

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA*

A Reading on Germany's Peaceful Penetration Strategy through the Baghdad Railway Project

Bilal Furkan ONURSAL**
Doğacan BAŞARAN***

Öz

Almanya'nın 1871 yılında siyasi birliğini geç tamamlamasının en önemli sonucu, sömürgecilik yarışına da gecikmeli olarak katılması olmuştur. Sömürgecilik yarışına dahil olduktan sonra ise Almanya, Ortadoğu'ya ulaşmayı amaçlamıştır. Almanya'nın Ortadoğu'ya ulaşarak İngiliz nüfuz alanına yönelik bir strateji geliştirmesi, büyük güçler arasındaki rekabeti arttırmış ve Birinci Dünya Savaşı'na giden kutuplaşmayı hızlandırmıştır. Bu süreçte Almanya, Birinci Dünya Savaşı'nda İttifak Devletleri'ni de oluşturacak olan bir bloklaşmanın tarafı olan devletlerin toprakları üzerinden geçecek şekilde, Berlin-Bağdat Demiryolu Hattı'nın inşa edilmesine öncelik vermiştir. Bu çalışmada da Bağdat Demiryolu Projesi, tarafların beklentileri doğrultusunda incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sömürgecilik, Weltpolitik, Anadolu Demiryolu Projesi, Bağdat Demiryolu Projesi, Barışçıl Nüfuz Etme Stratejisi.

Abstract

The most important result of the late completion of the political union of Germany in 1871 was the delayed participation in the colonial race. Germany has entered the search for a target and decided on the Middle East. Win this process, Germany prioritized the construction of the Berlin-Baghdad railway line, which crosses from the territories of strategical importance that will eventually form Alliance States during the First World War. In this study, the Baghdad Railway Project is examined in line with the expectations of these parties.

Keywords: Colonialism, World Politics, Anatolian Railway Project, Baghdad Railway Project, Peaceful Influence Strategy.

* **Makale Geliş Tarihi:** 30.03.2020 **Yayına Kabul Tarihi:** 18.12.2020

** Yüksek Lisans Öğrencisi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, e-posta: furkan_onursal@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-3301-7127.

*** Doktor Adayı, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, e-mail: basarandogacan@gmail.com, ORCID: 0000-0002-5055-5069.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

GİRİŞ

Genç ve hırslı bir karaktere sahip olan II. Wilhelm'in Kayzer olması, Almanya'nın siyasi birliğinin sağlanması sürecine liderlik yapan Otto von Bismarck'ın siyasi hayatının kısa bir süre içerisinde son bulmasına neden olmuştur. Bismarck'ın Almanya siyasetinin dışına itilmesi, aynı zamanda Almanya'nın dış politika vizyonunun değişmesi anlamına da gelmiş ve II. Wilhelm döneminde Almanya'nın dış politikası, söz konusu ülkenin dünya siyaseti (weltpolitik) izlediği bir dönem olarak cereyan etmiştir. Yani Almanya'nın weltpolitik anlayışını benimsemesi, Alman siyasetinin iç dinamiklerinde meydana gelen gelişmelerin doğal bir sonucudur.

Alman siyasetinde geç sömürgeleşmenin yarattığı temel sıkıntıysa, Alman sömürgeciliğinin başladığı yıllarda, dünyanın pek çok yerinin büyük güçler tarafından paylaşılmış olmasıdır. İşte bu nedenle Almanya, sömürgecilik yarışında gözünü, daha az maliyetle, daha çok fayda elde edebileceği coğrafyalara dikmiştir. Bu bağlamda Almanların önceliği, Osmanlı Devleti üzerinden Ortadoğu coğrafyasına ulaşmak olmuştur. Bu amaç doğrultusunda Osmanlı Devleti'yle iyi ilişkiler kurmaya özen gösteren Almanya'nın temel hedefi, barışçıl nüfuz etme stratejisiyle hem Osmanlı Devleti'nin kaynaklarından maksimum faydayı sağlamak hem de bu coğrafyayı bir köprü olarak kullanıp kısa ve orta vadelerde Ortadoğu'ya ulaşmak ve uzun vadede İngiltere'nin sömürgeleri üzerinde bir nüfuz alanı yaratmak olmuştur. Aynı dönemde demiryolları projelerini, batılı devletlerin ulusal kalkınmalarıyla ilişkilendiren Osmanlı Devleti'nin demiryolları inşa etme konusunda istekli olması ise Almanlar için altın gibi değerli bir fırsat haline gelmiştir. Bu çalışmada da Almanya'nın bahsi geçen stratejiyi uygulamaya yönelik politikası, Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'ne odaklanılarak incelenmektedir.

Çalışmanın başlangıcında tarihsel ve kuramsal anlamda sömürgecilikten bahsedildikten sonra, Almanya'nın siyasi birliğini

tamamlama süreci ve bu sürecin Alman Dış Politikasına olan etkisi tartışılmaktadır. Çalışmanın ikinci başlığını ise Almanya'nın bu siyasetini anlayabilmek adına güzel bir inceleme örneği olan Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi oluşturmaktadır.

Konu, Almanya'nın sömürge politikasının Osmanlı Devleti'ne olan etkisi bağlamında ele alındığı için Türkçe alan yazınında makalenin ilgi alanına ilişkin pek çok çalışmanın bulunduğu da ifade edilebilir. Ancak literatür içerisindeki benzer çalışmalara bakıldığında, mevcut çalışmaların sömürgecilik kuramları boyutunda eksiklik bulunduğu görülmektedir. Bu makalede de bahse konu olan eksikliğin giderilerek literatüre mütevazı bir katkı yapılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda kaleme alınan makalede ağırlıklı olarak literatür taramasından yararlanılmıştır.

SÖMÜRGEÇİLİK ÇAĞI VE ALMANYA'NIN SÖMÜRGEÇİLİK YARIŞINA DÂHİL OLMASI

SÖMÜRGEÇİLİK ÇAĞI

Sömürgecilik kavramı, bir devletin kendi sınırları dışında kalan ve genelde deniz aşırı toprakları içeren coğrafyalarda, askeri müdahale başta olmak üzere, çeşitli yollarla hâkimiyet kurup yerli toplumlar üzerinde siyasi, iktisadi ve kültürel alanlarda üstünlük sağlayarak buraların nimetlerini kendi menfaati için kullanması şeklinde ifade edilmektedir.¹ Daha basit anlamda sömürgecilik kavramı, bir toplumun veya devletin, başka toplum veya devletler üzerinde hâkimiyet kurarak onları açık veya gizli yollarla sömürmesi durumudur.² Bu anlamda sömürge kavramıyla, kendi egemenliğini sağlayamayan ve bu nedenle de başka devletin boyunduruğu altında bulunan ülkeler ve manda rejimleri kastedilmektedir.

1 "Sömürgecilik", *DİA*, Sayı: 37, İstanbul 2009, s. 394.

2 Ferhat Güngör, "Sömürgecilik Bağlamında Rusya'nın Orta Asya ve Kafkasya Politikası", *TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi*, 6(24), Sonbahar 2014, s. 26.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

Sömürgecilik faaliyetleri, 15. yüzyılda gelişen Coğrafi Keşifler'in ve batılı burjuva kültürünü oluşturan kapitalist sürecin bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Coğrafi Keşifler'in yarattığı bu süreç, keşiflere öncülük eden gelişmiş devletlerin, fetihler yaparak kendilerine kıyasla zayıf olan bölgelerde sömürge rejimleri kurmalarını sağlamıştır. Böylece gelişmiş devletler, sömürülen ülkelerdeki doğal kaynaklara, hammaddeye ve üretim araçlarına sahip olmuş ve Sanayi Devrimi'nin de yaşanmasıyla birlikte muazzam bir sermaye birikimine ulaşmıştır. Bu bağlamda, Avrupa sömürgeciliğinin, özellikle de Afrika kıtasını siyasi olmaktan ziyade, ekonomik çıkarları doğrultusunda sömürgeleştirdiği görülmektedir.³

Avrupa'da sömürgeciliğin gelişimine ilişkin 15. yüzyıldaki Rönesans'la başlayan ve Coğrafi Keşifler'le devam eden süreç değerlendirildiğinde, sömürgeciliğin temel niteliğinin Avrupalı kimliğinin oluşumuyla ilişkili olduğu görülmektedir. Zira Aydınlanma Çağı'nın yarattığı Avrupalılık fikri, kapitalist kurumsallaşma mühim sürecinin bir parçasıdır. Bu anlamda sömürgeciliğin gelişimi, büyük ölçüde kapitalizmin kurumsallaşması da paralellik arz etmektedir. Immanuel Wallerstein'in modern dünya-sistemi anlayışına göre, kapitalizmin ortaya çıkmaya başladığı 15. ve 16. yüzyıldan itibaren gelişmiş devletler, az gelişmiş bölgelere yönelmişlerdir. Wallerstein, bu gelişmiş devletleri, dünya-sistemi açısından merkez ülkeler olarak tanımlarken; az gelişmiş ülkeleri de söz konusu ülkelerin kapasitelerine göre, çevre ve yarı çevre şeklinde isimlendirmiştir. 15. yüzyıldan itibaren başlayan sömürgecilik yarışının, Wallerstein'in analizinde merkez olarak tanımlanan İspanya, Portekiz ve İngiltere gibi ülkelerin öncülüğünde geliştiği ve zaman içerisinde bu rekabete Fransa ve Hollanda gibi diğer Batılı devletlerin de katıldığı görülmüştür.

Sömürgecilik Çağı'nı Avrupa'ya hâkim olan kapitalist niteliğin yayılma süreci olarak tanımlamak hatalı bir tespit olmayacaktır. Bu anlamda

3 Ali Demir, "Sömürge Devletlerinin Kullandığı Sömürgecilik Araç ve Metodları: Belçika Krallığı'nın Kongo'daki Sömürge Dönemi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 7(14), Bahar 2011, s. 119.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

kapitalizm, sermaye ihracı yoluyla sürekli olarak yayılma ve genişleme özelliğine sahiptir; dolayısıyla kapitalizm, güç alanını yayma, kendi ülke sınırlarını aşma ve diğer ülkeleri sömürme eğilimindedir. Bu da kapitalist toplumun yapısından kaynaklanmaktadır.⁴ Bu niteliği itibariyle kapitalizm, evrensellik eğilimi taşımaktadır.⁵ Kapitalizmin söz konusu evrensellik eğilimi, merkezdeki sömürgeci devletleri sürekli olarak yeni bir çevreye yöneltmektedir. Kapitalizmin bu yapısı, büyük devletleri nüfuz alanı oluşturma stratejilerine yöneltmiştir; yani sömürgecilik, Avrupalıların kapitalist bir nitelik çerçevesinde dünyanın geri kalanını sömürmeleri ve yağmalamaları durumunu ifade etmektedir.⁶ Bu sömürgeci dönemde, mal ve insan naklinin hızlandırılması gerektiği anlaşılmış ve bu yüzden de çalışmamızın da konusu olan demiryolları, mühim bir ulaşım çeşidi haline gelmiştir. Elbette bu durum, demiryollarını sömürgeciliğin en önemli sembollerinden birine dönüşmüştür.

Yukarıda belirtildiği üzere, merkezdeki ülkelerin sürekli olarak ihtiyaç duydukları çevreyi tüketmeye başlamaları ve Sanayi Devrimi'nin yarattığı vahşi kapitalizm şartları nedeniyle sömürgecilik yarışını arttırmış ve devletleri sürekli olarak yeni sömürge arayışlarına itmiştir.

Söz konusu bu durum politika geliştirme hususunda ekonominin ne derece önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Özellikle hegemon güçlerin ekonomik pozisyonlarını koruyamadıkları takdirde politik sistemlerinin de çöküşe geçtiği yadsınamaz bir gerçektir.⁷ Böylesi bir ortamda siyasi birliğini gecikmeli de olsa tamamlayan Almanya ve İtalya'nın da sömürgecilik yarışına dâhil olması ve küresel pastadan kendi paylarını istemesi ise büyük güçlerin Birinci Dünya Savaşı'yla neticelenecek olan

4 Nikolai I. Bukharin, *Emperyalizm ve Dünya Ekonomisi*, çev. Cemal Süreya, Sol Yayınları, İstanbul 2009, s. 93.

5 Fikret Başkaya, *Sömürgecilik, Emperyalizm, Küreselleşme*, Maki Basım Yayın, Ankara 2003, s. 83.

6 John Bellamy Foster, *Emperyalizmin Yeniden Keşfi*, çev. Çiğdem Çıdamlı, Divan Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 178.

7 Kadir Ertaç Çelik-Mehmet Seyfettin Erol, "Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi", *UKİSAD*, 3(2), 2019, s. 12.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

ve birbirleriyle nüfuz mücadelesine girmesine sebebiyet veren rekabetini başlatmış ve küresel anlamda bir bloklaşmaların yaşanmasına neden olmuştur.

ALMANYA'NIN SÖMÜRGEÇİLİK YARIŞINA DAHİL OLMASI

Alman prensliklerinin tek bir çatı altında toplanarak Alman ulus-devletinin inşa edilmesine yönelik ilk ciddi girişim, Otuz Yıl Savaşları sırasında, Kutsal Roma İmparatoru II. Ferdinand tarafından gerçekleştirilmiştir.⁸ Ancak Kardinal Richelieu'nun Uluslararası İlişkiler disiplinine hediye ettiği *raison d'état* (devlet aklı) fikri çerçevesinde, Alman prensliklerle ittifak yapan Fransa'nın 1648 yılında savaşın galip tarafı olması, Almanya'nın siyasi birliğini oluşturmasını geciktirmiştir. Bu durum, Almanya'nın siyasi birliğini oluşturmasının 1871 yılına kadar ertelenmesine sebep olmuştur.

Almanya'nın politik birliğini oluşturma sürecinin bu kadar gecikmesinin çeşitli nedenleri bulunmakla birlikte, en önemli nedenin Prusya ve Avusturya arasında yaşanan kurulacak birliğe liderlik etme rekabetinin yarattığı ayrışma olduğu ifade edilebilir. Alman siyasetçi Bismarck, bu ayrışmada Avusturya lehine olan dengeyi, Prusya tarafına çevirmeyi realpolitik olarak da ifade edilen stratejiyle başarmıştır. Uluslararası ilişkiler disiplininde *raison d'état* kavramının yerini alan realpolitik terimi, devletler arası ilişkilerin kaba kuvvetle çözülmesi ve güçlü olanın galip gelmesi anlamını taşımaktadır.⁹ Prusya'nın Avusturya'ya ihtiyaç duymadan da ayakta kalabileceğini düşünen Bismarck, bu strateji çerçevesinde, önce Avusturya'yla savaşarak kuzeydeki prensliklerin ve daha sonra da Fransa'yla savaşarak güneydeki prensliklerin desteğini almış ve Almanya'nın siyasi birliğini oluşturmayı başarmıştır. Almanya'nın siyasi

8 Nejat Doğan, "Almanya'nın Avrupa'daki Konumuna Teorik Yaklaşımlar: Almanya'nın Yeniden Birleşmesinden 20 Yıl Sonra Bir Değerlendirme", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), Güz 2011, s. 3.

9 Henry Kissinger, *Diplomasi*, Çev. İbrahim H. Kurt, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 96.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

birliğini tamamlaması, mevzubahis ülkenin Avrupa'daki güç dengelerini değiştirecek bir biçimde uluslararası arenadaki yerini almasına da vesile olmuştur.

Her ne kadar Bismarck, Almanya'nın siyasi birliğini tamamlamasına öncülük ederek güç kavramını ittifaklar dengesi içerisinde başarıyla uygulamasıyla, Alman siyasi tarihinde çok önemli bir yere sahip olsa da hırslı bir karaktere sahip olan II. Wilhelm'in Kayzer olarak tahta çıkışı, Bismarck'ın gözden düşmesine ve azledilmesine vesile olmuştur. II. Wilhelm'in ağırlığını Almanya'nın dış politika yönelimlerinde hissettirmesi, Endüstri Devrimi'nin Almanya'ya yansımalarının doğal bir sonucu olarak Avrupa'nın en büyük ekonomilerinden biri haline gelen Almanya'yı, hammadde ihtiyacını karşılamaya yönelik sömürge arayışlarına yöneltmiştir. Alman siyasetçi Van Bülow da ülkesinin bu politikasını, 1897 yılında Almanya Parlamentosu'nda yaptığı bir konuşma sırasında "Biz kimseye gölge etmek istemiyoruz; fakat güneşteki yerimizi istiyoruz." sözleriyle dile getirmiştir.¹⁰ Almanya'nın dış politika yönelimleri açısından bu dönemin halet-i ruhiyesini yansıtan kavram ise weltpolitik (dünya politikası) terimi olmuştur. Bismarck'ın Avrupa kıtasıyla sınırlı ve Fransa'yı dengelemeye yönelik, Rusya ve Avusturya-Macaristan devletleriyle yakınlaşarak kurduğu denge siyasetinin aksine II. Wilhelm, Avrupa'da yalnızca Avusturya-Macaristan'la müttefiklik ilişkisi tesis etmiş ve hızla dünyadaki sömürgecilik yarışına dahil olmaya yönelik bir politika uygulamıştır.¹¹

II Wilhelm'in adıyla birlikte anılan weltpolitik, Kayzer'in siyasi görüşlerinden ziyade, Alman endüstrisinin yeni pazarlara olan ihtiyacından kaynaklanmıştır.¹² Dolayısıyla Almanya'nın dünya siyasetine dâhil olması,

10 Fahri Türk, *Türkiye ile Almanya Arasındaki Silah Ticareti 1874-1914*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 53.

11 H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)*, Phoneix Yayınevi, Ankara 2004, s. 45.

12 Murat Özyüksel, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, 32.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

aynı zamanda küresel sömürgecilik yarışına da dâhil olması anlamını taşımaktadır. Almanya, bahse konu olan dönemde bir dünya politikası uygulamak istemişse de pratikte bu çok kolay uygulanabilecek bir siyaset değildi; çünkü bu dönemde dünyanın pek çok coğrafyası, ağırlıklı olarak İngiltere ve Fransa tarafından sömürgeleştirilmişti. Bu durum, Almanya'yı sömürge mücadelesinde bir nüfuz alanı elde edebilmek için İngiltere ve Fransa gibi büyük güçlerle karşı karşıya getirebilecek riskleri de barındırmaktaydı.

Kısacası Almanya'nın siyasi birliğini tamamlamasındaki gecikme, sömürge paylaşımını kaçırmaya sebep olmuş ve Uzakdoğu ve Pasifik'teki koloniler, Almanya'nın meseleye ilişkin beklentilerini karşılamaya yetmemiştir.¹³ Doğu Afrika'da elde edilen sömürgeler de verimsiz topraklar olarak Almanya'nın talebini karşılamaktan çok uzak kalmıştır.¹⁴ Bu nedenle de Almanya, sömürge yarışına dâhil olduktan sonra, Balkanlar üzerinden Osmanlı Devleti ve İran'ın kullanılması yoluyla Ortadoğu'ya ulaşmayı amaçlayan yeni bir stratejiyi benimsemiştir. Almanya'nın bahsi geçen stratejisi, Osmanlı Devleti'yle olan ilişkilerine de yansımış barışçıl nüfuz etme stratejisi olarak tanımlanabilecek bir politika uygulamaya konulmuştur.

Barışçıl nüfuz etme stratejisi, özü itibarıyla emperyalist bir nitelik taşımaktadır. Zira Almanya, mevzubahis politikasıyla Ortadoğu coğrafyasının doğal kaynaklarına ulaşmayı, bölgede yer alan verimli topraklarda Almanlar için yeni bir yaşam alanı yaratmayı ve bölge devletleri üzerinde kültürel ve ekonomik bir hegemonya tesis etmeyi amaçlamıştır. Hatta bu durum, Almanya'nın Osmanlı Devleti'nin askeri yapılanması üzerinde rol model etkisine sahip olmasını da sağlamıştır. Söz konusu politika, bu rol model olma durumundan da anlaşılacağı gibi,

13 Remzi Avcı, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime Dergisi*, 6(2), 2015, s. 268.

14 Türk, a.g.e., s. 51.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

klasik sömürgeci yaklaşımlardan farklı olarak bölge devletlerinin rızasını kazanmayı amaçlayan ve onların da kalkınmasını esas alan projeler üzerinden şekillenen barışçıl nitelikli bir işbirliği stratejisi olarak teşekkül etmiştir. İfade edildiği üzere Almanya, bu stratejiyi gerçekleştirebilmek için kimi zaman silah ve askeri teknoloji transferini; kimi zaman ise demiryolu yapımı gibi ekonomik yöntemleri tercih etmiştir. Bu noktada dikkat çekici olan husus ise İngiltere'nin kendi nüfuz alanını da hedefleyen mevzubahis politikaya, başlangıçta sıcak bakmış olmasıdır. Zira ilk aşamada İngilizler, Almanya'nın bu politikasının Rusya'yı dengeleyeceğini düşünmüşlerdir. Ancak Londra, zaman içerisinde Almanya'nın yönelimlerinin İngiltere'yi de tehdit ettiğinin farkına vararak bu ülkeyle bir nüfuz mücadelesine girişmiştir.

Almanya'nın barışçıl nüfuz etme stratejisinin Osmanlı Devleti üzerinde etkili olması, II. Abdülhamit'in Almanya'yı denge unsuru olarak görmesinden ve ülkesinin kalkınmasında Almanya'dan faydalanabileceği düşüncesinden kaynaklanmıştır. Nitekim II. Abdülhamit, bahse konu amacını gerçekleştirebilmek için 1880 yılının Mayıs ayında, Almanya'dan askeri bir heyetin İstanbul'a gelmesini resmi olarak talep etmiştir. Abdülhamit'in söz konusu teklifinin Rusya'nın üç imparatorluk (Almanya, Avusturya- Macaristan) anlaşmasından çekildiği döneme denk gelmesi ve Alman silah sanayisinin Osmanlı İmparatorluğu'na silah satışı gerçekleştirilmesi yönündeki arzusu, II. Wilhelm yönetiminin bu teklifi kabul etmesini etkileyen en önemli faktörler olmuştur.¹⁵ Bismarck iki yıl gecikmeli de olsa, bahsi geçen teklifi kabul etmiş ve dört kişiden oluşan ilk askeri heyet, 1882 yılında İstanbul'a gelmiştir. Bu heyete, 1883 yılında Binbaşı Von Der Goltz da eklenmiştir.¹⁶ Von Der Goltz'un heyete katılmasıyla birlikte, heyetin eğitimci subay eksikliği de ortadan kalkmıştır. Goltz, bir yandan askeri mekteplerde uygulamalı olarak eğitimlik yaparken;

15 Mithat Baydur, "Osmanlı Alman İlişkilerinde Anadolu Bağdat Demiryollarının Yeri", *Osmanlı*, II, 1999, s. 350.

16 Erol Akcan, "Colmar Von Der Goltz Paşa'nın Osmanlı Ordusu ve Asker-Sivil Aydınlar Üzerindeki Etkisi", *Atatürk Dergisi*, 4(1), 2015, s. 15.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

diğer yandan da Alman silah sanayisinin sermayesini arttırabilmesi için Osmanlı İmparatorluğu'na silah satışı gerçekleştirmeye çalışmış ve 1880'li yılların sonuna doğru Krupp firmasının toplarının Osmanlı Ordusu tarafından satın alınması vesilesiyle bu konudaki amacına ulaşmıştır.¹⁷ Osmanlı İmparatorluğu'nun zamanla Mauser ve Krupp firmalarından aldığı silahların sayısını arttırması ve bu nedenle de Almanya'ya olan borçlarının sürekli artması ise Almanya'ya olan bağımlılığın artması neticesini doğurmuştur. 1897 yılında yapılan bir araştırmaya göre, Osmanlı İmparatorluğu'nun en çok borçlu olduğu ülkeler sıralamasında Fransa %44,88'lik bir orana sahipken; Almanya'nın bu sıralamadaki payı %12,1 olarak kayda geçmiştir. Ancak Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na sürekli olarak silah (mühimmat ve bilumum teçhizat dâhil) satması ve demiryolu anlaşmalarından kazandığı ücretler, Fransa'nın %44,88'lik alacak payından çok daha önemliydi.¹⁸ Kısacası Von Der Goltz'un Osmanlı İmparatorluğu'na silah satışı gerçekleştirme faaliyetlerinin başarıya ulaşması, Alman emperyalizminin barışçıl bir biçimde imparatorluk toprakları içerisinde vücut bulmasını sağlamıştır.

BERLİN-BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ

II. Wilhelm döneminde Almanya, geç sömürgeleşmenin de etkisiyle efektif bir şekilde kullanabileceği yeni coğrafyalar arayışına girmiştir. Bu anlamda II. Abdülhamit döneminde, çeşitli ekonomik ilişkilerin tesis edilmesi vesilesiyle, Osmanlı Devleti'ne yönelik Almanya'nın uyguladığı ve barışçıl nüfuz etme stratejisi olarak da tanımlanabilecek politika, Almanya'nın hedefleriyle örtüşen ve beklentilerini karşılayan bir siyaset anlayışı olarak öne çıkmıştır. İşte bu nedenle Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi, Almanların temel beklentilerine ulaşmalarına yönelik önemli bir fırsat olmuş ve

17 Ramazan Çalık, "Colmar Freiherr Von Der Goltz (Paşa) ve Bazı Görüşleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*,13(36), 1996, s. 772-774.

18 Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Çev. Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları İstanbul 1982, s. 59.

Almanya'nın Mezopotamya çevresinde bir nüfuz alanı oluşturmaya yönelik adımlar atmasının önünü açmıştır.

Bahse konu olan dönemde Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi gibi girişimler, II. Abdülhamit tarafından da olumlu bir şekilde yorumlanmış ve Osmanlı Devleti'ni ayakta tutmak için bulunmaz bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Çünkü II. Abdülhamit, demiryolları vesilesiyle ülkenin ekonomik kalkınmasının tesis edilebileceğini, dağılma sürecinin durdurulabileceğini ve Asya'daki toprakların savunulmasının kolaylaşacağını düşünmüştür. Osmanlı Sultanı'nın bu düşüncesi, söz konusu projenin bir devlet politikası haline dönüşmesine de yol açmıştır.¹⁹

Bilindiği gibi Osmanlı Devleti, II. Abdülhamit döneminde politik varlığını sürdürebilmek için büyük devletler arasındaki çıkar çatışmalarından ve jeopolitik konumunun kendisine sağladığı fırsatlardan yararlanma yolunu tercih etmiştir.²⁰ Özellikle de 93 Harbi'nin etkisiyle, İngiltere ve Fransa'nın dengelenmesine yönelik bir ihtiyacın ortaya çıkması, Osmanlı Devleti'nin Almanya'yı üçüncü bir yol olarak görmesini sağlamış; fakat bu da devlet üzerindeki Alman nüfuzunun belirginleşmesine sebep olmuştur. Özetle II. Abdülhamit, iktidarı döneminde Almanya'ya yakın bir siyaset izlemiş ve askeri ıslahatlar başta olmak üzere, yenileşme girişimlerinde Almanya'yı rol model olarak kabul etmiştir.²¹ Osmanlı Devleti'nin Almanya'yı rol model olarak kabul etmesinde ve kurtarıcı bir dost olarak algılamasında ise 3 nedenin etkili olduğu ifade edilebilir. Bunlar şu şekilde sıralanabilir.²²

1. Almanya, Müslüman sömürgelere sahip olmayan bir devletti.
2. Almanya'nın Osmanlı Devleti'yle sınırdaş olmaması, Osmanlı Devleti

19 Avci, a.g.m., s. 264.

20 Rifat Uçarol, *Siyasi Tarih: 1789-2014*, Der Yayınları, İstanbul 2015, s. 388.

21 Eylem Tekemen Altındaş, "1878 Berlin Konferansı'ndan Sonra Osmanlı Devleti'nin Askeri Islahat ve Dış Politikasındaki Yeni Yönelimler", *Asia Mirror Studies*, 4(8), 2016, s. 123.

22 Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkileri ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, 6(6), 1995, s. 23.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

açısından Almanya'yı doğrudan tehdit olmaktan çıkartıyor ve güvenilir bir ülkeye dönüştürüyordu.

3. Almanya, o güne kadar Osmanlı coğrafyasını işgal girişiminde bulunmamış bir büyük güçtü.

II. Abdülhamit tarafından Fransa ve İngiltere'ye karşı bir denge unsuru olarak değerlendirilen Almanya, demiryolu projeleri vesilesiyle Osmanlı Devleti üzerinde siyasi ve ekonomik kazanımlar elde etmeyi amaçlamıştır. Almanya'nın bu amacına karşılık 19. yüzyılda, ekonomik anlamda ağır badireler geçiren Osmanlı Devleti, o dönemde bir demiryolu ağını tamamlayabilecek imkânlarla sahip değildi. Bu nedenle de Osmanlı Devleti, demiryolu inşa sürecini yabancı şirketlere imtiyazlar tanıyarak yürütmeye çalışmıştır.²³ Bu dönemde Osmanlı Devleti, demiryollarını batının bir simgesi olarak düşünüp, devletin kurtuluşunu ve modernleşmesini sağlayacak bir proje şeklinde değerlendirmiştir.²⁴ Ancak bu durum, Osmanlı Devleti'nin demiryolu hatlarını, İngiliz, Fransız ve Alman nüfuz alanlarına ayırması gibi olumsuz bir tabloya da neden olmuştur.²⁵ Bundan dolayı demiryolu yatırımları, devleti yöneten kadroların beklentilerinin aksine, Osmanlı Devleti'nin dışa bağımlılığını arttırarak yarı-çevreleşme/yarı-sömürgeleşme sürecini hızlandırmıştır. Oysa başlangıçta Osmanlı Devleti'nin demiryolu projelerinden beklentileri oldukça olumluydu.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşasına yönelik ilk girişimler, 1856 yılında, Paris Kongresi'nden sonra, gündeme gelmiş ve bu konuda Avrupa sermayesi, söz konusu tarihten beri istekli davranmıştır. Bu bağlamda

23 İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12(1), 2002, s. 311.

24 M. Cengiz Yıldız, "Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış", *Trafik ve Yol Güvenliği 2. Ulusal Kongresi*, 7-9 Mayıs 2013, https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35761851/Osmanlidan_Gunumuze_Demiryolu_Politikalarina_Genel_Bakis.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1514167679&Signature=Vx82xOHjUiFaijBXh5yXQ3OWLKc%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DOsmanli_dan_Gunumuze_Demiryolu_Politikai.pdf, (Erişim Tarihi: 13.12.2017).

25 Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2017, s. 365.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Ege ve Rumeli coğrafyasında bazı hatların yapımı da gerçekleştirilmiştir.²⁶ Anadolu'da ilk işletmeye açılan demiryolu istasyonu ise 1866 yılında İngiltere'nin desteğiyle yapımı tamamlanan İzmir- Kasaba demiryolu hattıdır. 93 kilometrelik bir menzile ulaşan bu hat sayesinde İngiltere, İzmir Limanı'na yaptığı hammadde sevkiyatlarını çok hızlı ve ekonomik bir biçimde gerçekleştirmeyi başarmıştır.²⁷ Bununla birlikte İngiltere'nin Osmanlı topraklarına dair tasarladığı ilk demiryolu projesi, İzmir Demiryolu Hattı'nın kullanıma açılmasından 36 yıl öncesine rastlamaktadır. Francis Chesney'in ortaya atmış olduğu demiryolu projesi, İngiliz mallarını Hindistan'a Ümit Burnu üzerinden değil de alternatif bir güzergâh şeklinde Osmanlı İmparatorluğu üzerinden ulaştırmayı öngörmüştür. Ancak Chesney'in projesi, o dönemde uygulanmaması çok zor bir teşebbüs olarak değerlendirilmiştir. Özellikle de Fırat ve Dicle nehirlerinin ulaşım elverişli olmaması, projenin değerini yitirmesine neden olmuştur. Ancak Chesney, demiryolu projelerinden vazgeçmemiş; 1857 yılında Osmanlı İmparatorluğu'ndan Fırat Vadisi'nde gerçekleştirilmesi öngörülen yeni bir demiryolu imtiyazı almayı başarmıştır. Bu projede Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolu inşaatı için vermiş olduğu garantilerin azlığı ve İngiliz Hükümeti'nden yeterli sermaye desteği sağlanamaması nedeniyle hayata geçirilememiştir.²⁸

Osmanlı Devleti'nde demiryolu inşası vesilesiyle imparatorluğun jeopolitik öneminin artırılmasına ilişkin çalışmalar yapan isimlerin başlangıcı olarak Abdülmecit döneminde Ali ve Fuat paşaların hazırladığı program dikkat çekmektedir. Bu program çerçevesinde Balkanların bir ucundan diğer ucuna gidecek bir hat aracılığıyla İstanbul'u Tuna'ya bağlamak ve buradan da Viyana ve Paris'e ulaşımını sağlamak arzu

26 İlber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981, s. 74-75.

27 Osman Kubilay Gül, "Bir Amerikalı Diplomatın Gözüyle Bağdat Demiryolu Projesi (ABD Sivas Konsolosluğu Henry M. Jewett'in Raporu)", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11(41), 2014, s. 4.

28 H. Bayram Soy, "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çevresinde Osmanlı Alman Yakınlaşması", *Osmanlı Özel Sayısı*, 2000, s. 311.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

edilmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin bahsi geçen dönemde, böylesi büyük bir projeyi hayata geçirecek imkânlarla sahip olmadığı da somut bir olgu olarak tarihteki yerini almıştır.²⁹

II. Abdülhamit dönemi ise Osmanlı İmparatorluğu için adeta bir demiryolu çağı olmuştur. Ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun şartları da göz önünde bulundurulduğunda, demiryolu projelerinin neredeyse tamamı, yabancı devletlerin teknoloji ve mühendisliği aracılığıyla yapılmak zorunda kalmış ve imparatorluk, bu teşebbüslerin gerçekleştirilmesi için önemli imtiyazlar vermiştir. Nitekim II. Abdülhamit de bu durumu, "İmtiyaz elde etmek için bana demiryoluyla alakalı birçok proje teklifi geliyor ve paşalarım da çıkar elde etmek için şiddetli bir şekilde bu önerilerin kabul edilmesini önermekteler" ifadeleriyle kabul etmiştir.³⁰ Bu nedenle çeşitli devletlerin söz konusu imtiyazlardan yararlanmaya çalıştıkları ifade edilebilir. Berlin- Bağdat Demiryolu Projesi de bu durumun mühim bir örneğini teşkil etmektedir. Diğer taraftan Bağdat Demiryolu Projesi'nin fikirsel anlamda atası olarak kabul edilebilecek ilk çalışmayı, 1868-72 yıllarında Bağdat Valisi olarak görev yapan Mithat Paşa gerçekleştirmiştir. Mithat Paşa, bu vilayete demiryolları döşenmesini istemiş ve bu amaç doğrultusunda Bağdat ile Kazımiye arasında 12 kilometrelik bir tramvay hattı inşa etmiştir. Mithat Paşa, söz konusu dönemde demiryollarının Mezopotamya'nın imparatorluktaki geleceği açısından hayati bir önem taşıdığına inanmıştır. Ona göre, Süveyş'in kapattığı ticaret imkânı, Mezopotamya üzerinden telafi edilebilirdi.³¹ Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin karar alıcıları, 1870'li yıllardan itibaren Asya vilayetlerinin demiryolları ağlarıyla döşenmesine yönelik çaba harcamışlardır. Zira Osmanlı Devleti'nin yöneticileri, Sanayi Devrimi'nin en mühim sonucu olarak demiryollarını görmüşler ve demiryollarını, endüstrileşmiş

29 Yıldırım, a.g.m., s. 313.

30 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876 – 1907*, c. VIII, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011, s. 469.

31 Ortaylı, a.g.e., s. 75.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

ülkelerin kalkınmalarıyla yakından ilişkilendirmişlerdir. Bu nedenle de bir gelişmişlik göstergesi olan demiryollarının yapımına öncelik verilmiş ve II. Abdülhamit döneminin dış politikasını etkileyen temel unsurun demiryolu inşa etme arzusu ve buna göre yürütülen diplomasi olduğu görülmüştür. II. Abdülhamit'in bu tavrında, Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında asker taşınmasına ilişkin yaşanan problemlerin de etkisi bulunmaktadır.

Tarıma dayalı bir ekonomiye sahip olan Osmanlı Devleti'nde, demiryolları aracılığıyla askeri sevkiyat başta olmak üzere, vergilerin toplanması, tarım ürünlerinin pazara taşınması gibi ekonomik verimi arttıracak beklentiler gerçekleştirilmek istenmiştir.³² Ayrıca II. Abdülhamit, Bağdat Demiryolu Hattı'nın inşa edilmesi yoluyla eğitim, kültür ve ekonomi gibi alanlarda birbirinden kopuk olan imparatorluk topraklarının birleştirebileceğine de inanmıştır.³³ İmparatorluk topraklarının birbirine bağlanmasıyla birlikte merkeze uzak vilayetlerde çıkabilecek olası isyanları bastırmak için kaydırılacak birlikler kısa süre içerisinde bölgelere ulaşabilecekti. Yine proje sayesinde deniz yoluna alternatif olarak demiryolu kullanılacak ve bu sayede devlet gelirleri arttırılabilecekti.³⁴ Tüm bunlara ek olarak II. Abdülhamit, mevzubahis projenin Hintli Müslümanlarla temas kurmaya da aracı olabileceğini düşünmüştür. Bu nedenle de II. Abdülhamit, söz konusu projeyi bir milli mesele/millî bir hedef olarak devletin ideolojisi olan İslamcılık üzerinden değerlendirmiş ve gerek şahsi hazinesinden gerekse de sivil ve asker memurların maaşlarından kesinti yaparak projenin finanse edilmesine yönelik çaba harcamıştır.³⁵

Osmanlı Devleti'nin jeopolitik anlamda büyük önem arz eden böyle bir güzergâhta demiryolları inşa etmesi gündeme geldikten sonra İngilizler,

32 Mustafa Yücel-Mustafa Taşar, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 2016, s. 318.

33 Mahmut Özdiç, *İttihat ve Terakki Dönemi Osmanlı-Almanya Siyasi İlişkileri (1909-1918)*, Yeni Yüzyıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017, s. 56.

34 Sayim Türkman, "Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye'ye Yansımaları (1919-1973)", Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2005, s. 62.

35 Yıldız, a.g.m.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

Fransızlar ve Almanlar bunu kendi çıkarları doğrultusunda kullanmak istemiş ve bu hattın inşa edilmesine talip olmuştur. Bu bölgede bir demiryolu güzergâhı oluşturmayı öneren ilk ülke de İngiltere olmuştur. İngilizlerin bu teklifindeki amaç, Afrika'yı veya Kızıldeniz'i dolaşmaksızın Hindistan'a ulaşabileceği bir geçiş yolunun oluşturulmasıydı.³⁶ Ancak II. Abdülhamit, bu yollara İngilizlerin sahip olmasının Mısır, Suriye, Irak ve Hindistan topraklarını gözden çıkarmak olacağını fark etmiştir.

Tüm bunlara ek olarak Fransızların Lübnan'daki hedefleri nedeniyle Fransa'ya ilişkin de çekinceleri bulunan II. Abdülhamit, bu konuda her iki ülkeye de kuşkuyla bakmıştır.³⁷ Ayrıca Osmanlı Devleti, ekonomik anlamda içine düştüğü durum nedeniyle, demiryollarının yapımını üstlenen şirketlere kendi taleplerini çok fazla dayatamıyordu. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin demiryolu geçiş güzergâhını belirleme noktasında bile kendini gösteriyor ve güzergâhları genellikle yabancı şirketler belirliyordu. Bu nedenle de birbirinden kopuk, limanlardan iç bölgelere uzanacak şekilde emperyal taleplere uygun doğrultuda şekillenen, demiryolu güzergâhları belirleniyordu. Bu da Osmanlı Devleti'nin beklentilerini karşılamaktan uzak kalıyordu. İşte bu yüzden de İngilizler veya Fransızların demiryolu hatlarını inşa etmeleri durumunda, kendi ticari çıkarları ve sömürgeci emelleri doğrultusunda Akdeniz limanlarına çıkış noktası oluşturacak şekilde inşa edeceklerdi. Oysa Almanya, kendi jeopolitik ihtiyaçlarını karşılayabilmek için tüm Anadolu'yu demiryollarıyla döşemek durumundaydı. Zira Almanlar, Anadolu üzerinden Ortadoğu'ya ulaşmak istiyordu. Bu da ülkenin kalkınmasını demiryolları inşasıyla ilişkilendiren Osmanlı Devleti yöneticileri nezdinde Almanya'yı çok daha olumlu bir seçenek haline getirmiştir.

Almanya açısından söz konusu güzergâh, büyük bir stratejik öneme sahipti. Almanlar, bu projeye Birinci Dünya Savaşı'nın ayak seslerinin

³⁶ Yıldız, a.g.m.

³⁷ Ortaylı, a.g.e., s. 78-79.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

geldiği bir dönemde, İngiltere'nin Almanya'yı Kuzey Denizi üzerinden kuşatması ihtimaline karşı, gıda ve hammadde gibi temel ihtiyaçlarını da karşılayabilecek bir koridor olarak değerlendirmişlerdir.³⁸ Berlin-Bağdat Demiryolu güzergâhına bakıldığında da hattın geçtiği ülkelerin tamamının Birinci Dünya Savaşı'nda ittifak devletleri arasında yer alması, projenin jeopolitik önemini ortaya koymaktadır. Bu nedenle de proje, İngiltere'yi ciddi anlamda kaygılandırmıştır. İngiltere, kendi sömürge yolu üzerinde, Alman nüfuz alanı olarak gelişen bu projeden büyük kaygı duymuştur. Nitekim dönemin İngiltere Dışişleri Bakanı Edward Grey, projeye masumane bakılmayacağını ve yalnızca bir ticaret projesi olarak değerlendirilemeyeceğini, Uzakdoğu'nun denizden denize ulaşımına bir alternatif hat oluşturulması nedeniyle bütün büyük güçleri etkileyeceğini ifade etmiştir.³⁹

Neticede ilk aşamada İzmit-Konya hattı olarak 24 Eylül 1888 tarihinde Anadolu Demiryolları'nın inşa, imtiyaz ve işletme hakkı Alman Alfred Kulla'ya verilmiştir.⁴⁰ Almanya, her ne kadar bu imtiyazdan hoşnut kalmış olsa da bunu yeterli görmemiştir. Bundan ötürü Kayzer Wilhelm, Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'nin yapımını Alman şirketlerin üstlenmesini sağlamak için 1899 yılında İstanbul'a gelerek II. Abdülhamit ile temaslarda bulunmuştur.⁴¹ Wilhelm'in İstanbul ziyareti, Şansölye Bismarck'ın "Tüm Balkan topraklarını tek bir Pomeranyalı askerin kemiklerine değişmem." vecizesinin de son bulması anlamına gelmiştir.⁴² Çünkü II. Wilhelm, bu gezi sayesinde hem Osmanlı Devleti'ni kendi saflarına çekmeyi hem de siyaseten Bismarck'ın gölgesinden kurtulmayı başarmıştır.

Benzer bir politik değişiklik Osmanlı İmparatorluğu için de geçerli olmuştur. Zira mevzubahis dönemde Avrupa'dan yayılan milliyetçi akımların

38 Soy, 2004, a.g.e., s. 214.

39 Soy, 2004, a.g.e., s. 214.

40 Ortaylı, a.g.e., s. 81.

41 Türkman, a.g.t., s. 61-62.

42 Özyüksel, a.g.e., s. 30.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

tehdidi karşısında imparatorluğu bir arada tutmanın yollarını arayan Osmanlı Devleti, İslamcılık anlayışını etkin bir şekilde imparatorluk ideolojisi olarak kullanmaya çalışmıştır. Yine milliyetçi hareketlerin yükselttiği ulus-devletler karşısında imparatorluk olarak varlığını sürdürmek isteyen Almanya da Osmanlı Devleti'yle yakın münasebetler geliştirmek istemiş ve bu amaç doğrultusunda Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'ni, söz konusu hedefe hizmet eden mühim bir araç olarak değerlendirmiştir. Kısacası her iki lider de ikili ilişkileri geliştirmeyi, imparatorluklarının bekası için stratejik bir fırsat olarak değerlendirmiştir. Dahası İngiliz nüfuzu altındaki Müslüman coğrafyadaki İngiliz etkisini kırmak için Almanya, İslamcı ideolojiyi de bir fırsat olarak görmüş ve dünya Müslümanlarına sempatik görünmeye çalışmıştır.⁴³ Buna karşılık Osmanlı Devleti de İslam coğrafyasında kolonileri bulunmayan Almanya'yı, bu devletin saldırgan olmadığı fikrinden hareketle müttefik olarak değerlendirmiş ve İngiltere ile Fransa'ya karşı bir denge unsuru olarak görmüştür. Bu kapsamda II. Abdülhamit, Wilhelm'in İstanbul gezisini bir fırsat olarak görmüş ve Wilhelm'in İstanbul ziyareti esnasında bir saray ve selamlık törenini izlemesi için Seyir Köşkü inşa ettirmiştir. Ayrıca Wilhelm'in yatıyla birlikte İstanbul'a girişi esnasında tüm kale burçlarından Alman bayrakları dalgalanmış, bando eşliğinde Alman Milli Marşı çalınarak 101 pare top atışı yapılmıştır. Kayzer de bu görkemli karşılamadan oldukça etkilenmiş ve bahse konu olan gezi, Türk-Alman dostluğunun derinleşmesine vesile olmuştur.⁴⁴ Zira bu dönem içerisinde 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı yaşanmış ve Osmanlı İmparatorluğu, Rus tehdidi karşısında da Almanya'yla olan ilişkilerini geliştirmeyi önemsemiştir. Bunun yanı sıra bahsi geçen süreçte hızla yükselişe geçen Arap milliyetçiliği, II. Abdülhamit'in siyasetinde daha çok İslami söylemler kullanmasına da yol açmıştır.⁴⁵

43 Ortaylı, a.g.e., s. 69.

44 Özyüksel, a.g.e., s. 35.

45 Namık Sinan Turan, "Gerçek ve Üllüzyon Arasında: Birinci Dünya Savaşına Giden Süreçte Osmanlı İmparatorluğu ve Panislamizm", der. Etin H.-Özekmekçi, M., *Nuran Yıldırım Armağan Kitabı: Tıp Tarihinin Peşinde bir Ömür*, Betim Yayınları İstanbul 2016, s. 524.

II. Wilhelm, Berlin-Bağdat demiryolu projesiyle birlikte 300 milyonu bulan Müslüman nüfusu, Almanya'nın saflarına çekmeyi planlamıştır. Buna karşılık Osmanlı Devleti de proje vesilesiyle İslam coğrafyasının bütünlüğünü teşkil etmenin kolaylaşacağını öngörmüştür. Tarafların gerçekleştirdiği bu uzlaşma sonucunda 25 Kasım 1899 tarihli Meclis-i Vükela kararıyla demiryolu hattının Basra'ya kadar uzatılması kararlaştırılmıştır. Böylece II. Wilhelm, Bağdat'a ulaşma konusundaki ilk başarısını elde etmiştir.⁴⁶ Bu başarıya ek olarak II. Wilhelm, II. Abdülhamit'in Alman emperyalizmini barışçı ve dost olarak algılamasını da sağlamıştır.⁴⁷ Nitekim proje kapsamında demiryolunu işletecek şirket, 4 Mart 1889 tarihinde Osmanlı-Anadolu Demiryolu Şirketi adıyla kurulmuştur. Şirketin sermayesi 45 milyon Frank olup; Osmanlı Devleti, kilometre başına 15.000 Frank ödemeyi taahhüt etmiştir.⁴⁸ Dahası bu hattın Almanlar tarafından çok kısa bir sürede inşa edilerek Ankara'ya ulaşması, Osmanlı yöneticilerini memnun etmiş ve aynı şirkete önce Eskişehir-Konya hattının inşa edilmesine yönelik, sonrasında ise Bağdat'a kadar uzanacak demiryolu hattının inşa edilmesine ilişkin imtiyaz verilmiştir. Anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti topraklarında Almanların inşa ettiği iki hat bulunmaktaydı. Bunlar Anadolu Demiryolu Hattı (İzmit-Konya) ve Bağdat Demiryolu Hattı (Konya-Basra) şeklinde planlanmıştır.

Bağdat Demiryolu Hattı'nın başlangıçta Ankara-Kayseri-Diyarbakır güzergâhı üzerinden şekilleneceğini öğrenen Ruslar, bu duruma büyük tepki göstermiş ve ardından hat, Konya-Halep-Bağdat üzerinden şekillendirilmiştir.⁴⁹ Bu projeye göre Bağdat Demiryolu Hattı, Konya'dan başlayacak, Konya-Ereğli'den geçtikten sonra, Toros Dağları'nda açılacak tünellerle Adana'ya inecekti. Hatta Bağdat Demiryolu'nun

46 Türkman, a.g.t., s. 61-62.

47 Rathmann, a.g.e., s. 68.

48 Ortaylı, a.g.e., s. 81.

49 Soy, 2004, a.g.e., s. 221.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

uzun vadede Hicaz hattıyla birleştirilmesi de öngörülmüştü.⁵⁰ Bununla birlikte II. Abdülhamit'e devlet yetkililerince sunulan bir lahiyada, Almanya'nın Bağdat'a kadar uzanacak demiryolu projesiyle ilgilenmesini dolandırıcılıktan biraz farklı olduğu öne sürülmüştür. Zira Almanya'nın Osmanlı Devleti'nden herhangi bir isteğinin olmadığı söylenmesine rağmen Alman yönetiminin projeden elde edeceği imtiyazlar sayede Anadolu topraklarının altı yıllık Aşar vergi gelirlerini tek elde toplayacağına dikkat çekilmiştir.⁵¹

Öte yandan Bağdat Demiryolu Hattı'nın yapımına ilişkin müzakereler, 1899 yılında başlamıştır.⁵² Bu esnada İngiliz sermayedarlar da girişime katılmaları için davet edilmiştir. Görüşmeler de İngiliz, Fransız ve Alman bankerler arasında sürdürülmüştür. Görüşmelerin sonucunda Bağdat Demiryolu'nun İngiliz, Fransız ve Alman sermayelerinin ortaklığıyla yapılması kararlaştırılmış; lakin İngiltere basınıının Osmanlı İmparatorluğu aleyhine yazılar kaleme alması ve Balfour Deklerasyonu'nun İngiliz dış politikasında etkin bir yere sahip olması gibi nedenler yüzünden Londra Hükümeti bu teşebbüsten çekilmek zorunda kalmıştır. İmtiyaz sahipleri, projeye İngiliz sermayesini çekemeyince, şirket hisselerinin %10'unu Osmanlı İmparatorluğu'na, %10'unu Anadolu Demiryolu Kumpanyası'na ve geriye kalan %80 hisseyi de Deutsche Bank'ın öncülük ettiği uluslararası bir sendikaya bırakmıştır. Şirketin 27 kişilik yönetim kurulu ise Deutsche Bank tarafından atanan 8 Alman, Osmanlı Bankası tarafından seçilen 8 Fransız, 1 Avusturyalı, 2 İsviçreli, Anadolu Demiryolu Şirketi'nden belirlenen 3 Alman, 4 Türk ve 1 İtalyan tarafından oluşturulmuştur. Böylece Bağdat Demiryolu Şirketi'nin yönetimi, Alman ve Türkler'in elinde kalmasıyla birlikte Fransız ve diğer milletlere mensup müteşebbislerin de yer aldığı bir biçimde teşkil edilmiştir. Baron Von Schön'ün ifadesiyle proje, "Alman

50 Ortaylı, a.g.e., s. 90.

51 Yunus Gökgöz, *II. Abdülhamit'e sunulan Layihalar*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2007, s. 52.

52 Avcı, a.g.m., s. 271.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

yönetimi altında, uluslararası karakteri olan bir Osmanlı teşebbüsüydü”.⁵³ Deutsche Bankın projedeki faaliyetleri ise Almanya’nın “barışçı yayılma” ya da başka bir isimlendirme ile barışçıl emperyalizm yöntemini takip ettiğini göstermektedir. Çünkü bu tür bir strateji, Almanya’ya hasımlarıyla rekabetinde önemli bir avantaj sağlamaktaydı. Neticede Alman Hükümeti de Deutsche Bank’ın uygulamış olduğu barışçıl emperyalizm stratejisini açıkça desteklemiş ve bu konuda gereken tüm adımları atmıştır.⁵⁴

Tüm bu müzakerelerin ardından Alman Siemens de 24 Mart 1899 tarihinde proje mutabakatına imza atmıştır. Ancak atılan bu imzaya rağmen anlaşmanın tamamen şekillenmesi yaklaşık 4 yıl sürmüştür.⁵⁵ En nihayetinde Berlin-Bağdat Demiryolu Anlaşması, 5 Mart 1903 tarihinde Nazır Zihni Paşa, Arthur Gwinner, Kurt Zander ve Dr. Hugenin imzaları ve 18 Mart 1903 tarihinde de Padişah onayıyla yürürlüğe girmiştir.⁵⁶ Anlaşmanın imzalanmasından belki de daha önemli olan husus ise Almanya’ya verilen imtiyazlardır.

Bağdat Demiryolu’nun inşa edilmesine ilişkin verilen imtiyaza göre, şirket ile hükümet arasındaki sorunlarda Osmanlı mahkemeleri yetkili olacak, hat üzerinde özel bir posta örgütü kurulamayacak, savaş durumunda asker sevkiyatı yapılabilecek ve çalışanlar fes takıp, Osmanlı üniforması giyecekti. Ayrıca çalışanlar arasında resmi dil, Türkçe olacaktı. Diğer taraftan imtiyaz tamamen Osmanlı Devleti’nin çıkarlarına dayanan bir içeriğe de sahip değildi. Demiryollarını inşa eden yabancı şirketler, bu imtiyaz ile geçiş güzergâhı üzerindeki taş ve kum ocaklarının işletilmesi, hattın 20 km çevresindeki madenlerin işletilmesi, bu alanda arkeolojik kazılar yapılabilmesi ve vergi muafiyeti gibi kazanımlar elde etmişlerdi.⁵⁷ İmtiyaza ilişkin bu içerik, doğal kaynaklarını Almanya’ya sunan Osmanlı

53 Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, Ankara 1972, s. 102-104.

54 Rathmann, a.g.e., s. 58.

55 Avcı, a.g.m., s. 271.

56 Türkman, a.g.t., s. 63.

57 Yıldız, a.g.m.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

Devleti'nin bir boyutuyla yarı-sömürgeleşmesi anlamına gelmektedir. Bağdat Demiryolu Projesi'nde Almanların lehine olan bu içerik, son derece stratejik nitelikte olup; sömürgecilik yarışında Almanya'nın hızlanması gerektiğini savunan ırkçı Almanları da çok mutlu etmiştir. Özellikle de Pancermen Derneği gibi ırkçı Alman kuruluşları tarafından Bağdat Demiryolu Projesi, Alman sömürgeciliğinin bir unsuru olarak değerlendirilmiştir. Zira Pancermenler, Türkiye'nin Asya kıtasında bulunan topraklarını, sömürgeleştirilmesi gereken bir alan olarak algılıyor ve Bağdat Demiryolu Hattı güzergâhını, iklim açısından uygun ve yaşanılabilir bir coğrafya olarak yorumlayıp Almanların yerleşebileceği yeni bir vatan olarak düşlüyorlardı.⁵⁸

Almanya, Bağdat Demiryolu Projesi'ne ilişkin imtiyaz hakkını alması yoluyla Ortadoğu politikası çerçevesinde büyük bir başarı elde etmiştir. Berlin'den başlayarak Ortadoğu'ya uzanan bu hatla birlikte Almanya, yolcu taşımacılığı hususunda önemli bir yol kat ederek sömürgecilik konusunda en büyük rakibi olan İngiltere'ye önemli bir darbe vurmaya başarmıştır.⁵⁹ İngiltere ise Almanya'nın bu projesine cevap olarak Babil Su Kanalları Projesi'ni gündeme getirmiştir. Londra Hükümeti, söz konusu projeye hem bölgedeki su kaynaklarının kontrolünü elde etmek hem de Almanya'nın bölgedeki etkinliğini engellemek istemiştir. İngiltere'nin bu konuda geliştirdiği tek politika su yollarıyla sınırlı kalmamıştır. Nitekim Akabe'nin İngiliz Ordusu tarafından işgal edilerek kuzeyden Hicaz'a ulaşılması da İngiltere'nin planlarından biriydi. Böyle bir senaryonun gerçekleşmesi halinde ise Osmanlı Devleti'nin kutsal topraklara ulaşan damarları kesilmesi muhtemeldi.⁶⁰ Berlin- Bağdat Demiryolu Projesi'nden etkilenmesi muhtemel bir diğer devlet de Fransa'ydı. Zira Fransa, bahsi

58 Türk, a.g.e., s. 57.

59 Avci, a.g.m., s. 271.

60 Mustafa Çolak, "Oppenheim'in Raporlarına Göre II. Abdülhamid'in Panislamist Politikaları ve Bunun İngiliz-Alman Rekabetine Yansımaları, II. Abdülhamid Sempozyumu, Selanik, C.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, s. 319.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

geçen projenin imtiyaz haklarını elde edebilmesi halinde, bölgedeki hâkimiyetini perçinleyebilecekti. Osmanlı toprakları içerisinde yer alan petrol ve doğal kaynaklar doğal olarak Fransa'nın da ilgisini çekmekteydi. Ancak Fransa bu emeline ulaşamamıştır. Bununla birlikte Fransız sömürgesi altında yaşayan 150.000.000'lük Müslüman nüfusun Osmanlı İmparatorluğu tarafından ayaklandırılması ya da halife tarafından bir cihat çağrısıyla Fransa'ya karşı savaştırılabilme ihtimali de Fransız yönetimini ürkütmüştür.⁶¹

Osmanlı İmparatorluğu ise Bağdat Demiryolu Projesi'yle birlikte İslam'ın kutsal kenti Mekke'ye kadar uzanan bir demiryolu inşa ederek II. Abdülhamit'in otoritesini tanımayan çeşitli coğrafyalardaki isyancıların girişimlerine cevap vermeyi hedeflemiştir. Nitekim proje için başlatılan yardım kampanyasına gelen yoğun ilgi, devletin bölgedeki imajına da olumlu bir katkıda bulunmuştur.⁶² Bu yüzden de Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'nin onaylanması, II. Abdülhamit için önemli bir başarı olarak yorumlanabilir.⁶³ Osmanlı Devleti açısından ise Bağdat Demiryolu Projesi için Almanya'nın tercih edilmesinin iki önemli sonucu olmuştur. Bunlar şu şekilde sıralanabilir.⁶⁴

1. Almanların Anadolu'ya yerleşmesinden önce, Şark meselesini bitirme kaygısına düşen İngiltere, Ruslar ve Fransızlarla anlaşarak Osmanlı Devleti'nin bölünmesine öncelik vermiştir. Zira İngiltere, kendi sömürge yolu üzerinde Alman nüfuz alanı oluşmasından ciddi anlamda kaygılanmıştır.
2. Almanya, Türkiye'nin geleceği konusunda belirleyici aktörlerden birine dönüşmüştür.

61 Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *The History School*, 10, 2011, s. 161.

62 Turan, a.g.e., s. 535.

63 Sean McMeekin, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, çev. F. Çakır, Picus Yayınevi, İstanbul 2016, s. 62.

64 Tahsin Bonguoğlu, "Bağdat Demiryolu Meselesi", *Avrupa Dillerinde Türk Kültürü* <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/39390/001641165010.pdf?sequence=1>, (Erişim Tarihi: 16.12.2017), s. 1057.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

Diğer taraftan Sean Mcmeekin'e göre, söz konusu proje en başından ölü doğmuş ve gerek anlaşma çerçevesinde dönen entrikalar gerekse de 20. yüzyılın başında yaşanan ekonomik buhran, bahsi geçen projenin inşa sürecinin gecikmesine sebebiyet vermiştir. Özellikle de projenin uygulanabilirliğini denetlemek için bölgeye giden keşif kolunun raporuna göre, inşa sürecinin tamamlanabilmesi için yaklaşık 500 milyon Frank seviyesinde bir bütçe gerekmiştir. Bu zorlukların yanı sıra projenin Anadolu kısmının Toros Dağları gibi büyük bir engebeye sahip olması nedeniyle güvenli bir demiryolu hattının oluşturulması için çok sayıda tünelin açılmasına da ihtiyaç duyulmuştur. Günümüz teknolojisiyle bile bu tünellerin kısa bir süre içerisinde gerçekleştirilmesi çok mümkün değildir. Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'nin taşıdığı tüm bu riskler de demiryolu hattının kısa vadede tamamlanmasını imkânsız kılmıştır.⁶⁵

Görüldüğü üzere Almanlar, bu projeye Osmanlı Devleti'ni yarı-çevre statüsünde bir ülke haline getirip Anadolu'daki temel güç olmayı ve buradan Ortadoğu'ya uzanarak İngiltere'nin nüfuz alanına ulaşmayı amaçlamıştır. Hatta Almanların 1914 yılına gelindiğinde büyük ölçüde bunu başarmış oldukları da ortadadır. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması, projenin tamamlanmasını engellemiştir. Savaş başladığında Toroslarda olan bu demiryolu projesinin tamamlanmamış olması ise savaşın kaderi üzerinde etkili olmuştur. Zira Osmanlı Devleti, savaşın başlangıcında Toroslara kadar inşa edilmiş olan bu güzergâhı, asker aktarımında kullanmış ve böylece güzergâh, demiryolu hattının inşası sürecinde düşünülen temel taleplerden en azından birini karşılamıştır. Ancak projenin tamamlanamamış olması, savaş sırasında Rusya'nın işine yaramış ve doğu vilayetlerindeki Rus işgali önlenememiştir.

Her ne kadar Berlin- Bağdat Demiryolu tamamlanamamış olsa da İngiltere ve Almanya arasında süren sömürge kapma mücadelesi birinci dünya savaşı sırasında da devam etmiştir. Almanya'nın sömürge toprakları,

⁶⁵ Mcmeekin, a.g.e., s. 63-66.

7 Ağustos 1914 tarihinde İngiliz ve Fransız birlikleri tarafından kuşatılmıştır. Alman birlikleri 26 Ağustos'ta teslim olunca Alman sömürgeleri kısa bir süre içerisinde el değiştirmek zorunda kalmıştır.⁶⁶

SONUÇ

Almanya'nın sömürgecilik siyaseti, kendisinden önce sömürgecilik yarışına giren devletlerden yöntemsel anlamda daha barışçıl bir nitelikte şekillense de amaçları itibarıyla daha insani olduğu söylenemez. Mevzubahis dönemde Almanya, II. Wilhelm'in liderliğinde, onun karakterini de yansıtan bir politik yönelim sergilemiştir. Bu nedenle de Alman siyasetinde Bismarck'ın azledilmesinin ardından bir dünya politikası olarak nitelendirilen weltpolitik stratejisi takip edilmiş ve Almanya sömürge yarışına dâhil olmuştur.

Almanya'nın sömürgecilik yarışına dâhil olması, gözünü Almanlar için ikinci bir yaşam alanı veya ikinci bir vatan yaratma ideali çerçevesinde Mezopotamya'ya çevirmesine sebebiyet vermiştir. Bu amaç doğrultusunda Almanlar, Berlin'den Basra'ya uzanan bir jeopolitik hat oluşturmaya odaklanmıştır. Dahası Almanya, Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi'yle kendisinin Kuzey Denizi üzerinden kuşatılması durumunda, kuşatmayı aşacak bir kara ikmal hatta oluşturmayı da planlamıştır. Güzergâh üzerinde yer alan devletlerin tamamının Birinci Dünya Savaşı esnasında ittifak devletleri arasında yer alması ise Almanya'nın projedeki amacının küresel boyutunu ortaya koymaktadır. Nitekim bu hat, Birinci Dünya Savaşı'nın ayak seslerinin hissedildiği bir dönemde, olası kuşatılmışlık durumunun aşılmasına ilişkin bir strateji olma özelliğine sahiptir.

Almanya'nın söz konusu stratejiyi benimsemesi, Osmanlı Devleti'nin de kalkınmak için demiryollarının inşa edilmesine odaklandığı bir döneme

⁶⁶ Mehmet Seyfettin Erol-Oktay Bingöl, "Birinci Dünya Savaşı'nın Afrika'ya ve Sömürgeciliğe Etkileri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7(14), Yaz 2014, s. 179.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

tekabül etmiş ve iki ülke, karşılıklı kazan-kazan ilişkisi çerçevesinde bir amaç birlikteliği yapmaya çalışmıştır; fakat Osmanlı Devleti'nin iktisadi anlamda içinde bulunduğu durum, bu kazan-kazan ilişkisinde Almanya'nın taleplerinin görece daha belirleyici olduğu bir vaziyete neden olmuştur. Bu tablonun oluşmasına ise Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa'ya dengeleme ihtiyacı yön vermiştir; çünkü Osmanlı Devleti, bahse konu olan dönemde İngiltere ve Fransa'nın Ortadoğu'daki saldırgan politikalarının kendisini de hedef alacağı endişesini taşımaktaydı. Tüm bu nedenlerden ötürü II. Abdülhamit döneminde Almanya, bir denge unsuru olarak değerlendirilmiş ve Osmanlı Devleti'nin gerçekleştirdiği ıslahatlarda örnek aldığı rol model ülkeye dönüşmüştür.

Almanya'nın Osmanlı Devleti için rol model ülke olarak kabul edilmesi ise zaman içerisinde Osmanlı Devleti'ni Almanya'nın yarı çevresi haline getirmiştir. Bağdat Demiryolu Projesi de Osmanlı Devleti topraklarındaki taş ve kum ocaklarının, maden işletmelerinin Alman firmalarına teslim edilmesi nedeniyle Osmanlı Devleti'nin aleyhinde bir durum yaratmıştır. Dolayısıyla Almanya'nın proje vesilesiyle barışçıl nitelikli de olsa emperyalist idealler çerçevesinde hareket ettiği görülmüştür. Üstelik bunun çok daha ötesinde Almanya, bahse konu olan proje aracılığıyla İngiltere'nin sömürgelerine de gözünü dikmiş ve Osmanlı Devleti topraklarının da dâhil olduğu coğrafya, İngiltere ile Almanya arasında yaşanan nüfuz mücadelesinin oyun sahasına dönüşmüştür. Özellikle de II. Abdülhamit döneminde siyaset diline hâkim olan panislamizm, İngiltere ve Almanya'nın bölgedeki çıkar çatışmalarını derinleştirmiş ve Almanlar, Osmanlı Devleti'ne hâkim olan ideolojik yaklaşımdan kazanım elde etmeye çalışmıştır.

Almanya, Osmanlı Devleti'ne yönelik barışçıl emperyalizm stratejisini oluştururken adım adım ilerlemiş, ilk etapta II. Abdülhamit'in askeri heyet teklifini kabul ederek İstanbul yönetimiyle askeri olarak yakınlaşmıştır. Bu süreçte Alman Binbaşı Goltz, önemli bir başarıya imza atarak Anadolu topraklarına silah satışı yapılmasını da sağlamıştır. Bu sayede hem

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Alman silah sanayisinin hinterlandı genişlemiş hem de Osmanlı Devleti ekonomik olarak bağımlı hale getirilmiştir. Bu gelişmenin akabinde daha önce İngiltere'nin elinde olan Osmanlı Demiryolu ağının inşaatı, aşamalı olarak Alman firmalarının kontrolüne geçmiş ve Almanya, Osmanlı Devletinden büyük imtiyazlar almayı başarmıştır. Böylece Almanlar, barışçıl emperyalizm olarak adlandırılacak stratejisini gerçekleştirme imkânı bulmuştur.

Osmanlı Devleti ise toprak bütünlüğünü temin etmek, ülke içerisindeki ekonomik dengesizliği gidermek, olası savaş durumunda ikmal hattını oluşturmak ve jeopolitik bir denge kurmak amacıyla Almanlara imtiyaz verdiği Bağdat Demiryolu Projesi'nden tam olarak istediği sonuçları elde edememiştir. Bu sonuçsuzluk durumunun başlıca nedeni ise Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesidir. Zira Birinci Dünya Savaşı, mevzubahis proje tamamlandıktan sonra başlamış olsa, belki de Osmanlı Devleti'nin söz konusu demiryolu güzergâhından azami fayda elde etmesi mümkün olabilirdi.

■ Bilal Furkan ONURSAL
Doğacan BAŞARAN

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

KAYNAKÇA

AKCAN, Erol, "Colmar Von Der Goltz Paşa'nın Osmanlı Ordusu ve Asker-Sivil Aydınlar Üzerindeki Etkisi", *Atatürk Dergisi*, 4(1), 2015, s. 13-35.

ALBAYRAK, Mustafa, "Osmanlı-Alman İlişkileri ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, 6(6), 1995, s. 1-38.

AVCI Remzi, "Sömürünün Ulaşım Aygıtları Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi", *Mukaddime Dergisi*, 6(2), 2015, s. 263-282.

BAŞKAYA, Fikret *Sömürgecilik, Emperyalizm, Küreselleşme*, Maki Basım Yayın, Ankara 2003.

BAYDUR, Mithat, "Osmanlı Alman İlişkilerinde Anadolu Bağdat Demiryollarının Yeri", *Osmanlı*, II, 1999, s. 345-360.

BERKES, Niyazi, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2017.

BONGUOĞLU, Tahsin, "Bağdat Demiryolu Meselesi", *Avrupa Dillerinde Türk Kültürü*, <http://earsiv.sehir.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11498/39390/001641165010.pdf?sequence=1>, (Erişim Tarihi: 16.12.2017).

BUKHARİN, Nikolai I., *Emperyalizm ve Dünya Ekonomisi*, Sol Yayınları, Çev. Cemal Süreya, İstanbul 2009.

ÇALIK, Ramazan, "Colmar Freiherr Von Der Goltz (Paşa) ve Bazı Görüşleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*,13(36), 1996, s. 765-817.

ÇELİK, Kadir Ertaç-Mehmet Seyfettin Erol, "Kuşak-Yol Girişimi Bağlamında ABD'nin İran Politikasının Analizi", *UKSAD*, 3(2), 2019, s. 11-41.

ÇOLAK, Mustafa, "Oppenheim'ın Raporlarına Göre II. Abdülhamid'in Panislamist Politikaları ve Bunun İngiliz-Alman Rekabetine Yansımaları, II.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Abdülhamid Sempozyumu, Selanik, C.1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, s. 307-320.

DEMİR, Ali, "Sömürge Devletlerinin Kullandığı Sömürgecilik Araç ve Metodları: Belçika Krallığı'nın Kongo'daki Sömürge Dönemi", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 7(14), Bahar 2011, s. 117-141.

DOĞAN, Nejat, "Almanya'nın Avrupa'daki Konumuna Teorik Yaklaşımlar: Almanya'nın Yeniden Birleşmesinden 20 Yıl Sonra Bir Değerlendirme", *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), Güz 2011, s. 1-190.

EARLE, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, Milliyet Yayınları, Ankara 1972.

EROL, Mehmet Seyfettin-Oktay Bingöl, "Birinci Dünya Savaşı'nın Afrika'ya ve Sömürgeciliğe Etkileri", *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 7(14), Yaz 2014, s. 177-196.

FOSTER, John Bellamy, *Emperyalizmin Yeniden Keşfi*, çev. Çiğdem Çıdamlı, Divan Yayıncılık, İstanbul 2008.

GÖKGÖZ, Yunus, *II. Abdülhamit'e sunulan Layihalar*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara 2007.

GÜL, Kubilay Osman, "Bir Amerikalı Diplomatın Gözüyle Bağdat Demiryolu Projesi (ABD Sivas Konsolosluğu Henry M. Jewett'in Raporu)", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11(41), 2014, s. 1-16.

GÜMÜŞ, Musa, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", *The History School*, 10, 2011, s. 151-194.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

GÜNGÖR, Ferhat, "Sömürgecilik Bağlamında Rusya'nın Orta Asya ve Kafkasya Politikası", *TURAN-SAM Uluslararası Bilimsel Hakemli Dergisi*, 6(24), Sonbahar 2014, s. 26-34.

KARAL, Ziya, *Osmanlı Tarihi Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, c. VIII, Türk Tarih Kurumu Yayınları Ankara 2011.

KISSINGER, Henry, *Diplomasi*, çev. İbrahim H. Kurt, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014.

MCMEEKİN Sean, *Berlin-Bağdat Demiryolu*, Çev. F. Çakır, Picus Yayınevi, İstanbul 2010.

ORTAYLI, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981.

ÖZDİL, Mahmut, İttihat ve Terakki Dönemi Osmanlı-Almanya İlişkileri (1909-1918), Yeni Yüzyıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017.

ÖZYÜKSEL, Murat, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

RATHMANN, Lothar, (1982), *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*, Belge Yayınları, İstanbul 1982.

SOY, H. Bayram, "Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çevresinde Osmanlı Alman Yakınlaşması", *Osmanlı Özel Sayısı*, 2000, s. 309-316.

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

Sömürgecilik, *DİA*, Sayı: 37, İstanbul 2009, s. 394-397.

TEKEMEN, Eylem, "1878 Berlin Konferansı'ndan Sonra Osmanlı Devleti'nin Askeri İslahat ve Dış Politikasındaki Yeni Yönelimler", *Asia Mirror Studies*, 4(8), 2016, s. 110-125.

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

TURAN, Namık Sinan, "Gerçek ve Üllüzyon Arasında: Birinci Dünya Savaşına Giden Süreçte Osmanlı İmparatorluğu ve Panislamizm", der., Etin H.-Özekmekçi, M., *Nuran Yıldırım Armağan Kitabı: Tıp Tarihinin Peşinde bir Ömür*, Betim Yayınları İstanbul 2016, s. 551-581.

TÜRK, Fahri, *Türkiye ile Almanya Arasında Silah Ticareti 1871-1914*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul 2012.

TÜRKMAN, Sayim, *Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortadoğu Politikası ve Türkiye'ye Yansımaları (1919-1973)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2005.

UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih: 1789-2014*, Der Yayınları, İstanbul 2015.

YILDIRIM, İsmail, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 12(1), 2002, s. 311-324.

YILDIZ, M. Cengiz, Osmanlı'dan Günümüze Demiryolu Politikalarına Genel Bakış, *Trafik ve Yol Güvenliği 2. Ulusal Kongresi*, 7-9 Mayıs 2013, https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35761851/Osmanlidan_Gunumuze_Demiryolu_Politikalarina_Genel_Bakis.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1514167679&Signature=Vx82xOHjUiFaijBXh5yXQ3OWLKc%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DOsmanli_dan_Gunumuze_Demiryolu_Politikai.pdf, (Erişim Tarihi: 13.12.2017).

YÜCEL, Mustafa-TAŞAR, Mustafa, "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti", *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 2016, s. 297-346.

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

STRUCTURED ABSTRACT

The adoption of Germany as a model country for the Ottoman Empire made the Ottoman Empire a semi-colony of Germany and this situation was revealed by the war that broke out in 1914. The Baghdad Railway Project means that the Turkey stone and sand quarries in the territory left to German administration. Moreover, Germany, on the occasion of this project, has set its focus on the colonies of England and the geography, including the Ottoman lands, has become the playing field of the struggle for influence between England and Germany. Again in the First World War, Germany's endeavours to improve its relations with the countries where the project was carried out prove that it is still a gain for Germany even if the Baghdad-Berlin Railway line could not be completed.

It would not be wrong to define the age of colonialism as the process of expansion of the capitalist character that dominates Europe. In this sense, capitalism is capable of continually spreading and expanding through the export of capital; hence capitalism by spreading the field of power and expanding beyond the borders of their homeland tends to exploit other countries. This is due to the structure of capitalist society. In this sense, capitalism carries tendency towards universality. This tendency constantly lead the colonial states to discover new environments. This structure of capitalism shaped the foreign strategies of the great states to form a domain of influence; therefore, colonialism can be defined as the situation in which Europeans exploit and plunder the rest of the world within the framework of a capitalist character. In this colonial period, it was understood that the transfer of goods and people had to be accelerated, so the railways became an important medium of transportation and became one of the symbols of colonialism. Hence, in this study, we analyze the effects and importance of railways in this era.

Young and ambitious character of Wilhelm II led to the end of

ULUSLARARASI KRİZ VE SİYASET ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Bismarck's political career while he was trying to establish the political unity of Germany. Bismarck's absence in German politics caused a drastic change in Germany's foreign policy. During the reign of Wilhelm, German foreign policy became what is known as *weltpolitik*.

Germany's involvement in world politics means that it is also involved in the global colonial race. Naturally, by that time many territories of significant importance were already shared among the other great powers of the world. For this reason, Germany, in the colonial race, has focused its attention on the location where it can get more benefits with less cost. In this context, the priority of the Germans was to reach the Middle East via the Ottoman Empire. In line with this aim, Germany's main objective became establishing good relations with the Ottoman Empire in order to achieve maximum benefit from its resources through a peaceful influence strategy, and to use this geography as a bridge to reach the Middle East in the short and medium terms. In the long run, it aimed to create an area of influence over Britain's colonies.

Germany turned its attention to Mesopotamia within the framework of the ideal of creating a second habitat or a second homeland for the Germans. To this end, Germans have focused on establishing a geopolitical line from Berlin to Basra. This line can also be considered as a strategy for breaking up possible encirclement during the time when the footsteps of the First World War heard.

Even though Germany's colonial policy is shaped more peacefully than the other states that have already entered the colonial race, it cannot be claimed to be more human in terms of its purposes. Germany's political operations during that time reflects the Wilhelm's character. For this reason, following the dismissal of Bismarck in German politics, a world policy was pursued and Germany entered the colonial race.

Germany's adoption of this strategy corresponded to a period in

BAĞDAT DEMİRYOLU PROJESİ ÜZERİNDEN ALMANYA'NIN BARIŞÇIL NÜFUZ ETME STRATEJİSİNE DAİR OKUMA

which the Ottoman Empire focused on the construction of railways for development, and the two countries sought to achieve a goal-win relationship within the framework of the mutual win-win relationship; however, the problems in the Ottoman economy led to a situation in which the demands of Germany were decisive on its future. Ottoman Empire's need to balance England and France was the main determinant of this situation. During the reign of Abdulhamid II, Germany became an exemplary model country in the reforms of the Ottoman Empire.

The fact that the countries in the center were constantly consuming the environment they were in and the brutal conditions of capitalism due to the Industrial Revolution aggravated the colonial race and constantly pushed the colonial states to search for new lands and resources. In this context, the fact that Germany and Italy, which are completed their political unity relatively late, joined the colonial race with a significant delay and demanded their share from the global pie, created a tension between the great powers which eventually resulted in the First World War and a global polarization.