



AKİM KALMIŞ BİR PROJE HUDEYDE-SANA DEMİRYOLU İMTİYAZI

Onur ÇAPAR*

Öz

Osmanlı Devleti'nin son döneminde büyük güçlerin nüfuz mücadeleleri dikkat çekicidir. Fransızlar, Osmanlı ekonomisinde en fazla borç anlaşması yapan ülke olmalarının yanında imparatorluğun çeşitli bölgelerine önemli ölçüde yatırımlar yapmışlardır. Başta Demiryolu, liman, karayolu yapımı gibi bayındırlık işletmeleri ile beraber gaz ile aydınlatma, su, tramvay gibi belediyeçilik hizmetleri verilen borçların neticesinde imtiyaz olarak Fransız şirketlerine verilmiştir. Bununla beraber 1890'dan itibaren Alman sermayesinin Osmanlı devletinde güç kazanması bu rekabeti artırmış diğer ülkelerin kendi nüfuz alanlarını oluşturmalarını ve Birinci Dünya Savaşı arifesinde de imparatorluğun topraklarının hızlı bir şekilde elden çıkmasını sağlamıştır. Konumuz olan Hudeyde-San'a demiryolu projesi, Osmanlı Devleti'nin asayiş problemlerinin en fazla olduğu Yemen sancağında gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. 1911 yılında Fransızların öncü olduğu bir borç antlaşması sonucunda demiryolu imtiyazı Fransızlara verilmiştir. Proje ile Cibâne limanı ile Hudeyde-San'a arasında bir demiryolu inşa edilmesi daha sonra hattın Hicaz vilayetine bağlanmasını amaçlamaktadır. Projenin gerçekleşmesi durumunda Yemen vilayetinin diğer bölgelerle etkileşiminin artacağı ve ticaretin gelişeceği öngörülmektedir. Osmanlı Devleti açısından ise demiryolunun tamamlanması halinde asayiş problemlerinin halledilmesi ve siyasi otoritenin sağlanacağı düşünülmektedir. Proje başladığı dönemde Osmanlı Devleti bölgedeki isyanlarla meşguldür. Dolayısıyla demiryolunun inşaatında birçok asayiş problemi yaşanmıştır. Aynı yıl başlayan Trablusgarp savaşı neticesinde ise demiryolu şantiyesi İtalyanlar tarafından bombalanmış proje durdurulmak zorunda kalmıştır. Şüphesiz bu gelişme hem İtalya-Fransa arasında hem de Osmanlı-Fransız hükümetleri arasında birtakım diplomatik krizler yaratmıştır. Bu makalenin amacı dönemin Fransız basını baz alınarak bu demiryolu projesini incelemek aynı zamanda dönemin diplomatik ve siyasi çatışmalarını gözlemlemeye çalışmaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Fransa, İtalya, Yemen, Hudeyde-San'a Demiryolu

* Dr. Öğr. Üyesi, Düzce Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, onurcapar2@gmail.com <https://orcid.org/0000-002-5976-8845>

An Abandoned Transport Project In Yemen: Hodeidah-San'a Railway

Abstract

In the last period of the Ottoman Empire, the struggle for influence of the great powers was remarkable. In addition to being the largest lender to the Ottoman economy, the French made significant investments in various parts of the empire. Public works such as railway, harbour, highway construction and municipal services such as gas, lighting, water, and tramway were given to French companies as concessions as a result of the loans given. In addition to this, German capital gaining power in the Ottoman Empire from 1890 onwards increased this rivalry, enabling other countries to establish their own spheres of influence and, on the eve of the First World War, the rapid loss of the empire's territories. The Hodeidah-San'a railway project, which is our subject, was tried to be realised in Yemen, where the Ottoman Empire had the most public order problems. In 1911, as a result of a debt agreement led by the French, the concession was given to the French. The project aims to build a railway between Cibâne port and Hodeidah -San'a, and then connect the line to the Hejaz province. In the case of the realization of the project, it is foreseen that the interaction of the Yemen province with the interior regions will increase and trade will develop. In terms of the Ottoman Empire, it is thought that if the railway is completed, the security problems will be solved and the political authority will be strengthened. When the project started, the Ottoman state was busy with the rebellions in the region. Therefore, there were many security problems in the construction of the railway. As a result of the Tripolitan War that started in this year, the railway construction site was bombed by the Italians and the project had to be stopped. Undoubtedly, this development created a number of diplomatic crises both between Italy and France and between the Ottoman and French governments. The aim of this article is to analyse this railway project based on the French press of the period and to observe the diplomatic and political conflicts of the period.

Keywords: Ottoman Empire, France, Italy, Hodeidah-San'a Railway

Giriş

19. yüzyılda Osmanlı Devleti geleneksel ekonomik yapısını terk ederek Avrupalı ülkelerle iktisadi bütünleşme sürecine girmiştir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerini yaşamış olduğu bu yüzyılda devlet iktisadi gelişmeyi kendi otoritesini sağlamak için elzem görmektedir. Devlet merkezi otoritesini sağlamak, etkin vergi ve askerlik sistemini kurmak amacıyla lojistik gelişimin öneminin farkındadır. Fakat siyasi bunalımlar ayrıca maddi yetersizliklerden dolayı bu projeleri kendisi gerçekleştiremeyeceğini anlamış Avrupalı sermayedarlara ihale etmiştir. Özellikle Baltalimanı Ticaret Antlaşması ve bunu takip eden anlaşmalar Avrupalı güçlerin imparatorluğun farklı yerlerinde birçok yatırım yapmalarını sağlamıştır (Pamuk, 2008, s. 5). Önce borç anlaşmaları ile başlayan yabancı sermaye girdileri ilerleyen aşamada

direk yatırımlara evirilmişlerdir. Avrupalı sermayedarlar büyük bir pazar olarak gördükleri Osmanlı coğrafyasında demiryolu, liman yapımı, belediye hizmetleri, bankacılık-sigortacılık, maden gibi birçok alanda doğrudan yatırım yapmışlardır (Isawi,1982, s. 25).

Bu doğrudan yatırımların ülkelerin nüfuz bölgelerine göre şekillendiklerini söylemek mümkündür. Örneğin, İngilizler Batı Anadolu'ya yatırımlar yapmış, ilerleyen aşamada kendi nüfuz bölgesi olarak gördükleri Irak, Filistin, Mısır gibi bölgelerde siyasi nüfuzları ile birlikte iktisadi teşebbüslerini de geliştirmişlerdir. Fransızlar ise Suriye ve Lübnan bölgesini kendi doğal yayılma alanları olarak görmüşler bu bölgede birçok demiryolu, liman, karayolu yapımı, belediye hizmetleri gibi işbirlikleri gerçekleştirmişlerdir (Kazgan, 2006, s. 20). 1890 yılından itibaren Alman sermayesinin Osmanlı imparatorluğu içinde etkin olması ile birlikte ülkeler arasındaki yatırım yarışı hızlanmıştır. Almanların Bağdat demiryolu ile Anadolu'yu ve Mezopotamya'yı Berlin'e bağlama düşünceleri aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Hicaz demiryolu gibi projeleri Avrupalı güçlerin bu bölgedeki rekabetlerini artırmıştır (Akyıldız, 2019, s. 148-150).

Birinci Dünya Savaşı arifesinde büyük güçlerin rekabet alanlarından bir tanesi de Kızıldeniz ve çevresidir. Özellikle Yemen coğrafyası Osmanlı Devleti'nin siyasi otoritesini kurmakta zorlandığı bir bölgedir. Devlet, bu bölgede bir demiryolunun yapımının bölgeyi hem iktisadi açıdan zenginleştireceğinin hem de siyasi otorite boşluğunu dolduracağına düşüncesindedir. Fakat bölgedeki diğer güçler hem Osmanlı ile hem de kendi aralarında rekabet halindedirler bu yüzden demiryolu yapımı bir siyasi sorun haline gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Yemen Hakimiyeti ve Avrupalı Güçlerin Bölgedeki Faaliyetleri

Yemen, Arap yarımadasının güney-batı bölümünde Batıda Kızıldeniz, Güneyde Aden Körfezi, Doğuda Hadramut ve kuzeyde Asir bölgeleri ile çevrelenmiş stratejik olarak önemli bir bölgede bulunmaktadır (Sırma, 2008, s. s.27). Osmanlı

Devlet'inden önce Yemen; 1250-1517 arasında Mısır, Suriye ve Hicaz bölgelerini kontrol eden Memlûklular tarafından idare edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Yemen'e ilgisi Portekizlilerin bölgedeki faaliyetleri nedeniyle olmuştur. Memluk Sultanı Kansu Gavri'nin yardım talebi üzerine Selman Reis'in donanması Hüseyin Bey'in önderliğinde bölgeye gitmiş Zebîd ele geçirilmiş ve yönetim Kansu Gavri'nin beylerinden Baybars'a bırakılmıştır. Daha sonra donanma tarafından Aden kuşatılmış fakat alınamamıştır. Donanma buradan Cidde'ye hareket ederek Portekizlilere karşı bu şehri savunmuştur (Hathaway, 2003, s. 25).

1517'de Yavuz Sultan Selim döneminde Mısır'ın alınmasından sonra Yemen, Osmanlı idaresi altına girmiştir. Yemen'de son Memluk Beyi Emir İskender bölgede "Muhadram" sıfatıyla Osmanlı yöneticisi olarak atanmış ve üç yıl görev yapmıştır. Fakat bu dönemde bölgedeki leventlerin ve eski Memluk beylerinin çekişmeleri Yemen de tam bir Osmanlı hakimiyetinin kurulmasını engellemiştir. Bu aşamada Mısır Beylerbeyi Ahmet Paşa, Cidde Beyi Hüseyin Bey ile Selman Reis'i Yemen'e göndermiştir. Bu dönemde bölgedeki ticaretin öneminin farkına varan Osmanlılar, Yemen'in tamamen fethedilmesinin gerektiğini anlamışlardır. Özellikle Portekizlilere karşı Hindistan ticaretinin ele geçirilmesi için Yemen tamamen kontrol altına almak gerekiyordu. Bu aşamada Selman Reis; Zebîd, Aden üzerinde tekrar hakimiyet kurdu. Daha sonra Hadım Süleyman Paşa'nın Birinci Mısır Beylerbeyliği sırasında bölgede Osmanlı otoritesi artmıştır (Bostan, 2013, s. 407).

Hadım Süleyman Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması 1538 tarihinde Portekizlilere karşı Gucerât Sultanı Bahadır Han'a yardım etmiş seferden dönüşte Hudeyde ve Yemen'i kontrol ederek Kızıldeniz limanlarını kontrol altına almışlardır. Böylece Osmanlı Devleti bölgenin en önemli siyasi figürü haline gelmiştir. (Kurtuluş, 1998, s. 300) Ancak Devletin, Yemen'de kurduğu hâkimiyet IV. Murad zamanında sarsılmıştır. Yemen'de El Kasım ve oğlu Muhammed döneminde başlayan isyanlar Osmanlı'nın bölgeden çekilmesine sebep olmuştur. Böylece 1630'lu yıllarda Yemen'de tesis edilen otorite ortadan kalkmıştır. Bölgede kontrol Zeydi İmamlara ve yerli kabilelere geçmiştir. 1848 yılında tekrar Osmanlı idaresine giren

Yemen, Birinci Dünya Savaşının sonuna kadar Osmanlı idaresinde kalmıştır (Akalin, 2014, s. 360). *

Osmanlı Devleti'nin dışında Fransız ve İngilizlerin de bölgede önemli ölçüde çıkarları mevcuttur. Napoléon Bonaparte'ın Mısır'a çıkması, İngiltere'yi bölgedeki politikalarında daha dikkatli olmaya sevk etmiştir. Bilindiği gibi Fransızların en önemli amacı İngilizlerin Hindistan'daki ticari üstünlüğüne son vermektir (Kızıltoprak, 2010, s. 3-4). İngiltere ise Fransızlara karşı tedbir amacıyla 1799'da Babül Mendeb Boğazı'nda yer alan Perim Adası'nı işgal etmiştir (Sırma, 2008, s. 57). Ancak bölgedeki asıl stratejik nokta Aden'di. İngilizler, Aden'i işgal etmeye karar verdiler. 19 Ocak 1839'da East India Company'e bağlı İngiliz kuvvetlerinin Aden'i ele geçirmeleri sonucunda bölgenin hâkimi Sultan Muhsin, Aden'i terk etmek zorunda kalmıştır (Dresch, 2000, s. 19). Aden daha sonra idari olarak Bombay'a bağlanmıştır. Aden, Ümit Burnu'nun keşfedilmesiyle canlılığını kaybetmiş daha sonra Kızıldeniz-Hindistan yolunun açılması ile tekrar önemini kazanmıştır. Süveyş kanalının açılması ile birlikte ise kömür ikmal deposu olarak önemi daha da artmıştır (Akyıldız & Kurşun, 2015, s. 36).

İngiltere'nin Yemen üzerinde nüfuzunu arttırması Fransızları rahatsız etmiştir. İki ülkenin rekabeti Süveyş'in açılması ile daha da artmıştır. Bölgede söz sahibi olan İngiltere, 1839'da Aden'i ve Perim Adası'nı ikinci defa 1857'de ele geçirmişti (Akalin, 2015, s. 5). Buna karşılık Fransa, Babül Mendeb Boğazı'na hâkim Şeyh Said adlı stratejik bölgeyi 1840'ta kömür deposu yapmak gerekçesiyle bir müddet işgal etmiştir (Akalin, 2015, s. 6). Bununla birlikte Ahmed Muhtar Paşa'nın Yemen valiliği sırasında da Fransızların Yemen sahillerine yerleşme isteği ısrarla devam etti. İngilizlerin Kızıldeniz'deki üstünlüğünü dengelemek için Fransızlar bölgede farklı liman ve demiryolu projeleri geliştirerek bölgede etkin olmaya çalışmışlardır

* 1598'de İmam Kasım Mansur yeni bir Zeydi hanedanı kurdu. Yemen'in Osmanlı valileri uzunca bir müddet Mısır'ın yardımı ile Kasimileri durdurmaya çalıştılar. 1630'ların başında Kasım'ın oğlu ve halefi Müeyyed Bilal Muhammed Osmanlıları önemli kıyı kentlerinden çıkardı. Daha sonra Muha limanını'da Osmanlıların elinden alarak Yemen'de Osmanlı otoritesine son verdi (Hathaway, 2016, s. 96).

Özellikle Kızıldeniz'in içindeki limanları geliştirerek bu limanları iç bölgelere demiryolları ile bağlamayı istemişlerdir. Fransızlar ulaşımı ve lojistiği geliştirerek başta kahve[†] olmak üzere bölgedeki önemli tarımsal metallerin ticaretini tekellerine alma gayretinde idiler. İtalyanlar ise sömürge yarışında geç kaldıklarını düşünerek bu dönemde Habeş vilayeti başta olmak üzere Kızıldeniz de egemenliklerini geliştirmeye çalışıyorlardı (Sırma, 2008, s. 51).

Zeydi İsyanları ve İtalyanların Yemen'deki Faaliyetleri

Osmanlı idaresinde girdikten sonra Yemen'de otoriteyi sağlamak kolay olmamıştır. Osmanlı Devleti uzun zamandan beri Yemen sancağında asayiş problemleri yaşamaktaydı. Bu dönemde çıkan isyanlar devleti zor duruma düşürmüş devlet asayiş problemlerini gidermek amacıyla olağanüstü yetkilerde valileri bölgeye sevk etmiştir. Bunun yanında ulaşım ve lojistik alanındaki problemler devletin bölgede etkin bir nüfuz kurmasını engellemiştir. Bölgede isyanların çıkmasındaki en büyük neden Zeydiler ile Osmanlı Devleti arasındaki mezhepsel farklılıklardır. Hicaz yarım adasının güneyinde bulunan Asır bölgesi isyanların çıktığı en karışık bölgedir. Bu bölge Osmanlı Devleti'ne bağlı görünse de görece bağımsız bir statüye sahiptir (Üzüm, 2013, s. 327).

19. Yüzyılda İmam Yahya ve Seyyid El İdrisi birlikte hareket ederek Osmanlı devletiyle uzun bir dönem mücadele etmişlerdir. İmam Yahya'nın hâkim olduğu iç bölgelerde 1904-1905 senelerinde şiddetli mücadeleler olmuş, Sultan II. Abdülhamid bu bölgeleri İmam Yahya'nın otoritesine bırakmaya çalışmıştır. 1908 yılında II. Meşrutiyet ile birlikte ise İttihat ve Terakki milli menfaatleri dikkate alarak bölgede isyancılarla mücadeleye devam etmiştir. 1909 yılında İttihatçılar tarafından bir komisyon kurularak bölgedeki asayiş problemleri çözülmesi için çalışmalar yapıldı. Fakat bu dönemde çıkan isyanlar neticesinde birçok subay şehit edildi. Talat

[†] Osmanlı Devleti ve Avrupalı güçlerin Yemendeki kahve ticareti ve diğer ürünlerin rekabeti için bkz: (Um, 2015, s. 122-126).

Paşa bu aşamada katı tedbirler alması ve olayları eşkıya hareketi olarak görmesi üzerine ıslahat programı yarıda bırakılmıştır (Kurşun, 1992, s. 5).[‡]

İttihat ve Terakki yönetiminde devlet bölgede otoritesini sağlamlaştırmaya çalışmıştır. Bu dönemde Sadrazam Kâmil Paşa İmam Yahya'ya mektup göndererek Yemen'deki idarenin yetersiz valiler yüzünden bu hale geldiğini ıslahat yapılacağını, San'a ve çevresinin Zeydilerin nüfusu fazla olduğu için İmam Yahya'nın kontrolüne verileceğini söylemiştir. Fakat kendisinden sonra gelen sadrazamlar Yemen sorununa fazla eğilmemiştir. Daha sonra Hüseyin Hilmi Paşa tarafından bir komisyon kurularak sorunların çözümü için uğraşılmıştır. Daha sonra İmam Yahya tarafından gönderilen bir heyet İstanbul'a gelerek görüşmeler yapmak istemiş bu sırada 31 Mart Vakası gerçekleşmiş olduğundan Talat Paşa tarafından kendilerine hediyeler verilerek gönderilmişlerdir (Sert, 2009, s. 31).

Bölgedeki bir diğer önemli aktör aslen Faslı olan Muhammed Seyyid el İdrisi'dir. Mekke'ye hacca geldikten sonra bu bölgeye yerleşmiş ve burada büyük bir ün kazanmıştır. 1910 yılında asayişin bozulmasıyla birlikte İmam Yahya ve Şeyh el İdrisi birlikte isyan etmişlerdir. İmam Yahya Türklere karşı cihat ilan etmiş ve Hudeyde-San'a yolunu kesmiştir. İsyancılar başladığında Ahmet İzzet Paşa 40 tabur piyade askeri ile birlikte Yemen'e hareket etmiştir. Ayrıca Hamidiye kruvazörü de bölgeye gitmiştir. Yemen Valisi Mehmet Ali Paşa isyancılar tarafından ele ablukaya alınmış Ahmet İzzet Paşa'nın çabaları sayesinde kurtarılmıştır. Ahmet İzzet Paşa İmam Yahya ile anlaşmaya çalışırken Mehmet Ali Paşa İdrisi isyanını bastırmaya çalışmıştır. İdrisi Cizan'a giden birliklere pusu kurarak 1000 askeri öldürmüştür. Bu yüzden Osmanlı Devleti ilk olarak İmam Yahya ile anlaşma yoluna gitmiş ve kendisini ikna ederek Da'an anlaşmasını imzalamış ve kendisinin Zeydiler üzerindeki

[‡] Meşrutiyet'in ilanı Mısır, Suriye ve Lübnan'da Araplar arasında olumlu karşılanmış fakat Basra, Hicaz, Yemen gibi yerlerde ise çok etkili olmamıştır. Bu dönemde çıkan isyanlara karşı İttihat ve Terakki Cemiyeti Arap vilayetlerinde seçimlerin yapılması ve mecliste temsil edilmeleri için çaba göstermiştir. Fakat bu durum çıkan isyanlara çare olmamıştır. (Kayalı, 1998, s. 77- 80).

otoritesini kabul etmiştir. Anlaşma ile Osmanlı Devleti İmam Yahya ile birlikte Seyyid el İdrisi 'ye karşı birlikte hareket edecektir (Atabay, 2016, s. 40).§□

Seyyid el İdrisi ise 1909 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı isyan etmiş ve İmam Yahya'nın yardımı ile yenilgiye uğratılmıştır. İdris İtalyanların yardımı sayesinde İmam Yahya'nın elinden kurtulmuştur. İdrisi, İtalyanlarla hareket ettiği için Asir bölgesi kendisinin elinde kalmış buradan yürütülen isyanlar Osmanlı Devleti'ni uzunca bir dönem uğraştırmıştır. Trablusgarp savaşı sırasında Osmanlı Devleti'ni yıpratmak için İtalyan devleti Seyyid el İdrisi 'ye silah ve cephanelik yardımı yapmıştır. İdrisi Türklere karşı yeniden saldırıya geçerek İtalyanların yanında savaşa katılmıştır (Chevalier, 2008, s. 76).

II. Meşrutiyetin ilan edilmesi ile birlikte Sultan II. Abdülhamit azledilmiş ve İttihat ve Terakki Cemiyeti yönetimi ele almıştır. Siyasi kaos devam ederken İtalya kuzey Afrika'daki son Osmanlı toprağını işgal etmiştir. Bu haksız girişimin sonucunda Osmanlı Devleti Yemen'deki isyanlarla mücadele ettiği için bölgeye askerlerini sevk edememiş, İtalyanlar asker çıkardıkları bölgelerde yerel direnişlere uzun süre mücadele etmek zorunda kalmışlardır (Armaoğlu, 1992, s. 629-630). İtalyanlar Trablusgarp savaşı sırasında Trablus ve Bingazi'de ilerleyemeyince savaşı başka bölgelere yayarak Osmanlı Devleti'ni birçok cephede meşgul etme siyasetini benimsediler. Bu dönemde birçok Osmanlı şehri topa tutuldu. Rodos ve Oniki ada işgal edildi. Aynı zamanda Çanakkale Boğazına saldırı düzenlendi. Savaş esnasında Hudeyde'nin bombalanmasının sebebi Eritre'yi koruma düşüncesiydi. Ayrıca Osmanlı Devleti Hudeyde'ye kamp kurmuş ve İtalya'da Eritre'nin Musavva ve Mogadişu limanlarını üs yapmıştır. Muhammed el İdrisi Trablusgarp savaşı başladığında yine

§ Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin bölgede uğraştığı en büyük problemlerden birisi de silah kaçakçılığıdır. Silah kaçakçılığının yapıldığı yerler Elvech, Elvesin, Elberk, Sakik, Cizan, Mehdi, Aden, Musavva ve Cibuti'ydi. Özellikle Cibuti Kızıldeniz'de silah kaçakçılığı yapılan en önemli üs olarak biliniyordu. İtalya işgali altında bulunan Musavva ve Eritre kaçakçılığın merkezlerinden sayılıyordu. Musavva 1895 yılında İtalyanlar tarafından işgal edilmiş Kızıldeniz ve Arap yarımadası açısından İtalyanların önemli bir üssü olarak bilinmektedir. (Çakar, 2022, s. 73).

isyan etmiştir. Kendisi ile olan görüşmeleri bizzat İtalyan Başvekili Giolitti yürütmüştür. İtalya İdrisilere antlaşma yapıp 10 bin tüfek ve 3 batarya top gönderdi. 21 Aralık 1911'de Kızıldeniz'de İtalyan kuvvetlerine katılan Piomente kruvazörü ile gelen Albay Rombo Seyyid İdrisi ile ilişkilerini geliştirerek ona silah, para ve topçu kuvveti göndermiştir. Ve Seyyid el İdrisi yeniden Türklere saldırmıştır (Besbelli, & Ülman, 1980, s. 85).

İtalya savaş sırasında biryandan asilere desteklerken Kızıldeniz'de birçok şehri ablukaya almış ve bombalamıştır. İlk olarak 1 Aralık 1911'de Moha kasabasını bombardıman etmiştir. Daha sonra 2 aralıkta Şeyh Said bölgesi bombardıman edilmiş ve burada telgraf hatlarına zarar verilmiştir. Bundan sonra Moha'nın kuzeyinde Havza bombalanmış ve Cuma vakti camide namaz kılan 9 kişi vefat etmiştir. İtalyan donanmasının büyük saldırılarından birisi 7 Ocak 1912'de Kunfide üzerine düzenlenmiş ve dört gün boyunca devam etmiştir. Bu saldırı zor durumda kalan Muhammed el İdrisi'nin isteği üzerine yapılmıştır. Hudeyde'nin bombalanması da 7 Şubat 1912 tarihinde gerçekleşmiş ve İttihat-Terakki hükümetinin vermiş olduğu ilk demiryolu imtiyazı bombardımanda hasar görmüştür (BOA. HR.SYS, 1564-1; Duy-sak, 2005, s. 142).

Fransız Basınında Hudeyde-San'a Demiryolu Projesi

Osmanlı Devleti Yemen'in bütün kentlerinin özellikle San'a şehrinin geliştirilmesi için büyük çaba sarf etmiştir. Osmanlılar; askeri, idari ve kentsel düzenin kurmanın yanı sıra mimari yapıların geliştirilmesine büyük özen göstermişlerdir. Hisarlar, kaleler, mescitler, askeri kışlalar inşa etmelerinin yanında yollar açma, hamamlar kurma ve Türk tarzı evleri bölgede yapılmasına önyak olmuşlardır (Mustafa L. Bilge, 2009, s. 90) (Barlak, 2017, s. 340-344). Özellikle Osmanlı egemenliğinin ikinci döneminde San'a'ya vali olarak atanan Ahmet Muhtar Paşa bir dizi proje hayata geçirmek üzere çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla Yemen'e birçok makine ve teçhizat getirilmiştir. Yol yapımı ile birlikte hükümet daireleri, kale ve hisar gibi

yapıların yapılması için projeler yapılmıştır. Bu dönemde Yemen siyasi haritası düzenlenerek her bir kazanın başına kaymakam atanacak şekilde idari sistem oluşturulmuştur. Yine Müşir Ahmet Paşa döneminde Rüştüyeler ve İdadiler inşa edilmiştir. Ayrıca Vali Muhammed İzzet Paşa döneminde 1881-84 tarihleri arasında Osmanlı yönetiminin en önemli binalarından Mecme-i Ordi adında askeri tesis kurulmuştur. Bunu takip eden süreçte Taiz ve diğer şehirlerde ordu binaları kurulmuş, Vali Ahmet Fevzi Paşa döneminde San'a ve Taiz'de belediye binaları yapılmış yollar düzenlenmiştir. Dolayısıyla bayındırlık alanında Osmanlı Devleti bölgeyi ihmal etmemeye çalışmış ve gelişmesine önem vermiştir (Alma'Mary, 2016, s. 188-190) (Barlak, 2013, s. 65-66; 72-73).

Bölgede demiryolu yapılması ile ilgili istekler Yemen mutasarrıflığı tarafından sıkça dile getirilmekteydi. 3 Ağustos 1899 tarihinde Yemen Valisi Hüseyin Hilmi Paşa tarafından Yıldız'a gönderilen şifrede bölgede bir demiryolu inşasının hem askerî açıdan elzem olduğu dört milyon kişilik nüfusu ile bölgenin hem ziraat hem de ticari açıdan büyük bir potansiyel taşıdığı belirtilmiş ise de bu talep için bir cevap alınmadığı belirtilmiştir. Hüseyin Hilmi Paşa aynı şifrede bölgede kurulacak şimendifer hattının devlet eliyle yapılmasının uygun olacağını eğer maliye bütçesi buna yeterli olmaz ise yerli ahalinin iş birliği ile bölgede siyasi emeli olmayan bir devlet kumpanyasına ihale edilmesinin mümkün olacağını belirtmiştir. Bu vesile ile fen memurlarının hükümetin istediği kişilerden seçilmesi kurulacak kumpanyaya mecbur tutulursa olabileceği düşünülen sakıncalı durumlara yol açılmayacağı söylenmiştir (BOA. Y.PRK.UM, 47-53).

29 Mart 1903 tarihinde Yemen vilayetinden Abidin Bey tarafından gönderilen tahriratta bölgedeki şimendifer hattının nasıl ihale edilmesi ile ilgili açıklamalar yapılmıştır. Söz konusu belgede hattın yapımı için kilometre başına bir ücret ile ihale yapılması örneğin 45.000 lira garantisi varsa 35.000 lira kâr edilmişse geriye kalan 10.000 liranın gümrük gelirlerinden karşılanabileceği bildirilmiştir. Bu durumda hükümetin az zaman zarfında kendi malı olarak hattı inşa edebileceği belirtilmiştir. Bu durumda hükümetin inşaatı ya kendisi yapması ya da Fransız, Alman

veya Belçikalı bir şirketle anlaşabileceği ifade edilmiştir. İhale Fransızlara verilirse Fransız hükümeti Başbakanı Mösyö Rouvier'in mutemedi Paris'te bir bankacı olan Mösyö Granjan demiryolu için bir teşebbüste bulunduğu eğer bu istenmezse Alman sermayeli bir şirkete ihale edilmesi durumunda Almanya imparatorunun tevcihini kazanmış meşhur mühendis Fon Kab'ın kendisinin arkadaşı olduğu ve Alman sermayesiyle bir şirket kurabileceğini belirtmiştir. Belçika sermayesi ile bir şirkete ihale edilmesi tercih edilirse bunun da pek kolay olacağını bildirilmiştir (BOA.Y.PRK.UM, 62-69, Lef,1).

25 Ekim 1905 tarihinde Hariciye Nezaretine Paris Baş Şehbenderi Alaattin Bey tarafından gönderilen tahriratta bölgede yapılacak demiryolu için kurulacak Osmanlı şirketinin kuruculuğunu üstlenebileceği aynı zamanda 99 yıllık bir imtiyaz ile kilometre başına tahminen 850 liralık bir garanti verilmesiyle demiryolu yapımını gerçekleştirebileceğini belirterek kendisine gerekli kolaylıkların yapılmasını istemiştir (BOA.Y.PRK.HR, 34-99, Lef,1). Yine hattın 150.000 liraya mal olacağını hesaplandığı belirtilmiştir. Hattın yapılması ile yolcuların 7-8, eşyaların 15, askerlerin 25 günde kat ettikleri bir mesafenin 12 saatte tamamlanabileceği bildirilmiş böylece askerlerin nakliye masraflarının azalacağı belirtilmiştir. Bunun yanında Cibâne'ye bir liman ve iskele yapılmasının hem yolcu indirme ve bindirme de emniyet sağlayacağı hem de kaçakçılığı önlemeye yardımcı olacağı bildirilmiştir (BOA. Y.PRK.HR, 34-99, Lef,3).

Yine 29 Ekim 1905 tarihinde Müşir Şakir Paşa tarafından Yıldız'a gönderilen tahriratta ise Şakir Paşa kendisinin Hudeyde-San'a demiryolunun yapılmasının bölgedeki asayiş problemlerini gidereceğini ayrıca Cibâne limanına yapılacak bir iskelenin Aden ve Cibuti ticaretinin yarısını bu limana çekeceğini belirtmiştir. Bu durumda İngilizlerin türlü entrikalar ile bu hattın yapımını engelleyeceklerini bu yüzden bu teşebbüsün gizli bir şekilde yürütülmesi gerektiğini belirtmiştir (BOA.Y.PRK.HR, 34-99, Lef,1). Görüldüğü gibi Osmanlı devlet adamları bölgede demiryolunun önemini kavramışlar ve bu doğrultuda dikkatli adımlar atılması için çaba sarf etmişlerdir. Sonuç itibarı ile devlet bölgede bir demiryolu hattının stratejik

öneminin farkındadır. Bu nedenle devlet demiryolu için keşif faaliyetleri yapılmasına izin vermiştir.

Bölgede yapılan ilk keşif çalışmaları imtiyazın verilmesinden oldukça erken bir dönemde başlamıştır. 24 Aralık 1905 tarihinde Yıldız Baş kitabet dairesinden yazılan bir tahriratta daha imtiyaz talebinde bulunmamasına rağmen bütün masrafları kendisine ait olmak üzere bölgede tahkikatta bulunmak isteyen Fransız mühendis Mösyö Zaboro'ya izin verilmesi için Nâfia Nezaretinden Yemen Vilayetine bir izinname yazılması talep edilmiştir (BOA. İ.HUS, 136-49).

Bu durumla beraber 15 Ocak 1906 tarihinde yayımlanan bir irade-i seniyye'ye göre bölgede Fransız mühendis ile refakat etmesi için Hudeyde liman inşası için memur edilen Mustafa Veysi Efendi görevlendirilmiştir. Kendisinin hendese-i mülkiyeden birincilikle yetişmiş ayrıca Anadolu şimendifer kumpanyasında çalışmış olduğundan bahisle Fransız mühendisle beraber güzergâhın seçilmesi ve tayin edilmesi ayrıca diğer keşifler için mühendisle birlikte çalışması uygun görülmüştür (BOA.Y.PRK.ASK, 235-67). 3 Mart 1906 Mustafa Fevzi Efendi ile birlikte Fransız mühendisin San'a'ya geldikleri ve çalışmalara başladıkları Yemen Vali Vekili tarafından Bab-ı Âli'ye bildirilmiştir (BOA.Y.A.HUS, 500-64, Lef, 5).

Bölgede keşif için çalışma izni verilirken İtalyanların demiryolu yapımı ile ilgili malumat aldıkları belgelere yansımıştır. Dahiliye Vekaletinden Sadarete gönderilen 10 Mart 1906 tarihli belgeye göre İtalyan konsolosluğu tarafından vali muavinine gönderilen Arapça mektupta demiryolu yapımının İtalyan bir şirkete ihale edilip edilemeyeceği sorulmuştur. Bunun üzerine konsolosa verilen cevapta demiryolunun Osmanlı Devleti tarafından kendi imkanları ile yapılmasının düşünüldüğü fakat ne zaman ve hangi koşullarda yapılacağı bilinmediği bildirilmiştir (BOA.DH.MKT, 1058-7). Dolayısıyla bölgede demiryolu ile etkinlik kurma fikri İtalyanlar tarafından Trablusgarp savaşıdan öncesinde planlandığı söylenebilir.

Yapılan çalışmalardan sonra 6 Mayıs 1909 tarihinde Meclisi Vükela'da Yemen'de inşa edilecek demiryolu ile ilgili verilen kararın zapt altına alınarak Ticaret

ve Nafia Nezaretine bildirilmesine karar verilmiştir. Buna göre demiryolunun güzergahı Hudeyde-San'a arasında inşa edilmesi Cibâne mevkiinde bir istasyon ile birleştirilmesi kararı alınmış bu uzatılma ve inşa durumunun Meclis-i Vükela tarafından uygun bulunduğu durumun Mebusan riyasetine bildirildiği beyan edilmiştir (BOA. MV, 127-14). Bu durum itibarıyla ihale İtalyan ilgisine karşın Fransızlara verilmesine karar verilmiştir.

Hudeyde-San'a Demiryolu Projesi ilk etapta bir borç anlaşması üzerinden gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde Fransız basını incelendiğinde İstanbul'dan Frankfurt Gazetesi'ne gönderilen bir habere göre, Babıâli ile bir Fransız finans grubu (La Banque Française pour le commerce et l'industrie) arasında bir anlaşma imzalandığı ifade edilmiştir. Anlaşma, Hudeyde-San'a demiryolunun Cibâne ve Amran'daki şubeleriyle birlikte inşasıyla ilgili olduğu söz konusu haberde ifade edilmiştir (Le Journal des débats, 13 Mayıs 1909, Numara:121, s. 2-3).

19 Mayıs 1909 tarihinde Meclis-i Vükela'ya Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından sunulan mazbataya göre demiryolu keşif çalışmaları sürerken Amran şubesinin yapımından Osmanlı Devleti'nin vazgeçtiği ve bu durumun yapım şirketine bildirildiği belirtilmiştir. Bununla beraber hattın inşası için Menasa güzergahından geçirilmesi düşünülen demiryolunun zorlu arazi şartları nedeniyle vazgeçildiği Hudeyde-San'a demiryolunun sadece Cibâne limanına bağlanmasına karar verilmiştir (BOA. MV, 127-14).

Şirket ile hükümet arasında yapılan imtiyaz mukavelesi 24 Ağustos 1909 tarihinde Maliye bakanı Cavid Bey ve Hudeyde-San'a demiryolu ve uzantıları komisyonu adına David Elie Léon Bey tarafından imzalanmıştır. Şirket ile hükümet arasında imzalanan anlaşma metni şu şekildedir.

Birinci Madde: Osmanlı Hükümeti bir milyon on (1.000.010) Osmanlı lirası veyahut yirmi iki milyon yedi yüz yirmi yedi bin beş yüz (22.727.500) frank kıymetinde bir istikraz akit eder.

İkinci Madde: Bu kredi "Hudeyde-San'a ve Uzantıları %4 Osmanlı Borçlanması" başlığını taşıyacaktır. Bir milyon on Türk Lirası (1.000.010 Lots) nominal

sermayeyi temsil eden her biri yirmi iki (22) Türk Lirası 45.455 veya beş yüz Frank (500) nominal değerde 1450 tahvile bölünecektir. Tahvilatın toplamı 1.000.010 lira veya 22.727.500 frank olacaktır. Tahvilatın metni Türkçe ve Fransızca olacak ve hamiline ait olacaktır. Altı aydan altı aya her senenin miladi nisanı ve teşrin-i evveli başlangıcında altın akçe kırk dört (44) kuruşluk ve on (10) franklık hamilin reyine göre İstanbul veya Paris'te tediye olunmak üzere senede %4 faizi olacaktır. Tahvilin birinci kuponu Nisan 1911 tarihinden itibaren satışa çıkarılacak ve faizi işleyecektir (BOA. İ.MMS, 139-3, Lef, 6).

Üçüncü Madde: Hükümet, Hudeyde'den Cibâne'ye uzanan hattın Cibâne limanının deniz tesislerinin inşası için tahsis edilmek üzere mevcut kredinin 42.850 tahvilini yani 791.858 lira veya 17.997.000 frank tutarını şirkete tahsis edecektir. Hükümet bu vesile ile şirkete 45.455 tahvil çıkarma yetkisi tanımıştır. Bu tahvillerin 42.850 tanesi hattın inşaat masrafları için kullanılacak, 2605 tanesi ise şirket tarafından muhafaza edilecek ve ihtiyacı olduğu zaman ihraç edebilecektir.

Dördüncü Madde: Tahvillerin basılması ve masrafları Osmanlı hükümeti tarafından karşılanacaktır.

Beşinci Madde: Osmanlı hükümeti, işbu istikrazın Avrupa piyasalarında süratle ihracını kolaylaştırmak maksadıyla, mezkûr şirkete, icabında, istikrazdan mesul bankalar tarafından, istikrazın tamamı için muvakkat senetler ihracına izin verir.

Altıncı Madde: Tahvillerde Osmanlı Devleti Maliye Nazırı'nın imzası olacak ve kontrol edilmek üzere devlet tarafından bir memur atanacaktır. Tahvilat için kefalet akçesi ve teminat nâmına olan şeyler Osmanlı devletinin mal sandıklarında kabul edilecektir.

Yedinci Madde: Vadelerinden itibaren beş sene bedeli alınmak için götürülmeyen kuponlar veya kura isabet edip ifa olduğundan on beş sene zarfında ibraz olunmayan tahviller geçersiz sayılacaktır.

Sekizinci Madde: Osmanlı hükümeti faiz ve kuponların ödemesini muntazam bir şekilde yapmak üzere kendi hesabına 48.600 lira ile Hudeyde ve Cidde gümrüklerinin 40.987 lirasını tahsis etmiştir.

Dokuzuncu madde: Demiryolu inşaatında muhtelif kısımlar tamamlandıktan sonra Osmanlı devletince ödenmiş kuponların bedeli imtiyaz şirketi tarafından peyder-pey Osmanlı hükümetine ödenecektir.

On ikinci Madde: İstikraz tahvilatı ile kuponların herhangi bir damga vergisinden muaf tutulacaktır.

On üçüncü Madde: İstikrazın Paris ve diğer borsalarda kabulü için yapılacak masraflar şirkete ait olacaktır.

On dördüncü Madde: 1921 yılından itibaren Osmanlı Hükümeti tahvilleri bedelini ödemek suretiyle tedavülden kaldırmak hakkına sahiptir.

On Beşinci Madde: Bu mukavelelerin icrasından dolayı itilaf çıkması durumunda hakem vasıtasıyla halledilecektir. İki taraf bir müddet zarfında birer hakem tayin edecek hakimler uyuşamadıkları durumlarda üçüncü bir hakem tayin edilecek ve bunların vereceği karar iki taraf için bağlayıcı olacaktır. Mukavele 24 Şubat 1327/9 Mart 1911 tarihinde İstanbul'da düzenlenmiştir.

İmtiyaz antlaşması imzalandıktan sonra demiryolu yapım çalışmalarına hız verilmiştir. Bu amaçla keşif çalışmaları devam etmektedir. 19 Ekim 1909 tarihinde Hudeyde Mutasarrıfı Necip tarafından Dahiliye Nezaretine gönderilen şifrede Yemen demiryolu için gelen heyetin iki kısma ayrılıp birisinin San'a'ya hareket ettiği Hudeyde'de kalan kısmının Hudeyde kasabasının kuzeyinde askeri birliğin bulunduğu yerin yakınında resmi topoğrafya çalışmalarının başlatıldığı belirtilmiştir (BOA. DH. MUİ, 1-73).

Fransız basınında göre ise Cibâne limanı ve Cibâne-Hudeyde-San'a demiryolu için yapılan çalışmalar 1910 senesi mart ayına kadar tamamlanacaktır. Basında çıkan haberlere göre şu ana kadar çalışmaların oldukça ilerlediği belirtiliyordu. Demiryolu yapımı üst düzey yönetim İtalyan mühendis G. de Violini ve Fransız mühendis A. Béneyton'a emanet edilmiştir. Béneyton, Syndicat des études de Chemins

de fer en Turquie'den (Türkiye Demiryolları çalışmaları sendikası) görevli bir Fransız mühendistir. Söz konusu haberde keşif çalışmalarını yapan iki grup Cibâne San'a'ya ve diğer ikisi de San'a'dan Hudeyde'ye doğru çalışmakta olup, Sanfour vadisi bunların birleşme noktası olduğu ifade ediliyordu.

Söz konusu habere göre çalışmalar tamamlanıp hükümet tarafından onaylanır onaylanmaz, yani gelecek yıl Ekim ayı civarında inşaat çalışmalarına başlayabilmeyi umuluyordu. Yapılan çalışmalara göre hattın gabarisi (yüksekliği) 1 m 05 olacaktır. Yani dar hat olarak yapılmasına karar verilmiştir. Haberde hattın yapımının bölge için sağlayacağı faydalar şu şekilde ifade ediliyordu.

“Bu çalışma, yoksul nüfusun büyük bir bölümünü meşgul edecek ve başta mühendisler, müteahhitler ve Fransız işçiler olmak üzere çok sayıda yabancıyı bölgeye getirecektir. İtalya ve İngiltere'nin konsolosluklarının bulunduğu Hudeyde 'de ülkemiz yeterince temsil edilmemektedir. Bugüne kadar sadece bir konsolosluk temsilcimiz oldu, o da Fransız değildi. Hudeyde 'de bir Fransız konsolosluğunun açılmasına her zamankinden daha fazla ihtiyaç var.” (Revue Commerciale du Levant, 31 Aralık 1909, numara: 167, s. 318).

Görüldüğü gibi Fransızlar demiryolu yapımını bölgedeki kendi nüfuzları yüzünden elzem görmüşlerdir. Ayrıca hatta çalışacak yoksul sınıfların iş gücüne katılacağı ve asayiş problemlerini azaltacağını bu durumun da Osmanlı Devleti'ne fayda sağlayacağını öngörmüşlerdir.

Demiryolu projesinin mimarı Bay Béneyton tarafından Fransız Coğrafya Cemiyetine 15 Mayıs 1913 tarihinde Hudeyde-San'a demiryolu ve bölgedeki durumu anlatan bir konferans verilmiştir. Konferansta ilgili yayımlanan makalede Bay Beneyton'un uluslararası demiryollarının yapımında uzman bir mühendis olduğu ve son projesi Hudeyde-San'a arasındaki demiryolu olduğu ifade edilmiştir. Béneyton keşif çalışmaları yapılırken demiryolu için Ağustos 1909'dan Temmuz 1910'a kadar ilk çalışmaların yapıldığını Saham ve Ferş vadileri boyunca bir demiryolu projesinin ilk olarak yapılmasına karar verildiğini fakat bölgenin güvensizliği nedeniyle Os-

manlı Devleti'nin bu güzergahı onaylamadığını söylemektedir. Daha sonra 1911 Kasım ayından 1912 yılına kadar Zebîd, Taiz, Ibb ve Zamar üzerinden yeni rotayı incelemek için kendisine görev verilmiştir. Ve bu keşif çalışmaları sonucunda Hudeyde ve Taiz arasındaki bölüm onaylanmıştır. İncelenen hattın uzunluğu 700 km'den fazla olmakla birlikte rakım 0 ila 3000 metre arasında değişmektedir (Raymond Duguay, Bulletin de la Société de Topographie, 1914, s. 42).

29 Ekim 1909 tarihinde La Constitution gazetesinde Hudeyde-San'a hattının imtiyazının verildiği ve bu hattın getireceği faydalardan bahsedilen bir makale daha yayımlandı. Makaleye göre Yemen'de Hudeyde'den San'a'ya ve oradan da Amran'a kadar uzanacak hattın inşa etme fikrinin yeni olmadığı ve bu hattın ekonomik, stratejik ve siyasi olmak üzere üç açıdan önem taşımakta olduğu belirtiliyordu.

“Ekonomik açıdan Hudeyde-San'a hattının inşası ve Kızıldeniz'de iyi donanımlı bir limanın kurulması büyük önem taşımaktadır. Sahile yakın bölge kurak ve ıssızdır, ancak Yemen'in yüksek platoları kaynaklar açısından zengindir. Ticari işlemler hali hazırda çeşitli ve çok sayıdadır ve Hudeyde ile komşu limanların denizcilik açısından dezavantajlarına rağmen trafik aktiftir. Ancak iç kesimlerden gelen kervanların çoğu daha donanımlı ve nakliye şirketlerinin hizmet verdiği Aden'e yöneliyor. Tüm bu trafiği Hudeyde'ye yönlendirmek için bir demiryolu inşa edilmesi ve yakınlarda bir liman kurulması yeterli olacaktır. Ulaşım kolaylığı, şimdiye kadar tamamen ihmal edilmiş olan bu bölgenin ekonomik kalkınmasını çok hızlı bir şekilde artıracaktır. Özellikle de bir demiryolunun inşası, bölgeyi harap eden ve kervanların güvenliğini sürekli tehdit eden göçebelerin aralıksız yağmalamalarına son verecektir. Ve gizli bir isyan halinde olan bu eyalette düzen ve sükunetin sağlanması kolaylaşacaktır.”

Ayrıca söz konusu makalede Osmanlı hükümeti ile yapılan imtiyaz antlaşmasının koşulları şu şekilde belirtilmiştir.

“Resmî Gazete de 21 Ağustos/6 Eylül 1909'da yayınlanan bir kanun bu antlaşmaları onayladı; kanunun amacı başvuru sahibine yapılacak çalışmaların sorumluluğunu vermek, bu çalışmalar için ödeme yöntemini belirlemek ve imtiyazın hangi koşullar altında verileceğini belirlemektir. Ön sözleşmeye göre, bu sözleşmeleri onaylayan kanunun yayınlandığı tarihten itibaren en geç 10 ay içinde, başvuru sahibinin üstlenilecek işlerin

ön tasarımı Bayındırlık Bakanlığı'na sunması gerekmektedir. Bakanlık tarafından görevlendirilen mühendislerin gözetiminde çalışmalar derhal başlatılmış ve ön proje zamanında sunulmuştur.” (La Constitution (Constantinople), 24 Ekim 1910, Numara: 14, s. 2).”

İmtiyaz koşulları saptandıktan sonra Fransız hükümeti ve İttihat-Terakki arasında kredi kullanımı ile ilgili birtakım problemlerin çıkmıştır. Fransızlar ilk etapta Osmanlı Devleti'ne ait bir şirketin hisse senetlerinin Paris borsasında işlem görmesini istememişlerdir. Bu süreç dönemin gazetelerinde yer bulmuştur. Söz konusu haberde yeni kredinin Paris Borsası'na resmi olarak kote edilmesine yönelik Fransız-Türk müzakerelerinin kesildiği ifade edilmiştir. Bu durumun Türkiye'de halihazırda faaliyet gösteren ya da kurulma aşamasında olan çok sayıda Fransız şirketine zarar vereceği ifade edilmiştir. İktidardaki parti olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin yayın organı olan Tanin'deki makalede kredi kullandırılmamasının Fransa'nın aleyhine olacağı vurgulanmıştır. Bu durumun en çok yeni kurulmakta olan Hudeyde-San'a demiryoluna zarar vereceği bu durumda Fransız konsolosluğunun devreye girmesi ve sorunu çözmesi ve yapılacak kârlı yatırımı desteklemesi istenmiştir (L'Information financière, économique et Politique, 11 Kasım 1910, Numara: 200, s. 3).

Dönemin gazetelerinde keşif çalışmalarının devam ettiği ifade edilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı, Hudeyde-San'a demiryolu hattı için Fransız imtiyaz sahibi şirket tarafından görevlendirilen mühendislerin 12 Şubat 1911'de Aden'den Hudeyde'ye doğru yola çıktıkları konusunda bilgilendirilmiştir. Genelkurmay Başkanlığı, Bayındırlık Bakanlığı Demiryolları Müdürlüğü ve Yemen Demiryolları Konsorsiyumu Fransız Şirketi (Société Française concessionnaire du Chemin de fer au Yémen) arasında, şirketin bu hatta sahip olacağı vagon, lokomotif ve diğer ekipmanların sayısı konusunda bir anlaşmaya varıldığı söylenmiştir (La Jeune Turquie, 22 Şubat 1911, Numara: 8, s. 2).

Bu netameli süreç devam ederken demiryolu imtiyazına karşılık Osmanlı Devleti'ne verilecek avans yine haberlere konu olmuştur. Fransız gazetesi Türk hü-

kümeti ile Rouvier finans grubu arasındaki anlaşmanın 13 Mart tarihinde imzalandığı bildirmektedir. Buna göre Rouvier grubu Türk hükümetine gümrük garantili 50 milyon pound avans vermiş karşılığında Hudeyde'den San'a'ya kadar olan demiryolu için kilometre garantisi ile kalıcı bir imtiyaz aldığı ifade edilmektedir (La Gazette, 20 Mart 1911, Numara: 45, s. 4).

İmtiyaz alındıktan sonra hızlı bir şekilde şirketleşme yoluna gidilmiştir. Dönemin gazetelerinde 31 Mart 1911 tarihli emirle, Sömürgeler Bakanlığı'nın hizmetine verilen ve bu idare tarafından Bayındırlık Bakanlığı'nın emrine verilen 2. sınıf karayolları ve köprüler başmühendisi Bay Pierre Renard, 1 Nisan 1911 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere istifa ettiği belirtiliyordu. Kendisi bu tarihten itibaren Hudeyde-San'a demiryolu ve şubeleri Osmanlı Şirketi'nin müdürü olarak görevlendirilmiştir (La Jeune Turquie, 12 Nisan 1911, Numara:15, s. 1). Şirketin genel müdürü atandıktan sonra Osmanlı Gümrük İdaresi, Hudeyde-San'a demiryolu ve şubelerinin kredisini garanti altına almak ve anlaşma şartlarını yerine getirmek için Hudeyde Gümrüğü'nden Ticaret ve Endüstri Fransız Bankası'na (Banque Française pour le Commerce et L'industrie) 3.333 Türk Lirası tutarındaki ilk aylık ödemeyi yapmıştır. Böylece devlet yapılan imtiyaz antlaşması uyarınca şirkete ait ilk garanti ücretini ödemiştir.

Dönemin gazetelerinde Hudeyde-San'a demiryolu projesi için hisse senetleri reklamları yapılmakta ve demiryolu projesi hakkında detaylar verilmekte idi.

“Borsacılar Sendikası (Chambre Syndicale des Agents de Change) tarafından yayınlanan bir duyuruda, Hudeyde-San'a Demiryolu ve şubelerinin %4 Osmanlı kredisinin bir parçasını oluşturan ve toplam nominal sermayesi 22.727.500 frank olan 42.850 adet 1 ila 42.850 numaralı tahvillerin 18 güncel tarihten itibaren nakit olarak borsada işlem görmeye başlayacağı ve resmi listenin ilk sırasında yer alacağı belirtilmektedir. Arabistan'ın iki ana şehri (Hudeyde-San'a) eski coğrafyacıların deyimiyle mutlu Arabistan'ın metropolleridir. Kızıldeniz'e kıyısı olan ve siyasi olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan geniş Arap Yarımadası, uygarlığın bir parçası haline yeni gelmiş olabilir, ancak yine de bu kadar dar bir çerçevede sayılamayacak zenginlikleri barındır-

maktadır. Bölge sakinlerinin dini fanatizmi, iletişim araçlarının eksikliği ve hatta Avrupalı gezginlerin bölgenin iç kısımlarına girmekten duydukları korku, ülkenin gelişimini uzun süre geciktirmiştir. Hinterlandın, en iyi Afrika topraklarımız kadar verimli geniş bölgeler, sulamanın harikalar yarattığı vahalar, metal madenleri açısından zengin dağ sıraları ve fosfat yatakları barındırmaktadır. Açıkça görülüyor ki, bu kadar çok ekim potansiyeline sahip bir bölgeyi kalkındırmanın, çevresinde nüfuz edici demiryolu hatları oluşturmaktan daha iyi bir yolu yoktur.

Osmanlı hükümeti, Hudeyde-San'a hattının ilk 120 kilometrelik bölümünün ve kollarının inşası için 22,5 milyon franklık kredi için en önemli garantileri sağladı. İmtiyaz birkaç yıllığına şirkete verilmiş ve şebekenin inşası için büyük metalürji firmaları görevlendirilmiştir. Osmanlı hükümeti ile demiryolu şirketi arasında yapılan bir mali anlaşma, yukarıda bahsedilen kredinin faiz ve amortismanının düzenli olarak ödenmesini öngörmektedir. Hükümet devredilemez bir yükümlülük olarak, Hudeyde ve Cebane bölgelerinin gümrük gelirlerinden kesilmek üzere, söz konusu kredinin ödenmesi için 40.987 Türk Lirası (yaklaşık 930.000 frank) tahsis etmiştir. Yaklaşık 48.600 Türk lirası veya 1.104.000 frank tutarındaki bu gelirler şu anda herhangi bir harç veya ödenekten muaftır. Bu gelir her ay Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından Fransız Bankası'na ödenecektir. Nisan ayında ödenen miktar 76,000 franktı. Yapılan ödemelerin yetersiz kalması halinde -bu ödemelerin 1 Ekim 1914 tarihine kadar altı ayda 20.000 Türk Lirası ve bu tarihten itibaren kredinin sermayesi tamamen ödeninceye kadar 20.493 Türk Lirası olduğu unutulmamalıdır- aradaki fark Osmanlı İmparatorluğu'nun genel gelirlerinden karşılanacaktır. Bu nedenle, iki tür garantinin söz konusu olduğu tamamen güvenli ve taahhütlü bir yatırımdır. Bunlar Hudeyde ve Cebane bölgelerinin gümrük gelirlerinden özel bir garanti ve Osmanlı hükümetinden genel bir garantisidir. Bu tahvillerin ana hüküm ve koşullarına dikkat çekmekte fayda vardır. Tahviller 1 Nisan 1911 tarihinden itibaren temettü hakkı taşımaktadır ve faiz her yıl 1 Nisan ve 1 Ekim tarihlerinde altı ayda bir ödenmektedir. İlk kupon önümüzdeki 1 Ekim'de ödenecektir. Tahviller, 1 Nisan 1915'ten itibaren 95 yıl içinde, nominal değer üzerinden veya nominal değerinin altında itfa edilerek ya da nominal değer üzerinden veya nominal değerinin üzerinde ise, her yıl 1 Şubat'ta yıllık çekilişle ve takip eden 1 Nisan'da 500 frank üzerinden itfa edilerek itfa edilebilir. Kredi 1 Ocak 1921'e kadar dönüştürülebilir ancak herhangi bir zamanda nominal değer üze-

rinden itfa edilebilir. Her biri 20 franklık tahviller ve kuponları Osmanlı İmparatorluğu'nda vergi ve damga vergisinden sonsuza kadar muaftır; ayrıca şu anda yürürlükte olan tüm Fransız vergilerinden de muaftır. Yatırımın getirisi, 455 franklık bir fiyat üzerinden net %4.39'dur." (L'Information financière, économique et Politique, 18 Mayıs 1911, Numara: 116, s. 3).

Görüldüğü gibi demiryoluna yatırımın kârlı bir iş olduğundan bahsedilmiş aynı zamanda yapılacak demiryolunun bölgenin zenginliklerini elde etmek için etkili bir araç olacağı savunuluyordu.

Demiryolu inşaatı 1912 yılı itibarı ile başlamıştır. Dönemin gazetelerinde hattın inşası inşaatın başlamasından bu yana geçen birkaç ay içinde yapılan harcamalar yaklaşık 80.000 Türk Lirası, yani neredeyse iki milyon frank gibi hatırı sayılır bir rakama ulaştığı söylenmiştir (L'Information financière, économique et Politique, 28 Eylül 1911, Numara: 225, s. 2). İnşaat devam ederken Osmanlı Devleti demiryolu güzergahında asayişin sağlamak için jandarma personelini bölgeye sevk etmiştir. Bu dönemde bölgeye sevk edilen jandarmanın maaş tahsisatları ve güvenliği sağlamak amacıyla kurulacak karakolların yaptırılması için ödenek bulunması belgelere yansımıştır. 19 Kasım 1911 tarihinde Maliye Bakanlığında Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Dairesine gönderilen tezkirede demiryolunda istihdam edilecek jandarmanın maaşının ve karakollar için yapılacak inşaat masraflarının karşılanmasının bakanlıktan istenildiği bildirilmiş, jandarmanın maaşlarının genel bütçeden karşılanacağı fakat karakollar için inşaat masraflarının demiryolu şirketi ile yapılan anlaşma içerisinde bulunmadığından başka yollar ile bu masrafların giderilmeye çalışacağı belirtilmiştir. Bu durum demiryolu güzergahında asayişin sağlanmasında önemli derecede zorlukların yaşandığının göstergesidir (BOA. ATESE, 44-201-7).

İnşaat başladıktan sonra bölgede çıkan isyanlar inşaatın ilerlemesini zorlaştırmıştır. 7 Ocak 1912 tarihli Sadareten Dahiliye Nezaretine gönderilen tezkireye göre Hudeyde kısmının 7. kilometresinde inşaat devam ederken civarda bulunan kabileler tarafından şantiyeye saldırıda bulunmuş ve 1700 amele inşaatı terk etmek

zorunda kalmıştır. Bu aşamada Yemen Mutasarrıflığı'nın uyarılması ve inşaatın emniyet altına alınması istenilmiştir. Bu durum üzerine Nâfia Nezareti aynı şekilde Dahiliye Nezaretine demiryolu inşaatına saldırıların durdurulması ve çalışanların korunması için Yemen Vilayetine tebligat gönderilmesini talep etmiştir (BOA. BEO, 3986-298938).

Bu dönemde asayiş problemlerinin devam etmesi ayrıca Yemendeki ordunun maaşlarının zamanında ödenememesinden dolayı inşaat bir süre aksadığı görülmektedir. 8 Temmuz 1912 tarihinde Dahiliye Nezaretinden Nâfia Nezaretine gönderilen tahriratta bölgede şimendifer hattından sorumlu olan Osmanlı komiseri Veli Bey'in maaşını Hudeyde milli sandukasınca aldığı fakat maaşı düzenli alamamasından dolayı huzursuzluk çıkardığı anlaşılmaktadır. Bölgedeki isyanlardan kaynaklanan olağanüstü durumdan dolayı ordunun 3-4 aydır maaş alamadığı ve kendisine ihtimam gösterilemeyeceği bildirilmiştir. Fakat Veli Bey maaş alamadığından dolayı darlık içine düştüğünü bildirmesi yüzünden Nafia Nezaretinden maaşının düzenli bir şekilde yatırılması istenilmiştir (BOA. DH. İD, 16-79, Lef, 1-3).

Bunun dışında Veli Bey'in Nâfia Nezareti ile problemler yaşadığı yine belgelerden anlaşılmaktadır. Yemen Vilayet idaresince kendisinden Şimendifer mukavelesinin suretlerinin ilgili yerlere verilmesi istenilmiş bu iş için kendisine Nâfia Nezaretinin bir telgrafla emir verdiği bildirilmiştir. Fakat kendisi bu gibi bir emir almadığını bildirmiş ayrıca nezaretin kendisine böyle bir emir veremeyeceğini söylemiştir. İlgili kurumun yazı müdürü olarak buraya gelmediğini, kendisine emir vereceklerine nezarete bulunan yazıcılardan birisini buraya göndermelerini söylemiştir. Bu cevap Hudeyde mutasarrıflığından Yemen vilayetine gönderilmiştir (BOA. DH. İD, 16-79, Lef, 4). Bu cevap üzerine Erkan-ı Harbiye Umumi Reisi ve Yemen Kuvayı Umumiyesi kumandanlığından bu durum Dahiliye Nezaretine yazılarak Veli Bey şikâyet edilmiş ve isyan durumunda kimse maaş alamazken kendisine ödeme yapılmasının uygun olmayacağı belirtilmiştir (BOA. DH. İD, 16-79, Lef, 5). Görüldüğü gibi hem bölgedeki asayiş problemleri hem de ordudaki kimselerin maaş alamaması inşaatın ilerlemesine mâni olmaktadır.

Hudeyde-San'a Demiryolu Tesislerinin Bombalanmasının Fransız Basınına Yansımaları

Şirketin çalışmaları devam ederken Trablusgarp savaşı çıkmış ve Kızıldeniz İtalyan donanması tarafından ablukaya alınmıştır. İtalyanlar bir ultiatom ile inşaatın durdurulmasını ve terk edilmesini istemişlerdir. Dönemin gazetelerinde şirkete ait olan mülklerin bombalanması şu şekilde geçmektedir.

*İtalyan filusunun bir Fransız kuruluşunu bombalayıp imha ettiği söyleniyor: Dışişleri Bakanlığı tarafından henüz teyit edilmemiş olan ciddi haberler dün Paris'e ulaştı. Maa-
lesef bu iddialar doğrusa, Fransız çıkarlarına yönelik kabul edilemez bir saldırıyla karşı
karşıya kalacağız. L'Écho de Paris Londra muhabiri dün son dakika olarak aşağıdaki habe-
rini yayınladı: İtalyanlar, Ras-el-Kebib'deki liman ve demiryolunun inşasından sorumlu
Fransız şirketine çalışmalarını bırakmasını ve beş gün içinde bölgeyi tahliye etmesini em-
retti. Şirkete ait bir sandala el konulmuştur. Binalar ve demiryolu hatları yok edildi ve hasa-
rın milyonlarca olduğu bildiriliyor. Çoğu Fransız olan şirket çalışanlarının evsiz kaldığı bil-
diriliyor. Beş günlük süre dolduğunda, tesisler bombalanmış, tüm deniz ile sabit teçhizatlar
imha edilmiş ve demiryolu araçları hasar görmüştü. Hasarın 12 milyon frank olduğu tahmin
edilmektedir. Aralarında 13 mühendisin de bulunduğu yaklaşık kırk kişiden oluşan Fransız
personel ise İtalyanlar tarafından göz altına alındılar (L'Écho de Paris, 4 Şubat 1911,
Numara: 67, s. 5).*

Fransız hükümeti olayla ilgili ilk etapta resmi bir bilgi almaya çalışmıştır. İtalyan kruvazörleri tarafından Hudeyde' deki Fransız tesisin bombalanmasının ar-
dından M. Poincaré Aden ve İstanbul'dan bilgi istemiştir.** Bu yüzden Fransız basını
olayın abartılı olabileceği konusunda şüphelenmektedir (Le Mémorial des Vosges,
10 Şubat 1912, Numara:10100, s. 3). Fransızlar olayın akabinde bölgede çalışan de-
miryolu yöneticilerinden haber almaya çalışmışlardır. Bununla beraber Fransızlarla
İtalyanlar arasında demiryolunun milliyeti konusunda birtakım tartışmaların yaşan-

** Fransa'nın Hudeyde' deki konsolosluk temsilcisi Cibâne bombardımanının demiryolu
şirketine herhangi bir zarar vermediğini bildirmiştir. Sadece ülkenin iç kesimlerinde ince-
melerde bulunan on beş Fransız mühendisin 17 Şubat'ta Armant Behic adlı gemiye binmek
için sahile gitmeyeceği bildirilmiştir (Le Mémorial des Vosges, 8 Şubat 1912, 10098, s. 2).

diği gazetelere yansımıştır. Fransızlar demiryolunun Osmanlı adını taşımasına rağmen Fransız menşei olduğunu İtalyanların birkaç mühendis ve 12.500 franklık bir meblağı temsil eden 50 hisseye sahip olduklarını dolayısıyla sınırlı bir ortaklığa sahip oldukları söylemektedirler. Bununla birlikte Fransız müesseseleri Hudeyde'yi abluka altında tutan “Piomente” kruvazörü ile iletişime geçerek şirket çalışanlarının tahliyesine izin verilmesini istemiştir. Gazete'ye göre Fransızlar, İtalyanların Osmanlı'ya ait bir şirketi vurduklarını iddia etmeleri üzerine şirketlerinin hepsinin isminin Osmanlı olduğu fakat demiryolu şirketinin aslında Fransız şirketi olduğunu bildiklerini söylemektedirler. Dolayısıyla ilk etapta sorumluluğu Türklerden ziyade İtalyanlara yükleme eğilimindedirler (Le Journal du Midi, 7 Şubat 1912, Numara: yok, s. 1).

Olayın akabinde Fransız hükümeti bombardıman ile ilgili bilgi almak amacıyla İstanbul ve Cibuti'deki Obuk konsolosluğuna telgraf çekmiştir. Ve Kızıldeniz'den geçmekte olan Messageries Maritimes gemisine talimat verilerek bölgedeki Fransızların tahliye etmesi istenilmiştir. Dönemin gazetelerinde İtalyanların Kızıldeniz'deki Osmanlı kıyılarını ablukaya alacağını daha önceden ultimatömlerle bildirdiklerini anlatılmaktadır. Ayrıca bu ultimatömlerin 23 Ocak 1912 tarihinde Fransız resmî gazetesinde yayımlandığı ifade edilmiştir. Bunun yanında 1907 tarihli Lahey sözleşmesine göre savaşan tarafların bombardıman ile ilgili haklarına bakılacak olursa demiryolu ve limanı vurmasının haklı olabileceği söylenmektedir. Lahey sözleşmesine göre savunulmayan limanların, kasabaların, köylerin, meskenlerin veya binaların deniz kuvvetleri tarafından vurulması yasaktır. Ancak bu yasak; askeri silah ve malzeme depolarını, düşman donanmasının veya ordusunun ihtiyacı için kullanılmaya uygun tesisleri kapsamamaktadır. Sonuç itibarı ile bu demiryolu inşası için yapılan atölyelerin vurulması bombardımanı haklı gerekçelere dayandırdığı belirtilmiştir. Bununla beraber şirketin mülkleri Osmanlı-İtalyan savaşından zarar gördüğü için devletten tazminat isteyebileceği ifade edilmektedir. Bu durumun dayanağının ise inşaat şartnamesinde yazan “*İnşaat süresince, usulüne uygun olarak tespit*

edilen ve işleri kesintiye uğratabilecek rahatsızlıklar meydana gelirse, kesinti süresine ilişkin zararın Osmanlı hazinesine ait olacağı” maddesine dayandırılmaktadır (La Lanterne: Journal Politique Quotidien, 6 Şubat 1912, Numara: 12707, s. 3). Görüldüğü gibi bazı gazeteler olayı savaş esnasında uluslararası hukuktan doğan normal bir durum olarak gördüğü gibi bazıları da İtalyanların saldırganlığının Fransızlara yönelik olduğunu düşünmektedir.

Dönemin gazetelerinde Hudeyde limanının Fransızlar tarafından yapıldığının İtalyanlar tarafından bilindiği bu durumun yaşanmasından sonra ise savaş kaçakçılığı yaptığı bahanesiyle 26 ya da 27 Ocak'tan beri bir Fransız'ın Milano'da tutuklandığı ifade edilmiştir. Bay H. Maublanc, Dôle'de (Jura) diş hekimi olarak çalışırken İtalyanlar tarafından gözaltına alınmış ve Milano'ya götürülmüştür. Sonuç itibarı Fransızlar bu iki olayın İtalyanların açıkça bir düşmanlığı olarak görmektedirler (Le Mémorial des Vosges, 6 Şubat 1912, Numara: 10096, s. 1). Bombardımandan sonra Hudeyde' deki durumu araştırmak için bir komisyon kurulmuştur. 26 Ağustos tarihinde Aden'deki İngiliz konsolosu ile beraber Fransa'nın Hudeyde konsolosu M. Roux ve konsolos yardımcısı İtalyan ablukası ve bombardımandan sonraki durumu yerinde incelemek üzere Port Said'den hareket etmişlerdir. Fransız gazetelerine göre Hudeyde'nin bu dönemdeki nüfusu 40.000'di ve bunların 300'ü İngiliz konsoloslüğünde çalışanlardan oluşmaktadır. Şehrin bombalanması kentin neredeyse boşalmasına ve nüfusun büyük bir bölümünün iç bölgelere kaçmasına neden olmuştur (Le Correspondance d'Orient, 01 Ekim 1912, s. 280).

Ertesi gün Posta ve Telgraf Bakanlığı'ndan alınan bilgiye göre, İtalya'nın Cibâne'ye yönelik bombardımanın kasabının postanesini tamamen tahrip ettiği ifade edilmiştir. Bombardıman ayrıca birkaç telgraf direğine de zarar vermiş ve Hudeyde ile Yemen'in iç kesimleriyle iletişimi kesmiştir (Stamboul, 8 Şubat 1912, Numara: 34, s. 1). Demiryolu Sendikası Başkanı M. Del Porto ise gazetelere verdiği demeçte Fransız vatandaşlarına kötü davranılmamış, sadece kışlaların ve yapıların İtalyan gemilerinin bombardımanından zarar gördüğünü ifade etmiştir. Bunun yanında Osmanlı hükümetinden tazminat talep edeceklerini ve daha sonra İtalyan hükümetine

karşı harekete geçmenin Osmanlı hükümetine kalacağını söylemiştir. Ayrıca Fransız hükümetinden kendi haklarını korumalarını isteyeceklerini çünkü yapım şirketi Fransız olduğunu ve Fransız sermayesini temsil ettiğini ifade etmiştir. Ayrıca şu anda Osmanlı imparatorluğundan başka tazminat talep edecekleri bir merci bulunmadığını söylemektedir (L' Express du Midi, 8 Şubat 1912, Numara: 7010, s. 2).

Bununla beraber Excelsior gazetesi saha araştırması yaparak Hudeyde Limanı ve demiryolunun bombalanan kısımlarının fotoğraflarını yayımlamıştır (Excelsior: Journal Illustré Quotidien, 6 Şubat 1912, Numara: 448, s. 3). (Ek-1.) Fotoğrafa göre demiryolunun bazı kısımları ve limanın büyük bir bölümü bombardımanda isabet alarak kullanılmaz hale gelmiştir. Bombalamanın ardından Fransızlar tarafından bir ulti-matom verilmediği veya bir uyarının yapılmadığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde Fransızlar beklemeyi ve olayı araştırmayı tercih etmişlerdir. Sadece İtalyanların Aden'deki konsolosluğu tarafından Avrupalıların bölgeden ayrılmasına müsaade edileceği beyan edilmiştir. Fakat bu iznin ablukanın başlaması için öngörülen 5 gün ile sınırlı tutulduğu anlaşılmaktadır (Le Mémorial des Vosges, 7 Şubat 1912, Numara: 10097, s. 1).

İtalyan tarafında ise Hudeyde'deki demiryolunun binalarının bombalanmasıyla ilgili deniz kuvvetlerden herhangi bir bilgi verilmediği söylenmektedir. Üst düzey bir yetkilinin Fransız gazetesine verdiği demeçte; İtalyanların Hudeyde'ye on altı ve Ras el Rétif'e altı kilometre uzaklıktaki Cibâne mevkiindeki Türk birliklerine ait bir kampı bombaladığı ve İtalyan Hükümetinin de bu konuyla ilgili haber beklediği anlatılmaktadır. Bunun yanında bazı yabancı gazetelerin Hudeyde'nin savunmasız olduğu için bombalanamayacağı yönündeki iddialarının aksine, şehrin en kuzeyinde küçük bir kale tarafından korunduğunu ve geçen 2 Ekim'de bu kalenin toplarının Volturno ve Aretusa gemilerine ateş açtığını belirtmiştir. Ve birkaç sahra topunun kasabanın güneyine, denize bakacak şekilde yerleştirildiği İtalyan yetkili tarafından vurgulanmıştır (Le Mémorial des Vosges, 8 Şubat 1912, Numara: 10098, s. 2).

İtalyanlar bunlara ek olarak Hudeyde ablukasından sorumlu olan Piomente komutanının raporundan, bu abluhanın bildirildiği sırada Hudeyde limanında sadece İngiliz buharlı gemisi Mohammedi'nin bulunduğu söylemektedirler. İtalyanlara göre vapura un yüklenmişti ve geminin karaya çıkarılmasına izin verilmiştir. Konsolosların talebi üzerine, Piomente komutanı, dikkatli bir incelemeden sonra aynı geminin birkaç yolcuyla birlikte ayrılmasına izin vermiştir. Kızıldeniz'deki İtalyan deniz kuvvetlerinin komutanı daha sonra tüccarların ve Avrupalı tebaayı bindirmek için bir vapurun Hudeyde' ye gönderilmesine izin vermiştir. Aden'de ikamet eden İngiliz konsolosluğunun talebi üzerine, başka bir vapura da Hudeyde'de İngiliz tebaasının mallarıyla tahliye edilmesi sağlanmıştır. İtalyan bir yetkili Paris'te yayınlanan bir habere göre denizcilerin Ras Ketib demiryolunun yapımından sorumlu bir Fransız firmasına beş gün içinde işi durdurma emri verdiği ve buna ait bir tekneye el koyacakları haberinin temelsiz olduğunu söylemiştir. Habere göre Piemonte gemisinin komutanı ablukayı yalnızca Fransız konsolosuna değil, aynı zamanda demiryolu şirketine ait küçük bir vapura da bildirerek ona beş gün içinde kalma veya ayrılma özgürlüğü verdiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla söz konusu resmi olmayan notanın Fransızlar tarafından uydurulduğu ifade edilmiştir. Bunun yanında savaşın başından beri İtalyanlar 5 Mısır, 7 Türk, 5 Yunan, 4 Avusturya, 5 İngiliz, 3 Fransız ve 1 Romanya bandıralı gemiyi durdurmuşlardır. Bu gemilerden 5 Türk, 2 Yunan ve 2 İngiliz gemisine el koyduğu söylenmiştir (La Dernière Heure, 6 Şubat 1912, Numara: 345, s. 6).

Fransızlar İtalyanların bombalama ile ilgili gerekçelerini öğrendikten sonra imtiyaz şartlarının devam ettiği ve bombalanmaya Türkler ile İtalyanlar arasındaki savaşın sebep olduğunu bu yüzden hasarın Osmanlı hükümeti tarafından karşılanacağını savunuyorlardı. Dönemin gazetelerine demiryolu sendikası başkanı M. del Porto şu şekilde bir demeç vermişti.

“Bunu ödeyecek olan Türklerdir. İnşaat Sendikası tamamen Fransız’dır; Fransız sermayeli, Fransız mühendisli ve Fransız ekipmanlı bir Fransız şirkettir. Belki bir ya da iki

İtalyan bu işle ilgileniyor ama şirket Fransız-İtalyan değil Fransız şirkettir. Şirket, inşa edilen bölümleri, bombardımanın yol açtığı hasardan sorumlu olan Osmanlı hükümetine teslim etmelidir. Demiryolu için devlet tahvilleri gümrük tarafından garanti altına alınmıştır”. (L’Intransigeant, 6 Şubat 1912, Numara: 11528, s. 2).

Görüldüğü gibi şirket temsilcisi girişimin bir Fransız şirketi olduğunu beyan etmiştir. Ayrıca bombalanmadan doğan hasarı Osmanlı hükümetine yüklemektedir. Şirket bu durumdan ötürü Osmanlı Devletinden tazminat talep etti. Fakat bu talep Osmanlı devleti tarafından incelenmiş ve reddedilmiştir.

Şirketin bombalama olayından sonra Osmanlı hükümetine tazminat talebinde bulunması ve bu talebin reddedilmesi Fransız gazetelerinde yer almaktaydı. Dönemin gazetelerinde şirket tahvillerinin yükümlülüklerinin garanti altında olduğu belirtilmiştir. Ayrıca şirketin çalışanlarının bombalamadan önce bölgeden ayrıldıkları bunun yanında 12 milyon frank olarak belirtilen zararın abartı olduğu bildirilmektedir. Tazmini istenen zararın 5 milyon frank olarak Osmanlı hükümetine bildirildiği fakat hükümetin şirketin bir Osmanlı şirketi olduğunu kabul ettikleri fakat aslında Fransız şirketi olması hasebiyle yükümlülüklerini tamamlamadığı için riskleri kendi kabul etmek durumunda olduğu dolayısıyla bir ödemenin söz konusu olmadığını belirtmişlerdir. Bu durum gazetelerde siyasi bir sorunun ortaya çıkmasının an meselesi olduğu yönünde yorumlanıyordu.

“Maliye Bakanlığı tarafından yapılan basın açıklamasında, söz konusu şirketin Fransız olduğuna dikkat çekilmiştir. Söz konusu hattın tamamını belirli bir süre içinde inşa etmeyi ve Osmanlı hükümetine teslim etmeyi taahhüt etmiştir. Osmanlı Hükümeti resmi olarak teslim almadığı sürece ve her şeyden önce bu hat inşa edilmediği sürece, meydana gelebilecek herhangi bir şeyden Osmanlı Hükümeti sorumlu olmayacaktır. Şirket, devlet adına inşaat yapmakla yükümlüdür ve bunu riski kendisine ait olmak üzere yapmaktadır.” (L’Information financière, économique et Politique, 16 Şubat 1912, Numara: 39, s. 5).”

Devlet ile şirket arasında tazminat konusu görüşülürken Osmanlı Devleti ile İtalya arasında demiryolunda çalışan işçilerin esir edilmesi ile ilgili diplomatik yazışmalar yapılmıştır. 15 Nisan 1912 tarihinde Hariciye Nezaretinden Harbiye Neza-

retine gönderilen tahriratta şirketin çalıştırdığı 20 işçinin memleketlerine dönecekleri sırada asker oldukları bahanesiyle İtalyanlar tarafından esir edildikleri bildirilmektedir. Bu işçilerin sivil oldukları ve demiryolu inşaatı tasdiknamesi taşıdıkları halde esir edilmeleri Osmanlı Devleti tarafından protesto edilmiştir. İtalyanlar ise Almanya konsolosluğu vasıtasıyla verdikleri notada işçilerin arasından 9 onbaşının ve bir çavuşun asker olduklarını itiraf ettiklerini bu nedenle tutuklandıkları bildirilmiştir. Osmanlı Devleti bu durum sonucunda askerlerin serbest bırakılmaları konusunda diplomatik girişimlerini hızlandırmıştır (BOA. ATESE, 36-164-13).

Hudeyde-San'a Demiryolu Şirketinin Feshi

Bu aşamada devletin ve şirketin tazminat konusunda uzunca bir süre anlaşamadıkları belgelere yansımaktadır. Şirket, zararın ödenmesini ayrıca başka bir firmaya demiryolu hattının ihale edilmesini arzulamaktadır. Osmanlı Devleti ise şirketin tazminat almadan yükümlülüklerini belirlenen süreler içerisinde tamamlamasını istemektedir. Yapılan görüşmeler sonucunda Osmanlı Devleti anlaşmayı iptal etmeyi ve tahvillerin ödemesini yapmayı kabul etmiş fakat tazminat ödemesi yapmamıştır.

Fransız gazetelerine göre “*Babıâli'nin, Hudeyde'den San'a'ya demiryolu inşası için bir Fransız grupla imzalanan ve ancak büyük fedakarlıklar pahasına sürdürülebilen sözleşmeyi iptal etmeyi kabul ettiği açıklandı. 1911 yılında, Osmanlı Hudeyde Demiryolu Şirketi tarafından piyasamızda 42.850 adet 500 franklık tahvil ihraç edildi. Bu tahviller, Osmanlı hükümetinin Hudeyde bölgesi gümrükleri tarafından garanti edilen doğrudan bir kredisiydi. Sözleşmenin iptal edilmesinin tahvil sahiplerinin haklarını etkilemeyeceğini düşünüyoruz, zira kredi aslında Osmanlı hükümeti tarafından verilmiştir*” denilmiştir. (L'Information financière, économique et Politique, 31 Aralık 1912, Numara: 301, s. 5).

Şirketin tazminat ile ilgili taleplerine karşı Meclis-i Vükela tarafından 9 Mart 1913 tarihinde verilen cevapta şirketin başka bir şirkete demiryolunu emaneten inşa ettiremeyeceği bunun dışında şartnamenin hükümetçe tatbikinden dolayı şirkete

bir zarar gelmesi durumunda yapılan araştırmalarda böyle bir ziyanın tanzim edilebileceği diğer durumlardan devletin sorumlu olmayacağı bildirilmiştir. Bu durum ile ilgili Nâfia Nezareti'nin şirkete vermesi gereken cevap tebliğ edilmiştir (BOA. MV,175-18).

Bunun yanında 7 Mayıs 1913 tarihinde şirkete bir ihtarname çekildiği şirketin emaneten inşa ettirmesinin kabul edilmediği ayrıca şirketin mukavele şartnamesine göre zararının karşılanmasında ısrar ettiği bildirilmiştir. Bu aşamada şirkete mukaveledeki şartları 3 ay içerisinde yerine getirip inşaata devam etmezse şirketin yaptırımı olduğu kefaret akçesi ve alet-edevatın demiryolu idaresince zapt edileceği bildirilmiştir. Bu arada Anadolu-Suriye ve Yemen şimendiferleri için Paris'te bulunan Nâfia Nazırı Cavid Bey ve demiryolları umum müdürü Muhtar Bey ile beraber şirket yetkilileri ile görüşmüş bunun neticesinde bir ödeme planı ile ilgili anlaşmışlardır (BOA. MV, 177-61). 24 Haziran 1914 tarihli Meclis-i Vükelâ tarafından yazılan mazbataya göre Hudeyde-San'a Demiryolu ve uzantıları demiryolu şirketinin imtiyazının fesh edildiği ve 9 Mart 1911 tarihinde %4 faizle bir milyon on liralık piyasaya sürülen tahvillerin şirket hissedarları adına İzak Fernandez ve Fransız Bankası adına Menase Efendi tarafından birlikte düzenlenen mukaveleye göre bazı tahvillerin imha edilmesi konusunda anlaşıldığı bildirilmiştir. Bu durumda 2605 adet tahvilatin imha olunarak buna ayrılmış tahsisatın ödenmesine dair izin istenilmiş ve bu izin İrade-i Seniyye ile verilmiş bu için icrası için de Maliye Nezareti görevlendirilmiştir (BOA. MV, 235-129). Fransız gazeteleri bu haberi Hudeyde-San'a Demiryolu ve řube Hattı %4 Osmanlı Kredisi tahvil sahiplerine, 1 Ekim 1914 vadeli bu tahvillerin 7 numaralı kuponunun gelecek 1 Ekim'den itibaren ödeneceği bildirmiştir (L'Information financière, économique et Politique, 24 Eylül 1914, Numara, 254, s. 3).

şirket imtiyaz feshinden sonra bölgede kalan malzemeleri için de tazminat talebinde bulunmuştur. Bu durum üzerine 27 Temmuz 1916 tarihinde Hariciye Nezaretinden Dahiliye nezaretine yazılan mazbata da Hudeyde-San'a demiryolu sözleşmesi fesh edilmesine rağmen şirketin bölgede terk edilen eşyaları için tazminat

talep ettiği bu durumun Yemen valiliğine yazılarak bölgedeki eşyaları ve fiyatlarını içeren bir listesinin çıkarılması Dahiliye Nezaretinden talep edilmiştir (BOA. DH. İ. UM. EK, 112-18). Bunun üzerine Dahiliye Nazırı Talat Paşa tarafından 5 Ağustos 1916 tarihinde Yemen Valisi Mahmut Nedim Bey'e yazılan yazıda söz konusu demiryolu sözleşmesinin fesh edildiği ve bölgede bulunan demiryolu şirketine ait alet ve edevatın fiyatlarını gösteren bir liste hazırlanması rica edilmiştir. Bahsedilen tezkire üzerine 5 Ağustos 1916 tarihinde Yemen vilayetine tahrirat yazılmış fakat cevap gelmemiştir (BOA. DH. İ. UM. EK, 112-18, lef. 3).

15 Mart 1917 tarihinde yazılan Hariciye Nezaretinden Bab-ı Âli'ye yazılan tezkireye göre Hudeyde-San'a demiryoluna ait olup müsadere olan eşyanın listesinin demiryolu ve limanlar idaresine gönderildiği belirtilmiştir. San'a'ya gelebilen eşyanın fiyatlarının meçhul olduğu bildirilmiş tahminen bir fiyatın söylendiği belirtilmiştir. Bu durumda elde bulunan alet ve edevatın listesinin Anadolu veyahut Rumeli demiryolu şirketlerine gönderilerek eşyanın piyasada ne fiyat ile satıldığının araştırılması ve listenin demiryolu ve limanlar idaresine gönderilmesinin istenildiği belirtilmiştir (BOA. HR. HMs.İŞO, 133-10. Lef,4). Yine aynı tezkirede Hudeyde-San'a demiryoluna ait malzemenin bir kısmının Hicaz Demiryolu şirketine devirebildiği anlaşılmaktadır. San'a vapuru ile Port Said'den Hayfa'ya taşınan malların bir kısmının Port Said'de kaldığı fakat kalan miktarın ne kadar olduğunun bilinmediği belirtilmiştir. Bununla beraber San'a vapuruna 2294 tonilatoya ulaşan bir yükün yüklendiği fakat Cemal Bey'den alınacak pusula ile Port Said'de ne kadar eşyanın bırakıldığının tahmin edileceği belirtilmiştir. Bunun dışında Beyrut vilayeti aracılığı ile Port Sadi'de kalmış eşyanın araştırılması istenilmiştir (BOA. HR. HMs.İŞO, 133-10. Lef,5).

İlerleyen aşamada Türkiye Cumhuriyeti konunun takipçisi olmuştur. Birinci Dünya Savaşından sonra Yemen'de İmam Yahya dönemi başlamış ve imtiyazın İtalyanlara ihale edildiği belgelere yansımıştır. 11.11 1926 tarihinde Hariciye Vekaletine gönderilen tahriratta Yemen'de İmam Yahya tarafından İtalyanlara Hudeyde-

San'a demiryolu imtiyazının verildiği bu durumun İtalya sefaretı tarafından doğrulandığı şeklinde söylentiler dolaştığı fakat Yemen'de doğru ve güvenilir bilgi alınmanın zor olduğu bu durumun araştırılması gerektiği bildirilmiştir (BOA. TDA, 584 – 43756-205823-9). Buna karşın Hariciye Vekaleti tarafından haberin doğrulanamadığı fakat olabılesinin mümkün olduğu belirtilmiştir (BOA. TDA, 584 – 43756-205823-10). Daha sonra hattın âtil kaldığı anlaşılmıştır. İmam Yahya'nın tamamlanmış bölümü ihmal etmesi sonucunda insanlar hususi bazı ihtiyaçları kullanmak üzere hattın sütunlarını söküp almıştır (Alma'Mary, 2016, s.191).

Sonuç

Yemen, Osmanlı Devleti'nin en sorunlu bölgelerinden biridir. Devlet uzunca bir müddet burayı ele geçirmek ve otoritesini sağlamlaştırmak için uğraşmıştır. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti bu bölgede İngiliz, Fransız ve İtalyanların emperyal heveslerini dengelemek aynı zamanda bölgedeki etkinliğini kaybetmemek için mücadele vermiştir. İttihat ve Terakki Cemiyeti iktidara geldikten sonra bölgenin siyasal yapısını düzenlemek için birtakım önlemler almaya çalışmıştır. Hükümet, İngilizlere ve İtalyanlara karşı Fransızların himayesinde yapılacak bir demiryolunun Yemen'i kalkındıracağı ve bölgede asayişı sağlayacağı düşüncesindedir. Bu fikir dönemin Fransız gazeteleri incelendiğinde bölgenin fırsatlar barındırdığı ve yapılacak demiryolunun bölgenin kalkınması için büyük bir atılım gerçekleştireceği fikriyle doğru orantılıdır. Fransızlar uzunca bir müddet hem İngilizlerin Aden'deki etkinliği hem de İtalyanların bölgedeki emellerini bildiklerinden bir borç antlaşması karşılığında demiryolunun imtiyazını elde etmişlerdir. İlerleyen aşamada Fransızların bu girişimi gümrük gelirleri ve diğer garantiler ile birlikte güvence altına alınmıştır. Yapılan keşif çalışmaları sonucunda inşaat başlamış fakat İtalyanların bölgedeki kışkırtmaları sonucunda çıkan isyanlar inşaatın ilerlemesini zorlaştırmıştır. Osmanlı Devleti bu aşamada inşaatın güvenliğini sağlamaya çalışmış fakat askerlere maaşlarının düzenli ödenmemesi ve diğer asayiş problemleri eklendiğinde bu durum inşaat çalışmalarının yavaşlamasına neden olmuştur.

Trablusgarp savaşının çıkmasıyla İtalyanlar aradıkları fırsatı bulmuşlar ve demiryolunu bir askeri üs olarak Osmanlı Devleti'nin işine yarayacağı düşüncesiyle imha etmişlerdir. Fransız basını bu durumda yeterince tepki göstermemişler bazı gazeteler bu tavrın Fransız çıkarlarına yapılan saldırı olarak görmüş bazıları ise savaş durumunda yapılan bu eylemi haklı görmüşlerdir. Fransız hükümeti ise olaylarla ilgili diplomatik kaynaklardan bilgi almakla yetinmiş ve İtalyanlara karşı şiddetli bir tepki vermemiştir. Fransız basını ise olaydan sonra Osmanlı hükümetinin tazminat ödemesi konusunda fikir birliğinde varmıştır. Fakat devlet şirketin yükümlülüklerini yerine getirmediği gerekçesiyle bu isteği reddetmiştir. Bu aşamada şirket ile hükümet arasında demiryolu antlaşmasının feshi uzunca bir süre görüşülmüş Maliye Bakanı Cavid Bey'in girişimleri ile belli hisselerin karşılıklarının ödenmesi ile girişim feshedilmiştir. Daha sonra demiryolundan arta kalan malzemelerin Hicaz demiryoluna devri ile ilgili bazı problemler çıkmış şirket kalan malzemelerden dolayı tekrar tazminat talebinde bulunmuştur. Bu netameli süreç Birinci Dünya Savaşının ortalarına kadar sürmüş sonuç itibarı ile Fransız-İtalyan hükümetleri arasında çözülmesi gereken meseleler Osmanlı Devleti'ni uzun bir müddet meşgul etmiştir.

Kaynakça

Kitap ve Makaleler

- Akalın, Durmuş. (2014). Aden'in İşgali ve İşgalden Sonra Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de Aldığı Tedbirler. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIX/2.
- Akalın, Durmuş. (2015). Yemen'de Şeyh Said Adlı Arazi Çevresinde Osmanlı Fransız Rekabeti (1868-1912). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXX/1, 1-44.
- Akyıldız, Ali. (2019). Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi. İstanbul, Timaş Yayınları.
- Akyıldız, Ali., & Kurşun, Zekeriya. (2015). Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Alma'Mary, Abdulwahhab. (2016). "Osmanlı Devleti Döneminde Yemen'de Eğitim Sistemi". İçinde Arap Coğrafyası Sosyal, Siyasi ve İdari Yapı Bildiriler. İstanbul: Ensar Neşriyat.
- Armaoğlu, Fahir. (1992). 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Atabay, Mithat. (2016). Son Yüzyılda Türkiye ve Ortadoğu. İstanbul: Paradigma Akademi.
- Barlak, Yasemin. (2017). Yemen'de Bir Osmanlı-Arap Şehri: San'a, İstem, 30, 333-35.
- Barlak, Yasemin. (2013). Dinî ve Siyasî Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Yemen (1872-1909). Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi.
- Besbelli, Saim., & Ülman, Mustafa. (1980). Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı (1-III). Ankara: Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yayınları.
- Bilge, Mustafa L. (2009). San'a, DİA, 36, 88-90.
- Bostan, İdris. (2013). Yemen, DİA, 43, 406-412.
- Çakar, Sinan. (2022). Kızıldeniz'de İnsan ve Silah Kaçakçılığı, İstanbul: Kitapevi Yayınları.
- Chevalier, Patrice. (2008). Al-Hudayya sous occupation Ottomane (1849-1918). *Revue des Musulmans et de la Méditerranée*, 79-99.
- Dresch, Paul. (2000). A History of Modern Yemen. Cambridge: Cambridge University Press.
- Duguay, Raymond. (1914), *Bulletin de la Société de Topographie*,
- Duysak, Cabir. (2005). Osmanlı Belgelerine göre Asir Bölgesinde Seyyid İdrisi İsyanı ve Sonuçları (1908-1918). İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Hathaway, Jane. (2003). A Tale of Two Factions: Myth, Memory, and Identity in Ottoman Egypt and Yemen. Albany: State University of New York.
- Hathaway, Jane. (2016). Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Issawi, George. (1982). The Economic History Of the Middle East and North Africa, Columbia University Press. New York.
- Kayalı, Hasan. (1998). Jön Türkler ve Araplar, 1908-1918. Çev: Türkan Yöney, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kazgan, Gülten. (2006). Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kızıltoprak, Süleyman. (2010). Mısır'da İngiliz İşgali Osmanlı Devleti'nin Diploması Savaşı (1882 -1887). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kurşun, Zekeriya. (1992). Yol Ayrımında Türk Arap İlişkileri. İstanbul: İrfan Yayıncılık.

- Kurtuluş, Rıza. (1998). Hudeyde, DİA, 18, 299-301.
- Pamuk, Şevket. Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme II. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Sert, Serap. (2009). Son Osmanlı Valisi Mahmut Nedim Bey'in Hayatı ve Faaliyetleri (1857-1940). İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Sırma, İhsan Süreyya. (2008). Osmanlı Devleti'nin Yıkılışında Yemen İsyanları. Beyan.
- Üzüm, İlyas. (2013). Zeydiler (1-44, s. 326-328.). TDV İslam Ansiklopedisi.

Arşiv Kaynakları

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)
- Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO), 298993; 3986-298938.
- Dahiliye İdare (DH. İD), 16-79.
- Dahiliye Mektubî Kalemi (DH.MKT), 1058-7.
- Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri (DH. İ. UM. EK), 112-18.
- Dahiliye Muhaberatı Umumiye İdaresi (DH. MUI), 1-73.
- Hariciye İstişare Odası (HR. HMŞ.İŞO), 133-10.
- Hariciye Siyasi (HR.SYS), 1564-1.
- Meclis-i Vükela Zabıtları (MV), 127-14; 124-14; 175-18; 177-61; 235-129.
- İrade-i Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 139-3.
- Yıldız Hususi Maruzat (Y.A.HUS), 500-64.
- Yıldız Perakende Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK), 235-67.
- Yıldız Perakende Umumi (Y.PRK.UM), 47-53; 62-69.
- Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR), 34-9.
- Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (TDA), 584 – 43756-205823.
- Millî Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi: (ATASE), 36-164-13.

Basılı Kaynaklar

- Bulletin de la Société de Topographie
- Excelsior: Journal Illustré Quotidien.
- La Constitution.
- Le Dernière Heure.
- L'Écho de Paris.
- La Gazette.
- La Jeune Turquie.
- Le Journal des débats.
- La Lanterne: Journal Politique Quotidien.
- Le Mémorial des Vosges.
- L'Intransigeant.
- L'Information financière, économique et Politique.
- Revue Commerciale du Levant.
- Stamboul.

Ekler

EK-1. Fransız basınında Hudeyde Şehrinin İtalyanlar tarafından bombalanması haberi



Kaynak: Excelsior: Journal Illustré Quotidien, 6 Şubat 1912.

EK-2. Hudeyde-San'a Demiryolu çalışmaları için gelen heyet hakkındaki belge



Kaynak: BOA. DH. MUİ, 1-73.

EK-3. Hudeyde-San'a Demiryolu İmtiyazının Fransızca ve Osmanlıca Sureti



Kaynak: BOA. İMMS, 139-3.

Extended Abstract

The aim of this study is to examine the Ottoman state's struggle against the European Great Powers in Yemen and the Red Sea in the 19th century through a railway project. Ottoman Empire, which had difficulty in competing with Europe since the mid-19th century and had limited investment opportunities due to capital and technological inadequacies, tried to solve the capital problem by granting concessions to foreign companies in various sectors. European countries, which aimed to create a global market at that time, entered the market with railway investments in the Ottoman Empire, as in other countries. In the following years, railway investments were followed by investments in ports, mining, industry, trade and municipalities. However, the share of railway investments in total investments was always in the first place. In time, the competition arising from the railways in the Ottoman Empire pushed the relevant states to concentrate their investments in integrated sectors. For instance, the country that invested in a region's railway undertook the construction of the port, urban services and mining in that region. The Ottoman Empire, which received investments in this process, was trying to balance the competition and prevent monopolisation in strategic sectors.

Yemen is one of the lands where the Ottoman state had the most problems. The state has been dealing with public order problems since it captured this region. The political power of the Zaidis in the region caused the Ottoman state to follow an unstable policy in the region. the sectarian differences caused the Ottoman state to be unable to establish full sovereignty in the region for a long time. The attempts of other great powers to control the Red Sea in the region also constitute the main source of instability in the region. The British occupied Aden for the security of the road to India. The French, on the other hand, aimed to reduce the dominance of the British in the region and to take over the trade of agricultural commodities, especially the coffee trade. In the following phase, they did not give up their goals and tried to revive the inland ports of the Red Sea and increase their commercial capacity by connecting the region with the railway. Another European power, the Italians, after achieving national unity after in 1870, intended to increase their activities in Yemen, especially in the province of Abyssinia in Africa.

The Italians caused significant instability by supporting the rebellions in the region. it can be said that they caused the destabilisation of Yemen, especially in the sheikh al Idrisi rebellion, by openly supporting the Ottoman state. their aim here was to liberate Yemen from the sovereignty of the Ottoman state and to take over the trade in the region completely. During the revolts, the Italians provided arms and ammunition support to the Zaidi rebels and left the Ottoman Empire in a difficult situation. The Hodeidah-San'a railway project, which is our subject, is a project initiated in the shadow of these revolts. The Ottoman state was aware of the importance of building a railway in the region. the governors sent to the region are well aware of the situation of the region and are sympathetic to this project to ensure the control of trade in the Red Sea. first of all, the Ottoman state intends to build the railway with its own means and does not want to give the concession to foreign powers. However, this could not be realised due to the instabilities in the region and financial inadequacies. However the committee of union and progress was keen to establish political unity in the Yemeni territories as soon as possible, so they decided to give the construction of the railroad to the French through a loan agreement.

Within the framework of the agreement, the construction of the railroad in the region was tendered to the French in return for a 4% Ottoman loan and exploration works were initiated.

Afterward the company was quickly established and its shares began to circulate in the markets. When the French press is analysed, they consider the construction of the railroad as beneficial as it will connect the Yemeni hinterland to the port. In addition, they foresaw that the railroad would develop the region, make it easier for foreigners to come to the region and put an end to the rebellions in the region. After this, the tender for the construction of the railroad was finalized and the company started work. Meanwhile, the Zaidi rebellions continued in the region. so sometimes the construction site of the railroad is raided by rebels and construction has to stop. In 1911, after the outbreak of the Tripoli war, things became more complicated. the Italians moved to seize the Ottoman state's last territory in Africa, but met with resistance in the coastal cities. The Italians spread the war to other areas in order to break the resistance. At this stage, the Red Sea and its ports were blockaded.

On the other hand, the Ottoman state was put under pressure in the interior of Yemen by making an agreement with Sheikh al Idriss. Many areas were bombed during the war in Tripoli. One of the places bombed was Cibâne, where the French built the railroad. Before the bombing, the Italians gave a 5-day period for the evacuation of this area. but it was deliberately bombed even though it was known that the French owned the railroad. The barracks of the company's staff and a section of the railroad are damaged by the bombardment. The French took action to investigate the situation. The press is divided at this stage. some think that the bombing is an attack on French interests, while others say that in case of war the Italians could bomb the area. Some say that a diplomatic note should be sent to the Italians, while others say that the Ottoman state is responsible for the damage. The Italians, on the other hand, state that the bombing was carried out as a result of the state of war, but that it was not intended to harm the French. they even allowed the evacuation of foreigners from the area. As for compensation, when the French realized that they could not get anything from the Italians, they guided the company to demand compensation from the Ottoman state. However, the Ottoman state refused to pay compensation because the company did not fulfill its obligations and therefore had to take some "risks"

As a result, the issue of compensation and the termination of the railroad business was negotiated between the Ottoman state and the company for a long time. It is interesting that the French state was not interested in the interests of the company at this stage. The Ottoman state and the company executives finally reached an agreement and dissolved the railway company. But at this stage, the company's remaining equipment in Yemeni poses a problem. some of the equipment is transferred to the Hijaz railway. Some are looted by the local population. The company demands reimbursement. However, since most of the company's goods are lost, a complete classification cannot be made. After the First World War, the Yemeni territories were left under the control of Imam Yahya. Imam Yahya wanted the company to continue and the railway to be completed. At the end of World War I, the newly established Republic of Turkey became a follower of the railway project. When diplomatic documents are examined, the negotiations between the Italians and Imam Yahya are reflected in the documents. However, it was understood that the railway construction was not realized. Afterwards, the railway remained idle and its materials were used by the public.

As a result, since the Ottoman state could not make railway investments with its own means, other countries had to tender. The state considers means of transport such as railways as essential to ensure its authority. On the one hand, the state, which wants to ensure its authority, thinks that modern means of transport will have a significant impact on the development of the region. However, due to financial impossibilities, the state had to tender the railway investment to private companies. the imperial struggles of the great powers in the region

prevented the construction of the railway and the development of Yemen. This railway project is important in terms of learning the diplomatic relations between the great powers before First World War. But the real problem is that the entire responsibility of an issue that needs to be resolved between the Italians and the French is to be transferred to the Ottoman government. The Italians had long since realised the importance of the railway in the region. even before the railway works began, they asked prominent people in the region whether the railway could be tendered to them. after the railway was tendered to the French, they sabotaged the railway using the Red Sea blockade as an excuse. The French government, on the other hand, did not even protest against the shooting of its company representing the French capital by the Italians. It is understood from this that the great powers tended to act in line with their interests in the region and attribute every unfavourable situation to the Ottoman state.