



## İNGİLİZ KAYNAKLARINA GÖRE TRANS- İRAN DEMİRYOLU PROJESİ (1903-1914)

Dr. Öğr. Üye. Aysel ERDOĞAN\*

### ÖZ

İngiltere'nin sömürgelerini koruma politikasında XIX. yüzyıldan itibaren demiryolları önemli bir yer tutmuştur. Sanayi devriminin etkisi ile yaşanan gelişmeler sonucunda İngiltere'nin özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında demiryolları konusunda önemli gelişme gösterdiği görülmektedir. Rakip güçlerin sömürgelerine giden yolları kontrolü altına almasını istemeyen İngiltere, bu bölgelere demiryolu inşa etmek suretiyle bölge üzerindeki kontrolünü arttırmak istemiştir. Bu bölgelerin başında gelen Hindistan, İngiltere için her daim önemli olduğu gibi bu dönemde de önemini korumuştur. Rusya ise İngiltere ile olan mücadelesinde İran'ı kullanarak bu devlet üzerinden İngiltere'nin Hindistan'daki sömürgelerini tehdit etme politikası uygulamıştır. Güney İran'da İngiliz etkisini azaltmak isteyen Rusya, bunun ancak İran içlerine uzanacak bir demiryolu inşası ile mümkün olacağını görmüştür. Trans İran demiryolu projesi Ruslar tarafından bu amaç doğrultusunda planlanmıştır. Bu proje İngiltere'de Hindistan sömürgeleri konusunda büyük endişe uyandırmış, İngiltere'nin Rusya ile anlaşmazlık içerisine girmesine yol açmıştır. Bu anlaşmazlıkta denge politikası uygulayan İran ise kendi başına demiryolu inşa edecek güce sahip olmadığı için ülke ekonomisini geliştirmek adına bu devletlerden istifade etmeye çalışmıştır. Almanya'nın Bağdat demiryolu projesi, Rusya'nın demiryolunun giderleri konusunda maddi desteğe ihtiyaç duyması, İngiltere'nin İran'ı Rus kontrolüne bırakmak istememesi gibi sebepler sonucunda İngiltere ve Rusya arasında işbirliği anlaşması gerçekleşmiş ve İran'da demiryolu inşası konusunda iki devlet arasında görüşmeler yapılmıştır. Çalışmada İngiltere'nin İran demiryolu siyaseti konusunda Rusya ile yaşadığı anlaşmazlık, demiryolu projesi konusunda yapılan planlamalar ve sonuçları ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** İran, İngiltere, Rusya, Almanya, Trans-İran Demiryolu.

## TRANS - IRAN RAILWAY PROJECT ACCORDING TO ENGLISH RESOURCES (1903-1914)

### ABSTRACT

In the policy of England to protect the colonies In the XIX. century, railways have an important place. As a result of the developments experienced with the effect of the industrial revolution, especially in the second half of the XIX. century, England significant progress was made in the area of railways. England, which does not want rival powers to take control of the roads to its colonies, has increased its control over the region by building railways to these regions. India, which is one of these regions, has always kept its importance in this period as it is important for England. Russia, on the other hand, used Iran in its struggle with England and implemented a policy of threatening the British colonies in India. Russia, which wants to reduce the British influence in southern Iran, saw that this would be possible only through the construction of a railway that would extend to the interior of Iran. The Trans Iran railway project was planned by the Russians for this purpose. This project aroused great concern about the Indian colonies in England and led to a conflict with Britain. Iran, which implements a balance policy in this dispute, has tried to benefit from these states in order to develop the country's economy because it does not have the power to build a railway on its own. Germany's Baghdad railway project, Russia's need for financial support on railways, and Britain's failure to want to leave Iran under Russian control resulted in a co-operation agreement between Britain and

\* Osmaniye Korkut Ata Üniv. Fen Edebiyat Fakültesi, ayselerdogan@osmaniye.edu.tr, Orcid ID: 0000-0003-0319-1976

Russia, and talks on railway construction in Iran. In this study, are discussed the disagreement with Russia about the Iranian railroad policy, the planning of the railway project and the results.

**Keywords:** Iran, Britain, Russia, Germany, Trans-Persian Railway.

## GİRİŞ

Endüstri devrimi ile birlikte yaşanan siyasal, ekonomik ve toplumsal gelişmeler “demiryolu çağını” başlatmıştır. Demiryolu ağı sayesinde kömür, uzak bölgelere taşınabilmiş, böylelikle Avrupa’da kömürle çalışan makineleri barındıran fabrikalar hem büyümüş, hem de uzak bölgelere kadar yayılmıştır. Endüstrileşmenin önemli bir unsuru olan demiryolları özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında emperyalizmin bir simgesi haline gelmiştir (Sander 1989: 211). Hindistan’daki demiryolu çalışmaları İngiltere’nin emperyalist yönünün önemli bir örneğini oluşturmaktadır. İngilizler tarafından Hindistan’da inşa edilen demiryolu hatları, tamamen İngiliz sömürgeciliğine hizmet amaçlı gerçekleştirilmiştir. İngilizler bu hatlarla İngiliz sermayesinin Hindistan pazarlarında aktif olmasını sağlamışlardır. Demiryollarını emperyalizmin bir aracına dönüştüren Avrupalılar, lokomotifin gücünden oldukça etkilenmişlerdir. İngiliz devlet adamı Lord Salisbury’nin demiryolu emperyalizm ilişkisini “Muhteşem organizasyonlar ve günümüz lokomotifinin daha muazzam araçları gelecekte büyük imparatorlukların habercisidir” şeklinde açıkladığı belirtilmiştir (Avcı 2015: 265-266).

Modern ulaştırma araçlarından birisi olan demiryolu bugünkü modern anlamıyla XIX. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlamıştır. Demiryolu teknolojisinin öncelikle İngiltere’de gelişme göstermesinde İngiltere’nin sanayi inkılabı konusunda göstermiş olduğu gelişme etkili olmuştur (Özyüksel 1999: 52). Sanayi inkılabı süresince hızlı ulaşım araçlarına duyulan ihtiyaç artmış, bu durum demiryolunda gelişmeyi beraberinde getirmiştir (Engin 2002: 462). Endüstri devriminin ilk aşamasında demir büyük rol oynarken ikinci aşamada her alana egemen olan çelik özellikle demiryolları konusunda büyük yararlılık sağlamıştır. Endüstri Devrimi ile teknolojisini geliştirme fırsatı elde eden İngiltere, bunun sonucu olarak zaman içerisinde demiryolu ağları geliştirecek altyapıya kavuşmuştur. Böylelikle İngiltere 1860-1913 yılları arasında demiryolu uzunluğunu iki katına çıkarmıştır. İlerleyen yıllarda demiryolu yapımının Avrupa’nın diğer ülkelerinde de hızlanmasına bağlı olarak Avrupa endüstrisinin gelişiminin de hız kazandığı görülmüştür. Rus hükümeti, demiryolu ağı sayesinde mutlak otoritesini doğuda Pasifik ve güneyde Asya’nın içlerine kadar genişletmiştir. Endüstrileşmenin önemli bir unsuru olan demiryolu, hammaddenin fabrikaya taşınmasını, üretilen bir ürünün ise pazarlara dağıtılabilmesini sağlamıştır (Sander 1989: 212-213). Hobsbawn’ın “hiçbir yenilik insanın hayal gücünü, demiryolu kadar alevlendirmemiştir.” dediği belirtilmiştir. Bundan sonra demiryolu yapımında büyük artış yaşanmış, 1852 yılına gelindiğinde İngiltere’de demiryolunun ulaşmadığı yalnızca üç şehir kalmıştır. Demiryollarını emperyalizmin aracı olarak gören İngiltere, demiryolları ile Hindistan üzerinde kontrolünü arttırmış, Hindistan’ın doğal kaynakları dünya pazarlarına açılmıştır. Demiryolu, İngiltere’nin Hindistan için mal üretmesini sağlarken Hindistan’ın kendisi için mal üreten bir memleket olmasını da engellemiştir (Engin 2015: 265). Hindistan’ın İngiliz sömürgeciliğinde taşıdığı önemi İngilizlerin XX. yüzyılda dahi Rusya ile anlaşmazlıklarında önemli bir mesele olarak varlığını sürdürmüştür.

Nitekim Trans-İran demiryolu projesi de İngilizlerin Hindistan'a yönelik Rus tehdidinden duydukları endişenin bir sonucudur.

İngilizlerin ilk demiryolu girişiminde ticari malların Hindistan'a naklini kolaylaştırmak amaçlanmıştır (Soy 2000: 309). İngiltere demiryolu ağı ile sadece ticari kar elde etmeyi değil aynı zamanda sömürgesi Hindistan'ın savunmasını da kolaylaştırmayı amaçlamıştır. Bu noktada Hindistan'ın güvenliği konusunda stratejik öneme sahip bir bölge olan İran ön plana çıkmıştır. Hem Rusya hem İngiltere için stratejik bir öneme sahip olan İran, "Hindistan bahçelerinin duvarları" olarak adlandırılan Afganistan gibi Hindistan İmparatorluğu'nun güvenliğinin sağlanmasında önemli rol oynamıştır. İngiltere'nin İran'a olan ilgisi ekonomi politikasını da etkilemiştir. Afganistan'dan farklı olarak İran, İngiliz malları için gelecek vaat eden bir pazar olarak görülmüştür. Nitekim İngiltere'nin bir demiryolu ağı ile İran'ın ekonomisi ve İran Sarayında kontrolü ele geçirebileceği düşünülmüştür. Aynı zamanda İngiltere, Ruslar tarafından askeri birliklerin İran sınırına nakli için oluşturulacak Rus demiryolları planlarını engellemek istemiştir (Galbraith 1989: 248). Nitekim XIX. ve XX. yüzyılda İngiltere'nin İran politikası Hindistan güzergâhında yer alan bir bölgede rakiplerinin üstünlük kurmasını engellemek doğrultusunda şekillenmiştir. Trans- İran Demiryolu projesi esasında İngiltere ve Rusya'nın İran'ın kontrolünü birbirlerine vermemek adına gösterdikleri bu çabanın sonucunda meydana gelmiştir. İngiltere bu yarışta sanayi inkılabının verdiği imkânlar sayesinde rakiplerine karşı üstün konumda olmuştur.

### 1. XIX. Yüzyılda İngiliz demiryolu projeleri

İngiltere'nin XIX. yüzyılın başlarından itibaren uyguladığı politikasında İran, yaklaşık bir asır boyunca İngiltere ve Rusya'nın, Napolyon döneminde (1804-1814)ise Fransa'nın da yer aldığı bir rekabetin içerisinde kalmıştır (Karadeniz 2011:249). Rusya, XIX. yüzyılın başlarında İngiltere'ye karşı Türkistan'da güçlü bir konum elde etmek adına İran'ı kullanma ve bu devlet üzerinden Afganistan başta olmak üzere Hindistan havalisinde problemler çıkmasını sağlayarak İngiltere'yi güç duruma düşürmeye çalışmıştır. İngiltere ise Rusya'nın İran ve Afganistan'ı kullanarak Türkistan'da hâkim olma stratejisi karşısında bu bölgede stratejik yönden kendisi için önemli olan mevkiiler üzerindeki nüfuz alanını güçlendirme politikasını sürdürmüştür (Driault 2010: 374-380).

İngiltere, XIX. yüzyılın sonlarında Hindistan üzerinde yer alan stratejik noktaları kendi kontrolü altına alma politikası uygulamıştır (Özyüksel 2002: 471). Genel olarak, Orta Doğu ve Hindistan'daki demiryolları, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İngilizler tarafından hem teşvik edilmiş hem de demiryollarına yatırım yapılmıştır. Hindistan'ın ilk demiryolu 1840'larda İngiliz yatırımı ile inşa edilmiştir (Chen 2015:37; Hughes 1981: 7). Demiryolları Hindistan'ın ulaşım sektöründe önemli değişiklikler yapmıştır. İngiliz ticari firmaları, Hindistan'daki demiryolu inşasının ilk desteğini oluşturmuştur. İngilizler, demiryolu inşasının nakliye ücretini düşüreceğini, ham Hint pamuğuna erişimi sağlayacağını ve Hint Pazarlarını İngiliz ürünlerine açacağını düşünmüşlerdir. Hindistan'da 32 km uzunluğundaki ilk yolcu hattı 1853'de açılmış, 1880'lerde ve 1890'larda ağın erişimi oldukça artmıştır. Hattın uzunluğu 1880 yılında 15,000'den 1913'de 54,000'e ulaşmıştır. Ağın genişlemesi 1913'ten sonra devam etmişse de yavaşlamıştır. Başlangıçta ekonomik kaygılar demiryolu inşasının oluşumunda etkili olurken 1870'lerden itibaren siyasi ve kalkınma amaçları ön plana çıkmaya başlamıştır.

Demiryolları kısmen kıtlıkların etkilerini hafifletmek, isyanları azaltmak ve sınırı savunmak için inşa edilmeye başlanmıştır (Bogart 2015:4-5). 1840'lı yıllarda Hindistan'da başlayan demiryolu çalışmaları sonrasında da devam etmiş, 1900'de trenler Hindistan topraklarının çoğundan geçmeye başlamıştır. Orta Doğu'da ise İngiltere 1880'lerde Mısır'ı işgal ettikten sonra mevcut demiryolu sistemini inşa etmeye çalışmıştır (Hughes 1981: 7).

1860'lı yılların ortalarından itibaren Fransız, Alman, Avusturyalı ve İngiliz girişimcilerin imtiyaz elde etmek için İran hükümeti ile çeşitli şekillerde bağlantılar kurdukları ancak başarılı olamadıkları görülmüştür. Fakat 1872 yılında İngiltere'nin Reuters ajansı, İran'da demiryolu inşası konusunda tekel sağlama noktasında başarı sağlamış, Hazar'dan Basra körfezine uzanacak bir hat inşası için imtiyaza sahip olmuştur (Fisher 2012: 138). Bir İngiliz finans kuruluşu olan Baron Reuter tarafından imzalanan 1872 Reuter İmtiyazıyla birlikte Hazar ve Basra körfezi arasında demiryolları inşaatına başlama girişimi ortaya çıkmıştır. Temmuz 1873'te Hazar Enzali limanından Tahran'a bir demiryolu açılmış ancak İmtiyazın iptali nedeniyle durdurulmuştur. 1879 Kasım'ında İngiltere, İran'la iletişimini geliştirmek için Kandahar'dan Herat'a bir demiryolu planlamışsa da sonuç alınamamıştır (Markhan 1874: 544).

İngilizlerin Güney İran'daki etkisini sınırlandırmak isteyen Ruslar, bunun ancak Kemanşah'tan Sistan'a uzanacak bir demiryolu ağı ile mümkün olabileceğini görmüşlerdir. Lord Salisbury (1874'te Hindistan Devlet Sekreteri ve 1878'de Dış İşleri Sekreteri), Rusya'nın Körfez'e inme riskini doğuracak olan Tahran'a yürüyemeyeceğini savunmuştur. Nitekim Rusya, Sibiryaya demiryolunu bitirip Mançurya'daki görevini tamamlayana kadar, İran üzerinde herhangi bir baskı uygulamamıştır (Firdous 2006-2007: 881). 1880 yılından itibaren İngilizler 'in İran'daki demiryolu konusunda ilgileri yeniden artmıştır. Bu ilginin artmasında Rusların Afgan sınırı yakınında ve Basra körfezi yakınında Horasan'ın içlerine doğru uzanan Tahran'da demiryolu inşası girişimi etkili olmuştur (Fisher 2012: 138). İngiltere, Basra körfezini güvence altına alarak Hindistan'ı korumak istemiştir (Soy 2000:309). New York Journal gazetesinde Rusya'nın İran ve Afganistan aracılığı ile Basra körfezine ulaşmak istediği ve bu durumun da İngiltere ile açık bir düşmanlığa sebep olacağı belirtilmiştir (New York Journal, November 4: 1899). Bu tarihten sonra İngiltere Basra körfezi ve Sistan'ın güneyi ile yakından ilgilenmiş Rusların demiryolu ağı ile Basra körfezine doğru İran içlerine genişlemesinden endişe etmiştir. Bu sebeplerle İngiltere; Orta Doğu, İran ve Hindistan'daki demiryolları konusunda, geniş ticaret yollarını Mezopotamya'dan Basra Körfezi'ne ve daha sonra Hindistan'a bağlayan daha güçlü bir ulaşım ağına sahip olmayı istemiştir. Bu arada, İngiliz-Rus rekabeti demiryollarını da etkilemiştir. İngiltere, güvenlik nedeniyle İran'da geliştirilen bir Rus demiryolu sistemini görmek istememiştir. İran ise kendisini güçlendirmek için demiryolu inşaatını kullanmak istemiştir. Demiryolları konusunda diğer bir alternatif Amerikan yatırımları olup İngiltere ve Rusya bunun olmasını önlemek için güçlerini birleştirmiştir. Böylece, iki Avrupa gücünün rakip olduğu ancak diğer güçlerin İran'dan diğer taraftan bir avantaj elde etmesini engelleme konusunda ortak bir anlayışa sahip oldukları görülmüştür. Bu nedenle İran demiryolları hem İngiltere hem de İran için karışık bir mesele haline gelmiştir (Firdous 2006- 2007: 881; Galbraith 1989: 248-262).

Rusya'nın Afganistan ve İran aracılığıyla Basra körfezine demiryolu inşası konusundaki kararlılığı gazetelere de yansımış olup bu yolun doğrudan Hint okyanusu ve Afrika'nın doğu kıyıları ile bağlantı sağlayacağı belirtilmiştir. Afganistan'a yakın bir noktadaki Rus bölgesinden, Afgan sınırı Belucistan'dan yaklaşık 80 mil uzaklıktaki Türkistan şehri Kushid Han Kale'ye demiryolu ile giriş sağlanabilmektedir. Demiryolunun Herat aracılığı ile Afganistan'ın kuzeyine demiryolunun inşasının tamamlanması halinde Rusların İngiliz Hindistanı'na yaklaşacakları, Rusların bu girişimlerinin doğrudan İngiliz çıkarlarına bir tehdit olarak kabul edildiği belirtilmiştir (New York Journal, November, 11, 1899). New York Journal gazetesinde 1899 yılında Rusya'nın Afgan sınırına yönelik askeri girişimleri olduğu, İran aracılığı ile gerekirse askeri güç kullanarak Basra körfezine uzanan bir demiryolu inşa etmek istediği şeklinde bir haber çıkmıştır. İran'a yönelik Rus girişimlerinin İngilizler tarafından yakından izlendiği, bu girişimlerin özellikle Rusya'nın faaliyetlerinin genellikle Hindistan doğrultusunda olduğu belirtilmiştir. Basra körfezinde bir liman elde etmesi halinde Rusya'nın önemli bir stratejik kazanç sağlayabileceği söylenmiştir (New York Journal, November, 12, 1899).

İngiltere'nin İran'daki etkisinin zayıfladığını ve İran'a karşı kesin bir politikasının olmadığını gören Curzon, Rusya'nın demiryolu ağı ile İran'daki etkisini arttırdığını ve körfeze yaklaştığını belirtmiştir. Diğer yandan Rusların Trans İran Demiryolu önerisi ile yakından ilgilendiklerini İngiltere'nin de İran konusunda kesin bir politika belirlemesi gerektiğini belirtmiştir (Firdous 2006- 2007: 881). İngilizlerin İran'ı koruma noktasında verdiği güvenceler 1888 yılında yetersiz kalmış, 1899 yılında İran Şahı kuzeyde herhangi bir güce verilecek demiryolu imtiyazının güneyde İngiltere'ye benzer imtiyazlarla eşleşeceğini bildirmiştir. XIX. yüzyılın sonlarında İran'ın İngiltere ve Almanya ile olan ekonomik çıkar çatışmasını göz önüne alan Rusya, İran Şahının bildirisinin de etkisiyle İran'ı 12 Kasım 1890'da demiryolu inşa yasağını kabul etmeye zorlamıştır (Fisher 2012: 138). Bu antlaşma ile İran "İran Hükümeti'nin, bu anlaşmanın imzalandığı tarihten başlayarak, İran topraklarında bir demiryolu inşa etmeyi, ya da demiryollarının inşası için bir imtiyaz vermeyi kabul etmemesine izin vermeyeceğini taahhüt etmiş; on yılın bitiminden sonra anlaşmanın yenilenmesinin derhal iki taraf arasında görüşülmesi ve anlaşmanın imzalanmasından sonra, iki hükümet tarafından daha önce imzalanan demiryollarına ilişkin tüm belgeler geçersiz sayılması kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte, Rusya demiryolları üzerinde düzenlemeyi bırakmamış, yaklaşık on yıl sonra Rusların ve İranlıların 1890 Anlaşmasını bir on yıl daha yeniledikleri söylentisi ortaya çıkmıştır. Kasım 1899'da Tebriz'den Buşehr'e uzanan bir demiryolu için inceleme yapmak üzere bir grup Rus mühendis Tebriz'e gelmiştir. 1900'de İran'a verilen bir Rus kredisi için yapılan anlaşmada İran başka bir hükümetin İran'dan on yıl boyunca demiryolu imtiyazını alamayacağını kabul etmiştir. 1890 Anlaşmasının bu şekilde yenilenmesiyle Rusya, İran'ın demiryolu gelişimine yine hâkim olmuştur (Yodfat 1977: 23).

İran'da Rusya ile Hindistan arasındaki demiryolu fikri ilk olarak 1909'da ortaya çıkmamış olup 1889, 1900 ve 1905'te böyle bir hat için teklifler N. A. Khomyakov da dâhil olmak üzere özel girişimciler tarafından yapılmıştır. Ancak Rus hükümeti tüm bu önerileri Kuzey İran'daki konumunun Hint Okyanusu ve Basra Körfezi'nin deniz kıyısından coğrafi izolasyonu doğrultusunda uygun olması ve bir demiryolunun İngiltere

ile anlaşmazlık yaratacağından endişe duyması sebebiyle reddetmiştir. 1889 yılında İran şahı ile gerçekleştirilen anlaşma ile İran'da Rusya'nın onayı olmaksızın demiryolu inşa edilmemesi konusunda Rusya, on yıllığına veto hakkına sahip olmuştur. Fakat bu tarihten sonra Rusya'nın Kuzey İran'da ticari üstünlüğünü kurmasını sağlayan izolasyon tehdit altına girmiştir. İran'da Rus karşıtı siyasi güçlerin ortaya çıkmasıyla, Transkafkasya ve Orta Asya'daki bölgelerde Rus ticari üstünlüğünün sürdürülmesi önemli bir mesele haline gelmiştir (Spring 1976:61).

## 2. Trans-İran Demiryolu Projesi

1907'den Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar geçen sürede İran'daki İngiliz politikası, Rusya'nın İran egemenliği konusunda tekrarlanan ihlallerini durdurmak ve kuzey İran'daki askeri varlığını meşrulaştırmak için Rusya'yla kapsamlı bir işbirliği sağlamak doğrultusunda olmuştur (Encyclopaedia Iranica, Great Britain iv. British Influence in Persia, 1900- 21). Rusya'dan Hindistan sınırlarına Avrupa ve Hindistan arasında bağlantı sağlayacak Trans- İran demiryolu projesi, özellikle İran'daki işbirliğinin önemli bir unsur olduğu XIX. yüzyılda İngiliz- Rus ilişkilerinin arka planının anlaşılması, 1905'ten sonra dış politikadaki Rus finansı ve endüstrisinin yeni rolüne tuttuğu ışık açısından oldukça önemlidir. Ancak projenin hazırlık aşamasına gelmiş olmasına rağmen Birinci Dünya savaşı sebebiyle başlangıç aşamasına geçilememesinden dolayı öneminin gözardı edildiği belirtilmiştir (Spring 1976:60).

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Rus dışişleri Bakanlığı görevlilerinin bir kısmı Rusya'nın Orta Asya'da genişlemesi, Orta Asya ve Hindistan'daki varlığının devamı ve korunması ile yakından ilgilenmişler ve bu durum bir anlaşmayı gerekli hale getirmiştir. Diğer yandan bazı Dışişleri Bakanlığı üyeleri, Avrupa'nın; Almanya, İtalya ve Avusturya Macaristan Üçlü İttifakı ve Fransa ve Rusya'nın İkili İttifakı olmak üzere iki kamp arasında bölündüğünü kabul etmişlerdir. XIX. yüzyılın sonu XX. yüzyılın başlarında Avrupa'daki güç dengesinde önemli değişiklikler gerçekleşmiştir. 1894'te, Fransız-Rus ittifakı, esasen Bismark ittifaklar sistemine karşı savunma tepkisi olarak kurulmuştur. Bu ittifaklar, iktidar mücadeleleri ile sonuçlanmış, bu gelişmeler İngiltere'yi Avrupa meselelerinde seyirci olmaktan ziyade aktif olmak zorunda bırakmıştır (Blewins 1998: 3).

XIX. yüzyılda İngiltere ve Rusya arasında anlaşmazlığın yaşandığı İran sorunu, Yakındoğu diplomasisinde önemli unsurlardan birisi olmuştur. 1891-92 yılları arasında Hindistan müsteşarlığı, 1899'dan 1905'e kadar Hindistan İngiliz Genel Valisi George Nathaniel Curzon, Asya'nın coğrafyası ile ticari ve politik sorunları üzerine detaylı bir çalışma yapmıştır. Hindistan meselesine de yakın ilgi duyan Curzon, İngilizlerin Basra körfezinde Ruslara karşı sürekli toprak kaybettiklerini belirtmiştir. Curzon, 1892 yılında "İran Sorunu" konusunda bir Rus limanı olan Basra körfezinin Neva ya da Volga'dan birçok vatanseverin rüyası olduğunu, barış zamanlarında dahi türlü zorlukla kurulmuş olan hassas dengeyi sarsacak, milyonlarca sterlin değerinde olan bir ticareti mahvedecek ve milletleri birbirine düşürecek bir kadar değerli olduğunu belirtmiştir (Curzon 1892: 465). Curzon'un İran meselesine olan bakış açısı, 1895'ten 1902'ye kadar İngiliz başbakanı olan Lord Salisbury'nin görüşüyle uyuşmamıştır. Curzon, Salisbury'nin İran'da yaklaşan Rus tehdidine karşı önlem almadığını savunmuştur. Curzon, İran'ın tarafsız bir bölge olamayacağını, Rus tehlikesine karşı İran, Tibet ve

Afganistan'da tedbir alınması gerektiğini savunmuştur. 1890'lardan 1902 yılına kadar geçen süreçte Rusya'nın faaliyetleri konusunda İngiliz halkının endişeleri hükümete yansımıştır. Kırım savaşından itibaren Rusya'nın planlarının İngilizleri yakından etkilediği belirtilmiştir (Blewins, 1998:5-14).

İran'da politik güç ve imtiyaz sağlama noktasında yaşanan Rus-İngiliz rekabeti 1904-1905 Rus- Japonya savaşı ile yavaşlamıştır (Busch 1967: 114). Rusya bu savaşta Japonlar karşısında ağır bir yenilgi almış, Mançurya'daki tüm haklarını Japonya'ya bırakarak Uzakdoğu'dan çekilmiştir (Armaoğlu 2015:48). Rusya'nın İran'ın kuzeyinde güçlü bir dayanak sağlamış olmasına rağmen Curzon başta olmak üzere İngiliz yetkililer İran'ın kontrolünü sağlama konusundaki isteklerinden vazgeçmemişlerdir. İngiliz görevliler bu dönemde Rusya'nın demiryolu ağı ile İran içlerine doğru genişleme faaliyetlerini yakından izlemişlerdir. Dönemin Rus gazetelerinde Rus-İran sınırından Tahran'a demiryolu yapıldığı konusunda haberlerin yapıldığı belirtilmiştir (Blewins, 1998: 15). Rus politikacılar Kuzey İran'ın ekonomik ve politik kontrolünü tamamlamayı ve güneye baskı yaparak Basra körfezindeki limanı ele geçirmeyi hedeflemişlerdir. 1901 yılında St. Petersburg hükümeti Basra Körfezi'ndeki Bağdat ve Bandar Abbas'da konsolosluklar kurmuştur. 1898'den 1903'e kadar St. Petersburg'da büyükelçilik sekreteri olan Sir Charles Hardinge, Ruslar için İran'ın İngiltere'nin Basra körfezinde elinde bulundurduğu kapının anahtarı olduğunu belirtmiştir (Blewins, 1998: 15). XX. yüzyılın başlarında Rusya'nın demiryolu sistemi Rusya'nın lojistik sorunlarını büyük ölçüde azaltmıştır. Rusya'nın demiryolu ağı ile bölgesel genişlemesinin yanı sıra Rusya'nın İran Şahına vermiş olduğu krediler de Rusya Dışişleri Bakanlığı görevlileri tarafından yakından takip edilmiştir (Williams 1966:361). Rusya'nın hızla gelişen ulaşım olanakları ve İran'daki etkisini artırması İngiltere'nin özellikle Hindistan'ın güvenliğini koruma noktasında endişelendirmiştir (Blewins, 1998: 5-16). 1902 yılında İngiltere'nin Japonya ile bir ittifak yapmasında özellikle İngiliz sömürge imparatorluğuna Asya'dan gelebilecek bir tehdit konusunda duyduğu endişe etkili olmuştur. Bu endişenin sebebi ise Rusya'nın 1891 yılında Trans Sibiryaya demiryoluna başlamış olmasıdır (Sander 1989: 261).

Rusya'nın bu dönemde demiryolu stratejisinde stratejik ve ekonomik çıkarları etkili olmuştur. Japonya ile yaşanan savaş (1904-5) Rusya'nın İran'da kendisinin dışında bir gücün demiryolu inşa girişimini engelleme konusundaki kararlılığını zayıflatmıştır. 1907 yılına kadar geçen süreçte İran'da yaşanan İngiliz- Rus rekabetinde taraflar birbirlerinin demiryolu girişimlerini yakından takip etmişlerdir. 1907 yılında özellikle İran'daki gerginliği azaltmak adına İngiltere ve Rusya arasında anlaşmanın imzalanmasından sonra iki taraf da kendi çıkarları gereği yeni bir politika belirlemiştir (Hauer 1991:194). Bu politikanın belirlenmesinde Almanya'nın Bağdat Demiryolu Projesinin önemli etkisi olmuştur. İngiltere, artık dünya siyasetinde yalnız kalma politikasını sürdüremeyeceğini görmüştür.

XIX. yüzyılın sonlarında İngiliz- Alman ilişkilerinde temel üç sorun Bağdat demiryolları; Alman donanması ve koloniler olmuştur. XX. yüzyılın başlarında, Almanya tarafından inşa edilen Bağdat Demiryolunun, Osmanlı İmparatorluğu'ndan geçmesi, Osmanlı-İran sınırına ve Basra Körfezi'ne ulaşması tasarlanmıştır. 1898'den itibaren Almanlar, Bağdat'tan Tahran'a bir karayolu ve demiryolu imtiyazı planlamışlardır (Chen 2015: 139). Almanların dış politikasında yeni bir çağı başlatan demiryolları diğer

yandan dünya güç dengelerinin değişmesinde etkili olmuştur (Sarolea 1912: 250-253). İngiliz gazetesi Times'te bu durumun İngilizleri Basra körfezindeki güvenlik ve imtiyazlarını kaybetme konusunda endişelendirdiği belirtilmiştir (The Times, Thursday, April 19, 1900). İngiltere ve Rusya, Bağdat demiryolunu İran'daki güvenlik ve prestijlerini tehdit eden bir unsur olarak görmüştür. Nitekim bu iki güç, Almanya'nın bölgede kendi hegemonyasını kurmasını engelleme noktasında kararlı olmuştur. Mayıs 1903'te Osmanlı Devleti tarafından imzalanan Bağdat Demiryolu Projesi Rusya'nın İngiltere'ye yaklaşmasında etkili olmuştur (Fraser 1909: 319-320; Sarolea 1912:249). Osmanlı topraklarında elde ettikleri demiryolu imtiyazını geliştiren Almanlar 1903 yılında imzalanan Bağdat demiryolu antlaşması ile Doğu politikasında önemli bir başarı kazanmışlardır. Bu başarı Almanların, ulaşım ağı ile doğu batı ticaretini elinde bulunduran İngilizlerin üstünlüğünü kırmasında etkili olacak olup Ortadoğu'da İngiliz-Alman rekabetine yol açacaktır (Avcı 2015: 269-271). Nitekim Bağdat demiryolu projesinin Rusya ve İngiltere arasında planlanan Trans-İran demiryolu projesinde de önemli etkisi olmuştur. İngiltere'nin bu girişiminde önceliği Hindistan'daki sömürgelerini korumaktır. İngiltere'nin bu endişesini Braudel " *Fakat ticaretin ve Ortadoğu ülkelerinin ötesinde, ana hedef uzaklardaki Hindistan'dır. Plassey Savaşı'ndan (1757) hemen sonra İngiltere burada başköşeyi tutmuş; kimse de onu yerinden kıpırdatamamıştır. Avrupa'dan Hindistan'a giden en kestirme yol Ortadoğu'dur, ivedilik taşıyan haberleri, kararları ve emirleri ulaştıracak en uygun yol budur. Ayrıca kahve ticareti Kızıldeniz'i yeniden canlandırmış ve İskenderiye yeniden baharat ve biber çağlarındaki gibi hareketli bir liman olmuştur. İhtilal öncesi Fransız politikasının Süveyş berzahının yoluyla yakından ilgilenmesini Doğu Hindistan İngiliz şirketi kaygıyla izlemektedir. İngiltere'nin endişesi, en güçlüsünden (başta Fransa) en çelimsizine (Cenova ya da Venedik) ya da Rusya gibi en uzak olan rakiplerine ve düşmanlarına kadar, Akdeniz'in Hint Okyanusu'na doğru açılmasıdır, çünkü Rusya bile Hindistan serabının ve gerçeğinin çekimine kapılmıştır*" sözleri ile dile getirmiştir (Braudel 1990: 86).

Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmiş olması İngilizleri Irak, Güney İran, Basra Körfezi ve Hindistan'daki rekabetten uzak ticari çıkarlarının zarar görebileceği ve yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalabileceği konusunda İngilizleri endişelendirmiştir. Nitekim İngiltere 1903 Antlaşması'nın kendi çıkarlarına aykırı maddelerinin uygulanmasını mümkün mertebe engellemeyi veya hiç olmazsa İngiliz görüşüne uyabilecek bir şekilde düzeltilmesini "Doğu siyasetinin eksenini" kabul ederek bunu ulusal amaç haline getirmiştir. İngiltere, Bağdat Demiryolu hattının Bağdat'tan Basra'ya kadar olan kısmının Alman kontrolünde olmasına şiddetle karşı çıkmıştır (Kocatürk 2010: 20-27).

İran, demiryolu meselesinde İngiltere ve Rusya arasındaki güç dengesini korumaya çalışmıştır. Örneğin, Ocak 1903'te Meşhed'den bir telgraf, Muzaffer el Din Şah'ın Rus Bankası'na Sarahlardan Meşhed'e ve Julfa'dan Tebriz'e olan demiryolları için imtiyazlar verdiğini ortaya koymuştur. Diğer yandan Mayıs 1904'te St. Petersburg'daki İran Bakanı Muşhir El Mülk'ün, Rusya'nın kuzeyde demiryolu inşa etmesi durumunda İngiltere'nin İran'ın güneyinde demiryolu inşası konusunda Şahın verdiği imtiyazı kullanma hakkına sahip olduğunu söylediği belirtilmiştir. İngiltere, 1908'den itibaren demiryolları konusunda daha aktif bir politikası izlemiştir. 6 Mayıs 1908'de İngiliz Elçiliği'ndeki Bay Loraine, İngiltere'de uzun vadeli siyasi etkiye yol



açabileceklerini ve İran hükümetinin otoritesini güçlendirebileceklerini savunarak demiryollarının önemine dikkat çekmiştir. İngiltere’de demiryolu sorunu, 26 Mayıs 1908’de petrol meselesi ile yeni bir boyut kazanmıştır. Haziran 1908’de Marling, petrolün etkisini hesaba katmanın gerekliliğini ve güneybatı İran’a yönelik İngiliz kaygılarını dile getirmiştir. Demiryolu bağlantısının özellikle petrolün de keşfedilmesi ile İran’ın güneybatısında İngiliz ticareti için avantaj sağlayabilecek bir unsur olarak görülmüştür (Chen 2015: 144-145). 1908 yılında İngiltere ve Fransa, Rusya’nın Uzak Doğu’da demiryolu inşaatına devam etmesi şeklindeki duyumlardan rahatsızlık duymuştur. Temmuz ve Ekim 1908’de Rusya’nın İran’da kötüye giden durumdan faydalanabileceği konusunda İngiltere’de ciddi tepkiler meydana gelmiştir. Özellikle İran’da durumun kötüye gitmesi İngiltere’nin Rusya ile anlaşmasını gerekli hale getirmiştir. Bu konuda Times gazetesinde İngilizlerin Asya’da Rusların işbirliğine ihtiyaç duydukları kadar Rusların Avrupa’da İngiliz işbirliğine ihtiyaç duydukları belirtilmiştir (Wilson 1984: 190-191). Almanya’nın Avrupa’da artan gücü, deniz silahları yapımında gösterdiği gelişme İngiltere’nin deniz üstünlüğünün tehlikeye girmesi İngilizlerin Rusya ile anlaşmasında etkili olmuştur (Sander 1989: 265).

İngiltere’nin Fransa ile anlaşmaya varması, Almanya’nın durumu, Uzakdoğu’da meydana gelen gelişmeler Rusya’nın İngiltere’ye yaklaşmasında etkili olmuştur. Japonlara yenilmesinin ardından dikkatini batıya ve Osmanlı İmparatorluğu üzerine çeviren Rusya’nın karşısında Avusturya ve Almanya gibi devletler yer almaktaydı. Bu nedenle İngiltere ile yakınlaşan Rusya’nın bu şekilde Avrupa’daki siyasi durumunu güçlendirebileceği düşünülmüştür. İngiltere açısından da Rusya ile anlaşmaya varmanın, Almanya’ya karşı Uzakdoğu’da İngiliz-Japon- Rus, Avrupa’da ise İngiliz-Fransız ve Rus bloğu sağlayabileceği düşünülerek karlı olacağı varsayılmıştır. 31 Ağustos 1907’de St. Petersburg’ta İngiltere ve Rusya arasında imzalanan anlaşma ile Asya’daki anlaşmazlık çözüme kavuşturulmuştur. Bu anlaşma ile Çin’den Osmanlı sınırına kadar olan bölgede iki devletin nüfuz alanı belirlenerek sınırları çizilmiş ve İran’da paylaşılmıştır (Uçarol 2015: 361-363). 1907 İngiliz Rus görüşmelerinde İngiltere’nin en büyük endişesinin Hindistan’ın sınır güvenliğini sağlamak olduğu, İngiliz Dış İşleri Bakanı Sir Edward Grey’in de bu antlaşmanın imzalanmasının asıl sebebinin Hindistan’ın güvenliği meselesi olduğunu söylediği belirtilmiştir. İngiltere bu antlaşma ile Rusya’yı Hindistan’dan uzaklaştırmak suretiyle Hindistan’a Ruslar tarafından gelebilecek bir tehdidi ortadan kaldırmıştır. Bundan sonraki süreçte İngiliz-Rus münasebetlerinin daha çok yakınlaştığı görülmüştür (Wilson 1984: 189). Bu antlaşma ile Rusya, Basra körfezine kadar uzanan İran’ın güneyindeki bölgelerin İngiltere’ye ait olduğunu kabul etmiştir. Böylelikle savaş öncesinde Rusya’nın doğu ve güney yönünde yayılma ihtimalinin önüne geçilmiştir (Karadeniz 2011:1014).

Bağdat Demiryolu projesinin ardından Rusya’da, Almanların demiryolu ağı ile batıdan Basra Körfezine yaklaştıkları, Rusların da kuzeyden körfeze acilen bir yol inşa etmesi gerektiği düşüncesi meydana gelmiştir (Yodfat- Abir 1977: 25). 1911 Ocak ayında Tahran ve Hanekin arasındaki hattın görüşülmesi sırasında, Bakanlar Konseyi, Rus Hazinesi’nin kabul etmemesine rağmen, İran demiryolu için uluslararası bir Societe d’Etudes’in kurulmasını kabul etmiştir. İran’daki demiryolları Rusya için acil bir gereklilik olarak görülürken devletin mali kaynakları üzerinde yeni bir yük oluşturmaması için çalışılmıştır. 1910 Aralık ayında bir Rus konsorsiyumu kurulmuş, konsorsiyum

demiryolu için on iki büyük Rus bankasından meydana gelmiştir. Burada bulunan temsilcilerin önemli bir kısmı demiryolu projesini desteklemiştir (The Times, London, 21 November 1910). Sazanov'un rahatsızlığı sebebiyle Aralık 1911 yılına kadar görevine ara vermesi üzerine Rusya'nın dış ilişkilerinde oldukça önemli bir mesele olan demiryolları konusunda A.A. Neratov görevlendirilmiştir. Onun yokluğunda Agadir krizi ve 1911 Postdam anlaşmasının imzalanması gibi siyasi açıdan önemli bazı olaylar yaşanmıştır. Neratov, Sazonov'un Bağdat Demiryoluna karşı koymanın ve İran'da yerel çıkarları güvence altına almanın bir yolu olarak gördüğü İran-Demiryoluna karşı istekli olmamıştır. Ancak 1911 Mart ayının başlarında, Londra'daki Rus büyükelçisi Benckendorff, Grey'den Khomyakov'un projesi hakkında olumlu şeyler duymak istediğini bildirmiştir. Rus imtiyazları ve Rus politikasının genel çizgisinin belirsizliği karşısında Grey'in Trans-İran demiryolu konusunda olumsuz yaklaşma şansı kalmamıştır. Societe d'Etudes'in Trans İran demiryolu projesi için düzenlenmesi kararının ardından Rusya bu doğrultuda somut adımlar atmıştır. 10 Mayıs 1911'de St Petersburg'daki İngiliz elçi Sir George Buchanan, İngiliz hükümetine 'prensipde İran-Demiryoluna onay vermeye hazır olduğunu ve görüşmelerin başlatılmasını istediklerini bildirmiştir. Bu proje İngiltere'nin İran ve Orta Asya'daki çıkarlarını koruma çabası sonucunda meydana gelmiştir (Fisher 2006: 137; Spring 1976: 66).

Fransız bankalarının Rus demiryollarını ve sanayiye finanse etme konusundaki çıkarları demiryolu konusunda etkili olmuştur. Kredi sağlamak için İran'daki İngiliz ve Rus bankalarıyla işbirliği yapmaları ve harcamanın İngiliz ve Rus kontrolünde olması düşünülmüştür. İngiliz hükümeti İran'daki mali istikrarı yeniden kurmak istemekle birlikte İran demiryolu konsorsiyumuna bağlı kalmak istememiştir. Buna rağmen, Ancak bu yolla İran'ın iflastan kurtulabileceğine, Rus ve İngiliz kontrolünün güvence altına alınabileceğine ve Rus hazinesinin istenmeyen bir yükten kurtulabileceğine inanan Sazonov, Trans- İran demiryolu grubu aracılığıyla bir kredi için baskı yapmaya devam etmiştir. Rus, Fransız ve İngiliz finansörler arasındaki müzakereler, Trans-İran demiryolunun giderleri için kurulan, Haziran 1912'de İngiliz, Fransız ve Rus temsilcilerin yer aldığı Societe d'Etudes'in Avrupa'yı İran aracılığıyla Hindistan ile bağlayan bir demiryolu için şube hatları da dâhil olmak üzere hazırlık çalışmaları yapmak, oluşacak şirketler için bir imtiyaz elde etmek, Projenin finansal ve teknik olarak gerçekleştirilmesi için anlaşmalar yapmak ve imtiyazlı şirketler için bir finansal plan oluşturmak gibi çeşitli görevleri bulunmaktaydı (Sykes 1912: 529; Parliamentary Debates, 1912, Vol.12, . cc. 464; The Times, 26June 1912). Almanya'ya karşı yalnızca askeri değil ekonomik doğrultuda da işbirliğinin sağlanmasıyla İngiliz-Rus anlaşmasının gerçekleşeceği belirtilmiştir. Nihayetinde hem Rus hem İngiliz hükümetleri tarafından demiryolu programı kabul edilmiştir (Wilson 1984:192; Spring 1976: 66).

### **3. İran Demiryolları Konusunda İngiltere ve Rusya Arasında Yaşanılan Anlaşmazlıklar**

1901 yılı nisan ayının başlarında, İngilizler, Rusların Jolfa'dan Rusya topraklarına, Tebriz'e, Tahran'a ve oradan İsfahan'a, Yezd'a ve Basra Körfezi dışındaki belirsiz bir bölgedeki limana bir demiryolu hattı konusunda yapmış olduğu araştırmalarla ilgilenmişlerdir. İngilizler, Rusların 1890 yasağı döneminde İran'da demiryolları kurma haklarını açıkça kaybetmediklerini ve önerilen hattın İngiliz ticaretini ciddi şekilde etkileyeceğini fark etmişlerdir. Bu nedenle Tahran'daki İngiliz Bakanı

Spring-Rice, İran hükümetine Naser el Din Şah'ın güneyden Tahran'a herhangi bir demiryolu inşasında 26 Aralık 1881'de İngiltere'ye öncelik verdiğini ve İngiltere'nin onayı olmaksızın diğer güçlerin güneyde demiryolu inşasına müsaade edilmeyeceğinin kararlaştırıldığını hatırlatmıştır. Amin Al Sultan böyle bir sözün verildiğini kabul etmiştir. Fakat Times gazetesinde asıl önerinin Ruslar tarafından 1901 Eylül ayında Trans Hazar Demiryolundan Meşhed ve Sistan boyunca Bandar Abbasa uzanacak bir demiryolu konusunda yapıldığının ve bunun İngiltere'yi endişelendirdiğinin söylendiği belirtilmiştir. (The Times, Tuesday, September 10, 1901) Meşhed, Bandar Abbas ve Sistan'ı birbirine bağlayan bir Rus demiryolu ağının, İran'ın doğusunda Afganistan'a ve Hindistan'a yakın bölgedeki İngiliz nüfuzunu tehdit edeceği düşünülmüştür. 1902'de, Bağdat Demiryolunun etkisini azaltmak ve Hint Okyanusu'na serbest bir çıkış noktası sağlamak için Rusya tarafından yine bir İran-Demiryolları önerilmiştir. Rusya, bu hedefinden sonrada vazgeçmemiş, 1912 yılında Trans-İran demiryolu konusunda da düşüncelerini ortaya koymuştur (Wilson 1984: 195).

İngiltere ve Rusya demiryolunun güzergahının belirlenmesi noktasında anlaşmazlıklar yaşanmıştır. İngiltere'de, Trans İran demiryolu hattının Hazar denizinin batı kıyısında yer alan Rus limanı Bakü'den başlaması ağırlıklı olarak Astaradan demiryolu ağı ile Rus limanına bağlanması şeklinde bir plan yapıldığı belirtilmiştir. Oradan Resht ve Kazvin üzerinden başkent Tahran'a ve daha sonra eski başkent İsfahan'a uzanması düşünülmüştür. Bu noktadan itibaren, demiryolu güzergahı konusunda bazı fikir farklılıkları ortaya çıkmıştır. Bir grup demiryolunu hattının Yezd kasabası tarafından başlayarak Basra Körfezi'ndeki Bundar Abbas'a uzanmasını önerirken bir diğer grup Demiryolunu daha doğuya, Kerman üzerinden Körfez kıyılarındaki Çarbar limanına uzatmak istemiştir. Bu hattın toplam uzunluğu 1.800 mil olarak tahmin edilmiş, maliyetinin ise 15.000.000 ila 20.000.000 pound arasında olacağı düşünülmüştür. Trans- İran demiryolunun İngiltere'den Hindistan'a olan yolculuğu on iki buçuk ila yedi veya sekiz gün arasında azaltacağı söylenmiştir (Hansard Parliamentary Debates, (HL), 15 July 1912, vol.12, cc.457).

İngiliz hükümetinin Trans –İran demiryolunun gerçekleşmesi durumunda Hindistan'ın güvenliğini, İngilizlerin Hindistan ile ilişkilerinin durumunu, İran'da İngiliz Hindistan ticaretinin güvenliği ve İran'ın kendi güvenliğini nasıl etkileyeceği konusunda sorularının olduğu belirtilmiştir. Demiryolunun inşa edilmesi halinde Rus askeri birliklerinin Hindistan'a mevcut konumlarından 1,000 mil daha fazla yaklaşacakları, herhangi bir anlaşmazlık yaşanması halinde Rus askeri birliklerinin Hindistan'a kolaylıkla girebilecekleri düşünüldüğü için İngiliz Hükümeti endişe duymuştur. Albay Remington'un bu konuda Times gazetesinde "demiryolunun inşa edilmesi halinde Rusya'nın üç ay içerisinde Hindistan sınırı ya da yakınında askeri güç uygulayacağı ve Rusya'ya karşı durulamayacağı" şeklinde açıklama yaptığı belirtilmiştir. Diğer yandan Rusya ile mevcut dostane ilişkilerin sürdürülmesi noktasında demiryolunun katkı sağlayabileceği söylenmiştir. Trans-İran demiryolunun İran hükümetinin güvenliğini tehlikeye sokabileceği ve Rusya'nın yalnızca kendi güvenliğini ilgilendiren hattın güvenliği için çalışacağı, herhangi bir sorunda İngiltere'nin bölgeye yardım etmek zorunda kalacağı ve nihai olarak da bu durumun İngiliz hükümetini baskı altına sokabileceği düşünülmüştür (HL, 1912, Vol.12, cc.462-464-466)

Trans-İran demiryolu projesinin girişimi doğrudan Rusya tarafından başlatılmış, kritik finansal destek Fransız bankalarından gelmiştir. Ancak İngiliz hükümetinin ve İngiliz sermayesinin katılımı olmaksızın gerçekleşmeyeceği düşünülmüştür. Sazanov'un görevine geri dönmesi ve İran'daki Shuster krizinin başlamasının ardından demiryolu programını başlatmak için fırsat ortaya çıkmıştır. İran'ın uzun vadeli finansal ihtiyaçları için Izvol'sky ve Sazonov, Trans-İran demiryolu ile bağlantılı ve Societe d'Etudes tarafından yapılacak dört ile altı milyon lira arasında büyük bir kredi önermiştir. Bu bütçenin demiryolu projesinin ilerlemesini sağlayacağı düşünülmüştür (Spring 1976: 68-70). 1912 yılında İngiltere yalnızca İran'da sıkıntı yaşamamıştır. Bu dönemde Ruslar; Moğolistan, Tibet ve Çin Türkistanı'na girmişler, İngiltere'nin bölgedeki endişeleri artmıştır (Wilson 1984: 192).

1912'nin ilk yarısında, İran-Demiryolları Mali Konsorsiyumunda, bir Hint-Avrupa demiryolunun inşasından ziyade İran hükümetinin mali sorunlarının çözülmesinin Sazonov için daha değerli olduğu belirtilmiştir. Ancak 1912 ağustosunda yaşanan yeni gelişmeler demiryolu inşası projesinin acilen uygulanması gereken bir uygulama olduğunu ortaya koymuştur. Sananov, Eylül 1912'de İngiltere'yi ziyaret etmiş, Balmoral'daki Sir Edward Gray'le yaptığı görüşmelerde, İran meselesi çok önemli bir yer tutmuştur. Sananov Grey'e iki hükümetin güney bölgesindeki rotaların belirlenmesine kadar Societe d'Etudes'in Astara'dan Tahran'a uzanacak hat için çalışma konusunda istekli olduğunu bildirmiştir. Sonuç olarak, Tahran'daki İngiliz ve Rus bakanlara, inşaatın İngiliz rızası olmadan Tahran'ın ötesine geçmemesi koşuluyla tüm hat için bir seçenek sağlama konusunda işbirliği yapma talimatı verilmiştir. Ancak İran'daki istikrarsız koşullar ve Balkan savaşlarının patlak vermesi sebebiyle demiryolu projesinin başlaması ertelenmiştir (Spring 1976: 72-73).

#### **4. 1911 Potsdam Anlaşması Ve Güneybatı İran'da İngiliz Demiryolu Projeleri**

İngilizler, Almanlar'ın İran'daki planlarına yönelik işbirliğine sıcak bakmamışlardır. Buna karşılık, Almanya ve Rusya, 1910 Kasım'ından itibaren demiryolu konusunda toplantılara başlamışlar ve bu görüşmeler 1911 Potsdam Anlaşmasına yol açmıştır. Dominic Lieven, Potsdam Anlaşmasının iki ülke arasında bir yakınlaşmanın ortaya çıktığını gösterdiğini savunmuştur (Kazemzadeh 1983: 38). Bu anlaşma İngiltere'nin İran konusundaki endişelerinde haklı olduğunu göstermiştir. Almanya ile yapılan bu anlaşma ile Rusya İran demiryolunun Hanekin'de Bağdat demiryolu ile bağlanmasını kararlaştırmıştır (Fisher 1012: 89).

Potsdam anlaşması konusunda Rusya'nın hem kaybı hem kazancı olduğu savunulmuştur. Rusya'nın kendi çıkarları gereği genişleyen bir Almanya görmek istemeyeceği belirtilmiştir. 1910 Kasım'ında Rusya ile Almanya arasında yapılan bir toplantıda, iki gücün demiryolları üzerindeki çıkarlarını koruma ve dış ilişkilerdeki diğer anlaşmazlıkları sona erdirmeye hedeflerini sürdürdükleri doğrulanmıştır. Petersburg'daki Alman Büyükelçisi Friedrich von Pourtalès; Sazonov'a İran'ın acilen karar verilmesi gereken bir konu olduğunu bildirerek Rusya ile yakınlaşma isteğini dile getirmiştir. Almanya Dışişleri Bakanı Alfred von Kiderlen-Wachter, Almanya'nın Rusya'ya Bağdat Demiryolunun tamamen ekonomik bir girişim olduğuna dair ve anlaşmaya varılması durumunda Fransa ve İngiltere ile işbirliğini sona erdirebileceğine dair güvence

vermiştir. Sazonov'u ilgilendiren nokta, Almanya'nın özellikle İran'daki Rus bölgesinde özellikle de demiryolları ile ilgili imtiyazlar isteyebileceği olmuştur. Sazanov, Almanya'nın, Rusya'nın ve İngiltere'nin İran'daki herhangi bir ekonomik ayrıcalık hakkını tanımadığını, 1907'nin İngiliz-Rus Sözleşmesine dayanarak söylemiştir (McLean, 2001: 63).

Rusya ile Almanya arasındaki ilk tartışma 8 Kasım 1910'da gerçekleşmiş, bu toplantıda, Almanya Şansölyesi Theobald von Bethmann-Hollweg, Hanekin'in kuzeyindeki İran sınırına işaret etmek için Osmanlı Devleti'nde herhangi bir demiryolu hattı inşa etmemeyi kabul etmiştir. Sazonov ayrıca, İran'da Rus siyasi prestijini korumanın ve Almanya'nın bunu kabul etmesinin gerekli olduğunun farkında olmuştur. Sonunda, dokuz aylık gecikme ve müzakerelerin ardından, Potsdam Anlaşması, 19 Ağustos 1911'de St. Petersburg'da Alman Büyükelçisi Count de Pourtalès ve Rusya Dışişleri Bakan Vekili Neratov tarafından imzalanmıştır. Anlaşmanın başlangıcında Rusya'nın İran'da özel çıkarları olduğu, Almanya'nın ise ticari hedeflerini takip ettiğini açıklanmıştır. Genel hatları ile; Almanya; İsfahan, Yazd ve Khakh ile Afgan sınırını geçen bir hattın kuzeyindeki yerliler ve yabancılar için, demiryolu, karayolu veya telgraf imtiyazları aramamayı kabul etmiştir. Rusya, Bağdat Demiryolunun bir kolu olan Sadijeh-Hanekin hattına bağlanmak için Tahran'dan Hanekin'e bir demiryolu inşa etmeyi kabul etmiştir. Hat, Sadijeh-Hanekin hattının tamamlanmasından iki yıl sonra Rusya tarafından inşa edilecek olup İki ülkenin bu hatlarla uluslararası trafikten yarar sağlayacağı belirtilmiştir. Rusya, Bağdat Demiryolu inşaatını durdurma veya sermayenin bu işletmeye yatırılmasını önleme hakkına sahip olmayacaktır. Rusya, herhangi bir yabancı finans grubunun Tahran-Hanekin hattını inşa etmesine izin verme hakkını saklı tutar; Rusya, demiryoluna istediği gibi başlama hakkına sahiptir (Spring 1976: 132). Sazonov'un Anlaşmanın İran'ın kuzey bölgesi ile sınırlı olduğu ve bu nedenle 1907 tarihli İngiliz -Rus Sözleşmesi'ne uygun olduğu görüşüne rağmen, özellikle de Madde 1 ve Madde 3, Rusya'nın İngiltere'nin Bağdat demiryolu ve güneydeki çıkarları konusundaki endişelerini göstermiştir (Chen 2015:158).

İngiliz bakış açısına göre, İngiliz-Alman ilişkileri deniz rekabetinden ve Bağdat Demiryolundan dolayı yıllarca gelişme gösterememiştir. 1911'de iki devlet Fas'taki Agadir meselesi konusunda savaşın eşiğine gelmiştir. Potsdam toplantılarının detaylarının ortaya çıkmasıyla, güney İran'daki İngiliz konsolosları görüşlerini ifade etmeye başlamışlardır. Örneğin Bushehr'daki Cox, Rusya'nın Almanya'yı tarafsız bir bölgede girişimde bulunmaya teşvik edeceğini ve bu durumun İngiltere'nin o bölgedeki imtiyazlı konumunu zayıflatacağını savunmuştur. 1911'deki Potsdam Toplantısından sonra İran , Almanya'yı rakibi Rusya'nın dostu olarak görmeye başlamıştır. Bu dönemde İngiltere'nin İran'ın Güney-Batı'sında inşa edeceği demiryolu planları İran hükümeti tarafından onaylanmıştır. 1911'de İngilizler, Mohammerah-Khorramabad hattı gibi bazı önerilen demiryolu hatları üzerinden İranlılarla müzakere etmişlerdir. İran Dış İşleri Bakanı Mohtasham el Saltaneh, İran'ın siyasi ve ekonomik çıkarlarını korumak için istekli olduğu ve dolayısıyla ticari amaçlı inşa edilmiş bir demiryolunun göz önünde bulundurulması gerektiği fikrini savunmuştur. İngiltere'nin bu dönemde İran'da öncelikli çıkarları petrol çıkarları ve korunma ihtiyacı olmuştur. 1909'da tartışıldığı gibi İngiltere, bu amaçla petrol boru hatları döşemek ve kendi bölgesinde rafineriler inşa etmek için Mohammerah Şeyh ile bir anlaşmaya varmıştı. Mohammerah ve çevresindeki

demiryollarının planları, petrol çıkarlarını korumak ve genişletmek için bir araç olarak görülmüştür. 1911 yılına kadar İngiliz İran Petrol şirketi (1909 yılında kurulmuş olan) telgraf hattı ve destek tesisleri ile birlikte Basra körfezine doğru bir boru hattı inşa etmiştir (Fisher 2012: 105-106).

1911 yılında İran hükümetinin kendisi de demiryollarıyla giderek daha fazla ilgilenmeye başlamıştır. 1911 yılının nisan ayında, İran saltanat vekili Naser al-Mülk'ün İran'ın demiryollarını öncelikli olarak gördüğü ve İran demiryollarının gelişimine gecikmeden başlaması gerektiğini söylediği belirtilmiştir. İran vekili 1890 yasağının sona ermesinin bir sonucu olarak demiryolları inşa etme fırsatlarının farkında olduğu gibi Almanya ile Rusya arasındaki toplantılardan etkilenecek İran demiryollarının yalnızca planlanmaktan ziyade inşa edilmesine yönelik fırsatlar aramaya yönelmiştir (Chen 2015:160).

İran'ın Güneybatısındaki demiryolları hakkında bir araştırma Ekim 1910'da Teğmen Wilson tarafından yapılmış ve raporu Temmuz 1911'de yayınlanmıştır. Wilson, Mezopotamya'daki Bağdat Demiryolunun İngiltere'nin Orta Doğu'daki ticari ve politik etkisini sınırlandıracağını belirtmiş, bu nedenle, İngiltere'nin Mohammerah'tan Dezfül'a bir demiryolu inşa etmesi ve Khorramabad'a genişletme hakkını saklamasını zorunlu bulmuştur. İran Demiryolları Birliği, İran hükümetiyle iletişim kurmaktan sorumlu ana unsur olmuştur. İran hükümeti ile İran Demiryolları Sendikası arasında resmi bir sözleşme 7 Eylül 1911'de imzalanmış, İran hükümeti Sendika'ya İran'ın güneyindeki demiryollarının araştırılması, inşası ve çalışmasına münhasır haklar vermiştir. Sendikanın tüm planlarının eleştirme ve itiraz etme hakkı olan İran hükümeti için tamamen kabul edilebilir olması kararlaştırılmış, böylelikle İngilizler ve İranlılar bu dönem için güney İran'daki demiryolu sorununu çözmüşlerdir. Anlaşma ayrıca, İran'ın 1910'da Rusya'daki veto anlaşmasının sona ermesini takiben yalnızca kendi çıkarlarını gözetken imtiyaz vermekte serbest olduğunu kabul etmiştir. Ayrıca 1907'deki İngiliz--Rus görüşmesinin bu dönemdeki müzakereler üzerinde etkili olduğu ne İngiltere'nin ne de İran'ın 1907 Sözleşmesinin şartlarını ihlal etmediği görülmüştür (Chen 2015: 162).

1909 ve 1910 yılında Rusya ile Hindistan demiryollarını İran aracılığı ile birbirine bağlayacak bir demiryoluna Rus Çarı tarafından sıcak bakılmıştır. Aynı zamanda Avrupa ve Hindistan arasında bağlantı sağlayacak bir demiryolu projesinin de planlandığı görülmektedir. Rusya'nın Hindistan'a bağlantı sağlayacak demiryolu hattı konusundaki yaklaşımı İngiltere'de rahatsızlık uyandırmıştır (British Documents on the Origins of the War, (BD) 1898-1914, London, 1926-38, s.466, no.349). Savaşın patlak verdiği dönemdeki iki sorundan biri 1910 yılında ortaya çıkan Trans İran demiryolu programı, ikincisi ise bir İngiliz hattı olan Mohammerah-Khorramabad hattı ile bir Rus hattı olan Jolfa-Tebriz hattı arasındaki rekabettir. Demiryollarının Rus ticaretine ve Rusların askeri stratejik konumlarına fayda sağlayacaklarını düşünen Tahran'daki Rusya Bakanı Hartwing ile birlikte İran üzerinden demiryollarına yeni bir yaklaşım ortaya çıkmıştır. Isolvsky, İran demiryollarının Rusya'nın politik ve ekonomik çıkarlarına katkı sağlayacağı konusunda onunla aynı düşüncede olmuştur. 1910'dan sonra, Avrupa ve Hindistan'ı birbirine bağlamak amacıyla bir Rus özel girişimi tarafından resmen bir Trans- İran demiryolu programı geliştirilmiştir. Temmuz 1910'da Isvolsky, St. Petersburg'daki İngiliz Büyükelçisi Nicolson'a Trans İran Demiryolunun Bağdat Demiryolu için gerekli bir rakip olduğunu açıkça belirtmiştir (Spring 1976: 63).

Isolvsky'nin İran demiryolunun Bağdat demiryolu ile nasıl rekabet edeceğini söylemediği ancak bu demiryolunun Rusya'nın etkisini güçlendireceği ve Almanya'nın Bağdat Demiryolu ile bölgeye ulaşımını kapatabileceği belirtilmiştir. İran demiryollarının Almanya'ya karşı Rus- İngiliz işbirliğinin sadece askeri değil aynı zamanda ekonomik doğrultuda da sağlanmasıyla gerçek olabileceği belirtilmiştir. Rus programının İngiliz Rus ilişkilerinin güvenliğini sağlayabileceği savunulmuşsa da İngilizler arasında bu programı uygun görmeyenler olmuştur. Bu kişilerden biri olan Bushehr, İngiltere ve Rusya arasındaki Trans-İran Demiryolları projesi ile işbirliğinin Almanya'yı İran'ın dışında tutmayı garanti edemeyeceğini savunmuştur. İngiliz Rus ilişkilerini Rus programının onaylanmasıyla güvenceye almak amacıyla, Grey, Mayıs 1911'de Buchanan'a, Rus hükümetine, İngiliz hükümetinin ilke olarak Trans-İran Demiryolları programını onayladığını bildirmesini istemiştir. Demiryolu konusunda birçok öneri ve program yapılmıştır. Bir başka öneri Bağdat'taki Berlin Bağdat Demiryolunun İran hattıyla Kermenşah, Hemedan aracılığıyla bağlanması buradan güneyde körfeze kuzeyde Tahtan ve Hazar'a ulaşması şeklindedir. Trans İran demiryolu konusundaki diğer bir fikir Hattın İran'ın kuzeydoğu sınırında Rus Türkistan Hattı ve Hindistan demiryolu sistemi ile bağlanması şeklinde olmuştur. Ancak bu öneriler İngilizler tarafından Hindistan savunmasını zorlaştıracağı düşünülerek, Ruslar tarafından İran'daki İngiliz gücünü arttıracığı düşünülerek kabul görmemiştir (Filmer 1936: 33).

Program için onaylanmış bir rota ortaya çıkmadan önce, Grey, bazı koşullar belirlemiştir. Grey tarafından Demiryolu hattının Kerman'dan ziyade Bandar Abbas'daki İngiliz bölgesine girmesi ve Rusya, İngiltere'nin İran Hükümeti'ne teklif edilen Trans-İran Demiryolları ile bağlantılı olan Mohammerah'den Khorramabad'a, Bandar Abbas'tan Kerman'a ve Bandar Abbas'tan Şiraz yoluyla Ahvaz'a doğru şube hatlarına ilişkin taleplerini desteklemesini istenmiştir. Grey, İran'daki Hint demiryolları sistemine bağlanan İngiliz demiryollarını genişletmeyi ve İran'ın güneybatısındaki daha gelişmiş bir demiryolu ağını inşa etmeyi amaçlamıştır. İngiltere Dışişleri Bakanlığı'ndan Louis Mallet, Grey'in bu plana ilişkin görüşünün İran'daki İngiliz ticaretine fayda sağlayacağını açıklamıştır. Bu şartlarla ilgili olarak St Petersburg'daki Buchanan, Rusya Dışişleri Bakan Vekili Neratov'a, endişelerinin İngiliz politikasındaki önemini koruyan Hindistan menfaatlerinin güvenliği olduğunu söylemiştir. Trans İran demiryolları Almanya'ya karşı İngiliz ve Rus işbirliğini temsil etse de İngiltere, bu dönemde de Rusya'nın Hindistan üzerindeki baskısını azaltmaya çalışmıştır. Ocak 1911'den itibaren ortak bir İngiliz, Rus ve Fransız grubundan oluşan uluslararası bir kuruluş olan Societé Internationale d'Études du Chemin de Fer Transpersan, Trans-İran demiryolu programı ile ilgilenmeye başlamıştır. Kuruluşun Trans İran demiryolu konusundaki başlıca amacı; İran Hükümeti'nden, Rus-İran sınırındaki Rus demiryolu ile İran- Belucistan sınırındaki Hint demiryolunu birbirine bağlayan bir hat için bir imtiyaz almak; ve nihayetinde anlaşma sağlamak üzere Rusya ve İngiltere ile müzakereleri sürdürmektir. İngiliz hükümeti bu programa karşı çıkmamış, Mart 1912 yılında İran Demiryolu sendikası, Societé d'Études ile işbirliği yapmayı düşünmüştür. Trans- İran demiryollarının güzergâhının nasıl olacağı konusu 1913 yılının başlarında resmi olarak tartışılmaya başlanmıştır. Bandar Abbas'taki sahile ana hat ya da koldan ulaşılması düşünülmüştür. Sazonov, Trans-İran Demiryolunun İran'ın Güney-Doğu'sundaki İngiliz bölgesine ulaşmasını istemiş Gray ise bir hattın, Almanların İran'a girmesini kolay bir

şekilde engelleyecek olan Bandar Abbas'taki İngiliz bölgesine girmesi konusunda ısrar etmiştir. Nisan 1913'te Hindistan hükümeti, Avrupa ve Hindistan'ın Trans-İran Demiryolları'yla olan bağlantısının Belucistan'daki İngiliz bölgesi için bir risk oluşturduğunu savunmuştur. Temmuz 1914'de, Hint hükümeti, İngiliz hükümetinin Societé d'Études'in desteğini geri çekmesinin uygun olacağı görüşünü bile ifade etmiştir. Bağdat demiryollarının varlığından endişe duyan İngiltere ve Rusya'nın kendi çıkarlarının güvenliğini sağlama noktasında yollar önerdikleri görülmüştür (Chen 2015: 166-167).

### 5. İran ile İngiliz- Rus Demiryolu İmtiyazının İmzalanması 1910-1914

İngilizler ve Ruslar, İran hükümetinden demiryolu imtiyazlarına başvurma konusunda farklı çıkarlara sahip olmakla birlikte temelde en önemli anlaşmazlık noktaları; Jolfa-Tebriz çizgisi ve Mohammerah-Khorramabad hattı olmak üzere iki özel çizgiydi. Özellikle Mohammerah-Khorramabad hattı Almanların Postam antlaşmasından sonra daha çok artan ticari baskısını azaltmak için kullanılmak istenmiştir. Mayıs 1910'da Isvolsky'ye, Almanya'nın bir ajanının kuzey İran'da bir demiryolu imtiyazı sağladığı bildirilmiştir. Rusya tepki olarak Jolfa'dan Tebriz'e bir hat için imtiyaz başvurusunda bulunmuştur. 4 Nisan 1911'de İran hükümetine Jolfa hat imtiyazı başvurusu yapılmıştır. Bu başvuru sırasında, İngilizler ayrıca 1911 Nisan'ında Pers Demiryolları Sendikası'nın önerisi ile ortaya çıkan Mohammerah-Khorramabad hattına da imtiyaz başvurusunda bulunmuştur (Fisher 2012: 105).

İngiltere, İran'da Bandar Abbas- Kerman, Mohammerah-Khorramabad, Buşhir-Şiraz ve Bandar Abbas- Şiraz- Ahvaz olmak üzere muhtemel dört hat üzerinde yoğunlaşmıştır. (Wright 2001: 137). 1912 yılının Haziran ayında, İran hükümeti ile İran Demiryolları Sendikası arasındaki Mohammerah-Khorramabad hattına yönelik müzakereler başlamıştır. Bu arada, Tahran'daki Rus Bakanı Stanislaw Alfonsovich Poklewsky-Koziell, Mohammerah-Khorramabad hattını onayladığını ve Hükümetin, Jolya-Tebriz hattına Ormiyeh Gölü'ne uzatılması konusunda izin verdiğini bildirmiştir. Tahran'daki yeni İngiliz Bakanı Sir Walter Townley, Ağustos 1912'de İran Dışişleri Bakanı Mohammerah-Khorramabad hattının Jolfa-Tebriz hattındaki avantajlardan yararlanabileceği konusunda güvence vermiştir. Eylül ayında, Grey Ruslara, İngiltere'nin Muhammet-Khorramabad Demiryoluna imtiyaz verilmesi için çalıştığını söylemiş ve Sazonov, bu duruma itiraz etmemiştir. Ruslar ayrıca, daha sonra Ormiyeh'e liderlik edecek olan Jolfa-Tebriz hattı için müzakerelere başlamıştır. 24 Ekim 1912'de İran Dışişleri Bakanı 'Al'a El Saltaneh, Townley'e Muhammet-Khorramabad hattının imtiyaz onayının aynı zamanda Rusya'ya Julfa Tebriz hattı için de verileceğini bildirmiştir. İran'ın mevcut siyasi belirsizliği bu dönem de her iki tarafın da kesin bir karar vermesini zorlaştırmıştır. 27 Ocak 1913'te Townley, İran hükümetinin Mohammerah-Khorramabad hattına imtiyaz vermeye hazır olduğu konusunda Gray'e telgraf göndermiştir. Ancak Jolfa-Tebriz hattının izni 6 Şubat 1913'te Ormiyeh'e otuz millik bir hattın açılması konusunda imzalanmıştır. İran Kabinesinde istifadan sonra Ocak 1913'te bir değişiklik yapıldıktan sonra gerçekleşmiştir. Jolfa-Tebriz imtiyazı otuz beş yıl sonra İran hükümetine yetmiş beş yıl süreliğine satın alma seçeneği tanımıştır. Moammerah Khorramabad hattının imtiyazı 10 Şubat 1913'te imzalanmış olmasına rağmen, İngilizler Ruslarla eşit haklar elde edememiştir. Bu olay, İran'ın, hem iç hem de dış baskılar nedeniyle, iki gücü eşit olarak ele alma konusunda kendi başına zorluklar



yaşadığını ortaya koymuştur. 1913 yılının ilk yarısında Balkan savaşlarına rağmen İran demiryolu meselesi İngiltere ve Rusya arasında tartışma meselesi olarak devam etmiştir. İran'da finansal ya da politik istikrar sağlamamış olmasına rağmen, Rusya ve İngiltere ile Societe d'Etudes'in ilişkilerinin olumlu olması için demiryolu meselesi canlı tutulmuştur. İngiliz Hükümeti, demiryolu projesinin çökmesi sonucunda ortaya çıkacak İngiliz Rus ilişkilerindeki gerginlikten uzak durmak istemiştir. 1912-14 yılları arasında Trans- İran Demiryolu konusunda Rus- İngiliz anlaşmazlığının yaşanmasında Bağdat Demiryolunun inşaatındaki ilerleme etkili olmuştur. Proje çok yavaş ilerlemiş, nitekim savaşın patlak vermesiyle Postdam anlaşmasıyla zorunlu hale gelen Tahran- Hanekin hattı savaşın ilk zamanlarında Rus hükümeti tarafından reddedilmiştir (Chen 2015: 168-170; Spring 1976: 74-81).

Demiryolu imtiyazları bölümünün sonucu İran'da İngiltere için prestij kaybı olmuştur. Bununla birlikte, İngiltere ve Almanya 1914'te Bağdat Demiryolları hakkında bir anlaşma imzalamıştır. İngiliz-İran ilişkileri açısından, İran Demiryolları Sendikası ile İran hükümeti arasındaki 1911'deki sözleşmeye rağmen, Rusya'nın etkisinden dolayı demiryolları konusunda iki ülke arasında anlaşma sağlanamamıştır. İran hükümetindeki dengesiz durum, İran demiryollarının gelişimini güvensiz hale getirmiştir (Chen 2015: 170). İngiltere ve Rusya arasında müzakereler devam ederken; Rus hükümetinin ve finansörlerinin Trans- İran demiryoluna olan bağlılığı, Rusya içindeki demiryollarını güçlendirecek ve Avrupa ile Hindistan arasındaki en kısa yol olarak uygulanabilir kılacak imtiyazlar sağlama noktasında olmuştur. Mayıs 1913'te Trans-İran demiryolu hattı Bakanlar Kurulu tarafından 'yakın gelecekte' gerçekleştirilmek üzere onaylanmıştır. Demiryolu imtiyazı Putilov ve Vyshnegradsky'ye verilmiş ve bir şirket kurulmuştur. Ancak inşaatın başlama izni 1914 Temmuz'una kadar verilmemiş ve bu dönemde Birinci Dünya Savaşı patlak vermesiyle durdurulmuştur (Sykes 1912: 529). Savaştan önce de bölgedeki büyük güçlerin rekabeti İran'da demiryolu sisteminin kurulmasını engellemiştir (Filmer 1937: 26).

### **Sonuç**

Büyük güçler arasındaki rekabet, Bağdat Demiryolu projesinin XX. yüzyılın başlarında yarattığı etki, 1911 Potsdam Anlaşması, İran Demiryolları Sendikası ile İran hükümeti arasındaki 1911'deki sözleşme ve 1912'de Trans-İran Demiryolları programı gibi sebeplerle 1914 yılına kadar İran demiryolları konusunda herhangi bir ilerleme yaşanmamıştır. XIX. yüzyılın başında, genel olarak, demiryolları inşa etmedeki başarısızlık Rusya ve İngiltere arasındaki ticari rekabetten kaynaklanmıştır. Bununla birlikte, Rusya, 1890 yılında İran demiryolu inşası üzerine uyguladığı veto ile İngiltere ticaretinin ve çıkarlarının güneyden kuzey İran'a uzanmasını engelleme noktasında uzun vadede güçlü bir rol oynamıştır. İran'ın ekonomik durumu kendisinin demiryolu inşasını engellemiş, veto'nun 1910'da sona ermesiyle birlikte, İran, İngiltere ve Rusya aracılığıyla demiryolları geliştirme şansına sahip olmuştur. Nitekim İran Demiryolları Sendikasının İngiltere ile olan sözleşmesi bu girişimlere örnektir (Chen 2015: 171). Esasında İngiltere kendi ekonomisi demiryolu inşasına müsait olmadığı için İngiltere ve Rusya arasındaki bu rekabetten istifade etmek istemiştir.

İran'daki İngiliz politikası açısından, İran'ın güneybatısındaki demiryolları sorunu, özellikle de yeni petrol çıkarlarıyla birlikte, büyük ölçüde önem kazanmıştır. Bu

da, İngiltere'nin özellikle İran'a yönelik bakışını değiştirmiştir. 1911'de Potsdam Anlaşması ile Rusya ve Almanya'nın anlaşmaya varmasıyla, İngilizler aynı zamanda İran'ın güneybatısındaki demiryollarına odaklanan İran hükümeti ile demiryolu anlaşması yapmak için adım atmıştır. 1907 Sözleşmesinin ihlal edilmeyeceğine dair Rus güvencesine rağmen, İngiltere Ruslara tam olarak güvenmemiştir. İran'ın kendi demiryollarını geliştirmesi için uygun bir fırsat olmadığından İngiltere, Rusya ve Almanya'nın da baskısı altında güç dengesini sağlamaya çalışmıştır.

İran demiryolu sorununda etkili olan devletlerden biri de Almanya olmuştur. Alman Bağdat Demiryolu programında İran'a planlanmış bir yol dâhil edilmemiş olsa da İngiltere ve Rusya, demiryolunun İran'da büyük bir Alman etkisi yaratacağı ihtimalinden endişe duymuştur. İngiltere ve Almanya arasındaki müzakereler sonuç vermemiş ancak Rusya 1911'de Almanya'yla yapılan Potsdam Anlaşmasını imzalamıştır. Bu anlaşma ile Rusya İran'da demiryolları inşa etme niyetinde olmadığını garanti etmiş, Osmanlı-İran sınırından Rusya'nın inşa ettiği Tahran'a bir hat kabul etmiştir. Rusya genel olarak Almanya'nın İran'daki etkisini sınırlandırmaya çalışmıştır. Almanya açısından bakıldığında, Potsdam Anlaşmasına rağmen, Almanların İngiltere ve Rusya'nın bu kadar iç içe geçtiği bir alana yönelik tutumunda bir çıkar unsuru olduğu belirtilmelidir. 1907'deki İngiliz-Rus Sözleşmesi de önemini korumuştur. Sözleşme, İngiltere ile Rusya arasında, demiryolları gibi İran meseleleri konusunda işbirliği sağlama fırsatı sağlamıştır. Bununla birlikte, her biri sözleşmeyi kendi avantajları ile yorumlamıştır. İngiltere, İran'ın Güney-Batı'sındaki demiryolu plan uygulamalarında ve tarafsız bölgeler konusunda Rusların karşı çıkmayacağını garanti etmek için 1907 Sözleşmesinin maddelerini kullanmıştır. 1911'teki Potsdam Anlaşması'nda yer alan Rusya, çıkarlarını korumak için Rusya bölgesi kavramını kullanırken Almanya'nın İngilizlerin isteklerine karşı bağlantılarını iletmiştir. Ancak, Sözleşme bütün karşılıklı anlaşmazlıkları çözmemiştir. 1912'de İngilizler ve Ruslar arasındaki Trans-İran Demiryolları hatları için yapılan görüşmeler, İngiltere'nin İngiliz bölgesinden geçen hatlara karşı çıkması nedeniyle çözülememiştir. Bu nedenle, 1907'de yapılan İngiliz-Rus Görüşmesi, İngiltere'nin ve Rusya'nın Avrupa'da muhtemel bir savaş sırasında İran'da çatışmaya girmeyeceklerini, karşılıklı çıkarları ve özel kaygıları üzerinde müzakere ettikleri bir görüşmeden öteye gidememiştir. İran sorunu İngiltere ve Rusya arasında çözülememiş sorunlardan birisi olarak kalırken, iki taraf arasındaki yakınlaşma Orta Asya dışındaki güçlerin baskısı altında gerçekleşmiş ve sonuçsuz kalmıştır.

1914 yılında Birinci dünya savaşının patlak vermesi ile durdurulan demiryolu projesinin nihayete erdirilememiş olmasında İngiltere ve Rusya arasında yüzyıllardır devam eden rekabetin etkileri olmuştur. Savaşın başlamasından önce de İran'da İngiliz Rus ilişkilerinin gerildiği belirtilmiştir. Bu gerginliğin sebeplerinden birisi İngiltere'nin Kuzey İran'da Bağdat demiryolu ile birleşecek bir Rus hattının oluşmasını istememesidir. Basra körfezinde Rus ticaretinin güçlenmesini istemeyen İngiltere diğer yandan 1880 yılının ortalarında Rusların Trans Hazar demiryolunu inşa girişiminden dolayı endişe duymuştur. İran'ın kuzeyi ve güneyi boyunca İngiliz-Rus ticari çıkarlarının çatışması, İngilizler 'in sömürgeleri Hindistan'ı tehdit edecek bir demiryolu oluşumunu istememeleri gibi sebeplerle bir Rus- İngiliz projesi olan Trans-İran demiryolu projesi Birinci Dünya Savaşının da başlaması ile nihayete erdirilememiştir. İngilizlerin böyle bir

demiryolu inşa edilmesi halinde Hindistan ile ilişkilerinin ve İran'daki çıkarlarının nasıl etkileneceği konusundaki endişeleri dönemin parlamento kayıtlarına da yansımıştır. 1914-18 yılları arasında İran toprakları Rus ve İngiliz ordularının işgali altında kalmış, Hazar kıyılarından Basra Körfezine kadar olan topraklar İngiltere'nin işgaline uğramıştır.

## KAYNAKLAR

ARMAOĞLU, Fahir, (2015), **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1995, İstanbul:** Timaş Yayınları.

AVCI, Remzi (2015), "Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", **Mukaddime**, 2015, 6(2).

BAYRAM, SOY, H., (2000), "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı Alman Yakınlaşması", **Osmanlı Özel Sayısı**, Cilt: I., Sayı: 31., Yeni Türkiye Yayını, Ankara s.309-316.

BLEVINS, Jeff T., (1998), **The British Foreign Office Views And The Making Of The 1907 Anglo-Russian Entente, From The 1890s Through August 1907**, University of North Texas Master of Arts.

BOGART, Dan, (2015), **The Growth Contribution Of Colonial Indian Railways In Comparative Perspective**, Socil Science Research Network.

BRAUDEL, Fernand, (1990), **Akdeniz Mekân ve Tarih**, Çev. Necati Erkurt, İstanbul:Metis Yayınları.

**BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGINS OF THE WAR, 1898-1914**, ( 1926-38) G. P. Gooch and H. W. V. Temperley (eds), Vol. VI., London.

BUSCH, Briton Cooper, **Britain and the Persian Gulf. 1894-1914**, Berkeley: University of California Press.

CHEN, Li-Chiao, (2015), **British Policy on the Margins and Centre of Iran in the Context of Great Power Rivalry 1908-1914**, Department of History, Royal Holloway, University of London, PhD thesis.

CURZON, George, (1892), **Nathaniel Persia and the Persian Question**. Vol.2., London: Longmans Green and Co.

DRİAULT, Edouard, (2010), **Şark Mese'lesi**, Çeviren Nâfiz, Yayına Haz. Emine Erdoğan, Ankara: Berikan Yayınları.

ENGİN, Vahdeddin (1993), **Rumeli Demiryolları**, İstanbul: Eren Yayıncılık.

ENGİN, Vahdettin, (2002), "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", **Türkler**, Cilt: XIV., Ankara: Yeni Türkiye Yayını, s.462- 469.

FILMER, Henry, (1936), **The Pageant of Persia (1937): A Record of Travel by Motor in Persia with an Account of Its Ancient and Modern Ways**, Bobbs-Merrill Company.,

FIRDOUS, Neelofar, (2006-2007), Curzon And British Strategy For The Persian Gulf, **Proceedings of the Indian History Congress**, Vol. 67, s. 880- 887.

FISHER, John, (2006), "Lord Curzon and British Strategic Railways in Central Asia, before, during and after the First World War", **Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945**, Ed. T.G. Otte, Keith Neilson, Roudledge Taylor Francis Group, London and New York.

FISHER, John, (2012), **British Diplomacy and the Descent into Chaos: The Career of Jack Garnett, 1902- 1919**, Palgrave Macmillian.

FRASER, David, The Short Cut to India: The Record of a Journey along the Route of the Baghdad Railway, Edinburgh and London: William Blackwood and Sons, 1909.

GALBRAITH, John S., (1989), 'Britain and American Railway Promoters in Late Nineteenth Century Persia,' **Albion: A Quarterly Journal Concerned with British Studies**, Vol. 21, No. 2, ss.248-262.

**HANSARDS PARLIAMENTARY DEBATES (HL)**, Deb 15 July 1912, VOL. 12, cc.457, 462, 464, 466.

HAUNER, Milan, (1991), "Russia's Geopolitical and Ideological Dilemmas", **Turko-Persia in Historical Perspective**, Ed. Robert L. Canfield, Cambridge University Press.

HUGHES, Hugh, (1981), **Middle East Railways, Middlesex: The Continental Railway Circle**.

KARADENİZ, Yılmaz (2011), "İran'ın Bağımsızlığının Curzon'a Teslim Edilmesi: 1919 İngiltere- İran Anlaşması ve Sadrazam Hasan Vusûk", **Turkish Studies**, Vol 6/3, s.1011-1027.

KARADENİZ, Yılmaz, (2011), "İran'ın Taksimi Görüşmelerinde İngiltere'nin Rusya'ya Karşı Diplomatik Manevraları (1907)", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C.4, S.18, s. 248-263.

KAZEMZADEH, Firuz (1968), **Russia and Britain in Persia: Imperial Ambitions in Qajar Iran**, I.B.TAURIS, London &New York.

KOCATÜRK, Önder, (2010), Türk-İngiliz İlişkilerinin Kopuş Sürecinde Son Aşama (1911-1914), **İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı**, Doktora Tezi.

LANGER, William (1935), **The Diplomacy of Imperialism, 1890-1902.**, Vol.2, New York: A. A. Knopf, 797s.

LIEVEN, Dominic, **Russia and the Origins of the First World War**, London: Macmillan, 1983.

MARKHAM, Sir Clements Robert, (1874), **A General Sketch of the History of Persia**, Longmans, Green, and Company.

MCLEAN, Roderick R., (2001), **Royalty and Diplomacy in Europe 1890-1914**, Cambridge: The Cambridge University Press.

ÖZYÜKSEL, Murat, (1999), "Emperyalizm, Doğu Sorunu ve Osmanlı Demiryolları", **İktisat Dergisi**, Sayı: 334.

ÖZYÜKSEL, Murat, (2002), "Hicaz Demiryolları", **Türkler**, Cilt: XIV, Ankara: Yeni Türkiye Yayını, s.470-479.

SANDER, Oral, (1989), **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, Ankara, İmge Kitabevi Yayınları.

SAROLEA, Charles, (1912), **The Anglo-German Problem**, New York and London: Thomas Nelson And Sons.

SPRING, D. W. (1976), The Trans-Persian Railway Project and Anglo-Russian Relations, 1909-14, **The Slavonic and East European Review**, Vol. 54, No. 1, s.60-82.

SYKES , Sir Percy, (1969), **A History of Persia**, C.II., Routledge Curzon Taylor Francis Group.

UÇAROL, Rifat, (2015), **Siyasi Tarih 1789- 2011**, İstanbul: Der Yayınları.

WILLIAMS, Beryl J., (1966), "The Strategic Background to the Anglo-Russian Entente of August 14 1907," **The Historical Journal**, V.9, No.3, s.360-373.

WILSON, Keith M. (1984), Imperial interests in the British decision for war, 1914: the defence of India in Central Asia, **Review of International Studies**, Vol. 10, No.3, s.189-203.

WRIGHT, Denis, (2001), **The English Amongst the Persians: Imperial Lives in Nineteenth-Century Iran**, I.B.Tauris, London&New York,

YODFAT, A.- ABIR, M., (1977), **In the Direction of the Persian Gulf: The Soviet Union and the Persian Gulf**, Frank Cass & Co. LTD, United States.

#### **Gazeteler**

The Times of London.

New York Journal.