



UFUK GÜLSOY

# KÜTSAL PROJE

Ortadoğu'da Osmanlı Demiryolları



## İçindekiler

ÖNSÖZ .....	9
KISALTMALAR .....	13
GİRİŞ .....	15
Projeler Öncesinde Osmanlı Devleti .....	15
Demiryolu İnşaatları.....	22
II. Abdülhamid ve Ortadoğu .....	32
SURİYE/FİLİSTİN DEMİRYOLLARI	
Bölgenin Önemi.....	41
Batılı Devletlerin Bölgeye İlgisi .....	43
Fransızlara Yaptırılan Demiryolları: .....	45
İngilizlere Yaptırılan Demiryolları:.....	51
Devlet Eliyle Yapılan Hatlar .....	53
Demiryollarının Bölgeye Katkıları .....	54
“Kutsal Proje” HAMİDİYE HİCAZ DEMİRYOLU .....	59
Hicaz Demiryolu İnşa Fikrinin Oluşumu .....	59
Hicaz Demiryolu’nun İnşa Sebepleri:.....	67
Kararın Akisleri .....	77
Projenin Finansmanı .....	81
Bağışlar: .....	82
Bağış Yapanların Ödüllendirilmesi .....	102
Diğer Kaynaklar.....	107
Gelir Kaynaklarının Değerlendirilmesi .....	114
İnşaatın Organizasyonu .....	115
İnşaat Çalışanları.....	118
İnşaat Süreci.....	129
İnşaatın Mâliyeti.....	144

Açılış ve Sonrası .....	145
I. Dünya Savaşı Yıllarında Demiryolu .....	160
Hicaz Demiryolu'nun Sonuçları .....	170
<b>İSTANBUL'U BASRA KÖRFEZİ'NE BAĞLAMA PROJESİ</b>	
<b>BAĞDAT DEMİRYOLU .....</b>	<b>223</b>
Bağdat Demiryolu'nun Arka Planı.....	223
Bağdat 'a Yönelik İlk Projeler .....	224
İstanbul-Bağdat Demiryolu Projesi .....	225
Projenin İlk Ayağı: Haydarpaşa-İzmit Hattı .....	226
Wilhelm von Pressel'in Yeni Projesi .....	227
Hasan Fehmi Paşa'nın Teklifi .....	228
Yeni Demiryolu Önerileri.....	228
Proje Devletlerarası Rekabete Yol Açıyor .....	229
Proje Almanlara Veriliyor .....	230
Çalışmalar Başlıyor: Hedef Basra Körfezi .....	232
Alman İmparatoru Türkiye'de .....	234
Almanlara Yeni İmtiyazlar .....	235
Bağdat Demiryolu Güzergahı.....	236
Anlaşmalar İmzalanıyor .....	238
Dersaadet Ticaret Odası Projeyi Destekliyor .....	239
Bağdat Demiryolu Projesinin Önemi.....	241
Demiryolu'nun Hazin Sonu .....	242
<b>SAN'A'DAN HUDEYDE'YE</b>	
<b>YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ</b>	
Yemen Demiryolu Fikri.....	247
Yemen Hakkında Önemli Bir Rapor: .....	248
Demiryolu Kararı Alınıyor .....	252
Yemen Demiryolu Güzergahı .....	253
İnşaat Gecikiyor .....	254
Ertelenen Proje Yeniden Gündemde .....	255
Yemen Demiryolu İnşaatı ve Beklentiler .....	256
Yemen Demiryolu İmtiyaz Sözleşmesi.....	258
Proje Akim Kalıyor .....	260
<b>SONUÇ.....</b>	<b>265</b>
<b>BİBLİYOGRAFYA .....</b>	<b>275</b>

## GİRİŞ

### Projeler Öncesinde Osmanlı Devleti

#### *Ekonomik Durum*

Osmanlı Devleti XIX. yüzyılın ikinci yarısına ağır ekonomik ve siyasi sorunlarla girdi. 1853-1856 yılları arasında Rusya ile yapılan Kırım Savaşı’nın yol açtığı mâli sıkıntılar devam ediyordu. Savaşın yaralarını sarmak için başvurulmuş mâli tedbirler kısa vadede geçici bir ferahlık getirdiyse de, uzun süreçte mâli sorunları içinden çıkılmaz bir hale soktu. Hazinesinin nakit ihtiyacını karşılamak için bütçe kaynakları yetersiz kalınca, her önemli mâli sıkışıklıkta iç ve dış piyasadan faizli devlet tahvilleri karşılığında borçlanmak bir politika haline geldi. Kaime adıyla piyasaya çıkarılan kağıt para benzeri değerli kağıtlar, tedavüle çıktıktan sonra hızla değer kaybetti. Devletin alış-verişte kullanımını zorunlu tutmasına rağmen esnaf, kaime kabul etmek istemedi. Bu yüzden birçok insan ekmek alamaz duruma geldi. Elllerinde kaime bulunanlar büyük zararlara uğradı. Tahvil borsasında olaylar çıktı, halk ne yapacağını şaşırды. Bunun üzerine Osmanlı hükümeti, kaimenin zararlarını ortadan kaldırmak için yeni borçlanmalara gitmek zorunda kaldı. Değişik tarihlerde esham ve benzeri adlarda çeşitli borçlanma senetleri çıkartılarak piyasaya sürüldü.<sup>1</sup> Gelineen noktada devlet maliyesinin iç borçlanmaya başvurmaksızın yaşaması imkansız hale geldi. Hazine için ağır ödeme yükü getirmesine rağmen esham

türü kağıt ihracı devam etti. Arkasında devlet garantisi olan esham ve benzeri kağıtlar halk tarafından da benimsendi. Kırım Savaşı sırasında da yeni kağıtlar çıkarıldı. 50 milyon kuruşla başlayan bu yeni kağıtların satış hacmi, 1860'larda birkaç yüz milyonluk kapasiteye ulaştı.

Kırım Savaşı'nın yaralarını sarmaya çalışan devlet, 1872-1875 yılları arasında Anadolu'da ve Rumeli'de ortaya çıkan kıtlıklar ile sarsıldı. Vilayetlerde tüm şiddetiyle etkisini sürdüren kıtlık, halkın günlük yaşamını etkilemesinin yanında, bütçeye ek yük getirip hazineyi vergi kayıpları yüzünden ağır finansal kriz içerisine de soktu. Sadece Ankara vilayetinin Keskin kazasına bağlı köylerde 1873 ve 1875 yıllarında yapılan sayımlar felaketin boyutlarını gözler önüne sermeye yetiyordu. Bu iki yıl içinde yerleşik nüfusun dörtte biri hayatını kaybetmiş, kuraklık öncesi 85 bin civarında koyun ve öküz sayısı 2.600'e düşmüştü.

Osmanlılar, 1877'de yeni bir savaşla karşı karşıya kaldı. Savaşlar, artık eski dönemlerde olduğu gibi Osmanlı mâliyesi ve ekonomisi için bir kazanç değil, aksine bir mâli yıkım ve felaketti. İmparatorluktaki bütün insan kaynaklarının seferber edildiği 1877'de başlayan büyük savaş, tarihe 93 Harbi olarak geçti. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, siyasi olduğu kadar mâli ve ekonomik açıdan da devleti ağır kayıplara uğrattı. Yüzbinlerce insan, savaş sebebiyle, yaşadıkları kadim topraklarını terk etmek zorunda kaldı. Boşaltılan arazilerde üretim yapılamadığından ülkede ciddi kıtlıklar baş gösterdi. Üretim kayıpları vergi kayıplarına yol açtı. Savaş süresince ülke genelinde üretim büyük ölçüde düştü. Mâli dengeler bozuldu, bütçe sürekli açık verdi. Savaşın olumsuzlukları bunlarla da sınırlı kalmadı. İmzalanan Berlin Antlaşması (1878) sonucunda, Rumeli'deki Osmanlı topraklarının önemli bir kısmı kaybedildi. Osmanlı mâliyesi yüklü bir savaş tazminatını ödemeye mahkum oldu. 1880'li yıllarda hazine, hâlâ savaş tazminatı taksitlerini ödemeye devam etmekteydi. Osmanlı bütçesini sıkıntıya sokan savaş ve tazminat giderleri yüzünden mâliye, memur maaşlarını düzenli ödeyemez duruma geldi.<sup>2</sup>

Bâbîâli bir yandan savaşın neden olduğu ağır sorunlarla mücadele ederken, diğer yandan da 1881’de İstanbul’da kurulan ve Avrupalı alacaklıların temsilcilerinden oluşan uluslararası bir konsorsiyum ile devletin dış borçlarının tasfiyesiyle ilgili görüşmeler yapıyordu: Bu sürecin başlangıcı 1875 yılıydı. 6 Ekim 1875’te Sadrazam Mahmut Nedim Paşa, arka arkaya yaşanan mâli krizler ve bütçe açıkları nedeniyle devletin borçlarını ödeyemeyeceğini açıklayarak mâli iflas ilan etti. Hükümet, devlet borçlarının ancak yıllık faiz toplamı olan 14 milyonun yarısını ödeyebilecekti. Bu ödemenin de beş yıl içinde yarısının nakit, diğer yarısının da %5 faizli senetlerle ödenmesi düşünülüyordu. Açıklama, iç ve dış piyasalarda deprem tesiri yaptı. Osmanlı hisse senetleri ve tahvillerinde rekor düşüşler yaşandı. İstanbul borsası, tarihin en büyük krizlerinden birini yaşadı. Birçok yatırımcı iflas etti. Ellerinde devlet tahvili bulunanlar borsaya hücum ederek kağıtlarını yok fiyata satmak zorunda kaldı. Osmanlı Devleti, Avrupa mâli çevrelerinde büyük mâli ve siyasi itibar kaybına uğradı. Bu yüzden Bâbîâli, 93 Harbi sırasında Rusya karşısında Avrupa’dan siyasi destek göremeyecekti.

1881’de hükümet ile yabancı ve yerli alacaklıların temsilcileri arasında Osmanlı devlet borçlarının tasfiyesi konusunda yeniden görüşmelere başlandı. Aynı yıl, borçların yapılandırılmasına dair hükümlerin yer aldığı Muharrem Kararnamesi çıkarıldı. Bu kararname ile devlet gelirlerinin önemli bir bölümü Batılı alacaklıların temsilcilerinin denetimi altına verildi. Bu, devlet gelirlerinin bir kısmının yabancılara ipotek edildiği anlamına geliyordu. Ki bu gelirlerin başında tuz ve tütün tekelleri vardı.<sup>3</sup>

Borçların tasfiyesi işlemleri için 1881’de, İstanbul’da Düyûn-ı Umumiye idaresi kuruldu. Uluslararası nitelikteki bu özerk kurum ülke genelinde teşkilatlanarak, Osmanlı devlet gelirlerinin önemli bir bölümünü yönetimi altına aldı. Kendi iç hukukuna göre çalışan kurumun idari kadroları yabancı; memur ve hizmetli kadrosu ise çoğunlukla Osmanlı tebaası idi. Bu mâli teşkilat, devletin en verimli vergi kaynaklarını yabancı alacaklılar hesabına denetlemekle, devletin mâli bağımsızlığını da bir bakıma sorgulanır hale getiriyordu.

Osmanlı Devleti'nin aynı günlerde uğraştığı diğer önemli bir problem de kapitülasyonlardı. Kapitülasyonlar, ilk dönemlerden itibaren ülkenin ticari potansiyelini artırmak, hazinenin vergi gelirlerini çoğaltmak, Batılı devletlerle siyasi ilişkileri geliştirmek amacıyla yabancı devlet tüccarlarına padişahlar tarafından ihsan edilmiş olan tek taraflı ve süreli, ticari ve hukuki imtiyazlardı. İmparatorluğun güçlü devirlerinde devletin genel çıkarlarına hizmet eden kapitülasyonlar, XIX. yüzyılda Osmanlı ekonomisi aleyhine işleyen mekanizmalar haline geldi. Özellikle 1740'da yapılan bir değişiklikle kapitülasyonlar, Osmanlı padişahlarının tek taraflı vermiş oldukları imtiyazlar niteliğini kaybederek çift taraflı ve devamlı antlaşmalar şekline aldı. Bu değişiklik, süreç içerisinde, Osmanlı mâliyesi ve ekonomisi için bir kabus olacaktı.

1740'dan sonra Batılı devletler, eski ayrıcalıklarını korudukları gibi, Osmanlı hükümetleriyle değişik tarihlerde yaptıkları yeni antlaşmalarla da mevcut hakları biraz daha genişlettiler. XIX. yüzyılda başta İngiltere, Rusya, Prusya ve Avusturya olmak üzere birçok Avrupa devletinin önemli ticari ayrıcalıkları vardı. İlgili devlet tüccarları vergi muafiyetlerinden yararlanıyor, Osmanlı kara, liman ve denizlerinde serbestçe ticaret yapıyor, ticaret gemileri gezdirebiliyor, bu gemilere Akdeniz korsanlarının tecavüzleri halinde uğranılan maddi kayıpları Osmanlı yönetimine ödetiyorlardı. Yabancı bandıralı gemilerin Osmanlı karasularındaki güvenlilerinden de devlet sorumluydu. Avrupalı tüccarların yararlandıkları ayrıcalıklardan, onlarla işbirliği içinde olan Osmanlı gayrimüslim tüccarları da istifa etmekteydi. Yabancı tüccar ve şirketler, kapitülasyonları bahane ederek hiçbir mâli sorumluluk altına girmeden ve devlete tek kuruş vergi ödemedi Osmanlı ticaret hayatına katılabiliyorlardı. İmtiyazlı bu gruplar karşısında Osmanlı yerli tüccar ve esnafının rekabet edebilmesi mümkün olmadığından, yerli üretici ve tüccarlarının durumu her geçen gün biraz daha kötüleşti. Yabancılar tanınan ticaret serbestisi sonucu yabancı kökenli malların Osmanlı limanlarından genelde vergi ödemedi ülkeye girmesine veya transit geçmesine izin verilmesi millî

sanayiye ağır zararlar verdi. Osmanlı ülkesi Avrupa şirketlerinin hammadde deposu ve pazarı haline gelmeye başladı. Sistemin kısıtlayıcı engelleri ve kâr sınırlılığı nedeniyle kuvvetli sermaye birikimi sağlayamayan Osmanlı tüccarı, güçlü sermayelerle İmparatorluğa gelen yabancı tüccar ve şirketler karşısında giderek silindi. Ticaret piyasası, 1880’lere doğru, birkaç istisna dışında tamamen yabancı şirket ve firmaların veya bunların yerli ortaklarının hakimiyetine girdi. XIX. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren Osmanlı topraklarında faaliyete başlayan bazı yabancı şirketler, özellikle sigorta şirketleri, halka büyük zararlar verdi. Devletin yerli üretici ve müteşebbisinin destekleyici mahiyette aldığı bazı önlemlere rağmen, kapitülasyonların engelleyici hükümleri yüzünden, yerli sanayinin atılım yapabilmesi için asıl önemli olan tedbirler alınmadı. Kısacası, projeler öncesinde ülke ekonomisi ve hazinenin içinde bulunduğu şartlar hiç de parlak görünmüyordu.<sup>4</sup>

### *Siyasi Durum*

Ortadoğu’ya yönelik demiryolu yatırımlarının tartışıldığı tarihlerde, Osmanlı Devleti’nin genel siyasi durumu da iktisadi durumundan çok farklı değildi. Balkanlar’da ayrılıkçı hareketler özellikle Rusların tahrikleriyle hızla yayılıyordu. 1875 mâli iflasının Avrupa’da meydana getirdiği olumsuz tepkiler, politik alanda Osmanlı’yı Rusya karşısında yalnız bırakmıştı. Siyasi ve ekonomik istikrarsızlık gayrimüslim nüfusun yoğun olduğu bölgelerde kitlesel tepkilere dönüşüyor, en ufak bir kıvılcımla büyük patlamalar meydana geliyordu. Etkin önlemler alınmazsa Osmanlı Rumelisi’nin siyasi geleceği tehlikedeydi. Merkezin eyaletlere hakim olmakta zorlanması, idari ve mâli sorunlar, Rusya’nın tahrikleri ve gayrimemnun halkın hoşnutsuzlukları 1876’da Balkanlar’da büyük isyanlara sebep oldu. İsyancıları bastırmakta zorlanan Bâbiâli, konuya siyasi çözüm bulmak için, 1876 Aralık’ında, İstanbul’da devletlerarası bir konferans düzenledi. Aynı günlerde, 23 Aralık 1876’da ilk modern anayasa olan Kanun-u Esasi ilan edildi. Anayasanın ilanı ile Osmanlı Devleti’nde yeni bir süreç başlıyordu.



Mithat Paşa, bunun Avrupa devletleri nezdinde Osmanlılar lehine olumlu etkiler yapacağını düşünüyordu. Ancak beklenen olmadı. Balkan sorunlarına siyasi çözümler bulmak için toplanan İstanbul Konferansı'nın kararları dönemin hükümeti tarafından reddedildi. Bunu fırsat bilen Rusya, 24 Nisan 1877'de Osmanlı Devleti'ne savaş açarak doğudan ve batıdan ülkeyi işgale başladı. Yüz binlerce insan topraklarından ayrılarak iç kesimlere göç etti. Bu savaşta Batılı devletlerin yardımını göremeyen Osmanlı yönetimi, kendi imkanlarıyla direnmeye çalıştı. Ülkede genel seferberlik ilan edildi. Eli silah tutan herkes, Müslim veya gayrimüslim orduya yardımcı olmaya çağrıldı. Şehirlerin etrafında savunma önlemleri artırıldı. Gönüllü kuvvetler teşkil edildi. Bunların bir kısmı cephe gerilerine takviye amaçlı gönderilirken, diğer kısmı da şehirlerin iç güvenliğinde kullanıldı. Bütün bu gelişmeler yaşanırken, 19 Mart 1877'de ilk Osmanlı Mebusan Meclisi toplandı. Ülke, ağır savaş şartları içinde yeni bir döneme başladı. Bu ilk meşrutiyet deneyimi ne yazık ki kısa sürdü. Mecliste, savaşın oluşturduğu gerginlikler nedeniyle sert tartışmalar yaşandı. Herkes bir suçlu arıyor, kısır çekişmelerle acil alınması gereken kararlar gecikiyordu. Bu şartlar altında meclisin etkin ve yararlı çalışmalar yapamayacağını düşünen II. Abdülhamid, devlet idaresini kendi kontrolü altına alabilmek için 13 Şubat 1878'de meclisi süresiz tatil etti. Padişah, teorik olarak anayasal ve meşruti bir idareye karşı olmamakla birlikte, bunun Osmanlı toplumu için henüz erken olduğunu düşünüyordu. İlk parlamento deneyimi de bu açıdan önemli bir ölçü olmuştu.

Rusya ile yapılan savaş, siyasi sonuçları itibariyle tam bir felaketti. Berlin Antlaşması (1878) gereği, Osmanlı Devleti Balkanlar'daki topraklarının büyük bir kısmını kaybediyor, Romanya, Sırbistan ve Karadağ bağımsız birer ülke olarak tarih sahnesine çıkıyorlardı. Ayrıca Bâbiâli, aynı antlaşma ile Doğu Anadolu'da Ermeniler, Rumeli topraklarında ise diğer Hristiyan topluluklar lehine önemli siyasi reformlar yapmayı da kabul ediyordu. Batılı devletlerin denetimi altında yapılması öngörülen bu reformlar, müteakip yıllarda Osmanlı hükümetleri ile Avrupalı güçler arasında sık sık siyasi kriz sebebi olacaktı.

1878 sonrası Osmanlı Devleti’nin hem dış politikasında, hem de siyaset anlayışında önemli değişiklikler oldu. XVIII. yüzyıla kadar dış siyasette tek başına hareket eden ve bu konuda herhangi bir Avrupa devletini eşit siyasi muhatap kabul etmeyen Osmanlı Devleti, özellikle 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’ndan sonra bu konumunu tamamen kaybetti. Yükselme döneminde, yabancı devletlerle yaptığı siyasi antlaşma hükümlerini tek taraflı belirleyen devlet, 1699 Viyana bozgunuyla tarihinde ilk kez toprak ve prestij kaybetti. 1774’ten itibaren başlayan yeni süreçte ise önceki kayıpları telafi etmek hiçbir zaman mümkün olmadı. Osmanlı, artık kazanan devlet değil, aksine her savaştan sonra kaybeden ve ödünler vermeye zorlanan taraftı. 1790’da Osmanlılar, tarihlerinde ilk kez, bir Hristiyan devletle, Prusya ile eşit şartlarda işbirliği ve askerî ittifak antlaşması yaptı. Bu ittifaklar zinciri 1798 ve 1799’da Rusya ve İngiltere ile yapılanlarla devam etti. Bunları diğerleri izleyecek, XIX. yüzyıla yeni politik sorunlarla girilecekti.

Sıkıntılar sadece Balkanlar’da veya Anadolu’nun uzak vilayetlerinde görülmedi. Arabistan’da, Osmanlı egemenliğinin meşruiyetini reddeden radikal bir hareket, vehhabilik ortaya çıktı. Dinî ve siyasi içerikli bir hareket olan Vehhabilik, Orta Arabistan çöllerinde yaşayan bedevi tabana dayanıyordu. Bu bedevi hareket, 1803-1806 yılları arasında, kısa sürelerle de olsa Hicaz topraklarını işgal edecek, dünya Müslümanların kutsal mekanlarını yağmalayacaktı. Vehhabiler bununla da yetinmeyerek, Şam’dan gelmekte olan hac kervanının kutsal topraklara girmesine izin vermeyeceklerdi.

Şubat 1807’de ise, Çanakkale Boğazı’ndan geçerek İstanbul önlerine gelen bir İngiliz filosu şehri bombalama tehdidinde bulundu. 1821’de Mora ve Ege adalarında başlayan Rum isyanı, 1829’da Yunanistan’ın devletten kopmasına sebep oldu. 1826’da Yeniçeri Ocağı’nı ilga eden Osmanlılar, 1827’de donanmasının Avrupalı devletlerce yok edilmesine şahit oldu. Ardından Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa isyanıyla uğraştı. Osmanlı yönetimi, isyanı bastırabilmek için önce Rusya, daha sonra İngiltere ve diğer Avrupa devletlerinden yardım istemek zorunda kaldı.

Yaşanan bunca acı tecrübelerden sonra Osmanlı yönetimi, devletin siyasi varlığının devamı için Batılı devletlerle iyi ilişkiler içinde olmanın yaşamsal bir zaruret olduğunu daha iyi anladı. Batılı bir devletin siyasi veya askerî desteğini almadan bir başka güçlü devletle mücadele edebilmek, gelinen bu noktada artık imkansızdı. Nitekim 1853-1856 Kırım Savaşı'nda Osmanlılar, Rusya'ya karşı, İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın yardımları sayesinde başarılı olabilecek, 1877/1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda ise, Batılı devletlerin yardımı olmaksızın girişilecek bir savaşın nelere mâl olabileceği açıkça görülecekti. Bundan dolayı II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nin yeni dış politikasını hassas dengeler üzerine kurdu. Hiçbir Batılı devlete güvenmemekle birlikte, onlarla iyi geçinmek gerektiğinin de bilinciyle hareket etti. Batılı güçlerin aralarındaki ihtilaflardan yararlanmaya çalışarak, Osmanlı Devleti'ni bağlayacak siyasi ittifaklara girmedi. İngiltere, Fransa ve Rusya'nın Osmanlı toprakları üzerindeki emperyalist emellerine karşı bir denge unsuru olarak daha ılımlı bulduğu Almanya'yı kullanmaya; iktidarı boyunca Almanya'ya imparatorluk üzerinde birtakım ortak yatırım imkanları sağlayarak, bu güçlü devletin uluslararası arenada siyasi desteğini almaya çalışacaktı.<sup>5</sup>

## Demiryolu İnşaatları

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına dâir ilk teklifler, Avrupa'da modern manada demiryollarının ortaya çıkmaya başladığı 1830 tarihinden<sup>6</sup> kısa bir süre sonra, İngiliz şirketleri tarafından yapılmaya başlandı. Bu demiryolu önerilerinin temel özelliği, Avrupa'da XVIII. yüzyılın sonları ile XIX. asrın başlarında meydana gelen ekonomik ve siyasi gelişmelerle yakından ilişkili olmasıydı. 1820'lerde Sanâyi İnkılâbı'nı tamamlayıp, Napolyon Savaşları sonunda Avrupa'da rakipsiz güç haline gelen İngiltere, kıtada bulunan diğer batılı devletlerin İngiliz mallarının ülkelerine girmesini yasaklamaları üzerine dış pazarlara yöneldi.<sup>7</sup> İngilizler, böylelikle hem hızla artan tüketim fazlası mamul mallarını satacak yeni pazarlar bulmayı, hem de Şark ülkelerinin zengin hammadde



Hicaz Demiryolu güzergahında bulunan bir tren istasyonunun görüntüsü.

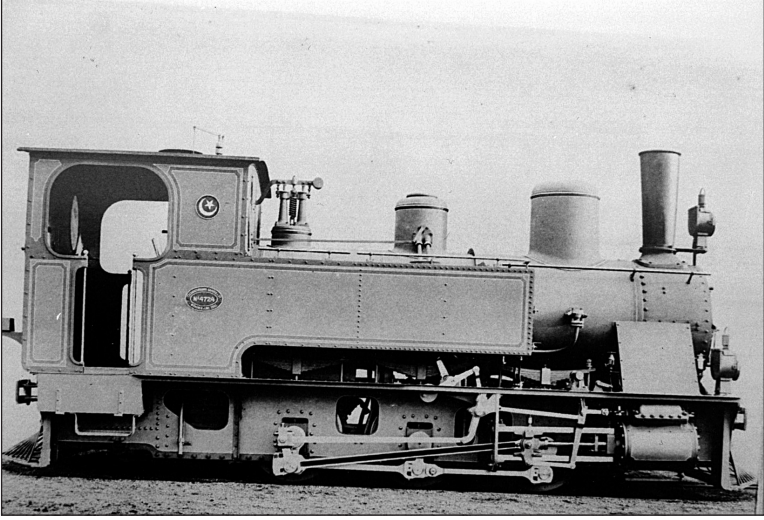
kaynaklarından azami ölçüde yararlanmayı düşünüyorlardı. Ancak bu plânın istenildiği şekilde gerçekleşmesi, her şeyden önce, başta Hindistan olmak üzere Asya ile ucuz, süratli ve emniyetli bir ulaşım köprüsünün kurulmasını zorunlu kılmaktaydı ve böyle önemli bir işlevi görecektir en uygun vasıta da çağın yeni icadı demiryollarıydı. O tarihlerde kullanılan buharlı gemiler bilhassa uzun yolculuklar için oldukça riskliydi. Meselâ İngilizler Hindistan'a ulaşabilmek için Ümit Burnu'nu, büyük tehlikeleri göze alarak dolaşmak zorunda kalıyorlardı. Üstelik, buharlı gemilerin fazla yakıt ve suya muhtaç olmaları dolayısıyla bunlara fazla mal yüklenemiyor, bu da kâr nisbetini düşürüyordu. Bundan dolayı, özellikle Hindistan'a gitmek için demiryollarının devreye sokulması çok daha avantajlı olacaktır.<sup>8</sup>

Bu düşüncelerle, İngiliz subaylarından Francis Chesney başkanlığında bir İngiliz sermaye grubu, Fırat vadisinden Bağdat'a ve oradan da Basra Körfezi'ne uzanacak bir demiryolunun ilk keşiflerini yapmak üzere 1830 Haziran'ında Fırat havzasına geldi.<sup>9</sup>

Araştırma masraflarının önemli bir bölümü İngiliz Parlamentosu ile Hindistan kumpanyası tarafından karşılanan Chesney<sup>10</sup>, uzun tedkiklerden sonra Bâbîâli'den demiryolu için gerekli izni almayınca<sup>11</sup>, Fırat nehrinde gemi işletme müsâadesiyle yetinmek durumunda kaldı. Zaten düşünülen demiryolu projesinin gerçekleşmesi öncelikle Fırat nehrinden yapılacak nakliyatın elverişli olmasına bağlıydı. Bundan dolayı Chesney, beraberlerinde getirmiş oldukları iki buharlı gemiyi, Fırat'ta kullanılmak üzere, İskenderun'dan parçalar halinde develerle Birecik'e naklettirdiyse de (1835), yapılan deneme seferleri ve araştırmalar nehir üzerinde gemi ulaşımının teknik açıdan bazı sakıncalar doğurabileceğini ortaya çıkardı.<sup>12</sup>

Uzun bir süre askıda kalan Chesney'in Akdeniz'i Basra Körfezi'ne kısmen demiryolu ve kısmen de nehir yoluyla bağlama projesi, 1850'li yıllarda Fransızların Süveyş Kanalı'nın yapımını gerçekleştirmek amacıyla başlattıkları diplomatik girişimlerin de etkisiyle yeniden gündeme geldi.<sup>13</sup> Bu defaki projeye göre, demiryolu güzergâhı, İskenderun Körfezi'ndeki Süveyde'den başlıyor, Fırat üzerindeki Caber kalesinin bulunduğu noktadan nehri geçerek önce Mezopotamya'ya, oradan da Kuveyt'e kadar uzanıyor, böylece Akdeniz ile Basra körfezi arasında bir ulaşım köprüsü kuruluyordu<sup>14</sup>. Proje gerçekleştiği takdirde İngiltere, en büyük sömürgesi olan Hindistan'a daha yakın olacak ve ileride Fransızların Süveyş Kanalı vasıtasıyla Hind yolunu tehdit etme ihtimalinin de önü alınacaktı.<sup>15</sup> 1857'de inşaat için imtiyaz fermanını almayı başaran Chesney, Gladstone ve Palmerston'un da projeyi desteklemelerine rağmen, kullanılacak sermayeyle ilgili gerekli teminatı gösteremediğinden inşaata başlayamadı.<sup>16</sup>

Bir süre sonra, Fırat vadisinden Basra'ya demiryolu döşeyerek Hindistan'a ulaşma düşüncesinin gerçekleşme şansını uzak gören İngilizler, 1850'de, İskenderiye ile Kahire arasında bir demiryolu tesisi amacıyla ön çalışmalara giriştiler<sup>17</sup>. İngilizler, bu demiryoluyla Akdeniz'den Kızıldeniz'e inmeyi ve böylelikle Hindistan'a biraz daha yakınlaşmayı planlıyorlardı. Nitekim, bu maksatla 1850'de Mısır'a gelen İngiliz uzmanlar, yapmayı düşündükleri demiryolu-



Osmanlı demiryollarında kullanılmış bir lokomotif.

lu için arazi tedkikleri yapıp hattın güzergâhını da belirledikten sonra, Mısır Valisi Abbas Paşa'dan inşaat izni istediler.<sup>18</sup> Osmanlı Devleti, önceleri Mısır'da ecnebi bir şirket tarafından demiryolu yapımına ileride doğurabileceği sakıncalar nedeniyle izin vermek istemediyse de, Vali Abbas Paşa'nın İngilizlere hoş görünmek düşüncesiyle demiryolu yapımını desteklemesi ve Londra'nın da bu konuda yoğun baskısı üzerine, 1851 yılında talep edilen imtiyazı vermek zorunda kaldı.<sup>19</sup> İngiliz Dışişleri Bakanı Palmerston, Londra Sefiri Kostaki Efendi'ye, İngiltere'nin Mısır demiryoluna çok önem verdiğini ve bu yolun mutlaka yapılması gerektiğini, aksi halde durumdan İngiltere'nin düşmanları olan Fransa, Rusya ve Avusturya'nın yararlanacağını söyleyerek bu konudaki kararlılıklarını göstermişti. Aynı konuşmada Palmerston, Osmanlı Devleti'ne Mısır Meselesi'nin hallinde yapmış oldukları yardımları da hatırlatmayı ihmal etmemişti. İnşasına aynı yıl başlanan İskenderiye-Kahire demiryolu, 1856'da işletmeye açıldı ve bu hat, Osmanlı topraklarında yapımı gerçekleştirilen ilk demiryolu oldu.<sup>20</sup>



1856'dan itibaren Osmanlı Devleti'ne demiryolu imtiyazı almak için yapılan müracaâtlar hızla artmaya başladı.<sup>21</sup> Bunda, Kırım Harbi (1853-1856) sırasında Rusya'ya karşı oluşturulan Osmanlı-İngiliz-Fransız ittifakının getirdiği dostluk havasının Osmanlı devlet ricâli ve kamuoyunda yaptığı olumlu etkilerin yanı sıra, 18 Şubat 1856 tarihinde ilân edilen Islâhat Fermanı'nın da rolü olduğu şüphesizdi: Osmanlı Devleti, bu fermanla, ülkenin imârı ve iktisaden kalkındırılması konusunda Avrupa'nın bilgi, teknik ve sermayesinden yararlanacağını resmen taahhüd etmiş, özellikle ülkede yetiştirilen mahsûlatın kolaylıkla nakli için icâb eden yolların yapımında Batılılarla işbirliğine gidilmesi gerektiğini kabul ediyordu. Bunlarla birlikte 1856 Fermanı, yüzyıllardır süren bir uygulamayı değiştirerek, bundan böyle ecnebilere de Osmanlı topraklarında mülk sahibi olabilme hakkını vereceğini prensib olarak vaad etmekteydi.<sup>22</sup> Üstelik devlet, Islâhat Fermanı'nda öngörülen siyasi, idari, hukuki ve iktisadi reformlarla ilgili gerekli kanunî düzenlemeleri de en kısa zamanda yapacak, böylece Batılı sermaye çevrelerinin yatırım garantisi için Tanzimat'tan beri<sup>23</sup> aradığı güven ve istikrar ortamını tesis etmeye çalışacaktı.<sup>24</sup>

Avrupalı şirketleri Osmanlı topraklarında ticaret ve yatırım yapmaya teşvik eden diğer önemli bir âmil de 1838 Ticaret Antlaşması oldu. Bu antlaşma, ülke içinde bir yerden başka bir yere nakledilen mallardan alınmakta olan % 8'lik vergiyi ecnebilere kaldırarak, yabancı tüccârlara Osmanlı topraklarında yetiştirilen veya işlenen her cins malı satın alma hakkını tanıdı ve Osmanlı Devleti'nin dış ticaret üzerindeki müdahale haklarının bir bölümüne de son verdi.

Ülkede demiryollarının yapımını kolaylaştıran bir başka sebep ise, Osmanlı devlet adamlarının demiryollarına bakışlarının son derece olumlu olması ve bu çeşit yatırımların en üst seviyede destek görmesiydi. Meselâ, Viyana'da sefirlik yaptığı yıllarda Avrupa'daki demiryolları hakkında bilgi sahibi olan Sadık Rıfat Paşa (1807-1857), 1847'de Bâbîâli'ye sunduğu bir lâyhada, ziraatin geliştirilmesi ve yetiştirilen mahsulâtın pazarlara kolaylıkla nakledilebilmesi için Avrupa devletlerinde icâd ve inşa edilmekte olan demiryollarının benzerlerinin Osmanlı topraklarında da yaptırılması gerektiği-

ni söylüyordu.<sup>25</sup> 30 Haziran 1855’te vükelâya hitaben yaptığı bir konuşmada ise Sultan Abdülmecid, ülkenin imâr ve ekonomik gelişmesi açısından demiryollarının önemine değiniyor ve bir an önce kumpanyalar teşkil edilerek inşaatlara girişilmesini istiyordu. Sultan Abdülmecid’in demiryollarına karşı büyük ilgisi olduğu, odasında Liverpool-Manchester treninin muhtelif resimlerinin bulunmasından ve kendi memleketinde de böyle demiryolları yapılması gerektiğini sık sık dile getirmesinden de belli olmaktaydı.<sup>26</sup> Saray’ın demiryollarına ilgisi ve desteği Abdülaziz (1861-1875) ve II. Abdülhamid (1876-1909) dönemlerinde de artarak devam edecekti. Ancak, devletin demiryolları inşa edebilecek kadar yetişmiş eleman, bilgi, teknoloji ve sermaye birikimine sahip olmaması, bu konuda yabancı şirketlerden istifade etmeyi zorunlu kılıyor ve Bâbiâli, Kırım Harbi’nden sonra çok sayıda Avrupalıya demiryolu yapımları konusunda imtiyazlar vermek durumunda kalıyordu.<sup>27</sup>

İmtiyazı İngilizlere verilen ilk hatlar, genellikle kısa mesafeli ve ticari amaçlıydı: Yapım izni 1856’da verilen Köstence-Çernovada<sup>28</sup> ve İzmir-Aydın hatları,<sup>29</sup> Rumeli ve Anadolu’da gerçekleştirilen ilk demiryolları oldu; bunları, imtiyazları 1861 ve 1863’te verilen Ruscuk-Varna<sup>30</sup> ve İzmir-Kasaba<sup>31</sup> demiryolları; izledi. İngiliz sermayesince Osmanlı topraklarında gerçekleştirilen bu hatların ortak özelliği, bütünüyle kâr amacı güdülerak yapılmasıydı. İngilizler, demiryollarının geçeceği güzergâhları belirlerken, özellikle nüfus yoğunluğu fazla, toprakları bereketli ve Avrupa ile teması kolay olan zengin bölgeleri tercih ediyorlar; böylelikle, iç kesimlerde yetişen tarım ürünleri ve değerli madenlerin demiryolları vasıtasıyla limanlara ve oralardan da kendi ülkelerine kolaylıkla ulaştırılmasını sağlıyorlardı.<sup>32</sup>

Osmanlı Devleti ise demiryollarını ticari olduğu kadar , askerî ve siyasi amaçlar için de kullanabilmeyi düşünüyordu. Sözgelimi, Osmanlı hükûmetinin İzmir-Aydın hattı inşaatıyla yakından ilgilenmesinin önemli bir nedeni de, bölgenin ekonomik hayatını olumsuz yönde etkileyen ve yıllardır bir türlü önlenemeyen eşkiyalık hareketleri ve iç huzursuzlukların, demiryolunun asker ve silah sevki hususunda sağlayacağı askerî üstünlük sayesinde bitirilebileceği



beklentisiydi.<sup>33</sup> Nitekim, daha sonra, Rumeli demiryollarının yapımında askerî amaç ve kaygıların ön plana alındığı görülecekti.

XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki siyasi ve askerî gelişmeler Osmanlı Devleti'ni, öncelikle Rumeli'de çok daha kapsamlı bir demiryolu yapmaya sevk etti. Tanzimat ricâli, Batı'yla irtibatın sıklaştırılması ile ikili ilişkilerin geliştirilmesi açısından böyle bir projeyi destekliyordu. Meselâ, Avrupa ile bütünleşmenin önemi savunan devlet adamlarından biri olan Âlî Paşa, İstanbul'u Avrupa'ya bağlayacak bir demiryolunun Batı ile bütünleşmede önemli bir görevi yerine getireceği ve Rumeli vilayetlerinde sanayi ve ticaretin gelişmesine yardımcı olacağı fikrindeydi.<sup>34</sup> Her şeyden önemlisi bu demiryolu, Balkanlar'da iç ayaklanmaların ve dış kaynaklı kışkırtmaların arttığı bir dönemde askerî açıdan büyük faydalar sağlayacaktı. Üstelik, o tarihlerde, Balkanlar'daki Rus tehditlerine karşı Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğü savunan Batılı güçler de Rumeli Demiryolları'nı kendi menfaatleri noktasından destekliyorlardı. Rusya ise, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da askerî hareket ve sevkiyat kabiliyetini artıracak olan Rumeli Demiryolları fikrine sıcak bakmıyordu.<sup>35</sup>

Rumeli Demiryolları projesi, ilk yaptırılan hatların aksine yalnız Osmanlı Devleti'ni ilgilendiren bir yatırım özelliğinden çıkarak, taşıdığı askerî ve siyasi özellikleri nedeniyle, devletler arası bir mahiyet kazandı. Ancak, Rusya dışındaki diğer Avrupa devletlerinin desteği Osmanlı hükûmetine projeyi gerçekleştirmek için cesaret vermekteydi. Nitekim, bu düşünceyle, üç başarısız girişimden sonra, 17 Nisan 1869'da Yahudi asıllı Avusturyalı Banker Baron Hirsch'le yapılan bir mukaveleyle Rumeli Demiryolları'nın yapılmasına karar verildi<sup>36</sup>. İnşaatına 4 Haziran 1870 tarihinde Yedikule-Küçükçekmece bölümüyle başlanan Rumeli Demiryolları, 18734'te 1279 km.'ye ulaştı, 1888'de ise Paris, Viyana ve Berlin gibi Avrupa başşehirleri İstanbul'a bağlandı<sup>37</sup>. Ancak Baron Hirsch'in kötü niyeti ve 1889'da hisselerinin büyük çoğunluğunu Almanlara satması sebebiyle, işin başında düşünülen hedeflere varılamadı.<sup>38</sup>

Rumeli Demiryolları inşaatında büyük maddi zararlara uğrayan Osmanlı Devleti, bu acı tecrübenin etkisiyle bir süre hiçbir yabancı şirkete imtiyaz vermeyerek bazı hatları kendi eliyle yapmaya yöneldi ve bu konuda ilk deneme Haydarpaşa-İzmit ve Mudanya-Bursa demiryollarının inşaatında yapıldı. İstanbul'u Basra'ya bağlayacak 4.670 km. uzunluğundaki demiryolu projesinin başlangıç noktası olarak düşünülen 91 km.'lik Haydarpaşa-İzmit hattı, iki sene süren çalışmalar neticesinde 1873 Ağustos'unda bitirilecek, fakat oldukça kötü döşendiğinden çok yüksek bir maliyete mâl olacaktı.<sup>39</sup> Yapımına 26 Nisan 1873'te başlanacak olan diğer devlet girişimi Mudanya-Bursa hattının toprak tesviyesi Ekim 1873'te tamamlanacak, Nisan'dan itibaren ise rayların döşenmesine geçilecekti. Ancak Bâbîâli, artan ekonomik sıkıntılar sebebiyle inşaatın kalan kısmı iki yabancı müteahhide verecek, alacaklarını tahsil edemeyen müteahhidler 1875'te işi bırakacaklardı. 1891'e kadar tek çivi çakılmayan Mudanya-Bursa demiryolu inşaatı, 1892'de bitirilerek işletmeye açılmakla birlikte, beklentileri hiçbir zaman karşılayamayacaktı.<sup>40</sup>

Osmanlı Devleti'nin dış borç ödemelerini ertelediği 1875 yılı ile Düyûn-ı Umûmiye idaresinin kurulduğu 1881 senesi arasında demiryolu imtiyaz taleplerinde bir kesilme meydana geldi. Bu kritik dönemde Batılı şirketler, borçlarını ödeme güçlüğü çeken Osmanlı Devleti'ne yatırım yapmaktan çekindiklerinden, ancak Düyûn-ı Umûmiye'nin tesisiyle yatırımları için gerekli malî güvenceye kavuştuktan sonra yeni projelerle Bâbîâli'ye müracaat etmeye başladılar.<sup>41</sup> 1881 sonrası süreçte Osmanlı demiryolları, büyük devletlerin birbirleriyle kıyasıya rekabet ettikleri yatırımlar haline geldi. Bu yeni dönemde, ekonomik çıkarlar siyasi çıkarlarla iç içe girdi. Sözgelimi, henüz 1878'de, İngiliz Büyükelçisi Henry Layard, Osmanlı Devleti'nin iktisaden güçlenebilmesinin İstanbul'u Bağdat ve Basra'ya bağlayacak bir demiryoluyla mümkün olacağını söylüyordu. Bu hat, İngilizler tarafından yapıldığı takdirde, güvenliği de İngilizlere âit olacak ve bu sayede Osmanlı toprakları muhtemel Rus yayılmacılığına karşı korunmuş olacaktı.<sup>42</sup>

Demiryolu yatırımlarına her Avrupa devleti kendi siyasi ve ekonomik çıkarları açısından yaklaşırken; Osmanlı devlet adamları, Batıların beklentileri ile Osmanlı Devleti'nin askerî ve iktisadi çıkarları arasında denge sağlamaya çalışıyorlardı. Bundan dolayı devlet, demiryolu imtiyazlarının dağıtımında bir hayli sıkıntılar çekiyor, Avrupalı şirketlerden birini diğerinden daha güçlü ve avantajlı kılmamaya özen gösteriyordu. Özellikle II. Abdülhamid döneminde uygulanmaya çalışılan bu hassas denge politikası<sup>43</sup>, Avrupa'da yeni bir güç olarak beliren Almanya'ya önemli ekonomik avantajlar getirecekti: Sömürge ve pazar kapma yarışına biraz geç başlayan Almanya, Osmanlı'nın sahip olduğu yeraltı ve yerüstü zenginliklerinden yararlanabilmek amacıyla, XIX. yüzyılın sonlarına doğru bu ülkenin verimli topraklarına yöneldi. Meselâ 1885 ve 1888 yıllarında Anadolu'ya gönderilen Alman uzmanların yaptıkları araştırmalar, Anadolu'nun zirâî ve tabii kaynak yönünden oldukça verimli olduğunu açıkça göstermekteydi<sup>44</sup>. Anadolu'nun, buğday ve tahılın yanında, Alman tekstil sanayisi için elzem olan pamuğa sahip olması, ayrıca taşkömürü ve petrolün varlığı<sup>45</sup> Alman sermayesinin iştahını kabartıyordu. Bu çıkarıcı yaklaşıma karşın Almanya'nın İngiltere, Fransa ve Rusya'nın aksine Osmanlıların toprak bütünlüğüne göz dikmemesi Bâbüâlî'nin bu devlete daha yumuşak bakmasına neden oluyordu. Nitekim II. Abdülhamid, Almanları İngiliz ve Ruslara kıyasla daha az tehlikeli buluyor ve onların İngilizler gibi art niyet taşımadıklarına inanıyordu. Padişah'a göre Almanlar, yalnızca iktisadi ve mali menfaat peşindeyken<sup>46</sup> diğer büyük devletler Osmanlıyı içten içe parçalama hevesindeydi.<sup>47</sup>

II. Abdülhamid aslında hiç de haksız değildi. Özellikle 1878'den sonraki siyasi gelişmeler, İngiliz ve Fransızların Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü Rusya'ya karşı korumayı esas alan eski politikalarında değişiklikler yaptıklarını gösteriyordu. İngilizler, 93 Harbi'nde uğradığı ağır mağlubiyet üzerine Osmanlı Devleti'nin artık Rus yayılmacılığını durdurabilecek tampon devlet olmaksızın çıktığını düşünerek, Rusya'ya karşı yeni arayışlara yöneldi.

Kıbrıs’ın bir “oldu-bitti” ile İngiltere’ye devri,<sup>48</sup> Doğu Anadolu’da bağımsız bir Ermenistan teşkili yolundaki hazırlıklar,<sup>49</sup> Balkanlar vasıtasıyla Boğazları kontrol altında tutma,<sup>50</sup> İngiliz dış politikasındaki değişimin ilk önemli işaretleriydi. Bunlara eklenen 1882’deki Mısır’ın işgali ise, İngiltere’nin Hindistan çıkarları için Osmanlı topraklarını parçalamayı göze aldığıının en son ve belki de en açık örneği oldu.<sup>51</sup> Osmanlı topraklarının paylaşılması konusunda Fransa’nın da İngilizlerden farklı düşünmediği açıktı. Nitekim, 1881’de Fransızların Tunus’a asker çıkarmaları bu tespiti doğruluyordu.<sup>52</sup> Bu işgale İngiliz hükümetinin tepkisiz kalması, ardından da Fransa’nın, İngilizlerin 1882’de Mısır’a yerleşmesine ses çıkarmaması, iki devlet arasında üstü kapalı bir birlikteliğin ipuçlarıydı.<sup>53</sup>

Bu siyasi tablo karşısında II. Abdülhamid’in Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, Rusya veya İtalya’ya güvenmesi de mümkün değildi. Rusya’nın Balkanlar ve Boğazlar; Avusturya-Macaristan’ın Balkanlar; İtalya’nın ise Osmanlı Afrikası üzerinde emelleri vardı.<sup>54</sup> Bu durumda tek çare, XIX. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti’yle iyi ilişkiler kurma gayretinde görünen Almanya’dan yararlanmak, bu devlete bazı yatırım imkânları da sağlayarak diğer Batılı güçlere karşı dış politikada denge unsuru olarak kullanılmaktı.<sup>55</sup>

Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu şartlar, endüstrisine hammadde ve pazar arayan Almanya ile daha yakın ve kalıcı ilişkiler kurulmasını sağladı. Bu bakımdan, bilhassa 1889 ve 1898’de Alman İmparatoru II. Wilhelm’in Osmanlı Devleti’ni iki defa ziyareti, Osmanlı-Alman siyasi ve ticari münasebetleri açısından bir dönüm noktası oldu. Bu yaklaşmanın ekonomik alanda görülen ilk önemli semeresi de 1888’de Anadolu Demiryolları’nın inşa ve işletme imtiyazının Deutsche Bank’a verilmesinde görülecek;<sup>56</sup> 1898’den sonra imtiyazı yine Almanlara verilecek olan Bağdat Demiryolu projesi ise, o tarihe kadar yabancı sermayeye sunulan en büyük demiryolu yatırımı olacaktı.