

Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi

Remzi AVCIⁱ

Öz: Bu çalışmada Alman emperyalizmi incelenerek özellikle demiryollarının emperyalist araçlara nasıl dönüştüğü “Bağdat Demiryolu” projesiyle örneklendirilmiştir. Öncelikle Bağdat Demiryolu projesiyle Almanların siyasî ve ekonomik beklentileri irdelenerek Alman emperyalizminin Osmanlı’ya nasıl sızdığı incelenmiştir. Böylece Alman dış politikasının yayılma alanı olarak yönünü Osmanlı’ya neden çevirdiği sorusuna da yanıt aranmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bağdat Demiryolu, Alman emperyalizmi, II. Wilhelm, Osmanlı Devleti.



Transportation Devices of Exploitation: German Imperialism Especially at Bagdad Railway

Abstract: In this study the German imperialism and its relation to Bagdad Railway Project will be examined in details and it has been aimed to understand how railways evolved into a tool of imperialism at the example of Bagdad Railway. This study firstly analyzes the political and economical expectations of the German imperialism from the Bagdad Railway in order to understand how German Imperialism has leaked into Ottoman Empire. Thus, an answer that explains why the German foreign policy headed for Ottoman Empire as an expansion area has been sought.

Keywords: Bagdad Railway, German imperialism, Wilhelm II, Ottoman Empire.

ⁱ Arş. Gör., Mardin Artuklu Üniv., Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, remzavci@gmail.com.

Giriş

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa teknolojisi Osmanlı topraklarına çok hızlı bir şekilde girmeye başlamıştır. Böylece telgraf hatları döşenmesinden demiryolu çalışmalarına kadar çeşitli alanlarda Osmanlı ekonomisinde bir canlanma göze çarpar.¹ Avrupalı şirketler, kârlı yatırımları için Osmanlı Devleti'ne akın etmiştir. Fransa ve İngiltere ile kıyaslandığında Osmanlı'da ekonomik etkinliği oldukça sınırlı/dar olan Alman İmparatorluğu, bazı küçük şirketleri/işleri dışında demiryolu projeleri sayesinde Osmanlı'da siyasî ve ekonomik bir konum kazanmayı hedeflemiştir.

İngilizlerin 1860 yılında tamamladığı İzmir-Kasaba demiryolu hattının² açılması, Osmanlı'da demiryolu tarihinin de bir başlangıcı sayılır. Anadolu ve Bağdat demiryolları, “ekonomik ve teknik” boyutlarıyla incelenmesi gereken, Osmanlı siyasî tarihinde çok ciddi önemi olan büyük bir demiryolu projeleridir. Bu hatlar aynı zamanda Almanların Ortadoğu'daki siyasî çıkarları ile doğrudan ilişkilidir.³

Almanların Osmanlı'da demiryolu serüveni iki temel hatta dayanır: Birincisi Almanlar tarafından İzmit'ten Ankara'ya kadar inşa edilen Anadolu Demiryolu hattı, diğeri ise Anadolu Demiryolu hattının devamı olarak inşa edilen, Konya'dan Basra Körfezi'ne kadar uzanan ve yapımı 1903 ile 1940 yılları arasında tamamlanan Bağdat Demiryolu'dur. Bağdat Demiryolu denilince günümüzde genel olarak İstanbul'dan Bağdat'a, Basra Körfezi'ne ya da Berlin'den Bağdat'a uzanan demiryolu ağı anlaşılmaktadır. 19. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkan bu büyük proje “dönemin koşullarına göre sadece Trans-Sibirya ve Kuzey Amerika'daki Trans-Kontinental hatlar gibi çok az benzer projelerle karşılaştırılabilir.”⁴

Osmanlı'da bir demiryolu imtiyazı sahibi olmak, Osmanlı ile tüm Ortadoğu'da siyasî ve ekonomik nüfuz elde etmek anlamına gelmektedir. Bu bağlamda Alman İmparatorluğu Osmanlı Devleti'nde elde ettiği demiryolu imtiyazlarıyla II. Wilhelm önderliğinde emperyalist yayılmacı politikalarını demiryolu projelerine entegre etmek niyetindedir. Alman İmparatorluğu ile yapacağı ittifakla devletin ömrünü uzatacağı umudu, II. Abdülhamit'i bu projelerin en büyük destekçisi yapmıştır. Böylece II. Abdülhamit, demiryolu projelerini bir devlet politikası hâline dönüştürmüştür. Söz konusu imtiyazlarda önceliğin Almanya'ya verilmesinde Osmanlı toprak kayıpları yaşarken bu ülkenin

¹ A.L. Macfie, *Osmanlı'nın Son Yılları 1908-1923*, (Çev. Damla Acar, Funda Soysal) Kitap Yayınevi, İstanbul 2003, s. 23.

² Seen McMeekin, *The Berlin-Bagdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, The Belknap Press of Harvard University Press of Cambridge, Massachusetts 2010, s. 35.

³ Paul Harting, “Die Bagdadbahn- Idee und Verwirklichung”, *Zeitschrift für Geopolitik*, XII Jahrgang 1946, Heft 7 – 12 Juli-Dezember, s. 543.

⁴ Dietrich Eichholtz, *Die Bagdadbahn Mesopotamien und die deutsche Erdölpolitik bis 1918*, Leipziger Universität Verlag GmbH, Leipzig 2007, s. 12.

Avrupa'nın diğer güçlerinden farklı bir yerde duruşu etkili olmuştur. Yani Almanya, Osmanlı'nın toprak kaybında aktif rol oynamamıştır.

Hiçbir demiryolu projesi, Bağdat Demiryolu'nun uluslararası arenada etkili olduğu kadar etkili olmamıştır. Yapım çalışmaları ilerledikçe siyasî karakteri daha fazla ön plana çıkan bu proje sonuçta Avrupa devletleri ve Rusya arasında çok ciddi siyasî çekişmelere neden olmuş ve I. Dünya Savaşı öncesindeki siyasî kutuplaşmayı da hızlandırmıştır. Bu çalışmadaki temel amaç, Bağdat Demiryolu projesi yapım çalışmalarının teknik anlamda detaylarına inmeden onu Alman diplomasisinin eliyle emperyalizmin bir aracına nasıl dönüştüğüne ışık tutmaktır.

1. Emperyalizminin Taşıyıcı Bir Unsuru Olarak Demiryolu

İngiltere'de yapımı 1830 yılında tamamlanan dönemin koşullarına göre modern sayılabilecek Liverpool ile Manchester arasındaki demiryolu hattının inşasının ardından Avrupa'da demiryolu ağının gelişmesinde ve bir ulaşım/transport aracı olarak ilginin artmasında çok ciddi bir gelişme görülür.⁵ Çağına göre böyle ileri bir teknoloji ürününün İngiltere'de ortaya çıkması kuşkusuz tesadüf değildir. Çünkü Endüstri Devrimi ile “önemli bir teknolojik gelişme trendi yakalayan” İngiltere, bunun doğal sonucu olarak zaman içerisinde demiryolu ağları geliştirecek altyapıya kavuşmuştur.⁶ İlerleyen yıllarda demiryolu yapımının Avrupa'nın diğer ülkelerinde de hızlanmasına paralel olarak Avrupa endüstrisinin gelişiminin de hızlandığı görülecektir. Çünkü endüstrileşmenin en dinamik ve vazgeçilmez koşullarından birini teşkil eden demiryolu, hammaddenin fabrikaya taşınması, üretilen bir ürünün ise pazarlara dağıtılabilmesi anlamını taşımaktadır.⁷ Endüstri Devrimi, birçok yeniliği beraberinde getirmiştir. Hobsbawn hiçbir yenilik “insanın hayal gücünü, demiryolu kadar alevlendirmemiştir.” der.⁸

Endüstrileşmenin katalizatörü olan demiryolu aynı zamanda özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında emperyalizmin bir simgesi haline gelmiştir. Demiryolları, birbirinden uzak, yoğun olmayan yerleşim alanlarının kontrolünü kolaylaştırarak bunları politik bir bütün haline getirebilme özelliğine sahiptir. Demiryolu yapımının hızlanması koloni sahibi devletlerin kolonilerinde altyapılarını güçlendirerek orada politik açıdan daha da kökleşmeleri demektir.⁹ Hindistan'daki demiryolu çalışmaları buna verilecek en somut örnektir. İngilizler tarafından Hindistan'da inşa edilen demiryolu hatları, tamamen İngiliz kolonyalizmine hizmet amaçlı olarak organize edilmiştir. İngilizler bu hatlarla

⁵ Mehmet Yavuz, *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich*, Basilmamış Doktora Tezi, Bochum 2005, s. 1.

⁶ Musa Gümüş, “1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, *Tarih Okulu*, Mayıs-Ağustos 2011, sayı: X, s. 151.

⁷ Hajo Holborn, *Deutsche Geschichte in der Neuzeit III. 1871-1945*, Oldenbourg Verlag, München 1971, s. 149-151.

⁸ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 3.

⁹ P. Artur Maloney, *The Berlin-Bagdad Railway as a Cause of World War I*, Center for Naval Analyses, Naval Studies Group, Alexandria 1984, s. 1.

“Hindistan pazarını en ücra köşelerine kadar kendi sermayelerine açmışlardır.”¹⁰ Demiryollarını emperyalizmin bir aracına dönüştüren Avrupalılar, lokomotifin fonksiyonelliği karşısında adeta büyülenmişlerdir. İngiliz devlet adamı Lord Salisbury demiryolu emperyalizm ilişkisine şöyle yaklaşmaktadır: “Muhteşem organizasyonlar ve günümüz lokomotifinin daha muazzam araçları gelecekte büyük imparatorlukların habercisidir.” Avrupalı devletlerin kolonileri ile demiryolu arasındaki ilişki incelendiğinde demiryollarının Batı Emperyalizminin ana motoru olduğu görülecektir.¹¹

2. Wilhelm ve Yeni Almanya'nın Doğuşu

Prusya'nın Bismarck önderliğinde Danimarka, Avusturya ve Fransa karşısında kazandığı askerî başarılar 36 ayrı devletten oluşan “German Konfederasyonu” devletlerinin Prusya'ya katılımını neredeyse zorunlu bir hale getirmişti.¹² 1871 yılında siyasî birliğini tamamlayan Alman İmparatorluğu etkin bir siyasî güç olarak “Avrupada'ki dengeleri alt üst ederek” tarih sahnesindeki yerini aldı.¹³ 21. yüzyıla girerken Avrupa devletleri arasında en yüksek doğum oranına, en hızlı büyüyen endüstriye ve en güçlü orduya sahip olan Alman İmparatorluğu bu gelişmeler karşısında yeni bir politik manevra yapmak zorundaydı.¹⁴ Bu politikaya alan açacak olan kişi de kuşkusuz Kayzer II. Wilhelm olacaktır. İmparatorun tahta çıkışından sonra Bismarck ile aralarında başlayan fikir ayrılıkları 1890 yılında Bismarck'ın istifasına yol açmıştır. Bismarck'ı istifaya zorlayan fikir ayrılığı “1890'da Rusya ile olan ittifakın yenilenmesi konusunda iyice belirginleşerek zirveye çıkmıştır.”¹⁵

II. Wilhelm tahta çıkışının ardından 1896 yılında yayımlıca “Weltpolitik/ Dünya Siyasetini” ilan etmiştir. Bu artık Almanya'nın da “güneşte bir yer” /ein Platz an der Sonne” istediği anlamını taşıyan bir söylemdir. Bu söylem, Almanya ile diğer büyük Avrupa güçleri arasında amansız bir rekabetin başlangıcı sayılmaktadır.¹⁶ Yeni imparator ile başlayan bu değişim, kısa sürede Alman dış siyasetinde etkilerini hissettirecektir ve artık Alman İmparatorluğu Avrupa'ya

¹⁰ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 3.

¹¹ James Zheng Gao, *Meeting Technology's Advance: Social Change in China and Zimbabwe in The Railway Age*, Greenwood Publishing Group, Westport 1997, s. 9.

¹² Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasî Tarihi 1914-1980, İş Bankası Yayınları, c. 1, Ankara 1994, s. 10-20.

¹³ Necmettin Alkan, “Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kayzer II. Wilhelm'in 1898 Şark Seyehati”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, Sayı XXXI, İstanbul 2008, s. 11.

¹⁴ Jonathan S Mcmurray, *Germany, The Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, London 2001, s. 40. Özellikle 1880'li yıllarda başlayan alman endüstrileşmesi büyük oranda metal ve mineral ihtiyacı duymuştur. Bkz. Mcmeekin, s. 37. Alman ekonomisi 1871 yılında siyasî birliğin sağlanmasından sonraki 30 yıl içerisinde çok hızlı bir gelişme kaydederek tarıma dayalı bir ekonomiden artık bir endüstri devletine dönüşmüştür. Bu da köyden kente göçü hızlandırmış 1870 yılında alman nüfusunun yüzde 30' u şehirlerde yaşarken 1910 yılına gelindiğinde bu oran yüzde 60'a yükselmiştir. Bkz. Ludmila Hanisch, *Die Nachfolger Der Exegeten: Deutschsprachige Erforschung Des Vorderen Orients In Der Ersten Hälfte Des 20. Jahrhunderts*, Otto Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 2003, s. 1.

¹⁵ H. Bayram Soy, “II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamit”, *Türkler*, Hasan Celal Güzel - Kemal Çiçek - Salim Koca(Ed.), c. XIII, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 26.

¹⁶ Alkan, s. 11.; Mustafa Çolak, *Alman imparatorluğunun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914-1918)*, TTK Yayınları, Ankara 2006, s. 28.; İber Ortaylı, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981, s. 18.

sıkışmış kitasal bir güç olmaktan çıkarak bir dünya gücü olma yolunda yeni bir yapıya/siyasete bürünecektir. İmparatorluğun Doğu Afrika kolonisinde valilik yapan Eduard von Liebert “... koloni sahibi olmak, dünya egemenliğinde güç ve pay (sahibi olmak) demektir.” diyerek Kayzerin yayılmacı siyasetine desteğini ilan etmiştir.¹⁷

İmparatorluğun dış politikasının II. Wilhelm ile yeni bir sürece evrilmesinde düzenli olarak yeni pazarlara ve hammaddeye ihtiyaç duyan endüstriyel gelişme etkili olmuştur. Alsas Loren’in (Elsaß-Lothringen) Almanlar tarafından işgali ve 1870/71 Alman-Fransız savaşının ardından Fransızlardan aldıkları savaş tazminatlarının endüstrinin hızlı gelişmesinde önemli katkısı olmuştur. (Özellikle metal endüstrisinin gelişmesi, kimya, elektronik ve optik endüstrisinin de ivme kazanması vb.¹⁸). Yeni pazar arayışları ve hammadde ihtiyacı I. Dünya Savaşı’na kadarki dönemde dünyadaki siyasî kamplaşmaların ve ayrışmaların da başlangıcı olmuştur.¹⁹

Siyasî bir meydan okuma anlamına da gelen II. Wilhelm’in Weltpolitik çıkışı siyaseten karşısında en büyük rakip olarak İngilizler’i bulmuştur.²⁰ II. Wilhelm’e göre eğer Alman İmparatorluğu Bismarck’ın statükoyu savunan Avrupa içinde barışçı denge siyasetinde ısrar edecek olursa, uluslararası arenada yalnızlaşacak ve kendini siyasî açıdan büyük bir tehlikeye atmış olacaktır. Bu olası tehlikenin ona göre iki temel nedeni vardı. Bir taraftan Alman İmparatorluğunun hızla büyüyen endüstrisi hammadde bulma sıkıntısı yaşayacaktır; diğer taraftan da hızla artan nüfusuna yetecek oranda gıda stokunu sağlamak zorlaşacaktır.²¹ Diğer Avrupa devletleriyle kıyaslandığında Almanya’nın çok hızlı artan ve 1/3’ü 15 yaşın altında olan genç ve dinamik bir nüfusu vardır. 1871 yılında 41 milyon olan nüfusunun 1915 yılında 68 milyona ulaşması buna açık bir delildir.²² Aynı zamanda II. Wilhelm’i bu siyasete zorlayan bir diğer kışkırtıcı rol ise Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya’nın sınırlarını aşarak siyasî ve ekonomik açılımlarını henüz çok keşfedilmemiş bölgelere doğru hızlandırmış olmalarıdır. Bunların aksine Alman İmparatorluğu birkaç başarısız sömürgecilik girişimi dışında o sıralar Avrupa içinde bir imparatorluk kurmayla meşguldür.²³ Alman İmparatorluğu, daha çok çatışma riski olmayan Uzakdoğu ve Afrika’da sömürgeler elde etmiştir. Bunlar Afrika’da Alman Güney Afrikası, Togo, Kamerun ve Alman Doğu Afrikası, Uzakdoğu’da ise Bismarck takımadalarıdır (Marshall, Marian ve Samoa adaları).²⁴

¹⁷ Joachim Zeller, “Das Deutsche Reich: der Nachzügler”, *Ein Platz an der Sonne. Die Geschichte der Kolonialreiche*, Aldrich Robert (Ed.), Theiss Verlag, Stuttgart 2008.

¹⁸ Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1998.

¹⁹ Kadir Kon, *Birinci Dünya Savaşı’nda Almanya’nın İslam Stratejisi*, Küre Yayınları, İstanbul 2013, s. 23.

²⁰ Çolak, s. 28.

²¹ İşte bu noktada Osmanlı’nın Almanya gözünde önemi artıyordu çünkü wilhelm için bu topraklar madeni ve tarım ürünleri bol topraklar anlamını taşıyordu. Lothar Rathmann, *Stossrichtung Nahost 1914-1918: zur Expansionspolitik des deutschen Imperialismus im Ersten Weltkrieg*, Rutten & Loening, Berlin 1963, s. 20.

²² Mustafa Gencer, *Imperialismus und die Orientalische Frage*, TTK Yayınları, Ankara 2006, s. 45.

²³ Todd Kontje, *German Orientalism*, The University of Michigan Press, Michigan 2004, s. 33-34.

²⁴ <http://dhm.de/lemo/html/Kaiserreich/aussenpolitik/kolonien2/> (Erişim Tarihi: 02.06.2014).

Öte yandan Almanların özellikle koloni kurmak istediği bölge Afrika kıtasıdır. Burada Alman kolonyalistlerin en büyük rüyası bir “Alman Hindistanı” yaratmaktır.²⁵

3. Alman İmparatorluğu ve Ortadoğu: Drang nach Osten

Daha önce bahsedildiği gibi Alman İmparatorluğu kolonyalizm çalışmalarında diğer Avrupa ülkelerinin çok gerisinde kalmış ve Alman emperyalizminin henüz gelişim sürecinde dünyadaki en önemli pazarlar ve stratejik istinat noktaları Avrupa'nın diğer güçleri tarafından çoktan paylaşılmıştır. Bu dönemde Afrika, Uzak Doğu ve Pasifiklerdeki sınırlı kolonileri, Avrupa'nın hammaddeye en çok ihtiyaç duyan siyasî gücü olarak Almanya'ya yetecek derecede kaynak sağlamamaktadır. Daha güçlü bir Alman nüfuzu, stratejik olarak Almanların İngiltere karşısında Ortadoğu'da caydırıcı bir güç olarak durmasını sağlayabilirdi.²⁶ Bunun yolu artık diğer Batılı güçlerin eskiden yaptığı gibi klasik kolonyalizmden geçmemektedir. Geriye bir tek yol kalır o da “pénétration pacifique” metoduyla Osmanlı Devleti'nin zenginliklerine ulaşmaktır.²⁷ Türkçe karşılığı barışçı sızma anlamına gelen “pénétration pacifique” 20. yüzyılın başlarında Fransa'nın Fas'ta etkinliğini genişletmesiyle beraber yaygınlık kazanan uluslararası ilişkilerde kullanılan bir kavram olmuştur. “Pénétration pacifique” bir ülke içerisinde siyasî ve ekonomik etkinlik kazanarak gerçekleştirilir.²⁸ II. Wilhelm ile başlayan Alman dış politikasının Osmanlı Devleti'nde izlediği politika bu kavramla açıklanır. Bismarck'ın aksine II. Wilhelm'in Osmanlı'ya yaklaşımı ve ondan beklentileri çok farklıdır. Bismarck için “Doğu'nun bir Pameronyalı askerinin kemikleri kadar değeri yok iken”, Doğu II. Wilhelm'in rotası haline dönüşmüştür.²⁹ “O artık gözlerini Anadolu ve Mezopotamya'nın geniş ve bakir topraklarına dikmiştir”. II. Abdülhamit'in davetkâr tutumu onu cesaretlendiren en önemli etkidir.³⁰

19. yüzyılın sonlarına doğru klasik emperyalizmin pratiğinde bazı değişimlerin olduğunu görülür. Emperyalizm artık bir bölge üzerinde mutlak hâkimiyet kurma ya da “tamamen” ele geçirme anlamına gelmez. Emperyalizmin temelde yeni muhatabı, “genişletilmiş ekonomik alanlar ve askerî olarak zayıf olan” o güne kadar işgal edilmemiş topraklar olacaktır.³¹ Osmanlı Devleti II. Wilhelm'in önünde tam da bu konseptte uyan bir devlet olarak durur. Onun açısından Osmanlı “büyük ekonomik imkânlarının yanında daha çok jeo-stratejik konumu” dolayısıyla ilişki kurmaya değer bir devlettir. Almanlar, tam da bu

²⁵ Horst Gründer (Ed.), *Da Und Dort Ein Junges Deutschland Gründen: Rassismus, Kolonien Und Kolonialer Gedanke Vom 16. Bis Zum 20. Jahrhundert*, Deutscher Taschenbuch Verlag, München 1999, s. 176.

²⁶ Lothar Rathmann, “Zur Legende vom antikolonialen Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelminischen Ära des deutschen Monopolkapitalismus”, *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, Sonderheft IX*, s. 246-247.

²⁷ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 19.

²⁸ http://universal_lexikon.deacademic.com/240139/friedliche_Durchdringung (Erişim Tarihi: 20.07. 2014)

²⁹ Paul Rohrbach, *Die Bagdadbahn*, Verlag von Wiegandt & Grieben, Berlin 1911, s. 15.

³⁰ Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 19.

³¹ Seçil Deren, *German Ideas and Expectations on Expansion in the Near East*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2004, s. 17-18.

yaklaşımına bir ülkeye sızmanın en bilinen metodu olan "finansal bağımlılığa götüren devlet kredileri, dış borçlanmayı arttıran demiryolu projeleri" gibi çalışmalarla³² Osmanlı'ya barışçı yollarla sızmayı deneyecektir. II. Wilhelm'in Weltpolitik siyasetinin önemli savunucularından olan Bernhard von Bülow "Almanya için Fırat ve Dicle sahilleri, İran Körfezi ile Akdeniz arası yatırım ve nüfuz bölgeleri olmalıdır." diyerek aktif Doğu siyasetine bakışını ortaya koymuştur.³³

4. Bir İmtiyaz Olarak Bağdat Demiryolu Osmanlı Topraklarında Alman Emperyalizminin Yükselişi

II. Wilhelm'in 1888 yılında Alman İmparatoru olmasına kadar sadece askerî anlaşmalardan ibaret olan Osmanlı-Almanya ilişkileri onun iktidarı ile ekonomiden siyasete kadar birçok alanda yeni bir sürece girilmiştir. Almanların Anadolu Demiryolu imtiyazlarını elde etmesi bu bilateral ilişkilerin gelişmesi açısından bir milat olmuştur.³⁴ 4 Ekim 1888 yılında Osmanlı hükümeti ile Deutsche Bank'ın müdürü George von Siemens'in yönetimi altında bulunan bir mali grup arasında yapılan bu imtiyazlık antlaşmasıyla 486 km uzunluğunda olması öngörülen İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu hattının yapım ve işletim hakkı Deutsche Bank'a verilmiştir. Daha önce bir İngiliz şirket tarafından döşenen Haydarpaşa-İzmit demiryolu hattı, 6 Milyon frank karşılığında iki gün sonra padişah fermanıyla yine bu bankaya devredildi ve verilen imtiyazın süresi 99 yıl, yapım süresi ise 3 yıl olarak belirlendi.³⁵ Osmanlı Hükümeti yapım çalışmaları için ödemeyi kilometre garantisi ile kilometre başı 15.000 frank olarak yapacaktır. Buna karşılık olarak demiryolu hattının içinden geçtiği İzmit, Ertuğrul, Kütahya ve Ankara sancaklarının aşar gelirleri karşılık gösterilecektir. Söz konusu yerlerin aşar vergileri üzerinde Duyûn-ı Umûmiye hak sahibi olacaktır. Alman şirketlerinin böyle büyük bir projeye girişmelerinde kuşkusuz bu garantinin önemli bir rolü vardır.³⁶

İmtiyaz antlaşmasının üzerinden birkaç ay geçtikten sonra 4 Mart 1889 yılında Siemens ve Dr. Alfred von Kaula'nın³⁷ girişimleri sonucunda İstanbul merkezli Türk hukukuna tabi hisse senedi şirketi olarak Anadolu Demiryolu Şirketi (*Société du Chemin de Per Ottomane d'Anatolie*) kuruldu. Şirketin kuruluşundaki temel düşünce yapım ve teknik işlerin yanında aynı zamanda yapılması planlanan

³² Eichholtz, s. 9.

³³ Süleyman Kocabaş, *Alman Kapanı; Almanya'nın Nasıl Sömürgesi ve Eyaleti Yapılacaktı? (1883-1918)*, Vatan Yayınları, İstanbul 2002, s. 31. Bernhard von Bülow 1897 yılında Bieberstein'in yerine Dışişleri bakanı olarak atanmıştır daha sonra 1900 ile 1909 yılları arasında Almanya Başbakanı olarak görev yapmıştır.

³⁴ Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 18-19.

³⁵ Johann Manzenreiter, *Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Brockmeyer Verlag, Bochum 1982, S. 48-54.; Wolfgang Korn, *Schienen für den Sultan. Die Bagdadbahn: Wilhelm II. Abenteuer und Spione*, Fackelträger. Verlag, Köln 2009, s. 45.; Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers and The Bagdad Railway. A Study in Imperialism*, Newyork/Russel 1996, s. 31-32.

³⁶ Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 20.

³⁷ Stuttgart merkezli Württembergische Vereinsbank'ın yöneticilerinden birisi olan Kaula İstanbul'da Osmanlı ile silah ticareti yaparken Osmanlı'daki demiryolu çalışmalarına ilgi duymuştur. Ayrıntılı Bilgi için bkz. Earle, s. 31

tüm hattın yönetim ve işletimini devralmaktı.³⁸ Almanların Osmanlı Devleti'nde ilk demiryolu Şirketi olan Anadolu Demiryolu Şirketi, Deutsche Bank'ın dışında iki önemli bankanın katılımı ile kurulmuştur. Bunlar Deutsche Vereinsbank ve Württembergische Vereinsbank'tır.³⁹

1888 yılından itibaren Viyana-İstanbul seferini yapan Orientexpress'in Siemens'in görüşüne göre Anadolu Demiryolu ile bağlantısının kurulması gerekiyordu. Böylece Anadolu Demiryolu hattının ticarî boyutunun önemi daha da artmış olacaktır.⁴⁰ Her ne kadar Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarında demiryolu ağı gelişmemiş ve neredeyse yok denecek kadar az olsa da Avrupa topraklarındaki demiryolu ağının ileri bir seviyede olduğu söylenebilir. Bavyalı Moritz von Hirsch 1869 yılında Osmanlı'dan bir antlaşmayla yapı ve işletim hakkını da içine alan 1280 km uzunluğunda bir demiryolu ağı imtiyazı elde etmişti. İstanbul-Viyana ve farklı ek bağlantıları da içine alan 1888 yılında da Berlin'den İstanbul'a bağlantıyı mümkün kılan bir demiryolu ağıydı.⁴¹

Deutsche Bank bu doğrultu da 1889 yılında Wiener Vereinsbank ile birlikte Osmanlı Devleti'nin Balkan Yarımadası'ndaki demiryollarının hisse senetlerinin çoğunu satın aldı. Böylece Almanların Anadolu'daki yapım çalışmalarında "bir köprü görevi görecek olan" Balkan Demiryolu ağının kontrolü Almanların eline geçmiştir.⁴² Söz konusu müzakerelerin Almanya lehine sonuçlanmasında dönemin İstanbul'daki Almanya büyükelçisi Adolf Freiherr Marschall von Bieberstein'in çok önemli bir fonksiyonu olmuştur. Bieberstein müzakereler boyunca adeta "iki cephede savaş" vermiştir. Bir taraftan kendi hükümetini Bağdat Demiryolu'nu Alman emperyalizminin Ortadoğu'daki ana damarı olması için iknaya çalışırken, diğer taraftan da II. Abdülhamit'i ikna ederek demiryolunu bütün yönleriyle bir Alman projesi yapmaya çalışmıştır.⁴³

Almanya için artık yeni bir dönem başlamış oluyordu "1888 yılına kadar Osmanlı topraklarında tek bir kilometre demiryolu bulunmayan Almanlar, 1890 da yaklaşık 2000 kilometrelik bir demiryolu ağının imtiyazını ele geçirmişlerdir."⁴⁴ 31 Aralık 1892 yılında Anadolu Demiryolu hattı yapımı tamamlanarak tren trafiğine

³⁸ Manzenreiter, s. 59.

³⁹ Gencer, s.104. Ayrıca bkz. Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 20. Earle, s. 31. İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu hattı ilerde Bağdat Demiryolu ismiyle anılacak ve Berlin'i Bağdat'a bağlaması düşünülen demiryolu ağının omurgasını oluşturacaktı.

⁴⁰ Jens Nagel, *Zwischen Kapitalarmut und Kapitalexpert: zum Problem der Auslandsinvestitionen deutscher Großbanken am Beispiel der Eisenbahnunternehmen der Deutschen Bank in Südosteuropa und dem Osmanischen Reich zwischen 1888-1914*, Verlag Peter Lang; Bern; New York; Paris; Wien; Lang 1996, s. 95. Ayrıca bkz. Gencer, s. 104.

⁴¹ Nagel, s. 112. Hirsch hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kurt Grunewald, *Türkenhirsch. Study of Baron Maurice Hirsch. Entrepreneur and Philantropist*, Jerusalem 1996.

⁴² Reinhard Hüber, *Die Bagdadbahn*, Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1943, s. 14.

⁴³ McMurray, s. 40. II. Wilhelm'in Weltpolitik siyasetinin ateşli savunucularından biri olan Adolf Freiherr Marschall von Bieberstein 1897-1912 yılları arasında Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi olarak görev almıştır. Bkz. Gül Tokay, "Osmanlı Belgelerinde Baron Marschall von Bieberstein'in İstanbul Büyükelçiliği", *Boğaziçi'ndeki Almanya: Alman imparatorluğu Sefaret Köşkü'nün 130 Yılı- Almanya seferati Tarabya Yazlık Rezidansı'nın 120 yılı*, Matthias von Kummer (Ed.), Almanya Federal Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Yayını, İstanbul 2010, s. 171.

⁴⁴ Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, s. 20.

açıldı.⁴⁵ Daha sonra Alman finans grupları Osmanlı Devleti'nde söz konusu hattın devamı olacak olan Bağdat Demiryolu'nun imtiyaz hakkı için Osmanlı hükümetiyle müzakerelere başladılar. 24 Aralık Aralık 1899 yılında varılan antlaşma sonucu Siemens İstanbul'da Bağdat Demiryolu imtiyaz sözleşmesini imzaladı. Sözleşmenin içeriğinin tamamlanması ve şekillenmesi üç yılı aldı. Henüz müzakereler devam ederken 1901 yılında hayatını kaybeden Siemens'in yerine Arthur von Gwinner⁴⁶ geçerek Deutsche Bank adına müzakereleri devam ettirdi. Yoğun diplomatik müzakerelerin ardından 5 Mart 1903 yılında Bağdat Demiryolu imtiyaz antlaşmasına son şekli verilerek imzalandı.⁴⁷ Söz konusu imtiyaz 99 yıl geçerli olacak ve yaklaşık olarak 2800 km'yi bulacak olan bu hattın uzunluğu Konya'dan başlayarak Adana, Musul, Samarra, Bağdat, Basra ve oradan da Basra Körfezi'ne kadar uzatılacaktı.⁴⁸ Anadolu Demiryolu Şirketi imtiyaz haklarını alarak demiryolu yapımını sekiz yılda bitirme taahhütünde bulunmuştur. Almanlar, 13 Nisan 1903'te yapımı finanse edecek olan yan şirket olarak Osmanlı hukukuna tabi Bağdat Demiryolu Şirketini kurmuştur. Şirket, demiryolu yapım masraflarının tümünden sorumludur ve karşılığında Osmanlı hükümeti hattın işletimi için yıllık 11 000 frank, döşediği her km. için ise 4500 frank verecektir.⁴⁹

5. Alman Emperyalizmi ve Bir Truva Atı Olarak Bağdat Demiryolu

Almanlar Osmanlı topraklarında elde ettikleri ilk demiryolu imtiyazıyla Anadolu'nun kapılarında barışçı sızma metoduyla girdiler. Demiryolu yapım çalışmaları henüz devam ederken Osmanlı Devleti'ndeki siyasî ve ekonomik nüfuzlarını en yüksek seviyeye ulaştırmayı ustalıklı başardılar. Alman ekonomisi ve Alman diplomasisi, 1903 yılında imzalanan Bağdat Demiryolu anlaşması ile Doğu Politikasındaki ilk ciddi büyük başarısını elde etmiştir. Çünkü Almanlar, böylece dönemin taşımacılıkta en hızlı ulaşım ağına hâkim olarak doğu-batı ticaretini elinde bulunduran İngilizlerin egemenliğini kırmış olacaktı.⁵⁰ Bir bölgeyi ele geçirerek oraya derinlemesine nüfuz edebilmenin en "ideal yolu" demiryolları inşa etmekten geçer. İngiltere'nin Hindistan'da, Fransa'nın Kuzey Afrika'da Rusya'nın da Trans Sibirya Demiryolu hattıyla Sibirya'da "geniş topraklara hâkim olabilmek amacıyla demiryolunu kullandığı" gibi,⁵¹ her ne kadar yöntemi tamamen aynı olmasa da, Almanya'nın Osmanlı topraklarında demiryoluyla ulaşmak istediği farklı bir şey değildi.

⁴⁵ Gencer, s. 104.

⁴⁶ Friedrich H. Kochwasser, "Der Bau der Bagdadbahn und die deutsche Orientpolitik", *Deutsch-Türkische Gesellschaft E.V Bonn*, Heft 4, Bonn 1975, s. 1.; Manfred Pohl, *Vom Stambul nach Bagdad. Die Geschichte der berühmten Eisenbahn*, Piper Verlag, München 1999, s. 64.

⁴⁷ Kochwasser, s. 64.; Pohl, s. 64.

⁴⁸ Pohl, s. 66.

⁴⁹ McMurray, s. 50.; Morris Jastrow, *The War and the Bagdad Railway*, Lippincott Company, Philadelphia 1917, s. 81-86.

⁵⁰ McMurray, s. 40.

⁵¹ Helga Berdan, *Die Machtpolitik Österreich-Ungarns und der Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina 1872 - 1914*, (Basılmamış Master Tezi), Wien 2008, s. 4-5. "Sibirya çoktan Rus mülkü olmuştu ama üzerinde devlet kontrolü çok sınırlıydı. Kontrolün sağlanması için Trans Sibirya demiryolunun bitirilmesi gerekiyordu." Bkz. Hasan Ali Karasar, "Büyük Oyunun Demir Ağları", *Derin Tarih*, sayı: 12, İstanbul 2013, s. 103.

Daha önce bahsedildiği gibi Orientexpress 1888 yılında Berlin'den İstanbul'a direkt bir demiryolu bağlantısını sağlamıştı. Bağdat Demiryolu ile Alman İmparatorluğu daha çok Mezopotamya'nın zengin mineral yataklarına ve verimli topraklarına uzanan bir yol açma niyetindeydi ve bu yol Alman emperyalizminin ana hattı olmak zorundaydı.⁵² Bağdat Demiryolu günümüze kadar uzanan süreçte sıklıkla Alman emperyalizminin Ortadoğu'daki bir aracı olarak kabul edilmiştir. Deutsche Bank ve ona bağlı şirketler ise II. Wilhelm'in elinde Almanların siyasî ve ekonomik yayılmacılığını teşvik eden önemli kuruluşlardır. Alman yayılmacılığının açtığı yeni yatırım fırsatları, Deutsche Bank'ın yatırımlarını geniş bir alana yayma fırsatını doğurmuştur. Alman emperyalizmine büyük bir ivme kazandıran Kayzer II. Wilhelm, emin adımlarla farklı Alman çıkarlarını Bağdat Demiryolu projesine entegre etmeyi başarmıştır.⁵³ Almanya'nın Bağdat Demiryolu politikası ve stratejisi emperyalizmin doğrudan bir modeli olarak düşünülemez. Çünkü Almanya, Osmanlı Devleti'nde doğrudan coğrafi bir egemenlik kurmak istemiyor, etkin ekonomik bir kontrolü amaçlıyordu. Bu stratejide ve bunun gelişmesinde Alman diplomasisi ile Alman yatırımcıların birbirleriyle uyumlu ortak hareketi çok önemli bir yere sahiptir. Alman diplomasisinin Osmanlı Devleti'yle sıkı ilişkileri, Alman yatırımcıların Osmanlı'da yapacağı ilerideki yatırımları için önemli bir alt yapı oluşturmuştur.⁵⁴

Alman İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti, Bağdat Demiryolu Projesinden ekonomik, politik ve özellikle stratejik alanlarda önemli beklenti içindeydiler. Fakat Almanlar kadar Osmanlı hükümeti de diğer Avrupa ülkelerinin tepkilerinden çekindikleri için bu planları resmî kanaldan açıkça ifade edemiyorlardı.⁵⁵ Örneğin von Bülow, her ne kadar uluslararası alanda “resmi olarak daha yumuşak demeçler” veriyor olsa da “Bağdat Demiryolu'yla ülkenin (Osmanlı'nın) Almanya'nın bütüncül çıkarları için topyekün kazanılmak” gerektiği görüşünü kendi iç siyasetlerinde açıkça ifade ediyordu.⁵⁶

II. Wilhelm döneminde hız kazanan Alman yayılmacılığının Osmanlı topraklarında kendine bir saha bulması diğer Avrupa devletlerini özellikle siyasî rakiplerini provoke edecek nitelikteydi. Alman demiryolu şirketleri demiryolu yapım çalışmalarına başladığı günden itibaren Alman hükümeti, bu çalışmalarını devletin Doğu politikasının temel enstrümanı yapma eğiliminde olmuştur. Etkin bir Doğu politikasını hayata geçirmek isteyen diplomatlar arasında Bağdat Demiryolu'nun hangi boyutuna daha çok önem verilmesi noktasında (özellikle politik, ekonomik, kültürel boyutlarda) derin görüş ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Söz konusu derin görüş ayrılıklarına rağmen Alman çıkarlarının ön planda tutulması

⁵² McMurray, s. 40.

⁵³ McMurray, s. 40.

⁵⁴ Rathmann, “zur Legende”, s. 248-249.

⁵⁵ Bülent Özdemir, “The German Factor in the Ottoman Empire in late 19. Century”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı:5, Balıkesir 2001, s. 68.

⁵⁶ Sönke Neitzel, “Büyük Siyaset- 1900'lerde Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu”, *Boğaziçi'ndeki Almanya: Alman İmparatorluğu Sefaret Köşkü'nün 130 Yılı- Amanya seferati Tarabya Yazlık Rezidansı'nın 120 yılı*, Matthias von Kummer(Ed.), Almanya Federal Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Yayını, İstanbul 2010, s. 15.

konusunda diğler diplomatlar da birleşiyorlardı. Özellikle Alman Dışışleri, Bağdat Demiryolu'nun asıl işlevinin stratejik boyutuna önem verildiğı takdirde ortaya çıkacağına inanıyordu.⁵⁷ Bu yüzden bu proje ilerleyen yıllarda sıradan bir demiryolundan çok Ortadoğı'da Alman-İngiliz rekabetinin hâkimiyet mücadelesine dönüşecektir.⁵⁸ İngilizler Akdeniz'de "iki yüzyıldır kapı nöbeti tutmaktadırlar." Almanların burada yapmak istedikleri ise şimdilik bu kapıdan içeri sızabilmektir.⁵⁹ Aslında Osmanlı'nın zayıflamaya başlamasından itibaren Akdeniz özellikle Braudel'in deyimiyle artık batılı emperyalist güçler için çıkar çatışmalarının kızıştığı bir savaş sahnesine döner.⁶⁰

Hindistan söz konusu rekabeti somutlaştırmak için iyi bir örnek teşkil edebilir. Aslında tüm bu mücadelelerin ardında yatan şey Hindistan'a uzanan yoldur. Braudel bu mücadeleyi şöyle tasvir ediyor:

"...Avrupa'dan Hindistan'a en kestirme yol Ortadoğı'dur, ivedilik taşıyan haberleri, kararları ve emirleri ulaştıracak en uygun yol budur. Ayrıca kahve ticareti, Kızıldeniz'i yeniden canlandırmış ve İskenderiye yeniden Baharat ve biber çağlarındaki gibi hareketli bir liman olmuştur. İhtilal öncesi Fransız politikasının Süveyş berzahının yoluyla yakından ilgilenmesini doğu Hindistan İngiliz şirketi kaygıyla izlemektedir. İngiltere'nin endişesi en güçlüsünden (başta Fransa) en çelimsizine (Cenova ya da Venedik) ya da Rusya gibi en uzak rakiplerine ve düşmanlarına kadar, Akdeniz'in Hint okyanusuna açılmasıdır, çünkü Rusya bile Hindistan serabının ve gerçeğinin çekimine kapılmıştır."⁶¹

Bağdat Demiryolu planlandığı şekilde tamamlanabilirse Berlin'den Basra Körfezi'ne oradan da Hindistan'a doğrudan bir bağlantı sağlanmış olacak ve dönemin en hızlı ulaşım aracı olarak bölgedeki İngiliz ticaretine çok ciddi bir rakip olacaktır.⁶² Bağdat Demiryolu ile Avrupa'dan Hindistan'a olan mesafe Akdeniz'i bir göl olmaktan çıkarıp Hint Okyanusu'na bağlayan Süveyş kanalının kullanıldığı deniz yoluna nazaran 72 saate kadar kısaltacaktır.⁶³ Askerî ve stratejik açıdan Bağdat Demiryolu'nun işlevselliğini pekiştirecek en önemli yatırım 1900 yılında projelendirilen ve yapımı 8 yıl süren Müslümanların bağışlarıyla II. Abdülhamit'in girişimleriyle hazırlanan Hicaz Demiryolu projesidir. Gelecekte iki hattın birleştirilmesiyle Suriye, Bağdat ve Hicaz karadan Osmanlı başkentine bağlanacaktır. Böylece Osmanlı'nın siyasî nüfuzu Arabistan'nın içlerine kadar uzanabilecektir. Ayrıca bu husus, Almanlar için çok önemliydi. Çünkü demiryolu

⁵⁷ McMurray, s. 41.

⁵⁸ Earle, s. 126-128.

⁵⁹ Fernand Braudel, *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, İstanbul 2008, s. 114.

⁶⁰ Braudel, s. 113.

⁶¹ Braudel, s. 114.

⁶² McMurray, s. 40-41.

⁶³ Friedrich Heinz Bode, *Der Kampf um die Bagdadbahn. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen*, Priebatschs Buchhandel, Breslau 1941, s. 6.

hatları sayesinde muhtemel bir savaşta Arap yarımadasında İngilizlere karşı Mısır'da askerî açıdan çok önemli bir rol oynayacaktı.⁶⁴ Ünlü Alman oryantalist Martin Hartmann Suriye'deki gözlemlerini aktardığı Suriye Mektupları'nda Hicaz Demiryolu'nun ara hatları ile birlikte Ortadoğu'da köklü bir değişimin kapısını aralayacağını belirtir.⁶⁵

II. Abdülhamit Bağdat Demiryolu'nun tamamlanabilmesi için çok isteklidir fakat proje kapsamında dışardan gelen yardım ve yatırımlara karşı çok dikkatli hareket edilmesi gerekliliğine inanır. Onun en ciddi endişesi bu yardımlar aracılığıyla ülkenin iç işlerine karışılması ve kaynakların istismar edilebilme ihtimalidir. Alman Dışişleri Türk tarafının bu kaygılarından hareketle Abdülhamit'e Bağdat Demiryolu'nda kolonyal eğilimlerinin olmadığı vurgusunu yaparak ve projenin ekonomik boyutuna dikkat çeker. Gerçekte ise durum iki ülke arasında sadece ticari iyi ilişkiler kurmaktan çok daha ötededir. Çünkü Alman Dışişleri, Bağdat Demiryolu'nu Alman çıkarları için önemli bir araç haline getirme çabası içindedir. Zaman içinde Almanya'nın Osmanlı topraklarında yalnızca ekonomik çıkarlar peşinde olmadığı açık bir şekilde ortaya çıkar.⁶⁶

I. Dünya Savaşı öncesindeki gergin atmosferde her Avrupa ülkesi, varlığının devamı için kendini bir şekilde siyasî bir müttefik bulmaya zorunlu hisseder. Alman İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti arasında hızlı bir şekilde gelişen ekonomik ve politik yakınlaşma bu bağlamda ele alınabilir.⁶⁷ Herhangi bir şekilde yapımı tamamlanmış Bağdat Demiryolu, Almanların Ortadoğu'daki siyasî emellerinin gerçekleşmesinde önemli bir rol oynayabilir ve bu noktada kalabalık Müslüman nüfusu ile Osmanlı coğrafyası her yönüyle Alman İmparatorluğu için çok iyi bir fırsat olabilirdi.

II. Wilhelm'in Osmanlı'ya sempati duymasının en önemli nedenlerinden birisi de olası bir savaşta Almanların Pan-islamizm düşüncesi ekseninde Osmanlı Sultanının cihat ilanı ile düşmanlarına karşı Müslüman halkı yanına alabilme planıydı. Böylece İngiltere ve Fransa'ya karşı büyük ayaklanmaların fitilini ateşleyerek onları kendi kolonilerinde Müslümanların eliyle vurabilirdi.⁶⁸ Bu düşünceyle ilgili siyasî arenada karşılığı olan ilk girişimler Alman Dışişleri tarafından hayata geçirilmeye başlanmıştır. Örneğin İngiltere'nin İslâm coğrafyasındaki gücünü kestirebilmek ve bu gücün kırılabilme yollarını araştırmak üzere bu ülkelere propaganda amacıyla gönderilen “bilim adamı ve bürokrat sayısı gün geçtikçe artıyordu”.⁶⁹ Örneğin; Kahire Konsolosluğunda ataşe olarak görev yapan diplomat ve arkeolog Max von Oppenheim söz konusu bu bürokratlardan biriydi. Oppenheim 5 Temmuz 1898 yılında başbakana yazdığı bir raporda padişahın cihat ilanı ile birlikte “260 milyon Müslümanın Almanya'nın

⁶⁴ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, 1994 İstanbul, s. 49-50, 253.

⁶⁵ Martin Hartmann, *Reisebriefe aus Syrien*, Dietrich Reimer, Berlin 1913, s. 1.

⁶⁶ McMurray, s. 41.

⁶⁷ Earle, s. 126-128.

⁶⁸ Özdemir, s. 68-69.; Ayrıca bkz. Çolak, s. 30.

⁶⁹ Çolak, s. 29-30.

doğudaki hedeflerine ulaşması için faydalı olabileceğini belirtiyordu". Kayzer II. Wilhelm'in Müslüman halkın Rusya ve İngiltere'ye karşı kullanılabileceği görüşünün oluşumunda Oppenheim'in önemli bir etkisi olmuştur.⁷⁰ Rusya ve Fransa o dönem için kolonilerinde 100 milyondan fazla Müslüman nüfus barındırırken Almanya zaten sınırlı olan kolonilerinde çok az Müslüman nüfusa sahipti.⁷¹ II. Wilhelm, Osmanlı padişahının bir halife olarak İslâm dünyasındaki konumunu gayet iyi biliyordu.⁷² Bu temel düşünceyle o, 1898 yılında gerçekleştirdiği ikinci Doğu Seyahatinde seyahatinin iki halkın yakınlaşmasına büyük bir katkıda bulunacağını Şam'da yaptığı konuşmada coşkuyla 300 milyon müslümanın koruyucusu olacağını açıklıyordu.⁷³ Her ne kadar seyahatin amacı II. Wilhelm'in Kudüs'teki Erlöser Kilisesinin açılışı olarak görünse de aslında dokuz yıl içerisinde yaptığı ikinci Doğu Seyahati ile asıl amacı Weltpolitik düşüncesini bir adım daha ileri götürmektir.⁷⁴ Seyahat dönüşü yaptığı aşağıdaki açıklama ise II. Wilhelm'in bu seyahate ne anlam yüklediğini açıkça göstermektedir:

"Umarım, seyahatim Alman enerjisine ve azmine yeni yatırım fırsatları açmasına katkıda bulunur ve umarım iki halkın, Alman ve Türk halkı, arasındaki ilişkilerin sağlanmasına katkıda başarılı olmuşumdur."⁷⁵ İmparatorun bu girişimleri Petersburg ve Londra'dan kaygıyla izlenmektedir. Çünkü Almanların yönlerini güneşe döndükleri coğrafya emperyalist ülkelerin uzun yüzyıllardan beri iştahını kabartmıştır.⁷⁶

6. Bağdat Demiryolu ve Almanların Ekonomik Beklentileri

Bağdat Demiryolu'nun ekonomik boyutu incelendiğinde projeye katılan şirketler açısından çok geniş çaplı bir yatırım kapasitesine sahip olduğu görülebilir. Demiryolu hattı Anadolu içlerine doğru uzadıkça Alman tüccarların da ülkeye ilgi duymaya ve akın etmeye başladığını görülür.⁷⁷ Mauser ve Krupp adlı silah fabrikalarıyla yapılan anlaşmalar, demiryolu inşa çalışmaları için Almanya'dan getirilen materyaller yüzünden Osmanlı hükümeti Almanlara karşı borçlanmaya hızla devam eder. Yani proje kapsamında kazanan tek Alman kuruluşunun Deutsche Bank olmadığı gayet açıktır. Bilakis Osmanlı'ya yapı malzemeleri taşıyan irili ufaklı şirketler de bu ticaretten iyi kazanç elde ederler.⁷⁸ Söz konusu şirketler yapı malzemelerini 1903 yılında yapılan anlaşma gereğince Osmanlı ülkesine gümrük vergisi vermeden sokabiliyorlardı. Ayrıca aynı

⁷⁰ Çolak, s. 30-31.

⁷¹ Earle, s. 127.

⁷² Rathmann, "zur Legende", s. 253.

⁷³ Çolak, s. 30.

⁷⁴ Gregor Schöllgen, "Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus", *Bagdad- und Hedjazbahn deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient*, Jürgen Franzke (Ed.), W. Tümmels Verlag, Nürnberg 2003, s. 108.

⁷⁵ Nikolaus Brauns, "Vollampf vorwärts nach Euphrat und Tigris: Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. vor 100 Jahren, <http://nikolaus-brauns.de/ORIENT.htm> (Erişim Tarihi: 26.06.2014)

⁷⁶ Rathmann, "zur Legende", s. 253.

⁷⁷ Erol Vidinlioğlu, *Abhängige wirtschaftliche Entwicklung und strukturelle Deformation in Entwicklungsländern am Beispiel der Türkei*, Hartung-Gorre Hartung-Gorre Verlag Konstanz 1987, s. 60.

⁷⁸ Vidinlioğlu, s. 61.

anlaşmada demiryolu hattının geçtiği alanda hattın sağında ve solunda 20 kilometreye kadar olan mesafede yer altı kaynaklarının işletim hakkı demiryolunu inşa eden şirketlere verilmişti.⁷⁹ Alman endüstrisinin ihtiyacı olan hammadde kaynağı sorunu bu şekilde çözülmüş olacaktı. Çünkü Osmanlı'nın Asya'daki toprakları modern endüstrinin ihtiyacı olan kurşun, çinko, bakır ve linyitten, 1871 yılında Musul yakınlarında bulunan sıvı petrole kadar hiç de azımsanmayacak oranda yer altı mineralleri barındırıyordu.⁸⁰ Ayrıca Halep ile Adana arasındaki kalay ve demir, Diyarbakır ve çevresindeki bakır kaynakları da bu çerçevede bir hayli önem kazanacaktır.⁸¹ Görüldüğü gibi Osmanlı topraklarının yer altı zenginliği Alman endüstrisi için vazgeçilmez bir kaynak niteliğini taşımaktadır. McMeekin, Bağdat Demiryolu ve Alman endüstrisi ilişkisini şöyle tasvir etmektedir: “Eğer Alman çeliği Anadolu bozkırlarını ehilleştirip, Toros dağlarını yarıp geçebilirse Ortadoğu'nun bereketli kaynakları, doymak bilmez Alman ekonomisini beslemeye başlayabilirdi”.⁸² Planlandığı gibi maden yataklarını demiryolu ağlarıyla birbirine bağlayan Alman teknolojisi hızla gelişen bir ekonomik hareketliliğe olanak sağlayarak ticari hareketlilik ve mal değişimi ile Osmanlı'yı Avrupa kapitalizmine açabilecekti.⁸³

Osmanlı Devleti'nden alınan istatistiksel bilgilere göre o dönem için Alman şirketlerinin ülkelerine taşıdıkları minerallerin büyük bir çoğunluğu Osmanlı topraklarından getirilmiştir. 1902 ile 1911 yılları arasında özellikle krom, bakır kurşun vb. mineraller Alman şirketler tarafından en çok ilgi gören madenler arasındadır. Minerallerin yanı sıra pamuk, deri, yün ve uygun fiyata tarımsal ürünler de o dönem için Alman topraklarına taşınan maddelerdendir.⁸⁴ 1888 ile 1893 yılları arasında Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı Devleti'ne ihraç ettiği mallar %350 oranında artış gösterirken, Osmanlı'nın Almanlara ihraç ettiği ürünlerin %700'lere varan oranda arttığı görülür.⁸⁵ Alman topraklarına giren hammadde akışıyla Alman şehirlerinde ülkeye giren maddelerin işletilmesine yönelik birçok yeni işletme kurulur ve köyden kente göçler hızlanarak bazı büyük Alman kentlerinde yeni ticaret ve üretim merkezlerinin oluşmasına imkân verir.⁸⁶

Demiryolu hatlarının içinden geçtiği devlete ait toprakların işletim hakkı Bağdat Demiryolu Şirketi'ne devredilmişti. Böylece şirket hat boyunca yapım çalışmalarında kullanmak amacıyla ormanlardan ve taş ocaklarından faydalanabilecekti. Ayrıca 1903 yılında yapılan anlaşmaya göre demiryolu şirketi arkeolojik çalışmalar yama hakkını da elde ediyordu.⁸⁷ Antlaşmanın Almanlara

⁷⁹ Ortaylı, s. 86.

⁸⁰ McMeekin, s. 37.

⁸¹ Özyüksel, s. 194.

⁸² McMeekin, s. 37.

⁸³ Eichholtz, s. 11.

⁸⁴ Vidinlioğlu, s. 61.

⁸⁵ Helmut Mejcher, “Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich”, *Geschichte und Gesellschaft* 1, 1975, s. 453.

⁸⁶ Vidinlioğlu, s. 61-62.

⁸⁷ Ortaylı, s. 86.

sağladığı kazançlar bunlarla sınırlı değildir. Mesela Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde düzenli gemi turları düzenlenecek, Bağdat ve Basra'da yeni limanlar kurulacaktı. Bu girişim Ortadoğu'da İngiliz ve Almanları karşı karşıya getirecektir. Çünkü Lynch Company adlı İngiliz gemicilik şirketi Osmanlı'dan henüz 1881 yılında benzer bir imtiyaz elde etmişti. Hindistan'a giden yolun güvenliği açısından bu konu İngilizler için hiç de önemsiz değildir.⁸⁸ Limanlardaki İngiliz egemenliğine karşı Die Deutsche Levante Linie ve Norddeutscher Llyod adlı Alman deniz taşımacılığı şirketleri Türk limanlarında özellikle de Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde gemi taşımacılığında kontrolü ele geçirmek için büyük bir kavga verirler.⁸⁹

Bağdat Demiryolu inşa çalışmaları sürecinde Deutsche Bank Osmanlı topraklarındaki etkinliğini gün geçtikçe arttırıyordu. 1907 yılında Konya Ovası'nın sulama altyapısını oluşturmak için aldığı imtiyaz bu etkinliğe bir örnek olarak verilebilir. Buradaki amaç Konya Ovası'nı sulama kanallarıyla bayındır hale getirerek verimliliğini arttırmak ve elde edilecek olan tahılı hızla artan Alman nüfusuna aktarmaktır. Ayrıca Alman tekstil endüstrisinin ihtiyaç duyduğu pamuğu elde etmek için Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından Çukurova'da planlanan sulama kanalları yapım projesi 1. Dünya Savaşı engeline takılmıştır. Ama Alman tekstilciler 1905 yılında Dresden'de kurdukları Deutsche Levantinische Baumwollgesellschaft aracılığıyla Çukurova pamuğunu Alman tekstiline ulaştırmayı başarmışlardı.⁹⁰ Bankanın kazanımları sadece bunlarla da sınırlı değildir. 1904 yılında Deutsche Bank, Mezopotamya'da petrol arama imtiyazı elde ederek 1912 yılında varılan bir antlaşma ile Irak petrollerinden % 25'lik bir pay elde etmiştir. Bu gelişme İngiliz-Alman rekabetini daha da kızıştırmıştır.⁹¹

7. Bağdat Demiryolu ve Alman Kamuoyu

Almanlar ile varolan çok sıkı ilişkilerine rağmen kolonyalizmi savunan Alman entelektüellerin düşünceleri gündeme geldiğinde II. Abdülhamit, Osmanlı Devleti'ndeki Alman faaliyetlerine karşı şüpheyle yaklaşıyordu.⁹² Ortada birçok iddia dolaşüyor ve bazı Alman dernekler Osmanlı Devleti'nin koloni haline getirilmesiyle ilgili çok ütöpik beklentiler ve taleplerle Alman basınında boy gösteriyorlardı. Bu ütöpik taleplerden biri de Alman çiftçilerin Bağdat Demiryolu hattı boyunca Osmanlı topraklarına yerleştirilmesi düşüncesidir. Bu düşünce daha çok Alldeutsche Verband adlı kolonyalist, militarist ve milliyetçi eğilimleriyle ünlü bir kuruluş tarafından dile getirilmiştir. Alldeutsche Verband, özellikle Anadolu'nun kolonileştirilmesiyle ilgili yayın organlarını kullanarak Alman hükümetini etkileme amacındadır. Bu kuruluşun aykırı ve ütöpik yaklaşımları Alman hükümetinde endişeye sebebiyet vermiştir. Bunun nedeni, Osmanlı'nın

⁸⁸ Özyüksel, s. 288.

⁸⁹ Rathmann, "zur Legende", s. 249.

⁹⁰ Kemal Turan, *Türk Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi*, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2000, s. 43.

⁹¹ Turan, s. 43.

⁹² Özyüksel, s. 289.

karşı bir tepki verme endişesidir.⁹³ Alman basınında çıkan boy gösteren Osmanlı'nın kolonileştirileceği dedikoduları, Osmanlı halkında Almanlara karşı bir antipati doğurmuştur. Alman oryantalist ve politikacı Paul Rohrbach, eğitilmiş bir Osmanlı vatandaşının düşüncelerini aktararak o dönem için vatandaşların bu konuya nasıl baktıklarına dair ipuçları verir: “Evet, şimdi dostluğumuz büyük fakat korkarım ki, temelde siz de tabiatıyla Ruslardan ve İngilizlerden farklı değilsiniz... Demiryolu (Bağdat) bizi size çeken bir ip olacak.” İki ülke arasındaki bu sıkı ilişkilere rağmen böyle bir algının oluşmasında kuşkusuz söz konusu derneklerin farklı çıkışlarının önemli etkisi olmuştur.⁹⁴ Bazı Alman politikacıların da iki milyon Alman vatandaşını Bağdat demiryolu hattı boyunca Anadolu'ya yerleştirme düşünceleri resmi olarak hükümetleri tarafından dile getirilmese de bu iddialar bir şekilde gündemde kalmayı başarmıştır. Bu konu Osmanlı hükümetini endişelendirdiği kadar Deutsche Bank'ı da ciddi bir şekilde rahatsız etmiştir. Alman hükümeti, Osmanlı'da yaptığı ve ileride yapmak istediği yatırımların tehlikeye düşme endişesinden kamuoyundaki bu tip tartışmalardan kendini uzak tutmayı başarmıştır. George Siemens bu sebeple proje ile kesinlikle politik amaçlar güdümediğini özellikle vurgulamıştır:

Anadolu Demiryolu Projesi Osmanlı Devleti'nin Asya topraklarının bizim endüstri ve tekniğimize eklenmesiyle iş ve kazanç sağlayan ve bu şekilde vatanımıza fayda getirmeyi amaçlayan bir ulaşım projesidir. Eğer bundan daha fazlası talep edilirse bu kuruluşa bir hastalık bulaşır ve Türkiye'de bir güvensizlik ortamı oluşturulur.⁹⁵

Söz konusu iddia ve “hayal gücünü fazlaca zorlayan bu planlar” Deutsche Bank kadar Alman Dışişleri Bakanlığı'nı da rahatsız etmiştir. Osmanlı Devleti gibi köklü ve bağımsız bir devletin doğrudan kolonileştirilmesi onlar açısından mümkün ve mantıklı değildir.⁹⁶

Sonuç

1871 yılında siyasî birliğini gerçekleştiren Alman İmparatorluğu her gün büyüyen nüfusu ve hızla gelişen endüstrisi ile etkin bir siyasî güç olarak ortaya çıkmıştır. Hızla büyüyen endüstrinin hammadde ihtiyacı genç Alman İmparatorluğu'nu II. Wilhelm önderliğinde emperyalist arayışlara sürükledi. II. Wilhelm ile açılan bu yeni sayfa ilerleyen yıllarda Alman dış siyasetinde belirleyici bir rol oynayacaktır. Bu bağlamda Bağdat Demiryolu Alman emperyalizminin Ortadoğu'daki gelişmesi için etkili bir araç olmuştur.

Dönemin koşulları göz önüne alındığında Osmanlı'nın bir koloni haline getirilmesi, Afrika devletleriyle kıyaslandığında mümkün değildir. Buradan

⁹³ Kochwasser, s. 290.

⁹⁴ Rohrbach, s. 291.

⁹⁵ Pohl, s. 117.

⁹⁶ Neitzel, s. 11.

hareketle Rathman'ın Osmanlı'yı Almanya'nın bir yarı koloni devleti olarak tasviri gerçeklikten uzak bir görüştür.⁹⁷ Bağdat Demiryolu projesiyle emperyalist bir politika izleyen Almanlar, jeo-stratejik olarak çok önemli bir bölgede bulunan yer altı zenginlikleriyle Avrupalı devletlerin iştahını kabartan Osmanlı'yı doğrudan kolonileri haline getirmek istemediler. Onlar daha çok ekonomik yatırımlar aracılığıyla özelde Anadolu'da genel anlamda ise tüm Ortadoğu'da hammadde ihtiyacını karşılayabilen siyasî bir güç olma eğilimindeydiler.

Demiryolu hatları uzadıkça Almanlar Osmanlı Devleti'inde siyasî ve askerî alanda etkisini adım adım arttırmıştır. Her ne kadar Bağdat Demiryolu Osmanlı-Alman ticaretini ciddi oranda geliştirse de bu hiçbir zaman Almanların beklentilerini tam olarak karşılayamamış ve Anadolu'yu uluslararası ticaretin merkezi yapma düşüncesini başarısızlıkla sonuçlandırmıştır. Bağdat Demiryolu beklentilerin aksine hiçbir zaman uluslararası ticarete ana damar olmadı. İki ülke arasındaki ticareti canlandırarak yatırımları arttırsa da I. Dünya Savaşı arifesinde Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı'daki ithalat ve ihracattaki payı Britanya ve Avusturya-Macaristan'a yetişememiştir.

Almanlar açısından ekonomik beklentileri karşılayamayan Bağdat Demiryolunun siyasî etkisinin ne kadar güçlü olduğu da başka bir tartışma konusudur. Bu hat siyasî alanda en büyük etkisini iki devleti birbirine yakınlılaştırarak göstermiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak I. Dünya Savaşı'nda aynı cephede savaşan iki güç arasında günümüze kadar devam eden bu sıkı ilişkilerin gelişimi doğrudan olmasa da dolaylı olarak Bağdat Demiryolu'na borçludur.

Osmanlının demiryolu serüveni, emperyalist güçlerin girişimiyle başlamış ve onların çıkarlarına uygun olarak da mahallî hatlar şeklinde belirli bölgelerde inşa edilmiştir. Bunun sonucu olarak birbiriyle bağlantısız bugünkü Suriye ve Irak toprakları içerisinde farklı alanlarda demiryolu ağları döşenmiştir. I. Dünya Savaşından sonra da yapımı devam eden Bağdat Demiryolu hattının İstanbul-Bağdat arası kesintisiz ulaşımı ancak 1940 yılında tamamlanabilmiştir.

Kaynakça

- Berdan, Helga, *Die Machtpolitik Österreich-Ungarns und der Eisenbahnbau in Bosnien-Herzegowina 1872 – 1914*, (basılmamış MasterTezi), Wien 2008.
- Braudel, Fernand, *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Metis Yayınları, İstanbul 2008.
- Brauns, Nikolaus, "Vollampf vorwärts nach Euphrat und Tigris: Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. vor 100 Jahren, <http://nikolaus-brauns.de/ORIENT.htm> (Erişim Tarihi: 26.06.2014)

⁹⁷ Lothar Rathmann, *Berlin Bagdad. Die imperialistische Nahostpolitik des Kaiserlichen Deutschlands*, Berlin 1962.

- Bode, Friedrich Heinz, *Der Kampf um die Bagdadbahn. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen*, Priebatschs Buchhandel, Breslau 1941.
- Alkan, Necmettin, “Dış Siyasetin Bir Aracı Olarak Hükümdar Gezileri: Kayzer II. Wilhelm’in 1898 Şark Seyehati”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, sayı: XXXI, İstanbul 2008, ss. 9-53.
- Armaoğlu, Fahir, *Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980*, c. I, Ankara 1994.
- Çolak, Mustafa, *Alman imparatorluğunun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914-1918)*, TTK Yayınları, Ankara 2006.
- Deren, Seçil, *German Ideas and Expectations on Expansion in the Near East*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara 2004.
- Earle, Edward Mead, *Turkey, The Great Powers and The Bagdad Railway. A Study in Imperialism*, Newyork/Russel 1996.
- Eichholtz, Dietrich, *Die Bagdadbahn Mesopotamien und die deutsche Erdölpolitik bis 1918*, Leipziger Universität Verlag GmbH, Leipzig 2007.
- Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.
- Gümüş, Musa, “1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, *Tarih Okulu*, Mayıs - Ağustos 2011, sayı: X, ss. 151-194.
- Gao, James Zheng, *Meeting Technology's Advance: Social Change in China and Zimbabwe in the Railway Age*, Greenwood Publishing Group, Westport 1997, s. 9.
- Gencer, Mustafa, *Imperialismus und die Orientalische Frage*, TTK Yayınları, Ankara 2006.
- Gründer, Horst (Ed.), *Da und Dort ein Junges Deutschland Gründen: Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert*, Deutscher Taschenbuch Verlag, München 1999
- Hanisch, Ludmila, *Die Nachfolger der Exegeten: deutschsprachige Erforschung des Vorderen Orients in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, Otto Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 2003
- Harting, Paul, “Die Bagdadbahn- Idee und Verwirklichung”, *Zeitschrift für Geopolitik*, XII Jahrgang 1946, Heft 7 – 12 Juli-Dezember, ss. 543-547.
- Hartmann Martin, *Reisebriefe aus Syrien*, Dietrich Reimer, Berlin 1913.
- Hüber, Reinhard, *Die Bagdadbahn*, Junker und Dünnhaupt Verlag, Berlin 1943.
- Holborn, Hajo, *Deutsche Geschichte in der Neuzeit III. 1871-1945*, Oldenbourg Verlag, München 1971.
- Jastrow, Morris, *The War and the Bagdad Railway*, Lippincott Company, Philadelphia 1917.
- Karasar, Hasan Ali, “Büyük Oyunun Demir Ağları”, *Derin Tarih*, sayı: 12, İstanbul 2013, ss. 103-107.
- Kocabaş, Süleyman, *Alman Kapanı:Almanya’nın Nasıl Sömürgesi ve Eyaleti Yapılacaktı? (1883-1918)*, Vatan Yayınları, İstanbul 2002.
- Kochwasser, Friedrich H., “Der Bau der Bagdadbahn und die deutsche Orientpolitik”, *Deutsch-Türkische Gesellschaft E.V Bonn*, Heft 4, Bonn 1975, ss. 1-5.

- Kon, Kadir, *Birinci Dünya Savaşı'nda Almanya'nın İslam Stratejisi*, Küre Yayınları, İstanbul 2013.
- Kontje, Todd, *German Orientalism*, The University of Michigan Press, Michigan 2004.
- Korn, Wolfgang, *Schienen für den Sultan. Die Bagdadbahn: Wilhelm II., Abenteuer und Spione*, Fackelträger Verlag, Köln 2009.
- Macfie, A.L., *Osmanlının Son Yılları 1908-1923*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003
- Manzenreiter, Johann, *Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Brockmeyer Verlag, Bochum 1982.
- Maloney, P. Artur, *The Berlin-Bagdad Railway as a Cause of World War I*, Center for Naval Analyses, Naval Studies Group, Alexandria 1984.
- McMeekin, Seen, *The Berlin-Bagdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power*, The Belknap Press of Harvard University Press of Cambridge Massachusetts 2010.
- McMurray, Jonathan S, *Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Bagdad Railway*, Praeger Publishers, London 2001.
- Mejcher, Helmut, "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich", *Geschichte und Gesellschaft* 1, 1975, ss. , ss. 447 481.
- Nagel, Jens, *Zwischen Kapitalarmut und Kapitaleexport: zum Problem der Auslandsinvestitionen deutscher Großbanken am Beispiel der Eisenbahnunternehmen der Deutschen Bank in Südosteuropa und dem Osmanischen Reich zwischen 1888-1914*, Verlag Peter Lang, Berlin; Bern; New York;Paris;Wien;Lang 1996.
- Neitzel, Sönke, "Büyük Siyaset- 1900'lerde Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu", *Boğaziçi'ndeki Almanya: Alman İmparatorluğu Sefaret Köşkü'nün 130 Yılı- Almanya Sefareti Tarabya Yazlık Rezidansı'nın 120 yılı*, Matthias von Kummer (Ed.), Almanya Federal Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Yayını, İstanbul 2010, ss. 7-20.
- Ortaylı, İlber, *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981.
- Özdemir, Bülent, "The German Factor in the Ottoman Empire in late 19. Century", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı: 5, Balıkesir 2001, ss. 61-77.
- Özyüksel, Murat, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- _____, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi Sürecinde Anadolu Bağdat Demiryolları*, Arba Yayınları, İstanbul 1998.
- Pohl, Manfred, *Vom Stambul nach Bagdad. Die Geschichte der berühmten Eisenbahn*, Piper Verlag, München 1999.
- Rathmann, Lothar "Zur Legende vom antikononialen Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelminischen Ära des deutschen Monopolkapitalismus", *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Sonderheft IX, 1961, ss. 247-270.

- _____, *Berlin Bagdad. Die imperialistische Nahostpolitik des Kaiserlichen Deutschlands*, Berlin 1962.
- _____, *Stossrichtung Nahost 1914-1918: zur Expansionspolitik des deutschen Imperialismus im Ersten Weltkrieg*, Rutten & Loening, Berlin 1963.
- Rohrbach, Paul, *Die Bagdadbahn*, Verlag von Wiegandt & Grieben, Berlin 1911.
- Schöllgen, Gregor, “Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus”, *Bagdad- und Hedjazbahn deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient*, Jürgen Franzke (Ed.), W. Tümmels Verlag, Nürnberg 2003, ss. 108-112.
- Tokay, Gül, “Osmanlı Belgelerinde Baron Marschall von Bieberstein’in İstanbul Büyükelçiliği”, *Boğaziçi’ndeki Almanya: Alman imparatorluğu Sefaret Köşkü’nün 130 Yılı- Amanyta seferati Tarabya Yazlık Rezidansı’nın 120 yılı*, Matthias von Kummer (Ed.), Almanya Federal Cumhuriyeti Başkonsolosluğu Yayını, İstanbul 2010, ss. 171-183.
- Turan, Kemal, *Türk Alman Eğitim İlişkilerinin Tarihi Gelişimi*, Ayışığı Kitapları, İstanbul 2000.
- Vidinlioğlu, Erol, *Abhängige wirtschaftliche Entwicklung und strukturelle Deformation in Entwicklungsländern am Beispiel der Türkei*, Hartung-Gorre Hartung-Gorre Verlag, Konstanz 1987.
- Zeller, Joachim, “Das Deutsche Reich: der Nachzügler”, *ein Platz an der Sonne. Die geschichte der Kolonialreiche*, Aldrich Robert (Ed.), Theiss Verlag, Stutugart 2008. ss. 238-254.
- http://universal_lexikon.deacademic.com/240139/friedliche_Durchdringung (Erişim Tarihi: 20.07. 2014)
- <http://dhm.de/lemo/html/Kaiserreich/aussenpolitik/kolonien2/> (Erişim Tarihi: 02.06.2014)