

# Osmanlı Devleti'nde Birinci Dünya Savaşı Öncesi Şimendiferler\* (Demiryolları) Meselesi (1913 – 1914)

## Railways in the Ottoman Empire before World War I (1913-1914)

*Erdem Karaca\*\**

### Özet

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı öncesi, ticari, iktisadi, ulaşım, askeri, jeopolitik vs. nedenlerle Anadolu'nun önemli şehir ve güzergahlarını demiryolu ağı ile birbirine bağlamak işini ciddi bir biçimde gündemine almıştır. Avrupalı büyük devletler ise, bu noktada daha çok Mezopotamya petrol sahaları ile Ortadoğu'daki stratejik güzergahların hakimiyeti için birbirlerine karşı mücadele vermişlerdir. Osmanlı Hükümeti, demiryolu inşası konusunda Almanya, Fransa, İngiltere ve Rusya ile bir dizi temaslarda bulunmuştur. Türk Boğazları, Akdeniz, Basra Körfezi, Hint Deniz Yolu ve Kafkasya üzerinde karşılıklı nüfuz mücadelesi veren söz konusu devletler, menfaatlerini, dengeleri bozmayacak şekilde devam ettirerek, demiryolu hatları konusunda birlikte yatırım yapma noktasına gelmişlerdir.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolları, İttihat ve Terakki Fırkası, Dış Politika, I. Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti, Türk Basını.

### Abstract

Prior to World War I, the Ottoman Empire took the issue of connecting all important cities and routes of Anatolia to one another through a railway network very seriously, due to commercial, economical, transportation, military, geopolitical, etc. reasons. On the other hand, European powers mostly struggled with one another in order to establish sovereignty over Mesopotamia oil fields and strategic routes in the Middle East. The Ottoman Government carried out a series of contacts with Germany, France, U.K. and Russia concerning the construction of railways. The aforementioned states, which have had great reciprocal struggle for influence and sovereignty over the Turkish Straits, the Mediterranean, Persian Gulf, Indian Seaway and Caucasus

---

\* Şimendifer kelimesi, dönemin Osmanlı basınında kullanılmış olduğu için tercih edilmiştir.

\*\* Yrd. Doç. Dr., Bitlis Eren Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi,  
e-mail: erdm.karaca@hotmail.com

decided to make a joint investment on railways, by continuing and carrying on their benefits and advantages so as not to upset the balances.

**Key Words:** Railways, Committee of Union and Progress, Foreign Politics, World War I, Ottoman Empire, Turkish Press

### Giriş

Yayılmacı politikaları dolayısıyla Osmanlı Devleti'ni en fazla meşgul eden devletler hiç şüphesiz ki, Rusya ve İngiltere olmuşlardır. Rusya, Kafkasları, Boğazları ve Balkanları elde ederek Akdeniz'e inmek hedefini gerçekleştirmek isterken, İngiltere ise Hint deniz yolunu emniyet altına almak istemiştir. Ancak İngiltere'nin bunu gerçekleştirebilmek için Akdeniz'de ve Süveyş'te nüfuz sahibi olması gerekmektedir.

Bunlara ilave olarak, 19. yüzyıl sonlarından itibaren Batılı büyük güçlerin Ortadoğu'daki siyasi-iktisadi hakimiyet savaşının odak noktasını; Mezopotamya'da zengin petrol yataklarının teşkil ettiğini belirten raporların yazılmasının ardından, petrol kaynakları teşkil etmeye başlamıştır.<sup>1</sup>

Ortadoğu'ya, dolayısıyla Osmanlı topraklarına yönelik İngiliz, Rus ve Fransız tehdidi petrol unsuruyla yeni bir mahiyet kazanmıştır. Bu esnada, siyasi birliğini sağlayan ve sanayi bakımından hızlı bir kalkınma gerçekleştirmiş olan Almanya, Avrupa ve Ortadoğu'da güçlü bir aktör olmaya başlamıştır. Almanya'da 19 Mart 1890'da Bismarck istifa etmiştir. Yerine General von Caprivi'yi getiren II. Wilhelm, eski başbakanın uyguladığı denge ve bölge siyaseti anlayışından *Weltpolitik* adını verdiği dünya siyasetine yönelmiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti ile ilişkilerini geliştirme yoluna giderek, Alman sanayisi için vazgeçilmez olan hammadde ve mamuller için pazar bulacak, hem de petrol, bakır, kurşun ve krom bakımından zengin olan Osmanlı topraklarını kullanabilecekti. Ayrıca, inşa edilecek olan Berlin – Bağdat demiryolu hattı ile Basra Körfezi'nde etkinliğini arttırmış olacaktı. Ancak Almanların, sadece kendi kaynaklarıyla söz konusu hattı yapacak güçleri bulunmamaktaydı. Bu nedenle *Bağdat Demiryolu Şirketi* kurulmuştur. Hint deniz yolunun ve bölgedeki petrol sahalarının, Alman tehdidinde maruz kalmasını istemeyen İngilizlerin karşı olduğu şirkete; Osmanlı Devleti ile birlikte Avusturya, İtalya, İsviçre %20, Alman grubu %40, Anadolu Demiryolu Şirketi %10 ve Fransız Osmanlı Bankası %30 oranında katılmışlardır.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Bilmez Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000, s. 93.

<sup>2</sup> Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı – Alman İlişkileri (1870-1914)", *Türkler*, Editörler: H. Celal Güzel vd., Yeni Türkiye Yay., C. 13., Ankara, 2002, s. 45.

Bağdat Demiryolu imtiyazını 1903'te elde etmeyi başaran Almanlar, İngilizler karşısında önemli bir avantaj sağlamışlardır. Bu durum karşısında nehir taşımacılığı konusunda tekel konumunda olan *Euphrates and Tigris Navigation Company* adlı İngiliz şirketi, demiryolları planlarının Mezopotamya'daki nehir taşımacılığına büyük zararlar vereceğini ön gördüğünden, İngiliz hükümeti nezdinde girişimde bulunarak bölgede demiryolu yapımına muhalefet etmiştir. Ancak Almanlar, büyük öneme sahip bölgeyi İngilizlere bırakmaya hiç de niyetli görünmemişlerdir.<sup>3</sup>

1904'e gelindiğinde, Anadolu Kumpanyası adına Kurt Zander ile Sultan II. Abdülhamit adına Ohannes Sakızyan'ın imzaladıkları anlaşmayla Mezopotamya'daki petrol arama ve çıkarma imtiyazı Deutsche Bank'a verilmiş ve Almanlar, Almanya ile hiçbir ticaret ilişkisi olmayan ve hiçbir Alman vatandaşının yaşamadığı Musul'da bir konsolosluk açmışlardır. Bundan sonra artık Mezopotamya ve Anadolu'daki her demiryolu projesi, aynı zamanda bir petrol yatırımı olarak da görülmeye başlanmıştır. 1914'e kadar geçen on yıllık süre, en başta İngiliz, Alman ve Amerikan müesseseleri arasında olmak üzere, Mezopotamya petrolerine duyulan ilginin artmasına neden olmuştur.<sup>4</sup>

Öte taraftan Jön Türk devriminden sonra Almanya'nın Türkiye'deki itibarlı yerini İngilizler ve Fransızlar almaya başlamıştır. Bu nedenledir ki, 1908 devrimi İngiliz yanlısı olarak nitelendirilmiştir.<sup>5</sup> Ancak İngiliz siyaseti karşısında pes etmeyen Almanlar 21 Mart 1911 tarihinde Osmanlı Hükümet ile yaptıkları görüşmeler sonucunda Anadolu ve Bağdat demiryollarının devamı olan hatlar için bir imtiyaz antlaşması imzalamayı başarmışlardır. Böylece hem Osmanlının Alman yanlısı politikası bir kez daha kanıtlanmış, hem de Jön Türk Devrimi'nden sonra, demiryolu yapımına verilmiş olan ara sona ermiş ve inşa çalışmalarına yeniden başlanmıştır.<sup>6</sup>

Almanlara verilmiş olan imtiyazlardan bir müddet sonra; önce Trablusgarb, sonra da Balkan Savaşı patlak vermiştir. İngiltere, Fransa ve Rusya Rumeli'nin Osmanlı'dan ayrılmasına muavenet ettikleri gibi, İtalya'nın da Trablusgarb'ı işgaline göz yummuşlardır. Bir yandan İtalya'yı kendi saflarına çekmek çabası içerisinde olmuşlardır, bir yandan da Osmanlı Devleti ile Avusturya – Macaristan İmparatorluğu arasında meydana gelecek bağlantı ihtimalini, Rumeli topraklarını Sırbistan, Karadağ, Bulgaristan ve Yunanistan arasında paylaşılmasına öncülük etmişlerdir.

---

<sup>3</sup> Can, *a.g.e.*, s. 97.

<sup>4</sup> Can, *a.g.e.*, s. 105-106.

<sup>5</sup> Can, *a.g.e.*, s. 124.

<sup>6</sup> Can, *a.g.e.*, s. 152.

### *Balkan Savaşları Sonrasında Anadolu'da Demiryolu İnşası Amacıyla Babıali'nin Harekete Geçmesi*

Rus Duması ricalinden Yatihonof, yaptığı bir konuşmada şunları söylemiştir:

*“Osmanlı Devleti uzun süre bütün dikkatini ve mevcut kuvvetini Rumeli'ne sarf etmek mecburiyetinde kalmıştır. Oysa Rumeli, Şark-i Osmani için bir mezar idi. Öyle ki, Anadolu'nun bütün mabslüü, bütün kazanımları, mesaisi, canı ve malı Rumeli mezarına gömüliip gitmekteydi. Bu durumda gerek devlet, gerekse millet Anadolu'yu düşünmek, Anadolu'yu canlandırmak için ne vakit ne de fırsat bulabilmiştir. Bundan sonra Osmanlılık, Rumeli gairesinden kurtulduğu için bütün kuvvet ve dikkatini Anadolu'nun ihyasına sarf edebilecekti. Ve tahmin edilemeyecek bir zaman zarfında Rusya'nın yanı başında azim bir devlet tesis edilmiş olacaktır.*

*Balkanlar'da meydana gelen felaketlerde etkisi bulunan Rusya, bundan böyle Kafkasları müstahkem bir ordu haline sokmak durumundaydı. Bilhassa Türkiye hududu üzerinde bulunan bütün şimendifer istasyonlarına kaleler yapması kaçınılmazdır.”*

Buradan anlaşılan, beyanatu veren kişi sadece kendi fikrini açıklamakla kalmamış, aynı zamanda Rus kamuoyunu Osmanlıya karşı tahrik etmiştir.<sup>7</sup>

Balkan meselesinin çözülmesinden sonra sıra artık, fevkalade öneme sahip bulunan Anadolu'nun huzur altına alınmasına gelmişti. Meselenin ekonomik yönünü Şimendifer Meselesi teşkil etmekteydi. Çalışılması düşünülen saha 1000 km uzunluğunda bir alanı kapsamaktaydı. Mersin, Suriye, Bağdat ve Ermenistan arasındaki bu topraklar çalışma alanı durumundaydı.<sup>8</sup>

*“Herkes kendi menfaatine göre ıslahat ve tanzimat üzerinde ısrar etmekteydi. Fransa, bilhassa Suriye'yi iltizam, Rusya ve İngiltere Vilayât-ı Şarkîye ve daha başkaları başka yerleri...”<sup>9</sup>*

*“Karşınızda iki nevi devletler göreceksiniz. Birinciler, bizimle hem hudut olarak doğrudan doğruya temas eden Rusya ve İngiltere gibi devletlerdir. Diğerleri de Fransa, Almanya ve İtalya gibi bizimle... hudut olmayanlardır. Birincilerin Anadolu üzerine vasıta-i nüfuz... ları, ikincilerinkinden daha ziyade, daha müessir olduğu aşikardır. Fakat bunlar mütehallif (uyumsuz) ve mütezadd hudut üzerine yürüyorlar. Rusya her ne kadar şimalden cenuba, Karadeniz sahillerinden Basra Körfezi ile Akdeniz sahillerine yürümek istiyorsa da, İngiltere de aksi istikamet üzerine, yani;*

<sup>7</sup> Ahmet Ağaoğlu, “Vilayât-ı Şarkîye Meselesi”, *Tercüman-ı Hakikat*, 22 Nisan 1913, s. 1.

<sup>8</sup> *İkdam*, 2 Kânûn-ı Evvel 1913, s. 2

<sup>9</sup> A. Ağaoğlu, “İstikbalimiz 1”, *Tercüman-ı Hakikat*, 17 Eylül 1913, s. 1.

*Basra Körfezi tarafından Vilayât-ı Şarkıye ve merkezî Anadolu'ya doğru yürümek istiyor. Bit-tabî şu yürüyüşlerini temin için muhtelif ve ekseriyetle yek değerine muhalif vesait müracaat ediyorlar...*

*İkinci nevi devletler... bizimle maddî temasta bulunmadıklarından elbette ki, ahali-i mahallîye mesailinden doğrudan doğruya istifade edemezler... muntaka üzerinde iktisadî menfaatler temin ederek... mümkün derecede esaslı bir surette yerleşmekten ibarettir... Anadolu ile en ziyade alakadar olanlar Almanya ile Fransa'dır. Almanya... müsait şartlar üzerine almış olduğu Bağdat Hattı imtiyazı sayesinde Haydarpaşa'dan başlayarak ve bütün Anadolu'nun bağrını yarararak, ta Bağdat'a kadar bir Alman jurdu tesis etmek üzeredir... vesaitleri; Alman parası, Alman müessesat-ı iktisadiye, maliye, ziraiye ve ticariyesi ile Alman mubacirleridir. Deutsche Bank, Deutsche Orient Bank'lar gibi faal, muazzam... müesseseler ile beraber her sene binlercesi Anadolu'ya aileleri ile beraber sevk edilen Alman memurları, Alman tüccar ve amelesi... Alman hulul-ı muslihânesinin (barışçı giriş) en muktedir ve keskin amilleridir..."<sup>10</sup>*

Dış basında da yankı bulan demiryolu konusundaki gelişmelere göre, Osmanlı Hükümeti'nin yakın bir zamanda askeri sevkiyat için önemli olan üç hattın inşasına başlayacağı belirtilmiştir. Biri Avrupa kıtası için önemli İstanbul – Kale-i Sultaniye, diğeri de İstanbul – Gelibolu hattı idi (150'şer km). İstanbul – Kale-i Sultaniye hattı, Bursa – Biga – İzmit üzerinden geçerek Anadolu hattına bağlanmış olacaktı.

Üçüncü hat ise, Soma – Kale-i Sultaniye hattı idi. Bu hat İzmir – Bandırma hattı ile birleşecekti. Hattın dar ve uzunluğunun ise 160 km dolayında olacağı öngörülmekteydi. Hattın yapımının bir Fransız şirketine ihale edildiğine işaret edilmiştir.<sup>11</sup>

Fransa ve İtalya'nın sıcak baktığı Anadolu'da demiryolu inşası fikrine Rusya Hükümeti olumlu düşüncelerle bakmamıştır. Bu nedenle Ruslar, İngiltere ve Almanya nezdinde girişimlerde bulunma gereği duymuşlardır.<sup>12</sup> Almanya, Fransa ve İtalya, Osmanlı Devleti ile hatlar konusunda bir mutabakat sağlasalar dahi, İngiltere ile Rusya'nın dışlanacağı bir projenin -giriş bölümünde belirtilen nedenlerle- uygulanma şansı olmayacaktır.

Şarki Anadolu demiryolu ağının inşası için planlar 1913 sonbaharıyla 1914 yılı başında hazırlanabilmiştir. Fransızlarla Osmanlı Hükümeti arasında Samsun

<sup>10</sup> A. Ağaoğlu, "İstikbalimiz 2", *Tercüman-ı Hakikat*, 18 Eylül 1913, s. 1.

<sup>11</sup> *Neue Freie Presse* gazetesinden..., *İkdam*, 5 Haziran 1913, s. 4.

<sup>12</sup> *Ajadamard* gazetesinden..., *Tercüman-ı Hakikat*, 25 Eylül 1913, s. 2.

– Sivas – Erzincan – Aşkale hattı ve bu hatta bağlı yan hatlara ait protokoller 14 Eylül 1913 tarihinde imzalanmıştır.<sup>13</sup>

*Matin* gazetesinin verdiği habere göre, Maliye Nazırı Cavid Bey, Fransa ile imzalanan antlaşmaya uygun bir yeni antlaşma sağlamak için Berlin'e gidecekti. Demiryolları inşası ile ilgili olarak Fransa ile imzalanmış olan itilaf şartları ise şöyleydi:

*“1- Samsun – Sivas – Harput – Ergani madeni hatlarının inşası sermayedarından müteşekkil bir heyete tevdi edilecektir.*

*2- Ergani – Bitlis – Van hattı, Ergani – Diyarbakır Alman hattına iltisak edecek.*

*3- Trabzon – Erzurum hattının inşası Fransız sermayedarından müteşekkil bir heyete tevdi edilecektir.*

*4- Erzurum – Erzincan – Sivas hattının inşası dahi sermayedarından müteşekkil bir heyete tevdi edilecektir.*

*5- Samsun – Sivas hattının bir noktasından Kastamonu'ya kadar temdit edilecek hattın inşası dahi bir Fransız sermayedarından müteşekkil bir heyete tevdi edilecektir.*

*... Mukavelelerin imzalanmasından sonra başlayacak olan inşaa çalışması 10 senede bitirilecektir.*

*Ayrıca “Suriye’de kâin Rayak şehrinden Kudüs Şerif ile Yafa arasında kâin Ramle kazasına kadar imtidad(uzamak) edecek olan hattın inşası imtiyazı dahi Fransa’ya verilmiştir. Mısır hatlarından birinin Suriye hatlarına iltisakı için İngiltere ile Fransa hükümeti arasında bir itilaf basılacağı ümit ediliyor. Bunlardan ma’ada Babuli, Babr-i Sefid’de Yafa, Hayfa, Trablusşam ve Babr-ı Siyah’da Tirebolu ve Ereğli limanlarının inşası imtiyazını dahi Fransa’ya vermiştir...*

*Petersburg Kabinesi, Fransa’ya tevdi edilen hududun Rus hatlarına iltisakını ve Düyun-ı Umumiye Meclisi idaresinde bir Rus dayinler vekilinin(borç veren) bulundurulmasını talep ediyor...”<sup>14</sup>*

Merkezi Anadolu hattı olarak inşası planlanan Ankara – Sivas – Erzincan – Erzurum demiryolu hattı, ilk başta Hicaz Demiryolu hattı gibi Osmanlı mühendis ve işçileri vasıtasıyla gerçekleştirilmek istenmiştir. Stratejik kaygılardan yapımı düşünülen hat, inşa edildiği takdirde Osmanlı Devleti’nin Kuzeydoğu sınırlarını güvence altına almaya yardımcı ve Rusya’nın başlatabileceği bir saldırı karşısında önemli bir güce erişilmiş olacaktır. Askerlerin, Kars – Erzurum yoluna sahip Rusya karşısında hızlı bir şekilde seferberlik haline gelmeleri imkanına

<sup>13</sup> Can, *a.g.e.*, s. 157.

<sup>14</sup> “Türkiye – Fransa İtilafı”, *Tercüman-ı Hakikat*, 21 Teşrin-i Evvel 1913, s. 3.

kavuşulacaktı. Rusya'nın bu hatta itiraz etmesi, Rusya ile Osmanlı Devleti arasında Karadeniz havzasında demiryolları inşa etme işbirliği mutabakatına aykırı olmadığı için pek mümkün de görünmüyordu.<sup>15</sup>

“(Yine de) Düvel-i Muazzezama istedikleri zaman bizim teşebbüs ettiğimiz ıslahat ve tanzimatı akim bırakır... yine bir menşe-i felaket ve musibet haline sokabilir!... işte bunun içindir ki, muharebenin netaicini tasviye koyulmamızla beraber Düvel-i Muazzezama ile de bir silsile-i müzakereat açıldı. Fransa, İngiltere, Almanya ve Rusya ile ayrı ayrı görüşüldü. Bu sırada biz en ziyade müteselli edecek bir nokta, mezkur devletler arasında şimdiye kadar Osmanlılık dairesinde devam eden ve umur-ı dabiliye ve hariciyemiz üzerinde icra-yı tesirden hali kalmayan şiddetli rekabetlerin bir dereceye kadar telif ve tahfif edilmesidir... İngiltere ve Almanya arasında Bağdat Demiryolu meselesinden mütevellid derter izâle olunur (son bulur). Fransa ile Almanya arasındaki yine bazı demiryolları meselesi münasebeti ile tekevün(meydana gelmiş) etmiş olan rekabetler de telif edilmek üzere... Bu meyanda Rusya ile de uzlaşmak, şu hükümetle de aramızdaki mevcut ve halli kabil olan bazı mesail hakkında görüşmek elzemdi!... Etrafımızı kuşatmış olan ufak devletler üzerine gerek Rusya ve gerek İngiltere pek büyük tesirat icra ediyorlar... Rus matbuatının ve bilhassa matbuat-ı resmîyesinin bize karşı almış olduğu vaziyet ve kullandığı lisandan Rus Devleti'nin de bizimle yüzleşmek fikrinde olduğu anlaşılıyor... bu da gayet tabiidir. Balkan ahvalinin almış olduğu son şekil Rusya'da pan-islamistlik cereyanına karşılık azim bir inkisar (kırlma) ve akis (zıt) hareket tevliid ettirdi. Rus mehafil-i aliyesi şu cereyanın pek çürük ve esassız olduğunu reyü'l-ayn gördü. Balkanlara sarf edilen emeklerin bîbude olduğuna kanaat hasıl etti. Bundan maada Osmanlılığın farç edildiği kadar inbitata uğramamış bulunduğu, daba birçok menabi-i hayatıyeyi, zinde bir ruh ve vücudu taşıdığı tebeyün(belli) oldu...”<sup>16</sup>

### **Almanya ile Fransa'nın Demiryolu İnşası Konusundaki Etkinlikleri**

Bir süre önce Almanya tarafından teklif edilip de Fransa tarafından geri çevrilen Bağdat Demiryolu projesinin ardından iki devlet arasındaki görüşmeler yeniden başlamıştır. Görüşmeler Anadolu şimendiferleri ve bazı mali sorunlar bağlamında yapılacaktır.<sup>17</sup> Fransız *Tan* gazetesinin verdiği bilgiye göre, Almanya'da devam eden müzakerelerde, Suriye sınırı ile Bağdat Demiryolu'nun birbirine bağlanması için yeni bir hattın inşası söz konusu olmuştur. *Berliner Tageblatt* gazetesi haberinde de, Osmanlı Hükümeti'nin Beyrut veya İskenderiye'den Bağdat'a gidecek bir hattın imtiyazını kabul etmeyeceğini

<sup>15</sup> Metin Hülagü, *Hicaz Demiryolu: Bir Umudun İnşası*, Ed: Salih Gülen, Yitik Hazine Yay., İstanbul, 2008, s. 204-205.

<sup>16</sup> A. Ağaoğlu, “Osmanlı – Rus İtilafı”, *Tercüman-ı Hakikat*, 28 Teşrin-i Evvel 1913, s. 1.

<sup>17</sup> *İkdam*, 19 Teşrin-i Sani 1913, s. 3.

belirtmiştir.<sup>18</sup> Osmanlı Devleti'nin Beyrut – Bağdat veya İskenderiye – Bağdat hatları için imtiyaz vermek istememesinin temel nedeni olarak, Anadolu'yu demiryolları ağının merkezi olarak planlamış olmasından ileri gelmekteydi. Ağrılık merkezinin Suriye, Lübnan ve Mısır'a kayması Osmanlı Devleti'nden çok, ilerleyen süreçte, Mısır ve Kıbrıs'a egemen olan İngiltere'nin yararına olacaktır.

Bu arada Cavid Bey yurtdışı temasları çerçevesinde Almanya ve Fransa'da bir dizi görüşmeler gerçekleştirilecekti. Görüşmelerin yaklaşık yirmi gün kadar süreceği belirtilmiştir.<sup>19</sup>

*Berliner Tageblatt*'ın haberine göre,

*“Cavid Bey, demiryolu görüşmelerine başlayacak. Deutsche Bank'la da müzakerelere devam edecektir. Alman – Fransız görüşmeleri de devam ediyor. Paris'ten alınan babere göre, imtiyazı Fransa'ya verilen Suriye ve Vilayat-ı Şarkîye demiryollarını inşa edecek olan Fransız müteahhiti hudud-ı cedidiye için muktezi malzeme-i inşaiyeyi yalnız Fransa'dan celb ve tedarik edeceklerine dair Fransa Hükümeti'ne teminat-ı kavîyy (güçlü teminat) vermeye mecbur bırakıldılar.”*

*Times*'in verdiği haberde ise, “Fransa ile Almanya'nın Anadolu'da demiryollarına ait olmak üzere malik oldukları menfaatlerin tayin ve tefriki için bu iki hükümet delegeleri arasında cereyan eden müzakereler, dostane, fakat bazı bir sır takip ediyor. İki devletin siyasi ve mali murabhasları Alman Hariciye Nezareti'nde sık sık toplanıyorlar. Aralarındaki mükaleme şimdi öyle bir noktaya varmıştır ki, Fransız sefiri Mösyö Combon ile Alman Hariciye müsteşarı Çiçerman(Schischermann) arasında faide bahş bir surette devam ediyor.”<sup>20</sup>

denilmiştir.

İstikraz (borçlanma) konusunda Fransa Kabinesi ile Cavid Bey arasındaki görüşmeler devam ederken, bu meselenin esaslarından biri olan şimendiferler ve liman meselelerinin Nafia Nezareti ile müzakere edilmek üzere oluşturulacak heyetler vasıtasıyla görüşüleceği ve her iki konunun aynı anda sonuçlandırılmaya çalışılacağı belirtilmiştir.<sup>21</sup>

Nafia Nazırı Cemal Paşa ise gerçekleştirilmesi istenen işler konusunda şu açıklamaları yapmıştır:

*“Yapacaklarımız Şarkî Anadolu Vilayetleri'ni de kapsıyor. Anadolu için çeşitli projelerimiz vardır.*

*Şarkî Anadolu'da Fransız şirketleri marifetiyle demiryolları inşa edilecektir. Sason – Sivas hattı 393 km uzunluğunda olup bunun bir de 43*

<sup>18</sup> *İkdam*, 22 Teşrin-i Sani 1913, s. 2.

<sup>19</sup> *İkdam*, 26 Teşrin-i Sani 1913, s. 3.

<sup>20</sup> *Peyam*, 28 Teşrin-i Sani 1913, s. 1.

<sup>21</sup> *Sabah*, 8 Şubat 1914, s. 1.

*km uzunluğunda Turhal – Tokat şubesi bulunacaktır. İkinci hat: Sivas – Çaltı – Harput hattı olup 342 km'dir. Mişeler – Keban madeninden 12 km uzunluğunda da bir şubesi bulunacak. Üçüncü hat: Çaltı – Erzurum – Bakarıç hattı (olup) 236 km'dir.*

*Almanlar dört hat inşa edeceklerdir. 1) Ankara – Kayseri 380 km. 2) Kayseri – Sivas 250 km. 3) Kışla – Kayseri 180 km. 4) Diyarbakır – Ergani 230 km.*

*Trabzon – Erzurum 330 km uzunluğunda, derhal bir şose inşasına mübâzeret edilecek. Meclis-i Mebusan'dan tahsilat talep edilecek. Samsun – Amasya arasında bir şose. Bunlar Nafia Nezaretince inşa edilecek projelerdir. Maballî bükümlerle yapılacak yatırımlar da var. Demiryollarını yapacak müstahdemleri yerlilerden alacaksınız değil mi? Tüm çalışanlar Osmanlı olacaktır.”<sup>22</sup>*

Cavid Bey'in Paris'te yürütmüş olduğu görüşmeler, beraberinde tartışmalara yol açmış olmakla birlikte, bir dizi mukavelenin imzalanmasına olanak vermiştir. Buna göre:

*“1. Şimal-i Anadolu Şimendiferlerine ait mukavelename. Çatalca'dan Erzurum... ve Trabzon'a kadar bir şube hattı ile birlikte Samsun – Sivas hattı... Havza'dan Kastamonu ve Bolu'ya kadar... inşa edilecek bir şimendifer hattı için hake-i rüchaniyet, kezaalik Yeşilirmak ve Kızıllırmak nehirlerinin mümkasım oldukları noktaya ve Yozgat'a kadar Samsun – Sivas hattından ayrılacak bir şube hatlık inşası hususunda hake-i rüchaniyet,*

*2. Mezkeur hattın inşasına ait mukavelename,*

*3. ... Beyrut – Şam hattı için bir usul-ı mahsus ibdas edileceğine dair mukavelename,*

*4. Riyak – Remle hattı imtiyazına ait mukavelename,*

*5. ... Halep'e kadar Suriye'den inşa edilecek şimendifer hakkında Fransızlara hake-i rüchaniyet bahşi,*

*6. İnşa edilecek beş liman hakkında esasat,*

*7. Hayfa – Dara şimendiferine bir Fransız direktörünün tayinine dair mukavelename.*

*Memnuniyetle karşılanan bu anlaşmaya rağmen, Osmanlı'da bu konuda bir ittibat bulunmamaktadır. Çünkü esasta henüz hiçbir şey halledilmemiştir. Nafia Nazırı Osman Nizami Paşa ile Cavid Bey'in arası dahi açılmıştır. Özellikle Anadolu Şimali Şimendiferleri uygun görülmedi.*

<sup>22</sup> *Tanin*, 18 Şubat 1914, s. 3.

*Diğer kısımlar kabul edildiği halde, Anadolu kısmı iptal edilecektir. Konuların halli için Berlin'e gidilmiştir. Osmanlı Bankası yetkilileri de bu gezide yer almıştır. İtilafın olabilmesi için Almanya ile Fransa'nın anlaşması gerekiyordu. Belirtilen itilaf bizim için kârlı değildi. İtilaf aşağıdaki maddelerden ibaretti:*

1. Bağdat hattında envece %30 oranında iştirak hissesi hakkımız vardı... bu hakkımızdan vazgeçtik.

2. Ulukışla – Kayseri – Sivas hattı hakkında Osmanlı Hükümeti ile bir sözleşme imzalamak hususunda... Almanya'yı serbest bıraktık. Bunda da büyük hatada bulunduk.

3. Diyarbakır tamamıyla Almanlara kalmak üzere Fransız hududunun Ankara – Maden'den 5 km şimalde tevkiif etmesini takdir ettik.

4. Fransızlar, Riyak – Halep'i denize rabt edecek (bağlayacak) bir şube hattının inşasından sarf-ı nazır ettiler ve buna mukabil tavizler almadılar. Şu halde Halep – İskenderun hattı tamamıyla Almanlara kaldı.

Görülüyor ki, Fransızlar, Almanların taleplerini kabul ettiler. Berlin'de meydana gelen yeni müzakerede, farklı durumlar ortaya çıktı. Şam – Hama Şirketi, uhdesinde bulunan Şam – Birecik imtiyazından sarf-ı nazır etmeye mecbur oldu. Aynı zamanda Fransızlar, Suriye'de inşa edilecek şube hatlarından da vazgeçmek mecburiyetinde kaldılar. Suriye'de Fransız şimendiferleri, şimalde Alman olan İskenderun – Halep ve cenubda Osmanlı olan Hicaz demiryolunun teşkil ettikleri çemberin içinde kaldılar.

Bundan başka Fransa, Fırat Nebrine kadar inşa etmeyi düşündüğü hattın da vazgeçti.

Biz, şarkta iş görememezlik yüzünden siyasi ve iktisadi yönlerden önemli olan hatları inşa etmekten vazgeçtik. Almanya ise Dersaadet'i, İran Körfezi ile rabt etmek (bağlamak) ve bu suretle Anadolu'nun iktisadi kaynaklarını tasarrufunda bulundurma hakkını elde etti...".<sup>23</sup>

Görüldüğü üzere, imzalanan mukavelelerin mahiyeti Osmanlı çıkarlarını korumaktan çok uzaktır. Daha önce *Times*'in aktardığı, Alman ve Fransız yetkililerin yürüttükleri, kendileri açısından faydalı görüşmelerin, başka bir ülkede inşa edecekleri demiryolu hatları konusunda, ilgili ülkeyi nasıl etkisiz kıldıklarının bir kanıtı olarak görülmelidir.

*“İngiliz muharrirlerinden Mister Filips Prais, Anadolu şimendiferlerini takiben Konya ve Ankara taraflarını gezdikten sonra kaleme almış olduğu “Asya-i Osmani Meselesi” adlı makalesinde, “Bağdat şimendiferleri bir kere Adana Ovası'na vasil olur ve bunu terkiyat-ı cedide ve Avrupa usullerinin*

<sup>23</sup> *İkdam*, 21 Şubat 1914, s. 2.

*hücumu takip edecek olursa İslamlar ile Hristiyanlar arasında hiss-i münaferetin zail olacağına hiç şüphe yoktur. Alman daire-i nüfuzunu terk eder etmez ahval birdenbire tebdil ederek daha iptidai bir vaziyet-i ictimaiye karşısında bulundum. Hakikaten Almanya, Anadolu'da el-yerm icra ettiği nüfuzu Vilayat-ı Şarkîye'de tersi etseydi, Ermeni Meselesi'nin halli için büyük bir hatve(adım) atmış olurdu.”<sup>24</sup>*

demekle; Ermeni meselesinin çözüme kavuşmasının sadece Osmanlı Hükümeti'nin atacağı adımlara bağlı olmadığını, bu konuda Avrupalı devletlerin sağlayacağı destekle, Şarki Anadolu'daki olumsuz vaziyetin kolaylıkla değiştirebileceğine işaret etmiştir.

*Neue Freie Presse* gazetesinin İstanbul muhabirinin verdiği bilgiye göre ise; Nafia Nezareti'nin İtalyanlara inşa ettirmek istediği Antalya – Burdur hattı ile ilgili son kararın İrade-i Seniyye'nin onayına bağlı olduğu ve İngilizlerin devreye girmesi dolayısıyla onay işleminin gecikeceği belirtilmiştir. Söz konusu hat, İngilizlerin Aydın – İzmir şimendifer hattına 40 km uzaklıkta inşa edilmiş olacaktı.<sup>25</sup>

#### **14 Şubat 1915 Taribli Anlaşmaya Yönelik Değerlendirmeler**

Karadeniz demiryolu ağının Bağdat demiryolu ağı ile birleştirilmesinin önündeki engel bir Alman – Fransız sözleşmesi ile aşılmıştır.<sup>26</sup> Sözleşmenin en önemli yönü; Fransa'nın Bağdat hattındaki nüfuzundan vazgeçmesi, bu hattın sermayesinde yer alan hisselerini geri almış olması ve böylece Bağdat hattının sadece bir Alman yatırımından ibaret hale gelmiş bulunması olmuştur.

*Yeni Parisyan* gazetesi bu anlaşmayı gerek siyasi, gerekse iktisadi çıkarlar bağlamında fazlasıyla önemli bulmuş ve bunu vaktiyle Almanya ile İngiltere ve Potsdam'da Almanya ile Rusya arasında imzalanmış olan anlaşma ile ilgili bularak demiştir ki, “*Avrupa devletleri arasında gerginlik ve münasebetsizlik olsaydı böyle anlaşmalar meydana gelir miydi? Müteakabiliyet ile bir mutabakat sağlandığını söyleyebiliriz.*”

Fransa'nın şark siyasetini eleştiren *Figaro* gazetesi ise, on yılda yapımının tamamlanması düşünülen hatların adının geçtiği Fransa – Almanya anlaşmasını, Fransa açısından büyük bir kayıp olarak görmüştür.

Bu noktada,

*“Alman diplomasisi senelerce gündemi oluşturan Bağdat Demiryolu projesini ve meselesini önce Rusya, sonra İngiltere ve Fransa ile mutabakat sağlayarak, hattın buraya kadar inşasını temine ve ecnebi sermayesinin*

<sup>24</sup> “Asya-i Osmani Meselesi”, *İkdam*, 23 Şubat 1914, s. 1.

<sup>25</sup> *İkdam*, 26 Şubat 1914, s. 2.

<sup>26</sup> Can, a.g.e., s. 157.

*ibracını başardığını önemle takdir edilmelidir. Mesele artık maslahatlarla sınırlanmıştır.*

*Türkiye – Fransa anlaşması, paraya ihtiyacı olan Türkiye’ye önce 500 sonra da 300 milyon Franklık iki istikraz sağlamıştır. Böylece bütçe açığı kapatılabilecektir. Osmanlı Hükümet ise buna karşılık 80 milyon varidat göstermiştir.*

*Reji Jenerale Şimendifer adında Fransız şirketine Anadolu Demiryolu yapma imtiyazı veriliyor:*

*1. Samsun(Liman) – Sivas – Harput – Ergani hattı.(İstanbul, Eskişehir, Ankara hattının Sivas’a kadar uzatılacak olması bu kısım önemli kılıyor)*

*2. Ergani – Bitlis – Van hattı.*

*3. Trabzon – Erzurum hattı.*

*4. Sivas – Erzincan – Erzurum hattı.(Asker sevkîyatının yapılacağı başlıca yol olacaktır. İstanbul ile bağlantısı sağlanacaktır.)*

*5. Samsun – Sivas – İstanbul hattı...”<sup>27</sup>*

15 Şubat 1914 tarihli Alman – Fransız anlaşması, büyük savaştan hemen önce imzalanmış en önemli uluslar arası gizli anlaşmalardan biri olarak kabul edilmiştir. Maddeleri ise şu şekilde özetlenmiştir:

*“1. Demiryolu yapımı ve işletmesi bakımından Kuzey Anadolu Fransız etkinlik bölgesi olarak tanınmıştır. Karadeniz demiryolları ile Bağdat demiryollarının birbirlerine bağlanması için anlaşmalar yapılmıştır. Bütün kumpanyaları tatmin edecek trafik hükümleri kabul edilmiştir. Ereğli limanı Fransızlar ve Almanlar tarafından ortaklaşa yapılacaktır.*

*2. Suriye Fransız etkinlik bölgesi olarak tanınmıştır. Suriye demiryollarının, Trablusşam’dan Fırat üzerindeki Deyriçor’a bir hat döşemesi kabul edilmiştir. Bağdat demiryolu ile Suriye demiryolları arasında bir trafik anlaşması yapılmıştır.*

*3. Anadolu ve Bağdat demiryolunun geçtiği yerler Alman etkinlik bölgeleri olarak tanınmıştır. Kuzey Suriye’de, Alman ve Fransız haklarının çatışmasını önlemek için bir tarafsız bölge belirlenmiştir.*

*4. Deutsche Bank ve Osmanlı Bankası, birbirlerinin ayrıcalıklarına karşılıklı saygı göstermek, birbirlerinin etkinlik bölgelerinde demiryolu ayrıcalıkları almaya yönelmemek ve birbirlerinin demiryollarının yapımını ve işletmesini baltalayacak hiçbir harekette bulunmamak konusunda anlaşmışlardır.*

*5. Yapımı düşünülen Alman ve Fransız demiryollarının, hiç olmazsa yeteri kadar finanse edilmesini sağlamak için, Osmanlı İmparatorluğunun gelirlerinin artırılmasına yöneltilmiş diplomatik ve mali önlemlerin alınması konusunda*

<sup>27</sup> “Anadolu ve Suriye Hududu Mutasavver”, *Sabah*, 19 Nisan 1914, s. 1.

*anlaşmaya varılmıştır. Başlanılmış olan demiryollarına ara vermeden devam edilmesi ve her iki tarafın da Osmanlı hazinesinden aynı oranlarda yardım görmesinin sağlanması da kararlaştırılmıştır.*

*6. Deutsche Bank, Osmanlı Bankası'nın 69,4 milyon frank değerindeki Bağdat demiryolu hisselerini satın almayı kabul etmiştir. Ödemenin, bir Alman ortaklığı tarafından garanti edilmiş olan 1911 ikinci dönem Osmanlı gümrük tabvilleri ile yapılması kararlaştırılmıştır.”<sup>28</sup>*

Söz konusu gizli anlaşma, demiryolu inşa etmek isteyen bir devletin, uluslararası bir komploya maruz bırakıldığına delil olduğu gibi, aralarında ciddi menfaat çatışması bulunan iki devletin, ortak menfaat konusunda nasıl uzlaşabildiklerinin de bir ispatı olma özelliğini taşımaktadır.

Gelişmeleri yakından takip eden İngiltere ise, 14 Şubat tarihli anlaşmaya İngiltere şu şartları koymak şartıyla muvafakat vereceğini bildirmiştir:

1. Yapılacak hattın Basra'da son bulması,
2. Basra'da bir liman inşa edilmesi ve bu limanın Alman ve İngiliz yatırımcıların ortak kontrolü altında bulunması,
3. Basra'dan daha ileri bir noktaya hat inşası izninin kendisine ait bulunması.

İngiltere'nin söz konusu tavrının, temelde Hindistan'daki çıkarlarının korunmasına yönelik olduğu düşünülmüştür.<sup>29</sup>

İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında en son olarak Haziran 1914'te imzalanan antlaşmayla, İngiltere'nin koymuş olduğu şartlar dikkate alındığı gibi, Fırat, Dicle ve Şattularap trafiği, Mezopotamya'nın sulanması, Kuveyt'in durumu gibi konularda da uzlaşma sağlanmıştır.<sup>30</sup>

1914'te demiryolu artık Halep'e ulaşmış bulunuyordu. Böylece Suriye'ye kadar olan yerlerin bağlantısı sağlanmış oldu demektir. Bu durum Türklerin ya da Türklerle güçlü bağları olan üçüncü bir ülkenin, güç birliği yaparak Mısır'a saldırmasını mümkün kılabilirdi. Tam da bu noktada, İngiltere'nin olup bitene seyirci kalması beklenemezdi.

*“Hiç şüphe yok ki, Türklerin harap edildiğine ne Almanya ne de Avusturya – Macaristan oturdukları yerden seyirci kalamazlardı. Çünkü, Türklerin*

<sup>28</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Çev.: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Ed.: Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yay., İstanbul, 2003, s. 228-229.

<sup>29</sup> E. M. Earle, “Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu – Emperyalizmle Alakadar Bir Tetkik”, Çev.: Münür Reşit, *Demiryolları Mecmuası*, İstanbul, 1933, S. 103(Ayrınbasım), s. 646.

<sup>30</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*..., s. 236-237.

*yer yüzünden kalkması, dünyanın dengesinin İngiltere lehine şiddetle bozulması anlamına gelmekteydi.”<sup>31</sup>*

Osmanlı Hükümeti'nin finans sorununun çözümündeki ortakları; Osmanlı Bankası (Banque Imperiale Ottomane), Banque Russo-Asiatique ve Banque Internationale de Commerce de St. Petersburg olmuştur. İnşaat ve işletme işleri Régie Général'e (R. G.) bırakılmıştır.

Dört yıla yakın bir zamandır süren pazarlıklardan sonra R. G. Şarki Anadolu demiryolu inşasına artık başlayabilirdi. Rusların müdahale ve istekleri nedeniyle Erzurum, yapımı öngörülen hattın dışında bırakılmıştır. Karşılık olarak da, Aşkale'nin doğudaki son durak olması yönündeki Rus talebi yerine getirilmemiştir.

Bundan sonra, Avrupa'nın siyasi ve iktisadi çıkarları, etkili bir biçimde Rus ve İran sınırlarının yakınlarına kadar sokulmuş oluyordu.<sup>32</sup>

Öte taraftan, Bağdat demiryolunun bittiği yerde Alman ticari ajanlarının Basra Körfezi'ne yönelik faaliyetlerinin yoğunlaşması Hint yolunun güvenliğini kaybetmek istemeyen İngilizleri harekete geçirmiş, böylece yeni bir İngiliz – Alman sürtüşmesi çıkmıştır. 15 Haziran 1914'te yapılan bir antlaşmayla meselenin halli mümkün olmuştur. Buna göre; İngiltere, Alman Bağdat demiryoluna yönelik koymuş olduğu engeli kaldırmış, Almanya da Basra'daki İngiliz egemenliğini tanımıştır. Ne var ki, I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle, anlaşma işlerlik kazanmamış ve tüm çabalar sonuçsuz kalmıştır.<sup>33</sup>

Demiryolu inşasının taraflar açısından pek çok getirisinin olması, yaşanan rekabetin her zaman yüksek tempoda geçmesine vesile olmuştur.

Söz konusu yatırımın siyasi, askeri, ticari sonuçlarıyla beraber Osmanlı Devleti'nde yaratmış olduğu katma değer de oldukça önemliydi. Bağdat demiryolunun tamamlanan kısımlarındaki durum yüzleri güldürmüştür. 1912'de hat uzunluğu 609 km iken, 1913'te aynı kalmış, 1914'te ise 887 km'e çıkmıştır. Yolcu sayısına bakıldığında, 1912'de 288.833; 1913'te 407.474; 1914'te de 597.675 kişi olmuştur. Km başına gayrisafi milli gelir ise, 1912'de 5.315; 1913'te 3.786; 1914'te de 8.177 frank düzeyinde gerçekleşmiştir (Balkan ve Dünya savaşları, yolcu sayılarının bu denli artmış olmasında ve gelir düzeyinde görülen dalgalanmalarda etkili olmuştur).<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Kazım Karabekir, *Tarih Bununca Türk – Alman İlişkileri*, Emre Yayınları, I. Baskı, İstanbul, 2001, s. 142.

<sup>32</sup> Can, a.g.e., s. 157.

<sup>33</sup> H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, 1. Baskı, Ankara, 2004, s. 254.

<sup>34</sup> Earle, *Bağdat Demiryolu ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*..., s. 215.

Ayrıca, Almanların, 1911 yılında muhtelif kısımlarda ve eş zamanlı olarak başlattıkları demiryolu inşası hızlı bir şekilde ilerlemiş ve 1914 Yazına kadar toplamda 632 km'ye ulaşılmıştır. Torosların ve Amanosların tünel ile aşılması gereken yerlerinin çalışmasına devam edilmekle birlikte, Bulgurlu – Ulukışla – Karapınar(91 km), Durak – Yenice(18 km), Adana – Mamure(151 km), Toprakkale – İskenderun(59 km), Raco – Halep – Telebtay(304 km), Bağdat – Sarma(120 km) hatlarının büyük bir bölümü tamamlanmıştır.<sup>35</sup>

### **Sonuç**

Balkan faciasından sonra Anadolu'daki yatırımlara hız vermeye çalışan Osmanlı Hükümeti, öncelikleri arasına demiryolları inşası işini de almıştır. Çok geniş bir alanda gerçekleştirilecek olan demiryolu inşası, Anadolu'nun doğusu, batısı, kuzeyi ve güneyi arasındaki akışın seri bir biçimde sağlanmasını mümkün kılacaktır. Ayrıca, Bağdat, Basra istikameti ile Suriye bölgesi de projeye dahil edilmiştir.

Ancak, bu projenin hayata geçirilebilmesi ciddi bir mali külfet ve teknoloji gerektirdiği içindir ki, Osmanlı Hükümeti ile Avrupalı devletler arasında bir konsensüsün sağlanmasını da zorunlu kılmıştır. Farklı farklı ve çoğu kez de birbirine zıt menfaatler istikametinde hareket etmekte olan Dövel-i Muazzama'yı uzlaştırmak hiç de kolay bir iş değildi.

Akdeniz ve Basra Körfezi sahasını en etkili bir biçimde kontrol altında tutan İngiltere, hiçbir surette güçlü bir Almanya'nın Osmanlı'yı istediği gibi kontrol etmesini istememiştir. Öte yandan, Berlin – Bağdat demiryolu hattının baş aktörü olan Almanya da, böylesine büyük bir yatırımı tek başına yapabilecek mali güce sahip olmadığından, bu durumu bertaraf etmek için Fransa'nın sahip olduğu finansal gücü devreye sokmak mecburiyetindeydi. Ayrıca, Şarki Anadolu'ya sınırdaş olan ve aynı zamanda sıcak denizlere açılabilme hedefini diri tutan Rusya'nın göz ardı edilmesi de mümkün görünmüyordu.

İngiltere, Fransa ve Rusya'nın bir blok halinde çalışıyor olması hem Osmanlı Devleti'nin hem de Almanya'nın işini epeyce zorlaştırmıştır. Her şeye rağmen bu durum, Anadolu'yu her yönden mamur hale getirmek isteyen Osmanlı Hükümetini çaresiz bırakmamıştır. Gerek Almanya, gerekse Fransa nezdinde yürütülen uzun süreli görüşmelerin ardından hem Fransa, hem de Almanya ile anlaşmalar imzalamaya olanağı yaratılmıştır. Ancak anlaşmalardan çıkan önemli sonuçlardan birisi, Osmanlı Devleti'nin, her ne olursa olsun hatları inşa etmek pahasına, sahip bulunduğu bir takım imtiyazlardan Almanya ve Fransa yararına vazgeçmiş olmasıdır. Benzer durum, İngiltere ve Rusya bakımından da geçerli olmuştur. Bu da, Osmanlı Devleti'nin hatlara dair nüfuzunun olamayacağını göstermesi bakımından dikkate değerdir.

<sup>35</sup>Ahmet Onur, *Türkiye Demiryolları Tarihi (1860-1953)*, K.K.K Askeri Basımevi, İstanbul, 1953, s. 24-25.

Bir diğer önemli tespit olarak da, dönemin Osmanlı basını, hatların inşasını askeri, siyasi, ticari, sevkiyat vb. nedenler bağlamında çok önemli görmekte birlikte, büyük güçlerin petrol konusunda verdikleri mücadele açısından değerlendirme ya da irdelene lüzumunu görmemiştir. Oysa dünyadaki gelişmeleri yakından takip etmek ve meseleleri gündeme etkili bir biçimde taşımak ülke menfaatleri açısından son derece önemlidir.

Osmanlı Devleti, birbirlerine karşı zıt menfaatlere sahip bulunan ve hatta çatışma noktasında bulunan Almanya, İngiltere, Rusya, Fransa'ya inşa ettirmek istediği demiryolu hatlarını, kendi haklarını koruyarak ya da geliştirerek yaptırabilecek konumda görünmekteydi. Fakat, söz konusu devletler, birbirleriyle gerçekleştirdikleri mutabakatlar, hatta imzaladıkları gizli anlaşmalar vasıtasıyla bu durumu ters yüz etmiş ve Osmanlı Devleti'ni dış politika bağlamında bir başarısızlıkla karşı karşıya bırakmışlardır.

Dışa bağımlılığın bu denli yüksek olduğu ülkelerde sonucun benzer olması elbette ki kaçınılmazdır. Sadece denge politikalarıyla menfaat korumanın mümkün olamayacağı aşikârdır. Sanayi, finans, teknoloji, nitelikli insan gücü gibi konularda da ileri düzeyde gelişmek vazgeçilmez bir gerekliliktir.

### **Kaynakça**

#### **Gazeteler**

İkdam

Peyam

Sabah

Tanin

Tercüman-ı Hakikat

#### **Diğer Makale ve Kitaplar**

AĞAOĞLU, Ahmet, "Vilayat-ı Şarkiye Meselesi", *Tercüman-ı Hakikat*, 22 Nisan 1913.

-----, "İstikbalimiz 1", *Tercüman-ı Hakikat*, 17 Eylül 1913.

-----, "İstikbalimiz 2", *Tercüman-ı Hakikat*, 18 Eylül 1913.

-----, "Osmanlı – Rus İtilafı", *Tercüman-ı Hakikat*, 28 Teşrin-i Evvel 1913.

CAN, Bilmez, Bülent Can, *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2000.

EARL, Edward Mead, "Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu – Emperyalizmle Alakadar Bir Tetkik", Çev.: Münür Reşit, *Demiryolları Mecmuası*, S. 103(Ayrıbasım), İstanbul 1933.

-----, *Bağdat Demiryolu ve Petrol Yolu Savaşı (1903-1923)*, Çev.: K. Yargıcı, N. Uğurlu, Ed.: Ö. Andaç Uğurlu, Örgün Yay., İstanbul 2003.

HÜLAGÜ, Metin, *Hicaz Demiryolu: Bir Umudun İnşası*, Ed: Salih Gülen, Yitik Hazine Yay., İstanbul 2008.

KARABEKİR, Kazım, *Tarih boyunca Türk – Alman İlişkileri*, Emre Yayınları, I. Baskı, İstanbul 2001.

ONUR, Ahmet, *Türkiye Demiryolları Tarihi(1860-1953)*, K.K.K Askeri Basımevi, İstanbul 1953.

SOY, H. Bayram, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi(1890-1914)*, 1. Baskı, Ankara 2004.

TEPEKAYA, Muzaffer, "Osmanlı – Alman İlişkileri (1870-1914)", *Türkler*, Editörler: H. Celal Güzel vd., Yeni Türkiye Yayınları, C. 13., Ankara 2002.