avrupa kamuoyunda en nefret edildiği dönemde ziyaret etmesi bu dostluğun pekişmesine yardımcı olmuştu. Rapor bu ve benzeri nedenlerle Almanya'nın Abdülhamit döneminde askeri, iktisadi ve ticari olarak İmparatorlukta tekel konumunu kazandığının altını çiziyordu.² Büyükelçilik baştercümanı Fitzmaurice de benzeri görüşleri savunuyor ve iktisadi ayrıcalıkların pre-ekonomik konseptlerle tarif edildiği ve Sultan tarafından sevdiklerine birer emperyal tevecçüh sayılarak verildiği Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizlerin bu kategoriye dahil olmadıkları için hiç şanslarının bulunmadığını belirtiyordu.³

Dönemin İngiltere Dışışleri Bakanı Edward Grey de anılarında aynı doğrultuda yorumlar yapmaktadır: "...biz ulusal vicdanımızla elimizi temiz tutmaya çalışırken, Almanya İstanbul'daki konumunu giderek güçlendirmiştir. Alman politikası uluslararası ilişkiler söz konusu olduğunda ahlaki değerleri hesaba katmayan bir temel üzerinde kurulmuş görünüyor. Bir Alman hükümeti için ulusal çıkar en yüksek ahlaki değerdir. Onların bu ilkeler çerçevesinde İstanbul'da uyguladıkları politika tümüyle başarılı olurken, bizimki iflas etmiştir. Almanya Türkiye'deki ticari çıkarlarını savunmada başarılı olmuş ve Küçük Asya'nın serveti Almanların eline geçmiştir."⁴

Hem Alman hem de İngiliz dışışleri görevlilerinin İkinci Meşrutiyetin ilanının getireceği yeni koşullara son derece hazırlıksız yakalanmış olmaları ilginçtir. Bu döneme kadar İngilizler Jön Türk hareketini gerektiği gibi dikkate almamışlardı. İstanbul Büyükelçiliği, Londra'ya gelişmeleri yeterince aktaramamıştı. Devrimci gelişmelerle ilgili İstanbul'dan ilk elçilik raporu, Niyazi Bey'in 3 Temmuz'da Resne'de dağa çıkışıyla ilgili olarak 8 Temmuz'da gönderilmişti, Dışışleri Bakanı Grey'e ulaşması ise 14 Temmuz'u bulmuştu. 18 Temmuz'da hala gelişmelerin nerelere varabileceği hakkında bir fikir sahibi olamamışlar, ancak üçüncü haftanın sonunda işin ciddiyetini kavramışlardı. Belki İstanbul'daki Büyükelçilik baştercümanı Fitzmaurice istisna olarak kabul edilebilir, zira 25 Ağustos tarihinde dostu Tyrrell'e, meşrutiyet hareketinin başarılı olacağına işin başından beri inanmış olduğunu yazıyor. Kendi ifadesine göre bunu

¹ Joseph Heller, *British Policy towards the Ottoman Empire 1908-1914*, London, 1983, s.2.

² *British Documents on the Origins of the War 1898-1914* (bundan böyle *B.D.* olarak zikredilecek), ed: G.P. Gooch and Harold Temperley, Cilt.5, s.43, London, 1930.

³ Fitzmaurice'den Tyrrell'e, 12 Ağustos 1908, *B.D.*, cilt.5, s.247.

⁴ Viscount Grey of Fallodon, *Twenty-Five Years 1892-1916*, Cilt.1, New York, 1925, s.128, 129.

vurgulayamamış olması görüşlerinin amirlerinininkinden farklılığı nedeniyledi. Raporunda ayrıca, gelecekte tarihçilerin despotik bir rejimin muhtemelen tarihten silinişinin çok farklı bir örneğini yazacaklarını öngörmüştü.⁵

22 Temmuz'da Büyükelçilik görevlileri Tarabya'da tenis oynarlarken, bazı konuklar onlara kentten meşrutiyet hareketindeki gelişmelerle ilgili söylenti düzeyinde haberler iletmişti.⁶ 24 Temmuz'da ise gazeteler, sıradan bir olaymış gibi yorum yapmaksızın Abdülhamit'in iradesiyle Kanun-i Esasi'nin yeniden yürürlüğe konduğunu bildiriyordu.⁷ Olayın gerçekliği anlaşılır anlaşılmaz İngiliz Büyükelçiliği İngiliz Hükümeti'nin tebriklerini Babıali'ye iletmiş, Majesteleri'nin Hükümeti'nin anayasasının ilanını en sıcak duygularla karşıladığını vurgulamıştı.⁸ Kral VII. Edward da tebriklerini Abdülhamit'in aceleyle sadrazamlığa getirdiği "antik anglofil" Kamil Paşa'ya iletmişti.⁹ Pera Palas Oteli Osmanlı meşrutiyetinin yeniden doğuşunu izlemek isteyen İngiliz gazeteciler ve parlamenterlerle dolup taşmaya başlamıştı. 31 Temmuz'da *The Times* gazetesinde İngiliz-Türk dostluğunun tarihi derinliğine vurgu yapan ve meşrutiyeti hararetle destekleyen bir yazı yayınlanmıştı.¹⁰ Türklere duyulan sempati her yerde yayılmaya başlamış, Mark Sykes "Türklerin doğasında dünyayı şaşkınlığa düşürecek" olumlu bir şeyin varlığından bahsedecek kadar durumu abartacak bir açıklama bile yapmıştı. Edward Grey de olayı tarihteki en hayırlı değişimlerden biri olarak yorumlamış ve Kamil Paşa'yı bir nevi "doğulu Mirabeau" olarak nitelemişti.¹¹

Böylesine önemli bir dönemeçte İngiliz Büyükelçisi Sir Nicholas O'Connor vefat etmiş bulunuyordu. Onun yerine bu göreve atanmış olan Lowther ise henüz İstanbul'a ulaşmamıştı. Meşrutiyetin ilanıyla beraber İngiltere'nin yeni Osmanlı politikasını uygulamak üzere yeni bir büyükelçinin Londra'dan hareket etmiş olması ilginç bir rastlantı olsa gerek. Öncekilerin aksine Büyükelçi Lowther'ın İstanbul'da coşkuyla karşılandığı anlaşılıyor. Mahmut Muhtar Paşa anılarında daha demiryolu istasyonunda büyük bir kalabalığın sevgi gösterisinde bulunduğunu yazıyor.¹² İstanbul'da uzun yıllar *The Times* gazetesinin muhabiri olarak görev yapan Philip Graves de İngiliz-Türk ilişkileri üzerine kaleme aldığı kitabında, Lowther'ın karşılanışındaki coşkuyu, Yıldız Sarayı'na giderken kalabalıkların yol boyunca kendisine gösterdikleri ilgiyi tasvir eder. Ayrıca gerek Abdülhamit'e itimatnamesini takdimindeki ve gerekse Babıali'deki

⁵ Fitzmaurice'den Tyrrell'e 25 Ağustos 1908, *B.D.*, cilt.5, s.268.

⁶ Telford Waugh, *Turkey Yesterday, Today an Tomorrow*, London, 1930, s.110.

⁷ Bkz. Oya Dağları'n bu dergideki "II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)" başlıklı yazısı.

⁸ "Annual Report for Turkey for the Year 1908", *B.D.*, Cilt.5, s.251.

⁹ Allan Cunningham, "The Wrong Horse? Anglo-Ottoman Relations before the First World War", *Eastern Questions in the Nineteenth Century, Collected Essays*, Vol.2, ed. Edward Ingram, London, 1993, s.238

¹⁰ "The New Era in Turkey", *The Times*, 31 Temmuz 1908, s.13. Bu makalede de devrimin beklenmedik gelişimi nedeniyle ipuçlarının önceden yakalanamadığı itiraf ediliyor.

¹¹ Cunningham, s.238.

¹² Mahmud Muhtar, *Maziye Bir Nazar*, İstanbul, 1999, s.103.

nazırlar ve Cemiyet üyeleri tarafından kabulündeki coşkulu havadan söz eder.¹³ Nitekim *The Times*'ın haberi de aynı doğrultudadır.¹⁴ Zaten Lowther'ın kendisi de "Yıldız'dan Babıali'ye kadar bana gösterilen ilgi burada İngiltere'nin popülaritesinin ne kadar arttığının ispatıdır" diye yorumda bulunuyordu.¹⁵ Aynı konuda Dışişleri Bakanı Grey, Lowther'a yolladığı yönergede "İstanbul'a olabilecek en uygun ve ilginç bir dönemde ulaştınız. Bu göreve atandığınızda böylesine coşkulu bir karşılamayı aklımızdan bile geçiremezdik" diyordu.¹⁶ Dışişleri Bakanı Avam Kamarası'nda Türk-İngiliz dostluğu ve uygulayacakları yeni Osmanlı politikası üzerine önemli bir konuşma yapmış, yeni yönetim sözünü ettiği reformları uyguladığı müddetçe ellerinden gelen desteği vermeye hazır olduklarını belirtmişti.¹⁷

Grey Lowther'a Parlamento'da yaptığı bu konuşmaya atıf yaparak, reformlarda başarılı olduğu sürece meşrutiyet yönetimini son derece kararlı bir şekilde desteklemeleri gerektiği mesajını yineliyordu.¹⁸ Ayrıca Lowther'dan, İngiltere'nin geçmişteki anlaşmazlığının "Türk halkıyla olmayıp, Türklerin kendilerinin de en sonunda isyan ettikleri hükümetle" olduğu görüşünü Türkiye'nin yeni yöneticilerine iletmesini istemişti. Grey mesajını Osmanlı Sefiri ile çok samimi ve candan bir görüşme yaptığını belirterek bitiriyordu. Başlangıçta tüm dışişleri yazışmalarına bu olumlu hava hakimdi.

Meşrutiyetin ilanı ile oluşan yeni siyasi atmosferde İngilizlerin Osmanlılarla yakınlaşma çabaları İttihatçılardan da karşılık görüyordu. Bu nedenle İngiltere'nin Genç Türkleri destekleyici politikası kısa sürede olumlu sonuçlar verdi. Yeni yönetimin İngiliz taraftarlığı açıkça belli oluyor, İstanbul'daki İngiliz Konsolosluğu'nun önerileri dikkate alınmıyordu. Meşrutiyetin ilanından hemen sonra, Osmanlı donanmasının yeniden organizasyonu için bir İngiliz Amiralinin gönderilmesi talep edilmişti. Birkaç ay sonra da Babıali, Crawford adlı bir İngiliz gümrük görevlisini Osmanlı gümrüklerini düzenlemek üzere görevlendirmişti. Abdülhamit bile İngiliz Büyükelçisi'ni kabulünde ona büyük teveccüh göstererek, bundan böyle ülkesini anayasaya sadık kalarak yöneteceğini ve bu konuda en büyük desteği İngiltere'den beklediğini söylemişti.¹⁹

İngiliz Dışişleri Bakanlığı görevlileri birbirleriyle yürüttükleri yazışmalarda özellikle bir nokta üzerinde durmaktaydılar. Ne yapıp edip ellerine geçirdikleri bu "altın fırsatı"²⁰yi kullanmalı ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki nüfuzunu

¹³ Philip P. Graves, *Briton and Turk*, London and Melbourne, (tarihsiz), s.104.

¹⁴ *The Times*, 31 Temmuz 1908, s.13

¹⁵ "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s.253.

¹⁶ Sir Edward Grey'den Sir Gerard Lowther'a, 31 Temmuz 1908, no.204, *B.D.*, cilt.5, s.263.

¹⁷ Heller, s.10.

¹⁸ Grey'den Lowther'a, 31 Temmuz 1908, no.204, *B.D.*, cilt.5, s.263. Dışişleri Bakanı'nın aynı düşüncüyü tekrarladığı bir diğer mesaj için bkz. Grey'den G. Buchanan'a, 28 Temmuz 1908, no.213, *B.D.*, s. 308.

¹⁹ "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s.256 ve 253.

²⁰ G. H. Fitzmaurice'den Tyrell'e, 25 Ağustos 1908, no.210., *B.D.*, s.269.

gerilerek yerine İngiltere'ninkini geçirmek üzere ellerinden geleni yapmalıydılar.²¹ Diplomatik yazışmalarda meşrutiyetin ilanı sonrasında Almanya'nın içine düştüğü zor durumun altı çiziliyor ve buna neden olarak Alman İmparatoru'nun Abdülhamit'le olan yakın ilişkisi gösteriliyordu. Almanya eski rejimin sağladığı "avanta"lara ortak olmasının bedelini ödüyordu. Raporlarda meşruti yönetimin işbaşına gelmesiyle Almanya'nın prestijinin yerlerde süründüğü belirtiliyordu.²² İngiliz uzmanlar bu ani değişimden yararlanarak özellikle Bağdat Demiryolu gelişmelerini lehlerine çevirmelerinin tam zamanı olduğunu da vurguluyorlardı. Bağdat demiryolunun üzerinde bu derece durmaları boşuna değildi. Bu ilgi Bağdat demiryolunun Osmanlı Devleti üzerindeki İngiliz-Alman nüfuz mücadelesinin tam merkezinde yer almasından kaynaklanıyordu. "Bağdat demiryolu tartışmaları İngilizlerce İngiliz-Alman hissiyatının gerçek anlamda barometresi olarak algılanıyordu."²³

İngiliz raporlarında Bağdat demiryolunun ve Alman askeri misyonunun öne çıkması doğaldı. Zira Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman nüfuzu bu iki temel üzerinde kurulmuş idi. İlk Alman askeri heyeti Abdülhamit'in talebi üzerine 1882 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda göreve getirilmişti. Ertesi yıl Sultan'ın bu kez askeri eğitim için bir Alman subayı talep etmesiyle, von der Goltz'un Osmanlı İmparatorluğu'ndaki uzun ve başarılı serüveni başlamıştı. Goltz'un en önemli görevi, ordudaki kurmay subayların eğitimidir. Genç subaylarla kurduğu olumlu ilişkiler sayesinde, Osmanlı ordusunda Alman etkisinin artmasında başrolü oynadığı söylenebilir.²⁴ 1883 yılından itibaren, Alman subayların Osmanlı ordusunda görev almalarının yanı sıra, Osmanlı subayları da eğitim görmek üzere Almanya'ya gönderilmişlerdi. Almanya'da eğitim gören Türk subaylar ülkelerine döndüklerinde, Osmanlı ordusundaki Almanca akımın başını çekiyorlardı.²⁵ Alman askeri heyetinin bir diğer büyük başarısı, Alman silah sanayisine Osmanlı pazarının kapısını açmasıydı. O günlere kadar Osmanlı Devleti'ne silah satışı, *Vicker Armstrong* ve *Schneider-Creusot* gibi İngiliz ve Fransız şirketlerinin denetimindeydi. Alman subayların bu konudaki yoğun çabaları, rekabet güçlerini arttıran *Mausser*, *Loewe*, *Krupp* gibi Alman silah firmalarının Osmanlı pazarında giderek tekel konumu kazanmalarını beraberinde getirdi. Bu gelişmede de en büyük pay yine von der Goltz'a ait idi.²⁶

Almanların Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu macerası ise 1888 yılında Anadolu Demiryolu imtiyazının elde edilmesiyle başlamıştı. Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyum ayrıca Rumeli demiryolu (İstanbul-Edirne-Filibe-Belova

²¹ Marian Kent, "Constantinople and Asiatic Turkey", 1905-1914", *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed.F. H. Hinsley, Cambridge, London, New York, Melbourne, 1977, s.150.

²² "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s. 272.

²³ Stuart A. Cohen, *British Policy in Mesopotamia 1903-1914*, London, 1976, s.98. Ayrıca bkz. Kent, s.150.

²⁴ Süreç için bkz. Jehuda Wallach, *Anatomie einer Militaerhilfe*, Düsseldorf, 1976, s. 36-66.

²⁵ İlber Ortaylı, İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu, Ankara, 1981, s. 67, 68; Wallach, s. 60, 61.

²⁶ Lothar Rathmann, Berlin-Bagdad, Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands, Berlin, 1962, s.19.

hattını), hisse senetlerinin çoğunluğunu satın almak suretiyle ele geçirmiş, ayrıca 219 kilometrelik Selanik-Manastır demiryolu imtiyazının da sahibi olmuştu. Böylece, 1888 yılına kadar Osmanlı topraklarında tek bir kilometre demiryolu bulunmayan Almanlar, 1890 senesinde yaklaşık 2000 kilometrelik bir demiryolu ağının imtiyazını elde etmişlerdi.

1892 yılında Ankara'ya ulaştıktan sonra Anadolu demiryolunun devamı konusunda, özellikle İngiliz ve Fransız girişimcilere karşı verilen imtiyaz mücadelesini yine Deutsche Bank kazanmıştı. 1896 senesinde demiryolunun Konya'ya ulaşmasının ardından, Bağdat Demiryolu imtiyazının gündeme geleceği ve imtiyaz mücadelesinin çok zorlu geçeceği bilinmekteydi. Almanya'nın Bağdat Demiryolu imtiyazını elde etmesi, etki alanını Basra Körfezi'ne kadar genişletmesi anlamına geliyordu. Bu durumda İngiltere, Hindistan yolunu; Fransa Suriye'de oluşturmaya çalıştığı nüfuz bölgesini; Rusya ise güneye doğru yayılma emellerini tehdit altında hissediyor; her yolu deneyerek Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesini engellemeye çalışıyorlardı. II. Wilhelm ise 1897 yılında, "Weltpolitik" in oluşturulma ve uygulanmasında en güvendiği devlet adamlarından biri olan Marschall von Bieberstein'i, İstanbul'a Büyükelçilik görevine atayarak, yeni dış politikasında Osmanlı İmparatorluğu'nun önemini göstermiş oluyordu.²⁷

1898 yılında ise İmparator Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ne yaptığı ziyaret, Osmanlı-Alman ilişkilerinde yeni bir yakınlaşmanın habercisiydi. II. Wilhelm'in bir gövde gösterisine dönüşen gezisi İstanbul'dan başlayıp Kudüs, Beyrut ve Şam illerinde devam etti. Bu gezide özellikle, kendisini 300 milyon Müslümanın koruyucusu ilan ettiği ünlü Şam konuşması Avrupa'da büyük tepki yaratmıştı. Örneğin, Londra'da yayınlanan *Morning Post* gazetesinin 9.11.1898 tarihli sayısında, II. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nda yaptığı gezinin sonuçlarını irdeleyen bir başmakale yayınlanmıştı. Makalede Deutsche Bank'ın Asya topraklarında elde ettiği yeni demiryolları imtiyazları, gezinin en önemli sonucu olarak gösterilmekte, Almanların Basra Körfezi'ne ulaşmaları durumunda etki alanlarını Uzak Doğu istikametinde genişletebilecekleri düşüncesi dile getirilmekteydi. Yazara göre artık İngiliz devlet adamlarının bu gelişmeler karşısında tavırlarını belirlemelerinin zamanı gelmişti.²⁸

II. Wilhelm'in gezisinin sonuçlarından ilki, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin çoktandır peşinde olduğu Haydarpaşa Limanı imtiyazını elde etmesi oldu. Bu imtiyazı alışından bir kaç ay sonra da, şirket Bağdat Demiryolu için Babiâli'ye başvurdu. İngiliz karşı başvurusu ise, Rechnitzer adlı bir Macar banker aracılığıyla yapıldı.²⁹ İngiltere Büyükelçisi Sir O'Conor'un desteğine sahip olan Rechnitzer gurubunun verdikleri teklifte kilometre garantisi talep etmemeleri anlamlıydı. Zira kilometre garantisi

²⁷ Marschall, görevde kaldığı 15 yıl boyunca, Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunun güçlenmesi için var gücüyle çalıştı. Bkz. Lothar Rathmann, *Stossrichtung Nahost 1914-1918*, Berlin, 1963, s. 25, 26.

²⁸ Londra Büyükelçisi V. Castell'den, Başbakan Hohenlohe Schillingsfürst'e 9.11.1898 tarih 754 no'lu rapor için bkz. Johann Manzenreiter, *Die Bagdadbahn, Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa*, Bochum, 1982, s. 118, 119.

²⁹ BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), YEE (Yıldız Esas Evrakı), 84/42.

olmaksızın böylesi dev bir projenin altından kalkmak olanaksızdı. Üstelik Abdülhamit'in imtiyazı İngilizlere vermeyeceği de biliniyordu. Bu durumda İngilizlerin gerçek amaçlarının imtiyazı elde etmekten çok, Almanların başvurusunu sürüncemede bırakmaya yönelik olduğu anlaşılıyor.

İmtiyazın sürüncemede kaldığını gören Büyükelçi Marschall'ın ince taktikleri sonucunda, 5 Mart 1903 tarihinde imzalanan imtiyaz sözleşmesiyle Deutsche Bank 99 yıllık bir süre için Bağdat Demiryolu'nun yapım ve işletme imtiyazını elde etti. İmtiyaz sözleşmesi kurulacak olan Bağdat Demiryolu Şirketi'ne çok önemli ayrıcalıklar sağlıyordu. Dicle ve Fırat nehirlerinde gemicilik yapma hakkı bunlardan biriydi. 1831 yılından beri bu ayrıcalık sadece İngiliz Lynch Şirketi'ne tanınmıştı. Üstelik yeni sözleşme ile Almanlara Bağdat ve Basra'da liman imtiyazı verilmişti.³⁰ Özellikle bu maddeler İngilizlerin Bağdat Demiryolu'na olan muhalefetlerini artırıyor. Bilindiği gibi, İngilizleri her şeyden önce, Hindistan yolunun güvenliği açısından Basra Körfezi'nin denetimi ilgilendiriyordu.

Bağdat Demiryolu Şirketi döşediği hatların her iki yanında, yirmişer kilometrelik bir bölgede maden arama çalışmaları yapabilecek, su kaynaklarından yararlanabilecekti. Şirket yönetimi son yıllarda bölgede jeolojik incelemelere de hız vermişti. Özellikle Adana ve Halep arasında demir, kalay; Diyarbakır çevresinde bol miktarda gümüş bulunduğu, Kerkük'ün ise önemli bir petrol kaynağı olduğu tahmin ediliyordu. Araştırmacıların raporları da, Kerkük bölgesinin petrol açısından Bakü'den aşağı kalmadığı, Bağdat Demiryolu sayesinde bu kaynaklardan etkin biçimde yararlanılabileceği doğrultusunda idi. Elde edilen bu bilgilerden sonra, Deutsche Bank bölgede petrol arama ve çıkarma imtiyazını elde etti.³¹

1903 sözleşmesinin hemen ardından Konya ile Bulgurlu arasındaki ilk 200 kilometrelik bölüm, demiryolu yapımına uygun bir bölge olduğundan hızla tamamlanabilmişti. Ancak sonraki bölümler aşılması hayli güç olan Toros ve Amanos dağları nedeniyle yapımı en güç ve maliyetli olanlardı. Deutsche Bank'ın her şeye rağmen inşaatın yapılmadığı yıllarda bile boş durmadığını, örneğin 1907 yılında Konya Ovası'nı sulama imtiyazını elde ettiğini; sulama ve ıslah çalışmaları sonucu, Almanların Anadolu'dan Afrika'daki tüm kolonilerinden daha fazla pamuk elde etmeye başladıklarını belirtelim.³²

Meşrutiyet ilan edildiğinde Almanya inşaatı devam edebilmek için finansman sorununu çözümlenmeye, rakipleri ise çeşitli taktiklerle inşaatın Basra Körfezi'ne doğru gelişimini engellemeye çalışıyorlardı. Meşrutiyet Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki

³⁰ Bu sözleşmenin tüm maddeleri için bkz., *Bagdad Railway Convention of March 5, 1903*, Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, May 1911, (Published by His Majesty's Stationery Office, London), s.37-48.

³¹ *BOA*, Y. MTV (Yıldız Tasnifi, Mütenevvi Maruzat Evrakı), 260/15, ve 279/23. Ayrıca bkz., Marian Kent, *Oil and Empire, British Policy and Mesopotamian Oil 1900-1920*, London and Basingstoke, 1976, s. 16.

³² Almanların Osmanlı topraklarındaki demiryolu faaliyetleri ile ilgili yukarıda özetlenen süreç için bkz. Murat Özyüksel, *Osmanlı –Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988.

nüfuz mücadelesi bağlamındaki güçler dengesinde beklenmedik ve alt üst edici bir değişim meydana getirmişti. Almanya açısından durum gerçekten de İngilizlerin beklentilerini haklı çıkarırcasına hiç de iç açıcı görünmüyordu. Üstüne üstlük Alman Büyükelçiliği de İngilizler gibi fırtınaya hazırlıksız yakalanmıştı. Büyükelçi Marschall tatilde olduğu için sefaret işlerini vekaleten yürüten von Kiderlen fırtınayı yapayalnız karşılamak zorunda kalmıştı. Lowther alkışlarla karşılanırken, onun aleyhinde tezahürat yapılmıştı.³³ Marschall'ın yanı sıra baştercüman ve diğer önemli görevliler de İstanbul dışında bulunuyorlardı. Hatta Osmanlı çevrelerinde çok etkili olduğu bilinen *Frankfurter Zeitung* muhabiri ve Marschall'ın sırdaşı Weitz dahi ortalıkta yoktu. Yeni yönetimle ilişki kurabilecek yalnızca Almanya'nın Düyun-u Umumiye temsilcisi Testa vardı ki; onun da Abdülhamit yönetimi ile sıkıfıkılığı nedeniyle bu konuda etkili olma şansı yoktu.³⁴ İstanbul'dan gönderilen elçilik raporlarında net bir şekilde panik havası hakimdi.

Bu umutsuzluk ortamında bir tek Kayzer Wilhelm'in paniğe kapılmaması ve bu davranışının arkasındaki neden son derece ilgi çekicidir. Üstelik gelişmelerin onu haklı çıkaracak olması bu konudaki düşüncelerinin ayrı bir önemle ele alınmasını gerekli kılıyor. Londra büyükelçisi Grafen von Metternich'in Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gelişmelerin olumsuzluğu üzerine yazmış olduğu rapora³⁵ düştüğü kenar notu, İmparator'un görüşlerinin farklılığını kısa ve öz olarak yansıtmaktadır. Kayzer devrimin Paris ve Londra'daki Jön Türkler tarafından değil, tam tersine ordu yani Alman eğitiminden geçmiş, Alman ruhunu benimsemiş subaylarca gerçekleştirildiğini vurgulamaktadır. Ayrıca Kayzer'e göre, İngiltere'nin uzun dönemde işi zordu. Bunun nedeni, Rusya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'nin desteğiyle güçlenmesine tahammül edemeyeceği gerçeğiydi. Sonuç olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti ve müttefikleri Rusya ile ilişkileri bir arada düşünülürse çözemeyecekleri bir çelişkiyle karşılaşmaları kaçınılmaz görünüyordu. Şimdi gelişmelerle Wilhelm'in öngörülerini test etmeye çalışalım.

Öncelikle Wilhelm'in görüşlerinin istisna olduğunu yineleyerek bu kez genel atmosferi oldukça iyi yansıtan bir rapora göz atalım. Dışişleri Müsteşarı von Schoen meşrutiyet sonrası yaşanan değişim konusundaki raporuna, Almanya'nın ünlü iktisatçısı Karl Helfferich'in Deutsche Bank genel müdürü Gwinner'e yazdığı raporu da eklemiştir.³⁶ Helfferich, 1907 yılında Konya Ovası sulama imtiyazı ve Bağdat demiryolu ile ilgili önemli sorunları çözümlenmek üzere Deutsche Bank tarafından İstanbul'a genel müdür olarak atanmıştı. Helfferich raporunda, meşrutiyetin ilanı ile beraber bütün

³³ Mahmud Muhtar, s.103.

³⁴ Dışişleri Bakanlığı Sekreteri von Schoen'ün raporu, 8 Aralık 1908, no.9958 (ek bölümünde), *Die Grosse Politik der Europaeischen Kabinette 1871-1914, Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswaertigen Amtes*, ed. Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Timme, Cilt 27/2, s.562. (Bu kaynağa bundan böyle G.P. olarak gönderme yapılacaktır)

³⁵ Londra Büyükelçisi Grafen von Mettenich'in 14 Ağustos 1908 tarihli ve 8906 no'lu raporu, *G.P.*, Cilt 25/2, s. 600-608.

³⁶ Deutsche Bank'ın İstanbul şubesi müdür Helfferich'den Deutsche Bank genel müdürü Gwinner'e, 30 Kasım 1908, (Schoen'ün raporuna eklenmiş), *G.P.*, 27/2, s.560-566.

kozların İngilizlerin eline geçtiğini, kendilerini çok zor günlerin beklediğini ifade etmiş ve İstanbul'daki gözlemleri sonucu durumun günbegün kötüye gideceği izlenimini edindiğini açıkça belirtmişti. Helfferich, "Abdülhamit dönemindeki durumumuzu kesinlikle abartmışız, o dönem bize dost görünenler sadece Sultan Almanya'nın dostu olduğunu ilan ettiği için böyle davranıyorlarmış, şimdi rejim değişince hepsi saf değiştirdi." şeklinde görüşlerini aktarmayı sürdürüyordu. Ünlü iktisatçı "burada parlamento seçimleri dolayısıyla hemen her ülkenin bayrağına rastlamak mümkün, bir tek bizim ve Avusturya'nın bayrağı yok" diyerek kendilerine duyulan olumsuz tepkiyi aktarıyordu. Ardından Helfferich bu duruma nasıl düştüklerini sorguluyor, Türk-Alman dostluğunun geniş çevrelerce Kayzer ile Sultan'ın dostluğu olarak algılandığını, Fransız devriminin ve İngiliz parlamenter rejiminin ilkeleri kutsanırken kendi paylarına düşenin ise despotizmle özdeşleştirilmek olduğunu belirterek, bu tür gelişmelere karşı hazırlıksız yakalandıklarını ifade ediyordu. Bunun yanı sıra Helfferich, avantajlı duruma geçen İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki bu dönüşümü çok iyi değerlendirebilme potansiyeline sahip yöneticileri olduğunu belirtiyordu. "Düyun-u Umumiye temsilcileri Sir Adam Block, Büyükelçilik Baştercümanları Fitzmaurice gibi Türklerle deneyim ve yetenekleri sonucu çok yakın ilişkiler kurabilip onlara Almanya aleyhine şeytani tavsiyelerde bulunabilecek elemanları vardı."³⁷

Ayrıca Helfferich'e göre, İngilizler basını da çok işlevsel kullanabiliyorlardı. Meşrutiyet ilan edilir edilmez bir dizi birinci sınıf gazeteciyi, Türk meslektaşlarıyla yakın ilişkiler kurmaları için görevlendirmişler, onlara sağladıkları olanaklarla başlıca Osmanlı gazetelerine kol kanat germişlerdi. Başta İngiltere yanlısı Sadrazam Kamil Paşa'nın yayın organ *Yeni Gazetta* ve editörlüğünü ünlü gazeteci Ali Kemal'in yaptığı *İkdam* olmak üzere basını avuçlarının içine alabilmeyi başarmışlardı. Buna karşılık Almanların elindeki başlıca yayın organı olan *Der Osmanische Lloyd*'un etkili olabilmesi için daha çok çabalaması gerekliydi. Helfferich'in asıl üzülen noktası, artık Alman konsolosu Marschall'ın hiçbir etkisinin kalmamış olmasıydı: "Tümüyle tersine dönen koşullar altında Marschall'ın konumunun nasıl değişmiş olduğunu görmek üzücü oluyor. Eskiden hemen her şeyi yapmaya gücü yetiyordu, bugün ise iktidarsızlığa mahkûm."³⁸

Helfferich durumun daha da kötüye gitmesine yol açabilecek başlıca iki tür gelişmeden ürkmekteydi. Bunlardan ilki, Osmanlıların mükemmel bir şekilde Avusturya mallarına karşı organize ettikleri boykotun Alman mallarını da kapsamına alması olasılığıydı. İkincisi ve daha da kötüsü Bağdat Demiryolu ile ilgili olanıydı. Helfferich'e göre artık gerçeği kabul etmek gerekirdi, Berlin'den "İran Körfezi'ne değin uzanan Alman Bağdat Demiryolu düşü, tümüyle suya" düşmüştü. Artık gerçekçi olmalı ve bu konuda yeni çözümler üretilmeliydi. "Pancermenlerimiz ne kadar ihanet diye bağırırsalar da İngilizlerle uzlaşmalı ve onların Bağdat demiryoluna muhalefetini ortadan kaldırmalıyız" diyordu. Belki hattın Bağdat-Basra bölümü onların hakimiyetine bırakılabilirdi. Helfferich'i asıl korkutan Bağdat Demiryolu'nun Mebusan Meclisi'nde

³⁷ Aynı rapor, s.560-562

³⁸ Aynı rapor, s.562, 563.

gündeme getirilmesiydi. Aldığı duyumlara göre İngilizler bu yönde çalışmalar yapmaktaydı ve Bağdat Demiryolu imtiyazının geri satın alınması ve hatta iptali söz konusu olabilirdi. Helfferich İngilizlerin teşvikiyle Bağdat Demiryolu aleyhine verilecek bir soru önergesine karşı kendilerinin yapacakları fazla bir şey bulunmadığını sözlerine ekliyordu.³⁹

Gerçekten de İttihatçı mebuslar Abdülhamit yönetiminin büyük bir gizlilik içinde verdiği Bağdat Demiryolu imtiyazının Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına aykırı hükümler taşıdığını düşünüyordular. Meclis'in açılışından hemen sonra Bağdat mebusu İsmail Hakkı Bey, Bağdat Demiryolu imtiyazı ile ilgili bir gensoru vererek sorunu Meclis gündemine taşımış oldu. Hakkı Bey öncelikle Bağdat Demiryolu sözleşmesinin gizli tutulmasını eleştirmiş, 2800 kilometre uzunluğunda bir girişimin açıkça tartışılıp en uygun koşullarda ihale edilmesi gerektiğini savunmuştu. Konya mebusu Mehmet Emin Efendi de Konya-Ereğli arasındaki hattın yapımıyla ilgili sözleşmeyi defalarca istettiği halde kendisine gönderilmemesini kasıtlı bulduğunu ifade etmişti.⁴⁰ Selanik milletvekili Cavit Bey ise böylesine dev bir projenin gerçekleştirilmesine, ülkenin içinde bulunduğu koşulların kesinlikle elverişli olmadığını savunmuştu. Cavit Bey yedi ile sekiz yüz milyon frank sermaye gerektiren bir hattı inşa edecekleri zaman “(...) bütçeleri, milyarlarla kapanan milletler bile kafalarını ellerinin arasına alarak düşünürler ve sonra teşebbüs ederler. Biz ise ceffelkalem (...) iki bin kilometreden ibaret şimendiferi inşa eylemeğe karar verdik. İşte bunun için bu kararımızda katiyen isabet yoktu.” şeklinde düşüncelerini ifade etmişti.⁴¹ Bağdat Demiryolu Şirketi'ne gösterilen karşılıkların Osmanlı Maliyesi için getirdiği aşırı yüke de işaret eden Cavit Bey bu konuda açıklamalarını şöyle sürdürmüştü: “Eğer Bağdat şimendiferi inşasından pek karib bir istikbalde bu derecede bir menfaate intizar kabil olsaydı, bunu kabul edebilirdik. Derdik ki, her ne kadar bu varidatı tahsis edecek isek de, aradan beş on sene geçince Bağdat hattı bunu bize iade edecektir. Hayır, bunu katiyen zannetmeyiz. Bağdat şimendiferi bize otuz kırk sene kadar intizar ettiğimiz menaf-i nakdiyeyi iade edemeyecektir... Bağdat şimendiferi kısmen hali araziden geçecektir ve nüfus-u umumiyesi, nüfus-u meskûnesi gayet cüz-i olan, ahalinin ekserisi göçebe halinde bulunan yerlerden mürur edecek bir hattan karib bir istikbalde azim bir menfaat umulamaz.”⁴²

Görüşmelerde asıl can alıcı eleştiriler Bağdat imtiyazının mali yönleri üzerinde yoğunlaşmıştı. İsmail Hakkı, Cavit Bey ve İstanbul mebusu Zöhrap Efendi, imtiyazın Osmanlı Hükümeti'nin borçlandığı para ile Demiryolu Şirketi'ne çok tatlı kârlar sağlayan niteliğini, açık bir biçimde sergilemişlerdi.⁴³ Gerçekten de demiryolunun finansman sorununu çözümleyiş mekanizmaları irdelendiğinde, demiryolu yapımı için gerekli paranın Osmanlı Hükümeti tarafından borçlanılarak sağlandığı anlaşılır. Örneğin

³⁹ Aynı rapor, s.564, 565.

⁴⁰ Gündüz Ökçün, “Osmanlı Meclis-i Meb’usanında Bağdat Demir-yolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, *A.Ü.S.B.F. Dergisi*, XXV, 2, (Haz. 1970), ss. 22, 23.

⁴¹ *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, Otuzbeşinci İnikat, Cilt 2, Ankara 1982, s.73.

⁴² *Zabıt Ceridesi*, s.76

⁴³ Ökçün, s.36.

Konya-Bulgurlu hattının finansmanı piyasaya sürülen, 54 milyon franklık tahvillerin yıllık ödemeleri Osmanlı Hükümeti'nin tahsis ettiği Konya, Halep ve Urfa illerinin sancaklarından sağlanıyordu. Yani Demiryolu Şirketi ya da asıl hissedar Deutsche Bank'ın kasasından tek kuruş çıkmıyordu. Şirket'in işlevi, Bağdat Demiryolu tahvillerinin piyasaya sürülmesiyle sınırlıydı. Üstüne üstlük, Şirket bu piyasaya sürme işlemi, demiryolunun yapımı, işletilmesi gibi her aşamada ayrı ayrı kâr yapmaktaydı. Gösterilen karşılıklar da Şirket'in karının garantisini oluyordu. Bu anlamda her üç mebusun aşağıda yer alan eleştirileri aslında belli bir gerçeğin dile getirilişi oluyordu.

Her üç milletvekili de demiryolunun kilometre başına 269 bin Frank'a yaptırılmasını çok pahalı bulmaktaydı. İsmail Hakkı Bey, "...dünyanın hiç bir yerinde en çetin, en sa'bülmürur olan hatlar için bile bu kadar mesarif gösterilmez" demişti.⁴⁴ Cavit Bey de benzeri koşullarda Hindistan'da yapılan demiryollarına kilometre başına 130 bin frank ödendiğini, aradaki farkın çok fazla olduğunu ileri sürmekteydi.⁴⁵ Bu milletvekillerine göre, en iyimser hesaplama göre Osmanlı hazinesinden 40 bin franklık bir fark boşuna çıkmaktaydı. Aynı mebuslar kilometre garantilerinin en fazla ödendiği yerlerde sekiz bin, dokuz bin akçe tutmasına rağmen, Bağdat hattında 15.500 akçeyi bulmasını eleştirmişlerdi.⁴⁶ Gerçekten de Bağdat Demiryolu'na kilometre başına ödenen teminatlar emsallerine göre bir hayli fazlaydı.

İsmail Hakkı Bey, demiryolu sözleşmesiyle verilen bazı ayrıcalık ve bağışlıkların Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına aykırı olduğunu savunmuştu. Hakkı Bey'e göre, Şirket'e tanınmış olan hatların her iki yanından yirmişer kilometrelik bir alan dahilinde maden çıkarma yetkisi, gerçekte İsviçre'den daha büyük bir bölge için verilmiş bir madencilik tekeliydi. Hakkı Bey bu iddiasını, aşağıdaki sözleriyle gerekçelendirmektedir: "...Kerkük taraflarında öyle petrol madenleri vardır ki, Bâkû madenlerine, Amerika'daki madenlere muadildir... çünkü akıyor nehir gibi akıyor... Bağdat civarında öyle cari petrol var... Bu madenleri farz edelim, Kumpanya müsavat dairesinde, şariat-i kanuniye dahilinde işletsin. Fakat şimendüfer kendi elinde. İsteddiği kadar ehven ücretlerde sevk eder... Maden malzemesi için gümrük resmi vermez. Şimdi kim var ki bu daire dahilinde gelsin de orada maden işletebilsin, rekabet nasıl mümkün olur?"⁴⁷

İsmail Hakkı Bey'in şiddetle karşı çıktığı bir diğer sözleşme maddesi gümrük bağışlığı ile ilgiliydi. Ayrıca, Şirket'e hat boyunca tuğla ve kiremit fabrikaları kurma yetkisi tanınması da son derece sakıncalı görülmekteydi. Hakkı Bey, bu şekilde oluşacak olan haksız rekabet koşulları sonucunda 2800 km.lik hat boyunca tüm fabrikaların Şirket'in eline geçeceğini belirtmişti.⁴⁸

Bağdat mebusu İsmail Hakkı bu eleştirilerinin ışığında, Bağdat demiryolu sözleşmesinin ilgili maddelerinin kesinlikle değiştirilmesi gerektiğini savunuyordu. Hakkı Bey'e göre imtiyaz sahibi şirket, zaten gereğinden fazla ek ayrıcalık ve bağışlık

⁴⁴ Zabıt Ceridesi, s.62

⁴⁵ Zabıt Ceridesi, s.75.

⁴⁶ Ökçün, s. 40. İsmail Hakkı Bey'in bu konudaki eleştirisi için bkz. *Zabıt Ceridesi*, s.61

⁴⁷ Zabıt Ceridesi, s.63.

⁴⁸ Ökçün, s.46.

elde etmiş bulunduğundan demiryolunu daha ucuza inşa etmeliydi. Ayrıca kilometre başına belirlenen teminattan indirim yapılmalıydı. Hakkı Bey'in projeye tümüyle son verilmesi fikrini savunmaması devletin "şerefini, haysiyetini muhafaza için imzasına riayet etmesi gerektiği" nedeniyleydi.⁴⁹ Aynı nedenle Cavit Bey, Zöhrap efendi gibi birçok milletvekili sözleşmenin feshedilmemesi, ancak sakıncalı maddelerin değiştirilmesi fikrini savunmuşlardı.⁵⁰

Meclis-i Mebusan'da Bağdat Demiryolu'na karşı sergilenen muhalefet, Alman sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki başlıca temsilcisi konumunda bulunan Deutsche Bank için sıkıntılı bir dönemin başladığını gösteren gelişmelerden bir tanesiydi. Çeşitli toplum kesimlerinin tepkilerinin yanı sıra, demiryolu işçilerinin örgütlenerek 14 Eylül 1908 tarihinde greve gitmeleri, Şirket için bu tür sıkıntılara tuz biber eken bir diğer gelişmeydi. Osmanlı İmparatorluğu'nda yeni oluşmakta olan işçi sınıfı, olağanüstü kötü koşullarda çalışmakta idi. İkinci Meşrutiyetin getirdiği görece özgürlük ortamı işçilerin örgütlenmelerine, iş ve yaşam koşullarını düzeltmek amacıyla mücadele etmelerine yol açtı. İstanbul ve İzmir tramvay işçileri, Aydın Demiryolu işçileri, Zonguldak maden işçileri, Şirket-i Hayriye işçileri, Tütün Rejisi işçileri gibi çeşitli sektörlerde çalışan işçiler, birbiri ardı sıra greve gitmekteydi.⁵¹ Bağdat Demiryolu işçilerinin grevi de bu gelişmenin bir ürünüydü.

Anadolu ve Bağdat hattında çalışan işçilerin ücretleri düşük, çalışma saatleri uzundu. Sosyal hakları olmadığı gibi durumları her geçen gün daha kötüye gidiyordu. Şirket'in 1899 yılında çalışma koşullarıyla ilgili olarak çıkardığı bir genelge bu konuda oldukça aydınlatıcıdır: "Teşrinisâni ibtidasından itibaren demirci, tesviyeci, marangoz, dülger, duvarcı, ocakçı vesair amele ve muavinlerine verilecek yevmiye saat hesabıyla olacaktır. (...) Hiç şüphe yok ki amelîyat, yağmur, don, kar sebebiyle tatil olunursa, bu tatil zamanlarının bedeli tesviye edilmeyecektir."⁵² Şirketin bu olumsuz yaklaşımlarının yanı sıra, 1907 ve 1908 yıllarında hayat pahalılığının hızla artması, nominal ücretleri sabit kalan işçilerin durumlarını iyice güçleştirmişti. Bu yıllarda sert geçen kış ve

⁴⁹ Zabıt Ceridesi, s.65

⁵⁰ Ökçün, s. 51-56.

⁵¹ Mete Tunçay, *Türkiye'de Sol Akımlar (1908-1925)*, 3. Basım, Ankara, 1978, ss. 33, 34

⁵² Gavriel Arhangelos, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü*, İstanbul, 1327, s. 165. Yukarıdaki satırların yazarı Gavriel Arhangelos "bu tahrirat ile verilen emirlerinin ne kadar insafsız ve ne kadar zalimane olduğu" ortadadır diyordu. Gerçekten de öğle yemeği ve benzeri gereksinimlere ayrılan zamanlar ücret dışı kaldığı gibi; işçinin tamamen iradesi dışında gelişen yağmur, kar gibi nedenlerle çalışma durursa, yevmiyeler derhal kesiliyordu. Arhangelos bu şekilde işçi ücretlerinden yüzde yirmibeş oranında kısıntı yapıldığını bildirmektedir. Arhangelos örnek olarak o güne kadar onbir kuruş gündelik alan bir işçiyi göstermekte; bu işçinin onbir saat çalıştığını varsayarak saat ücretinin onbir kuruşa geldiğini, yeni düzenlemeyle artık onbir kuruş kazanamayacağını, çünkü öğle yemeği, namaz gibi zorunlu gereksinimlere zaman ayırmak zorunda kalacağını ve böylece "bu zavallı amelenin artık yedi veya sekiz kuruştan fazla para alamayacağını" belirtmektedir. Bkz. s.166. Arhangelos şirketin sağlık hizmetleri şefiyken işçilere karşı yumuşak davrandığı için görevden alınmıştı.

kuraklık üretimin düşmesine gıda maddeleri fiyatlarının yükselmesine yol açmıştı. Demiryolu işçilerinin gerçek gelirleri sürekli düşmekteydi.⁵³

Anayasanın yürürlüğe girmesi demiryolu işçileri için bir umut ışığıydı. İşçiler özgürlük ortamından yararlanmak istemişler, sorunlarını çözebilmek için bir sendika kurmuşlardı. Arangelos, meşrutiyet idaresini Abdülhamit'in baskıcı yönetimine son verdiği ve hürriyet ilan ettiği için övüyor, "İşte bu mukaddes meşrutiyetin yetiştirdiği çiçeklerden biri de Memurin ve Müstahdem Cemiyet-i Uhuvvetkârisi oldu" diyordu. Sendika, 17 Ağustos 1908 tarihinde "bilumum müstahdem" namına şirket yönetimine bir dilekçe verdi. Dilekçe oldukça masum sayılabilecek bir dille kaleme alınmıştı. Demiryolu çalışanları, "karanlık bir sefalet yuvası olan yurtlarının saadethaneyeye dönüşmesini, tahammülü güç olan yaşamlarına bir parça refah saçılmasını", bu nedenle ücretlerinin arttırılmasını istiyorlardı.⁵⁴

İsteklerinin reddedilmesi üzerine, Sendika yöneticileri 27 Ağustos tarihinde toplanarak; Sadrazam'a, İttihat ve Terakki Cemiyetine, Alman başkonsolosu Marschall'a, Deutsche Bank'ın Berlin'deki Merkezi'ne, şirket genel müdürü Huguenin'e bir telgraf çekmeye karar verdiler. Telgrafta, on dokuz yıldır devam eden despotça ve zalimane uygulamalara son verilmesi için Huguenin'e yaptıkları başvuruların sonuçsuz kaldığı belirtiliyor, bu nedenle genel müdürün işine son verilmesi talep ediliyordu. Sendikanın bu kez biraz daha sertleştiği anlaşılmaktadır. Ancak işçilerin telgraf metnine, "Osmanlı olsun olmasın bütün kapitalistlerin mülkünü kutsal saydıklarını" ilave ettiklerini belirtelim.⁵⁵

Bu gelişmeler üzerine şirket ve sendika yöneticileri arasında görüşmelere başlandı. Demiryolu işçilerinin ücret arttırımı dışındaki istekleri arasında sendikalarının şirket tarafından işçi-işveren ilişkilerinde tek yetkili örgüt olarak tanınması, tüm demiryolu çalışanlarına yılda bir kez ikramiye ödenmesi, sağlık giderlerinin şirket tarafından karşılanması, işgününün kısaltılması, Pazar günününün tatil olarak kabul edilmesi, yılda dört hafta ücretli izin gibi o döneme göre ileri sayılabilecek istekler bulunuyordu.⁵⁶

Deutsche Bank yönetimi işçilerin ücret artışı dışındaki taleplerinin reddedilmesine karar verdi. Eğer bu isteklerinden vazgeçilirse, bir defaya mahsus olmak üzere yüzde on ikramiye ve yüzde on ücret zammı verilmesi kabul edilebilirdi. Aksi takdirde grevin sonuçlarına katlanılacaktı. Nasıl olsa grev sonucu, gelirler kilometre garantisi miktarının altına düşerse, zararı Osmanlı Hükümeti karşılayacaktı.⁵⁷ Gerçekten de grev halinde Osmanlı Hükümeti, Şirket'e taahhüt ettiği işletme garantisini ödemek zorunda kalacaktı. Bu nedenle İttihat ve Terakki Cemiyeti sorunun greve gidilmeden çözümlenebilmesi için yoğun çaba harcıyordu. Olumlu bir sonuca ulaşabilmek için Dahiliye ve Zaptiye Nazırları, Deutsche Bank temsilcileriyle iletişim içindeydiler. Ancak Hükümet

⁵³ Donald Quataert, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration*, New York and London, 1983, s.80, 81.

⁵⁴ Arangelos, s.236, 237, 239.

⁵⁵ Quataert, s.84.

⁵⁶ Oya Sencer, *Türkiye'de İşçi Sınıfı*, İstanbul, 1969, s.180.

⁵⁷ Quataert, s.87.

temsilcilerinin işçi isteklerinin kabul edilmesi için şirket yöneticilerine baskı yapamadıklarını, tüm tersine sendika temsilcisi Adil Bey'in Nafia Nezareti'ne çağrılarak grev konusunda kendisine gözdağı verildiğini belirtelim.⁵⁸

Tüm çabalar işçilerin 14 Eylül günü greve gitmelerini engelleyemedi. Grev 15 Eylül günü devam ederken, şirket maaşlı personele ortama yüzde yirmi zam ve bir buçuk maaş ikramiye vermeyi kabul etti. Bu yeni önerinin grev komitesinin bölünmesine yol açtığı anlaşılmaktadır. Bir grup işçi bütün taleplerinin yerine getirilmesi için sonuna kadar mücadeleden yanayken, bir diğer grup ücret artışıyla yetinerek işbaşı yapmak istemiştir.⁵⁹ Başta sendika yöneticileri olmak üzere bir kısım işçinin işbaşı yapmak istemesinde şirketin zam teklifi yanında, hükümetin baskıları da önemli rol oynamıştır. Harbiye Nezareti Haydarpaşa'ya asker göndermiş, işçiler tüm istasyonlardaki telgrafhane ve diğer binalardan çıkartılmıştı. Zaptiye Nazırı Sami Paşa ise grev sonucu Osmanlı Maliyesi'nin güç duruma düştüğünü, bu nedenle grevcilerin işbaşı yapmaları gerektiğini, aksi takdirde zor kullanıp grevcileri tutuklatacağını söylemişti.⁶⁰ Grevciler arasında görüş ayrılığı ve Hükümet'in müdahalesi, bir anda Şirket'i pazarlıkta güçlü konuma getirmişti. Sendika yöneticilerini toplantıya çağıran Şirket'in zam teklifinde Zaptiye Nazırı'nın baskısıyla bir miktar artış sağlandıysa da, sendika bütün diğer isteklerinden vazgeçmek zorunda kaldı. Böylece grev sona erdirildi.⁶¹

Grevin Anadolu Demiryolu Şirketi gelirlerini ne ölçüde etkilediğini tahmin etmek güçtür. Şirket'in 1908 yılı raporunda personel ücretlerine yapılan zam nedeniyle işletme giderlerinin arttığı, bu durumun 1908 gelirlerinin düşük oluşunda etkili olduğu belirtiliyordu. 1909 yılı başlarında Deutsche Bank genel müdürü Gwinner, maaş ve masrafların artması nedeniyle, Anadolu Demiryolu'nun kâr/zarar hesaplarının tehlikede olduğunu bildiriyordu.⁶²

Kısaca toparlamak gerekirse, meşrutiyetin ilanından sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman politikacı ve yatırımcılar açısından zor bir dönem başlamıştı. İttihatçılar Alman nüfuzunun yayılışına ellerinden geldiğince dur demek amacındaydılar. Kamuoyu ve Mebusan Meclisi'nde Alman aleyhtarı bir hava esiyor, yıllardır sömürülen demiryolu işçileri haklarını aramaya başlıyorlardı. Başta İngiltere olmak üzere Almanya'nın rakibi konumundaki büyük güçler de bu fırsatı kaçırmaya niyetli

⁵⁸ Şehmus Güzel, "Anadolu-Bağdat Demiryolu Grevi", *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, (1985), s. 829, 830.

⁵⁹ Muhtemelen maaşlı memurlar grevi sona erdirmek isterken, gündelik alan işçiler greve devam etmekten yanaydılar. Demiryolu çalışanları arasında etnik açıdan bir işbölümü oluşmuştu, ve çok büyük ücret farklılıkları mevcuttu. Üst düzey görevler genellikle Avrupalılara veriliyor, orta kademede Osmanlı Rum ve Ermenileri, kalifikasyon gerektirmeyen işlerde müslüman Türk işçiler çalışıyordu. Bu nedenle Osmanlı ve Avrupalı hristiyanlardan oluşan sendika yönetimi, denetimi kaybedeceklerinden korkarak grevi sona erdirmek istemişlerdi. Türk işçiler ise sendika yönetiminin kendilerini işverene teslim ettiğini düşünüyorlar, grevi sürdürmek istiyorlardı. Bkz. Quataert, s.90, 91.

⁶⁰ Güzel, s.830. *B.O.A.*, ZB (Zaptiye), 622/8 ve 622/9.

⁶¹ Quataert, s.89, 90.

⁶² Quataert, s.91, 92.

görünmüyorlardı. Ancak gelişmeler hiç de beklendiği gibi olmadı, esmeye başlayan Alman aleyhtarı fırtına çabuk dindi. Bu gelişmede Almanların Osmanlı Yönetimi'ne karşı sürdürdükleri ince ve dengeli politikalar kadar, diğer devletlerin olumsuz davranışlarının rolü olmuştu. Bu durum politikacıların öznel seçiminden çok Avrupa dengesi bağlamında reel politikanın çizdiği sınırlar çerçevesinde incelenirse anlam kazanabilir.

Meşrutiyetin ilanının hemen akabinde, yeni rejimin gözünde mevcut iç koşullara ilave olarak Almanya'nın itibarını iyiden iyiye yok eden bazı dış gelişmeler de meydana gelmişti. Ancak aynı gelişmeler Osmanlı yöneticilerin nezdinde İngiltere'ye karşı duyulan güveni de sarsmaya başlıyordu. Daha 1908 yılının Ekim ayında Bulgaristan bağımsızlığını ilan ederken, Avusturya da Bosna ve Hersek'i ilhak ediyordu. Girit ise Yunanistan ile birleşme kararını açıklamıştı. Bu olaylar doğal olarak İmparatorlukta büyük öfke uyandırmıştı. Babıali, bu gelişmelerin 1878 antlaşmasına aykırı olduğu teziyle büyük devletlere başvurmaktan başka çare bulamadı. Avusturya ile müttefik bulunan Almanya'nın bir yardımı olamayacağı belliydi. İngiltere'nin tutumu ise, meşruti rejim dolayısıyla verilen destek sözlerinin gerçeklerle sınanmaya başlandığında fazla bir öneminin olmadığını anlaşılmasına yol açıyor, İttihatçıların uğrayacağı hayal kırıklıklarının habercisi oluyordu.

Örneğin Dışişleri Bakanı Edward Grey Osmanlı Sefiri Rıfat Paşa'ya, Bulgaristan'ın bağımsızlığı konusunda İngiltere'nin diğer güçlerden bağımsız olarak Avrupa dengesini bozacak bir girişimde bulunamayacağını açıkça ifade etmişti. Paşa'ya bu konudaki tavsiyesi ise Osmanlı Devleti'nin savaşa girmeyi aklından bile geçirmemesi idi. Gerekçesi ise Türklerin bu dönemde en fazla gereksinim duyacakları iki şeyin zaman ve para olduğu ve girilecek savaşın bu ikisinin de kaybına yol açacağıydı. Eğer Osmanlı Devleti tazminat talebinde bulunursa, bu talebi seve seve destekleyeceklerdi. Sonuç olarak İngiltere'nin tam desteğini aldıklarını düşündüğü bir dönemde Rıfat Paşa'nın elde edip edebileceği, tazminat talebine verilecek destek ve İngiltere'nin iyi dilekleri oldu.⁶³ Anayasanın ilanı beklenen sihirli değişikliği gerçekleştirememiş, Osmanlı Devleti büyük güçlerin oynadıkları oyunun bir kez daha piyonu olmuştu.

Aslında İngiliz Dışişleri'nin de hareket alanı Avrupa güç dengesi ve emperyal kaygıları tarafından oldukça kısıtlanmıştı. Bu dönemde İngiltere için Osmanlı yanlısı olmak, Rusya karşıtı olmaksızın imkansızdı ve İngiltere uluslararası gerilimin tırmandığı bu dönemde Rusya ve Fransa ile oluşturduğu ittifaka giderek daha bağımlı hale geliyordu. İngiliz Dışişleri görevlileri de bu bağımlılığın bilincindeydiler. Örneğin, İngiliz Dışişleri'nden Harding Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi sorununun yaratacağı bunalımı aşmak için Rusya ile birlikte hareket etmeleri gerektiğini yazmıştı.⁶⁴ Rusya, Osmanlı İmparatorluğu uğruna İngiltere'nin asla vazgeçemeyeceği bir müttefikti. Bu kısıtlamalar olmasaydı, İngiltere yeni rejimini oturtabilmesi için Osmanlı Devleti'ni dışardan gelecek bu tür sorunlarda destekleme konusundaki söyleminde belki daha samimi davranabilirdi. Zaten reel politika da bunu gerektirirdi, zira İngiliz yönetimi,

⁶³ Edward Grey'den G. Lowther'e, 5 Ekim 1908, no.296, *B.D.*, cilt 5, s.388.

⁶⁴ Sir C. Harding'den Sir A.Nicolson'a, 30 Eylül 1908, no.274, *B.D.*, cilt 5, s.370.

Almanya'nın her an eski konumunu yeniden ele geçirebilecek potansiyel bir tehdit olduğunun farkındaydı. Nitekim Bulgaristan bağımsızlığını ilan ettiğinde Grey bu kısıtlamalar altında bir çözüm aramış ve Rusya'yı da ikna etmek şartıyla Osmanlı Devleti'nin protesto etme ve tazminat isteme hakkının desteklenmesi gerektiğini Nicolson'a yazmıştı.⁶⁵ Mevcut koşullarda elinden gelenin en iyisi buydu.

Dış gelişmelerin İngiltere'ye olan güven konusunda yarattığı hayal kırıklıklarının yanı sıra iç dinamikler de Almanya yararına işlemeye başlamıştı. Kayzer Wilhelm'in Osmanlı ordusundaki yerleşmiş Alman etkisine güvenirken hiç de haksız olmadığı gelişen olaylar neticesinde ortaya çıkacaktı. Tabii bunun için de her şeyden evvel ordunun Osmanlı iç politikasındaki rolünün artması gerekecekti. Meşrutiyet yönetiminin 31 Mart ayaklanmasının üstesinden gelmesinde yetersiz kalması ve giderek ordunun doğrudan yönetmeye de siyasetin belirlenmesinde önemli bir iç dinamik haline gelmesi, Almanya için kaybettiği prestijini yeniden kazanması açısından önemli bir fırsat yarattı.

Bu gelişim çizgisi, Goltz Paşa'nın ikinci kez Osmanlı ordusunu organize etmek için İstanbul'a gelme sürecinde net bir biçimde izlenebilir. Meşrutiyetin ilanından hemen sonra Büyükelçi Lowther Osmanlı donanmasının reform için bir İngiliz amirale teslim edildiğini bildiriyor ve gururla ekliyordu ki kara ordusu için von der Goltz'dan vazgeçilmesi İngiltere'yi gücendirmeme kaygısından kaynaklanmıştı.⁶⁶ İngiliz Büyükelçi'nin mantığını takip edersek 1909 yazına geldiğinde artık kimse İngiltere'yi gücendirmeme kaygısını taşıyor olmalıdır. Zira Osmanlı yöneticileri resmi olarak ve ısrarla Almanya'dan Goltz'un bir kez daha bu önemli görev için gönderilmesini talep ediyorlardı.⁶⁷ Başbakan Bülow Müsteşar Yardımcısı Stemrich'in "eğer onları diğer güçlerin kucağına atmak istemiyorsak, Türklerin bu talebini reddetmeyi aklımıza bile getirmemeliyiz" ifadesinin yanına "çok doğru" diye not düşmekten kendisini alamıyordu. Ayrıca General Goltz'a Osmanlıları askeri, ekonomik ve politik açılardan kazanma ve kendi ülkesine "zincirleme" misyonunu da yüklüyordu.⁶⁸ Alman Askeri Ataşesi ise 16 Haziran tarihinde Goltz Paşa'nın Osmanlılar tarafından kalpten ve muhteşem bir biçimde karşılandığını müjdeliyordu. General, gazetelerin başmakalelerinde en sıcak duygularla selamlanmış, şimdi orduda önemli görevlere getirilmiş bulunan eski öğrencileri kendisine "şükran ve hayranlık" duygularıyla eşlik etmişlerdi.⁶⁹

Aslında bu geçiş döneminde Osmanlı üzerindeki Alman-İngiliz nüfuz mücadelesi ile İmparatorluk içindeki sivil asker mücadelesi oldukça paralel olarak geliyordu denilebilir. Ancak bir hayli girift olan bu meseleyi belki gereğinden fazla basitleştirme

⁶⁵ E. Grey'den Nicolson'a, 5 Ekim 1908, no. 301, *B.D.*, cilt 5, s.390.

⁶⁶ "Annual Report for Turkey for the Year 1908", s.256.

⁶⁷ Freiherr von Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 15 Mayıs 1909, no.9798, *GP*, cilt. 27/1, s.277.

⁶⁸ Dışişleri Bakanlığı müsteşar yardımcısı Stemrich'in 17 Mayıs 1909 tarihli ve 9799 no'lu raporu, cilt 27/1, *GP*, s.277, 278,

⁶⁹ İstanbul'daki Askeri Ateşe Majors von Stempel'in 16 Temmuz 1909 tarihli ve 9802 no'lu raporu, *GP*, cilt. 27/1, s.281. Yine Stempel'in Goltz'un görevini tam anlamıyla başardığına dair 25 Ocak 1910 tarihli ve 9803 no'lu raporu için bkz. *GP*, cilt. 27/1, s.282-284.

riskini göze alarak ileri sürülebilir ki ordu Almanları, Cemiyet ise İngilizleri destekliyordu. Kuramsal olarak bakılırsa, her ikisi de gericiliğe karşı idi ve anayasal yönetim biçimi tartışma konusu değildi. Ama fiilen bir iktidar mücadelesi derinden derine sürmekteydi. Askerler anayasal yönetimin yeniden kurulmasını sağlamış, ama sıkıyönetimin ilanı askere -özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın kişiliğinde- sivil yönetimin üzerinde hissedilir bir denetim gücü kazandırmıştı. Diğer yandan Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili önemli konular bir İngiliz-Alman rekabeti biçiminde ortaya çıkmaktaydı. Bir tesadüf değilse Goltz'un İstanbul'a geldiği günlerde bir Osmanlı meclis heyeti Londra ve Paris'i ziyaret etmekteydi. Cemiyetin yayın organlarında çıkan Almanya ile ilgili bir eleştiri aslında ordunun eleştirilmesi anlamına da gelebiliyordu. Örneğin İttihat ve Terakki Cemiyeti yanlısı basın, Lynch şirketinin Hamidiye ile birleştirilmesine karşı girişilen muhalefetin bir Alman kışkırtması olduğunu ileri sürebiliyordu.⁷⁰ Eleştirinin dozunu, Mahmut Şevket Paşa ile von der Goltz'un Cemiyet'i yıkıp, Alman yanlısı bir askeri rejim kurmayı tasarlamakla suçlayacak kadar artırdılar. Orduya yönelik bu tür saldırılar devam edince Harp Divanı 22 Aralık'ta *Tanin* gazetesini kapattı.⁷¹ Artık ordunun siyaset üzerindeki gücü yavaş yavaş belirginleşiyordu.⁷²

Kamil Paşa'nın düşürülüşü de Almanya-İngiltere rekabeti bağlamında speküle edilegelen bir konu olmuştur. Alman belgelerine dayanarak bu konuyu yorumlayanlar genellikle, Kamil Paşa'nın düşüşüyle İngiltere'nin güç kaybı arasında bire bir ilişki kurmaktadır.⁷³ Alman diplomatik belgelerinde bu tür yorumlara dayanak olacak çok sayıda belge bulunmaktadır. Örneğin Alman Büyükelçisi Marschall'a göre, İngiliz yönetimi Kamil Paşa hükümetine gereğinden fazla angaje olmuştu. Büyükelçi Lowther ile Kamil Paşa neredeyse İmparatorluğu birlikte yönetiyor gibi bir görüntü vermişlerdi. Kamil Paşa Lowther'in izni olmadan hiç bir şey yapmıyordu. Marschall Şansölye'ye yazdığı raporda, yabancı bir temsilcinin kendini bulunduğu ülkenin başbakanıyla bu derece özdeşleştirmesi her zaman büyük bir hatadır ve olumsuz sonuç verir diyor. Nitekim Marschall'a göre genel kural yine geçerli olmuş, bu hatasından dolayı Büyükelçi Lowther Kamil Paşa'nın iktidardan uzaklaştırılmasıyla, gücünü kaybetmişti.⁷⁴ Alman algılamasının bu doğrultuda olduğunu gösteren bir diğer örnek Almanya Dışişleri Bakanlığı uzmanlarından Zimmermann ve von Griesinger'in birlikte kaleme aldıkları bir rapordur. Uzmanlar bu raporlarında, hem Kamil Paşa'nın düşüşüyle hem de politika sahnesinde askeri kanadın yükselişiyle, İngiltere'nin güç kaybı arasında bağlantı

⁷⁰ Sözü edilen tasarıya muhalefet edenlerin başında İsmail Hakkı Bey'in gelmesi bu tezi çürütmektedir. Yukarıda gösterildiği gibi Hakkı Bey Bağdat Demiryolu anlaşmasını da şiddetle eleştirmişti.

⁷¹ Feroz Ahmad, *The Young Turks, The Committee of Union and Progress in Turkish Politics, 1908-1914*, Oxford, 1969, s.56, 57.

⁷² Ordunun politika sahnesinde yükselişi konusunda bkz. Müge Göçek'in bu dergideki "What is the Meaning of the 1908 Young Turk Revolution, A critical Assessment in 2008" adlı makalesi.

⁷³ Örnek olarak bkz. John B. Wolf, *The diplomatic History of the Bagdad Railroad*, The University of Minnesota, 1933, s.56.

⁷⁴ Marschall'dan Şansölye Bethmann Hollweg'e, 22 Kasım 1909, no.9978, *G.P.*, Cilt. 27/2, s.590.

kuruyordu. Alman diplomatlara göre meşrutiyetin ilanıyla beraber iktidara gelen Kamil Paşa, Osmanlı Devleti'ni kayıtsız şartsız İngiltere'ye bağımlı hale getirmişti. Böylece İngiltere ile Kamil Paşa Osmanlı Devleti'ndeki tek etkili güç haline gelmişler ve bu konumlarını konsolide etmek istemişlerdi. İlkbaharda meydana gelen beklenmedik ayaklanmanın ancak ordunun müdahalesiyle bastırılabilmesi, İttihatçıların askeri diktatörlüğe yönelmelerini zorunlu kılmış ve İngilizlerin prestiji azalırken Almanlara eski konumlarını yeniden kazanma fırsatını vermişti. Goltz'un Osmanlı ordusunu reorganize etmek için İstanbul'a gitmesi ve yirmi Osmanlı subayının eğitim amacıyla Almanya'ya gönderilmesi tıpkı eski günlerdeki gibi Almanya'nın prestijinin yükseldiğini gösteriyordu. Uzmanlar, Goltz'un gözlemlerinin de Almanya'ya güvenin ve dostluk duygularının arttığı biçiminde olduğunu vurgulayarak bu durumu Osmanlı topraklarındaki iktisadi girişimlerinin özellikle de Bağdat demiryolunun geleceği açısından çok önemli olduğunu altını çiziyorlardı.⁷⁵

Buna karşın dönemin *Times* muhabiri Philip Graves Kamil Paşa'nın düşüşünü doğrudan doğruya İngiltere Dışişleri'nin bilinçsizce yaptığı bir hataya bağlıyor. Graves'in sözünü ettiği hata, Abdülhamit'in 15 Eylül'deki tahta çıkışını kutlamak için gönderdikleri metnin içeriğiyle ilgiliydi. İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın hazırlayıp Kral VII. Edward'ın imzaladığı mesajda "mümtaz sadrazamının muktedir yönetiminde" Osmanlı Devleti'nin geleceğinin parlak olduğuna duyulan inanç ifade etmişti. Graves'e göre İttihatçılar zaten tutucu buldukları Kamil Paşa'yı İngilizlerin özel himayesine aldıkları ve onlar istediği müddetçe görevde kalacağı gibi bir anlam çıkarmışlardı. Bu da işlerine karışmak demektir ve Paşa bu nedenle görevden alınmıştı.⁷⁶ Bu mesajın Kamil Paşa'nın düşüşünde İngiliz muhabirin düşündüğü kadar etkili olduğunu zannetmiyorum. Kamil Paşa'nın koltuğunu kaybetmesi Cemiyet ile giriştiği iktidar mücadelesi temelinde gerçekleşmişti.

Kamil Paşa İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin yasal bir sıfatı olmadan hükümeti yönlendirmesini hazmedemiyordu. Cemiyet ise onun seçimlerde Ahrar Fırkası'nı desteklemesini kabullenemiyor ve eski tip despot bir yönetim sergilediğini düşünüyordu. Kısaca ifade etmek gerekirse, aralarındaki ittifak geçiciydi. 10 Şubat tarihinde Kamil Paşa'nın Meclis'e danışmadan Harbiye ve Bahriye nazırlarını değiştirmesi, bardağı taşıran son damla oldu ve 13 Şubat tarihinde Mebusan Meclisi Paşa'ya güvenoyu vermeyerek onu görevden uzaklaştırdı. Kamil Paşa'nın görevden alınışı İngiliz Büyükelçiliği tarafından kendilerine karşı girişilen bir tavır olarak algılandı. Büyükelçilik destekli *Levant Herald* gazetesi Kamil Paşa yanlısı ve Cemiyet aleyhtarı yazılar yayınladı. Bunun üzerine İttihatçılar İngiliz desteğini kaybetmemek için Lowther'ı ziyaret ederek Kamil Paşa'nın azledilmesinin tek nedeninin anayasa dışı davranışları olduğunu belirterek, kurulacak yeni hükümetin de İngiltere'ye karşı Kamil Paşa'nın gibi dostluk politikası sürdüreceğini garanti ettiler.⁷⁷

⁷⁵ Zimmermann ve Freiherrn von Griesinger'in 17 Temmuz 1909 tarihli ve 9964 no'lu raporu, *GP*, cilt 27/2, s.569-573.

⁷⁶ Graves, s.107, 108.

⁷⁷ Ahmad, s. 36-38.

Kamil Paşa'nın yerine Hüseyin Hilmi Paşa'nın atanması da dışarıdan yine Almanların mevzi kazanması olarak değerlendirilmektedir. Örneğin Belçika Dışişleri Bakanı, Hüseyin Hilmi Paşa'nın göreve getirilmesini Berlin kabinesinin Londra kabinesi üzerindeki zaferiymiş gibi görmekte, başlangıçtaki tüm dezavantajlara rağmen hala büyük ölçüde Alman etkisinde bulunan ordunun devreye girmesiyle Almanların kaybettikleri zemini yavaş yavaş geri aldıklarını düşünmekteydi.⁷⁸ Gerçekte ise Hüseyin Hilmi Paşa, Kamil Paşa gibi İngiltere yanlısı olmasa da, Alman yanlısı olarak da nitelenemezdi. Sanırım, görünüşte Marschall ile olan samimi ilişkisinden dolayı Almanya'ya belki biraz daha yakın durduğu düşünülüyordu. Ama unutulmamalı ki, Lynch imtiyazını Mebusan Meclisi'ne getiren de odur. Bu konuda söyledikleri reel politikanın hareket alanını nasıl daralttığını gösteriyordu. Bu sorunlar yüzünden “örsle çekiç arasında sıkışmışa döndük” diyor, Lynch şirketine istedikleri imtiyazı tanımanın siyasi risklerini bildiğini belirtiyor, ama öte yandan da birçok konuda yardımına muhtaç oldukları İngilizleri reddetmenin de kolay olmadığından bahsediyordu.⁷⁹ Nitekim bu açmazdan kurtulmanın yolunu istifa etmekte bulmuştu. Zaten siyasi geçmişi zoru görünce çekilme yanlısı bir kişiliğe sahip olduğunu gösteriyor. Ama ondan sonra iş başına geçen Hakkı Paşa'nın Alman yanlısı olduğu kesin bir biçimde ifade edilebilir. Nitekim Marschall kendisinden “Almanların iyi dostu” olarak söz ettiği raporlarında Hakkı Paşa'ya olan güvenini sık sık vurgulamaktadır.⁸⁰

Aslına bakılırsa, İngilizlerin başlangıçtaki Osmanlı yanlısı tutumlarının da Osmanlılara karşı besledikleri olumlu duygulardan çok imtiyaz mücadelesinde öne geçme arzusundan kaynaklandığı söylenebilir. Grey Anadolu'nun zenginliklerinin Almanların eline geçmesinden duyduğu üzüntüden söz ederken dolaylı da olsa asıl amacını itiraf etmekteydi. Alman politikacı ve kapitalistleri elbette ki bu durumun bilincindeydi ve Osmanlı yöneticilerini de inandırmak için ellerinden geleni yapmaları doğaldı. Marschall'a göre, “İngilizler bir ülkenin anayasayla ya da otoriter bir rejimle yönetilmesiyle ilgilenmezdi, onların Abdülhamit'le savaşı da onun bir despot olması nedeniyle değil İngiltere'ye kuşkuyla ve düşmanca” yaklaşmasındandı.⁸¹

İngilizlerin meşrutiyet ilanı ile oluşan yakınlaşmayı sürekli olarak imtiyaz peşinde koşarak kullanmak istemeleri, bu amaçlarının Osmanlı yöneticilerince de fark edilmesine neden olmaktadır. Öncelikle Bağdat demiryolu konusunda Kuveyt-Bağdat arasında yeni bir demiryolu imtiyazı istemeleri gibi her fırsattan yararlanmaya çalışmışlar; bunun yanı sıra Dicle ve Fırat nehir taşımacılığında Lynch şirketini yeniden tek el konumuna getirmek istemişler, “Mezopotamya'yı eskiden olduğu gibi cennete

⁷⁸ *Zur Europaeischen Politik, 1897-1914, Unveröffentliche Dokumente*, cilt. 3, ed. Bernhard Schwertfeger, Berlin, 1919, ek.41, s. 120,121.

⁷⁹ Ahmad, s.67.

⁸⁰ Marschall'ın Hilmi Paşa'ya şüpheyle yaklaşırken, Hakkı Paşa'ya mutlak olarak güven duyduğunu belirten bir raporu için bkz. Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 6 Mart 1911, no.10030, *G.P.*, 27/2, s.680, 681; Hakkı Paşa'ya duyduğu güveni yinelediği diğer bir rapor için bkz. Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 5 Mart 1911, no.10029, *G.P.*, s.678-680.

⁸¹ Marschall'dan Şansölye Bethmann Hollweg'e, 22 Kasım 1909, no.9978, *G.P.*, Cilt. 27/2, s.590

çevirecek” Wilcooks’un sulama projesini hayata geçirmeyi hedeflemişler,⁸² hatta bu amaçla Hindistan’dan getirecekleri Hintlilerle bölgeyi kolonize etmeyi önermişlerdi.⁸³ İngilizlerin yoğun imtiyaz talebi baskısı ister istemez İttihatçıları da şüphelendirmeye başlamıştı. Bu ve benzeri öneriler ellerindeki eski ticari imtiyazlarıyla birlikte düşünüldünce, İngilizlerin konumunu gereğinden fazla güçlendirmeyecek miydi? Yeni talepleri kabul edilirse, oluşacak olan İngiliz nüfuzunun Abdülhamit dönemindeki Almanların konumundan fazla bir farkı kalmayabilirdi.

1909 yılının baharında bir kez daha Osmanlı maliyesi iflas noktasına gelince resim biraz daha netleşmişti. Osmanlı yönetimi çözüm olarak gümrük vergilerini % 11’den 15’e çıkarmayı planlamıştı. Bilindiği gibi bu uygulama büyük güçlerin onayını gerektiriyordu. Almanya daha önce olduğu gibi bir sorun çıkarmayacağını belli etti. İngiltere ise bunu Bağdat demiryolu sorununda kullanabileceği bir fırsat olarak değerlendirdi. Edward Grey Avam Kamarası’nda açık biçimde İngiliz ticaretinden elde edilecek gelirlerin İngiliz ticaretini ve etkinliğini sekteye uğratacak Bağdat demiryolu yapımında kullanılmasına müsaade edemeyeceklerini açıkladı.⁸⁴ Bu talebi ancak belirli koşullarla kabul edebilirlerdi. Öncelikle Babıali gümrük artışından sağlayacağı parayı kesinlikle Bağdat demiryolu inşaatı için kullanmamalıydı ve bu koşulun Almanya tarafından da kabulünü sağlamalıydı.⁸⁵ Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti’nin Mısır’ın borçlanma sınırlamasını kaldırması gibi konuyla ilgili ilgisiz koşullar ileri sürdü.⁸⁶ Aynı günlerde Lowther İngilizlerin Bağdat-Basra Körfezi arasında kilometre garantisi talep etmeksizin bir demiryolu imtiyazı başvurusunda bulunmuştu.⁸⁷

İngiltere’nin bu menfaatçi tavrı artık Osmanlı yöneticilerince de fark edilmekten öte açıkça ifade edildiği anlaşılıyor. Örneğin Sadrazam Hilmi Paşa çaresizlik içinde Marschall’la görüşerek ona, “İngilizlerin Türk dostluğunun arkasında kendi çıkarları” olduğunu ifade etmekten kaçınmamıştı. Hilmi Paşa Almanya Büyükelçisi’ne, “siyasi anlamda İngilizlere bu imtiyazı vereceğime yılda bir iki milyon pound kilometre garantisi ödemeyi tercih ederim” demişti. Ancak diğer taraftan Mebusan Meclisi’nde kilometre garantisi ödemeksizin yapılacak olan bir demiryoluna hayır demenin gerekçelerini açıklamak çok zordu. Zira parlamenterler için siyasi yönünü değil finansman sorununu dikkate alırlardı. Eğer konu kapalı bir oturumda tartışılabilirse bile

⁸² Zimmermann ve Griesinger’in 17 Temmuz 1909 tarihli ve 9964 no’lu raporu, *GP*, cilt 27/2, s.569-573.

⁸³ Marschall’dan Bethmann Hollweg’e, 22 Kasım 1909, no.9978, *G.P.*, Cilt. 27/2, s. 591.

⁸⁴ Londra sefiri Tevfik Paşa, Rıza Paşa’ya Grey’in konuşmasının çevirisini yollamıştı. Grey bu konuşmada “eğer bu vergi artışından sağlanacak olan] para şimdiye kadar İngiliz imtiyaz sahiplerinin ellerinde olan irtibat yollarını ikame edecek demiryollarının inşasında kullanılacaksa, o halde İngiliz ticaretinin çıkarları etkin bir şekilde korunana dek % 4’lük bir gümrük vergisi artışına onay vermemizin imkansız olduğunu belirtmeliyim.” demişti. Bkz. *BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)*, HR.SYS (*Hariciye Siyasi*), 96/1.

⁸⁵ Osmanlıların İngilizlerin bu koşulunu yerine getirebilmek için Bağdat Demiryolu Şirketi’ni ikna etmeyi düşündükleri anlaşılmaktadır, bkz. *B.O.A.*, HR.SYS, 108/65.

⁸⁶ Memorandum communicated to Tevfik Paşa, 23 Eylül 1909, *B.D.*, cilt.6, s.791, 792.

⁸⁷ Lowther’dan Edward Grey’e (gizli), 14 Eylül 1909, no.274, *B.D.*, s.376, 377.

İngiltere mebusların çoğunluğunu kendi projesi lehine oy vermeye ikna için her olanağı kullanırdı. Hilmi Paşa bu nedenle Marschall'dan yalvarırcasına, Bağdat demiryolunun bu son kısmının, İngiltere'nin ve hatta gerekirse Fransa'nın eşit katılacağı bir yöntemle inşası konusunda Almanya'nın onayı için yardım istedi. Eğer bu koşul kabul edilirse demiryolunun Bağdat'a kadar olan kısmının inşasında hiçbir zorlukla karşılaşmayacaklarını garanti ediyordu.⁸⁸

Osmanlı'nın bu teklifi konjonktürel olarak Almanya'nın da işine gelen bir zamana denk gelmişti. Bethman Hollweg zaten bu sırada Londra'da İngiltere ile Almanya arasındaki sorunları genel bir çerçeve içinde görüşmekteydi. Bağdat demiryolunun çözümü bu genel konsept içinde daha kolay gerçekleştirilebilirdi. Hilmi Paşa, Bağdat Basra Körfezi arasında yapılacak olan demiryolu hisselerinin yarısının İngilizlere, kalanının ise yarı yarıya olmak üzere Almanlara ve Osmanlılara ait olmasını öneriyordu. Bu çerçevede yapılan görüşmeler İngiltere'nin hattın Basra Körfezi'ne açılan bu son kısmına tek başına sahip olmak istemesi yüzünden başarısızlığa uğradı. Osmanlı sefiri Tefik Paşa Londra'dan, İngilizlerin bu kez tek başlarına Dicle nehri boyunca bir demiryolu imtiyazı talep ettiklerini bildiriyordu. İngiliz yetkili Mallet "kamuoyu bu meseleyi çok önemseydiğinden, Britanya Hükümeti, Osmanlı Hükümeti'nden söz konusu imtiyazı almadan gümrük vergisini % 4 oranında artırmaya asla razı gelmeyecektir" demişti.⁸⁹ İngilizler bu hattı inşa etmek için kilometre garantisi de istememekteydiler.⁹⁰

Osmanlı yönetimi sorunun kilitlendiği bu dönemde, Bağdat demiryolunun son bölümünün bizzat Osmanlı Devleti tarafından inşa edilmesi fikrini ortaya attı. Bu kez İngilizler uzlaşmaya biraz daha yakın göründü.⁹¹ Hattın yapımında eğer herhangi bir şekilde yabancı sermaye yer alacak olursa, İngilizlerin ağırlığı olması şartını ileri sürdüler. Büyükelçi Rifat Paşa'yı, Almanlardan Bağdat demiryolunun Türklerin inşa edeceği bu son bölüm için tüm haklarından feragat ettiklerini belirten bir belge almaları konusunda uyarmayı da ihmal etmediler.⁹²

1910 yazına isabet eden bu dönemde, Maliye Nazırı Cavit Bey bir yandan borç arayışı içinde Paris'te çaba gösteriyordu. Ve bu borçlanma süreci ibrenin, kesinlikle İtilaf devletlerinden Almanya'ya dönmesi bağlamında bardağı taşıran son damla oldu. Frankofil olarak bilinen Cavit Bey Fransa'dan acil olarak gereken parayı bulmak konusunda oldukça umutluydu. "Ama Paris'te Fransızlar, Türk Maliyesini ve Maliye Nezareti'ni Fransız denetimi altına sokmak anlamına gelen ve kendisine saygısı olan hiçbir hükümetin kabul edemeyeceği koşullar öne sürdüler".⁹³ Kayzer Wilhelm Marschall'ın bu konudaki gelişmeleri değerlendirdiği raporunu okurken kenar notu

⁸⁸ Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na (gizli), 25 Ekim 1909, no.9969, *G.P.*, 27/2, s.576-578.

⁸⁹ *B.O.A.*, HR.SYS, 109/4.

⁹⁰ *B.O.A.*, HR.SYS, 108/61.

⁹¹ *B.O.A.*, HR. SYS, 91/3.

⁹² Memorandum communicate to Jevad [Cavit] Bey , 29 Temmuz 1910, no. 338, *B.D. Cilt.6*, s.503-505. Ayrıca bkz. Londra Sefiri Tefik Paşa'nın raporu, *B.O.A.*, HR.SYS, 109/3.

⁹³ Feroz Ahmad, "Doğmakta Olan Bir Burjuvazinin Öncüsü: Genç Türklerin Sosyal ve Ekonomik Politikası 1908-1918", *İttihatçılıktan Kemalizme*, Çev. F. Berktaş, İstanbul, 1985, s. 46.

olarak, "evet bu gerçek bir şantaj, Galyalılar Türklere zenci kolonisi muamelesi yapıyorlar"⁹⁴ diye not düşmesi ilginç olsa gerek.

Cavit Bey'in Fransa'da karşılaşıcağı olumsuz tavrın, önceden İngiliz konsolosu Lowther'a bildirildiği anlaşılmaktadır. Lowther, Dışişleri Bakanı Edward Grey'e çok gizli kaydıyla yolladığı bir yazıda şöyle diyordu: "...Fransız bankerler, yapılacak görüşmelerde Cavit Bey'i oyalayıp yılsonuna kadar para vermemek niyetindedir. Böylelikle, mali sıkıntı artmış olacak. O zaman da Fransızlar istedikleri koşulları ve bu arada en fazla değer verdikleri imtiyazları koparabilecekler." Lowther'ın edindiği bilgilerin doğru olduğu kısa bir süre sonra anlaşıldı. Paris'teki Osmanlı Bankası, Osmanlı Maliyesi ve Maliye Nezareti'nin tamamen Fransız denetimi altına girmesine yol açacak koşullar öne sürerek Cavit Bey'i oyalamaktaydı. Cavit Bey uzlaşma olanağının bulunmadığını anlayınca, bu kez başka bir Fransız bankalar topluluğuyla görüşmelere başladı ve borç almayı başardı. Anlaşmaya göre Credit Mobilier, Louis Dreyfus, Bernard-Janislowsky ve Eyalet Bankaları Topluluğu %4 faiz ile borç vermeyi kabul etmişlerdi.⁹⁵ Ancak Fransız Dışişleri Bakanlığı bu anlaşmanın da uygulanmasını engelledi. Dışişleri Bakanı Pichon bankalara, Osmanlı Hükümeti bütçenin bir Fransız danışmanı tarafından yönetilmesine razı olmadıkça, bu borç paranın verilmesine izin vermeyeceğini bildirdi.⁹⁶ Cavit Bey doğrudan mali bağımlılık demek olan bu koşullarda borç anlaşmasından vazgeçmek zorunda kaldı.

Cavit Bey bu kez şansını İngiltere'de deneyecekti. Ancak Grey'le Pichon önceden anlaşmış olduklarından Cavit Bey'in Londra'da hiç şansı yoktu. Banker Ernest Cassel Osmanlı yöneticilerine Paris'ten borç almalarını öğütüyordu. Sir Babington Smith'in de tavsiyesi aynı doğrultuydu.⁹⁷ Ağır mali bunalımla borç almaksızın başedemeyeceğini bilen ama bu beklenmedik derecedeki ağır koşullara da boyun eğmek istemeyen Cavit Bey çaresizlik içindeydi.

Alman bankacılar tam zamanında devreye girerek umutsuz durumdaki Cavit Bey'e yardım elini uzattılar. Alman Başbakanı'nın devreye girmesiyle Karl Helfferich bir kez daha İstanbul'a geldi ve Osmanlı Hükümeti ile Marschall'ın destek ve denetimi altında 11 milyon altınlık bir borç anlaşması imzaladı. Cavit Bey anlaşmadan sonra Almanların işi "büyük bir zekâ ve incelik"le yürüttüklerini, "kredi ile ilgili olmayan hiçbir konuyu görüşme masasına" getirmediklerini, "Türkiye'nin gururunu zedeleyecek hiçbir şart" ileri sürmediklerini yazmıştı. "Almanya'nın bu tutumu, o sırada çok güç bir durumda bulunan Osmanlı yöneticilerinin büyük takdirini kazandı".⁹⁸ Helfferich borç anlaşması sayesinde elde ettikleri bu başarılı sonucu değerlendirirken artık son noktayı koyduklarını düşünüyor olmalıdır: "İngiliz-Fransız hücumu böylece geri püskürtüldü.

⁹⁴ Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na (telgraf), 17 Ekim 1910, *G.P.*, 27/2, no. 10051, s.703.

⁹⁵ Ahmad, *The Young Turks...*, s. 77, 78.

⁹⁶ Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*, New York, 1923, s. 224, 225.

⁹⁷ Ahmad, *The Young Turks...*, s. 79.

⁹⁸ Earle, s. 225, 226.

Bizim yeni Türkiye’de edindiğimiz mevki, Abdülhamit devrinde bile elde edemediğimiz bir dereceye vardı”.⁹⁹

Bu noktada akla İngiltere’nin ve Fransa’nın neden bu derece tepki doğuracak koşullar ileri sürdüğü sorulabilir. Hem de Almanya’nın neredeyse bir avcı gibi beklediği bilinirken. Sanırım bu sorunun yanıtı İttihatçıların çağdaş bir devlet yaratmanın önkoşulu olan kapitülasyonları kaldırma niyet ve çabalarına dayanmaktadır. Yabancılara tanınan bu ayrıcalıkları tek yanlı olarak kaldıramazlardı. Bu nedenle bu amaçlarına sağlam bir hukuksal doku üzerinde yeni yasalar çıkararak ulaşma yoluna gitmişlerdi. Yeni düzenlemelerle idari yapı iyi çalışır hale gelecek, kapitülasyon uygulamasına gerek kalmayacaktı. Ayrıca yabancı sermayeye karşı olmayan İttihatçılar ülkenin yatırım olanaklarını tüm büyük güçlerin sermayelerine açmayı böylece onların birbirleriyle girecekleri rekabet sürecinden yararlanmayı düşünmekteydiler. Ancak bu varsayım emperyalistlerin kendi aralarındaki işbirliği olanaklarını gözardı etmekteydi.¹⁰⁰ Nitekim İttihatçıların kapitülasyonların yükünü hafifletme çabaları İngilizlerin gözünden kaçmadı.¹⁰¹ Lowther raporlarında hemen her yeni yasada kapitülasyonlarla ilgili anlaşmalara aykırı unsurlar buluyor ve bu nedenle gereken önlemlerin alınmasını öneriyordu.

Aynı tür endişeleri Fransızların da taşıdığı anlaşılmaktadır. Nitekim Dışişleri Bakanı Pichon Cavit Bey’in borç arayışı içinde olduğu bu dönemde bu kaygısını, ”batılı devletlerin bütün yabancı yatırımcılar için tehlikeli olan bu kampanyayı daha işin başında engellemek üzere birleşmelerinde yarar görüyorum. Osmanlı yönetimine, bir mali reforma kalkıştıkları bu günlerde, yabancı sermayeye düşmanca davranmamasının kendi yararına olacağı anlatılmalıdır” şeklinde dile getiriyordu. Nitekim Fransızlar Cavit Bey’in bu konuda bir komisyon kurmuş olmasından dolayı Osmanlıların tütün rejisini millileştirmelerinden oldukça endişeliydiler.¹⁰² İngilizler de Osmanlıların Lynch şirketini bağımsızlıklarına müdahale saymalarından korkuyordu. Daha meşrutiyetin ilanının ertesinde Grey bu tür milliyetçi eğilimlerden söz etmişti.¹⁰³ Sonuç olarak Osmanlılara anlayacakları dilden bir ders verilmeliydi. Ancak uygulamada fazla ileri gittiklerinden hiç beklemedikleri kadar ağır bir sonuçla karşılaştılar. Muhtar Paşa’nın dediği gibi, belki de Osmanlıları Almanlarla ittifaka sürükleyip savaşın yıllarca uzamasına neden oldular.¹⁰⁴

Borç anlaşmasının ardından sürüncemede kalan Bağdat Demiryolu görüşmelerinin yeniden başlaması doğaldı. Zaten Almanlar 1903 sözleşmesine yapılan itirazlar konusunda, uzlaşma yanlısı olduklarını Osmanlı yöneticilerine iletmişlerdi. Görüşmeler 1911 yılının Mart ayında yeni bir ek sözleşmenin imzalanmasıyla sonuçlandı. Kiderlen

⁹⁹ Karl Helfferich, *Die deutsche Türkenpolitik*, Berlin, 1921, s.23.

¹⁰⁰ İlhan Tekeli, “İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika”, *Cumhuriyetin Harcı, Birinci Kitap: Köktenci Modernitenin Doğuşu*, (İlhan Tekeli-Selim İlkin), İstanbul, 2003, s.93.

¹⁰¹ B.O.A., *HR. SYS*, 110/10

¹⁰² Ahmad, *The Young Turks...*, s.77.

¹⁰³ Heller, s.12, 14.

¹⁰⁴ Mahmud Muhtar, s.122.

bu anlaşmayı, “rakip güçlerin bütün engellemelerine ve entrikalarına ve Türk yönetimindeki beklenmedik değişikliklere rağmen, Alman girişimci ruhunun kazandığı büyük bir zafer” olarak yorumluyordu.¹⁰⁵ Bundan sonra Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki nüfuz mücadelesindeki yolunun pürüzsüz bir şekilde açıldığını söyleyemeyiz. Örneğin ertesi yıl İtalya'nın Trablusgarp'i işgali nedeniyle bir kez daha zor duruma düşecekti. Ancak inişli çıkışlı da olsa ana eğilim ortaya çıkmıştı ve Almanlarla yapılan gizli anlaşmaya yani Osmanlı İmparatorluğu'nu sona erdirecek savaşa doğru uzanıyordu.

KAYNAKLAR

Yayınlanmamış Belgeler

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) : Hariciye Siyasi (HR.SYS), Yıldız Tasnifi, Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV). Yıldız Esas Evrakı (YEE), Zaptiye (ZB).

Yayınlanmış Belgeler

- *Bagdad Railway Convention of March 5 190*, Presendet to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, May 1911, London, (Published by His Majesty's Stationery Office).
- *British Documents on the Origins of the War 1898-1914*, ed. G.P. Gooch and Harold Temperley, cilt 5 ve 6, London, 1930.
- *Die Grosse Politik der Europaeischen Kabinette 1871-1914, Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswaertigen Amtes*, ed. Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Timme, Cilt 27/1 ve 27/2.
- *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi*, TBMM Basımevi, Otuzbeşinci İnikat, Cilt 2, Ankara 1982.
- *Zur Europaeischen Politik, 1897-1914, Unveroeffentliche Dokumente*, ed. Schwertfeger Bernhard, Cilt. 3, Berlin, 1919.

İkincil Kaynaklar

- Ahmad Feroz, *The Young Turks, The Committee of Union and Progress in türkish Politics, 1908-1914*, Oxford, 1969.
- Ahmad Feroz, “Doğmakta Olan Bir Burjuvazinin Öncüsü: Genç Türklerin Sosyal ve Ekonomik Politikası 1908-1918”, *İttihatçılıktan Kemalizme*, Çev. F. Berktaş, İstanbul, 1985.
- Arhangelos Gavriel, *Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü*, İstanbul, 1327.
- Cohen Stuart A., *British Policy in Mesopotamia 1903-1914*, London, 1976.
- Cunningham Allan, “The Wrong Horse? Anglo-Ottoman Relations before the First World War”, *Eastern Questions in the Nineteenth Century, Collected Essays*, Vol.2, ed. Edward Ingram, London, 1993.
- Dağlar Oya, “II. Meşrutiyet'in İlanının İstanbul Basını'ndaki Yansımaları (1908)”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı. 38, (Mart 2008) .
- Earle Edward Mead, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*, New York, 1923.

¹⁰⁵ Almanya Dışişleri Bakanlığı Müsteşarı von Kiderlen'in Şansölye Bethmann Hollweg'e yazdığı rapor, 24 Mayıs 1911, no.10038, *G.P.*, 27/2, s.688.

- Göçek Müge, “What is the Meaning of the 1908 Young Turk Revolution, A critical Assessment in 2008”, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sayı. 38, (Mart 2008).
- Güzel Şehmus, “Anadolu-Bağdat Demiryolu Grevi”, *Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt III, (1985).
- Graves Philip P. , *Briton and Turk*, London and Melbourne, (tarihsiz).
- Grey Viscount Fallodon, *Twenty-Five Years 1892-1916*, cilt. 1, New York, 1925.
- Helfferich Karl, *Die deutsche Türkenpolitik*, Berlin, 1921.
- Heller Joseph, *British Policy towards the Ottoman Empire 1908-1914*, London, 1983.
- Kent Marian, “Constantinople and Asiatic Turkey”, 1905-1914”, *British Foreign Policy under Sir Edward Grey*, ed. F. H. Hinsley, Cambridge, London, New York, Melbourne, 1977.
- Kent Marian, *Oil and Empire, British Policy and Mesopotamian Oil 1900-1920*, London and Sasingstoke, 1976.
- Mahmud Muhtar, *Maziye Bir Nazar*, İstanbul, 1999.
- Manzenreiter Johann, *Die Bagdadbahn, Als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa*, Bochum, 1982.
- Ortaylı İlber, İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu, Ankara, 1981.
- Ökçün Gündüz, “Osmanlı Meclis-i Meb’usasında Bağdat Demir-yolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar”, *A.Ü.S.B.F. Dergisi*, XXV, 2, (Haz. 1970).
- Özyüksel Murat, *Osmanlı –Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988.
- Quataert Donald, *Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881-1908, Reactions to European Economic Penetration*, New York and London, 1983.
- Rathmann Lothar , *Stossrichtung Nahost 1914-1918*, Berlin, 1963.
- Rathmann Lothar , *Berlin-Bagdad, Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands*, Berlin, 1962.
- Sencer Oya, *Türkiye’de İşçi Sınıfı*, İstanbul, 1969.
- Tekeli İlhan, “İttihat ve Terakki Döneminde Dış Dünya ve Uygulanan Dış Politika”, *Cumhuriyetin Harcı, Birinci Kitap: Köktenci Modernitenin Doğuşu*, (İlhan Tekeli-Selim İlkin), İstanbul, 2003, s. 79-106.
- “The New Era in Turkey”, *The Times*, 31 Temmuz 1908.
- Tunçay Mete, *Türkiye’de Sol Akımlar (1908-1925)*, 3. Basım, Ankara, 1978.
- Wallach Jehuda, *Anatomie einer Militaerhilfe*, Düsseldorf, 1976.
- Waugh Telford, *Turkey Yesterday, Today an Tomorrow*, London, 1930.
- Wolf John B., *The diplomatic History of the Bagdad Railroad*, The University of Minnesota, 1933.