

## II.ABDÜLHAMİD'İN DEMİRYOLU POLİTİKASI<sup>1</sup>

Zafer ŞEN<sup>2</sup>

II. Abdülhamid'in güttüğü İslamcılık siyasetinin en önemli başarısı Şam'la Mekke- Medine'yi birleştiren Hicaz demir yolunu yaptırması olmuştur.<sup>3</sup> Yedi yılda (1901-1907) tamamlanan bu demiryolu 3 milyon sterline mal olmuştur. Harcamaların 1/3'ü Müslüman dünyasının çeşitli yerlerinden gelen yardımlarla karşılanmıştır. Demiryolu tasarımının önemli bir bölümü maaşlardan kesinti yoluyla toplanan bağışlarla finanse edildi. Projenin kamuoyuna açıklanan amacı Müslümanların hac seferlerini kolaylaştırmaktı. Fakat bunun yanında Arabistan'ın ortasına kolay asker sevk etmek, uzak yerlerdeki denetimi sağlayabilmek ve İslam birliği politikası doğrultusunda Müslümanların kaynaşmasına katkı sağlamak gibi amaçları da vardı. II. Abdülhamid hac mevsimi sırasında Müslümanları doğrudan ve etkili bir şekilde bilgilendirmek ve bir arada tutabilmek için bu politikaya ağırlık verdi.<sup>4</sup>

II. Abdülhamid'in İslam birliği politikasında bir başka girişimi de imtiyazını Almanlara verdiği Bağdat Demiryolu Projesi'dir.<sup>5</sup> Doğu Akdeniz'i Basra Körfezi'ne bağlaması planlanan bu hayati projeyi Almanlara vermesinin sebebini II. Abdülhamid şöyle anlatıyor: “Anadolu ve Mezopotamya'da Alman varlığı coğrafi açıdan İngilizlerden daha az tehlikelidir. Almanlar yalnız iktisadi ve mali menfaat gözetirler. İngilizler demiryollarına el koyabilirler.”<sup>6</sup>

Osmanlı Devleti'nin hemen her alanda geri kalmasının önemli nedenlerinden biri, ülkenin ihtiyaçlarına cevap verecek iyi bir ulaşım ağının kurulamayışıydı. Ülkenin yer altı ve yer üstü kaynaklarının işletilmesi yada elde edilen ürünün tüketim

<sup>1</sup> Bu makale 06.04.2010 tarihinde yazılmıştır.

<sup>2</sup> Tarihçi, Yazar, [www.zafersen.com](http://www.zafersen.com), zafer@zafersen.com

<sup>3</sup> Eric Jan Zürcher, **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi** (çev: Yasemin Saner Gören ), İletişim yayınları, İstanbul, 2003, s.120

<sup>4</sup> İsmail Yıldırım, “**Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış**”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 12, Sayı:1, 2002, s.306

<sup>5</sup> İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, İstanbul, 1983, s.93

<sup>6</sup> Sultan Abdülhamid, **Siyasi Hatıratım** (çev: Salih Can), Hareket yayınları, İstanbul, 1992, s.63 ( Daha sonradan yapılan araştırmalarda Abdülhamid'in hatıraları olmadığı ,Kızı Ayşe Osmanoğlu'nun eseri olduğu ve yahut Padişahın Sır Katibi, Başmabeyncilerinin hatıralarından derleme olarak gelen bilgiler olduğu ortaya çıkmıştır.

bölgelerine ve ihraç limanlarına ulaştırılması için yollara ihtiyaç vardı. Bu durum yalnız ekonomik gelişmeyi etkilemiyor, aynı zamanda ülkenin savunmasını da zora sokuyordu. Savaş zamanında ya da isyan anlarında kısa sürede ulaşımı sağlayacak yolların olmaması , devlet otoritesinin sarsılmasına neden olmaktaydı.<sup>7</sup>

Osmanlı Devleti'ndeki yoğun demiryolu yapımları esas itibariyle II. Abdülhamid döneminde Duyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulması ile başlamıştır. Sultan II. Abdülhamid , ülkesini demiryolları ile kuşatmak istiyordu. İstanbul'dan Anadolu ortalarına , Suriye'den Arabistan'a uzanan demiryolları bir bakıma onun eseridir.<sup>8</sup> Bu dönemde Anadolu demiryolları, Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu(1889), Selanik-Manastır demiryolu(1890), Beyrut-Şam demiryolu(1890), Selanik-İstanbul demiryolu(1892), imtiyazı yabancılara verilerek savunma politikasıyla birlikte düşünülmeye başlandı.<sup>9</sup>

Demiryolu projelerinden en ünlü ve etkileri açısından önemli olanı , yabancı sermaye girişimi ile yapılan Bağdat demiryolu hattıdır. Bağdat demiryolu, gelişmiş Avrupa ülkelerinin XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında Osmanlı toprakları üzerindeki iktisadi ve siyasi nüfuz çatışmalarını bütün ayrıntıları ile yansıtan son derece önemli bir projedir. Bu demiryolu hattı, diğer hatlar gibi limanlardan iç bölgelere uzanma yerine, Anadolu'nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşacaktı. Bağdat demiryolu hattı aynı zamanda yabancı sermaye rekabetinin artmasına zemin hazırladığı gibi, siyaset alanında da İngiltere'nin Almanya'ya kuşku ve korkuyla bakmasına yol açtı.<sup>10</sup>

Bağdat demiryolu projesinden başka II. Abdülhamid başta olmak üzere herkes çok şey bekliyordu. Bu konudaki beklentileri başlıca ekonomik askeri ve siyasi beklentiler olarak üç noktada toplamak mümkündür:<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> İsmail Yıldırım, **a.g.m.**, s.311

<sup>8</sup> İlber Ortaylı, **Gelenekten Geleceğe**, Timaş yayınları, İstanbul, 2009, s.28

<sup>9</sup> Paul İmbert, **Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme Hareketleri**, (çev: Adnan Cemgil), Engin yayıncılık, İstanbul, 2000, s.70

<sup>10</sup> İsmail Yıldırım, **a.g.m.**, s.314

<sup>11</sup> Musa Albayrak, "**Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı**", Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 25, sayı: 19, s.21

Ekonomik Beklentiler : Demiryolları ülkenin kalkınmasına yardımcı olacaktı. İmparatorluğun zengin yer altı yer üstü kaynaklarına sahip olmasına karşın üretimin arttırılamaması ve ticaretin ulaşım yetersizlikleri yüzünden gelişmemesi nedeniyle devlet tamamen dışa bağımlı bir hale gelmişti. Demiryollarının geçtiği yerlerde üretim artacak, ticaret canlanacak, yapılacak sulama kanallarıyla memleket zenginleşecekti.

Askeri Beklentiler: Son zamanlarda artan askeri başarısızlıklar ve bunların getirdiği mali kayıplar, moral çöküntüleri devlet otoritesini büyük ölçüde sarsmıştı. Bu olumsuzluklarda teknolojik gerilik ve bunun doğal bir sonucu olarak ulaşım yetersizlikleri önemli rol oynamıştı. Ulaşım sıkıntıları giderilirse asker sevkiyatı daha kolay yapılır, savaş yenilgileri azaltılabilirdi.

Siyasi Beklentiler: Başta Padişah olmak üzere Osmanlı yöneticileri İngiltere, Fransa ve Avusturya'dan hiçbir zaman devlete yarar gelmeyeceğini biliyorlardı. O halde sömürgelerdeki Müslüman halk ayaklandırılırsa kendilerini nasıl bir tehlikenin bekleyeceğini biliyorlardı. Panislamizm politikasının uygulama alanlarından birisi demiryolu projeleriydi.

II. Abdülhamid demiryollarının artması ile imparatorluğun askeri yönden güçleneceği, isyanların anında asker sevki ile önleneceği, tarım ürünlerinin pazara sevk edilip zenginliğin artacağı inancındaydı.

II. Abdülhamid Mezopotamya demiryollarına İngiltere'nin sahip olmasının Mısır-Suriye-Irak üzerinden çekilen bir çizginin doğusundaki bölgenin imparatorluktan koparılması demek olacağını biliyordu. Fransa'ya da Lübnan'daki emelleri ve faaliyetlerinden dolayı kuşkuyla bakıyordu. Bu nedenle demiryolu imtiyazını Almanlara vermeye dünden razıydı. Kaldı ki Almanya bu hattı bütün Anadolu'dan geçirmek zorundaydı. Oysa İngiltere ve Fransa'nın hattı sadece Doğu Akdeniz limanları ile Basra Körfezi arasında bağlamak eğiliminde oldukları açıktı.

Bağdat projesi gibi Osmanlı Asya'sını boydan boya aşan, eski İpek Yolu'nu demiryolu halinde canlandırmayı amaçlayan bir girişimin sadece iktisadi değil siyasi ve askeri endişeler yönünden de büyük devletleri harekete geçirmesi doğaldı. Bu yol salt Anadolu içinde kalsaydı fazla gürültü kopmazdı. Oysa şimdi proje, İngiltere'nin Mısır ve Basra Körfezi'ndeki , Fransa'nın Suriye'deki siyasi iktisadi emellerini tehdit edecek

boyutlara ulaşıyordu. Rusya'da İran ve Doğu Anadolu'daki emelleri için bu projeyi tehlikeli görmekte gecikmedi.<sup>12</sup>

Hicaz ve Bağdat demiryollarının inşası ilerledikçe bölgede Osmanlı Devleti'nin otoritesi ile Almanya'nın nüfuzunun artmasını tehlikeli bulan İngiltere bazı gizli teşebbüslerde bulunmaya başladı. Bu dönemde İngilizlerin işe karışmaları ile ortaya çıkan Yemen isyanı, Akabe meselesi, Hicaz ve Necid'de ki gelişmeler hep halifenin nüfuzunu bölgeye sokmamak gayretleriyle ilgilidir. Zaman zaman ayaklanan Arap kabilelerinin faaliyetlerine rağmen Bağdat ve Hicaz demiryolları tamamlanmış oldu.<sup>13</sup>

II. Abdülhamid , özellikle Hicaz Demiryolunun yapılmasından dolayı büyük bir memnuniyet duydu. Zira bu hat hem devlet eliyle yapılmıştı, hem de devlete uzun bir süredir faaliyetlerini Arabistan yarımadası üzerinde yoğunlaştıran İngiltere'nin aleyhte propaganda ve isyanlarına zamanında müdahale edebilme imkanı veriyordu. Bu da otoritenin sağlanmasında önemli bir etken olmuştu. Fakat daha sonra meydana gelen iç ve dış gelişmeler bu imkanın yeterince kullanılamadığını gösterdi.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, s.155

<sup>13</sup> **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, Cilt 12, s.133

<sup>14</sup> **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi**, Cilt 12, s.133