

**T.C.**  
**SELÇUK ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANA BİLİM DALI**  
**İNKILÂP TARİHİ BİLİM DALI**

**ALMANLARIN KONYA VE ÇEVRESİNDEKİ**  
**FAALİYETLERİ**  
**(1876-1918)**

**Fatih ÇOLAK**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN**

**PROF. DR. Ramazan ÇALIK**

**KONYA – 2013**



## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
Bilimsel Etik Sayfası .....	iv
Yüksek Lisans Tezi Kabul Formu .....	v
Özet .....	vi
Summery.....	vii
Önsöz .....	vii
Kısaltmalar .....	x
Tablolar Listesi .....	xii
Giriş .....	1

### **Birinci Bölüm**

#### **Türk - Alman İlişkileri**

1- 19. Yüzyıla Kadar Türk-Alman İlişkileri .....	6
2- Alman İmparatorluğu'nun Emperyalizm Yarışında Yerini Alması .....	12
2.1- Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu'na Yönelişi .....	17
2.2- Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Yönelişi .....	21
2.3- Almanya'nın Osmanlı'da Üstünlüğü Ele Geçirmesi .....	25
3- 19. Yüzyılda Türk-Alman İlişkileri .....	31
3.1- 19. Yüzyılda Türk-Alman Siyasi İlişkiler .....	34
3.2- 19. Yüzyılda Türk-Alman Askeri İlişkiler .....	41
3.2.1- Prusya'dan (Almanya) Osmanlı Topraklarına Gelen Askeri Heyetler .....	46
3.2.1.1- 1838 – 1883 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Görev Yapan Subaylar .....	48
3.2.1.2- Colmar von der Goltz Dönemi (1882-1908) .....	51
3.3- 19. Yüzyılda Türk-Alman Ticari İlişkiler .....	54
3.3.1- Deutsche Bank (Alman Bankası) .....	61
3.3.2- Alman Kuruluşları ve Faaliyetleri .....	64

## İkinci Bölüm

### 19. Yüzyılın Sonları ve 20. Yüzyılın Başlarında Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri

1-19.Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başı Konya'nın Genel Durumu .....	70
2- Almanların Osmanlı Topraklarındaki Demiryolu Faaliyetleri .....	78
2.1- Demiryollarında Osmanlı Devleti'nin Menfaatleri .....	87
2.2- Demiryollarında Almanların Menfaatleri .....	90
2.3- Konya Demiryolu Hattı .....	94
2.3.1- Konya Demiryolu Hattı'nın İnşası .....	107
3- Almanların Konya ve Çevresinde Tarım Alanındaki Faaliyetleri .....	115
3.1- Konya'nın Tarım ve Hayvancılık Alanında Durumu .....	115
3.2- Konya Ovası Sulama Projesi .....	120
3.2.1- Konya Sulamasının Tarihçesi .....	120
3.2.2- Beyşehir Gölü Sulama Projesi .....	122
3.2.3- Projenin Hayata Geçirilmesi .....	127
3.3- Almanların Konya ve Çevresinde Ziraat Aletleri Satışları .....	152
4- Almanların Araştırma Faaliyetleri .....	160
4.1- Seyahat ve Araştırma İzinleri .....	160
4.2- Almanların Anadolu'daki Arkeolojik Faaliyetleri .....	162
4.3- Almanların Konya ve Çevresindeki Arkeolojik Faaliyetleri .....	168
4.3.1- Konya ve Çevresinde Araştırma Yapan Almanlar ve Araştırma Alanları .....	172
4.4- Anadolu'dan ve Konya'dan Almanya'ya Götürülen Tarihi Eserler .....	182
5- Almanların Mimari Faaliyetleri .....	194
5.1- Alman Mimari Tarzının Osmanlı'ya Girişi .....	194
5.2- Almanların Konya'daki Mimari Faaliyetleri .....	197

6- Almanların Konya'daki Diğer Bazı Girişimleri .....	200
Sonuç .....	203
Bibliyografya .....	207
Ekler .....	225
Özgeçmiş .....	270





T.C.  
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



Öğrencinin	Adı Soyadı	Fatih ÇOLAK
	Numarası	084202051011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih Bilim Dalı, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi
	Programı	Tezli Yüksek Lisans <input type="checkbox"/>
	Tezin Adı	Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri (1876-1918)

### BİLİMSEL ETİK SAYFASI

Bu tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

Öğrencinin imzası

(İmza)







T.C.  
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



---

Öğrencinin	Adı Soyadı:	
	Numarası:	
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih Bilim Dalı, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi
	Programı	Tezli Yüksek Lisans <input type="checkbox"/>
	<b>Tez Danışmanı</b>	Prof. Dr. Ramazan ÇALIK
	Tezin Adı :	

---

### YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL FORMU

Yukarıda adı geçen öğrenci tarafından hazırlanan “Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri (1876-1918)” başlıklı bu çalışma -/ -/ - tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği/oyçokluğu ile başarılı bulunarak, jürimiz tarafından yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Unvanı, Adı Soyadı

Danışman ve Üyeler

İmza





**T.C.**  
**SELÇUK ÜNİVERSİTESİ**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü**



Öğrencinin	Adı Soyadı	Fatih ÇOLAK	Numarası : 087202051011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih / Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi	
	Danışmanı	Prof. Dr. Ramazan ÇALIK	
Tezin Adı		Almaların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri (1876-1918)	

### ÖZET

Alman İmparatorluğu 1871 senesinde birliğini tamamlamış ve Avrupa'daki konumunu sağlamlaştırmıştır. Güçlü bir devlet olarak ortaya çıkan Almanya sömürü faaliyetlerine girişmek istemiştir. Ancak o tarihe kadar dünyadaki sömürü alanları diğer Avrupalı büyük devletler tarafından paylaşılmıştı. Böylece Almanya eskici gücünü çoktan kaybeden Osmanlı İmparatorluğuna yönelmiştir. İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletlere karşı güvenini kaybeden Osmanlı Devleti de Almanya'ya yakınlık göstermiştir. Sonuç olarak iki devlet arasında siyasi, askeri ve ticari ilişkiler yoğunlaşmış ve Almanya Osmanlı İmparatorluğu topraklarında birçok faaliyette bulunmuştur. Bu çalışmada Almanların 19. yüzyıl sonlarından itibaren I. Dünya Savaşına kadar geniş ve verimli topraklara sahip olan Konya Vilayeti ve çevresinde gerçekleştirmiş oldukları faaliyetleri Alman arşiv belgeleri de kullanılarak araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Almanya-Osmanlı İlişkileri, Almanya-Konya, Konya Tarihi, Anadolu Demiryolu, Beyşehir Gölü Sulama Projesi





**T.C.**  
**SELÇUK ÜNİVERSİTESİ**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü**



Öğrencinin	Adı Soyadı	Fatih ÇOLAK	Numarası: 087202051011
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Tarih / Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi	
	Danışmanı	Prof. Dr. Ramazan ÇALIK	
Tezin İngilizce Adı			

### SUMMARY

The German Empire completed the formation of unity in 1871 and secured its position in Europe. Emerged as a strong state, Germany tended to engage in colonization activities. However, the colonization areas of the world had already been shared by the other great powers of Europe up to that time. Thus, Germany headed for the Ottoman Empire, which had already lost its previous the power. The Ottoman Empire that had experienced the loss of credibility in Britain, France and Russia became close with Germany. As a result of this, political, military, and commercial relations between the two states grew bigger, and Germany operated in many activities on the territory of the Ottoman Empire. In this study, it was investigated by the use of the German archival documents that what activities the Germans performed in Konya Province and neighboring areas, where were then wide and fertile lands since the end of 19th century to the beginning of the First World War.

**Key Words:** Germany-Ottoman Relations, Germany-Konya, History of Konya, The Anatolian Railway, Irrigation Project of Beyşehir Lake



## ÖNSÖZ

Bu çalışmada, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başları itibari ile Osmanlı Devleti'ndeki Alman nüfuzu aşama aşama irdelenmeye çalışılmış ve bununla birlikte çalışmanın asıl konusu olan Almanların Konya ve çevresindeki çalışmaları araştırılmıştır. Araştırmalarımız esnasında konumuzla ilgili yazılı kitap ve makale gibi eserlerin yanında başta Alman Deutsche Bank Arşivi ve Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivi olmak üzere Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden de faydalanılmıştır.

Çalışma, Giriş ve Sonuç bölümleri dışında 2 bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde, 1871 itibari ile Almanya'nın birliğini tamamlayıp Avrupa'da güçlü bir devlet olarak ortaya çıkması ve Avrupa'daki güçler dengesini bozması anlatılmıştır. Bununla birlikte kendisine sömürü alanı aradığı, ancak Afrika'da kendisine iyi bir yer bulamayan Almanya'nın Osmanlı topraklarına yöneldiği açıklanmıştır.

Birinci Bölümde, genel anlamıyla Osmanlı Alman ilişkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Tarih boyunca Türklerle Almanların ilişkileri özetle sunulmuş, ardından 19. yüzyılda, özellikle Abdülhamid dönemiyle birlikte gerçekleşen dostane ve menfaate dayanan ilişkiler araştırılmıştır. Bu dönemde Almanların Osmanlı ile olan siyasi, askeri ve ekonomik ilişkileri incelenmiş ve bu konular hakkında bilgi verilmiştir.

İkinci Bölümde, Almanların Konya ve çevresinde gerçekleştirmiş oldukları demiryolu çalışmaları, başta arkeoloji olmak üzere araştırma faaliyetleri, Beyşehir Gölü Sulama Projesi, bununla birlikte Almanların tarım alanındaki çalışmaları ve Konya'daki mimari faaliyetleri incelenmiştir.

Sonuç kısmında, araştırma neticesinde saptanılan bilgiler paylaşılmış ve Kaynakça kısmında ise öncelikle yararlanılan arşiv kaynakları; Alman Dış İşleri Bakanlığı Arşivi, Deutsche Bank Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi kaynakları listelenmiş, daha sonra faydalanılan yurt dışında veya yurt içinde yayımlanan kitaplara ve makalelere yer verilmiştir. Son olarak da kaynak olarak kullanılan Yüksek Lisans Tezleri, Doktora Tezleri ve kullanılan internet siteleri sıralanmıştır. Çalışmanın sonuna ekler kısmı ilave dilmiş ve burada konumuzla ilgili bazı arşiv belgelerine, haritalara ve fotoğraflara yer verilmiştir.

Çalışma boyunca karşılaşılan Hicri ya da Rumi takvim günlerinin Miladi takvime çevrilmesi hususunda Türk Tarih Kurumu tarafından hazırlanan ve "<http://193.255.138.2/takvim.asp>" internet adresinden ulaşılan Tarih Çevirme Kılavuzu'ndan faydalanılmıştır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, konuyla ilgili başta arşiv belgeleri olmak üzere elindeki kaynakları benimle cömertçe paylaşan ve bana

Özellikle zaman konusunda sabır gösteren değerli danışmanım Prof. Dr. Ramazan ÇALIK hocama ne kadar teşekkür etsem azdır. Yüksek Lisans ders dönemi boyunca kendilerinden ders aldığım ve tecrübelerinden faydalandığım kıymetli hocalarım Doç. Dr. Necmi UYANIK, Yrd. Doç. Dr. Mustafa ARIKAN, Yrd. Doç. Dr. Dursun GÖK, Yrd. Doç. Dr. Çağatay BENHR'e ayrıca teşekkürlerimi sunarım. Yine konumuzla ilgili elinde bulunan Başbakanlık Arşiv Belgelerini bana vermekten çekinmeyen değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Ahmet ATALAY'a, Almanların Konya ve çevresindeki arkeolojik faaliyetleri ile ilgi kendisinin yardımını gördüğüm kıymetli dostum Yrd. Doç. Dr. Osman DOĞANAY'a, özellikle Beyşehir Sulama Projesiyle ilgili tecrübelerini bana aktaran değerli hocam Doç. Dr. Hüseyin MUŞMAL'a, çalışmayla ilgili karşılaşılan İngilizce belgeleri ve eserleri Türkçeye çevirmekte yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen değerli mesai arkadaşım Okt. Engin AYTEKİN'e ve tezin son şeklini okuyup yazım ve imlâ hatalarını düzelten değerli kardeşim Türkçe ve Edebiyat Ğretmeni Asiye Arslan'a ve Erkan Dağlı'ya teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Fatih ÇOLAK  
Ocak 2013

## KISALTMALAR



## KISALTMALAR

A.Ü.:	Ankara Üniversitesi
age.:	adı geçen eser
agm.:	adı geçen makale
agt.:	adı geçen tez
Bk.:	Bakınız
BTY:	Basım Tarihi Yok
BYY:	Basım Yeri Yok
cm.:	Santimetre
Çev.:	Çeviren
DTCF:	Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
Ed.:	Editör
Fr.:	Fransız Frank'ı
Haz.:	Hazırlayan
İÜ.:	İstanbul Üniversitesi
İÜEFTD:	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
İTÜ:	İstanbul Teknik Üniversitesi
km:	Kilometre
MEB:	Milli Eğitim Bakanlığı
nr.:	Numara
m.:	Metre
OTAM:	Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi
SBF:	Siyasal Bilgiler Fakültesi
ss.:	Sayfa Sırası
TTK:	Türk Tarih Kurumu
Yay. Haz.:	Yayına Hazırlayan

## ARŞİVLERİN KISALTMALARI

- BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi  
Y.EE: Yıldız Esas Evrakı  
Y.PRK.HH: Yıldız Perakende Evrakı, Hazine-i Hâssa NezâretiEvrakı  
DH.UMVM: Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti Belgeleri  
Y.PRK.UM : Yıldız Perakende Evrakı - Umum Vilayetler Tahrirâtı  
HADB: Historisches Archiv der Deutschen Bank (Deutsche Bank Tarih Arşivi)  
OR: Orientbüro (Doğu bürosu)  
PA-AA: Politisches Archiv des Auswärtiges Amts (Dışişleri Bakanlığı Politik Arşivi)

## TABLULAR LİSTESİ

Tablo 1: Wilhelm von Pressel'in önerdiği projenin hat uzunlukları .....	82
Tablo 2: Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı topraklarındaki demiryolu ağı .....	85
Tablo 3: Bağdat Demiryolu'nun tamamlanan kısımlarının yıllara göre getirisi .....	89
Tablo 4: Ankara Sancağı için 1889-1894 yılları arasındaki aşar geliri artışı .....	101
Tablo 5: Eskişehir-Konya demiryolu inşasından sonra bölgede aşar gelirinin artışı .....	101
Tablo 6: Anadolu demiryolunda Eskişehir-Konya arası yolcu taşımacılığı .....	102
Tablo 7: Eskişehir-Konya Tren Yolu Hattının geliri (Uzunluk 445 km.) .....	102
Tablo 8: Haydar Paşa'dan Konya'ya kadar Anadolu Demiryolu Hattı .....	114
Tablo 9: Beyşehir Sulama Projesi için Etütler sırasındaki su ölçümleri .....	130
Tablo 10: Beyşehir Gölü Sulama Projesi anlaşma maddeleri içerisinde yer alan maliyet tablosu .....	138
Tablo 11: Sulama Projesi inşaatı boyunca düzenlenen hak ediş raporları .....	148



## GİRİŞ

Osmanlı Devleti, zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarına sahip olması ve bununla birlikte eski gücünü kaybetmesi sebebiyle, 19. yüzyılın ortalarından itibaren, kendisi üzerinde büyük devletlerin birbirleriyle kıyasıya rekabet ve pazarlık ettikleri bir devlet haline gelmiştir. Osmanlı yöneticileri, batılı büyük devletlerin beklentileri ile Osmanlı Devleti'nin askeri ve ekonomik çıkarları arasında bir denge kurmaya çalışmışlar; bu denge siyaseti sebebiyle Avrupalı devletlere verilecek olan imtiyazlar konusunda sürekli sıkıntılar yaşamışlardır. Bu aşamada Osmanlı yöneticileri, Avrupalı şirketlerden birini diğerinden daha güçlü ve avantajlı kılmamaya dikkat etmişlerdir. Özellikle Sultan II. Abdülhamid'in uyguladığı bu hassas denge politikası, Avrupa'da yeni bir güç olarak ortaya çıkan Almanya'ya, önemli ekonomik avantajlar getirmiştir.

1871 senesinde Alman devletçikleri birleşmiş ve Alman milli birliği kurulmuştur. Alman milli birliğinin kuruluşu ve Alman İmparatorluğu'nun Avrupa'daki kuvvet münasebetleri içinde 1871'den itibaren birdenbire sivrilmesi, kıtada milletlerarası münasebetlere yepyeni bir yapı ve gelişme seyri vermiştir. Olaylar bundan sonra Almanya etrafında şekillenmeye başlamıştır<sup>1</sup>. Almanya 20. yüzyılın başında da; ekonomik, teknolojik ve askeri alanda dünyanın en güçlü devletlerinden birisi haline gelmiştir.

Birliğini geç tamamlamış olan, ardından hemen sömürge ve pazar arayışına giren Almanya için doğuda Osmanlı Devleti'nden başka girecek ve yayılacak pek alan kalmamıştı. Zira doğuda ve Afrika'da bulunan sömürü alanları daha önceleri Avrupalı diğer devletler tarafından paylaşılmıştı. Almanya, Osmanlı topraklarının sahip olduğu yeraltı ve yerüstü zenginliklerinden faydalanabilmek amacıyla 19. yüzyıl sonlarına doğru bu verimli topraklara yönelmiştir. Alman İmparatorluğu tarafından, özellikle 1880'li yıllarda Anadolu'ya araştırma ve inceleme yapmak üzere uzmanlar gönderilmiş; bu araştırmalar sonucunda, Anadolu topraklarının çok verimli olduğu, buralardan tahıl ve Alman tekstil sanayisi için pamuk elde

---

<sup>1</sup> Fahir Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1990), Ankara 1994, s.14. (Kısaltma: 20. Yüzyıl Siyasi Tarih...)

edilebileceği saptanmıştır. Bununla birlikte araştırmacılar, bu toprakların kömür ve petrol açısından zengin olduğunu belirtmişlerdir.

Yukarıdaki satırlardan da anlaşılacağı üzere, aslında Almanya da kendi çıkarları için hesap yapmış; ancak İngiltere, Fransa ve Rusya'nın aksine Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğüne göz dikmemiştir. Böylece bu durum, Osmanlı devlet yönetiminin Almanya'ya karşı daha ılımlı yaklaşmasına sebep olmuştur.

Osmanlı Padişahı'na göre, Avrupalı diğer büyük devletler Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalamak istemekte, fakat buna karşın Almanya sadece iktisadi ve mali menfaatler gözetmekteydi. Sultan II. Abdülhamid anılarında, Avrupalı devletler içerisinde en çok korkulması gereken ülkenin İngiltere olduğunu, Almanların ise İngilizler gibi art niyetli olmadıklarını ifade etmektedir<sup>2</sup>. Padişah, İngiltere'ye güvenmediğini şu sözleriyle açıkça belirtmiştir: *“İngiltere bizim haklarımızı hiçe indirmek istemekte, Arap eyaletlerimizde bize güçlükler çıkartarak, hâkimiyetimizi baltalamaktadır<sup>3</sup>. Benim otoritemi sarsmak için İngilizler ellerinden geleni yapmaktalar, İslamiyet'in tesirini azaltmak, kendi hâkimiyetlerini kuvvetlendirmek için uğraşmaktalar<sup>4</sup>. Fransızlara karşı duyduğu güvensizliği de şu cümlelerle ifade etmektedir: “Fransızlar bize eskisinden daha sevimsiz gelmektedir. Bunda bizden Tunus'u almalarının etkili olduğu gibi idare şekillerinin Cumhuriyet olması da rol oynamaktadır. Çünkü bizce hükümdarın hâkim olmadığı yerde intizam devam edemez”<sup>5</sup>. II. Abdülhamid, Balkanlardaki her sıkıntıyı aşma aşamasında Osmanlı'nın karşısına sürekli İngiltere'nin ya da Rusya'nın çıktığını ifade etmiş, bu iki devleti, evini harap eden iki fareye benzetmiştir. Daha önceki dönemlerde bu iki devlete karşı Fransa'nın emin bir müttefik olduğundan söz eden II. Abdülhamid, son zamanlarda kendilerinden uzaklaştığını, fakat onun yerine Almanya ile dostluk kurduklarını ifade etmiş; Almanya'dan “namuslu bir müttefik” olarak söz etmiştir<sup>6</sup>. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye güvenmemesinin bir diğer nedeni de, İngiltere'nin Berlin Konferansı'ndan itibaren, bu zamana kadar koruduğu Osmanlı*

---

<sup>2</sup> Sultan Abdülhamit, Siyasi Hatıratım, İstanbul 1999, s.112.

<sup>3</sup> Abdülhamit, age., s.98.

<sup>4</sup> Abdülhamit, age., s.105-106.

<sup>5</sup> Abdülhamit, age., s.101.

<sup>6</sup> Abdülhamit, age., s.119.

Devleti'ni korumaktan vazgeçmesidir. Bütün bunların yanında Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye, Fransa'ya ve Rusya'ya karşı tarihten gelen bir düşmanlığı söz konusuydu. Almanya ise diğer sözü geçen büyük devletler gibi Osmanlı Devleti'ni masa başında bölüşmekten ziyade, barışçıl yollarla Osmanlı Devleti'ne sızmak istemekteydi.

Bir yanda emperyalizm arasında kendisine hammadde ve pazar arayan kapitalist bir devlet olan Almanya, diğer yanda sömürgeleşme sürecinde büyük bir devletin himayesini arayan hammadde ve pazar kaynağı olan Osmanlı Devleti bulunmaktaydı<sup>7</sup>. Bu süreçte menfaatlerin karşılıklı olduğu görülmektedir. Emperyalist faaliyetlere geç başlayan Almanya'nın hammaddeye ve pazara ihtiyacı vardır, buna karşın Osmanlı Devleti ise birlikte hareket edebileceği güçlü bir devleti ihtiyaç olarak görmektedir.

Almanya, Osmanlı Devleti'ni kendisine daha iyi bağlamak için önce askeri ve iktisadi yollarla nüfuz etmeye çalışmıştır. Nitekim 1883'de Alman askeri heyetinin Osmanlı'ya gelişi, 1889'da Anadolu demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi, 1890'da yapılan Türk-Alman Ticaret Antlaşması ve 1903 yılında Bağdat Demiryolu Projesi'nin Almanlara verilmesi, Osmanlı-Alman ilişkilerinin dönüm noktası sayılmaktadır<sup>8</sup>. Colmar von der Goltz başta olmak üzere bazı askerî heyetlerin Osmanlı ordusunu reorganizasyon etmek için gelmeleri ve bununla birlikte Osmanlı'nın Alman silah sanayisi için iyi bir müşteri olması, Osmanlı-Alman ilişkilerinin daha sağlam bir zemine oturmasına sebep olmuştur. Akabinde Almanların diğer büyük devletlere karşı Osmanlıları desteklemeleri sonucunda, Almanya Yakın Doğu'da birincil devlet konumuna gelmiştir.

Türkiye'nin ve Almanya'nın dış ticari ilişkileri 19. yüzyıl sonlarında ancak başlangıç aşamasındaydı, fakat takip eden yıllarda hızla gelişmiş ve 1911 yılına kadar özel bir güçle büyümüştür. Bu yıllarda Almanya, Türk ekonomisinin öteki alanlarda olduğu gibi dış ticaretinde de sağlam mevziler tutmayı başarmıştır. Türk

---

<sup>7</sup> Cenk Reyhan, "Türk Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı 1878-1914", Belleten, Sayı 254, Cilt LXIX, Ankara Nisan 2005, s.265.

<sup>8</sup> Süleyman Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar – Pancermenizm'in "Şark'a Doğru Politikası", İstanbul 1988, s.118-119. (Kısaltma: Tarihte Türkler ve Almanlar...)

pazarı üzerinde siyasal ve ekonomik etkisini artırmış ve bir zamanlar egemen durumda olan İngiltere'ye karşı ciddi başarılar kazanmıştır<sup>9</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu için yabancı sermaye girişimi ile başlayan demiryolu inşası; güvenliği sağlamak, ticareti ve zirai verimliliği artırmak ve daha da önemlisi imparatorluğun en ücra köşelerine kadar en hızlı bir şekilde ulaşabilmek anlamına gelirken, yabancılar için ise Osmanlı Devleti içerisinde hammadde ve pazar alanı bulmak anlamına gelmekteydi. Demiryollarının Türkiye'nin ekonomik hayatını canlandırması bekleniyordu ve bunun sonucunda elde edilen kârın, demiryolu inşaatı için harcanan paralardan daha fazla olacağına inanılıyordu. Bu vesileyle yabancı devletler Osmanlı Devleti üzerinde nüfuzlarının artmasını sağlamayı amaçlıyorlardı. 1880'li yıllardan itibaren Osmanlı Devleti'ne coğrafyacılara gönderen Almanya, Anadolu'nun doğal kaynakları ve zirai yönden durumunun araştırılmasını sağlamıştır. Bu araştırmalar neticesinde Konya bölgesinin özellikle tarıma çok elverişli bir bölge olduğu anlaşılmış, buna binaen yapılan demiryolu hatları da verimli topraklardan geçmiştir. Konya Ovası ve Çukurova, bunun için en güzel örnekleri teşkil etmektedirler. Demiryolu inşaatından sonra ise gerek Konya Ovası'nda gerekse Çukurova'da zirai alandan daha fazla faydalanabilmek amacıyla sulama projelerine girişilmiştir.

Yukarıda söz konusu olan süreçte; Almanların Osmanlı topraklarında, çalışmamıza konu olan Konya ve çevresinde demiryolu çalışmaları yaptıkları, ziraat için sulama projeleri üzerinde durdukları, arkeoloji başta olmak üzere birçok alanda araştırmalar gerçekleştirdikleri görülmektedir. Konya, sahip olduğu sosyal ve kültürel mirası sebebiyle, başta arkeoloji ve tarih bilimiyle ilgilenenlerin görmek istedikleri Osmanlı şehirlerinden birisi olmuştur.

Osmanlı memleketlerinde ticari faaliyetlerde bulunan yabancılar, Konya ve çevresine her zaman büyük ilgi göstermişlerdir. Konya şehri ve Konya Ovası, özellikle Sultan II. Abdülhamid döneminde siyasi ve iktisadi sebeplerle yabancı

---

<sup>9</sup> A. D. Novıçev, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi, (Çev. Nabi Dinçer), Ankara 1979, s.70.



sermaye rekabetine sahne olmuştur. İngilizler, Fransızlar, Ruslar ve Almanlar arasındaki büyük rekabeti Almanlar kazanmışlardır<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Güler Yarcı, “Beşehir Gölü’nden Su Getirilerek Konya Ovasını Sulama Projesi ve Finansmanı”, Su Medeniyeti Sempozyumu, Konya 2009, s.255-256.



# BİRİNCİ BÖLÜM

## TÜRK-ALMAN İLİŞKİLERİ

### 1- 19. Yüzyıla Kadar Türk-Alman İlişkileri

Türkler ile Almanlar kaynaklara göre tarihte ilk kez Haçlı seferleri esnasında karşılaşmışlardır. Haçlı ordusunun içindeki Alman ordusu, kralları III. Conrad'ın komutasında İstanbul'u geçerek İznik-Eskişehir istikametinde ilerlemişlerdi. Haçlıların geldiklerini öğrenen Selçuklu Devleti Sultanı Mesud bütün kuvvetlerini toplayarak şehir ve kalelerini tahkim etti. Almanlar Eskişehir'e kadar geldiler ve burada 25 Ekim 1147'de kanlı bir savaş meydana geldi. Zayıflamış atları ve ağır zırhlarıyla hızlı hareket edemeyen Almanlar, hafif silahlı ve çevik Türk atlıları karşısında çok zor duruma düşerek ağır kayıplar vermişlerdir. Haçlı ordusu Alman ordusunun halini görünce Selçuklu ülkesinden geçmenin zor olacağını düşünerek Balıkesir, Bergama, İzmir ve Efes yoluyla Türk toprakları dışından sefere devam etmiştir<sup>11</sup>.

Selahaddin Eyyubi'nin Kudüs'ü fethi üzerine 1190 yılında Alman hükümdarı I. Frederik Barberousse (Friedrich Barbarossa) (1123–1190) komutasında III. Haçlı seferi düzenlenmiştir. Barbarossa, ordusu ile Anadolu'nun içlerine kadar ilerlemişti. Kılıçaslan, Barbarossa'ya elçiler göndermiş ve elçilerle Barbarossa arasında bir antlaşma yapılmıştı. Antlaşmaya göre Haçlı ordusu Anadolu'nun içinden geçecek ve kendi paralarıyla istedikleri erzakları alabileceklerdi. Akşehir Ovası'na kadar ahaliden hayvan ve çeşitli erzak satın alarak geldiler. Akşehir Ovası'nda karargâh kuran Haçlı ordusu Türkmenlerin taarruzuna maruz kaldı ve erzak sıkıntısı çekmeye başladı. Haçlılar da bunun üzerine Konya şehrine girmeye karar verdiler. Selçukluların bütün direnmelerine rağmen şehre giren Haçlı ordusu şehri yağmalayarak ihtiyaçlarını gidermiştir. Kılıçaslan ve oğlu Melikşah, Fredrick'e barış teklif ettiler. Alman Kralı asıl amacının Kudüs olduğunu ve yabancı topraklarda

---

<sup>11</sup> Coşkun Alptekin, "Türkiye Selçukluları", Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi-Osmanlılar, Cilt 8, Konya 1994, s.244-245.

bulunmanın dezavantajını düşünerek barış teklifini kabul etmiştir. Netice itibari ile Barbarossa, Göksu Irmağı'nda (Fluss Saleph) 10 Haziran 1190 tarihinde yıkanırken boğularak ölmüştür<sup>12</sup>.

VI. Haçlı seferine yine bir Alman Kralı olan II. Frederik komutanlık yapmıştır. Anadolu'ya kadar gelen Alman ordusu, burada Türk Hakanı Kılıçaslan ile savaştı. Ülkesine geriye dönüşte de Türk ustalarının yapmış oldukları ok, zırh, kılıç gibi savaş aletlerini götürmüş ve ülkesinde de bu aletlerin aynılarından yaptırmaya başlamıştır. Aynı zamanda beraberinde gelirken Türk zanaatkarlar getirmiş ve onlara ülkesinde ayrıcalıklar tanımıştır. Fakat II. Frederik'ten sonra yerine geçen oğlu Sofu Frederik döneminde burada bulunan Müslüman Türkler dinlerini değiştirmeye zorlanmışlar, dinini değiştirmeyenler ise ülkeden çıkarılmışlardır<sup>13</sup>.

Osmanlı Devleti'nde ise ilk önce Kanuni Sultan Süleyman döneminde Haçlı Seferi fikrinin doğal bir temsilcisi haline gelen Alman Kralı Şarlken (V.Karl) ile karşı karşıya gelinmiştir<sup>14</sup>. Şarlken, her zaman Sultan Süleyman'a karşı onun düşmanlarını desteklemiştir. İran Şahı Tahmasb'a Osmanlı'ya karşı iyi mücadele edebilmesi için göndermiş olduğu toplar buna iyi bir örnek teşkil etmektedir.<sup>15</sup> Almanların da yardım ettikleri Macar Kralı Layoş, Mohaç Meydan Savaşı'nda yenilgiye uğratılmış ve Macar krallığına Osmanlı'ya bağlı olması ve vergi vermesi şartıyla Zapolya getirilmiştir. Fakat bazı Macar beyleri onun krallığını istememişler ve Macar kralı olarak Şarlken'in kardeşi Ferdinand'ı ilan etmişlerdir. Böylece biri Osmanlı'nın birisi de Almanların himayesinde iki Macar kralı doğmuş oluyordu. Ferdinand sürekli Zapolyo'nun üzerine gidiyor ve huzursuzluk çıkarıyordu. Bunun üzerine Sultan Süleyman iki yüz bin kişilik ordusuyla ikinci Macaristan seferine çıkmış ve Ferdinand Budin'den Viyana'ya kaçmak zorunda kalmıştır. Sultan Süleyman, Viyana'ya kadar gitmiş, fakat yaklaşmakta olan kış sebebiyle kuşatmayı kaldırıp tekrar İstanbul'a dönmek zorunda kalmıştır. Ferdinand yeniden Osmanlıların

---

<sup>12</sup> Bk. Bettina Marquis, Martina Stoyanoff-Odoy, Auf einen Blick! Geschichte, München 2007, s.76; Cemal Kutay, Türk-Alman Tarihi Kader Bağı (Türkisch-Deutsche Geschichte Das gemeinsame Schicksal), İstanbul 1986, s.15-16; Alptekin, age., s.257-258.

<sup>13</sup> Kutay, age., aynı yer.

<sup>14</sup> Nicolae Jorga, Kanuni Dönemi-Yenilmez Türk, (Çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul 2008, s.16.

<sup>15</sup> Jorga, age., s.22.

fethettikleri yerleri almaya başlayınca Padişah yeniden sefere çıkmış, Alman İmparatoru ve kardeşi Ferdinand'ı savaşa davet etmiştir. Fakat Almanlar savaşa yanaşmamışlardır. Akıncı birlikleri Almanya içlerine kadar ilerlemişler, ancak Şarlken ve Ferdinand sürekli geri çekilmişlerdir. Böylece Osmanlı ordusu istenilen sonucu alamadan yeniden İstanbul'a dönmüştür. 1533 yılında doğuda baş gösteren Şah Tahmasb meselesi yüzünden Osmanlı ile Ferdinand arasında bir anlaşma yapılmış ve Ferdinand'a belli bir hâkimiyet tanınmıştır. Tahmasb bu arada Osmanlıların baş düşmanları olan Şarlken ve Ferdinand ile anlaşmaya çalışıyordu<sup>16</sup>. Bununla da yetinmeyen Şarlken, 1535 senesinde İspanyol, Hollandalı, Alman, Napoli ve Sicilyalı askerlerden oluşan beş yüz gemilik bir orduya kumanda ederek Barselona'dan hareketle Tunus ve civarındaki Vadi Boğazı'nı istila etmiştir. Bunun sonucunda Hayreddin Paşa, Cezayir'e çekilmek zorunda kalmıştır<sup>17</sup>. Görüldüğü gibi Kanuni Sultan Süleyman döneminde Alman hükümdarı olan Şarlken ve kardeşi Ferdinand Osmanlı'yı sürekli uğraştırmışlardır.

1699 yılında Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında Karlofça antlaşması imzalanmış ve 18. yüzyılın başından itibaren Avrupa'nın siyasi ve askeri durumunda değişimler meydana gelmiştir. Osmanlılar Macaristan'dan çekilmişler ve Tuna nehrinin güneyine kadar gerilemek zorunda kalmışlardır. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti artık saldıran konumundan çıkmış ve savunmaya geçmiştir. Bununla birlikte iç ve dış savaşlarla güçsüz hale gelen Osmanlı Devleti barış arayışlarıyla soluklanmak istemiştir. Bunun sonucunda Avusturya ile Rusya birleşmiş ve Osmanlıların terk ettikleri yerleri ve terk etmeleri muhtemel yerleri almaya çalışmışlardır<sup>18</sup>.

Karlofça Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti siyasi ilişkilerini yeniden şekillendirmiş ve 18 Ocak 1701 tarihinde Prusya tahtına geçen I. Friedrich'in krallığını kutlamak amacıyla Asım Sait Efendi nezaretinde on beş kişilik bir heyeti Berlin'e göndermiştir. Böylece bu heyetin gidişi iki devlet arasındaki ilişkilerin ilkini

---

<sup>16</sup> Ahmet Efe, Çocuklar ve Gençler İçin Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi, Ankara 2007, s.169–170.

<sup>17</sup> Muhammed Sallabi, Osmanlı Tarihi-Kuruluşundan Bugüne, (Çev. Cezayir Polat), Ankara BTY, s.295; Jorga, age., s.39.

<sup>18</sup> Ruhi Turfan, M. Ş. Yazman, Tarihte Türk-Alman İlişkileri, İstanbul 1969, s.10.

teşkil etmektedir<sup>19</sup>. 1718 yılında Sadrazam Nişancı Mehmet Paşa, Prusya Kralı I.Friedrich Wilhelm'e (1713–1740) iki devlet arasında dostluk kurulması gerektiğini, kendilerinin bunu arzuladıklarını içeren bir mektup göndermiştir. Kral I. Friedrich Wilhelm de padişaha dostluk temennilerini bildirdiği bir mektup yazmıştır. 1720 senesinde de Kral, imrahoru<sup>20</sup> Johannes Jurgowsky'yi Osmanlı'dan Prusya ordusu için ihtiyaç duyulan iyi cins at satın almak için Osmanlı Devleti'ne yollamıştır<sup>21</sup>.

Osmanlı Devleti-Prusya Krallığı ilişkilerindeki esas gelişme II. Friedrich devrinde (1740-1786) olmuştur. Prusya Kralı, 1755 yılında Osmanlı'ya Regin adlı bir elçi göndererek Osmanlı ile ticaret ve ittifak anlaşması yapmak istediğini belirtmiştir. Bu ilk teşebbüse, "Prensip olarak bu teklifi kabul etmekle beraber bunun gerçekleşmesi için müsait bir zaman gerektiği.." şeklinde bir cevap verilmiştir. Daha sonraki tarihlerde iki devlet arasında süren uzun müzakereler sonucunda<sup>22</sup> 29 Mart 1761 tarihinde (H. 20 Şaban 1173) Prusya Kralı ile Bab-ı Ali arasında ilk dostluk anlaşması gerçekleşmiştir<sup>23</sup>. İlerleyen zaman içerisinde de, 31 Ocak 1790 tarihinde bu antlaşma elli yıllığına uzatılmış ve bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu, Prusya tebaasına da Fransızlara bahşetmiş olduğu hakları bahşetmiş olmuştur. Bu antlaşmaya göre ithalat ve ihracatta gümrük vergisi %3 olarak tespit edilmiştir<sup>24</sup>. 1761 tarihli bu antlaşma o zamanın şartlarında diğer devletlere kolaylık gösteren bir ticaret ve seyrisefain antlaşmasıdır. Antlaşmanın üç sayfası padişahın şanı-şöhretinden, kudretinden ve hükmettiği memleketlerden bahsetmektedir.

**Birinci madde:** Prusyalılar ile Osmanlılar arasında barış olacak, denizden ve karadan birbirilerinin memleketlerine gidip ticaret yapabileceklerdir. Tahrip olan gemileri Osmanlı tersanelerinde tamir edilebilecek. Batan gemilerden kurtarılan mallar Osmanlı memurları tarafından kendilerine ya da konsolosluklarına iade edilecektir.

---

<sup>19</sup> Veli Yılmaz, 1 inci Dünya Harbi'nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar, İstanbul 1993, s.17.

<sup>20</sup> İmrahor: Padişahların ve Kralların at bacaklarına verilen ad.

<sup>21</sup> Kemal Beydilli, Büyük Friedrich ve Osmanlılar, İstanbul 1985, s.2-5; Yılmaz, age., s.17.

<sup>22</sup> Ali Gözeller, Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansıması: Sabah Gazetesi Örneği (1889-1895), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s.6.

<sup>23</sup> Baron Joseph von Hammer Burgstall, Büyük Osmanlı Tarihi, Cilt 10, (Yay. Haz. Mümin Çevik), İstanbul 2010, s.2799.

<sup>24</sup> Rifat Önsoy, Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914), İstanbul 1982, s.5-6.

**İkinci madde:** Prusyalılar da diğer dost devletler gibi yüzde üç gümrük vergisi vereceklerdir. Prusya elçisinin kendi eşyalarından vergi alınmayacaktır. Gemilerle getirdikleri mallardan Osmanlı'da değil de başka devletlerde satmak isterlerse onlardan vergi alınmayacaktır.

**Üçüncü madde:** İki devletin savaş ya da ticaret gemileri karşılaştıkları vakit selamlaşacaklardır. Osmanlı Devleti Prusya gemileri ile zorla her hangi bir taşımacılık yapamayacak, ancak anlaşılırsa yapabilecektir.

**Dördüncü madde:** İstanbul'da bulunan Prusya elçisi de diğer devletlerin elçilerinin sahip oldukları haklara sahip olacaktır. Ayrıca Prusya diğer şehirlerde ve iskelelerde de konsolosluklar açabilecek ve tercüman bulundurabilecektir.

**Beşinci madde:** Prusyalılar kendi aralarında anlaşmazlığa düşerlerse, olayı kendi konsolosları veya sefirleri çözmeye çalışacaktır. Bir Prusyalı ile bir Osmanlı arasında anlaşmazlık olursa, konsolosun ve tercümanın hazır bulunması şartıyla, dava Osmanlı mahkemesi tarafından görülecektir. Yine bu maddeye göre konsolosluklar mühürlenemeyecekler veya kapatılamayacaklar ya da konsoloslar hapsedilemeyeceklerdir.

**Altıncı madde:** Prusya tebaası esir edilemeyecek. Esir almak ancak savaş zamanında olabilecektir. Aynı şekilde bir Prusyalı da Osmanlı tebaasından kimseyi alıp götürmeyecektir.

**Yedinci madde:** Bu dostluk antlaşması her iki tarafın da imzasından sonra yürürlüğe girecektir. Bu antlaşmadan kralın tebaası ve Osmanlı tebaası da yararlanacaktır.

**Sekizinci madde:** Bu antlaşmanın bundan sonra her iki tarafa da hayırlı olması temenni edilmekte ve bu antlaşmayla yeni bazı antlaşmaların meydana getirilmesi öngörülmektedir.

Antlaşmanın son kısmında, bu antlaşma isteğinin Prusya kralından geldiği bildirilmiş ve Osmanlı'nın bu hususta elinden geleni yaptığı ve iyi niyet gösterdiği ifade edilmiştir. Ayrıca bu antlaşmanın dostluğa imkân vermesi de temenni

edilmiştir<sup>25</sup>. Böylece Prusyalılar ve Osmanlılar arasında gemiler işletilebilecek, konsolosluklar açılabilir ve tercümanlar bulundurulabilecekti. Bu antlaşmanın her hangi bir ittifak antlaşması olmadığı görülmektedir. Bu antlaşma sadece diğer devletlere verilen ticari hakların Prusya'ya da verilmesini kapsamaktadır. Daha sonra Bab-ı Ali tarafından Avusturya'ya yapılan maddi yardımla ilgili 6 Temmuz 1771 tarihinde (H. 2 Rebiulevvel 1193) bir antlaşma daha yapılmıştır<sup>26</sup>.

İleriki yıllarda 1784 Kırım sorunu esnasında Osmanlı Devleti, Prusya'ya ittifak teklifinde bulunmuştur, ancak Prusya o dönemde Rusya'yı gücendirmemek adına söz konusu olan bu ittifak teklifini kabul etmemiştir<sup>27</sup>. Fakat Osmanlı için Prusya'nın desteğinden başka kendisine destek verecek başka alternatif bir devlet de söz konusu değildi. Çünkü İngiltere ve Fransa o dönemde ABD savaşı ile meşguldüler. Avusturya ise Rusya'nın tarafında yer almıştı. Prusya, harbin başında tarafsızlığını ilan etmişti fakat gelişmeler Osmanlı Devleti aleyhine olunca Prusya fikir değiştirmiştir. Prusya, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü kendi menfaatlerine uygun bulduğu için korumayı amaçlıyordu. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'nin, Rusya ve Avusturya tarafından yıkılmasına karşıydı. Bu sebeple uzun süren ittifak çabaları III. Selim zamanında bir sonuca varırlmış ve Prusya Osmanlı'nın ittifak teklifini kabul etmiştir. İki devlet arasında 30 Ocak 1790 tarihinde bir ittifak antlaşması imzalanmıştır<sup>28</sup>. Söz konusu olan bu antlaşmaya göre Prusya, Avusturya ve Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'nin yanında savaşmayı kabul ediyordu<sup>29</sup>. Babîâlî, bu antlaşmaya büyük önem vermiştir ve Heinrich Friedrich von Diez<sup>30</sup> de “ *Bu antlaşma ile her Türk bir Prusyalı olmuştur!*” diye övünmüştür<sup>31</sup>. Bu bilgiler ışığında kendi menfaatleri doğrultusunda da olsa, Avrupa'da Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü savunan ilk devletin Prusya olduğunu söylemek mümkündür.

---

<sup>25</sup> Turfan, Yazman, age., s.12-15.

<sup>26</sup> Hammer, age., Cilt 10, s.2799.

<sup>27</sup> E. Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt 8, Ankara 1937, s.164; H. Bayram Soy, Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere İle Nüfuz Mücadelesi (1890-1914), Ankara 2004, s.27.

<sup>28</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.18-19.

<sup>29</sup> Kemal Beydilli, 1790 Osmanlı Prusya İttifakı, İstanbul 1984, s.70.

<sup>30</sup> Heinrich Friedrich von Diez: Oryantalist ve diplomattır. Prusya devletinin 1784-1791 yılları arasında İstanbul temsilcisidir. Diplomasideki başarılarından dolayı 1786 senesinde aristokratik sınıfa yükseltilmiş ve ismine “von” eki ilave edilmiştir. (www.wikipedia.de/Heinrich\_Friedrich\_von\_Diez. Erişim Tarihi: 2 Mayıs 2011).

<sup>31</sup> Baron Joseph von Hammer Burgstall, Büyük Osmanlı Tarihi, Cilt 9, (Yay. Haz. Mümin Çevik), İstanbul 2010, s.2477.



## 2- Almanya İmparatorluğu'nun Emperyalizm Yarışında Yerini Alması

Almanya, 1871 senesinde milli birliğini tamamlamıştı. Dönemin Almanya şansölyesi (başbakanı) Otto von Bismarck, öncelikle Almanya'nın Avrupa'daki varlığını sağlam zemine oturtmak istemiş ve bundan dolayı da emperyalist faaliyetler içerisinde yer almak istememiştir. Bismarck'ın asıl amacı, Almanya'nın elde etmiş olduğu gücü koruyabilmesi olmuştur<sup>32</sup>.

Bismarck, 1870-1871 savaşında Fransa'yı ağır bir yenilgiye uğratıp 18 Ocak 1871'de Alman İmparatorluğu'nun kuruluşu ilan edildikten sonra, içerde ve dışarıda olmak üzere iki önemli problemle karşı karşıya kalmıştır. Birinci mesele, gerçekleştirilmiş olan Alman milli birliğinin sağlam temellere oturtulmasıydı. Alman birliği, İtalyan birliğinin aksine, diğer Alman devletlerinin Prusya'ya kendiliğinden katılması ile gerçekleşmiş değildi. Prusya'nın, sırasıyla Danimarka, Avusturya ve Fransa karşısında kazandığı askeri başarılar Alman devletlerini birliğe katılmak zorunda bırakmıştır. Bilhassa Katolik güney devletleri, birliğe Fransa'nın desteğinden yoksun kaldıkları için, adeta istemeye istemeye katılmışlardı. Şu halde Alman birliği çok sağlam temellere oturmuyordu. Birliğin temellerinin sağlamlaşması için ancak zamanla güçlenecek bir kaynaşmaya ihtiyaç vardı. Böyle olunca, Bismarck için önemli olan dışarıda ciddi meselenin çıkmaması veya çıkarılmamasıydı. Bismarck, dıştaki bu barış devresinden yararlanarak birliğin içyapısını kuvvetlendirmeliydi. Birliğin güçlenmesi için dış ilişkilerde barışın egemen olması zorunluydu. İkinci mesele de Fransa meselesi olmuştur. Bismarck, Fransa'nın Almanya karşısındaki ağır yenilgisini, milli haysiyetine düşkün Fransız milletinin kolay kolay hazmetmeyeceğini ve bu yenilginin intikamını bir an önce almak için ilk fırsatta faaliyete geçeceğini biliyordu. Üstelik yenilginin acısından başka, Almanya Fransa'dan Alsace ve Lorraine gibi iki bölgeyi de alarak kendi topraklarına katmıştı. Fransızların bu toprak kaybına da uzun süre tahammül etmeleri beklenemezdi. Bu sebeplerden dolayı Fransa'nın bir intikam savaşına girişmesi ihtimali Bismarck'ın başlıca endişesi olmuştur. Çünkü Bismarck biliyordu ki,

---

<sup>32</sup> Ramazan Çalık, Fatih Çolak, "Almanların Denetimindeki Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Kuruluşundan I. Dünya Savaşına Kadar Faaliyetlerine Genel Bir Bakış", Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslar arası Tarih Sempozyumu: Berlin Konferansından Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye, İzmir 12 Ekim-14 Ekim 2011, s.3. Basılmamış bildiri.

Fransa'nın Almanya'ya karşı girişeceği bir savaşta, 1870-71'de olduğu gibi, diğer büyük Avrupa devletleri seyirci kalmayacaklar ve bu savaşa bulaşacaklardı. Eğer Almanya, Fransa ile yine tek başına kalırsa, o zaman mesele yoktu ve Almanya ikinci bir zaferden de ümitli olabilirdi. Fakat diğer devletlerin de katılacağı bir savaşın sonucu Almanya için zafer olabilir miydi? Ve o zaman Alman birliği devam edebilir miydi? Dağılmaz mıydı? Öte yandan şu da bir gerçektir ki, 1870-71 tecrübesinden sonra Fransa, Almanya'nın karşısına tek başına çıkmayacak ve muhakkak yanına bir büyük Avrupa devletini alacaktı. Şu halde, Almanya'nın dış münasebetlerinde barışa sahip olabilmesi için, Fransa'nın bir intikam savaşı açması önlenmeli ve bunun için de Almanya, Fransa'nın yanına çekebileceği devletlerle iyi geçinmeli ve Fransa'yı yalnız bırakmalıydı. Kısacası, 1871'den sonra Alman dış politikasının iki temel ilkesi barış ve barışın korunması için de Fransa'nın yalnız bırakılması olmuştur<sup>33</sup>.

Kayser I.Wilhelm 1871 senesinde meclis açılış konuşmasında, yeni Alman İmparatorluğu'nun hiçbir yeni toprak talebinde bulunmayacağını, Avrupa'da barışın güvenilir bir elemanı olacağını ve bütün enerjisini iç kalkınmaya harcayacağını, ifade etmiştir. Böylece, Almanya içerisinde bulunduğu durumdan memnun olduğunu, kendisini tamamladığının ve kimsenin toprağında gözünün olmadığını mesajını veriyordu<sup>34</sup>.

Rekabetçi kapitalizmden emperyalizme geçişi, üretimin yoğunlaşması ve sermayenin merkezileşmesi belirlemektedir. Kendi durumunu korumak veya iyileştirmek isteyen kapitalistlerin giriştikleri rekabet, üretim tekniklerinin gelişmesi sonucu, bu teknik ilerlemeye ayak uyduramayan kapitalistleri saf dışı bırakmaktadır. Bu durum ise, fiyatları düşürme yoluyla rakiplerini iflasa sürükleyen güçlü bir kapitalistler grubu ortaya çıkarır. Teknik gelişme, işçi başına düşen makine ve araç sayısının artmasını sağlar. Böylece üretim daha büyük ve daha modern işletmelerde yoğunlaşır. Rekabetçi kapitalizm devrinde, küçük bireysel işletmelerin genişlemek veya yeni teknolojiye ayak uydurmak için gerekli olan sermaye, genellikle şirketlerin

---

<sup>33</sup> Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi..., s.20-21.

<sup>34</sup> Yunus Kosal, Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Almanya, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2000, s.92.

kendi kaynaklarından sağlanabiliyordu<sup>35</sup>. Dünya ekonomisi 19. yüzyılda artık eskisi gibi bölgesel değil, bir bütün haline gelmiştir. Bu bütünlükten dolayı da pazarlar artmış ve çok daha geniş bir alana yayılmıştır. Pazarların artması ve genişlemesi sonucunda piyasada iş yapabilmek ve var olabilmek için modern teknolojinin olanaklarından faydalanarak kaliteli ve ucuz üretim yapılması zorunlu hale gelmiştir.

Kapitalist gelişmesini daha geç tamamlayan Almanya ise, çok daha modern teknoloji ile başlamak durumunda kalmış ve daha hızlı bir tekelleşme sürecine girmiştir<sup>36</sup>. Çünkü Almanya içinde de dış ticaret için kolonileşmeye yönelme havası hemen her kesimi kapsamıştı. Bu durum özellikle 1879 senesinden sonra serbest ticaretten dönülüp, gümrük korumacılığına geçildiği dönemde büyük sanayicilerin, bankacıların ve büyük tüccarların öncülüğü ile büyük bir ivme kazanmıştır. Broşürler bastırılarak Almanya'nın artık kolonyal bir güce erişmesi gerektiği bildirilmiş ve bu yönlerdeki duygular kabartılmıştır. Çeşitli kuruluşlar, Almanya'nın sürekli büyüyen bir güç olduğunu ve bundan dolayı da Alman sanayisinin gelecekte hammadde ve pazar sıkıntısı çekeceğini, bu yüzden şimdiden yeni dış pazarların hazırlanması gerektiğini vurgulamışlardır<sup>37</sup>. Arthur Dick, "*Alman Emperyalizmi*" isimli kitabında İmparatorluğun selametinin Güney Afrika'ya el uzatmakta olduğunu, böylece Anadolu'ya ve oradan da Hint Denizi'ne ulaşılabileceğini ve buralardan da Almanya'nın hammaddesinin karşılanabileceğini vurguluyordu<sup>38</sup>.

Alman kapitalizmi 19. yüzyıl sonlarında dünya kapitalizminin en genç, en dinç ve en hırslı çocuğu olarak sahneye çıkmıştır. Dünyanın paylaşılmasına geç katıldığı halde Afrika'da<sup>39</sup>, Almanya'nın payına önemli parçalar düşmüş fakat bu sömürüler

---

<sup>35</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara 1982, s.5-6.

<sup>36</sup> Kurmuş, age., s.5.

<sup>37</sup> Kobal, agt., s.93.

<sup>38</sup> Karl von Winterstetten, *XX. Yüzyıl Başında Alman Emperyalizmi ve Türkiye/Orta Avrupa Politikasında Yeni Amaçlar Berlin-Bağdat*, (Yay. Haz. Faruk Yılmaz), Ankara 2002, s.86.

<sup>39</sup> Kıtanın içlerinde ilk emperyalist, Belçika Kralı Leopold olmuştur. 1876'da Brüksel'de topladığı konferansta Avrupalılara, Afrika'ya uygarlığı götürmeyi (!) önerdi. Fransa ve İngiltere bu öneriyi benimsediler. 1880'lere gelindiğinde ise Afrika bölüşülmüştü. 1884'te Dr. Carl Peter adlı ilk Alman kolonyalist Doğu Afrika'ya ayak basmıştır. 1895'te Almanya ele geçirdiği 60.000 mil karelik toprağı Doğu Afrika Alman Protektorası (*koruma ve denetimi altında*) olarak ilan etti. (İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, İstanbul 2008, s.27 (Kısaltma: *Alman Nüfuzu*)) 1884-1885 yıllarında da Doğu ve Güneybatı Afrika, Kamerun, Togo ve Büyük Okyanus'ta bazı adaları ele geçirmiştir. (Murat Özyüksel, *Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul 1988, s.41) Daha sonra bunlara ilave olarak 1888-89 yıllarında aşağıda

genç Alman kapitalizminin yayılma hırsını doymamıştır<sup>40</sup>. 1914 yılına gelindiğinde bile Almanya, Afrika kıtasında halâ, dokuz yüz altmış bin mil karelik toprağa sahipti. Oysa aynı dönemde İngiltere'nin üç milyon yedi yüz bin mil ve Fransa'nın da dört milyon mil kareyi aşan kolonileri vardı<sup>41</sup>. O halde gözler, henüz endüstrileşemeyen ve zengin kaynaklara sahip olan Rusya, Osmanlı, İran ve Çin gibi, geleneksel imparatorluklara dikilmiştir. Rusya, Almanya'nın iktisadi zenginliğine yöneldiği ülkelerin başında gelmektedir. Almanya, Rusya ile bir ticari anlaşma yapmış ve İngiltere'den daha ucuza mâl ettiği ürünlerini Rusya'ya satarak Rusya'nın hammaddelerini çekmeye başlamıştır. Ancak, Rusya çok öncelerden endüstrileşmeye adım atmıştı. Bundan dolayıdır ki Avrupalı ülkelere pazar olmaktan çok çabuk çıkmıştır. 1895 yılına gelindiğinde ise Almanya Rusya ile olan ilişkilerini geliştirmeye yoğunlaşmıştır. 3 Mayıs 1895 tarihinde Eulenburg'un Holstein'e yazmış olduğu bir yazıda; İngiltere'nin gelecekte, özellikle ticari alanda Almanya'nın en büyük düşmanı olacağını, bu sebeple şimdiden Almanya'nın Rusya'nın yanında yer alması gerektiğini, ifade etmiştir. Bunun ardından ise Rusya ile Almanya, Çin üzerindeki emellerinde beraber hareket etmeye karar vermişlerdir<sup>42</sup>. 8 Aralık 1895 tarihinde Berlin'de çıkan "*Alldeutsche Blätter*" isimli haftalık gazetede ise Rusya'nın da Almanya ile hareket etmesi gerektiği vurgulanıyordu. Yazıda, "*Rusya boğazları istiyorsa bunun yolu Berlin'den geçer...*" deniliyordu. Diğer bir yandan da Almanya'nın Boğazlarda İngiltere yerine Rusya'yı tercih edeceği ifade ediliyordu<sup>43</sup>.

Almanya'nın yönelebileceği bir diğer çıkar alanı da Çin'di. Özellikle Almanya'nın Fransa'yı savaşta yenilgiye uğratmasından sonra askeri prestiji artmış ve Çin de Almanya'dan askeri uzmanlar istemişti. Çin'e giden Alman komutanlar

---

belirttiğimiz yerler Almanya'nın eline geçmiştir. 1- Yeni Gine Adası: 785.753 km<sup>2</sup> yüzölçümü açısından dünyanın en büyük ikinci adasıdır. 2- Bismarck Takım Adaları: Papua Yeni Gine'nin bir parçası olup batı Pasifik Okyanusu'ndaki kuzeydoğu Yeni Gine sahilleri uzağında bulunan bir grup adadır. 3- Salomon Adaları: Yeni Gine'nin güneydoğusunda, Güney Pasifik'te bulunan adalar topluluğudur. 4- Marshall Adaları: Pasifik Okyanusu'nda bulunan adalar topluluğudur. 5- Samoa'nın bir bölümü; Güney Büyük Okyanus'ta adalardan oluşan bir devlettir. (Winfried Baumgart, Deutschland im Zeitalter des Imperialismus (1890-1914): Grundkräfte, Thesen und Strukturen, Frankfurt (M), Berlin, Wien: Ullstein 1972, s.65.)

<sup>40</sup> Lothar Rathmann, Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi, (Çev. Ragıp Zarakolu), İstanbul 1982., s.7; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.18.

<sup>41</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.27.

<sup>42</sup> Greogor Schöllgen, Imperialismus und Gleichgewicht-Deutschland, England und die orientalische Frage (1871-1914), Oldenburg Verlag, München 1984, s.63.

<sup>43</sup> PA-AA, R 14114, Türki No: 189, Bd.1, Alldeutsche Blätter, No: 49, 8.12.1895.

1894-95 Çin-Japon savaşında görev almışlardı. Çin, Almanya'dan ilk borcunu 1895 yılında almış ve aynı yıl içerisinde Deutsche Asiatische Bank (Alman Asya Bankası) Çin'de faaliyetlerine başlamıştı. 1905 yılına gelindiği zaman Çin'deki Alman yatırımları yedi yüz milyon Mark'a ulaşmıştı. Bunca gelişmeye rağmen Çin, hızla modernleşen ve daha saldırgan hale gelen Japonya'ya boyun eğmiş ve Almanya'nın Çin'deki hayalleri de suya düşmüştü. İngiltere ve Fransa ise daha önce Uzakdoğu'ya yerleşmişlerdi. Ayrıca Almanya Uzakdoğu'yu kontrol altında tutacak deniz gücüne de sahip değildi<sup>44</sup>. Afrika paylaşılmıştı, Rusya ve Uzakdoğu'dan da pay alamayacağını anlayan Almanya, zengin kaynaklara sahip ve kendisine daha yakın olan Yakın Doğu'ya yönelmiştir.<sup>45</sup> Almanya'nın Yakın Doğu'ya ilgi duyması bir rastlantı olmayıp gelişen Alman ekonomisinin kaçınılmaz bir sonucudur.<sup>46</sup> Almanya müttefiki Avusturya aracılığıyla Balkanlar'dan Osmanlı'ya ve İran'a uzanabileceğini hesaplıyordu. İran'a yerleşmek için hiçbir engelle karşılaşmayan Almanya aksine davetkâr bir ortam bulmuştu. Fakat İngiltere'nin Güney İran'daki, Rusya'nın da Azerbaycan ve Horasan bölgesindeki emelleri Almanya'yı devre dışı bırakmıştı<sup>47</sup>. 1903 senesinde Lord Ellenborough, İngiltere'de Lordlar Kamarası'nda: "*Basra Körfezi kıyılarında Alman donanması görmektense Rusya'yı İstanbul'da görmeyi tercih ederim*" sözleriyle, Almanya'nın İran'daki iştahına dikkat çekmiştir<sup>48</sup>.

Bir yerde Almanya'nın Doğu'ya yönelmesi zorunluluklardan meydana gelmiştir. Kendisine hammadde ve pazar arayan Almanya'nın işi hiç de kolay görünmüyordu. Çünkü İngiliz sermayesinin Osmanlı İmparatorluğu'na girişi, İngiltere'nin dünyanın en güçlü devleti olduğu ve serbest ticaret ilkelerinin geçerli olduğu bir dönemde gerçekleşmiştir. Fakat Alman sermayesinin girişi ise emperyalistler arası rekabetin yoğunlaştığı bir döneme rast gelmektedir<sup>49</sup>. Görünürde Almanya, İngiltere ve Fransa gibi kolayca kolonyalist bir imparatorluk kuramayacaktı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu'nun, İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı belirgin bir düşmanlığı vardı. Osmanlı yönetici çevreleri ve ülkenin aydınları

<sup>44</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.19-21.

<sup>45</sup> Soy, age., s.146.

<sup>46</sup> Önsoy, aage., s.44; Oğuz, age., s.134.

<sup>47</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.23.

<sup>48</sup> Ivar Spector, The First Russian Revolution, A Spectrum Book, Prentice-Hall Inc., 1962, s.49'dan nakleden: Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.23.

<sup>49</sup> Pamuk, age., s.89.

Almanya'yı bir dost olarak görüyorlardı<sup>50</sup>. Almanya, Osmanlı Devleti'ni kendisine daha iyi bağlamak için önce askeri ve iktisadi yollarla nüfuz etmeye çalışmıştır. Netice itibari ile yukarıda da belirtildiği gibi 1883'te Alman askeri heyetinin gelişi, 1889'da Anadolu demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi, 1890'da yapılan Türk-Alman Ticaret Antlaşması<sup>51</sup> ve 1903 yılında Bağdat Demiryolu Projesi'nin Almanlara verilmesi, Osmanlı-Alman ilişkilerinin boyutunu değiştirmiştir.

İngiltere, Alman ilerlemesi karşısında geri çekilmek zorunda kalmış ve elindeki mevzileri kaybetmemek için uğraşmıştır, ancak yine de halen üç kıta üzerinde zengin kaynaklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nu Alman emperyalizmine terk etmek zorunda kalmıştır<sup>52</sup>. Osmanlı ile Almanya arasındaki yakınlaşmadan dolayı Osmanlı İmparatorluğu İngiliz emperyalizminin etkisinden yavaş yavaş çıkarak Alman emperyalizminin etkisi altına girmiştir.

## 2.1- Alman İmparatorluğu'nun Osmanlı İmparatorluğu'na Yönelişi

Kapitalizmin yeni serpidiği dönemden itibaren Almanya gözlerini Osmanlı İmparatorluğu'na çevirmişti. Almanya'nın önde gelen iktisatçılarından Roscher 1848'de "*Küçük Asya, imparatorluk dağılınca Almanya'nın payına düşecektir.*" diyordu, diğer yandan Lassale de, Türk mirasının Almanya'nın payına düşeceğini

---

<sup>50</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.24-25.

<sup>51</sup> 20 Mart 1862 yılında Alman devletleri ile Osmanlı devleti arasında bir ticaret antlaşması (Gümrük Birliği) yapılmıştı. 26 Ağustos 1890'da Alman İmparatorluğu ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yeniden bir ticaret antlaşması gerçekleşmiştir ve bu antlaşmaya göre eski antlaşmada yer alan Almanya lehine olan imtiyazlar artırılmıştır. Denizcilikte çok başarılı olamayan Almanya ürünlerini Osmanlı'ya demir yoluyla ulaştırıyordu bu sebepten dolayı Almanya demir yolu yapımına çok önem vermiştir. Netice itibari ile 1909 yılında Almanya'nın ticaret bilançosuna göre Avusturya, Romanya, Bulgaristan ve Osmanlı İmparatorluğu ile karadan yapmış olduğu ticaretin hacmi 8 milyar 238 milyon Mark iken, deniz aşırı bölgelerle olan ticaret hacmi 6 milyar 862 milyon Mark tutarındadır. (Ortaylı, Alman Nüfuzu, s. 57-58.) Söz konusu olan bu Antlaşma, Alman malları üzerinde farklılaştırılmış gümrük oranları konulmasını öngörüyordu. Türkiye'ye bazı malların ticareti üzerinde tekel oluşturma hakkı veriyordu. Bunun yanı sıra Türkiye, sözleşmeye göre benzer Türk mamülleri üzerine konulacak olan vergiler oranında, Alman malları üzerine ek vergiler koyma hakkına sahipti. Gümrük vergileri altın ve gümüş kuru üzerinden hesaplanacak ve ödenecekti. Sözleşme 1-13 Mart 1891 tarihinde yürürlüğe girecek, her 7 yılda bir gözden geçirme hakkı saklı tutularak, 21 yıl süreyle geçerli olacaktı. Birçok Alman yazara göre bu antlaşma, Almanların Türkiye'nin çıkarlarına ne kadar önem verdiklerinin bir kanıtıdır. Ancak genel anlamda bu antlaşma, Almanları Türkiye'deki siyasi otoritelerini artırmak amacına dönük bir jest olarak görülebilir. (Bk. Novıçev, age., s.72-73.)

<sup>52</sup> Kurmuş, age., s.149.

söylemekteydi. Yani Almanlar Osmanlı Devleti'nin paylaşılması durumunda Anadolu'nun kendilerinin hakkı olduğunu savunuyorlardı<sup>53</sup>. Bunun dışında yüzyılın sonuna doğru bazı Alman çevreler bir Türk-Alman birliğinin kurulmasından söz ediyorlar ve bu birliğin ekonomik ve siyasi olarak hem Türklerin hem de Almanların işine yarayacağını savunuyorlardı. Dr. Sprenger 1886'da yazmış olduğu bir eserinde *“Henüz yükselme fikrinde bulunan bir milletin eline geçmemiş bir yer varsa o da Doğudur. Almanlar fırsatı kaçırmayıp oraları kolonize ederlerse Dünya'nın taksiminde en kârlı millet olmuş olurlar. Orada eli silah tutan birkaç yüz bin Alman oturacak olursa, kayserimiz Asya içlerine el uzatabilir. Bu sayede bütün Asya'da barış ve huzur sağlanabilir. Ticaret de, sanat da yerini alır.”* diye yazmıştı. Bazı Almanlara göre; Türkler ellerinde bulunan, bir milyon üç yüz yirmi bin kilometre karelik toprağı işletmesini ve imar etmesini bilmiyorlardı ve bu kadar geniş bir yerde sadece 14 milyon insan oturuyordu. O halde burası tam kolonizasyon yapılacak bir yerdi. Ayrıca bu bölge elde edilirse, Amerika ve diğer memleketlere göç etmiş olan yüzbinlerce başıboş biçare Alman'a oturacak yer ve kazanç getirecek bereketli topraklar hazırlanmış olacaktı<sup>54</sup>. Böylece dış ülkelere gerçekleşen Alman göçü engellenebilecekti. Karl von Winterstetten gibi o dönemin bazı Alman yazarları, her sene başka ülkelere gitmek zorunda kalan binlerce Alman'ın bir yerde toplanması sonucunda on sene içerisinde iki milyona yakın bir koloninin oluşacağını ve giden Almanlar sayesinde Amerika gibi düşmanlarının daha fazla güç kazanamayacaklarını savunuyorlardı. Bu yazarlar, yukarıda sözü edilen olaylardan dolayıdır ki Alman hükümetinin en birinci düşüneceği şeyin bir Alman sömürgesi teşkil etmek olduğunu yazıyorlardı<sup>55</sup>.

Sultan II. Abdülhamid döneminde Almanlar ile Türkler arasında menfaate dayanan bir dostluk başlamıştır. Almanya, 1871 senesinde milli birliğini tamamlamış ve takip ettiği siyasi ve iktisadi politikalar sayesinde Avrupa'nın en güçlü devletleri arasına girmeyi başarmıştır. İngiltere, 1878 yılına gelindiğinde artık Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumaktan vazgeçmiştir. Bu zamana kadar Almanya, Osmanlı İmparatorluğunda nüfuz bölgesi edinmek için etkin bir politika

---

<sup>53</sup> Rathmann, age., s.9; Soy, age., s.187.

<sup>54</sup> Bk. Winterstetten, age., s.81-84.

<sup>55</sup> Winterstetten, age., s.79.

takip etmemiş ve Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkilerini Rusya ve Avusturya-Macaristan ile olan ilişkilerine göre düzenlemiştir. Fakat sanayisinin giderek gelişmesi sonucunda Almanya hammaddeye ihtiyaç duymuş ve bu tutumunu değiştirmek zorunda kalmıştır. İngiltere gibi deniz gücüne sahip olmayan Almanya “*Drang nach Osten*” (*Doğuya yöneliş – Doğuya nüfuz etme*) politikasını geliştirmiş ve bu politika çerçevesinde tek umudu Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu Avrupa’da bulunan sanayi merkezlerine daha yakındı, ayrıca Avrupa’da gelişen sanayi faaliyetleri için Osmanlı coğrafyası iyi bir hammadde kaynağı ve iyi bir pazardı.

Almanya Başbakanı Bismarck’ın Doğu’ya ilgisi 1877-1878 Türk-Rus Savaşında Osmanlı Devleti’nin yenilmesi sonucunda imzalanan Ayastefanos Antlaşması sonucunda ortaya çıkmıştır. Ayastefanos Antlaşması sonucunda Osmanlı Devleti büyük toprak kaybına uğramıştı. İngiltere ve Avusturya bu durumu kendi aleyhlerine değerlendirmişler ve antlaşmaya karşı çıkmışlardı. Bunun sonucunda Bismarck Avrupa’da dengenin ve barışın bozulacağından korkmuştu ki böyle bir durumdan “Genç Almanya” zarar görürdü. Böylece Bismarck Berlin’de bir kongrenin toplanmasını talep etmiş, talebi kabul görünce kendisinin başkanlığında “Berlin Kongresi” toplanmıştır. Bismarck kongrenin başında Osmanlı heyetine durumu şu şekilde ifade etmiştir: “*Kongrenin Osmanlı Devleti için toplandığını zannetmeyiniz. Eğer Ayastefanos Antlaşması Avrupalı devletlerin menfaatlerine dokunmasaydı bu kongre toplanmazdı*”<sup>56</sup>.

Almanya’nın o dönemde İngiltere, Fransa ve Rusya karşısında daha etkili bir mücadele verebilmesi için Osmanlı Sultanı’nın dostluğuna ve İslam milletlerinin desteğini alabilmesi için de Sultan’ın halifeliğine ihtiyacı vardı. Bütün bu ince hesapları yapan II. Wilhelm<sup>57</sup> Osmanlı Sultanı’nı Kasım 1889’da İstanbul’a gelerek ziyaret etmiştir. Tabii ki ilişkilerin yoğunlaşması sadece buna bağlı değildi. II. Abdülhamid de Almanlara yakınlık duymuştur<sup>58</sup>. Yakın Doğu’ya yerleşecek olan Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya’ya karşı daha etkili bir mücadele verebilirdi.

---

<sup>56</sup> Ali Fuat Türkgeldi, Mesail- Mühime-i Siyasiye, Cilt 2, Ankara 1955, s.65.

<sup>57</sup> II. Wilhelm’in fotoğrafı için bk. Ek. 37.

<sup>58</sup> Kemal Turan, Tarih Boyunca Türk Alman İlişkileri, İstanbul 1997, s.33.



İslam âleminin lideri ve halifesi olan II. Abdülhamid'in dostu ve İslamcılık politikasının destekleyicisi sıfatıyla sömürgelerde yaşayan Müslümanları İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı istediği gibi kullanabilir, şayet günün birinde İngiltere ile savaşa tutuşacak olursa da onu Uzak Doğu'ya giden yollarda vurabilirdi<sup>59</sup>. İngiltere ile savaşa tutuşma ihtimali her zaman vardı. Çünkü Almanya'nın dünya çapında ticareti artıyor ve harp filosu güçleniyordu. Bu sebeple Alman askeri otoriteleri Anadolu'nun askeri yönden de önemini belirtmeye çalışıyorlardı. Çünkü herhangi bir savaşta İngiltere'yi adalarında mağlup ederek barışa zorlamak pek mümkün görünmemekteydi<sup>60</sup>.

Dönemin Almanya Şansölyesi Bismarck için Türkiye ile işbirliği yapmak şu anlama gelmekteydi: Rusya ile her hangi bir husumet içerisinde bulunulursa veya Rusya ile anlaşamayacakları bir durum söz konusu olursa, o zaman Türkiye, Almanya için büyük bir destek olacaktı. Ayrıca Şovenizm, Panslavizm ve Almanlara karşı olan çeşitli unsurlar saldırıya geçecek olurlarsa da Türkiye'ye müdahale etmek görev icabı, kaçınılmaz bir vaziyet alacaktır. Bunun dışında Bismarck'a göre, Türkiye Almanya için tamamen zararsızdır, ne zararı olabilirdi ki, Almanya'nın düşman kabul ettiklerini aynı zamanda Türkiye'de düşman kabul etmekteydi. Osmanlı'yı her hangi bir Rus, Fransız ya da İngiliz tehdidine karşı yardımcı olarak kullanmak istemekteydi<sup>61</sup>. Bismarck, başbakanlığından sonra 1892 senesinde Hamburger Nachrichten'e verdiği bir demecinde açıkça: "*Türkiye, Almanya'nın düşmanı olabilecek Rusya'ya karşı bir maşa olabilir...*" cümlesini sarf etmiştir<sup>62</sup>. Ayrıca yukarıda anlatılan olayların dışında Türklerin yok edilmesi Almanya'ya bir şey kazandırmayacak aksine tamamen İngiltere'nin lehine olacaktı<sup>63</sup>.

Bismarck döneminde elde edilen sömürgeler, toprak bakımından yerleşmeye müsait değildi, böylece yayılma gücü çekilmiş ve bu durum yeni nüfuz alanları elde etmeyi gerektirmiştir. Anadolu bu bakımdan oldukça müsait şartlar ihtiva ettiğinden Alman yöneticilerinin dikkati de Anadolu'ya çevrilmiştir. Artan Alman

---

<sup>59</sup> Önsoy, age., s.16.

<sup>60</sup> Yılmaz, age., s.27.

<sup>61</sup> Schöllgen, age., s.33.

<sup>62</sup> Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)", Türkler, Cilt 13, Ankara 2002, s.59.

<sup>63</sup> Winterstetenn, age., s.52.

endüstri gücü için hammadde ihtiyacının karşılanması ve gelişen ticaret için de üretilen ürünlerin satılması ve pazarlanması yönünden Anadolu, gayet uygun özelliklere sahip bir coğrafyaydı. Alman iş adamları ise bu meselenin çözülmesi için Anadolu’da Alman nüfuzunun yerleşmesini zaruri görmekteydiler. Almanya’daki entellektüeller de bu görüşü destekliyorlardı. Ünlü tarihçi Ranke, “*Almanya’nın ekonomi yönünden geleceği İstanbul’un mukadderatına bağlıdır*” diyordu. Alman matbuatında geniş yankılar uyandıran bu fikirler, halkı da etkiliyor ve halk arasında Anadolu toprağının verimliliği, havası ve suyunun güzelliği ile geniş imkânlarla sahip olduğu dile getiriliyordu<sup>64</sup>. Yani Sömürgecilik yarışında geç kalan Almanya kendisine yakın olan ve zor durumda olan Osmanlı topraklarına gözlerini dikmiştir. Almanya buraları işgal etmek yerine bu topraklarda iktisadi ve ticari nüfuz kazanma yolunu tercih etmiştir. Almanya bu amaç doğrultusunda aslında verimli olan fakat kullanılmayan Anadolu topraklarını işlenebilir hale getirmeyi hedeflemiştir<sup>65</sup>. Türkiye’nin sürekli varlığı Alman çıkarlarına her bakımdan hizmet edecekti. Alman İmparatoru hiçbir olanağı azamisinde sömürmekten geri kalmayacaktı<sup>66</sup>.

Kısacası Almanya, Osmanlı’yı etkisi altına almak zorundaydı. Ekonomik ve stratejik yönlerden dolayı Anadolu ile yakından ilgilenilmeye başlanmıştı. Bu bağlamda 1880 senesinde Berlin’de, Almanların Anadolu’daki nüfuzlarını desteklemek amacıyla, elli milyon Marklık bir sermaye ile bir ticari dernek kurulmuştur. Almanların önde gelen haritacılarından olan Kiepert, düzenli olarak Osmanlı Devleti’nde araştırma yapmak amacıyla görevlendirilmiştir<sup>67</sup>. Alman nüfuzunun yerleşmesinde dünya konjonktürü, Osmanlı İmparatorluğu’nun iç, siyasi-iktisadi durumu ve egemen ideolojisi etken öğeler olmuştur<sup>68</sup>.

---

<sup>64</sup> Yılmaz, age., s.27.

<sup>65</sup> Soy, age., s.148.

<sup>66</sup> Oğuz, age., s.132.

<sup>67</sup> Soy, age., s.187.

<sup>68</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.12.

## 2.2- Osmanlı İmparatorluğu'nun Alman İmparatorluğu'na Yönelişi

Osmanlı İmparatorluğu'nun, Kırım Savaşı'ndan sonra artık kendi gücüyle ayakta duramayacağı anlaşılmıştı, dolayısıyla Avrupalı devletlerle iyi ilişkiler kurarak imparatorluğun devamı sağlanabilirdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu, 1871 yılına kadar Fransa'ya, 1871'den sonra bir süreliğine Rusya'ya ve daha çok da İngiltere'ye dayanmıştır<sup>69</sup>. Fakat Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere'nin 1877-78 Rus Savaşı'ndaki kararsız tutumundan dolayı ve Berlin Kongresi'ndeki fırsatçılığıyla Kıbrıs'a yerleşmesi sebebiyle dış politikasını yeniden gözden geçirmiştir<sup>70</sup>. İngiltere, Berlin Konferansından önce o tarihe kadar koruduğu Osmanlı'yı artık korumaktan vazgeçmiştir<sup>71</sup>. Bu zamana kadar Osmanlı Devleti üzerinde siyasi ve ekonomik imtiyazlar elde eden İngiltere, Berlin Kongresinden önce ilk olarak Rusya ile daha sonra da Osmanlı Devleti ile gizli anlaşmalar yaparak Kongre'de kendi çıkarları için en uygun kararların alınması için çaba sarf etmiştir. İngiltere 4 Haziran 1878'de Babiâli ile yaptığı gizli anlaşmaya göre, Berlin'de Osmanlı Devleti'ne vereceği desteğe karşılık Kıbrıs Adası'nı işgal hakkı istemiştir. Bu isteği devlet ricali tarafından hoşnutsuzluk yaratmış, fakat kabul edilmiştir.<sup>72</sup> Çünkü İngiltere, bu isteği kabul edilmediği takdirde Berlin Kongresi barış şartlarını değiştireceği ve donanmasının cebren Kıbrıs'ı işgal edeceği tehdidinde bulunmuştur<sup>73</sup>. Fransa ise Berlin Kongresinden istediği gibi bir sonuç alamamış, fakat daha sonra Tunus'u işgal etmişti ve diğer büyük devletler de seslerini çıkarmamışlardı. İtalya da çok istediği Tunus'u alamayınca onun yerine Trablusgarp'ı işgal etmeye hazırlanmıştı.

Almanya; İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşılık Berlin Kongresinden her hangi bir çıkar sağlamamıştır. Bununla birlikte İngiliz, Fransız ve Rus sömürgelerinde yaşayan kalabalık Müslüman nüfusa karşılık Alman sömürgelerinde ise Müslüman hemen hemen yok denecek kadar azdı. Ayrıca, Almanya Osmanlı İmparatorluğundan hiçbir zaman toprak almamıştı<sup>74</sup>. Bunun haricinde İngilizler Arap halkını

<sup>69</sup> Karal, age., s.79.

<sup>70</sup> Önsoy, age., s.16-17; Soy, age., s.81.

<sup>71</sup> Hammer, age., s.2693.

<sup>72</sup> Ayfer Özçelik, Osmanlı Devleti'nin Çöküşünde Ekonomi-Politik Baskılar Üzerine Bir Denem (1838-1914), Ankara 1993, s.84.

<sup>73</sup> Karal, age., s.73.

<sup>74</sup> Oğuz, age. s.130; Earle, age., s.139.

Osmanlı'dan ayırma girişimlerinde bulunuyorlardı. Almanya ise bunun aksine güçlü bir Türkiye için çaba gösteriyordu<sup>75</sup>. 1871 yılında siyasi birliğini tamamlayan Almanya Bismarck'ın yönetiminde Avrupa'da büyüyor ve güçleniyordu. Prusya'nın askeri gücü zaten bilinmekteydi, fakat bunun yanında sanayisini de artık güçlendiren Almanya, Avrupa'nın yükselen değeri haline gelmişti. Osmanlı Devleti'nin ilerde Alman yanlısı bir politika izlemesinde ve Almanlarla birlikte hareket etmesinde Almanya'nın Osmanlı Devleti'nden görünürde herhangi bir çıkar sağlamamasının da etkisi büyük olacaktır.

Osmanlı yöneticileri açısından Almanya hızla gelişen, Fransa'yı 1870'te yenecek kadar güçlü ve modern bir orduya sahip olan, herhangi bir toprak talebi olmayan bir ülkeydi. Osmanlı Devleti kendinden sürekli toprak koparan Rusya, İngiltere ve Fransa karşısında Almanya'yı yeni bir denge gücü olarak görmekteydi<sup>76</sup>. Bununla birlikte II. Abdülhamid'in dış politikadaki temel prensibi, Osmanlı Devleti'nin diğer devletlerle sürekli barış içerisinde olması olmuştur. Sultan, devletin menfaatlerini göz önünde tutarak bir denge politikası takip etmiştir. Bunu sağlamak için de hiçbir devlete tam bağlanmak istememiştir. Kendisi bu siyasetini şu sözleriyle ifade etmektedir: *“Ben Alman Politikasına çok ehemmiyet vermekle beraber diğer büyük devletleri de gözden kaçırmaktan ve gücendirmekten daima sakındım. Politikamı daima terazi ile tarttım. İmparatorla şahsi dostlukta devamla beraber Rusya İmparatoru'na da fırsat düştükçe dostluk gösterdim. Coğrafi konumumuz bunu gerektiriyordu”*<sup>77</sup>. Çünkü Osmanlı Sultanı Almanya dâhil diğer devletlerin hiçbirisine tam olarak güvenemiyordu. Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti'ni ziyareti esnasında Sultan Abdülhamid kendisine *“Avrupa'da bir harp zuhur ettiği takdirde bizim tarafımıza geçersiniz değil mi Majeste?”* diye sorduğunda; Alman İmparator'u *“Aziz dostumuzsunuz, fakat size şimdiden söz vermek hakkına haiz değilim, bunu ancak o zaman düşünebilirim!”* cevabını vermiştir<sup>78</sup>.

---

<sup>75</sup> Turan, age., s.43.

<sup>76</sup> Rathmann, age., s.9.

<sup>77</sup> Ayşe Osmanoğlu, Babam Sultan Abdülhamid, İstanbul 2007, s.55.

<sup>78</sup> Osmanoğlu, aynı yer.

II. Abdülhamid, Avrupa siyasi durumunun giderek gerildiğini, umumi bir harbin kaçınılmaz olduğunu, çok hesaplı hareket edilmesi gerektiğini, Almanların askerlikte ve çalışkanlıkta iyi bir millet olmalarına karşılık, Rusların nüfus kuvvetine, İngilizlerin sinsi politikalarına dayanıp dayanılamayacağını kestirilemeyeceğini, İngiltere ve Fransa'nın gözlerinin daima Şark'ta olduğunu ifade etmiştir<sup>79</sup>. Fakat devleti kurtarmak ve İslam birliğini gerçekleştirebilmek için, devletlerarası ilişkilerde ve dış politikada bir yardımcı devlete muhtaç olduğunun da bilincindeydi. Her şeye rağmen dostluğuna güvenilecek ve yardımlarından faydalanılacak devlet olarak da Almanya'yı düşünmüştür. Netice itibari ile Almanya ile Osmanlı Devleti arasında bu güne kadar ciddi bir çatışma olmamıştı ve menfaatleri de genelde aynı olmakla birlikte ortak sınırları da bulunmamaktaydı. Almanya, Osmanlı Devleti için dost ve müttefik olabilecek bir devlet görünümündeydi.

Almanya'nın Berlin Kongresi'nde gösterdiği tutumun Osmanlı lehine yorumlanması ve Fransa karşısında parlak bir zafer kazanmış olması bu devlete karşı duyulan ilginin artmasına ve bir takım ümitlerin beslenmesine yol açmıştır. Berlin Kongresinden sonra Osmanlı tarafından Almanya'ya karşı olumlu düşünceler beslendiğinin en önemli kanıtı; Osmanlı ordusunun Prusya ordusu örneğinde yeniden teşkilatlandırılma arzusunun uyanmasıdır ve bu gaye için Almanya'dan askeri ve mülki memurların getirilmeye çalışılmasıdır<sup>80</sup>. Berlin Antlaşması Osmanlı Devleti'nin o tarihten sonra siyasetini belirleyen en önemli unsur olmuştur. Avrupa devletlerinden Almanya, Osmanlı yönetimiyle uyuşan otoritarizmi, hiçbir Müslüman sömürgesinin olmaması, Osmanlı topraklarında yayılma planının olmayışı gibi başlıca sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti'nin siyasetine uygun yegâne devlet olarak görülmüştü<sup>81</sup>.

Sultan II. Abdülhamid tarafından Almanya'ya karşı sürdürülen dostluk politikaları neticesinde, Almanya Osmanlı topraklarında ekonomik nüfuz bölgeleri tesis etmiştir. İstanbul'dan Basra'ya kadar uzanacak demiryolu hattının yapımı için Almanya'ya imtiyaz verilmiş, Almanya bununla da kalmamış söz konusu olan bu

---

<sup>79</sup> Yılmaz, age., s.30.

<sup>80</sup> Kemal Beydilli, II. Abdülhamit Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyet Hakkında, ÜEFTD, sayı 32, Mart 1979, s.481.

<sup>81</sup> Soy, age., s.82.

yolun her iki tarafında yirmişer kilometrelik bir saha içerisinde her türlü araştırma yapma ve o saha içerisinde bulunan yer altı ve yer üstü kaynaklarından da faydalanma hakkı elde etmiştir. Ayrıca, Fırat'ta ve Şattularap'ta nakliyat hakkına sahip olacak, Basra ve Bağdat kıyılarında da liman inşaatları gerçekleştirebilecekti. Bunlara karşılık Almanya'nın Osmanlı Devleti'ni siyasi alanda ve karşılaştığı sorunlar karşısında beklenildiği gibi desteklediği söylenilemez<sup>82</sup>.

Osmanlı Devleti'nin, o tarihe kadar dış politikasını dayandırdığı diğer büyük devletlerin durumlarında son yıllarda önemli değişiklikler meydana gelmişti. Almanya'nın dostluğunu elde etme uğruna İngiltere, Rusya ve Fransa'nın düşmanlıkları kazanılmış ve o vakitten sonra bu düşmanlıklar aktifleşmiş ve fiiliyata dökmüştür. Söz konusu olan bu düşmanlıkların belirgin bir sonucunu Balkan savaşlarında görmek mümkündür. Fransız Başbakanı Puankare, Balkan bağlaşması sonucunda çıkabilecek olan bir genel savaşta Rusya ile beraber olacaklarını ifade etmiştir, hatta bu yüzden bir büyük savaş çıkarsa Fransa'nın ve Rusya'nın, Almanya ve müttefiklerine karşı durumlarının gayet iyi olacağını söylemiştir. Fransız Başbakanının bu sözlerinden Rusya'yı Balkanlarda bir savaşın çıkması için kışkırttığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, Trablusgarp Savaşı esnasında Rusya'nın 1909 yılında İtalya ile yapmış olduğu antlaşmaya dayanarak Boğazların açılmasını istemesine Fransa az çok yardımcı olmuştur<sup>83</sup>.

Yukarda bahsedilen bütün olumsuzluklara rağmen Osmanlı Devleti'nin Berlin Kongresi'nden sonra Almanya'ya yaklaşmaya çalışması, devletin içinde bulunduğu dış siyaset şartları gereği kaçınılmaz bir hal almıştır. Almanya her şeye rağmen Osmanlı Devleti ile daha dostane ilişkiler geliştirmiş ve diğer büyük güçlerin aksine Osmanlı'ya yönelik yıkıcı emeller beslemediği yönünde Osmanlı Devleti yöneticilerini inandırmıştır. Osmanlı Devleti ile Prusya Devleti arasında 1700'lü yılların başından itibaren başlayan olumlu yöndeki ilişkiler 19. yüzyılın sonuna doğru her sahaya yayılmış ve I. Dünya Savaşına müttefik olarak girmeye kadar gitmiştir.

---

<sup>82</sup> Bk. Yılmaz, age., s.31.

<sup>83</sup> Yusuf Hikmet Bayur, Türk İnkılâb Tarihi, Cilt 2, Ankara 1983, s.508.

### 2.3- Almanya'nın Osmanlı'da Üstünlüğü Ele Geçirmesi

Avrupalı ülkeler 19. yüzyılın ortalarında sanayi devletleri olmuşlar, özellikle İngiltere ve Fransa dünyada güçlü sömürgelikler kurarak dünyayı paylaşmışlar ve büyük sanayi imparatorlukları haline gelerek düzenlerini kurmuşlardı. Almanya da 1871 senesinde Fransa'yı yenerek imparatorluğunu ilan etmiş ve gecikme ile de olsa sanayi devletleri arasına girmişti. Yeni kurulan bu imparatorluk da bir müddet sonra diğer egemen güçler gibi kendisine sömürgeler aramış ve deniz aşırı bölgelere uzanmıştır.

Almanya, Fransa'dan elde etmiş olduğu savaş tazminatının önemli bir kısmını sanayi teşebbüslerine yatırmış<sup>84</sup> ve oluşturmuş olduğu sanayisine hızlı bir şekilde hammadde ve pazar arayışı içerisine girmiştir. Alman kapitalizmi 19. yüzyıl sonlarında dünya kapitalizminin en genç, en dinç ve en hırslı çocuğu olarak sahneye çıkmıştır. Dünya'nın paylaşılmasına geç katıldığı halde Afrika'da Almanya'nın payına önemli parçalar düşmüş, fakat bu sömürüler genç Alman kapitalizminin yayılma hırsını doydurmamıştır<sup>85</sup>. O halde gözler henüz endüstrileşemeyen ve zengin kaynaklara sahip olan Rusya, Osmanlı, İran ve Çin gibi, geleneksel imparatorluklara dikilmiştir. Rusya, Almanya'nın iktisadi zenginliğine yöneldiği ülkelerin başında gelmektedir. Almanya, Rusya ile bir ticari anlaşma yapmış ve İngiltere'den daha ucuza imal ettiği ürünlerini Rusya'ya satarak Rusya'nın hammaddelerini çekmeye başlamıştır. Ancak, Rusya çok öncelerden endüstrileşmeye başlamıştı ve bu sebeple Avrupalı ülkelere pazar olmaktan çok çabuk çıkmıştır<sup>86</sup>. Yukarda bahsettiğimiz diğer devletlerden de pay alamayacağını anlayan Almanya, zengin kaynaklara sahip ve kendisine daha yakın olan Yakın Doğu'ya yönelmiştir<sup>87</sup>.

Napolyon savaşlarına kadar Osmanlı'nın dış ticaretinde ilk sırayı Fransa almaktaydı. Fakat savaştan sonra Fransa'nın bu üstünlüğünü İngiltere'ye kaptırdığı görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin elbette İtalya, Avusturya-Macaristan gibi diğer

---

<sup>84</sup> Önsoy, age., s.46.

<sup>85</sup> Rathmann, age., s.7; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.18.

<sup>86</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, 19-20.

<sup>87</sup> Soy, age., s.146.

devletlerle de ticari münasebetleri vardı, ancak bu ülkeler arasında Osmanlı dış ticaretinde en büyük payı olan devlet İngiltere idi ve bu üstünlüğünü de 1870'lerin sonundan itibaren Osmanlı pazarlarında bazı kayıplara uğradıysa da I. Dünya Savaşına kadar devam ettirmeyi başarabilmiştir. Büyük bir sanayileşme teşebbüsüne girişen Almanya 19. yüzyılın son çeyreğinde bütün dünya pazarlarında İngiltere'nin kuvvetli bir rakibi<sup>88</sup> olarak ortaya çıkmıştır<sup>89</sup>. İngiltere bu rekabetten çekinmiş ve en azından sömürülerindeki pazarları koruma çabaları göstermiştir. 1886 yılına kadar "serbest ticareti" savunan İngiltere bu tarihten sonra İmparatorluk içi ekonomik ilişkilere ağırlık vermeye başlamıştır. Sömürgelerle olan ticaretin artmasını sağlamak maksadıyla sömürgelerin önemli kentlerinde "Ticaret Komiserlikleri" kurmuş ve bu komiserlikler Londra'dan yönetilmişlerdir<sup>90</sup>.

Her ne kadar sanayi devrimi İngiltere'de başlamışsa da ikinci kuşak makine ve kimya sanayi devrimlerinin önderliğini Almanya yapmıştır<sup>91</sup>. Almanya ile İngiltere'nin dünya çapında ekonomik alanda rekabet içerisinde olmaları Osmanlı İmparatorluğu'nda da kendisini göstermiştir. İngiltere'nin Viyana Büyükelçisi Sir Kartwright İngiltere ile Almanya arasındaki rekabet için; "*Alman-İngiliz ihtilafının esası Türk meselesidir.*" diyordu. Almanya modern ekonomisini tekelci bir biçimde kurmuştu, bunun sağladığı olanaklarla dünyadaki etki alanını İngiltere'nin zararına genişletmiştir<sup>92</sup>. Osmanlı ile Almanya arasındaki yakınlaşmadan dolayı Osmanlı İmparatorluğu İngiliz emperyalizminin etkisinden yavaş yavaş çıkarak Alman emperyalizminin etkisi altına girmiştir. Türkiye'nin İngiliz emperyalizmi yörüngesinden çıkıp Alman emperyalizm yörüngesine girmesini ünlü Whittall ailesinin son temsilcilerinden olan E. Whittall şu şekilde özetlemiştir: "*Yıldan yıla Türkiye'deki ticaretimizin azaldığını görüyorduk. Buna rağmen her şeye göğüs gerdik ve canla başla çalıştık. Sonunda işlerin düzeleceğini sanıyorduk, fakat bir gün*

---

<sup>88</sup> 1900'lü yılların başına kadar Almanya ticari alanda rakiplerini geçerek bir dünya gücü haline gelmiştir. Almanya'nın demir üretimi 1887 ile 1911 yılları arasında % 287 artış gösterirken buna karşılığında İngiltere % 30,6' da kalmıştır. Aynı şekilde çelik üretimi artışı da 1886 ile 1910 yılları arasında Almanya'da % 1335 iken, İngiltere'de % 154,1 olarak gerçekleşmiştir. (Schöllgen, age., s.87; Ortaylı, Alman Nüfuzu , s.32-33.)

<sup>89</sup> Bk. Önsoy, age., s.80-81.

<sup>90</sup> Bk. Kurmuş, age., s.148.

<sup>91</sup> Sami Tulgar, Geçmişten Günümüze Türkiye-Almanya İlişkileri, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Strateji Bilimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Gebze 2006, s.66.

<sup>92</sup> Kurmuş, age., s.148.



*kendimizi kapı dışarı edilmiş bulduk. Kibarca, yavaş bir biçimde kapı dışarı edilmiştik*<sup>93</sup>.

Büyük güçlerin iştahlarının kabardığı bir dönemde, sömürgecilikte geç kalmış olan Almanya'nın toprak hesaplarını geri plana iterek Osmanlı piyasasına girmesi söz konusu olan bu büyük devletler nezdinde de epey huzursuzluk meydana getirmiştir. Türkiye'de Almanların sayısının giderek artmasına, ticareti ele geçirmelerine ve her alanda güçlenmelerine İngilizler gibi Fransızlar da isyan ediyorlardı. Fransa'da gazeteler daha 1885 yılında "*Berlin Türkiye'ye hâkim oluyor*", "*Eskiden bizden aldığı her şeyi Osmanlı artık Almanya'dan alıyor; Profesör, orduya hoca, uzmanlar... Osmanlı Bankası Deutsche Bank'ın tavsiyesi olmadan hareket etmiyor.*" diye yazmışlardı. Ya da : "*Yüzyıl boyunca Türkiye ile ticaretin tekeline neredeyse sahiptik, şimdi bu ülkeyi, işgal eden ve uygarlıklarını empoze eden Almanlara kaybediyoruz.*" şeklinde yorumlar yapıyordu<sup>94</sup>.

Daha önce İngiltere ile Fransa'nın girmiş oldukları Doğu pazarına 19. yüzyılda İtalya ile Almanya da adım atmışlardır. Fakat söz konusu olan bu pazara İtalya ucuz el emeği ile Almanya ise büyük ölçüde modern tekniğin verdiği olanaklarla giriyordu. Alman ticaret şirketleri önemli Osmanlı şehirlerinde temsilcilikler kurmuşlar, ithalatı ve ihracatı doğrudan kontrol etmişlerdir<sup>95</sup>.

İngiltere Alman ilerlemesi karşısında geri çekilmek zorunda kalmış ve elindeki mevzileri kaybetmemek için uğraşmıştır, ancak yine de Osmanlı İmparatorluğu'nu Alman emperyalizmine terk etmek zorunda kalmıştır<sup>96</sup>. Sadece Anadolu'da değil, doğu Rumeli'de de Alman mallarının pazarları istila ettiği, Triyeste ile Makedonya arasında Alman tüccarlarının faaliyetlerini artırdığı, bu sebeple Selanik ve çevresinde İngiliz çıkarlarının zedelendiği, Girit ve Şam'da Almanların İngilizlere en büyük rakip olarak ortaya çıktıkları, Beyrut'ta yünlü ithalatın tamamıyla Almaların eline geçtiği bildirilmekteydi. İngiltere görüldüğü gibi birçok yerde pazarlarını Almanlara kaptırmıştır. İngiltere Ticaret Dairesi uyarılar yayınlayarak özellikle Türkiye'de

---

<sup>93</sup> Sir Henry Osborn, Mance, "The Future of British Trade with Turkey, Journal of the Royal Center Asian Society, vol. xxx, 1943, s.17.

<sup>94</sup> Orhan Koloğlu, Avrupa'nın Kıskaçında Abdülhamit, İstanbul 1998, s.202-203.

<sup>95</sup> Önsoy, age., s.81.

<sup>96</sup> Kurmuş, s.149.

bulunan İngiliz tüccarların Alman ilerlemesine karşı yeni tedbirler almaları gerektiğini vurgulamaya başlamıştır<sup>97</sup>. İngilizler Büyükelçi'nin uyarılarına rağmen giderek azalan İngiliz ticaretinden daha büyük pay alabilmek için birbirileri ile kıyasıya mücadele ediyorlardı. Fakat Almanlar ise kendi aralarında iş bölümü yapmışlar ve her şirket farklı bir malın ithalatını veya ihracatını gerçekleştiriyordu<sup>98</sup>.

Almanya'nın İngiltere'den üstünlüğü elde etmesinin ve kaliteli mal üretmesinin sebeplerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- a) Almanya'da ücretler düşük, çalışma vakitleri ise daha fazlaydı ve böylece maliyet de daha ucuza gelmekteydi.
- b) İngiltere'de ise sık sık yapılan grevler nedeniyle siparişler zamanında yetiştirilemiyordu.
- c) Almanya geliştirdiği modern teknoloji sayesinde pazarlara daha sağlam ve daha kaliteli mal ihraç edebiliyordu.
- d) Almanya, himayeci devlet sistemini başarı ile uyguluyordu, fakat İngiltere'de bu konuda hala tereddütler söz konusuydu<sup>99</sup>.

Bir zamanlar İngiltere'nin hiçbir rakip tanımadığı pamuklu kumaşlar ticareti, Almanya'da geliştirilen ve kumaş renginin atmamasını sağlayan Hemsdorf boyama yöntemiyle boyanan Alman pamukluları karşısında gerilemeye başlamıştı. İngiliz tüccarları Alman cam ve porselen eşyalarını kaba ve zevksiz diye tanımlıyorlardı, fakat bu eşyalar ucuz olduğu için en ücra köylere kadar girmişlerdi. Alman ve Avusturya malı lambalar, gazocakları, çini sobalar İngiliz ürünlerinde daha fazla satılıyordu. Almanya'da yapılan ve taşınması kolay olsun diye parçalanabilen Paris ve Viyana taklidi ucuz mobilyalar artık Türkiye'de dükkânlarda satılmaktaydı. 1907 yılına gelindiğinde Alman ürünleri piyasaya tamamen girmiş ve İngiliz ürünlerini çok geride bırakmıştı<sup>100</sup>. İngiltere'nin Almanya karşısında dünya piyasalarında gerilemesinin sebeplerinden birisi Alman kapitalizminin 19. yüzyılın sonunda

---

<sup>97</sup> Kurmuş, age., s.165.

<sup>98</sup> Kurmuş, age., s.167.

<sup>99</sup> Önsoy, age., s.85-86.

<sup>100</sup> Bk. Kurmuş, age., s.166.

uluslararası bir güç olarak ortaya çıkmasıdır. Modern teknolojiyi kullanarak hızlı üretime geçen Almanya, emperyalist bir politika izlemiştir. Netice itibari ile 1890 yılında İngiliz Konsolosu, İzmir'deki büyük İngiliz şirketlerinin birleşerek aralarındaki rekabete son vermeleri gerektiğini, aksi takdirde Almanların karşısında kendilerinin tutunamayacaklarını belirten bir rapor hazırlamıştır<sup>101</sup>. Hazırlanan bu rapor ise apaçık İngiltere'nin mağlup olduğunun bir göstergesidir. Dönemin İngiltere Dışişleri Bakanı Edward Grey de anılarında aynı doğrultuda yorumlar yapmaktadır: “...biz ulusal vicdanımızla elimizi temiz tutmaya çalışırken, Almanya İstanbul'daki konumunu giderek güçlendirdi. Alman politikası uluslararası ilişkiler söz konusu olduğunda ahlaki değerleri hesaba katmayan bir temel üzerinde kurulmuş görünüyor. Bir Alman hükümeti için ulusal çıkar en yüksek ahlaki değerdir. Onların bu ilkeler çerçevesinde İstanbul'da uyguladıkları politika tümüyle başarılı olurken, bizimki iflas etmiştir. Almanya Türkiye'deki ticari çıkarlarını savunmada başarılı olmuş ve Küçük Asya'nın serveti Almanların eline geçmiştir”<sup>102</sup>.

İngiliz tüccarlarının Alman tüccarlar karşısında en zayıf oldukları noktalardan birisi de tarımsal ürünler üzerinde spekülasyon yapmalarıydı. İngiliz tüccarlar araştırmadan peşin parayla dünya piyasalarında artış olur düşüncesiyle ürün alıyorlar ve beklenen artış gerçekleşmediği zaman da zarar ediyorlardı<sup>103</sup>.

İngiltere, Almanya'ya karşı Osmanlı topraklarındaki üstünlüğünü koruyabilmek adına elinden geldiği kadarıyla her yola başvurarak engellemeye çalışmıştır, ancak bu konuda muvaffak olamamıştır. Örneğin; Batı Anadolu'da “Mac Andrews ve Forbes” adında bir İngiliz şirketi faaliyet gösteriyor ve meyan balı üretimi yapıyordu. Fakat 1886 yılında Aydın'da bir Alman şirketi meyan balı fabrikası kurmuş ve bu fabrikaya hammadde sağlamak amacıyla bazı toprakları 9 yıllığına kiralamıştır. Meyan balını Almanya'ya da İngiliz şirketleri pazarlıyorlardı. Fakat bu fabrika ürettiği meyan balını, İngiliz şirketlerinin iyi bir pazarlama teşkilatı kuramamaları sebebiyle Almanya'ya ihraç etmeye başlamıştır. Bunun sonucunda

---

<sup>101</sup> Kurmuş age. ,s.167.

<sup>102</sup> Viscount Grey of Fallodon, Twenty-Five Years 1892-1916, Cilt.1, New York, 1925, s.128, 129'dan nakleden: Murat Özyüksel, II. Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman-İngiliz Nüfus Mücadelesi, İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi No:38, Mart 2008, s.241.

<sup>103</sup> Kurmuş, age., s.167.

Alman pazarının ellerinden çıkacak endişesine kapılan İngiliz şirketi İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi'ne başvurarak, Alman rekabetinin önlenmesi gerektiğini, aksi takdirde İngiliz çıkarlarının zedeleneceğini bildirmiştir. İki hafta sonra kimlikleri belirsiz iki yüz silahlı adam Alman şirketini basmış, depolardaki mamulleri ve hammaddeleri tahrip ederek şirketin iflasına sebep olmuştur. Netice itibari ile söz konusu olan bu İngiliz şirketi uzun zaman konumunu koruyabilmiş, ancak ileriki yıllarda ihraç pazarlarında Alman ve Amerikan şirketlerine karşı önemini kaybetmiştir<sup>104</sup>.

Diğer bir taraftan Türkiye'de iş yapan ya da yapmak isteyen Alman tüccarlar ve iş çevreleri Alman hükümetinden ve Alman büyükelçiliklerinden hep destek görüyorlardı. Alman diplomatları Osmanlı yönetiminden kendi yurttaşları için imtiyaz kopartmaya çalışıyorlar ve diğer milletlerden iş çevrelerinin koparttıkları işleri de iptal ettirerek kendilerine verilmesini sağlıyorlardı. Bir İngiliz işadamı olan Ashmed Bartlett 1898 yılında İzmir'in elektrik işini almıştı. Bunun üzerine Almanya İstanbul Büyükelçisi 4 Aralık 1898'de Alman Dışişleri'ne çektiği bir telgrafta "İngiliz'in almış olduğu işi derhal önleyeceğini, çünkü aynı işi Siemens'in ve Halske'nin de istediğini" ifade etmiştir. İngiliz işadamı elde etmiş olduğu imtiyazı böyle bir faaliyet sonucu kaybetmiştir. İngiliz işadamı Bartlett basına verdiği demeçte durumu şu şekilde izah etmiştir: "*Selanik ve İzmir'de elektrik tesislerini kurma işi bana verilmişti, Almanlar işi bozdular ve tazminatın verilmemesi için de mazbatayı yok ettiler. Alman sefirinin bu işe bizzat karışması benim için sürpriz oldu. Son altı yıldır izlediğimiz aptalca anti Türk politikamız yüzünden Almanlar kazanıyorlar ve biz kaybediyoruz. Almanlar burada her şeyi yiyorlar. Bu ülke ki güvenlik ve zenginlik yönünden uzak Çin'e göre çok daha iyidir*"<sup>105</sup>.

### 3- 19. Yüzyıl'da Türk-Alman İlişkileri

Türk-Alman ilişkileri köklü bir geçmişe ve temele dayanmaktadır. Özellikle Alman birliğinin tamamlanmasından sonra II. Abdülhamid döneminde başlayan

<sup>104</sup> Bk. Kurmuş, age., s.114-115.

<sup>105</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.62.

samimi ilişkiler, Osmanlının son döneminde Almanlara teslimiyet derecesine ulaşmıştı. Genç Türkler memleketi kurtarmak amacıyla Almanlarla yakın ilişkiler kurmuşlardır. Bu ilişkiler, Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve savaş yıllarında Almanların Türkler üzerindeki nüfuzlarının doruk noktasına ulaşmasını sağladı. Ne var ki, ilişki karşılıklı olmaktan ziyade Alman menfaatlerini koruma ve kollama noktasına geldi. Nitekim bu vaziyet, Osmanlı Devleti'nin Almanların yanında savaşa katılmasında büyük rol oynadı ve Almanyanın Osmanlı toprakları üzerinde savaşı yönlendirmesini sağladı<sup>106</sup>.

1791 tarihinde İngiliz Başbakan'ı William Pitt İngiltere'nin yeni Türkiye politikasını geliştirmişti. Böylece 19. asrın başlarında İngiltere ve Prusya özellikle Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ni korumayı, kendi menfaatlerine uygun düştüğü için elzem görüyorlardı. 1797-1801 yılları arasında Fransa I. Napolyon idaresinde Mısır seferi gerçekleştirmişti, bu arada yine Osmanlı Devleti ile Prusya arasındaki iyi ilişkiler devam etmiştir. Özellikle sefirler karşılıklı birbirlerinden faydalı bilgiler öğrenmişlerdir<sup>107</sup>. 1840'dan itibaren Almanya İmparatorluğu kurulana kadar Prusya kendi iç meseleleriyle meşgul olduğu için Şark işleri ile pek ilgilenmemiş, Osmanlı-Prusya ilişkileri durgunluk dönemine girmiştir<sup>108</sup>. 1870'li yılların başında Almanya doğuyordu. Almanya'nın dış politika anlayışı ilk etapta büyük devletlerle iyi geçinmek ve onları gücendirmemek üzerine kurulmuştu. Bu sebeple önceleri Osmanlı Devleti ile hiç ilgilenmemiştir. Hatta Başbakan Bismarck bir sıkıntı yaşamamak adına İstanbul'un Ruslar tarafından işgaline bile taraftı. Bu meseleyi ise hatıralarında: "*Öyle zannediyorum ki, Rusların fiili veya diplomatik şekilde İstanbul'a yerleşip bu şehri savunmak mecburiyetinde kalmaları Almanya için faydalı olur...*"<sup>109</sup> şeklinde ifade etmiştir.

Bismarck'ın politikasının esasını Alman milli birliğinin kuvvetlendirilmesi teşkil etmektedir. Bunun sağlanabilmesi için de Fransa her bakımdan yalnız bırakılmıyordu. Fransa ile ittifak kurabilecek durumda bulunan Rusya ve

---

<sup>106</sup> Ramazan Çalık, Atatürk'ün Ölümü Üzerine Alman Basınında Yer Alan Haberler, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı 54, Cilt XVIII, Ankara 2002, s.876.

<sup>107</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.19.

<sup>108</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.20.

<sup>109</sup> Otto von Bismarck, Düşünceler ve Hatıralar, Cilt 2, (Çev. Nejad Akipek), İstanbul 1968, s.374.

Avusturya'yı daima Almanya'nın yanında tutmaya çalışmış ve bu devletlerin Osmanlı Devleti aleyhine olarak Doğu Avrupa'da genişlemelerine asla ses çıkarmamıştır. Başlangıçtan beri dostane bir şekilde gelişen ve müşterek düşmana karşı birlikte tedbir alınmasını öngören Türk-Alman siyasi münasebetleri, Bismarck'ın siyaseti ile mahiyet değiştirmiş ve Osmanlı Devleti bu dönemde önemli menfaat kayıplarına uğramıştır<sup>110</sup>. 1880'li yıllardan itibaren II. Abdülhamid ne pahasına olursa olsun artık İngiltere ve Fransa'ya bağımlı kalmak istemiyordu. Daha önceleri II. Mahmut'un yaptığı gibi, o da politik bakımdan daha az tehlikeli gördüğü ve ordusunun da Avrupa'nın en iyi ordularından birisi olduğunu bildiği Almanya ile iyi ilişkiler kurmak istemiş ve Osmanlı ordusunun yenilenmesi maksadıyla, Almanya'dan yardım talep etme eğilimi göstermiştir<sup>111</sup>. Bu arada Bismarck'ın da doğu siyaseti görüşü değişmiş ve iki devlet arasındaki ilişkiler yeniden düzelmeye başlamıştır.

O dönemin Türkiye'sinde Türk-Alman ilişkilerinin önemli bir bölümünü Alman tüccarları, subayları, sanatkârları ve demiryolu memurları teşkil etmekteydi<sup>112</sup>. 19. yüzyılın sonunda Doğu'ya seyahat eden bir Alman seyyahın notlarından dönemin Osmanlısında Alman etkisini şu şekilde görmekteyiz: *“Türkiye'deki hemen hemen bütün meslek guruplarında Alman etkisi görmek mümkündür. Örneğin askeriyede birçok Alman Paşa mevcut... Almanlar hukuku yeniden düzenlemişler. İnşaat sahasında yine Alman etkisi ağır basmaktadır. Gümrüğün en tepesinde bir Alman bulunmaktadır, ayrıca Posta Teşkilatı Genel Müdürlüğüne bir Alman vekâlet etmektedir ve Osmanlı Bankası'nın ikinci müdürlüğü makamında da yine bir Alman görev yapmaktadır. Anadolu Demir Yolu Hattı personelinin büyük bir kısmı Almanlardan oluşmaktadır, ayrıca Doğu Demir Yolu Şirketi'nin de yönetimi Almanlardadır. İstanbul'da bulunan tren yolları da yine Almanların elinde bulunmaktadır. İstanbul'da bulunan su işletmeleri Alman parasıyla inşa edilmiş ve bunları Almanlar işletmektedir. Askeriyede birçok Alman teknik eleman çalışmakta, savaş gemileri Alman tersanelerinde yapılmış ve hemen hemen bütün silahlar bir Alman silah fabrikası olan “Krupp” imzasını taşımaktadır.*

<sup>110</sup> Yılmaz, age., s.25.

<sup>111</sup> Bk. Jehude L. Wallach, Bir Askeri Yardımın Anatomisi, (Çev. Fahri Çeliker), Ankara1985, s.24.

<sup>112</sup> Kemal Turan, Tarih Boyunca Türk-Alman İlişkileri, İstanbul 1997, s.33.

*Bütün önemli işletmelerde Alman kapitali yatmakta ve büyük işlerde ise yine Almanlar bulunmaktadır*"<sup>113</sup>. Seyyah'ın cümlelerinden de anlaşıldığı üzere yüzyılın sonuna doğru Almanların Osmanlı üzerindeki etkileri oldukça fazla olmuş ve her alanda Almanları ya da Alman ürünlerini görmek mümkün hale gelmiştir.

### **3.1- 19. Yüzyılda Türk-Alman Siyasi İlişkiler**

Almanlar tarihte hep "Kutsal Roma Germen İmparatorluğu" altında devletçikler şeklinde yaşamışlardır. Napolyon'un, 19. yüzyılın başlarında Kutsal Roma Germen İmparatorluğu'nun yıkılmasında ve Almanya'nın değişmesinde büyük rolü bulunmaktadır. Alman milli şuuru, memleketin işgal edilmesine ve Napolyon rejimine karşı direnme ile doğmuştur<sup>114</sup>. Alman devletçiklerinin Fransız işgaline uğraması Alman milliyetçiliğinin doğmasına sebep olmuş ve bunun sonucunda da Alman devletçiklerinin birleşerek büyük ve tek bir devlet olma fikri belirlemiştir. Akabinde 1815 yılında gümrük birliği çalışmaları başlamış, ancak bu birlik 1834 senesinde Bavyera, Würtemberg, Saksonya ve sekiz orta haldeki Alman devletçiliğinin Prusya Gümrük Birliği'ne katılmasıyla gerçekleşebilmiştir. Bununla birlikte birliğe katılan devletlerin para birimlerinin ve ölçü birimlerinin aynı olması kararına varılmıştır<sup>115</sup>. Gümrük birliğinin kurulması Alman devletçiklerinin iktisadi gelişmesinin hızlanmasına sebep olmuş ve bütün Alman sahaları demiryolları ile örülmeye başlanmıştır<sup>116</sup>.

Alman İmparatorluğu 1871 yılında kurulunca Alman Başbakanı Bismarck önceliği kurulan Alman birliğini pekiştirmeye ve ekonomik kalkınmaya vermiştir. Bu bağlamda Almanya diğer devletlerle olan ilişkilerini, her hangi bir sıkıntı yaşanmaması için Avusturya-Macaristan ve Rusya'ya göre ayarlıyordu. Her şeye rağmen Bismarck'ın genel politikasının hedefi; Avrupa'da Fransa'yı yalnız bırakmak ve sömürge çatışmalarından uzak durmak olmuştur. Hedefine hiç kimse ile

---

<sup>113</sup> Schöllgen, age., s.80.

<sup>114</sup> Meydan Larousse, Almanya Maddesi, Cilt 1, (Yay. Haz. Safa Kılıçlıoğlu, Nezihe Aras, Hakkı Devrim), BYY 1992, s.351.

<sup>115</sup> Gerhard Köhnen, Dünya Ekonomi Tarihi, (Çev. Tunay Akoğlu), İstanbul 1965, s.173.

<sup>116</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.23.

çatışmadan varmak istemiştir, çünkü herhangi bir çatışma, devletini geri götürecektir ve Fransa gibi, İngiltere gibi büyük devletlerin yanında Avrupa'daki konumunu güçlendiremeyecektir. Alman birliğinin kurulmasında en önemli rolü oynayan Bismarck'ın kendi ifadesi ile *Alman Birliği Demir ve Kan ile kurulmuş fakat barış ile devam ettirilmek* istenmiştir. Bu sebeple ona göre; Almanya'nın sürekli dostu ya da düşmanı olamaz, önemli olan Almanya'nın menfaatleridir.

İngiltere kendisine zarar verebileceğini düşündüğü Almanya'yı tehdit ediyordu ve onun Avrupa'da sağlamlaşmaması için elinden geleni yapıyordu. Fakat yukarıda da bahsedildiği gibi Bismarck da doğuda gerçekleşen sorunlara katılmadan önce Avrupa'daki konumunu sağlam bir zemine oturtmaya çalışıyordu. Bismarck bu bağlamda 5 Aralık 1876 senesinde mecliste, kendi dönemine damga vuracak olan şu sözlerini sarf etmiştir: *“Almanya bu konularla alakalı hiç bir olayda yer almayacaktır. Söz konusu olan bu olaylar tamamen Almanya'nın ilgisi dışındadır, Almanya'yı ilgilendirse bile... bu olaylar bir tek Pomerya silahşorunun sağlıklı kemiklerinden daha değerli değildir”*<sup>117</sup>.

Almanya 1884'ten itibaren *sömürgecilik politikası* ve 1890 yılından itibaren de *“Welt Politik”* yani *“dünya politikası”* takip etmeye başlamıştır. Normal şartlarda, Almanya Avrupa'daki komşuları ile doğu sorunu yaşamaması gerekmektedir. Ancak, Bismarck'ın bilinçli bir şekilde dışarıya büyümesi, Avrupa sınırlarını aşmak istemesi buna sebep olmuştur. Almanya, 1890 senesine kadar doğudaki olaylara her şeyden önce siyasi olarak karışmak istememekle birlikte 1894-97 yılları arasında bu politikası değişmeye başlamış ve artık bir fiil Almanya da doğu politikalarına müdahil olmak istemiştir. Böylece Almanya için doğu sorunu o kadar önem arz etmiştir ki Almanya'nın dünya politikası sadece doğu politikasından ibaret olmuştur<sup>118</sup>. Türkiye ise ilk etapta Bismarck'ın gözünde politik bir hedef halinde değildir, aksine sadece yukarıda sözü edilen bu büyük siyasetin bir objesi durumundadır<sup>119</sup>.

---

<sup>117</sup> Bk. Schöllgen, age., s.16.

<sup>118</sup> Schöllgen, age., s.3.

<sup>119</sup> Schöllgen, age., s.18.



II. Wilhelm ile birlikte Alman politikacılar ve diplomatlar Almanya'nın İstanbul'daki ağırlığının artması gerektiği düşüncesinde hem fikir olmuşlardı. İşte bu düşüncülerle II. Wilhelm daha tahta çıkışının ertesi yılı, yani 1889'da İstanbul'a gelerek Abdülhamid'i ziyaret etmiştir. Böylece ilk defa bir Avrupalı hükümdar bir Osmanlı Padişahı'nı ziyaret etmiş oluyordu<sup>120</sup>. II. Wilhelm eşi ile birlikte İstanbul'a barış havarisi, ekonomik sızma habercisi ve siyasi destek müjdecisi olarak gelmiştir. Kayzer'in bu ziyareti Hohenzollern hanedanlığının geleneksel "Avrupa politikası"ndan önemli bir ayrılış ve genç imparator ile yaşlı şansölye arasındaki görüş farkını simgelemektedir<sup>121</sup>. Bu ziyaret ile Alman Kayzeri ve Osmanlı Sultanı arasında başlayan yakın dostluk aynı zamanda iki ülke arasında da ilişkilerin olumlu yönde seyretmesi açısından önemli bir adım olmuştur<sup>122</sup>. Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki münasebetlerin geliştirilmesinde, II. Abdülhamid ile Alman İmparator'u II. Wilhelm'in şahsi gayret ve fikirlerinin büyük tesiri olmuştur<sup>123</sup>. Almanya özellikle İmparator'un Doğu gezisinden sonra Türkiye ve İslam dünyası ile iyi ilişkiler kurmaya çalışmıştır. Türkiye'nin sürekli varlığı Alman çıkarlarına her bakımdan hizmet edecekti. Almanya, ticari, askeri ve siyasi açıdan Osmanlı Devleti'nden olabildiğince faydalanacaktı<sup>124</sup>.

II. Wilhelm tahta çıktığı vakit 28 yaşında genç ve dinamik bir imparatordu. Daha önemlisi yeni imparatora göre, taht boş bir koltuktan ibaret değildi. Bu sebeple de ülkenin iç ve dış yönetimini kendi eline almaya kararlıydı. Oysa Bismarck 1862 Eylül'ünden beri, yani 26 yıldır Almanya'nın ve Alman milletinin kaderini elinde tutmuştu. Bu süre içinde gelen geçen bütün hükümdarlar her şeyi Bismarck'a bırakmışlar ve Bismarck'ın iç ve dış politikasına hiç karışmamışlardı. Bu sebepten ötürü, II. Wilhelm'in hükümdarlığının ilk gününden itibaren yeni imparatorla yaşlı ve tecrübeli başbakan arasında görüş ayrılıkları ve fikir çatışmaları başlamıştı. Çünkü II. Wilhelm her geçen gün Bismarck'ın politikalarına biraz daha fazla karışıyordu. Bilhassa genç imparator ile yaşlı başbakan arasında dış politikada esaslı görüş

---

<sup>120</sup> Karal, age., s.167.

<sup>121</sup> Oral Sander, Siyasi Tarih-İlk Çağlardan 1918'e, Ankara 2009, s.318.

<sup>122</sup> Önsoy, age., s.16.

<sup>123</sup> Yılmaz, age., s.28.

<sup>124</sup> Oğuz, age., s.132.

ayrılıkları bulunmaktaydı<sup>125</sup>. Bismarck'ın Avrupa kıtası ile sınırlı ve Fransa'ya karşı Almanya'nın Rusya ve Avusturya-Macaristan ile kurduğu (*Drei Keiserbund*) “Üç İmparator Birliği” ne dayanan denge politikasının aksine II. Wilhelm artık Almanya'nın dünyada sömürü politikası takip etmesi gerektiğine inanıyordu<sup>126</sup>.

II. Wilhelm seleflerinden farklı olarak devlet yönetiminin her alanı ile ve özellikle de dış politika ile kendisi bire bir ilgileniyordu. Bu durum 26 yıldır Almanya'nın dış politikasını tek yetkili olarak götürmüş olan Bismarck'ın hoşuna gitmiyor ve bu zamana kadar tesis ettiği Alman dış politikasının tehlikeye gireceğini düşünüyordu. Bismarck bakanlarına kendisi olmaksızın İmparator ile görüşmelerini yasaklamıştı. Wilhelm ise ülke yönetimini Bismarck'a bırakmak istemiyordu. Böylece imparator ve başbakan arasında sürekli bir çekişme söz konusu idi. Netice itibari ile II. Wilhelm Bismarck'ın istifasını istemiştir<sup>127</sup>. Bunun üzerine 18 Mart'ta Bismarck istifasını vermiş ve 20 Mart 1890'da da istifası kabul edilmiştir<sup>128</sup>. Bununla birlikte 1892 senesinde Bismarck'ın doğu politikası geleneğine bağlı olan İstanbul Büyükelçisi Joseph Maria von Radowitz geriye çağırılmış ve yerine Hugo Fürst von Radolin tayin edilmiştir<sup>129</sup>.

II. Wilhelm Osmanlı İmparatorluğu'nu 1898 yılında ikinci kez ziyaret etmiş ve söz konusu olan bu gezi II. Wilhelm'in “*İkinci Doğu Seyahati*” olarak adlandırılmıştır. Bu seyahat Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunu artırmış ve Alman-Osmanlı ilişkileri açısından bir dönüm noktası haline gelmiştir. II. Wilhelm İstanbul'a ilk ziyaretini 1889 yılında yapmıştı ve bu ilk ziyaretinden sonra Almanlara Bağdat demiryolunun Konya'ya kadar uzatılması imtiyazı verilmişti. Bu ikinci seyahat sonunda da yine Anadolu demir yolu hattının Bağdat'a kadar uzatılması için Deutsche Bank'a bir imtiyaz verilmiştir. Bunun yanında Almanya ile Osmanlı arasında ticari ilişkiler de hızlandırılacaktı.

---

<sup>125</sup> Armaoğlu, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi..., s.28.

<sup>126</sup> A. Haluk Ülman, Birinci Dünya Savaşına Giden Yol, Ankara 1972, s.105; Fahir Armaoğlu, Siyasi Tarih (1789-1960), Ankara 1973, s.214. (Kısaltma: Siyasi Tarih 1789-1960.)

<sup>127</sup> Bk. Soy, age., s.46-47.

<sup>128</sup> Armaoğlu, Siyasi Tarih 1789-1960, s.214.

<sup>129</sup> Bk. Schöllgen, age., s.51-52.

Bir yıldır İstanbul'da Alman İmparatorluğu büyükelçisi olarak bulunan Marschall von Bieberstein'in 1898 yılının Nisan ayında Alman İmparatorluğu başbakanına yazmış olduğu bir raporda; II. Abdülhamid'in Anadolu Demir Yolu Hattı'nı Bağdat'a kadar uzatmak istediğini, haber vermiştir. Kendilerinin de bu konuda imtiyaz alabilmek için harekete geçmeleri gerektiğini, bu hat inşasının birçok imkânı da beraberinde getireceğini ifade etmiştir. Ardından Osmanlı ile Almanya'nın ilişkilerinin Fransa, Rusya ve İngiltere ile olan ilişkilerine benzemediğini, Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanya'nın diğer devletlerden farklı olarak bir sömürü devleti olarak algılanmadığını ve Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun refahı için çalıştığına inandıklarını raporunda yazmıştır<sup>130</sup>. Bu rapor sonucunda Almanya'nın doğu politikasının bu minvalde devam etmesi gerektiği düşünülmüştür.

Alman İmparatoru'nun doğuya seyahati Alman dış politikasının bir dönüm noktası sayılmaktadır. Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı bir tavır takınmış ve doğu politikalarında artık kendisinin de kesin var olduğunu göstermiş ve Ortadoğu'nun hâkimi olma iddiasını açıklamıştır. Seyahatinde Kudüs'e (Kutsal Ülke) giden Alman İmparator'u Alman kilisesi olan "Erlösekirche" yi ayinle açmıştır. İmparator, sadece Protestanların dini liderleri ile değil, Katoliklerin dini liderleriyle, Alman Yahudilerinin reisleri ile ve Alman kolonistlerle de ayrı ayrı görüşmeler gerçekleştirmiştir. Kudüs'te var olan bütün ruhani liderlere ihسانlarda bulunan imparator, Ağlama Duvarı'nı, Rum Ortodoks Kilisesi'ni ve Mescid-i Aksa'yı da ziyaret etmiştir. Aslında Mısır'ı da ziyaret etmek isteyen II. Wilhelm Yukarı Nil Bölgesi'ndeki İngiliz ve Fransız anlaşmazlığı sebebiyle Mısır gezisini iptal etmiştir. Ancak, buradan Şam'a giden İmparator burada özellikle İngiltere'yi çok etkileyecek olan o ünlü konuşmasını gerçekleştirmiştir. Konuşmasında Osmanlı Sultanı'na övgüler yağdırmış ve Alman İmparatoru'nun her zaman, dağınık halde yaşayan 300 milyon Müslüman'ın dostu olacağı sözünü vermiştir. Burada İmparator üstü kapalı olarak aslında Müslümanların koruyuculuğunu üstlendiğini ifade etmiştir. "Dağınık halde yaşayan Müslümanlar..." cümlesi ile kast ettiği aslında Hindistan'da İngiliz yönetimi altındaki Müslümanlar olmuştur<sup>131</sup>. Daha önce İngiltere'nin yaptığı

---

<sup>130</sup> Bk. Schöllgen, age., s.107.

<sup>131</sup> Bk. Schöllgen, age., s.108-111.

gibi bu defa da Alman İmparator'u halifeliğin nüfuzunu kullanmaya çalışarak II. Abdülhamid'in halifeliğinin Avrupa devletleri nezdinde “papa” vari bir konuma gelmesine yol açacaktır<sup>132</sup>.

İmparator, Kudüs'te bütün dini liderleri ziyaret etmiş ve herkesi memnun etmişti. İmparator'un devlet olarak Fransa'ya bağlı olan Katolikleri de ziyaret etmesi, Osmanlı topraklarında yaşayan bütün Hıristiyanların sorunlarıyla ilgilendiğini açıkça göstermiştir. Bu olay üzerine Fransa'nın tepkisini almış ve Fransız gazeteleri Almanya'nın bu tutumunu, “Almanya Çin politikalarından vazgeçerek tamamen Doğu'ya yöneldi”, şeklinde değerlendirmişlerdir. 12 Aralık 1898 tarihinde Alman meclisinde konuşan Dışişleri Müsteşarı Bernhard von Bülow, Alman İmparatoru'nun bundan sonra Doğu'da yaşayan bütün Hıristiyan cemaatlerin koruyucusu olacağını ifade etmiştir. Çünkü II. Wilhelm Kudüs'te Hıristiyanlara yapmış olduğu bir konuşmasında: “*Doğu'da çok şey söylendi fakat hiç bir şey yapılmadı, ancak yapılan icraatlar önemlidir, söylemler değil!*” sözleriyle kendisinin diğer Avrupalı imparatorlardan farklı olduğunu, üstü kapalı olarak da bundan sonra doğu politikalarına kendisinin de müdahil olacağını vurgulamak istemiştir<sup>133</sup>.

Sultan II. Abdülhamid de II. Wilhelm'in tavırlarına karşılık, Türklere “*Şark'ın Almanları*” dendiğini, Almanlarla aralarında benzerliklerin olduğunu, Almanların Fransızlara tercih edilmesi gerektiğini söylüyordu. Fransa ile ilişkilerini soğutmak pahasına da olsa Sultan, Alman İmparatoru'na Filistin'de Katoliklerin himaye hakkını vermişti<sup>134</sup>. Almanya, Osmanlı topraklarında yaşayan bütün Hıristiyan cemaatlerin sorunlarıyla ilgilenmek istemekteydi. Bu da dolaylı yönden de olsa Almanya'nın Osmanlı'nın içişlerine karışması anlamına gelmekteydi. Almanya doğu politikalarına sadece, Osmanlı ile aralarında gerçekleşmekte olan birçok proje ve ticari ilişkiler ile girmemiş aynı zamanda Balkan sorunlarına da müdahil olmak zorunda kalmıştır. Çünkü Balkanlarda patlak verecek her hangi bir olay hem Osmanlı'yı hem Rusya'yı ve aynı zamanda hem de Avusturya-Macaristan'ı ilgilendirmek durumundadır. 1901 yılında Makedonya sorunu Balkanlarda yeniden

---

<sup>132</sup> Cezmi Eraslan, II. Abdülhamid ve İslam Birliği, İstanbul 1995, s.36.

<sup>133</sup> Schöllgen, age., s.111.

<sup>134</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.80-81.

sahneye çıkmıştır. Makedonya sorunu sadece 1901 yılına bağlı olarak gerçekleşip bitmeyecek ve büyük devletleri yıllarca meşgul edecekti. İrili ufaklı birçok etnik gurubu uyandıracak ve Balkan yarımadasında bir huzursuzluk baş gösterecekti. Ancak Makedonya'daki sorun Hıristiyanlar ya da Müslümanlar arasında değil, Bulgar ya da Bulgar olmayanlar arasındaydı, yani bu huzursuzluklar Balkanlarda yaşayan farklı etnik gurupların çatışmalarından meydana gelmekteydi. 1902 senesinde Bulgaristan'ın ve Makedonya Komitası'nın kışkırtmalarıyla bölgede büyük bir ayaklanma baş gösterdi. Osmanlı Devleti durumu kontrol altında tutmak amacıyla bölgede ıslahat hareketlerine girişmek istemiştir. Ancak bölgeyle yakından ilgilenen Rusya ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu başta olmak üzere Bulgaristan ve diğer Balkan devletleri de, bölgede Osmanlı güç kazanır endişesiyle, söz konusu olan bu ıslahatlara karşı çıkmışlardır. Kanlı olayların son bulmaması üzerine Rusya ve Avusturya-Macaristan birleşerek "**Mürzteg Programı**"<sup>135</sup> olarak bilinen ıslahat projesini hazırlamışlardır. Osmanlı ve Almanya diğer devletlerin Osmanlı'nın içişlerine karışmaları sebebiyle bu projeyi kabul etmek istememişlerdir. Fakat artan baskı neticesinde Osmanlı kabul etmek zorunda kalmıştır<sup>136</sup>.

II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte İttihat ve Terakki liderleri ya da onların desteklediği yaşlı devlet adamları, Sultan II. Abdülhamid'in dış siyasasına da tepki göstermişler ve Almanya'ya karşı soğuk bir politika izlemeye başlamışlardır. Her ne kadar Genç Türk isyanının başarısında en önemli rolü üstlenen askeri kanat Alman askeri ekolünden mezun olmuşlarsa da, devrim sonrası asker kışlasına çekilmiş ve yönetim tekrar sivillere geçmişti. Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliği de, başlangıçta ordu kanadının Alman yanlısı olmasının yeni dönemde Alman diplomasisine asgari bir üstünlük sağlayabileceğini umuyordu. Çünkü şimdinin askeri liderleri, General Goltz Paşa'nın etkisinde Alman askeri anlayışında yetişmiş eskinin öğrencileriydi ve dolaylı da olsa nüfuz yine de onların elinde olabilirdi.

1908 Devrimi'nin hemen sonrasındaki duruma bakılacak olursa, siyasal süreç Almanların umdukları gibi olmamıştır. Devrim sonrası genç askerler olaylara

---

<sup>135</sup> Mürzteg Programı hakkında geniş bilgi için bk. Ali Dikici, "Osmanlı Makedonya'sında Kurulan İlk Uluslararası Polis Barış Koruma Misyonu: Mürzteg Reform Programı", Karadeniz Araştırmaları, Cilt 6, Sayı 24, Ankara 2010, ss.75-108.

<sup>136</sup> Bk. Schöllgen, age., s.133-140.

doğrudan müdahale etmemişlerdir, çünkü yönetim İttihatçı sivilin etkin olduğu bir yapıya sürüklenmiştir. İttihatçı sivil aktörler de genelde Paris ve Londra gibi Batı Avrupa başkentlerinin kültür ve siyasi merkezlerinden etkilendiklerinden, İngiltere ve Fransa taraftarı bir politika üzerinde yoğunlaşmışlardır. Zaten onlara göre, Alman parlamentarizmi de Sultan Abdülhamid'in idare tarzına benziyordu ve İttihatçılar için bir örnek teşkil edemezdi. Genç Türkiye için siyasi mekanizma, ancak İngiliz parlamentarizmine benzer bir biçimde örgütlenmeliydi<sup>137</sup>. Ancak ileriki dönemlerde İttihatçılar da İngiltere ve Fransa'nın tavırları karşısında Almanyasız olmayacağına karar verecekler ve Almanya ile Osmanlı Devleti'nin ilişkileri 1908 devriminde önce kaldığı yerden devam edecektir.

### **3.2- 19. Yüzyılda Türk-Alman Askeri İlişkiler**

Osmanlı İmparatorluğu gerileme dönemine girdikten sonra 17. ve 18. yüzyıllarda ağırlık noktası askeri alanlarda olmak üzere bazı ıslahat hareketlerinde bulunmuştur. Ancak bunlar, bazı padişahların veya devlet adamlarının genellikle kişisel ve yüzeysel çalışmalarından öteye gidememiştir. Bu sebeple de başarılı olunamamıştır. III. Selim Nizam-ı Cedit adı altında Avrupa standartlarına uygun yeni bir ordunun kurulmasını ve silah sanayisinin yeni baştan düzenlenmesini arzu etmekteydi. Fakat onun döneminde mevcut Yeniçeri Ocağı'nı kaldırmak mümkün değildi. Bu nedenle III. Selim yukarıda bahsettiğimiz yeni orduyu kurarken aynı zamanda da mevcut olan orduyu mümkün olduğu kadar düzenlemeyi esas almıştır<sup>138</sup>. II. Mahmut ise modern bir Türk ordusunun kurulması için Yeniçerilerin kaldırılması<sup>139</sup> gerektiğini kavramıştı ve bunun da üstesinden gelebilmesi için Avrupalı devletlerden yardım alması gerekmekteydi. Fransa, Avusturya ve Rusya aslında bu iş için gönüllülerdi, ancak bu devletlerin büyük bir devlet olmaları ve Osmanlı toprakları üzerinde emellerinin olması sebebiyle Bâb-ı Âli söz konusu olan

---

<sup>137</sup> Mehmet Beşirli, Birinci Dünya Savaşı Öncesi Büyük Güçlerin Osmanlı Stratejileri: İttihatçılar ve Alman Nüfuzu'nun Tanınması, Türkler, Cilt 13, Ankara 2002, s.583.

<sup>138</sup> Mücteba İlgürel, Rifat Uçarol, Ali İhsan Gencer, Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi-Osmanlılar, Cilt 11, s.330/333.

<sup>139</sup> 1826'da Yeniçerilik kaldırılmış ve yerine 1827'de Prusya'nın Landwehr modelinin uygulandığı Muallem Asakir-i Mansure-i Muhammediye adında yeni bir ordu oluşturulmuştur.

bu devletlerle böylesine bir işbirliği içerisine girmek istemiyordu. Bâb-ı Âli 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı sonrası imzalanan Edirne Barışı'nda göstermiş olduğu çabadan dolayı Prusya'ya diğer devletlerden daha fazla güveniyordu. Prusya'nın diğer devletlerden daha az sakıncalı olduğu düşünülüyordu<sup>140</sup>.

Almanya (Prusya) ile Osmanlı İmparatorluğu arasında askeri ilişkiler daha önce başlamıştı. 1798 yılında Osmanlı Padişahı'nın (III. Selim) arzusu üzerine Prusyalı Albay von Goetze Osmanlı ordu birliklerini denetlemişti. Osmanlı ordusunun girdiği birçok savaştan başarısız ayrılması, Navarin baskını ve Yunan ayaklanması gibi bazı durumlarda da çaresiz kalması sonucunda Prusya'dan askeri alanda yardım istenmişti<sup>141</sup>. II. Mahmut Prusya kralı I. Wilhelm'den Türk ordularını eğitmeleri ve organize etmeleri için ricada bulunmuştu. Daha sonra Genelkurmay Başkanlığı görevi de yapacak olan Helmut Graf von Moltke başkanlığındaki bir heyet 8 Haziran 1836 senesinde İstanbul'da bulunarak 1839 yılına kadar Türk ordularına komutanlık ve eğitmenlik yapmıştır. Ardından 1837 senesinde krallık bakanlar kurulu kararıyla Moltke'yi sırasıyla, Yüzbaşı Vincke, Yüzbaşı Fischer ve Yüzbaşı Mühlbach takip etmişlerdir. Türk ordusuna danışmanlık yapan Moltke ve Mühlbach 24 Haziran 1839'da Nizip'te Mehmet Ali Paşa'ya karşı Türk ordusunun yenilmesi sonrası geri çağrılmışlardır. Moltke'nin gözle görülür başarısızlığına rağmen yetiştirdiği elemanlar bir efsaneye dönüşmüşlerdi ve 1880 senesine gelindiğinde Türkler Berlinden yine bir askeri işbirliği için ricada bulunmuşlardı<sup>142</sup>. Moltke'nin dönüşünden beş yıl sonra, İstanbul'a Prusyalı Albay von Kuczkonksi gelmiş ve Padişah'ın İstanbul polis teşkilatının yeniden düzenlenmesi isteği üzerine gizli planlar üzerinde çalışmıştır<sup>143</sup>.

1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı sonrası Osmanlı ordusu adeta dağıtılmıştı. Orduyu yeniden düzenlemek ve yeni savunma harplerine hazırlamak için ordunun hızla re-organizasyonu gerekmektedir. Osmanlı ordusunun bunu kendi iç dinamiklerini kullanarak yapması imkânsız gibi görünüyordu. Bu bakımdan Sultan

---

<sup>140</sup> Wallach, age., s.9.

<sup>141</sup> Bk. Rathmann, age., s.26; Ortaylı, Alman Nüfuz, s.101; Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.20.

<sup>142</sup> Bk. Schöllgen, age., s.32; Rathmann, age., s.26.

<sup>143</sup> Rathmann, aynı yer.

Abdülaziz'in donanmada yaptığı gibi, Sultan II. Abdülhamid de kara ordusunu modernize etmek istiyordu<sup>144</sup>. 1876'dan beri iktidarda bulunan padişah II. Abdülhamid 1878 Rus yenilgisinden sonra iki önemli olayın çözümü için çaba sarf etmiştir. Bunlardan ilki Türk ordusunun reform edilmesidir, ikincisi ise Türk maliyesinin düzenlenmesidir. Söz konusu olan bu iki çalışmada da şu iki sebepten dolayı Almanlardan yardım almayı ümit etmiştir: Birincisi bu zamana kadar daha çok İngiltere, Fransa ve Rusya'nın ilgisinin çekmiş olan Osmanlı topraklarına Almanya'nın da ilgi duymasını sağlamak, diğer sebep ise askeri alandadır. II. Abdülhamid otuzlu yılların Prusya askeri misyonunu ve disiplinini çok beğenmekteydi<sup>145</sup>. Prusya ordusunun mevcudu 1866 yılında 300.000 kişi idi, fakat Fransa ile savaş yapılacağı vakit bu sayı 1.200.000 kişiye ulaşmıştı. 1870'lerde Alman İmparatorluk ordusu<sup>146</sup> sayıca Avrupa'nın en kalabalık ordusu değildi, ama etkinlik ve hareket kabiliyeti açısından Avrupa'da en çok çekinilen ordu haline gelmişti. Bu dönemde Almanya'da askerlik sistemi, von Moltke ve von der Goltz gibi askerlerin propagandasını yaptığı, tüm milleti silâh altında tutmayı amaçlayan militarist bir dünya görüşüne dayanmaktaydı. Osmanlı Sultanı II. Abdülhamid, Alman subayların gelmesi ile ordudaki politikanın da engelleneceği düşüncesindeydi<sup>147</sup>. Büyük devletlerin Osmanlı'ya olan düşmanlıkları Osmanlı Devleti yöneticilerini giderek Prusya'ya yakınlaştırmıştır<sup>148</sup>. Bütün bunların yanında Sultan için Almanya, Fransa ve İngiltere'den daha az tehlikeliydi. Ayrıca, Alman askerleri sonsuz itaat ile eğitiliyorlardı. Türk ordusunun yenileşmesinde Alman subayları daha etkin rol oynayabilirlerdi.

Padişah II. Abdülhamid İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Paul Graf Hatzfeld aracılığıyla Almanya Başbakanı Bismarck'a tekrar bir askeri anlaşma yapmak

---

<sup>144</sup> Mehmet Beşirli, "Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Türk Ordusunun Top Mühimmatı Alımında Pazar Mücadelesi: Alman Friedrich Krupp Firması ve Rakipleri", Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı 15, Konya 2004, s.171. (Kısaltma: Krup Firması...)

<sup>145</sup> Schöllgen, age, s.32.

<sup>146</sup> Kayzer'in ordusu Prusya, Bavyera, Saksonya ve Württemberg'deki kraliyet kuvvetlerinden oluşan bir güçtü. Rus ordusundan çok küçük ve Fransız ordusundan biraz büyüktü, fakat birçok uzman tarafından dönemin en güçlü ordusu olarak gösteriliyordu. 1897 yılından sonra Britanya'yı kaygılandırarak büyük bir donanma filosunun inşasına da başlanmıştı. (Ulrich Trumpener, "Almanya Ve Osmanlı İmparatorluğu'nun Sonu", Osmanlı İmparatorluğu'nun sonu Ve Büyük Güçler, (Ed. Marian Kent, Çev. Ahmet Fethi), İstanbul 1999, s.129.)

<sup>147</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.102-103.

<sup>148</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.20.



istediğini, danışmanlık yapmaları için Türkiye'ye görevlilerin gönderilmesini istediğini duyurmuştu. 1839'dan sonra Türkiye'de bulunan Alman subaylar pek de halk tarafından kabul görmüş değillerdi. Türk-Alman ilişkilerinin önünü açacak olan bu teklifi hemen Bismarck 14 Mayıs 1880'de imparatora ilettili ve 1 Haziran'da da Türklerin bu isteklerini yerine getirmesi için tavsiyede bulundu. Türkiye ile böylesine bir antlaşma Almanya açısından olumlu sonuçlar doğuracaktı, ayrıca bu olay doğu sorununa doğrudan bir müdahale de sayılmazdı. Böylece diğer devletler de Osmanlı üzerindeki emellerine ortak oldu gerekçesi ile Almanya'ya karşı bir cephe almayacaklardı<sup>149</sup>.

Genelkurmayla Bismarck arasında yapılan görüşmelerden sonra ve “Şark Meselesi'nin” gündeme gelmesiyle Osmanlı Devleti'ne askeri heyet gönderme kararı alındı. Böyle bir karara varılmasında birçok neden etkili olmuştur:

- 1- Osmanlı İmparatorluğunda siyasi ve askeri etkinlik kazanılmak istenmiştir.
- 2- Yabancı devletlerin İstanbul'daki faaliyetleri, özellikle askeri faaliyetleri hakkında Almanya bilgi sahibi olmak istemiş ve bu faaliyetleri kontrol altında tutmak istemiştir.
- 3- Almanya'da bulunan silah fabrikaları, (özellikle “Krupp Silah Fabrikası”) bu kararın alınmasında etkili olmuşlardır. Çünkü Alman subayları tarafından eğitilen Osmanlı ordusuna bir şekilde Alman silahlarının satılacağı hesaplanmıştır.
- 4- Bismarck Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya karşısında yeninden silahlandırılması ve Alman uzmanlar tarafından yönetilen Osmanlı birliklerinin bir Alman-Rus savaşı çıkması halinde kullanılması olanağını da düşünmüştür<sup>150</sup>.

Rus General Skobelew'in Şubat 1882 yılında Paris'te yapmış olduğu Almanya karşısı konuşmaları Bismarck'ın Ruslara karşı olan güvensizliğini tazelemiştir. Bu olayın ardından Rusya aleyhine olabileceği düşünülerek 11 Nisan 1882'de Osmanlı'ya dört subay daha gönderilmiştir. Albay Kaehler, Yüzbaşı Kamphoevener, Süvari yüzbaşı Hobe ve Yüzbaşı Ristow. Bu subaylar üç aylığına görevden

---

<sup>149</sup> Schöllgen, age., s.33.

<sup>150</sup> Rathmann, age., s.27.

alınıyorlardı ve bu süre içerisinde üç sene Türkiye’de görev yapıp daha sonra tekrar Prusya ordusuna dönüp dönmeyeceklerine karar vereceklerdi. 1883 yılında da ileride Prusya’nın askeri alanda Osmanlı İmparatorluğu’ndaki en önemli temsilcilerinden birisi olacak olan Denizbinbaşı Freiherr von der Goltz askeri okula eğitimci ve bahriyeye binbaşı olarak göreve geldi. 1885’te Kaehler’in ölümünden sonra 1886 yılında yerine Türk Genelkurmayında göreve Goltz geldi ve bu tarihten sonra Osmanlı’da Goltz devri başladı. Goltz’un göreve gelmesiyle Osmanlı ordusundaki reform hareketleri hız kazanmıştı. Goltz Alman firmalarından Türkiye’ye askeri malzeme getirtmiş ve onun ısrarları sayesinde *Krupp ve Schichau* silah firmalarına ciddi sayıda silah siparişleri verilmiştir. Daha sonra ise yine ciddi sayılarda Mauser ve Löwe silah fabrikalarına silah siparişlerinde bulunulmuştur<sup>151</sup>.

Bismarck, Osmanlı’ya giden subaylara kesinlikle her hangi bir siyasi olaya karışmamalarını emretmişti. Bu emrinde daha önceleri doğu sorununa yaklaşırken; ... *bu olaylar bir tek Pomerya silahşorunun sağlıklı kemiklerinden daha değerli değildir*, şeklinde sarf etmiş olduğu sözün önemi büyüktür. Bismarck’ın ve de Radowitz’in takip etmiş oldukları politika Alman askeri çevrelerinde pek olumlu karşılanmıyordu. Bismarck’ın politikaları sayesinde Almanya’nın Türkiye üzerinde bir etkisinin olduğu görülme istenmiyordu. Dolayısıyla Türkiye’ye giden subaylar aslında çok da destek görmemişlerdir. Bu düşüncüyü, 21 Aralık 1891 yılında İstanbul’dan Essen’de bulunan Krupp Firmasına gönderilen bir mektup<sup>152</sup> desteklemektedir<sup>153</sup>. Mektupta, kendilerinin dokuz yıldır Türkiye’de oldukları ve buraya geldikten sonra hiç bir şeyin onlara söylenenler gibi olmadığı ifade edilmiştir. Türkiye’ye gelmeden önce; her şeyin hesap edilmesi gerektiğini, Türklere fazla güvenilmemesi gerektiğini ve onlar yüzünden birilerini, özellikle Rusları karşılarına almamaları gerektiğini, bu sebeple Osmanlı’da bulunacak olan subayların asla bir siyasi olaya karışmamaları gerektiğini, başbakanın onlara bildirdiği,

---

<sup>151</sup> Bk. Schöllgen, age., s.35.

<sup>152</sup> Gregor Schöllgen’in “Imperialismus und Gleichgewicht-Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914” adlı eserinin sonunda bulunan ekler kısmında mektubun tam metni verilmiştir. Mektup, daktilo ile yazılmış ve imzasızdır, mektubu kimin yazdığı bilinmemektedir. Ancak, mektubu Osmanlı devletinde görevli olan bir Alman subayın yazmış olduğu tahmin edilmektedir. Schöllgen, mektubun orijinalinin Krupp Silah Fabrikasının arşivinde bulunduğunu bildirmektedir. (HA Krupp, FAH, III c. 217.)

<sup>153</sup> Schöllgen, age., s.36.

mektupta ifade edilmiştir. Mektubun devamında, işlerinin burada zor olduğu, kendilerinin büyükelçi tarafından hiç desteklenmediği, oysa yaşanan zorlukların büyükelçi tarafında Sultan'a bildirilmesinin yeterli olacağı, tekliflerinin dinlenilmemesi durumunda İmparator'un onları geri çağırması gerektiği ifade edilmiştir. Mektubun sonunda da; siz bizi hiç ilgilendirmiyorsunuz, kendi başınızın çaresine kendiniz bakın denilmek istendiği, Türkiye'de bulunan subayların böyle bir düşünceye kapıldıkları, yazılmıştır<sup>154</sup>.

Osmanlı Devleti'nde görev yapan subaylar aslında Padişah tarafından sevilmektedir, fakat Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi subayların herhangi bir siyasi olaya karışmalarını engellemek amacıyla onlarla Sultan'ın arasının iyi olmasını istememiştir. Bunun sonucunda ise Alman subayların etkileri biraz azalmış ve bu da silah satışını etkilemiştir. Osmanlı Devleti belirli bir dönem Krupp, Vulkan, Germania, Mauser gibi Alman silah firmaları yerine Fransız silah firmalarına silah ve mermi siparişi vermiştir<sup>155</sup>.

### **3.2.1- Prusya'dan (Almanya) Osmanlı Topraklarına Gelen Askeri Heyetler**

1839, 1843 ve 1844 reformlarıyla Osmanlı Devleti'nde askerlik görevi genelleştirilmiş, 200.000 kişilik hazır bir ordu ve 90.000 kişilik yedek (Redif) bir sınıf meydana getirilmiştir. Ayrıca aşiretlerden asker alımı kararlaştırılmıştır. Osmanlı kuvvetleri 7 ordudan oluşmaktaydı. Fakat bütün bu çabalara rağmen ordunun eğitimi istenilen seviyeye gelmiyordu. Osmanlı yöneticileri ordunun eğitimi için Avrupa'dan subayların getirtilmesini düşünüyorlardı, ancak zaman zaman Osmanlılarla savaşa tutuşan ve doğuda çeşitli sömürü faaliyetlerine girişen İngiliz ve Fransızlara da güvenemiyorlardı. Bu reformları gerçekleştirebilecek ve güvenecekleri millet olarak Almanları görüyorlardı. Ayrıca 1870 yılında Alman-Fransız savaşında Almanların güçlü bir orduya sahip oldukları anlaşılmıştı<sup>156</sup>.

---

<sup>154</sup> Bk. Schöllgen, age., s.442.

<sup>155</sup> Bk. Schöllgen, age., s.36-37.

<sup>156</sup> Turhan, Yazman, age., s.54.

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyıl başlarından itibaren askeri alanda ıslah edilmesi çalışmalarında Prusya ordu teşkilatı örnek alınmıştır. Çeşitli girişimlerden sonra Prusya ordusuna mensup subaylar, iki devlet arasında yapılan antlaşmalar sonucunda Osmanlı topraklarına gelmişlerdir. II. Abdülhamid 1878 Rus yenilgisinden sonra Almanlardan tekrar askeri yardım istemiş ve bu hususta ilk adımı atarak 1880 Mayıs'ının başlarında eski bir Fransız Yarbayı olan askeri danışmanı Dreyse'yi birkaç Alman subayının gönderilmesi için Alman hükümetinden rica etmesi maksadıyla Alman Büyükelçisi von Hatzfeld'e göndermiştir<sup>157</sup>. Kont Hatzfeld Yakın Doğu'da Almanya'nın prestijli bir durumda olmasının getireceği avantajları sezdiği için, Osmanlı hükümeti nezdinde faaliyetlerini yoğunlaştırmıştır. Kont'un en önemli faaliyetlerinden biri ise II. Wilhelm'i ve Bismarck'ı ikna ederek Türkiye'ye bir Alman askeri heyetinin gönderilmesi olmuştur<sup>158</sup>. Bismarck, Osmanlı'ya askeri heyet gönderme hususunda müttefiki olan Avusturya-Macaristan hükümetinin fikrini almak istemiştir. Avusturya-Macaristan hükümeti cevabında; Osmanlı'nın askeri alanda desteklenmesinin kendilerince bir sakıncasının olmadığını, Türk ordusu eğitilse bile artık eskisi gibi kendileri için bir tehlike arz etmeyeceğini hatta Doğu'da, başka devletlerin tebaalarını görmektense Almanları görmeyi tercih edeceklerini ifade etmiştir<sup>159</sup>. Berlin'deki Osmanlı Büyükelçisi 24 Aralık 1882 tarihli raporunda, Bismarck'ın "*Osmanlı devletinin sivil ve askeri uzman isteği derhal, en iyi uzmanların gönderilmesiyle yerine getirilecektir*" şeklindeki ifadesini bildirmiştir<sup>160</sup>. Ayrıca, Almanlar askeri bir heyetin Türkiye'ye gelmesi ile Alman silah sanayisinin Osmanlı'ya çok etkin bir şekilde sokulacağını ve Osmanlı'da pazar bulacağını ümit etmişlerdir<sup>161</sup>. Osmanlı Devleti'nin Alman silah fabrikalarından aldığı silahlara bakıldığı zaman bu ümitlerinin boşa çıkmadığı görülmektedir.

Yukarda da belirtildiği üzere, 1798 yılında Osmanlı Padişahı III. Selim'in arzusu üzerine Prusyalı Albay von Goetze Osmanlı topraklarına gelerek Osmanlı ordu birliklerini denetlemiştir. 1790-1805 yılları arasında İstanbul'a gelen

---

<sup>157</sup> Wallach, age., s.24.

<sup>158</sup> Earle, age., s.51.

<sup>159</sup> Viyana Alman Büyükelçisininin 26.05.1880 ve 263 sayılı raporu. Dışişleri Politik Arşivi, Türki 139, vol. I. nakleden: Wallach, age., s.25

<sup>160</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.105.

<sup>161</sup> Wallach, age., s.24.

Tümgeneral von Knobelsdorf 1790 tarihli Prusya-Osmanlı Devleti ittifak antlaşmasının hazırlanmasında görev almıştır. Yarbay von Canitz ve Dallwitz de 1828-1829 tarihleri arasında Prusya kralının emri ile Türk-Rus harbini izlemek üzere Osmanlı'ya gönderilmişlerdir<sup>162</sup>. Ancak heyet olarak gelen ilk Prusya askeri heyeti Helmuth von Moltke heyetidir (1835).

### 3.2.1.1- 1838 – 1883 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Görev Yapan Subaylar<sup>163</sup>

**Mareşal von Moltke:** Moltke dört yıl Osmanlı Devleti'nde kalmış ve 28 ayını İstanbul'da geçirmiştir. Bir Türk milis kuvvetinin oluşturulmasıyla ve topoğrafik haritalar yapmakla meşgul olan Moltke zaman zaman Anadolu'ya ve Rumeli'ye geziler yapmıştır. Mart 1838 tarihinde Prusyalı Yüzbaşı von Mühlbach ile birlikte Tarsus Ordusu Komutanı Hafız Paşa'nın danışmanı olarak görevlendirilmişlerdir. Bu ordu ile Kürtlere karşı yapılan savaşlara 1839'daki Nizip Savaşına ve Mısırlı İbrahim Paşa ile yapılan savaşlara katılmışlardır. İlk etapta Osmanlı topraklarına izinli olarak gelen Moltke 8 Haziran 1836 tarihinde "birliklerin teşkilatlandırılması ve eğitimi" için Türkiye'ye görevli olarak atanmıştır<sup>164</sup>. Babıâli bu subaylara, İstanbul'a geliş ve gidişlerinde her subay için 8.000 Kuruş (1.600 Mark) ve aylık da 2.000 Kuruş (400 Mark) maaş vermeyi taahhüt etmiştir. Bunun dışında masrafları Babıâli tarafından ödenmek üzere devamlı bir uşak, iki binek at bulundurabilecekler ve görevli olarak yapacakları yolculuklardaki masraflarını da yine Babıâli ödeyecekti<sup>165</sup>. O dönemin şartları değerlendirildiğinde söz konusu olan maaşların hiç de küçümsenecek rakamlar olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü Moltke Prusya'ya (Almanya'ya) geri döndükten sonra Osmanlı Devleti'nde biriktirdiği paralarla Berlin Hamburg Demiryolu Şirketi'nden hatırı sayılır hisse senetleri almıştır<sup>166</sup>.

Moltke yazmış olduğu mektuplarında Osmanlı ordusunda sağlık koşullarının çok kötü olduğundan, doktorun ve ilacın olmadığından, subayların

---

<sup>162</sup> Yılmaz, age., s.34.

<sup>163</sup> Bk. Yılmaz age., s.34-37.

<sup>164</sup> Wallach, age., s.10-11.

<sup>165</sup> Wallach, age., s.13.

<sup>166</sup> Wallach, age., s.13.

eğitimsizliklerinden, bir üst rütbelinin bir alt rütbeliye eziyet ettiğinden hatta dayak attığından, birliklerin donatılarının çok zayıf olduğundan, silahlarının yetersiz ve işe yaramaz olduğundan ve askerlerin itaatsiz olduklarından söz eder. Hatta bir keresinde yanında yemek pişirip tütün içtikleri için 50 tondan fazla hazırlanmış mermilerin bulunduğu bir cephaneliğin havaya uçtuğunu bildirmektedir. Türk ordusunun yeniden teşkilatlandırılmasından üst yöneticilerin ne anladıklarını bilmediklerini Moltke şu sözleri ile ifade etmiştir: “*Rus ceketleri ve Fransız talimnameleri, Belçika tüfekleri, Türk fesleri, Macar eğerleri, İngiliz kılıçları ve bütün uluslardan öğretmenlerle Avrupa örneğine göre bir ordunun yaratılması en bahtsız bir girişimdi*”. Moltke Osmanlı topraklarının tembelleğe en elverişli ülke olduğunu ve bütün bir ulusun terlikle dolaştığını yazmıştır<sup>167</sup>.

Moltke ve arkadaşlarının memleketlerine dönüşünden (1838) Kähler nezaretindeki askeri heyetin gelişi (1882) ve Colmar von der Goltz’un bu heyete katılımına kadar geçen (1883) uzun zaman içinde, resmen Prusya ordusundan izinli olarak Osmanlı ordusunda vazife gören resmi bir askeri heyete rastlanmamaktadır. Fakat birçok Prusyalı subayın gayr-ı resmi olarak Osmanlı ordusunda vazife gördükleri bilinmektedir<sup>168</sup>.

**Üsteğmen von Kuczkowski:** Türk ordusunda tümgeneralliğe kadar yükselen Kuczkowski, Prusya topçu subay ve astsubaylarından müteşekkil heyetin komutanı olarak da görev yapmış ve Türk topçusunun yeniden teşkilatlanması için çalışmıştır. Türkçe adı “Muhlis Paşa”dır.

**Topçu Teğmeni Schwenzfeuer:** Türkiye’de General Rütbesine kadar yükselen ve 1873 yılında İstanbul’da vefat eden Schwenzfeuer, 1838-41 ve 1850-73 yılları arasında, topçu sınıfının talim ve terbiyesinde görev almıştır. Türkçe adı “Rami Paşa”dır.

**Topçu Teğmeni Wend:** 1838-43 ve 1850-90 yılları arasında topçuluk danışmanı, topçuluk grubu üyesi ve Türk Harbiye Nezaretinde planlayıcı olarak

---

<sup>167</sup> Wallach, age., s.15-17.

<sup>168</sup> Yılmaz, age., s.35.

görev yapmıştır. Tümgeneralliğe kadar yükselen Wend'in Türkçe adı "Nadir Paşa"dır.

**Topçu Teğmeni Grünwald:** 1851 yılında Osmanlı hizmetine girmiştir. Daha sonra generalliğe terfi eden Grünwald Paşa, 1856-1888 yılları arasında Türk Topçu Okulu Komutanlığı yapmıştır.

**İstihkâm Teğmeni Bluhm:** Teknik konularda danışmanlık görevi de yapan Bluhm, tümgeneralliğe kadar yükselmiş ve 1851-87 yılları arasında Türkiye'de bulunmuştur.

**Piyade Üsteğmen Drigalski:** 1853-85 yılları arasında Türkiye'de görev yapmıştır. Tümgeneralliğe kadar terfi eden Drigalski, Doğu Rumeli Milis Kuvvetleri komutanlarının başyaverliği görevinde bulunmuştur.

**Topçu Teğmen Strecker:** 1854-1890 yılları arasında Türkiye'de bulunan ve Tümgeneralliğe kadar yükselen Strecker, 1877-78 Osmanlı - Rus Harbi'nde, Varna'da Türk Topçu Komutanlığı 1883'de Doğu Rumeli Türk Milis Kuvvetleri Komutanlığı, Harbiye Nezaretinde komisyon başkanlığı ve topçu üyeliği görevlerinde vazife almıştır. Türkçe adı "Reşit Paşa"dır.

Bu dönemde ayrıca Lüling, Wiesenthal, Graach, Falk, Raback, Godlewski, Jungmann, Schmidt, Becke, Wagemann, Bhön, Wrangel ve Stolp isimli subaylarda Türkiye'ye gelmiş ve çeşitli hizmetler içerisinde bulunmuş olan subaylar arasındadırlar.

Bu dönemde düzenli bir Prusya askeri yardımının olmadığını görmekteyiz. Gelen subaylar heyetlerle gelmemişler, ya tek gelmişler ya da kendi buldukları ordularını tamamen terk ederek Osmanlı hizmetine girmişlerdir. Bu subayların genellikle topçu subay ıslahında görev aldıkları yaptıkları vazifelerden anlaşılmaktadır. Görev ve faaliyet sahaları incelendiğinde bu subayların geliş amaçlarının; ordunun ıslah çalışmalarına katılmak, Osmanlı Devleti'nin diğer

devletlerle yaptığı harpleri izlemek ve ordunun üst kademelerinde askeri faaliyetlerle ilgili konularda danışmanlık yapmak şeklinde olduğu görülmektedir<sup>169</sup>.

Fakat ticari alanda da Prusyalı subaylar vatanlarına iyi hizmetlerde bulunmuşlardır. Örneğin; Osmanlı Devleti'nin Prusya'ya silah siparişi vermesini sağlamışlardır. Böylece Alman silah sanayinin daha o zamanlar Türkiye pazarına girdiği anlaşılmaktadır. Netice itibari ile Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876), Krupp Fabrikasından satın alınan büyük çaplı toplarla Akdeniz ve Karadeniz boğazları, Kars, Erzurum kaleleri ve Tuna boyundaki dayanak noktaları tahkim edilmiştir. Tophane fabrikaları da Avrupa'dan getirilen makinelerle yeni modelde top, tüfek, cephane yapacak hale getirilmiş ve yeni model iğneli tüfekler ilk defa Prusya tarafından Osmanlı ordusunda kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Krupp fabrikalarına sipariş ettiği top<sup>170</sup> miktarı 500 adet olup cephaneyle birlikte değeri bir milyon Lirayı bulmaktadır. Bu siparişler 1873 yılında yapılmıştır. Bu durum askerlerle büyük sermayenin birlikte çalıştığını gösteren en önemli örneklerden birisidir<sup>171</sup>.

### **3.2.1.2- Colmar von der Goltz Dönemi (1882-1908)**

1882 senesinde Alman İmparatorluğu ile yapılan bir anlaşma gereği General Kaehler isminde bir Alman generali Osmanlı ordusunda incelemeler yapmak üzere İstanbul'a gönderilmiştir. Kaehler incelemeleri sonucunda kendisine yardımcı olmak maksadıyla birkaç subayın gönderilmesini istemiştir. Gelen subaylar arasında Kurmay Binbaşı olan Colmar von der Goltz da bulunmaktaydı<sup>172</sup>. 1885 yılında Kaehlerin ölümünden sonra yerine başka birisi atanmamıştı, ancak 1886'da Sırp-Bulgar savaşı bitince Padişah Von der Goltz'u Kaehler'in yerine atadı. İleride Paşa unvanı da alacak olan Goltz'un görevi; seferberlik, yığınak, harekât planları, harita alma ve genç kurmay subayların eğitimi gibi konuları kapsamaktaydı<sup>173</sup>. Fakat bütün

---

<sup>169</sup> Yılmaz, age., s.36.

<sup>170</sup> Bk. Ek. 20, 21, 22.

<sup>171</sup> Wallach, age., s.23.

<sup>172</sup> Turhan, Yazman, age., s.54-55.

<sup>173</sup> Wallach, age., s.52.



bunların yanında Goltz'un asıl faaliyet alanı harb okullarını bir düzene koymak olmuştur. Okullarla ilgili görevi Almanya için bulunmaz bir fırsattı<sup>174</sup>. Von der Goltz genç subayların eğitiminde etkin rol oynamış ve subay adaylarını etkilemeyi bildiğinden bu guruplar üzerinde bir Alman hayranlığı oluşturmuştur. Bu sebeptendir ki kontratı üç kez uzatılmıştır. Harbiye mektebinde okutulmak üzere 4.000 sayfadan oluşan ders kitabı yayınlamıştır. Goltz Paşa ordudaki görevini politik olarak da kullanıyor ve Osmanlı ordusunun durumu hakkında Alman askeri makamlarına düzenli olarak bilgi veriyordu<sup>175</sup>. Türkiye'deki hizmetini bitiren Goltz Paşa 1 Kasım 1895 tarihinde Türkiye'den ayrılarak Berlin'e dönmüş ve Türkiye'deki hizmetlerinden dolayı kendisine aylık 3.916 Kuruş emekli maaşı bağlanmıştır. Fakat Goltz Paşa daha sonra I.Dünya Savaşı'nda 17 Nisan 1915 tarihinde tekrar Türkiye'ye gelmiş ve I. Türk Ordusu Komutanlığına tayin edilmiştir. 14 Ekim 1915'de Irak ve Musul'da 6.Ordu Komutanlığına atanan Goltz Paşa bu görevde iken Bağdat'ta vefat etmiştir<sup>176</sup>.

Yukardan da anlaşılacağı üzere Goltz Paşa, Türkiye'de bulunduğu sürece; harp okullarında bulunan subay adaylarına ve genç subaylara Alman hayranlığını aşılama, Almanya için istihbarat yapmak, Osmanlı ordusuna Alman silahlarının satılmasını sağlamak, gibi görünürde olmayan görevleri de yerine getirmiştir.

Colmar von der Goltz döneminde önemli görevlerde bulunan subayların isimleri ve görevleri aşağıda verilmiştir<sup>177</sup>.

**Binbaşı von Lossow:** 1910 yılında Türkiye'ye gelmiş ve Harp Akademilerinde öğretmenlik yapmıştır. Balkan Harbi'nde tümen komutanlığı ve I. Dünya Savaşı'nda da 1915-1918 yılları arasında tam yetkili askeri temsilcilik görevlerinde bulunmuştur.

**Binbaşı Weiz:** 1911 yılında Türkiye'ye gelen Weiz, 1911-1914 tarihleri arasında Türk piyade subaylığı için verilen öğretim kurslarının başkanlığını yapmıştır.

---

<sup>174</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.55.

<sup>175</sup> Wallach age., s.54; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.111.

<sup>176</sup> Yılmaz, age., s.40-41; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.113.

<sup>177</sup> Bk. Yılmaz, age., s.45.

**Üsteğmen Gr. von Preysing:** Balkan Harbi'nde 3.Kolordu Komutanlığı karargâhında görev almıştır.

**Kurmay Yüzbaşı von Morgen:** 1897 senesinde Türkiye'ye gelen Morgen, Almanya'nın İstanbul büyükelçiliğinde askeri ataşelik görevinde bulunmuştur.

**Kurmay Binbaşı von Stempel:** Stempel 1908-1913 yılları arasında Almanya'nın İstanbul büyükelçiliğinde askeri ataşelik görevi yapmış ve bu görevini Liman von Sanders zamanında da devam ettirmiştir.

**Kurmay Binbaşı von Leigzi:** 1902-1908 yılları arasında Almanya'nın İstanbul büyükelçiliğinde askeri ataşelik görevi yapmış ve aynı görevine 1915 senesinde albay rütbesi ile devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'ne gelen bütün Alman subayları İstanbul'da yapmış oldukları faaliyetlerle Alman silah sanayisine hizmet etmişlerdir. Alman silah sanayisinin Osmanlı'daki tekel konumu Colmar von der Goltz Paşa tarafından gerçekleştirilmiştir<sup>178</sup>. Yukarıda bahsedildiği gibi, Alman subayların çalışmalarıyla Alman silah fabrikaları olan Krupp'a, Loewe'ye, Schichau'a ve Mauser'e milyon marklık silah siparişleri verilmiştir.

Osmanlı'nın silah pazarının 1880'lerin başında Amerika'dan Almanya'ya kaydığı görülmektedir. Alman silah firması sahiplerinden Paul Mauser 1886 yılında İstanbul'da II. Abdülhamid'in huzurunda çok başarılı atış gösterileri yapmıştır. Bu gösteriler neticesinde Mauser Silah Firması'na 9 atışlı, 9.5 mm çapında, kara barutlu, 1887 model, 500 bin Mauser piyade tüfeği ve 50 bin süvari karabinası siparişi verilmiştir<sup>179</sup>. Daha önce Krupp Silah Firması'na verilen siparişlerin çokluğundan dolayı şirketin İstanbul'daki satış temsilcileri Huber kardeşlerin, sadece aldıkları komisyonlar sayesinde milyoner oldukları ve Osmanlı Devleti'ne silah satmadan önce küçük bir firma olan Mauser Gebruder Silah Fabrikası'nın, Osmanlı'nın milyonluk siparişleri sayesinde dünya çapında bir silah fabrikasına dönüştüğü yukarıda ifade edilmişti. 1950'lere kadar Türk ordusu 1890, 1893, 1898, 1903, 1905

<sup>178</sup> Rathman, age., s.30-31.

<sup>179</sup> Salih Atalay, Osmanlı'nın Kaderini Değiştiren Tüfekler, Atlas Tarih Dergisi, Sayı: 08, Ağustos-Eylül 2011, s.68.

ve Kırıkkale 1934 modelleri ile hep Mauser piyade tüfekleri ile teçhiz edilmiştir. Rakamlar kesin olmamakla beraber satın alma yoluyla, 1.Dünya Harbi'nde müttefiklerin silah yardımlarıyla<sup>180</sup>, düşmandan iğtinam gibi usullerle Türkiye'ye 1,3 milyondan fazla Mauser tüfeğinin geldiği genellikle kabul edilmektedir<sup>181</sup>.

### 3.3- 19. Yüzyılda Türk-Alman Ticari İlişkiler

Osmanlı Devleti ile Alman devletleri arasındaki ticari ilişkilerin kesin olarak ne zaman başladığı bilinmemektedir. Ancak bu ilişkilerin çok eski olduğu tahmin edilmektedir. 15. yüzyıldan itibaren Leipzig, Dresden, Augsburg, Regensburg, Nürnberg gibi Alman tekstil merkezlerinin Osmanlı İmparatorluğu'ndan pamuk, ipek ve yün gibi tekstil mallarını aldıkları görülmektedir<sup>182</sup>. Yukarıda Almanların temsilcisi olan Prusya Devleti ile Osmanlı Devleti arasında ilk dostluk ve ticaret antlaşmasının 1761 yılında yapıldığı ifade edilmişti ve söz konusu olan bu antlaşmanın daha sonra 50 yıllığına uzatıldığı belirtilmişti. Daha sonra 1839 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Lübeck, Bremen, Hamburg ve Hansa kentleri ile 1840 yılında da Prusya ile ticaret antlaşmaları yapılmıştır<sup>183</sup>.

Alman tebaası dış devletlerde Prusya tarafından temsil ediliyordu. Ancak Prusya'nın Osmanlı ticareti ile fazla ilgilenmemesi sebebiyle Alman tebaası Osmanlı İmparatorluğu'nda çok defa Avusturya-Macaristan konsolosları tarafından temsil edildiği gibi, Alman ihraç mallarının önemli bir kısmı da Osmanlı pazarlarında Avusturya-Macaristan malı olarak muamele görmekteydi. Kısacası Osmanlı İmparatorluğu ile Almanlar arasındaki ticari ilişkiler oldukça eskiye dayanmaktadır. Fakat bu ticaret hacminin küçük olması sebebiyle iki ülke arasında doğrudan ticari faaliyet kurulamamıştır. Almanya'dan çıkan birçok ürün Viyana üzerinden Osmanlı'ya ulaşıyordu. Dolayısıyla gelen ürünlerin birçoğu aslında Alman malı olsa

---

<sup>180</sup> Savaş kayıpları ve tümenlerdeki artışlar nedeniyle I.Dünya Harbi'nde müttefiklerimizden 224 bin Rus ve 390 bin Alman piyade tüfeği alınmıştır. (Atalay, agm., s.71.)

<sup>181</sup> Atalay, agm., s.69. Mauser tüfeği alımı hususunda Sabah Gazetesi'nin haberlerine bakıldığında zaman Kasım 1889 tarihi ile Ocak 1895 tarihleri arasında Osmanlı ülkesine 11453 sandık civarında Mauser tüfeğinin geldiği görülmektedir. (Gözeller, agt., s.56-57.)

<sup>182</sup> Bk. Önsoy, age., s.5.

<sup>183</sup> Bk. Rathmann, age., s.8-9.

da üzerinde “Wiener Wahren” yani “Viyana Malıdır” yazıyordu. Osmanlı’ya gelen Alman ürünlerinin hepsi sadece Viyana üzerinden değil, Triyeste, Venedik, Marsilya, Anvers, Rotterdam ve Hamburg gibi değişik limanlardan da ulaşıyordu. Bu durum 19. yüzyılın son çeyreğine kadar böyle devam etmiş, Osmanlı ve Alman limanları arasında işleyen deniz nakliyat şirketleri kuruluşuna kadar Osmanlı-Alman ticareti diğer ülkelere mensup tüccarlar ve firmalar tarafından yürütülmüştür<sup>184</sup>.

1850’li yıllarda endüstri devrimini yaşamaya başlayan Almanya 1880’li yıllarda sanayileşmesini tamamlamış, sanayisi için hammadde arayan ve ürettiği ürünlere pazar arayan büyük bir ekonomik güç olarak dünya piyasasına çıkmıştır. Birliğini geç kuran ve kendisini ancak toparlayabilen Almanya; İngiltere, Fransa ve Rusya gibi sömürcülere sahip değildi. Uzakdoğu, Afrika ve Amerika’daki sömürgeler çoktan paylaşılmıştı. Almanya bu konuda farklı bir yol izlemiş ve üzerinde halâ sömürgecilik mücadeleleri devam eden ülkelere (İran, Çin, Osmanlı gibi) ve diğer sömürge halinde olan devletlere iyi niyetle girmek istemiş ve onlara ticari olarak nüfuz etmek istemiştir. Almanya, Türkiye’yi kendisine daha iyi bağlayabilmek için büyük devletlerin Osmanlı’ya olan düşmanlıklarından faydalanmış, askeri ve iktisadi yollarla Osmanlı’ya girerek Osmanlı Devleti üzerinde nüfuz kurmaya çalışmıştır. 1883 senesinde Alman Askeri Heyeti’nin Osmanlı’ya gelişi, 1888’de Almanlara Anadolu’da demiryolu imtiyazının verilmesi, 1890’da yapılan Türk-Alman Ticaret Antlaşması ve en önemlisi de 1903 yılında Bağdat Demiryolu Projesinin Almanlara verilmesi göz önünde bulundurulacak olursa, Almanya’nın bu çabalarının neticesiz kalmadığı görülecektir.

1854-1875 yılları arasında yaklaşık olarak 5 milyar Frank borçlanan Osmanlı hazinesi borçlarını ödeyemeyecek duruma gelmiş, Ekim 1875’te kısmen ve Ocak 1876’da tamamen borç ödemelerini durdurmuştur. Ardından 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı zaten yok olan Osmanlı ekonomisini tamamen bitirmiştir. Abdülhamid de bütün idaresi boyunca devam edecek olan Almanya’ya yakınlaşma politikası çerçevesinde Almanya’dan iktisadi ve askeri alanlarda heyetler istemiştir. Bu durum

---

<sup>184</sup> Bk. Önsoy, age., s.7-9.

Almanya'nın işine gelmiştir. Çünkü Almanya hem artan nüfusuna<sup>185</sup> yeni yerleşim yerleri peşindeydi hem de sanayisine hammadde ve pazar arıyordu<sup>186</sup>. Bütün bunlar için ise Osmanlı toprakları bulunmaz bir nimetti, çünkü Osmanlı topraklarına ulaşmak hem karadan hem de Tuna nehri vasıtasıyla gemilerle mümkündü.

Berlin Kongresi ile birlikte Balkanlar'da tekrar barışın sağlanması sonucu Alman mallarını yabancı ülkelerde pazarlayabilmek amacıyla 1880 senesinde merkezi Berlin'de olan "Deutsche Handelsverein (Alman Ticaret Derneği)" kurulmuştur. Bu dernek çalışma sahası olarak Yunanistan'ı ve Osmanlı'yı seçmiştir<sup>187</sup>. 1888 yılında Anadolu Demiryolu imtiyazı Deutsche Bank'a verilmişti ve ardından 6 Eylül 1889 yılında Almanya ile Yakın Doğu limanları arasında deniz ulaşımını sağlamak amacıyla "Deutsche Levante Linie" kurulmuştur<sup>188</sup>. Böylece hem deniz yoluyla ve hem de demiryoluyla<sup>189</sup> Almanya'nın sanayi merkezleri Yakın Doğu'ya daha kolay ulaşabilecekti. 1890 yılında da Deutsche Handelsverein'in memurlarından Felix Moral'ın girişimleri ile Alman metal ve demir sanayi ürünlerinin ihracatını artırmak amacıyla "Export Verband deutscher Maschinen und Hüttenwerke" isimli birlik kuruldu. Bu birlik de faaliyet alanı olarak Yunanistan, Anadolu, Suriye ve Filistin'i belirledi<sup>190</sup>. Yine 1898 yılında "Export Gesellschaft Deutscher Industrieller" ve 1899 Mayıs'da İstanbul, İzmir ve Kahire'de de şubeleri bulunan "Deutsche-Orientalische Export Gesellschaft" kurulmuştur. Görüldüğü gibi Almanya Yakın Doğu'da ticari üstünlüğü sağlayabilmek amacıyla çeşitli dernekler ya da şirketler kurmuştur<sup>191</sup>.

Türk-Alman ticaretinin gelişmesinde yukarıda kısaca değinilmiş olan, Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na gelen subayların da etkisi büyük olmuştur. Askeri heyetlerin Türkiye'ye gelmesi ile Alman silah sanayisinin çok etkin bir

---

<sup>185</sup> Alman İmparatorluğu'nun 1890 yılında 49,5 milyon olan toplam nüfusu 1900 yılında 54,6 milyon, 1910 yılında da 64 milyona çıkmıştır. 1890 ile 1895 yılları arasında Alman göçü yılda yaklaşık 400.000 kişiydi, ancak daha sonraki yıllarda bu rakam düşüşe geçmiş ve I.Dünya Savaşı'na kadar yıl ortalaması 30.000 civarına gerilemiştir. (Trumpener, age., s.154.)

<sup>186</sup> Bk. Soy, age., s.147.

<sup>187</sup> Önsoy, age., s.20.

<sup>188</sup> Rathmann, age., s.50.

<sup>189</sup> 1900 yılında Almanya'da demiryolu ağı 50.000 kilometreyi aşmıştır. Ayrıca Almanya toplamda 1 milyondan fazla tonajlı 1300 gemiye sahipti. (Trumpener, age., s.129.)

<sup>190</sup> Önsoy, age., s.21.

<sup>191</sup> İleriki sayfalarda kurulan bu şirketlere bir daha değinilecektir.

şekilde Türkiye'ye sokulabileceği ve pazar bulacağı ümit ediliyordu<sup>192</sup>. Sonuç olarak, 1890'lerden başlayarak Alman hükümeti Osmanlı ordusuna düzenli olarak askeri araç-gereç sağlamış ve askeri kadrosunun eğitimin üstlenmeye başlamıştır<sup>193</sup>. Eğitime sadece subaylar katılmıyor örneğin; Krupp Fabrikası'ndan temin edilen bazı silahların kullanımlarını öğretmek üzere fabrikadan İstanbul'a ustalar da gelerek eğitim veriyorlardı<sup>194</sup>. Osmanlı Ordusuna gelen subaylar Alman silah fabrikalarına büyük hizmetlerde bulunmuşlardır. Alfred Krupp (Krupp Silah Fabrikası) 1873 senesinde sahra topları<sup>195</sup>, batarya topları ve diğer ağır savunma topları ile ilgili Osmanlı İmparatorluğu ile büyük bir silah ticareti sözleşmesi yapmayı başarmıştır. Alman silah sanayinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki tekel konumu Colmar von der Goltz tarafından oluşturulmuştur. Goltz 1885 yılında 500 kadar ağır topun Krupp'a sipariş verilmesi için Padişahı ikna etmiştir. 1886 senesinde yine Osmanlı İmparatorluğu yüksek fiyatlarla<sup>196</sup> Krupp'tan 426 sahra topu ve 60 havan topu satın almıştır. Yine aynı yıl içerisinde Goltz Padişah'ı Osmanlı'nın torpidobot filosuna ihtiyacı olduğuna ikna ederek Almanya'daki Schichau tersanesine ısmarlanmasını kabul ettirmiştir. Alman askeri heyetlerinin isteği üzerine Osmanlı ordusunun yeniden silahlandırılması kararlaştırılmış ve 1887 yılında gerek duyulan yarım milyon tüfek ve elli bin karabina Alman Mauser ve Loeve silah fabrikalarından temin edilmiştir. 1888'de Alman silah sanayi Osmanlı'ya 2,2 milyon Mark'lık silah

---

<sup>192</sup> Wallach, age., s.24.

<sup>193</sup> Pamuk, age., s.91.

<sup>194</sup> Adnan Gürbüz, "Türk-Alman İlişkilerinin Gelişiminde Bir Silah Fabrikasının Rolü: Alman Krupp Silah Fabrikası", I.Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu, (8-10 Ekim 2009), Konya 2010, s.251.

<sup>195</sup> Bk. Ek. 20, Ek. 21 ve Ek. 22.

<sup>196</sup> Düsseldorf'taki Ehrhardt'ın Rheinische Metallwaren und Maschinenfabrik (Rhein Metal Eşya ve Makine Fabrikası) 19. yüzyılın sonlarına doğru Krupp firmasına rakip olarak ortaya çıkmaya başladı. Schneider ve Ehrhardt silah firmaları modern tekniklerle top dökmeye başlamışlardı ve daha ucuz mal ediyorlardı. Krupp ise buna rağmen Osmanlı Devleti'ne eski teknoloji ile ürettiği topları daha pahalıya satmaya devam ediyordu. Bunun iki sebebi vardı: 1. İmparator II. Wilhelm ve Alman ekibi (İstanbul'daki diplomatlar ve Alman Dışişleri Bakanlığı) bir devlet firması statüsü biçtikleri Krupp'u hem iç hem de dış rakiplere karşı şiddetle destekliyorlardı. 2. Türkiye'de Tophane-i Amire Meclisi'nde de Krupp Fabrikası'nı destekleyenler mevcuttu. Krupp Fabrikası'nın ürünlerinin fiyatı pahalı bulununca diğer fabrikalara müracaat edilmesi kararlaştırılmıştı, fakat buna rağmen Tophane-i Amire Meclisi'nce Krupp ve Mauser firmalarının fiyatları kabul edilmiştir. Krupp her zaman Alman sermaye gruplarının ve Alman diplomasisinin yardımlarıyla özellikle Osmanlı Devleti'nde top pazarındaki gücünü rakiplerine karşı korumayı başarmıştır. Osmanlı hükümetince Alman Krupp Fabrikası'ndan gerçekleştirilen alışverişler sırasında başta Alman İmparatoru olmak üzere Almanya Devleti'nin alışverişleri kolaylaştırmaya yönelik çabaları söz konusudur. (Gürbüz, agm., s.248-250/254.)

göndermiştir. Daha sonraki yıllarda da siparişler kesilmemiş, Krupp'a, Mauser'e, Loeve'ye ve Schichau tersanesine sahra topları, tüfekler ve torpidolar sipariş verilmiştir. Burada ise toplamda 15 milyon Mark'ı aşan değerde sipariş söz konusuydu. Siparişlerin arkası kesilmemiş sırasıyla 1891'de 5,9 milyon Mark, 1892'de 10,1 milyon Mark, 1893'te 13,1 milyon Mark, 1894'te 6 milyon Mark, 1895'te 12,2 milyon Mark, 1896'da 4,4 milyon Mark ve 1897'de de 1,6 milyon Mark değerinde silah siparişi verilmiştir. Bütün bu siparişlerin finansmanı için Alman Deutsche Bank Osmanlı'ya yüksek miktarda borç sağlamıştı<sup>197</sup>. Örneğin 1905 yılında Osmanlı hükümeti, Deutsche Bank'tan toplam %4 faiz oranıyla, 2.640.000 Osmanlı Lirası (60.000.000 Frank) bir borç anlaşması yaptı. Bu tutarın büyük bir kısmı ile Krupp ve Mauser silah firmalarından top, tüfek ve diğer askeri malzemeler satın alındı. Teçhizat-ı Askeriye Nazırı Rauf Paşa ile Krupp Firması İstanbul temsilcisi Huber arasında bir anlaşma yapıldı. Osmanlı hükümeti, firmadan 7,5 santimetrelik 62 batarya sahra, 23 batarya cebel, 15 santimetrelik 3 batarya obüs ve 10,5 santimetrelik 3 batarya ağır sahra topu ile bunların mermileri, başka cephane ve eşyayı 1.967.634,7 Osmanlı Lirası bedelle satın aldı. Ayrıca Alman Mauser Firması'na da, 100 milyon fişek ve Krupp'a da yine iki adet kruvazör sipariş edildi<sup>198</sup>.

Sadece Krupp Firması'na verilen siparişler o kadar çoktu ki şirketin İstanbul'daki satış temsilcileri Huber kardeşler, sadece aldıkları komisyonlar sayesinde milyoner olmuşlardır<sup>199</sup>. Krupp Firması'nın 1895 senesinde vergilendirilmiş geliri 119 milyon Mark iken 1902 yılında 187 milyon Mark'a ulaşmıştı. Krupp, 1889 ile 1902 yılları arasında dünya top payının %70 ini ele geçirmişti. 19. yüzyılın sonuna doğru gemi üretimine de başlayan Krupp Firması kısa sürede başarıyı yakalamış ve Almanya'nın denizlerde de İngiltere'ye rakip olmasında önemli pay sahibi olmuştur<sup>200</sup>. 1884'te nispeten küçük bir firma olan Mauser Gebrüder Silah Fabrikası'nın da Osmanlı'nın milyonluk siparişleri ile dünya çapında

<sup>197</sup> Bk. Rathmann, age., s.30-32; Gürbüz, agm., s.250.

<sup>198</sup> Beşirli, Krupp Firması..., s.184-185.

<sup>199</sup> Trumpener, age., s.137.

<sup>200</sup> Mehmet Beşirli, "II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 16, 2004/1, Kayseri 2004, s.137.

bir silah fabrikasına dönüştüğü genellikle kabul gören bir yaklaşımdır<sup>201</sup>. Yukarıdaki cümlelerden de anlaşılacağı üzere Alman yetkilileri, askerleri, sanayicileri ve Deutsche Bank el ele vererek birlikte çalışmışlar ve bu çalışmalarını neticesinde özellikle silah ticaretinde Almanya'yı tekel konumuna getirmişlerdir. Daha önceleri Amerika'dan, Fransa'dan ve İngiltere'den sağlanan silahlar artık Almanya'dan sağlanır hale gelmiştir.

Yapılan alışverişlerden dolayı hem Alman silah firmaları hem de Osmanlı Devleti memnuniyet içerisindeydiler. Her iki taraf da çoğu zaman bu alışverişlerden duydukları memnuniyeti beyan etmek için nişan taltiflerinde veya karşılıklı teşekkürlerde bulunuyorlardı. Osmanlı idaresi Almanya'da bulunan silah fabrikaları hakkında birtakım incelemelerde bulunmak amacıyla Harbiye Erkânı'ndan bazı şahısları bu ülkeye göndermeyi de ihmal etmemiştir. Mesela 1895 (Hicri 1311) senesinde böyle bir amaç doğrultusunda Ferik Şakir Paşa Almanya'ya gönderilmiştir. Şakir Paşa Mauser Silah Fabrikası'nı incelemiş ve göndermiş olduğu telgrafında fabrikanın günlük 500 tüfek vermekte olduğunu ve bundan büyük memnuniyet duyduklarını ifade etmiştir. 1905 yılında 1. Ferik Abdullah Paşa Erhard fişek ve kovan imalathanelerini incelemiş ve ardından Krupp Fabrikasına geçerek orada da incelemelerde bulunmuş ve tecrübelerini rapor olarak sunmuştur. Bir yıl sonra 1906 senesinde de Tophane-i Amire tecrübe dairesi reisi Mirliha Hurşit ve Topçu Dairesi reis-i sanisi Mirliha Hafız Paşalarla padişah yaverlerinden Miralay Mustafa Bey'den oluşan bir heyet padişah iradesi ile Krupp Fabrikası başta olmak üzere Almanya ve Fransa'daki diğer silah fabrikalarına gönderilmiştir. Ayrıca bu heyetin Erhard Fabrikası'nı da incelemeleri ve bu ziyaretler sonucunda elde edilecek neticelerin de hükümet merkezine iletmeleri istenmiştir<sup>202</sup>.

Bu dönemde Almanya ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaret hacmini artıran en önemli gelişme ise 4 Ekim 1888 tarihinde Deutsche Bank'a verilen Anadolu demiryolu inşa ve işletme imtiyazı olmuştur. Çünkü Anadolu demiryolunun yapımına başlanmasıyla Almanya'dan Osmanlı Devletine önemli miktarda demiryolu inşa malzemesi sevkiyatı yapılmıştır. Bu sevkiyatlar Almanya ile Osmanlı

---

<sup>201</sup>Atalay, agm., s.69.

<sup>202</sup>Gürbüz, agm, 252-255.



arasında düzenli deniz seferlerinin yapılmasını sağlamıştır<sup>203</sup>. Anadolu demiryolunun ve daha sonra Bağdat demiryolunun bütün rayları ve diğer bağlantı malzemelerinin toplam değeri 19 milyon altın marka ulaşmış ve bunun dışında neredeyse bütün vagonları ve lokomotifleri de Alman şirketleri olan Henschel, Borsig ve Maffei'den alınmıştır. 1914 yılına gelindiğinde toplamda bu şirketlerden 200 buharlı lokomotif ve 3500 civarında da yük ve yolcu vagonu Osmanlı'ya getirtilmişti<sup>204</sup>. 1900 ile 1908 arasında Şam'dan Medine'ye devlet gözetiminde yapılan bir hat olan Hicaz Demiryolu Hattında da neredeyse tamamen Alman demiryolu malzemeleri kullanılmıştır. 1913 yılında yaklaşık 100 lokomotif ve 1100 vagon mevcuttu.

Almanlarla Türkler arasında gelişen bu ticari ilişkileri daha iyi görebilmek için bazı rakamsal verilerin kullanılması faydalı olacaktır. Alman ticareti 1878 ile 1888 yılları arasında toplamda %54 oranında artış göstermişti. Yine bu yıllar arasında İtalya % 65, Avusturya-Macaristan ise %50 oranında artış göstermiştir. Fransız ticareti % 17 ve İngiliz ticareti de %13 oranında artış kaydetmiştir. 1880'lerin sonlarına kadar aslında çokta önemli olmayan Osmanlı-Alman ticareti 1889 senesinde Deutsche Levante Linie'nin faaliyete geçmesiyle ciddi bir gelişme dönemine girmiştir<sup>205</sup>. 1888 ile 1893 yılları arasında Almanya ile Türkiye arasındaki ticaret çok hızlanmış ve Almanya'nın Türkiye'ye yönelik ihracatı % 350 artarken Türkiye'den yapmış olduğu ithalat ise % 700'lere kadar çıkmıştır. Türkiye'nin Almanya'ya ihracatı 19. yüzyılın sonunda rekor düzeyde 28 milyon 900 bin Mark'a ulaşmıştır<sup>206</sup>. 1880'li yıllarda Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın Osmanlı dış ticaretindeki payı % 18 iken, 1909'da bu pay toptan % 42'ye yükselmiştir<sup>207</sup>. Kısa zamanda Alman sanayisi ve ticareti Doğu'da örgütlenmesini tamamlamış ve İngiltere ile Fransa aleyhine bu pazarlardaki faaliyetlerini büyütülmüştür. 1898 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere'den yaptığı ithalat 10.284.000 Sterlin tutarında iken, 1911'de bu rakam 9.729.690 Sterline düşmüştür. Aynı dönemde Almanya'ya yapılan

---

<sup>203</sup> Önsoy, age., s.26.

<sup>204</sup> Soy, age., s.151; Trumpener, age., s.136-137.

<sup>205</sup> Bk. Önsoy, age., s.23-24.

<sup>206</sup> Earle, age., s.48.

<sup>207</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.58.

ithalat 426.000 Sterlinden 5.365.000 Sterline çıkmış ve giderekte artmıştır<sup>208</sup>. Krupp, Mauser ve Loeve'nin yürüttüğü silah ticareti ve Anadolu Demiryolu Projesi için Deutsche Bank'ın verdiği mücadele sonucunda Almanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki iktisadi ve siyasi ilişkiler yeni bir döneme girmiştir.

### **3.3.1- Deutsche Bank (Alman Bankası)**

Alman Bankaları 1850'lerde 120 milyon Mark olan varlıklarını 1873 senesine geldiğinde 1.352 milyon Mark'a çıkarmışlardı. Almanya'nın o dönemdeki büyük bankaları olan; (Schaffhausen Bank-Köln, Darmstadt Bank, Discount Company-Berlin ve Commercial Company-Berlin) ileriki yıllarda yerlerini Deutsche Bank ve Dresden Bank'a bırakmışlardı. Bu yeni bankalar ticaretle yakından ilgileniyorlar ve pazara yeni giren şirketlere yardımcı oluyorlardı. Bunu Almanya'nın yayılcı politikasına yardımcı olmak maksadıyla gerçekleştiriyorlardı. Deutsche Bank'ın Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ve Şark Demiryolu Şirketi'ne yaptığı yardımlar açıkça bunu göstermektedir. Ayrıca 1904 yılına geldiğinde East Afrika Company sömürü faaliyetlerine yardım etmeye devam ediyordu ve bunun için de 1905 senesinde East Afrika Bank'ı kurmuştur<sup>209</sup>.

Deutsche Bank, Almanya'nın birliğini kurmak üzere olduğu dönemde, yani 1870 senesinde 21 Alman bankası ve ticaret işletmesi tarafından 15 milyon marklık bir kuruluş sermayesi ile kurulmuştur. Sermaye artırımlarından sonra bankanın sermayesi, 1881 yılında 60 milyon marka, 1888'de 75 milyon marka ve 1897 yılında da 150 milyon marka çıkmıştır. Deutsche Bank, Almanya'nın emperyalist yayılmasında en önemli araç görevini üstlenmiş ve başı çekmiştir. Banka'nın ilk etapta yüklendiği görev, Alman dış ticaretini Avrupa'da ve denizaşırı pazarlarda İngiliz bankalarına olan bağımlılıklarından kurtarmak şeklindeydi. Deutsche Bank, Alman gemicilik şirketleriyle ve Alman sanayisiyle sıkı ilişkilerini sürdürmüş ve yine kendisinin katkılarıyla kurulan yavru şirketlerle yıldan yıla büyüyerek Alman

---

<sup>208</sup> Percy Evans Lewi, The German Road to the East, Londra, William Heirmann, 1916, s.157'den nakleden: Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.63.

<sup>209</sup> W. O. Henderson, The Industrial Revolution on the Continent: Germany, France, Russia 1800-1914, Great Britanien 2006, s.62-63.

iktisadi yayılmasının sembolü haline gelmiştir<sup>210</sup>. O günlerde Alman dışişlerinin genel görüşü şu şekildeydi: *“Siyasi öncü kuvvetler, çatışmaları mali alanda yapmak zorundadırlar. Yalnız hangi düşmanla, ne zaman ve ne şekilde çarpışılacağına karar vermek Alman dış politikasından sorumlu olanlara aittir. Almanlar, her zamankinden daha çok hatırda tutulmalıdırlar ki sanayi anlaşmaları iktisadi teşebbüsler ve sermaye yatırımları başka ülkelere beraberlerinde siyasi nüfusu da götürürler”*<sup>211</sup>. Bu düşünce ile hareket eden Alman bankalarının, Almanya'nın kendisi için sömürü alanı olarak düşündüğü bölgelerde iktisadi teşebbüslerini hızlandırdıkları ve sermaye yatırımlarını artırdıkları görülmektedir.

Emperyalizmin Osmanlı İmparatorluğu içindeki temel direklerinden birisi “Bank-i Osman-i Şahane” idi. Bu banka “Devlet-i Aliye Bankası” sıfatıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun bütün mali siyasetini denetim altında bulundurmaktaydı. Osmanlı Bankası, 1856'da Londra'da İngiliz bankerleri tarafından kurulmuştu. 1863'te Fransız sermayedarlarının katılmasıyla güçlenen banka, talep olduğu zaman altınla ödemekle yükümlü olduğu banknotlar çıkarabilecekti. Böylece devlet para basma yetkisini Osmanlı Bankası'na vermiş oluyordu. Osmanlı Bankası, doğrudan veya dolaylı yollardan demiryolu işlerine de katılmaktaydı. Şam-Hama, İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve Selanik-İstanbul hatları onun denetimi altındaydı. Bankanın Beyrut ve İstanbul limanı inşaat ve işletmelerinde de iştiraki vardı. Fransız ve İngiliz emperyalizminin aracı olan Osmanlı Bankası'nın karşısına 1888'den sonra, merkezi Berlin'de bulunan Deutsche Bank çıkmıştır. Deutsche Bank, Alman İmparatorluğu'nun Doğu'ya doğru yayılma politikasının yürütücüsü olmuştur. Hamburg'dan Basra Körfezine kadar uzanan Bağdat Demiryolu projesi, bu politikanın ifadesidir. Deutsche Bank, Alman Devleti'ne sıkı sıkıya bağlı olarak ve devlet kudretiyle mali gücünü birleştirerek, Bağdat Demiryolu Projesini gerçekleştirmeye çalışmıştır<sup>212</sup>.

Yüzyılın bitiminden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman ekonomik etkinliğinin hızla genişlemesine, Berlin Deutsche Bank önyak olmuştur. Bu en

---

<sup>210</sup> Rathmann, age., s.38-39.

<sup>211</sup> Earle, age., s.132.

<sup>212</sup> Tayfun Uzun, Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız, İstanbul 2005, s.13-14.

büyük Alman bankası, özellikle Bağdat Demiryolu olmak üzere çeşitli demiryolu girişimlerinin kefilliği ve Babıâli'ye borç ayarlama işiyle ilgilenmiştir. Bu sayılanlarla birlikte 1909 senesine kadar Deutsche Bank, Osmanlı topraklarında hiçbir şubesi bulunmayan ve hiç göze çarpmayan bir banka olarak kalmıştır. 1899 tarihinde kurulan Deutsche Palästina Bank ise, aksine Kudüs'te, Yafa, Hayfa, Beyrut, Şam ve Trablus'ta şubeler açmıştır. Ayrıca Nasıra ve Gazze'de hasat mevsimi temsilcilikleri açmıştır. Sözü geçen diğer Alman bankalarının yanında 1906 senesinde Deutsche Orientbank<sup>213</sup> kurulmuş ve Osmanlı topraklarında on iki ve Mısır'da da yedi şube açmıştır<sup>214</sup>.

Dünya ekonomisi 19. yüzyılda bir bütün haline gelmiştir. Buna bağlı olarak da pazar daha geniş alanlara yayılmıştır. Pazarların genişlemesi piyasada tutunabilme sorununu da beraberinde getirmiştir. Piyasada tutunabilmek için modern teknoloji ile üretim yapılması zorunlu hale gelmiş, ölçek büyüdükçe ve bu ölçeği kârlı yapabilecek teknolojik gereksinimler arttıkça finansman sorunları içinden çıkılmaz bir hâl almıştır. Kimya, elektrik, demir-çelik, sanayi gibi, hem modern teknoloji, hem de büyük ölçek gerektiren üretim dallarındaki yeni yatırımları, artık kişisel kaynaklar ya da anonim şirketleri finanse edemiyorlardı. Bu tür yatırımlar ancak bir bankanın ya da bankalarının açtıkları krediler ile finanse edilebiliyordu<sup>215</sup>. Alman emperyalizmi dört büyük banka (Deutsche Bank, Diskonto-Gesellschaft, Dresdner Bank ve Darmstadter Bank) aracılığıyla yürütülmüştür. Alman emperyalizmi Türkiye'ye de kollarını uzatmakta gecikmemiştir. Bu dört büyük bankanın her birisinin etki alanları farklıydı ve birbirilerinin alanlarını ele geçirmeye çalışmazlardı. Alman emperyalizminin dünyayı bölüşme planında ise Osmanlı İmparatorluğu Deutsche Bank'ın payına düşmüştü. Bu bankanın aracı olduğu veya kendisinin doğrudan katıldığı Türkiye'deki yatırımların tutarı, 1880 yılında 40 milyon Mark'tan 1913 yılında 600 milyon Mark'a yükselmiştir<sup>216</sup>.

---

<sup>213</sup> Deutsche Orient Bank'ın İstanbul'da bulunan banka binası için bk. Ek. 24. (Germania Hanı)

<sup>214</sup> Trumpener, age., s.135.

<sup>215</sup> Kurmuş, age., s.6.

<sup>216</sup> Kurmuş, age., s.148.

### 3.3.2- Alman Kuruluşları ve Faaliyetleri

Osmanlı'nın zengin kaynakları Almanya için çok önemliydi. Alman sanayisinin hızlı gelişmesi neticesinde iki ülke arasındaki ticaret şirketleri kurulmuştur. İlk önce Alman mallarına dış ülkelerde pazar bulmak ve piyasayı denetlemek üzere merkezi Berlin'de bulunan 55.000 Osmanlı Lirası sermayeli **Deutsche Handelsverein'in (Alman Ticaret Derneği)** kurulduğu yukarıda ifade edilmişti<sup>217</sup>. Söz konusu olan Berlin merkezli bu derneğin çalışma sahası Yunanistan ve Osmanlı topraklarıydı. Dernek sadece Yakın Doğu pazarlarına mal ihraç etmekle yetinmeyip, yerli halkın alım gücünü de artırmak amacıyla bazı faaliyetlere girişmiştir. Mesela İzmir ve civarında şarap üretimini artırmak için ekim alanları ile ilgilenmiş ve üzüm ıslahına yardımcı olmuştur. Şarap üretiminde çalıştırılmak üzere Almanya'dan uzmanlar getirtmiştir<sup>218</sup>.

Alman armatörleri ve yeni pazarlar peşinde koşan hırslı Alman sanayicileri doğu ticareti sayesinde kârlı işler yapacaklarını ümit ediyorlardı. Almanya Dışişleri Bakanlığı'nın bilgisi dâhilinde Alman Demiryolları yönetimi, 1889 senesinde ticareti artırmak maksadıyla Alman ihracatının düzenli seferler yapan elverişli bir gemi ulaştırmacılığına ihtiyacının olduğunu bu sayede özellikle taşıma masraflarının incecini ifade etmiştir. Bunun yanında Doğu Akdeniz'deki Alman ticareti ile doğrudan bağlantılı olan demiryolları, denizyolları ve deniz ulaştırma seferleri geleceğin metropollerini ile doğu limanlarını sürekli bir ilişki içerisine sokacaktır<sup>219</sup>. Almanya'nın, Almanya ile Osmanlı limanları arasında doğrudan sefer yapan şirketleri olmadığından dolayı, Almanya'dan yola çıkan ürünlerin Osmanlı limanlarına varması gecikmekteydi, çünkü gemiler başka şehirlere de uğrayıp oralardan da yük almaktaydı ve bu durum ticareti olumsuz etkilemekteydi. Bu durumun ortadan kaldırılmasına da büyük çapta 4 Ekim 1888'de Anadolu demiryollarını inşa ve işletme imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesi sebep olmuştur. Anadolu Demiryollarının yapımında kullanılacak malzemenin Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na nakledilmesi için düzenli gemi seferlerinin

<sup>217</sup> Rathman, age., s.50; Kemal Turan, Tarih Boyunca Türk Alman İlişkileri, İstanbul 1997, s.35.

<sup>218</sup> Bk. Önsoy, age., s.20-21.

<sup>219</sup> Rathmann, age., s.50.

yapılması şarttı. Bu sebeple Hamburg Ticaret Odası'na bağlı bir grup iş adamı birleşerek 6 Eylül 1889'da "**Deutsche Levant-Linie**" (**Alman Gemicilik Anonim Şirketi**) şirketini kurmuşlardır<sup>220</sup>. Kısa zamanda da Kuzey, Orta ve Güney Almanya demiryolları birleşti ve böylece Almanya sanayi merkezleri açısından Yakın Doğu ile elverişli ulaştırma koşullarını sağlamış oldu. Şirket, kuruluşun ilk yılında İzmir, İstanbul ve Mısır'ın önemli limanlarında şubeler açmıştır. Şirket 1890'ların ikinci yarısında Almanya ihracatının çok büyük bir bölümünü (hatta Güney ve Güneybatı Almanya'dan tek başına) İzmir'e, İstanbul'a ve Mısır'a taşımayı başarmıştır<sup>221</sup>.

Bu Şirketin dışında 1905 yılında "**Atlas Linie**" adıyla kurulan şirket Baltık limanları ile İzmir-İstanbul-Beyrut arası seferlere başlamıştır, ayrıca 1906 yılında yine bir taşıma şirketi olan "**Hamburg-Amerika Linie**" kurulmuştur<sup>222</sup>. Yukarda da bahsedildiği gibi 1880'lerin sonlarına kadar Osmanlı-Alman ticareti aslında çokta önem arz etmeyen bir konumdaydı, ancak 1889 senesinde Deutsche Levante Linie'nin faaliyete geçmesiyle ciddi bir gelişme dönemine girmiştir. Hamburg Amerika Linie (HAPAG) Şirketi de İran Körfezi'ndeki limanlara düzenli seferler yapmış ve aynı şekilde Bağdat Demiryolu Hattı inşaatına demiryolu malzemesi taşımıştır. Daha önce de belirtildiği üzere sadece 1910 ile 1913 yılları arasında Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na 19 milyon Mark'tan fazla tutan ray ve traversler nakledilmiştir. Alman deniz hatları da ağırlıklı olarak demiryolu malzemesi taşımışlardır<sup>223</sup>.

1890 yılında Alman metal ve demir sanayi ürünlerinin ihracatını artırmak için 27.500 Osmanlı Lirası sermayeli<sup>224</sup> "**Export Verband deutscher Maschinen Fabriken und Hütten Werke**" şirketi kurulmuştur<sup>225</sup>. Export Verband (İhraç Birliği) Alman makine fabrikalarından ve dökümhanelerinden oluşan bir birliktir. Bu Birlik de çalışma alanı olarak Yunanistan, Anadolu, Suriye ve Filistin'i seçmiştir.

---

<sup>220</sup> Bk. Önsoy, age., s.26; Rathmann, age., s.50; Oğuz, age., s.137.

<sup>221</sup> Rathmann, age., s.51.

<sup>222</sup> Kocabaş, Tarihte Türkler ve Almanlar..., s.120.

<sup>223</sup> Trumpener, age., s.137.

<sup>224</sup> Rathman eserinde bu birliğin sermayesinin 500.000 Mark'a ulaştığını ifade etmektedir. (Rathman, age., s.52.)

<sup>225</sup> Önsoy, age., s.21; Rathmann, age., s.52.

Birliğin asıl amacı Asya topraklarında Alman ihracatını çoğaltmak ve metal-makine sanayi alanında çok güçlü olan İngiltere ve Belçika'yı saf dışı bırakmaktır<sup>226</sup>.

1898 yılında 2750 Osmanlı Lirası sermaye ile “**Export Gesellschaft Deutsche Industrieller**” kurulmuştur<sup>227</sup>, ardından da 1899'da merkezi Berlin'de olan ve İstanbul, İzmir ve Kahire'de şubeler açan “**Deutsche-Orientalische Exportgesellschaft**” (Alman Doğu İhracat Şirketi) faaliyete geçmiştir<sup>228</sup>.

1896 yılında “**Deutsch-Türkische Vereinigung**” (Alman-Türk Derneği) ve 1905 senesinde de “**Deutsche Vorderasienkomitee**” (Alman Önasya Komisyonu) kurulmuştur. Bu dernekler Doğu'yu tanımak amacıyla, Doğu ile ilgili birçok yayın yapmışlardır. Ayrıca Bağdat Demiryolu Projesi'ne ve Osmanlı Devleti'nde açılan Alman Okullarına destek sağlamışlardır. Alman doktorların Osmanlı Devleti'ne getirilmesinde rol oynamışlar, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde kütüphaneler ve kitaplıklar açmışlar, meteoroloji istasyonları kurmuşlar ve sürekli Doğu'ya araştırma seyahatleri düzenlemişlerdir. Söz konusu olan bu dernekler propaganda faaliyetleri de yürütmüşlerdir. Önasya bibliyografyası oluşturmuşlar, resimler, fotoğraflar ve haritalar toplayarak bilimsel bir arşiv ortaya koymuşlardır. Sadece dernekler değil, o dönemde her eğitilmiş Alman Osmanlı topraklarında kültürel çalışma yapmayı kendisine görev addetmişti<sup>229</sup>.

Yukarıda ifade edilen kuruluşların yanında Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren şirketlerden de bahsetmek gerekir. Bahsi geçen bu şirketlerin içerisinde en önemlisi olarak karşımıza “Anadolu Demiryolu Şirketi”<sup>230</sup> çıkmaktadır. Osmanlı topraklarında ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için temel bir yatırım yapılması gerekiyordu ve bu temel yatırım da demiryoluydu. Osmanlı hükümeti ile Alman Deutsche Bank yetkilileri arasında 1888 senesinde bir imtiyaz sözleşmesi yapılmıştır. Bu sözleşmeye göre Anadolu'da yapılacak olan demiryollarının inşaa ve işletme hakkı Almanlara verilmiştir.

---

<sup>226</sup> Rathmann, aynı yer.

<sup>227</sup> Önsoy, age., s.22.

<sup>228</sup> Rathmann, age., s.52.

<sup>229</sup> Andreas Achenbach, Ulrich Baringhorst, “Deutsch-Türkische Beziehungen”, Dokumentarfilm (Belgesel), 8 Minuten, Schubert Zehn – Film & Text, Dortmund Bundesrepublik Deutschland 2000.

<sup>230</sup> Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Osmanlı topraklarındaki faaliyetleri ile ilgili olarak bk. Ramazan Çalık, Fatih Çolak, “Almanların Denetimindeki Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Kuruluşundan I. Dünya Savaşına Kadar Faaliyetlerine Genel Bir Bakış”, Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslararası Tarih Sempozyumu: Berlin Konferansından Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye, İzmir 12 Ekim-14 Ekim 2011, basılmamış bildiri.

Ayrıca daha önceleri devreye giren Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme hakkı da yine Almanlara verilmiştir. Bu faaliyetlerin Osmanlı topraklarında rahatça yürütülebilmesi maksadıyla Deutsche Bank, Württembergischen Vereinsbank ve Deutschen Vereinsbank tarafından<sup>231</sup> 16 Mart 1889 tarihinde (14 Recep 1306) bir fermanla merkezi İstanbul'da olan **“Anadolu Demiryolu Şirketi” (La Société du Chemin de fer ottoman d’Anaatolie)** kurulmuştur<sup>232</sup>.

Anadolu Demiryolu Şirketi imtiyaz tarihinden sonra üç yıl içerisinde 500 km. 'ye yakın demiryolu inşa etmiş ve hat 1892'nin son günlerinde Ankara'ya kadar döşenmiştir<sup>233</sup>. II. Abdülhamid bu işten memnun kalarak 384 km'lik Ankara-Kayseri ve 445 km. uzunluğundaki Eskişehir-Konya hattının yapımını da yine aynı şirkete vermiştir. Fakat Eskişehir-Konya hattı için 1894 yılının Mart ayında Frankfurt merkezli Philip Holzman yönetiminde **“Eskişehir-Konya Demiryolu Şirketi”** kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır. Kısa sürede, 20 Temmuz 1896 yılında Eskişehir-Konya tren yolu hattı işletmeye açılmıştır<sup>234</sup>. Anadolu Demiryolu Şirketi sadece demiryolu inşasıyla uğraşmamış aynı zamanda İzmir Körfezi'nde bulunan Derinceye iskele ve ambar yapımı imtiyazı da almıştır<sup>235</sup>. Haydar Paşa limanını büyütme ve işletme imtiyazı da yine aynı şirkete verilmiştir. Şirket, iki ucunda da deniz feneri bulunan 600 metre uzunluğunda dalgakıran, büyük tahıl ambarları ve vinçleri olan büyük iskeleler inşa ederek 1902'de limanın genişletilmesini tamamlamıştır<sup>236</sup>. İleriki zamanda Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar demiryolu hattının uzatılması işi de yine aynı şirkete verilmiş ve şirket bu işi yapmak üzere 5 Mart 1903 tarihinde **“Bağdat Demiryolu Şirketi”** adında başka bir şirket kurmuştur<sup>237</sup>. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin faaliyetleri bunlarla da sınırlı kalmamış, çiftçilere kredi sağlamış, Almanya'dan ziraat aletleri getirerek yine

---

<sup>231</sup> Earle, age., s.42; Lothar Gal, Die Deutsche Bank von ihrer Gründung bis zum Ersten Weltkrieg (1870-1914), München 1995, s.74; Mustafa Gencer, Imperialismus und die orientalische Frage (Deutsch-Türkische Beziehungen 1871-1908), Ankara 2006, s.104.

<sup>232</sup> PA-AA, R 13455, Die Anatolische Eisenbahn Gesellschaft; Earle, age., s.42; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.138; Gencer, age., s.104

<sup>233</sup> Earle, age., s.43; Soy, age., s.196; İlber Ortaylı, Ankara'ya Demiryolunun Gelişi, Milliyet Gazetesi, 26.12.2010.

<sup>234</sup> Schöllgen., age., s.81.

<sup>235</sup> Soy, age., s.196.

<sup>236</sup> Handerson, agm., s.59.

<sup>237</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.143.



çiftçilere vadeli satışlar yapmış ve en önemlisi de Konya Ovası Sulama Projesi<sup>238</sup> inşaatının yapımını da yine aynı şirket üstlenmiştir.

Bağdat Demiryolu Şirketi de Adana bölgesinde bir sulama projesi hazırlamış ancak I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sonucunda şirket bu projesini gerçekleştirememiştir. Projeye göre Adana Ovası'nda 500.000 hektarlık bir alan sulanabilecek ve Alman tekstil sanayisine büyük fayda sağlayacaktı. Pamuk işiyle ise 1905 senesinde 8.200 Osmanlı Lirası sermaye ile Dresden'de kurulan **“Levantinische Baumwollgesellschaft”** şirketi uğraşmaktaydı. Güney ve Batı Anadolu'da faaliyet gösteren şirket Adana, İzmir, Halep, Mersin ve Tarsus'ta şubeler açmıştır. Şirket üreticiye yeni ürünler için avanslar dağıtmış ve üreticiyi bilgilendirme kursları açmıştır. Ayrıca şirket Osmaniye yakınlarında 1000 hektarlık bir arazi kiralayarak pamuk ziraatı yapmıştır. Daha sonra bu şirket de ihracatı daha seri yapabilmek amacıyla 15.000 Osmanlı Lirası sermayeli **“Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft”** isminde başka bir şirketi faaliyete geçirmiştir. Bu şirket de Adana'da modern makinelerin kullanıldığı bir balyalama atölyesi açmıştır. Daha sonra 1911 yılında Levantinische Baumwollgesellschaft, Deutsche Bank ve Anatolische Baumwoll-Dampfpresse-Gesellschaft tarafından **“Anatolische Industrie und Handelsgesellschaft”** kurulmuştur. Bu şirket İstanbul, Konya, Adana ve İzmir'de şubeler açarak tarımın modern usullerle yapılması için Almanya'dan modern tarım aletleri getirtmiş, kurslar açmış ve broşürler bastırtmıştır<sup>239</sup>.

Görüldüğü üzere bütün bu kurulan şirketlerin arkasında güçlü Alman sermayesi ve dolayısıyla Deutsche Bank (Alman Bankası) yer almaktadır. Şirketler genelde kendi faaliyetleri devam ederken başka bir iş aldıkları zaman aldıkları işi yapmak üzere başka bir şirket kurmuşlar ve böylece çoğalmışlardır. Kurulan bu şirketlerin ortak gayeleri Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasındaki ticaretin geliştirilmesini sağlamak olmuştur. Ancak Almanlar menfaatleri doğrultusunda Osmanlı Devleti'nden olabildiğince faydalanmışlardır. Osmanlı yöneticileri bunları

---

<sup>238</sup> Çalışmanın ikinci bölümünde Anadolu Demiryolu Şirketi'nin ziraat alanındaki faaliyetleri ve Konya Ovası Sulama Projesi inşaatı hakkında daha geniş bilgi verilecektir.

<sup>239</sup> Önsoy, age., s.55-56.

bildikleri halde bir Şey yapamamıŐlar ya da yapmamıŐlardır. Çünkü menfaatler karŐılıklıydı; Almanlara üretim yapabilmeleri için hammadde ve ürettikleri sanayi ürünleri için de pazar gerekliydi, Osmanlı ülkesinin ise akla gelebilecek her türlü mamule ve hizmete, dolayısıyla yatırıma ihtiyacı vardı.

## II. BÖLÜM

### 19. Yüzyılın Sonları ve 20. Yüzyılın Başlarında Almanların Konya ve Çevresindeki Faaliyetleri

#### 1- 19.Yüzyıl Sonu ve 20. Yüzyıl Başı Konya'nın Genel Durumu

1899 yılı Salnamesi'nde Konya Vilayeti'nin hududu konusunda şu bilgiler yer almaktadır: “Konya Vilayeti, Anadolu'nun en geniş vilayeti olup kuzey ve güneydoğu yönünde Ankara Vilayeti, kuzeybatı yönünden Hüdavendigâr Vilayeti, batıdan aydın Vilayeti, doğudan Adana Vilayeti ve bu vilayete bağlı İçel Sancağı ile Akdeniz ile çevrilidir.” Görüldüğü gibi Vilayetin sınırları çok geniştir, yüz ölçümü o devirde 102.000 kilometrekareyi bulmaktadır. Yine aynı Salname'ye göre Konya Vilayeti'nin 5 sancağı, 30 kazası ve 35 nahiyesi vardır.<sup>240</sup> 1880-1881, 1882-1883, 1883-1884 ve 1884-1885 tarihli salnamelerde, Konya Sancağı'nın kazaları şu şekilde belirtilmiştir: “Konya, Akşehir, Karapınar, Karaman, Iğın, Seydişehir, Beyşehir, Ereğli, Esbkeşen, Bozkır ve Hadim.” 1892 yılı salnamesinde Esbkeşen kazası yerine Koçhisar kazası belirtilmiştir. 1904 yılı salnamesinde Konya Sancağı'nın idari yapısında değişiklik olmuş Ermenek bir kaza olarak belirtilirken Hadim kazası Karamana bağlı olan bir nahiye haline gelmiştir. Karapınar kazası da isim değişikliğine uğramış ve adı Sultaniye olmuştur. Bu değişikliklerden sonra Konya Sancağı'nın 11 kazası olduğu yine 1904 yılı salnamesinden anlaşılmaktadır<sup>241</sup>. Ayrıca 1896 yılı salnamesine göre Konya Sancağı'na bağlı olan 747 köyün bulunduğu anlaşılmaktadır<sup>242</sup>.

1890'da Konya merkezde 40.795 ikamet eden, 8.794 adet de mesken mevcuttur. Mesken sayısı 1892 yılında 9.400 adede ulaşmıştır. 1893 tarihinde gerçekleşen nüfus sayımına göre Konya Sancağı'nın toplam nüfusu, gayrimüslimler

<sup>240</sup> Osman Akandere, “Konya Vilayeti Salnamelerine Göre 1864-1904 Yılları Arasında Konya Sancağı'nın İdari Yapısı”, Yeni İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi, (Ed.: Yusuf Küçükdağ), Konya Mayıs 1998, s.104.

<sup>241</sup> Akandere, agm., s.107.

<sup>242</sup> Akandere, agm., s.129.

dâhil, 349 bini geçmiştir<sup>243</sup>. 1894 tarihli nüfus sayımında Konya'nın nüfusu Niğde, Burdur, Isparta ve Antalya sancaklarıyla birlikte 943.654 kişi olarak kaydedilmiştir. Bu nüfusun 877.226'sını Müslümanlar, 56.534'ünü Rumlar, 9.813'ünü Ermeniler ve 81'ini de Katolikler oluşturmaktaydı. 1895 yılı nüfus kayıtlarına göre de aynı sancaklarla birlikte 969.875 olarak kaydedilen nüfusun 897.878'ini Müslümanlar, 61.444'ünü Rumlar, 9.873'ünü Ermeniler, 82'sini Katolikler, 236'sını Yahudiler ve 372'sini de Protestanlar oluşturmaktaydı. 1895 yılında yapılan sayımda ilk kez Yahudilerin ve Protestanların nüfus sayımında yer aldıkları görülmektedir. 1896 senesinde ise Konya merkez nüfusu 45.773'e ulaşmıştır. Bu sayımda 20.681'i erkek ve 22.372'si kadın olmak üzere toplam 43.053 kişi Türk, 937 kişi Rum, 1.783 kişi Ermeni ve 80 kadar da Marunî<sup>244</sup> kayıtlara geçmiştir. 1897 nüfus kayıtları yine 5 sancakla birlikte verilmiş ve toplam nüfus 1.022.050 olarak bildirilmiştir. 1899 yılında da Konya vilayetinin sancaklarıyla birlikte nüfusu 1.047.236 olarak belirlenmiştir. 1900 yılına gelindiğinde Konya şehir merkezinde 44.799 kişi ikamet etmekteydi. 1906 yılı nüfus bilgileri daha detaylı olarak karşımıza çıkmaktadır. Konya ve ilçelerinin toplam nüfusu 136.243 kişi iken sadece merkezde yaşayanların sayısı 52.164 kişiye ulaşmıştır. 1907 senesindeki nüfus sayımında da Konya, Niğde, Burdur, Isparta ve Antalya vilayetlerinin toplam nüfusu 1.249.800 kişidir<sup>245</sup>. Bu nüfusun 104.057 kişisinin gayri Müslim olduğu bilinmektedir. Ancak Konya bölgesinde Müslümanlarla gayri Müslimler arasında her hangi bir sıkıntının yaşandığı, bir nefret veya kin duygusunun olduğu görülmemektedir<sup>246</sup>.

XIX. yüzyılda Konya'ya uğrayan yabancı seyyahlar, yazdıkları günlüklerinde ve eserlerinde Konya hakkında önemli bilgiler vermişlerdir. Örneğin, Konya'ya gelen Macdonalt Kinneir, Konya'daki sanat eserlerinin çoğunun harap bir vaziyette

---

<sup>243</sup> Bk. Muammer Gül, Atilla Bayram, Oğuzhan Hakkoymaz, Selçukludan Günümüze Konya'nın Sosyo-Politik Yapısı, Konya 2003, s.427.

<sup>244</sup> 7. Yüzyılda Süryani Ortodoks Kilisesinden ayrılan bir Ortodoks Kilisesi mensuplarına verilen addır. Ortadoğu'da yaşayan Maruniler, çoğunluk olarak Lübnan'da, Kıbrıs Rum kesiminde, İsrail-Filistin bölgesinde bulunmaktadır. Lübnan nüfusunun %22'sini oluşturdukları bilinmektedir. (<http://tr.wikipedia.org/wiki/Maruniler> Erişim Tarihi: 13.11.2012)

<sup>245</sup> Ahmet Atalay, Meşrutiyetten Cumhuriyete Konya'da Kurulan Milli Şirketler ve Milli Bankalar, Çizgi Kitapevi Yayınları, Konya 1911, s.11-12.

<sup>246</sup> Bk. Fatma Keser, "Konya Vilayet Gazetesi'ne Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya Sancağı", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2008 Konya, s.119-120.

olduğunu belirtirken evlerin kerpiçten yapıldığını, damlarının kamyşla örtülü olduğunu ve evlerin kulübeler gibi görüldüğünü, ifade etmiştir. Laborde de yine Konya'nın perişan bir vaziyette olduğundan bahseder. 19. yüzyılda Konya'ya gelen Moltke de Konya'da bulunan eski eserlerin ve surların perişanlığını anlatmış ve Konya'nın büyük bir köy gibi görüldüğünü ifade etmiştir<sup>247</sup>. Aynı şekilde Gertrude Bell de 8.5.1907 tarihli günlüğünde soğuk ve çok yağışlı bir günde eski Konya'yı tasvir etmiş; taş döşemeli yolların bulunduğu ve evlerin taşlardan örüldüğünden bahsederken, Konya'daki evlerin kapılarının çoğunlukla kare biçiminde olduğunu, bazı evlerde sütunlu ve yazıtlı yuvarlak kemerlerin bulunduğunu yazmıştır. Ayrıca Bell'in günlüğüne göre, evlerde neredeyse bütün duvarlara bitişik çeşitli divanlar, şömine şeklinde ocaklar, odalarda sıra sıra sedirler bulunmaktadır ve evlerin pencereleri de küçük küçüktür<sup>248</sup>.

1879 tarihinde Konya'da konsolosluk yapmak üzere İngiliz Hükümeti tarafından görevlendirilmiş ve bu görevi 1882 yılına kadar sürdürmüş olan Yüzbaşı Stewart, 25 Ekim 1879 tarihinde Konya'nın genel durumuyla alakalı bir rapor hazırlamıştır. Bu raporunda ise Konya ile ilgili şu bilgiler dikkat çekmektedir: Konya'da birçok yerde insan yardımı ile yapılmış yollar, bazen de taşlar döşenerek yapılmış yollar vardı. Ancak bu yollar araba ile yolculuğa müsait değildir. Kışın arabalar yollarda genelde diz boyu çamurda kalmaktadırlar. Çok az sayıda köprü mevcuttu ve onlar da genelde çok dar ve eğimliydi. Köprüler tamire muhtaç bir vaziyetteydiler, fakat tamir görmemekteydiler.

Rapora göre; Konya'da Müslüman erkekler için bir Rüştîye (Ortaokul) ve bir İdadi (Lise) mevcuttu. Bu iki okul hükümetten ufak bir yardım almaktaydı. Her bir kazada ise hükümetçe desteklenen bir mekteb-i rüşdiye ve birçok sibyan mektepleri mevcuttu. Yine küçük çocuklar için diğer bazı okullar faaliyet göstermekteydi. Konya'da mevcut 25 kazanın 20'sinde Rüştîye Okulu bulunmaktaydı. Rüştîye

---

<sup>247</sup> Gül ve diğerleri, age., s.22.

<sup>248</sup> Newcastle Üniversitesi bir proje kapsamında "Gertrude Bell Archive (Gertrude Bell Arşivi)" adı altında bir internet sayfası oluşturmuştur. Söz konusu olan internet sayfasında Gertrude Bell'in içinde Osmanlı topraklarının da bulunduğu, dünyanın birçok ülkesine gerçekleştirmiş olduğu seyahatlerine ilişkin 29 albüm içerisinde binlerce fotoğrafı, 1877 ile 1917 yılları arasında yazmış olduğu günlükleri ve ailesi ile yazıştığı mektupları yer almaktadır. (<http://www.gerty.ncl.ac.uk/> erişim tarihi: 10.02.2012.)

mekteplerinin bulunduğu kazalar şunlardır; Akşehir, Ereğli, Karaman, Hadim, Bozkır, Seydişehir, Beyşehir, Karapınar, Antalya, Alanya, Elmalu, Isparta, Eğridir, Karaağaç, Yalvaç, Burdur, Niğde, Nevşehir, Ürgüp ve Bor. Buralarda okuma yazma, dilbilgisi ve Kuran öğretilmekteydi. Konya'daki okullarda coğrafya ve matematik gibi dersleri öğretmek için bazı teşebbüsler oldu ise de bunlarda çok az başarılı olunmuştur. Bu derslerin öğretmenlerini bulmada büyük güçlüklerle karşılaşılmaktaydı. Konya'da Müslüman kızların okuması için kız mektebi açılmasına dair bazı teşebbüsler yapılmış, fakat bu konuda büyük bir muhalefete karşılaşılmıştır. Bu yüzden bu proje ve gayret, çok fazla dikkat çekmemiştir. Hıristiyan okullar da genelde çok geriydi. Söz konusu yıllarda Konya'da büyük sevinçlerle bir Ermeni Okulu açılmış, vali ve diğer görevliler de bu okulun açılışına katılmışlardır. Nevşehir'de Rumlar belli-başlı okullara sahiptiler. Burada 13-18 yaşları arası erkekler için nispeten iyi kütüphaneli bir okul bulunmaktaydı ve burada 80 öğrenci okumaktaydı. Genç erkekler için ise iki büyük okul mevcuttu ve burada da 500 öğrenci okumaktaydı. Yine 250 kız öğrencinin okuduğu bir kız okulu bulunmaktaydı ve bu okulun yatakhane çok iyi durumdaydı. Söz konusu olan bu okulun sınıfları büyük olup burada okuma, yazma, matematik, coğrafya, Rumca ve tarih dersleri okutulmaktaydı. Yine Nevşehir'e yakın Sinasan köyünde bazı iyi okullar mevcuttu. Ancak öğrencilerin ise okula devamlılıkları çok azdı.

Stewart'a göre, halkın güvenliği için yapılan düzenlemeler çok az ve yetersizdi. Zaman zaman yollarda küçük zaptiye gruplarıyla karşılaşılmakta, fakat bunlar çok az işe yaramaktaydı. Konya'da halk hava karardıktan sonra dışarı çıkmaya korkmaktaydı, çünkü saldırı ve kavga çok sık oluyordu. Kız kaçırma olayları pek fazlaydı. Bazen bu olaylar karakol kenarındaki evlerde dahi vuku bulmaktaydı. Zaptiyeler ise çıkan olayları bazen duymazlıktan gelirdi. Zaptiyelerin diğer özelliği de hapishanelerden mahkûmların kaçmalarına izin vermeleriydi. Zaptiye ve amirlerin yaptıkları işlerdeki yetersizlikleri göz önüne alındığında, niçin öldürme, hırsızlık ve tecavüz suçunun bu denli az olduğu hayretle karşılanmaktadır. Vilayetin merkezi

olan Konya’da ise bu olaylara bakan 4 adet mahkeme mevcuttu<sup>249</sup>. Ancak yine Stewart’ın Konya’daki adli yönetimler hakkında hazırlamış olduğu başka bir rapora göre, Konya merkez ve vilayet genelindeki mahkemeler için olumlu düşünce vermek mümkün değildir. 1880’deki adliye müfettişinin yaptığı bazı gelişme ve düzeltmeler olsa bile, mahkemelerdeki yetersizlik herkesçe müşahede edilmektedir. Başlıca problem, görevlilerin çoğunda mevcut olan kayıtsızlık, vurdumduymazlık ve rüşvet yeme gibi hastalıklardır. Çıkarılan bütün kural ve kanunlara rağmen, mahkemelerde bağımsız yargı tam manasıyla adalet dağıtmamaktadır<sup>250</sup>.

Hüseyin Muşmal’ın kaleme almış olduğu “*Konya Vilayeti’nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Layiha*” isimli makalesinde ifade edildiğine göre, 1880 yılında Konya Vilâyeti’nin hemen hemen her tarafında sıbyan ve çoğu kazalarda da rüştiye mektepleri faaliyet göstermektedir. 40.000 civarında bir nüfusa sahip olan Konya şehir merkezinde sıbyan mekteplerinin yanında erkek ve kız rüştiyeleriyle birlikte darülmualimin<sup>251</sup> de bulunmaktadır. Ancak söz konusu eğitim kurumlarında bazı aksaklıklar yaşanmaktadır. Vilayet yöneticilerine göre; Konya Vilayeti’nde sanayi ve ziraat mektepleri ile idadilerin (liselerin) bulunmaması sebebiyle rüştiye mekteplerinden (ortaokullardan) mezun olanların bir kısmı medreselere devam etmektedir. Medreselere devam etmeyenler de yeterli bilgi ve tecrübelerle sahip olmadan kalemlere devam ederek boşa vakit geçirmektedir. Bu durum, layihayı hazırlayanlar tarafından sakıncalı bulunmuş, rüştiye mektebinden mezun olanların bu kurumlardan mahrum kaldıkları ve mesleki açıdan kendilerini yetiştiremedikleri, özellikle vurgulanmıştır.

---

<sup>249</sup> Bk. Musa Şaşmaz, “İngiliz Konsolosu Stewart’ın Konya Vilayetine Dair Genel Raporu (1879)”, Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı 12, Konya 2002, s.71-93. (Kısaltma: 1879 Raporu...)

<sup>250</sup> Musa Şaşmaz, İngiliz Yüzbaşı Stewart’ın Konya Konsolosluğu ve Adli Yönetime Dair Raporu (1879-1882), Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Sayı 11, Konya 2002, s.231. (Kısaltma: Adli Yönetim Raporu...)

<sup>251</sup> Cumhuriyet’ten önce ve Cumhuriyet’in ilk yıllarında erkek öğretmen okullarına verilen addır. İlk darülmualimin, 1848 senesinde Sultan Abdülmecit döneminde, İstanbul Fatih’te açılmıştır. Amacı rüştiyelere (ortaokullara) öğretmen yetiştirmektir. Daha sonra bu okulların programlarında değişiklik yapılmış ve okullar, iptidai (ilkokul), rüştiye ve idadi (lise) okullarına öğretmen yetiştirmek amacıyla üç bölüme ayrılmıştır. 1924 yılında okulun adı değiştirilmiş, önce Erkek Muallim Mektebi daha sonra da Erkek Öğretmen Okul’u olmuştur. (Meydan Larousse-Büyük Lügat ve Ansiklopedi, Cilt 5, s.45.)

Söz konusu olan dönemde, Konya Vilayeti dâhilindeki sancak merkezlerinde, maaşları belediye gelirlerinden karşılanan birer memleket tabibi bulunmaktadır. Ancak kazalarda Gureba Hastanesi olmadığı gibi, memleket tabipleri de yoktur. Kazalarda ortaya çıkan tabip ihtiyacı merkezden karşılanıyorsa da her vakit tedarik etmek mümkün değildir. Ayrıca vilayete gelen muhacirlerin hastalıkları anında tedavi giderleri veya ölümleri sonrasındaki teçhiz ve tekfin masrafları belediye gelirlerinden karşılandığından, bu gelirden hekimlerin maaşlarının karşılanması ve hastanelerin inşa edilmesi mümkün olmamaktadır<sup>252</sup>.

İngiliz Konsolosu Stewart'ın 1879 tarihli raporunda ifade edildiğine göre, bu tarihlerde Konya halkının çoğunluğu yanı sıra küçük ve etkin bir grubun Avrupa kültürünün kabulü, sorumlu hükümetin tesisi, parlamentonun açılması ve kızların eğitimini görünürde talep ediyorlardı. Stewart'a göre halkın çoğunluğu bütün bu olumsuzlukları ne biliyor ne de umursuyordu. Onların bütün istekleri kendilerine dokunulmamasıydı. Belki en fazla istedikleri kara ve demiryollarının birileri tarafından yapılmasıydı<sup>253</sup>.

Mahsullerin Osmanlı'nın diğer kentlerine ve dış ülkelerin pazarlarına kara yolu vasıtasıyla ulaştıramayan Konyalılar, ellerinde kalan ürünlerin heba olup gitmesini demiryolunun olmayışına bağlıyorlardı. Bu konudaki düşüncelerini valilik aracılığıyla 17 Mart 1893 tarihinde Nafia Nezareti'ne bildirerek Demiryolu yapımını istemişlerdir. Dilekçelerinde, böylece ürünlerin heba olmayacağını ve ülkenin istifadesine sunulacağını, ayrıca yurtdışına da satılacağını ileriye sürmüşler ve ilave olarak farklı ürünlerin de ekilmesiyle Konya'nın hayat standardının değişebileceği ifade edilmiştir. Ancak bazı Konyalılar da İstanbul'a dilekçe üzerine dilekçe yazarak tren yolunun yapılması halinde arabalarla ve hayvanlarla nakliyat yapanların işsiz kalacaklarını belirtmişler ve tren yolunun yapılmasını istememişlerdir. Bu kişiler daha da ileriye giderek halkı kıskırtmaya çalışmışlar, Konya'ya gelecek olan trenin faydadan çok zarar vereceği, çocukların kazalara kurban gideceği, güzergâh üzerindeki arazilerin ellerinden ucuza alınacağı, şehrin yabancı istilasına uğrayacağı,

---

<sup>252</sup> Hüseyin Muşmal, "Konya Vilayeti'nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Layiha", Selçuk Üniversitesi Edebiyat Dergisi, Sayı 17, Konya 2007, s.123-124.

<sup>253</sup> Şaşmaz, 1879 Raporu..., s.67.



bütün ürünleri yabancıların toplayıp halkın aç kalacağı ve daha da önemlisi şehrin ahlaki bir çöküntü yaşayacağı propagandasını yapmışlardır. Bu tür propaganda yapanlar genelde büyük arazi sahipleri ile han ve kervan sahipleriydi. Çünkü Konya’da o zamana kadar ekonomik nüfuz onların elindeydi. Demiryolunun gelmesiyle, ticarete yeni kişi ve kurumların etkili hale geleceklerini ve kendilerinin rant kaybına uğrayacaklarını düşünüyorlardı<sup>254</sup>.

1880’li yıllarda Konya çarşısında gömleklik ve çamaşırlık bezler, halı, kilim, seccade, heybe, keçe, yünden örülmüş başörtüler, keten peşkir, yün ve tiftikten imal edilen fanilalar, kuşaklar, abalar, çoraplar, Mevlevi sikkeleri üretilip satılmaktaydı. Kuyumculuk, demircilik, ayakkabıcılık, arabacılık o günün geçerli meslekleriydi. Güherçile<sup>255</sup> (Barut) fabrikasından başka, bir adet kiremit fabrikası açılmış, bezir, haşhaş, susam yağı üreten imalathanelerin sayısı da oldukça artmıştır. Ancak hal böyle iken meydana gelen kuraklık sebebiyle kıtlık baş göstermiş ve bu kıtlık 3 yıl sürmüştür. Halk tarlasını ekmek için tohumluk olarak ayırmış olduğu ürünleri dahi tüketmek zorunda kalmış, dolayısıyla Konya Ovası tarlaları ekimsiz kalmıştır.<sup>256</sup> Tarım her ne kadar o dönemlerde durgunluk içerisinde olsa da 1900 yılında Konya’da tarım ürünlerinin alınıp satıldığı büyük çaplı önemli tahıl merkezleri mevcuttu. Hatta bu sektörde uluslar arası faaliyet gösteren tüccarların olduğu bile bilinmektedir<sup>257</sup>. Konya merkezinin 1900 yılındaki yıllık ihracatı 25.000.000 Frank iken yıllık ithalatı da 12.000.000 Frank seviyesindedir. İthal edilen ürünler arasında sabun, kahve, konfeksiyon ürünleri ve petrol ürünleri başı çekmektedir. İhracatın ise % 46’sını tahıl, %20’sini susam ve % 17’sini de kereste oluşturmaktadır<sup>258</sup>. Konya vilayetinde 1912 yılında toplam 4.000 halı dokuma tezgâhı bulunmakta ve bu

---

<sup>254</sup> Atalay A., age., s.25-26.

<sup>255</sup> Tarımda gübre ve hekimlikte ilaç olarak kullanılan Güherçile barutun hammaddesidir. Güherçile, ince billurlar olan bir maddedir. Türk-Osmanlı ordusunun ve donanmasının top, tüfek ve tabanca gibi silâhlarının barutları yurt içinde yapılırdı. İmparatorluğun birçok yerinde Baruthaneler ve Güherçile ocakları vardı. Güherçile çoraklıklarda bulunurdu. Çoraklıklardan güherçileyi toplayarak bunları muazzam kazanlarda tasfiye ederlerdi. Aslım da Ruzbe Hanı (Horoslu Han) yanında ve civarında birçok güherçile tasfiyehaneleri vardı. (İbrahim Hakkı Konyalı, Abideler ve Kitabeler ile Konya Tarihi, Konya 1964, s.1121.)

<sup>256</sup> Atalay A., age., s.8.

<sup>257</sup> Atalay A., age., s.14.

<sup>258</sup> Atalay A., age., s.23.

tezgâhlarda 15.000-20.000 arasında işçi çalışmaktaydı.<sup>259</sup> Bunlarla birlikte 20. yüzyılın başında Konya’da Buğday Pazarı, Kadınlar Pazarı, sebze ve meyvenin toptan pazarlandığı İhtisap Pazarı, Odun Pazarı, Ağaç Pazarı, Saman Pazarı, At Pazarı, Koyun Pazarı, Üzüm Pazarı, Tellal Pazarı ve Un Kapanı olmak üzere 11 tane pazar vardı<sup>260</sup>.

Söz konusu olan dönemde Konya merkezde inek, camız, at, katır, merkep ve deve bulunmaktaydı. Hayvanların ürünlerinden ev halkı yararlandığı gibi, fazlası pazara çıkarılıp satılmaktaydı. Hayvan ürünleri arasında koyun, keçi, sığır eti ve bu etlerden elde edilen biryan, pastırma, sakatat, kuyruk ve iç yağları, sütleri, sütlerden yapılan çeşitli peynirler ve yağ, kaymak ve kümes hayvanlarının yumurtası yer alıyordu<sup>261</sup>. Özellikle II. Meşrutiyet döneminde üretimi artırmak ve hayvansal ürünlerden yeterince yararlanabilmek maksadıyla hayvancılığın geliştirilmesi için bazı teşebbüslerde bulunulmuştur. Konya’ya peynir makinesi, kaymak çıkarıcı makine gibi aletlerin getirildiği ve kaşar peynir üretebilmek maksadıyla başka yerlerden ustaların getirildiği görülmektedir<sup>262</sup>.

Demiryolu’nun Konya’ya gelmesiyle birlikte tren istasyonu ile şehir merkezi arasında ulaşım sorun haline gelmiştir. Ulaşım, gündüzleri at arabalarıyla sağlanıyordu. Bununla birlikte trenle Konya’ya gelen insanların getirdikleri bagajların ya da tüccarlara gelen ürünlerin Konya’ya taşınması için istenilen ücret neredeyse Haydarpaşa’dan Konya’ya kadar olan tren ücretine eşitti. Mesela, Akşehir’den ya da Sarayönü’nden trenle gelenler tren için 20 para ödemekte, fakat Konya Tren Garı’ndan merkeze gitmek için at arabacılarına 30 para ödemek zorunda kalmaktaydılar. Özellikle istasyona gece gelen yolcuların durumları daha da kötüydü, çünkü istasyonda sabahlamak zorunda kalıyorlardı.

Konya’daki ulaşım sorununu öğrenen İzmir Elektrikli Tramvay tesisinin yapımcıları Yusuf Mahzar, Yaruba Kapulu ve Alman vatandaşı olan Ogüst Iztor

---

<sup>259</sup> Cevdet Kırpık, Osmanlı Devletinde İşçiler ve İşçi Hareketleri (1876-1914), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Isparta 2004, s.16.

<sup>260</sup> Atalay A., age., s.60-62.

<sup>261</sup> Muhittin Tuş, Sosyal ve Ekonomik Açından Konya, Konya 2001, s.230-232.

<sup>262</sup> Saime Gündüz, “Hakem Gazetesi’ne Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya 2008, s.248-250.

Konya Belediye'sine müracaat ederek bu sorunu çözebileceklerini bildirmişlerdir. Ancak yüksek maliyet gerekçesiyle tramvay tesisinin belediye tarafından yapılmasına karar verilmiş ve 1909 yılı ortasında tramvay inşaatı bitmiştir. Birisi Buğday Pazarı'ndan tren istasyonu ambarına, diğeri de Hükümet Konağı civarından hareket etmek suretiyle Alâeddin Tepesi'ne, şimdiki İş Bankası önünden Mimar Muzaffer Caddesine, Zafer Meydanı'ndan Konya Lisesine oradan da Atatürk Anıtı önünden istasyona doğru gidiyordu. Mimar Muzaffer Caddesinde Arapoğlu Kosti'nin evinin önünde bir tramvay beklerken diğeri makas değiştiriyordu, bu sebeple buraya Arapoğlu Makası denilmiştir<sup>263</sup>. Atlı tramvay hattının işletmeye açılmasıyla bir nebze de olsa ulaşım sorunu çözülmüştü, ancak hatların birbirilerine yakın döşenmesi sonucu zaman zaman kazalar meydana gelmekteydi<sup>264</sup>.

Temmuz 1896 senesinde demiryolunun Konya'ya gelmesiyle birlikte, ileriki sayfalarda da ifade edileceği üzere, Konya ve çevresinin her anlamda çehresi değişmiştir. Konya bölgesinin ticari faaliyetlerinde, zirai üretiminde, zirai ürün çeşitliliğinde, ithalat ve ihracatında 1896 yılından sonra ciddi anlamda bir artış görülmektedir.

## 2- Almanların Osmanlı Topraklarındaki Demiryolu Faaliyetleri

Bu bölüme başlarken tarihçi Morris Jastrow'un doğudaki demiryolu macerasını özetleyen, şu sözlerine yer vermek uygun olacaktır: *“Tarihsel açıdan son derece önemli olan bir bölgeyi boydan boya kat edecek, binlerce yıl öncesinin ordularının ayak seslerinin yankılandığı bir güzergâhtan geçecek demiryolu projesi, bir sanayi girişimi olarak büyük yararlarla gebeydi. Demiryolları, Yakındoğu ile Avrupa arasında canlı bir ticareti başlatacak, yaşlı Doğu'ya genç Batı'nın ruhunu aşılacak, Batılı düşünceleri, eğitim tarzını ve Batı bilimini uygarlığın doğduğu topraklara taşıyacaktı”*<sup>265</sup>.

<sup>263</sup> Konya Atlı Tramvay ile ilgili geniş bilgi için bk. Atalay A., age., s.90-125.

<sup>264</sup> Gündüz, agt., s.283.

<sup>265</sup> Wendy M. K. Shaw, Osmanlı Müzeciliği-Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi, (Çev. Esin Soğancılar), İstanbul 2004, s.180.

Osmanlı İmparatorluğundaki yol yapım politikası uzun yüz yıllar boyunca, esas olarak askeri gereksinimlere dayalı bir şekilde her yerel yöneticinin kendi yönetim bölgesinde yol yapımını gerçekleştirmesi ve bu yolların bakımlarını yapmasından ibaretti. İmparatorluğun güçlü olduğu dönemlerde kısmen işleyen bu yöntem sonralardan bütünüyle çözülmüş ve kara ulaştırma ağı bir sürü bakımsız ve bozuk yollardan ibaret kalmıştır. 18. yüzyıla gelindiğinde ise gerek Avrupa yakasında gerekse Anadolu yakasında yollar artık tamamen yetersiz hale gelmişti. Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren ve yeni ulaştırma sisteminin doğmasına neden olan demiryolları Osmanlı İmparatorluğu tarafından da yol sorununu çözecek çare olarak düşünülmüştür. Fuat Paşa Padişaha bir vasiyetname sunmuş ve bu vasiyetnamesinde “Hükümet-i Saniyye'nizin vazgeçilmez bir görev sayması gereken ilk tedbir demiryollarımızın yapımıdır. Avrupa ülkeleri kadar demiryollarına sahip olduğumuz gün, Zat-ı Hümayununuz dünyada en önde gelen bir devletin başında olmuş olacaksınız.” diyerek fikirlerini beyan etmiştir<sup>266</sup>.

Demiryolları 19. yüzyılda meydana gelen teknolojik gelişmeler içerisinde toplumları ve devletleri en çok etkileyen faktörlerden birisi olmuştur. Demiryollarıyla birlikte ulaşımın gelişmesi, sanayinin de gelişmesine en büyük katkıyı sağlamıştır. İçer kapalı sanayiler demiryolları sayesinde dış pazarlara açılmışlar ve böylece ekonomilerinin daha da gelişmesini sağlamışlardır. Bir ülkede sanayinin ve tarımın gelişmesi, iktisadi kaynakların verimli bir şekilde işletilmesi ve bunlara bağlı olarak ekonominin büyümesi düzenli bir ulaşım sisteminin var olmasına bağlıdır. Sadece ekonomik etkileri değil aynı zamanda ülkenin savunmasında ve ülke içerisindeki karışıklıklara hızlı bir şekilde müdahale edilebilmesi açısından da ulaşımın önemi tartışılmaz. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumdan çıkabilmesi şartlarından birisi de iyi bir ulaşım ağının oluşturulmasında yatmaktaydı. Böylece 19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolu yapımı Osmanlı devletinin de en önemli sorunlarından birisi haline gelmiştir. Anadolu ve Bağdat Demiryolu Hattı, Avrupalı ülkelerin ciddi rekabet sahası olmuştur.

---

<sup>266</sup> Muhteşem Kaynak, Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış, Yapıt Dergisi, Sayı: 5, Ankara 1984, s.66-67.

Türkiye'deki demiryolları yapımını esas olarak iki döneme ayırmak gereklidir; birinci demiryolu yapımı dönemi sanayi kapitalizmi evresini, ikinci demiryolu yapımı dönemi de emperyalizm evresini kapsamaktadır. Sanayi kapitalizmi evresinde demiryolları özellikle mal ithalatı ve hammadde ihracatı kanalları olarak yabancı sermayeye hizmet etmiştir. Emperyalizm evresinde ise demiryolları yapımı büyük ölçüde emperyalist devletlerin aralarındaki dünya üzerinde egemenlik kurma ve sömürgeleri bölüşme savaşında bir araç olmuştur<sup>267</sup>. Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı olarak demiryolu inşa etmek karlı bir yatırım olmanın çok ötesinde bir anlam taşımaktaydı. Yapımı gerçekleştiren demiryolu şirketleri, hatta şirketlerden daha fazla Avrupa devletleri, demiryolu imtiyazı elde etmek için siyasi, ekonomik ve mali baskıya başvuruyorlardı. Avrupa ülkelerinin amacı Osmanlı Devleti'nde demiryolu yapımına girilerek nüfuz bölgelerini oluşturmaktı<sup>268</sup>.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu konusundaki kapsamlı çalışmalardan ilki, 1860'da Abdülmecid'in nazırlarından Ali ve Fuat Paşaların hazırladığı demiryolu programıdır. Bu programa göre Balkan yarımadasının bir ucundan öteki ucuna gidecek olan bir demiryolu İstanbul ile Tuna arasında ulaşımı sağlayacak, İstanbul'u Viyana ve Paris'e bağlayacaktı. Bu tasarıya göre İstanbul ile Bağdat arasına da bir hat döşenecekti. Fakat böylesine büyük bir projeyi başarmak için Osmanlı hükümeti ne gerekli mali kaynağa ne de teknik elemana sahipti. Abdülaziz'in demiryolları konusundaki isteklerini ele alan Sadrazam Ali Paşa, Osmanlı ile Avrupa ülkeleri arasındaki demiryolu bağlantısını sağlamak üzere harekete geçmiş ve Nafia Nazırı Davut Paşa'yı, çeşitli ülkelerin mali çevreleriyle temas sağlamak üzere Avrupa'ya göndermiştir. Bunun sonucunda Belçika bankerlerinden Baron de Hirsch ile anlaşmaya varılmış ve bu kişiye 2000 kilometre demiryolu yapması için 99 yıllık imtiyaz verilmiştir. 22000 Frank / kilometre garantisi ile verilen demiryolunun inşası esnasında sözleşmede çeşitli değişiklikler yapılmak zorunda kalınmıştır. Bu

---

<sup>267</sup> Novıçev, age., s.13.

<sup>268</sup> Durdu Mehmet Burak, "İngiliz J.R Pilling'in Osmanlı Demiryolu İmtiyazlarını Ele Geçirme Mücadelesi", OTAM, Sayı 17, Ankara 2005, s.3 (<http://dergiler.ankara.edu.tr> internet sayfasından 26.07.2012 tarihinde erişilmiştir.)

demiryolunun İstanbul'dan Viyana'ya ve Paris'e bağlantısı ancak 1888 yılında 1274 kilometrelik hattın bitmesiyle gerçekleşebilmiştir<sup>269</sup>.

Bu konudaki diğer önemli bir çalışma da, 1871 yılında gerçekleştirilmek istenen Bağdat Demiryolu Hattı'dır. Sultan Abdülaziz Asya topraklarını demiryolu ağlarıyla örme düşüncesiyle bir irade yayınlamıştır. Hirsch ile olan münasebetler neticesinde Padişah özel sektöre karşı temkinli davranmaya çalışmış ve Padişah'ta demiryolu hattının devlet tarafından yapılması gerektiği düşüncesi hâkim olmuştur. Yapılması planlanan demiryolu hattının yan hatlarla Karadeniz ve Akdeniz ile Basra Körfezine bağlanması düşünülmüştür. Ağustos 1871'de inşaata başlanmış, fakat ertesi yıl eylül ayına kadar sadece 24 kilometre hat döşenebilmiştir<sup>270</sup>. Böylece Padişah böylesine büyük bir projenin yapımının kolay olmayacağını anlamıştı. Sultan Abdülaziz, 1872 yılı Şubat ayında Alman Mühendis Wilhelm von Pressel'i Asya Osmanlı Demiryolları Genel Müdürlüğü görevine getirmiş ve onu hedefleri doğrultusunda bir demiryolu projesi hazırlamakla görevlendirmişti. Daha önceki demiryolu projelerinin başlangıç noktaları hep Akdeniz'di. Pressel ise daha öncekilerden farklı olarak başlangıç noktasını Akdeniz olarak değil İstanbul olarak almıştır. Padişahın isteği doğrultusunda Haydarpaşa'dan başlayan hat Ankara-Sivas-Musul ve Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. Söz konusu olan bu hattın uzunluğu ise toplamda 4670 kilometreyi buluyordu. Osmanlı Devleti'nin mali durumu ise pek de iç açıcı değildi. 1875 yılında Osmanlı maliyesinin iflas etmesiyle Pressel'in projesi de zorunlu olarak rafa kaldırılmıştı.<sup>271</sup> Pressel, demiryollarının Yakın Doğu'ya getireceği değişikliği biliyordu. Avusturya-Macaristan sınırından Basra körfezine kadar uzayacak büyük bir Osmanlı demiryolu sistemi düşünmüştü. Böylece İmparatorluğun uzak köşeleri birbirilerine ve başkente yaklaşmış olacaktı. Yeni bir dönem açılacak, tarım, madencilik ve ticaret geliyecekti, köylüler ürünleri için pazarlar bulabileceklerdi. İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanları hinterlantlara bağlanacak, el değmemiş maden kaynaklarına ulaşılacaktı.

<sup>269</sup> İsmail Yıldırım, "Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 12, Sayı 1, Elazığ 2002, s.313-314.

<sup>270</sup> Söz konusu olan bu proje 1 milyar Frank değerinde 4.670 kilometrelik bir yol yapımını öngörüyordu. Ancak 1872 yılının Ağustos ayına kadar toplamda 10 milyon Frank harcama yapılmış ve karşılığında Özyüksel'e göre 24 km., Noviçev'e göre ise 93 km. yol yapılabilmiştir. (Noviçev, age., s.17.)

<sup>271</sup> Özyüksel, age., s.13-17.

Mezopotamya gerçek bir ekonomi cenneti olacaktı. Demiryolları ayrıca siyasi dengeyi de sağlayacaktı. Kürtlerin ve Arapların ayaklandıkları bölgelere kısa zamanda jandarma ve asker gönderilebilecek, Sultan'ın otoritesi korunacaktı. Pressel ciddi bir demiryolu sistemi ile Türkiye'ye refahın ve barışın daha kolay geleceğine inanıyordu<sup>272</sup>.

Tablo 1: Wilhelm von Pressel'in önerdiği projenin hat uzunlukları<sup>273</sup>.

İstanbul'dan, Adapazarı, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Malatya, Diyarbakır, Musul, Bağdat, Basra üzerinden Basra Körfezi'ne	2300 km.
Adapazarı-Bolu	150 km.
Adapazarı-Karadeniz Ereğlisi	120 km.
Mudanya-Bursa, Bilecik, Eskişehir	200 km.
Eskişehir, Kütahya, Afyonkarahisar, Konya, Adana	370 km.
Suveydiye, Halep, Antep, Urfa, Diyarbakır	600 km.
Samsun, Amasya, Tokat, Sivas	400 km.
Tirebolu, Gümüşhane, Erzurum, Eleşkirt	550 km.
<b>Toplam</b>	<b>4670 km.</b>

Osmanlı topraklarında İngiliz ve Fransız mali çevreleri karlı ve siyasal açıdan büyük önem taşıyan demiryolu imtiyazı uğruna büyük kavgalar vermişlerdir. Fakat Abdülhamid, demiryolu imtiyazını Osmanlı İmparatorluğu açısından en az tehlikeli görünen büyük devlete vermeyi tasarlıyordu ve söz konusu olan duruma ise sadece Almanya uymaktaydı. Almanya o tarihe kadar Osmanlı Devleti ekonomisinde ikinci dereceden bir rol almıştı<sup>274</sup>. Belçika'yı Fransa'nın maşası, İngiltere ve Fransa'yı ise

<sup>272</sup> Earle, age., s.31-32.

<sup>273</sup> Özyüksel, age., s.16.

<sup>274</sup> Rathmann, age., s.37.

imparatorluğu parçalayacak yatırımcılar olarak değerlendiriyordu. Abdülhamid'e göre Rusya'yı her işten uzak tutmak gerekiyordu ve Avusturya'ya da güvenilemezdi<sup>275</sup>.

Osmanlı Devleti'ndeki yoğun demiryolu çalışmaları II. Abdülhamid döneminde Duyunu Umumiye İdaresi'nin kurulması ile başlamıştır. Bu dönemde Anadolu demiryolları (1888), Bağdat demiryolu (1889), Yafa-Kudüs demiryolu (1889), Selanik-Manastır demiryolu (1890), Beyrut-Şam demiryolu (1890), Selanik-İstanbul demiryolu (1892) imtiyazları yabancılara verilerek demiryolu politikası savunma politikalarıyla birlikte düşünölmeye başlanmıştır. Bu demiryolu projelerinden en önlü ve etkileri açısından en önemli olanı, yabancı sermaye girişimi ile yapılan Bağdat Demiryolu Hattı'dır. Bağdat Demiryolu imtiyazı, gelişmiş Avrupa ölkelerinin 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı toprakları üzerindeki iktisadi ve siyasi nüfuz çatışmalarını bütün ayrıntıları ile yansıtan son derece önemli bir örnek olaydır. Bu demiryolu hattı diğer hatlar gibi limanlardan iç bölgelere uzanma yerine, Anadolu'nun ortasından geçerek Musul ve Bağdat üzerinden Basra körfezine 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 açmıştır<sup>276</sup>. Bağdat demiryolu meselesi üzerinde İngiliz Dışişleri Bakanı Sir Edward Grey ile II. Wilhelm'in yaptığı bir görüşmede Grey, II. Wilhelm'e Bağdat demiryolunun stratejik öneme sahip olmasından dolayı tek bir yabancı gücün elinde bulunmasının İngiltere'de endişeye sebep olduğunu söylemiştir. Bunun üzerine Alman İmparatoru, bu projenin kendileri için sadece ticari değerinin olduğunu, İngilizlerin endişelerinin yersiz olduğunu, çünkü kendilerinin Mezopotamya'da toprak edinme niyetinde olmadıklarını, Osmanlıların ise bu demiryolunu İngilizlere karşı kullanma ihtimallerinin olmadığını söylemiştir<sup>277</sup>.

Almanya açısından Bağdat Demiryolu Hattı, dünyanın ölçülemez hammadde deposunu ve dünyanın en zengin tahıl ambarını Avrupa'ya bağıyor ve Almanları

---

<sup>275</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.138.

<sup>276</sup> Yıldırım, agm., s.314.

<sup>277</sup> H. Bayram Soy, "II. Wilhelm, Welt Politik ve II. Abdülhamid", Türkler, Cilt 13, s.33.



İngiltere'den tamamen bağımsızlaştırıyordu. Bu bağımsızlık, gelecekte Alman dünya siyaseti için bir dayanak olacaktı. Demiryolu imtiyazı Almanya'nın, Rusya ve İngiltere'ye karşı Türkiye üzerinde etkili olduğunu gösterme fırsatını da doğurmuştu. Böylece Almanya, Türkiye üzerine oynanan oyunda söz sahibi olduğunu gösteriyordu. Fakat çok geçmeden Almanya'nın bu suretle Yakın Doğu'ya nüfuzu, İmparatorluk için yeni bir takım tehlikelere yol açmıştır. Ruslar İstanbul'un, İngilizler ise Mısır-Hindistan kara yolunun Türk-Alman dostluğu ile tehdit edildiğini görmüşler ve Fransızlar da Ön Asya'daki siyasi ve ekonomik durumlarının tehlikeye girmesinden korkmuşlardır<sup>278</sup>.

Almanya ile Osmanlı Devleti arasında devam eden yakınlaşma İngiltere'yi endişelendirmiştir. Çünkü Almanya, Basra Körfezi'ne kadar varan demiryolu hattı ile Yakın Doğu'da üstünlük sağlayacak ve hatta Hint yolunu bile tehdit edecekti. Diğer yandan Rusya ise, Anadolu'da gelişen demiryollarının Osmanlı Devleti'nin savunma gücünü artıracığı ve iktisadi kalkınmasını hızlandıracağı ve bu yolla nakledilecek Anadolu ürünlerinin Avrupa pazarlarında Rus malları ile rekabet edebileceği düşüncesi ile karşı çıkmıştır. Fransa da Alman nüfuzunun Yakın Doğu'ya yerleşmesini kendi çıkarları açısından zararlı görmekteydi<sup>279</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa ve Asya topraklarındaki demiryollarında 1888 yılına kadar Fransız, İngiliz ve kısmen de Avusturya ile Belçika sermayeleri egemendi. Bu tarihten itibaren durum Deutsche Bank'ın yaptığı hamleler neticesinde Almanların lehine değişmiş ve Balkanlarla Yakındoğu'da daha önce işletmeye açılmış yaklaşık 2000 kilometre uzunluğundaki demiryolları da artık Almanlar tarafından denetlenmeye başlanmıştı<sup>280</sup>.

---

<sup>278</sup> Tepekaya, agm., s.66.

<sup>279</sup> Önsoy, age., s.43; 106.

<sup>280</sup> Rathmann, age., s.43.

Birinci Dünya Savaşından önceki Türkiye'nin sınırları içinde yapılan demiryollarında Avrupa sermayesinin katılımları ülkelere göre şöyle bir dağılım gösteriyordu: toplamda yapılan 4155 km. (bk. Tablo: 2) olan demiryollarının 2077 km.'sini (%39,6) Fransızlar, 2565 km.'sini (%49) Almanlar ve 610 km.'sini (%11,4) İngilizler inşa etmişlerdir. O dönemde inşa edilen demiryollarının bu günkü Türkiye sınırları içerisindeki dağılımı da şöyledir: %62,3'ünü Almanlar, %20'sini Fransızlar, 16,3'ünü İngilizler ve %1,4'ünü de Belçikalılar yapmışlardır. (Noviçev, age., s.14.)

Tablo 2: Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı topraklarındaki demiryolu ağı.

İzmir-Aydın Demiryolu .....	610 km.
İzmir-Kasaba Demiryolu .....	704 km.
Mudanya-Bursa Demiryolu .....	41 km.
Mersin-Adana Demiryolu .....	69 km.
Anadolu-Bağdat Demiryolu .....	2.038 km.
İstanbul-Edirne Demiryolu .....	337 km.
Arpaçay-Sarıkamış-Erzurum .....	356 km.
<b>Toplam .....</b>	<b>4.155 km.</b>

Alman İmparatoru Kaizer II. Wilhelm 1889 ve 1898 yılları olmak üzere iki defa İstanbul'a gelmiştir. Bu ziyaretler sonucunda iki ülke arasında yakınlaşmalar sağlanmış, Alman iş adamlarının ve tüccarların Osmanlı İmparatorluğu'nda iş yapma hevesleri artmıştır. II. Wilhelm'in ziyaretinden hemen az bir zaman sonra 29 Ocak 1899 tarihinde Anadolu Demiryolu Kumpanyasına, Haydarpaşa İstasyonu inşaat imtiyazı, Haydarpaşa-Sirkeci hattında feribot işletmesi ve İstanbul-Köstence telgraf hattı döşeme hakkı verilmişti. Bunlarla birlikte en önemli imtiyaz olan Bağdat Demiryolu Projesi imtiyazı da Alman İmparatoru'nun son ziyaretinde Almanya'ya verilmiştir. Bu şekilde Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman iktisadi nüfuzun en yüksek noktasına ulaştığı görülmektedir<sup>281</sup>. Bağdat Demiryolu imtiyazıyla birlikte Alman iktisadi nüfuzu Osmanlı İmparatorluğu'na daha geniş çapta girmeye başlamıştır. Alman bankalarının desteğinde Alman tüccarları ve işadamları Anadolu'nun yer altı ve yer üstü zenginliklerini yağmalamak için yoğun bir faaliyete girişmişlerdir. Almanya'nın tahıl ihtiyacının bir kısmını Anadolu'dan karşılayabilmek için Konya ve Adana ovaları sulama projeleri başlatılmış, pamukta ABD tekeline son vermek amacıyla Güney ve Batı Anadolu'daki pamuk üretimi teşvik edilmiştir. Anadolu ve Bağdat demiryolları boyunca liman inşaat ve işletme imtiyazı Alman şirketlerine verilmişti, ayrıca bütün bu inşaatlarda Alman malzemesi

<sup>281</sup> Önsoy, age., s.43.

kullanıldığından Osmanlı İmparatorluğu'na bol bol Alman sanayi ürünleri ihraç edilmiş ve demiryollarıyla da Alman malları imparatorluğun en uzak bölgelerine kadar yayılmıştır<sup>282</sup>.

Osmanlı İmparatorluğunun coğrafi durumu, topraklarının muazzam zenginliği, Bağdat Demiryolu'nun 20. yüzyılın en büyük emperyalizm meselelerinden birisi haline getirmiştir. Almanya açısından ise Bağdat Demiryolu Hattı dış politikalarının merkezini oluşturmaya başlamıştı<sup>283</sup>. 1903 senesinde Bağdat Demiryolu imtiyazının verildiği sırada Türkiye, Anadolu ve Balkan yarımadalarına sahipti. Avrupa'nın Asya'ya, Asya'nın da Avrupa'ya açılan kapıları Türkiye'nin elindeydi. Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olan İstanbul, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinin en önemli iktisadi ve stratejik merkeziydi. Osmanlı Devleti, Kuzey Mezopotamya'yı ve Suriye'yi elinde bulundurarak Doğu ticaretinin orta yolunu Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sınırlarından Basra körfezine kadar kontrol etme imkânına sahipti<sup>284</sup>. Abdülhamid'in takip ettiği siyaset neticesinde Bağdat Demiryolu Projesi ihalesiyle devrin en büyük donanmasına sahip İngilizler ile yine devrin en büyük kara ordusuna sahip Almanlar karşı karşıya gelmişlerdir<sup>285</sup>.

Osmanlı hükümeti ve Sultan Abdülhamid Almanlara ticari anlamda sadece güvenmekle kalmıyor aynı zamanda da onları, ticaret yapmaları için ve Osmanlı Devleti'nde yatırım yapmaları için teşvik ediyorlardı. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin faaliyetleri, Konya Ovası Sulama Proje'si, Anadolu ve Bağdat Demiryolu Hattı Projeleri ve Krupp Şirketi'ne verilen top v.s siparişleri sonucunda ise Almanya Osmanlı topraklarındaki durumunu iyiden iyiye sağlamlaştırmıştı<sup>286</sup>.

---

<sup>282</sup> Önsoy, age., s.106.

<sup>283</sup> Schöllgen, age., s.259.

<sup>284</sup> Earle, age., s.14-15.

<sup>285</sup> İsmail Kapan, 21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid'e Bakış, (Haz. Mehmet Tosun), İstanbul 2003, s.125.

<sup>286</sup> Schöllgen, age., s.204.

## 2.1- Demiryollarında Osmanlı Devleti'nin Menfaatleri

Demiryolları, Avrupa'da ve Kuzey Amerika'da tarımda ve endüstrileşmede ciddi bir atak sağladığını göstermişti. II. Abdülhamid de Anadolu için demiryolu sayesinde böyle bir gelişmenin olacağını ümit ediyordu<sup>287</sup>. Netice itibarıyla de 1889-1911 yılları arasında tarımsal üretim Osmanlı İmparatorluğunun bütününde % 63 artmıştır, fakat demiryolu hatlarının geçtiği yerlerde bu artış %114'e kadar çıkmıştır. Osmanlı Devleti için ulaşımın gelişmesi üretimi artıracak, bu sayede devletin aşar gelirleri de artacaktı. Bunun haricinde demiryolu sayesinde ticaretin gelişmesiyle, hem tarımsal vergiler artacak hem de gümrük vergilerinde artış sağlanacaktı<sup>288</sup>.

Yukarda bahsedilen konuların yanında, yeterli bir demiryolu sistemi olmadıkça, iç düzeni korumak, İmparatorluğun bütün illerinde zorunlu askerliği uygulamak, vergileri toplamak ve yabancı saldırılara karşı koymak tehlikeli bir şekilde aksayacaktı<sup>289</sup>. Ulaşım ağının yetersizliği nedeniyle Osmanlı Devleti, askeri birliklerini bir yerden bir yere zamanında ulaştıramıyordu. Örneğin; 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında, Ruslara karşı savaşan Osmanlı askerlerine, ulaşım yetersizliğinden dolayı, gerekli yardım ulaştırılamamıştı. Bu yüzden de Ruslar Doğu'da büyük bir başarı kazanmışlardı. Kaldı ki, bu bölgede Rusya'nın tarihi emelleri sona ermiş değildi. Çünkü onların asıl istedikleri Doğu Anadolu üzerinden İskenderun'da denize inebilmektir. Eğer burada ulaşımı kolaylaştıracak bir demiryolu yapılmazsa, Rus ordusu kolayca Akdeniz'in göz alıcı kıyılarına ulaşabilirdi. Oysa Bağdat Demiryolu Hattı gerçekleşirse bu yol kesilmiş olacaktı. Ayrıca Abdülhamid'in izlediği İslamcılık Politikası'nın bir gereği olarak hem İslam beldeleriyle haberleşmenin ve ulaşımın sağlanması gerekmektedir hem de İngiltere'nin buralardaki yayılması engellenmeliydi<sup>290</sup>. Bunlar göz önünde bulundurulduğu zaman Abdülhamid'in demiryolu yapımındaki esas amacı İmparatorluğun bütün bölgeleri arasında biraz daha fazla bağlantı kurmak olmuştur. Fakat Abdülhamid bunu isterken Almanların da Ortadoğu'ya girmelerine izin vermiş

---

<sup>287</sup> Gall, age., s.71.

<sup>288</sup> Özyüksel, age., s.11.

<sup>289</sup> Earle, age., s.34.

<sup>290</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı, OTAM Dergisi, Sayı: 6, Ankara 1995, s.22.

oluyordu<sup>291</sup>. Netice itibariyle Balkan Savaşlarında, Anadolu demiryoluyla Avrupa'ya, 50.000 sivilin; Kasaba demiryoluyla da 12 günde 50 bin askerin, 6 bin atın ve 100 topun ulaşımının yapıldığını öğrenmekteyiz. Bir başka örnek de; Beyrut'un İtalyanlar tarafından bombardımanı sırasında, bir saat içinde Şam'dan bir süvari alayının ve 320 atın Beyrut'a ulaştırılmasıdır. Aynı şekilde Yunan Savaşı esnasında da İstanbul-Selanik hattından askeri ulaşım anlamında önemli ölçüde yararlanmıştı<sup>292</sup>.

İmparatorluğun uzak köşeleri demiryolları sayesinde birbirilerine ve başkente yaklaşmış olacaktı. Yeni bir dönem açılacak, tarım, madencilik ve ticaret gelişecekti. Köylüler ürünleri için pazarlar bulabileceklerdi. İzmir, Mersin, İskenderun ve Basra limanları hinterlandlara bağlanacak, el değmemiş maden kaynaklarına ulaşılacak, Mezopotamya gerçek bir ekonomi cenneti olacaktı. Demiryollarının Türkiye'nin ekonomik hayatını canlandıracağı düşünülüyordu ve bu canlılığın getireceği karın, kumpanyalara verilen paralardan daha fazla olacağına inanılıyordu<sup>293</sup>. Nitekim 19. yüzyılın sonunda İstanbul'dan Bursa'ya oradan da Konya'ya seyahat eden ve bu seyahatini kitaplaştıran Mehmet Ziya eserinde: *"Padişah sayesinde bu gün Osmanlı'nın bereketli toprağında başka bir görünüm, başka bir kudret görülmüyor. Anadolu şimendiferi bundan beş on sene önce adeta çöl denecek bu yerleri, feyizli bir yeşillik büründürmüştür. Hele iktisadi hayat açısından en büyük eserlerden olacak olan Bağdat hattı bu bölgeye etek etek altın saçacaktır."*<sup>294</sup> diyerek hem yapılan demiryolu hattının getirdiklerinden söz etmiş hem de yapılacak olan Bağdat Demiryolu Hattı'ndan beklentilerini ifade etmiştir. Konya-Ereğli hattının 25 Ekim 1904'te açılışını yapan Padişah temsilcisi Turhan Paşa da: *"Bu hat, toprakları verimli büyük vilayetlerden geçecek, iki denizi birleştirecek ve yüce bir ağaç gibi dallarını her yöne salacaktır. Hattın geçtiği yerlerde ticaret ve refah artacak, buralarda yaşayanlar mutlu olacaklar, kalkınacaklar, buralardan yeni uygarlık ve zenginlik*

---

<sup>291</sup> Ilgaz Zorlu, 21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid'e Bakış, (Haz. Mehmet Tosun), İstanbul 2003, s.108.

<sup>292</sup> Albayrak, agm, s.34.

<sup>293</sup> Earle, age., s.31-33.

<sup>294</sup> Ziya, age., s.268.

merkezleri fişkiracak ve her yanda refah artacak...<sup>295</sup> sözleriyle Bağdat Demiryolu Hattı'ndan beklentilerini ve özlemini dile getirmiştir.

Ümit edildiği gibi demiryolu hattının geçtiği yerlerde aşar vergileri artmış ve arazi fiyatları yükselmişti. Aşar gelirleri Dolar olarak 1889'da 639.760; 1898'de 948.070; 1908 yılında ise 1.240.450 olarak artmıştır. 1908 yılında bazı bölgelerde toplanan aşar vergisi daha önce toplananın beş altı katını bulmuştur. Osmanlı Devleti yöneticileri Sultan'ın demiryollarına yaptığı yatırımın ne kadar faydalı olduğunu ifade eder olmuşlardı. İleriki yıllarda Bağdat Demiryolu inşaatının tamamlanan kısımlarında da Osmanlı hazinesi ciddi gelirler elde etmeye başlamıştır. Gelirler sadece aşar vergisiyle sınırlı değil taşınan yolcu ve yük de ciddi gelir getirmekteydi. Aşağıda verilen tablo yıllara göre taşınan yolcu sayısını, taşınan yük miktarını ve geliri göstermektedir<sup>296</sup>.

Tablo 3: Bağdat Demiryolu'nun tamamlanan kısımlarının yıllara göre getirisi.

Yıl	Hat uzunluğu: (km)	Yolcu	Yük: (ton)	Km başına gayrisafi gelir: (Frank)	Toplam garanti ödemeleri: (Frank)
1906	200	29.629	13.693	1.368	624.028
1907	200	37.145	23.643	1.754	546.129
1908	200	52.759	15.941	1.839	529.443
1909	200	57.026	15.364	1.936	509.565
1910	200	71.665	27.756	2.571	381.135
1911	238	95.884	38.046	3.379	238.166
1912	609	288.833	57.670	5.315	278.785*
1913	609	407.474	78.645	3.786	216.295

<sup>295</sup> Albayrak, agm., s.21.

<sup>296</sup> Earle, age., s.254.255.

1914	887	597.675	116.194	8.177	2.939.983*
------	-----	---------	---------	-------	------------

\* İşaretili rakamlar, gelirler kilometre başına 4.500 Franklık garantiyi aştığı için Türk Hükümeti'ne kâr olarak yapılmış olan ödemeleri göstermektedir.

Yukarıdaki rakamlar Türkiye'nin iktisadi durumunun giderek düzeldiğini göstermektedir. Anadolu'da ulaşım kolaylaşmış, buna bağlı olarak güvenlik artmış, ticaret artmış ve demiryolu için devletin yerinde bir yatırım yaptığı ispatlanmıştır.

Yukarıda bahsedilenlere ilave olarak Çarlık Rusya'sından ve Rumeli'den gelen göçmenler hat boyuna yerleştirilmiş ve bu göçmenler Anadolu'nun ekonomik-sosyal hayat düzeyinin yükselmesinde rol oynamışlardır<sup>297</sup>.

## 2.2- Demiryollarında Almanların Menfaatleri

Osmanlı Devleti'nde inşa edilecek olan demiryolları kârlı bir yatırımdı. Ancak bu yatırım kârdan ziyade başka bir önem taşımaktaydı. Bu nedenle Avrupalı büyük devletlerin Osmanlı Devleti'ne demiryolu imtiyazları elde etmek için demiryolu şirketlerinden daha fazla siyasi ve ekonomik baskı uyguladıkları görülmektedir. Avrupa ülkelerinin amacı, Osmanlı Devleti'nde demiryolları sayesinde kendi nüfuz bölgelerini oluşturmaktır. Önceleri Fransızların ve İngilizlerin egemenliğinde olan bu durumun 1889'dan sonra Almanya'nın egemenliğine geçtiği görülmektedir.

Haydar Paşa-İzmit demiryolu işletme ve İzmit-Ankara demiryolunu inşa etme imtiyazı 1888 senesinde Deutsche Bank'a verilmiştir. Daha sonra 1890 senesinde de buna ilave olarak iki devlet arasında yeni bir ticaret antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma, Almanya için iktisadi, mali ve ticari teşebbüsler bakımından geniş ve faydalı imkânlar sağlamıştır. Bu antlaşma neticesinde Almanya, Osmanlı limanlarına posta vapurları işletmeye, ürettikleri ürünleri Anadolu pazarlarına sevk etmeye, memleketin çeşitli bölgelerinde, banka ve ticarethaneler kurmaya, okullar ve hastaneler açmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nde giriştiği teşebbüslerden siyaset alanında en kuvvetli tepkiyi oluşturan, yeni demiryolları inşa etmek teşebbüsü olmuştur. Netice itibari ile Almanya, bir Alman mühendisi tarafından hazırlanan ve

<sup>297</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.165.

İstanbul'u Anadolu'nun büyük şehirlerine ve onları da Suriye, Irak ve Hicaz bölgesine bağlayacak geniş ölçüde bir projeyi II. Abdülhamid'e kabul ettirmiştir. Almanya ve Osmanlı Devleti, bu tasarının geliştirilmesinden, kendi menfaatleri için siyasi, ekonomik ve stratejik sonuçlar elde edeceklerini düşünüyorlardı. Almanya, Rusya ve Fransa'nın İngiltere'nin yanında olarak kendilerine karşı yapacakları bir savaşta, çember içine alınmaktan Türk dostluğu sayesinde kurtulabileceğini ve Berlin-Basra demiryolu ve şubelerinden faydalanarak İngiltere'ye, Mısır'a ve Hindistan'a giden yollar üzerinde kuvvetli bir darbe indirebileceğini hesaplıyordu. Ayrıca Almanya yine demiryolu vasıtasıyla Anadolu'nun zengin hammadde kaynakları ile endüstrisini besleyeceğini düşünüyordu. II. Abdülhamid'in düşüncesine göre ise Almanya bu demiryollarını inşa etmekle ekonomik yönden Osmanlı Devleti'ne sıkı bir şekilde bağlanacak ve onu Türkiye'ye siyasi buhranlar ile askeri hareketlerde yardım etmeye mecbur edecekti. Ayrıca söz konusu olan demiryolları Osmanlı ordusunun hızlı hareket etmesine ve seferberliğini süratle tamamlamasına kolaylık sağlayacaktı. Sonuç itibari ile ülke içerisindeki ulaşım geliştireceğinden dolayı ticari hayat canlılık kazanacaktı<sup>298</sup>. Bağdat Demiryolu Hattı sadece ticari olarak görünmekteydi. Oysa Osmanlı Devleti'nde inşa edilen demiryolları; Almanya tarafından, Alman siyasi etkisinin Türkiye'ye yayılması yönünde bir araç olarak hesaplanmaktaydı.<sup>299</sup> Görüldüğü üzere demiryolu hatları her iki ülke için de iktisadi ve politik fayda bakımından önem taşıyordu. Her şeyden evvel Almanya hammaddesinin hemen hemen tamamını dışarıdan alıyordu, çünkü Almanya'nın elinde bulunan mevcut kaynaklar ihtiyacı karşılamakta yetersiz kalıyordu<sup>300</sup>. Böylece, Almanya'nın Yakın Doğu'ya ilgi duymasının bir rastlantı sonucu olmadığı, gelişen Alman ekonomisinin kaçınılmaz bir sonucu olduğu anlaşılmaktadır<sup>301</sup>. Ayrıca, Almanya'nın İslam âlemini kontrolü altında tutması, Berlin-İstanbul ve İstanbul-Suriye-Mezopotamya demiryolu bağlantısının kurulmasına bağlıydı<sup>302</sup>.

---

<sup>298</sup> Yılmaz, age., s.28-29.

<sup>299</sup> W. O. Henderson , "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914" The Economic History Review, Vol. 18, No. 1/2, 1948, s.60.

<sup>300</sup> Turan, age., s.46.

<sup>301</sup> Önsoy, age., s.44; Earle, age., s.66.

<sup>302</sup> Yılmaz, age., s.27.



Alman iktisadi girişimlerin simgesi haline gelen Bağdat Demiryolu imtiyazının 1903'te verildiği günlerde Dr. Rohrbach, bu demiryolunu planlayanların ve finanse edenlerin hiçbir politik ve diplomatik art düşünceye yer vermediklerini belirtiyordu. Fakat Deutsche Bank Müdürü Dr. Siemens, Alman Büyükelçiliği'nin sürekli müdahalesinden ve elçiliğin imtiyaz anlaşmasının sadece ekonomik değil, aynı zamanda bir diplomatik başarı olmasını göstermesinden yakınıp duruyordu. Dr. Gwinner da büyükelçiliğin demiryolunun stratejik yönlerine daha fazla önem verilmesini istemesine sinirleniyordu.<sup>303</sup> Oysa bu işi finanse eden Deutsche Bank'ın daha işin başında hatırı sayılır kar elde ettiği bilinmektedir. Deutsche Bank'tan 1888 yılında alınan 30 milyon Mark (1 milyon 640 bin Osmanlı Lirası) tutarındaki kredinin sözleşmede, % 70'i üzerinden tahvil satışı yapılacağı yer almaktaydı, fakat Banka % 77 değeri üzerinden tahvilleri satışa sunmuştur. Deutsche Bank bir çırpıda % 7 oranında yani 2,1 milyon Mark tutarında kazanç sağlamıştır. (O tarihlerde 1 Osmanlı altın Lirası 18,4 Alman Markına eşitti.)<sup>304</sup> Ayrıca emperyalist güçlerin Türk demiryollarına yaptıkları sermaye yatırımlarının büyük bir kısmı ray satmaları, çeşitli yapı malzemelerinin sağlanması, mühendis ve diğer teknik personelin maaşlarının ödenmesi şeklinde yatırım sermayesini sağlayan ülkeye geri dönmekteydi. Örneğin; 1.033 km. uzunluğunda 67 istasyonlu Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya hattının yapımı için Alman şirketi tarafından harcanan toplam tutarın % 70'i Alman sanayisine geri dönmüştür<sup>305</sup>.

Abdülhamid ise aslında bütün bu olan bitenlerden ve Almanların bu sinsi planlarından haberdardı. Çünkü bütün bunların yanında Almanlar, nerede petrol ve verimli arazi varsa, nerenin yer altı ve yer üstü kaynakları zenginse demiryolunu oradan geçirmek istiyorlardı, ama Abdülhamid, Alman Devleti diğer devletlerle bir araya gelmesin diye bunlara göz yumuyordu<sup>306</sup>.

Yukarda anlatılanların yanında bazı Alman kuruluşları, örneğin; Alldeutsche Verband (Pan-Cermen Birliği) 1890 tarihinden itibaren, Anadolu'nun çeşitli

---

<sup>303</sup> Earle, age., s.132; Oğuz, age., s.133.

<sup>304</sup> Ali Nejat Ölçen, Kendini Yok Eden Osmanlı (1535-1914), Ankara 2006, s.298.

<sup>305</sup> Novıçev, age., s.49.

<sup>306</sup> Mehmet Niyazi Özdemir, 21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid'e Bakış, (Haz. Mehmet Tosun), İstanbul 2003, s.183.

bölgelerine Alman göçmenler yerleştirme ve Alman sömürge bölgeleri kurma yoluyla Osmanlı İmparatorluğu'nu bağımlı bir sömürgeye dönüştürmek için propaganda yapmaya başlamışlardı. Bu propagandaların en iyi örneklerinden birisi, birliğin başkanı olan Profesör Hasse tarafından 1896 yılında “*Almanya'nın Türk Mirası Üzerindeki Hakları*” başlıklı bir broşürde görülmektedir. Bu broşürde; Mezopotamya'nın ve Suriye'nin pek kalabalık olmayan Arap sakinlerinin bir Alman egemenliğine karşı güçlük çıkaramayacakları, buraların Alman göçmenlere verimli ve zengin bir çalışma alanı olacağı, tıpkı Büyük Britanya'nın Hindistan'da yaptığı gibi bu toprakların Alman İmparatorluğu'nun mülkü haline getirilmesi gerektiği savunuluyordu. Aynı birlik yapmış olduğu birçok toplantıda Almanya'nın Yakın Doğu'daki çıkarlarını yeterince savunmadığı gerekçesiyle hükümeti şiddetli bir şekilde eleştirmekteydi<sup>307</sup>. 1892 yılında Anadolu Demiryolu Hattı ile ilgili bir araştırmasını “*Klein Asien ein deutsches Kolonisationsfeld*” (“*Küçük Asya Alman Koloni Alanı*”) başlığıyla yayımlayan Dr. Karl Kaerger; bu çalışmasında Anadolu'nun, Anadolu Demiryolu Şirketi sayesinde kolonileştirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca aynı belgede Türkiye'de m<sup>2</sup> başına düşen nüfus hesaplanmış ve Almanya'da m<sup>2</sup>'ye düşen nüfusun altı kat daha fazla olduğu ifade edilmiştir. Sonuç olarak da Küçük Asya'ya Alman göçmenlerin yerleşmesi gerektiği savunulmuştur<sup>308</sup>.

Bağdat demiryolu imtiyazını elde etmek konusunda Almanlarla rekabet eden İngilizler ve Fransızlar, Almanların demiryolunu koloni kurmak amacıyla kullanacakları yönünde propagandalar yapmaktaydılar. Aynı zamanda Alman basınında ve kamuoyunda da aynı doğrultuda haberlerin çıkması Osmanlı Devleti'ni kuşkulandırmıştı. Bağdat demiryolu imtiyaz sözleşmesinin Osmanlı hükümetince onaylanmayacağı endişesine kapılan Almanya, 6 Aralık 1899 tarihinde, İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Marschall aracılığıyla, “Anadolu'da Alman kolonileri oluşturulmasından kesinlikle söz edilemeyeceği” konusunda II. Abdülhamid'e güvence vermiştir<sup>309</sup>. Sultan Abdülhamid de hat civarına ecnebi

---

<sup>307</sup> Rathmann, age., s.55-56.

<sup>308</sup> PA-AA, R 14114, Türki No: 189, Bd.1.

<sup>309</sup> Selahattin Önder, Engin Kırılı, “Osmanlı Döneminde Eskişehir'e Göçler”, Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 6, Sayı 1, Eskişehir 2005, s.133.

muhacirlerin yerleşmeyeceğine ve iskân etmeyeceklerine dair mukavele imzalatmıştır<sup>310</sup>. Abdülhamid ayrıca Osmanlı Devleti'ne göç eden muhacirlerin bir kısmını Anadolu Demiryolu güzergâhına iskân ettirmiştir. Eskişehir-Ankara hattı ve Kütahya-Afyon-Konya hattı da iskân bölgesi olarak seçilmiştir<sup>311</sup>.

Daha önceki sayfalarda Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Bağdat Demiryolu hakkındaki şu düşüncelerine yer verilmişti: *“Sanayi anlaşmaları, iktisadi teşebbüsler ve sermaye yatırımları başka ülkelere beraberinde siyasi nüfuzu da götürür.”* Bu bağlamda düşünüldüğü zaman Almanların demiryollarından beklentilerini ya da menfaatlerini daha iyi anlamak mümkündür.

### **2.3- Konya Demiryolu Hattı**

Almanya, Bağdat ve Basra üzerinden demiryoluyla Doğu'ya açılmayı düşünüyordu. Bağdat Demiryolu Hattı, Almanya'nın Doğu'ya ve İslam ülkelerine uzanan bir yolu olacaktı. II. Wilhelm İstanbul'a 1889'da ilk geldiğinde Anadolu Demiryolu Hattının Konya'ya kadar uzatılması imtiyazını almıştı. İleriki yıllarda söz konusu olan bu hattın Konya'dan Bağdat'a kadar uzatılma imtiyazı da yine Almanlara verilecekti. Bu ziyarette II. Wilhelm diplomatik dostluk gösterileriyle değil kontrolden çıkmış dostluk gösterileriyle karşılanmıştı. Osmanlı gazeteleri bu ziyaretle meşgul oluyor, Almanlara övgüler yağıdırıyorlardı. İkdam gazetesine göre Alman milleti cesaret ve mertlikte Osmanlılara benzetiliyor ve bu iki milletin adeta birbirlerinin aynısı olarak yaratıldıklarını ifade ediyordu<sup>312</sup>. Bu tarihten itibaren zaten iyi olan Osmanlı-Alman ilişkilerinin daha da ileriye götürüldüğü görülmektedir.

Sultan II. Abdülhamid 1891 senesinde yeniden Alman finans çevreleri ile bağlantıya geçerek Anadolu demir yolu hattının Ankara'dan sonra Sivas üzerinden Bağdat'a kadar uzatılmasını teklif etmişti. Ancak dönemin Deutsche Bank Müdürü Georg von Siemens bu teklifi çok riskli bulmuş ve kabul etmemişti. Bunun üzerine

<sup>310</sup> BOA, Y.EE., nr. 1/22, 24 Zilkade 1320 (22 Şubat 1903). (Bk. Ek. 1)

<sup>311</sup> Önder, Kırılı, agm., s.133.

<sup>312</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.94.

Sultan II. Abdülhamid konuyu doğrudan Berlin Büyükelçisi Ahmet Tevfik Paşa aracılığıyla Alman hükümetine iletmiştir. Dönemin Almanya İstanbul Büyükelçisi Fürst von Nadolin, Alman Başbakanı Caprivi'ye 23 Aralık 1892 tarihinde bir mektup yazarak bu konunun Almanya'nın Türkiye'deki konumu ve prestiji bakımından büyük önem arz ettiğini ifade etmiştir. Bunun sonucunda Alman İmparatoru Sultan II. Abdülhamid'e söz konusu olan bu demiryolu projesinin Alman girişimciler tarafından yürütüleceğini bildirmiştir. Ancak Padişahın istediği gibi hattın Sivas üzerinden değil de ekonomik olarak daha da fayda sağlayacağını düşündükleri Eskişehir ve Konya üzerinden geçmesi gerektiğini teklif etmişlerdir. Bunun ardından her iki hattın da inşa edilmesi gündeme gelmiştir<sup>313</sup>.

Anadolu Demiryolu Şirketi İzmit-Ankara hattının çalışmalarını bitirmeden önce, Alman Devleti tarafından desteklenen Deutsche Bank, Eskişehir-Konya arasında, Afyon üzerinden geçen yeni bir hattın yapımı için imtiyaz istedi. Çünkü Anadolu'da oldukça yoğun bir nüfusa sahip olan ve iktisadi açıdan da nispeten daha gelişmiş olan bu bölgeyi İngilizler ve Fransızlar kendi yaptıkları ve işler vaziyette olan İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın demiryolu hatlarının hinterlandı olarak kabul ediyorlardı. Bundan dolayı da bu bölgeyi doğrudan kendi sömürü alanlarına katmayı amaçlıyorlardı. Bu sebeple böyle bir imtiyazı isteyen Deutsche Bank Fransızlara ve İngilizlere savaş ilan etmiş oluyordu. Sonuç olarak Deutsche Bank'ın bu tavrı Fransızların, İngilizlerin ve Rusların ortak hareket etmelerine sebep olmuştur. Ancak bu hareketin uzun sürmediği görülmektedir. Almanya; Fransa, İngiltere ve Rusya'nın Yakın Doğu'daki politik çatışmalarını iyi analiz ettiği için bu durumun üzerine gitmiş ve İngiltere'yi, Konya hattına gösterdiği dirençten vazgeçmezse Mısır'da izlenen İngiliz sömürü siyasetine yapılan Alman desteğini çekmekle tehdit etmiştir. Almanya bu konuda da başarı sağlamış ve 15 Şubat 1893 tarihinde Konya hattı imtiyazı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne verilmiştir<sup>314</sup>. Şirket eski hattın inşasının Kayseri'ye kadar devam etmesini ve Eskişehir-Konya hattının da inşasına başlanılmasını kabul etmiştir. Bunun üzerine Anadolu Demiryolu Şirketi'nin öz

---

<sup>313</sup> Bk. Schöllgen, age., s.80.

<sup>314</sup> Rathmann, age., s.46-47.

sermayesi 15 milyon Frank'tan 60 milyon Frank'a yükseltilmiştir<sup>315</sup>. Ancak Ankara-Kayseri hattı yapılmamış, inşaat Eskişehir-Konya hattı üzerinde yoğunlaşmıştır. Çünkü Eskişehir İzmit'e dolayısıyla İstanbul'a ve aynı zamanda Ankara'ya da bağlanan bir merkez konumdaydı.

Şirketin bir an önce finansman sorunlarını çözerek inşaat faaliyetlerine başlaması gerekiyordu. Sermaye artırımı yapıldıktan sonra, ayrıca faiz tabanı % 5 olan 80 milyon Frank'lık II. seri tahviller piyasaya sürüldü. Ardından 1894 yılının Mart ayında "Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi" kuruldu. Philipp Holzmann Şirketi yeni kurulan bu şirketin teknik yöneticisi olarak iş başında bulunmaktaydı<sup>316</sup>. İşin yapımı ise 1891'den beri Philipp Holzmann'ın tanıdığı ve güvendiği Ernst Mackensen'e bırakılmıştı. Mackensen, 1894'den 1909 Konya-Bulgurlu hattının yapımına kadar iş başında kalmıştır<sup>317</sup>. Merkezi Frankfurt'ta bulunan bu şirket 1889 tarihine kadar yurtdışında her hangi bir projeye imza atmamıştı. Bundan dolayı Fransız Grafen Vitali Firmasıyla bir konsorsiyum (şirketler birliği) oluşturulmuştur<sup>318</sup>.

İngilizler, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin asıl amacının demiryolu hattını Ankara'dan Bağdat'a kadar uzatmak olduğunu, fakat daha da önemlisi şirketin, hattı toprakları verimli ve zengin Konya bölgesinden geçirmek için uğraştığını vurgulamışlar ve kendilerinin bu işten çok zararlı çıkacaklarını ifade etmişlerdir<sup>319</sup>. Bu sebeple İngilizler ve Fransızlar Bağdat hattının tamamını Osmanlı Devleti'nin ileri süreceği şartlar çerçevesinde yapmayı taahhüt etmişler ve Kasaba-Konya hattının da tamamını kilometre garantisi olmadan inşa edeceklerini Osmanlı hükümetine bildirmişlerdir. Ayrıca Dinar hattının Çay'a oradan da Konya'ya götürülebileceği ve hükümet isterse bu hattın Kütahya'ya ve Eskişehir'e de bağlanabileceği ifade edilmiştir. Üstelik bu hat inşası için de hiçbir teminat talep

---

<sup>315</sup> Schöllgen, age., s.81.

<sup>316</sup> Özyüksel, age., s.88.

<sup>317</sup> Manfred Pohl, Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens; 1849-1999, München 1999, s.100.

<sup>318</sup> Mehmet Yavuz, Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich, Inauguraldissertation, Ruhr Universität Bochum, Bochum 2005, s.8. (Bochum Üniversitesinde Doktora Tezi.)

<sup>319</sup> Soy, age., s.194.

etmeyeceklerini banka kredisine başvurmadan kendi imkânlarıyla yapabileceklerini de yine Osmanlı hükümetine bildirmişlerdir<sup>320</sup>.

İngilizlerin, Almanların hattı verimli topraklardan geçirmek için uğraştığı şeklindeki düşüncelerinde haklılık payı vardı. Alman Mühendis Wilhelm Pressel, ilk Türk demiryolu hattı planını; Anadolu'da ulaşımın çok kötü olduğu ve ürünlerin taşınmasının zor olduğu bu nedenle nadasa bırakılan birçok toprağın bulunduğu bölgelerden geçirmek suretiyle hazırlamıştır<sup>321</sup>. Netice itibari ile Anadolu Demiryolu Şirketi, Konya'ya kadar ve ileride de Konya'dan Bağdat'a kadar geçecek olan demir yolu hattı inşasında Pressel'in hazırlamış olduğu hat planlarını kullanmış ve uygulamaya koymuştur<sup>322</sup>.

Rusya'ya göre ise; Almanya bu demiryoluyla üretimini İran ve Afganistan'a sokacak ve bu bölgelerdeki Rusya ticaretine engel olacaktı. Türkiye ise yine bu demiryolu hattıyla ürünlerini Avrupa'ya nakledebilecek ve Rusya'ya darbe indirecekti. Gerçekten de 1900 yılında Osmanlı ticaretinin % 9'u Rusya ile gerçekleşmekteydi. İstanbul Rusya'dan yılda 60 bin ton un almaktaydı. Demiryolu'nun Konya'ya ulaşmasıyla bu ticaretin kesildiği görülmüştür<sup>323</sup>. Rusya, Anadolu'daki demiryolu yapımlarının kendisi için tehlikeli olduğunu baştan beri ifade ediyor, bu faaliyetlerin Rusya'nın ekonomik, politik ve askeri çıkarları bakımından zararlı olduğu görüşünü izliyordu. Bu görüşünü I. Dünya Savaşına kadar korumuş ve bu faaliyetlerin gerçekleşmemesi için elinden geleni yapmıştır. Engellemek amacıyla, İstanbul-Konya-Bağdat Demiryolu Hattı'nın yapılmasını diğer demiryolu hatlarının yapımı gibi, Türkiye'nin iktisadi bakımdan sömürülmesi ve Osmanlı Devleti'nin köleleştirilmesi, anlamına geldiğini sürekli ifade etmiştir. Ayrıca Rusya'ya göre, tren yolu yapımı Anadolu'yu her cins tarım ürününün (buğday, un, yün, et, üzüm, şarap, zeytin, pamuk, meyve türleri v.s) deposu haline

---

<sup>320</sup> Ayla Efe, Almanya'ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı, OTAM Dergisi, Sayı: 18, Ankara 2005, s.96.

<sup>321</sup> Gall, age., s.72.

<sup>322</sup> Paul Uhlig, Deutsche Arbeit in Kleinasien von 1888 bis 1918: Versuch einer kulturgeographischen Zusammenfassung, Greifswald 1925, s.22.

<sup>323</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.154-155.

getirecektir. Bu da başta Rus buğdayının dışa satımı olmak üzere Rusya'nın ekonomisine zarar verecektir<sup>324</sup>.

Daha önceki yıllarda faaliyete geçen, gerek İngiliz gerekse Fransız demiryolları daha çok var olan pazarlara uzanmış olmasına rağmen Alman demiryolları potansiyel pazarları harekete geçirmek üzere inşa edilmiştir. Özellikle de Almanların bu hat yolundan en önemli beklentileri Eskişehir, Konya, Ankara bölgelerinde ve hinterlandlarında üretilen hububatın İstanbul'a ve buradan da Avrupa'ya taşınmasını kolaylaştırmaktı. Bu sebeple de, Anadolu demiryollarını "*hububat hattı*" olarak yorumlamak pek yanlış olmayacaktır. Bu demiryolu ağı Ankara, Eskişehir ve Konya bölgelerinden İstanbul'a ve oradan da Avrupa'ya çekebildiği kadar hububat çekmiş, İstanbul'a dolu giden vagonlar oradan boş olarak bölgeye geri dönmüşlerdir<sup>325</sup>. Ancak bu durum Osmanlı Devleti'nin yönetsel-stratejik hedeflerinin arka planda kalmasına yol açmamıştır<sup>326</sup>. Demiryolu hattının ileriki yıllarda gerek Almanlar açısından gerekse Türkler açısından çok menfaat sağladığı görülecektir.

Avrupalı sermayedarların Anadolu Demiryolu Hattı'ndan en önemli beklentileri, hammadde kaynaklarına ve pazar yerlerine ulaşabilmek olmuştur. Demiryolu güzergâhlarını belirlerken de ihtiyaç duydukları hammaddelere ya da oraların hinterlandına ulaşabilecekleri bölgeleri güzergâh olarak belirliyorlardı. Böylece Almanların, İngilizlerin ya da Fransızların yapmış oldukları demiryolu hatları incelendiği zaman bir birinden bağımsız hatların ortaya çıktığı tespit edilmektedir. Bu nedenlerden dolayı demiryolu yapımında sadece kendi menfaatlerini düşünerek hareket ettiklerini söylemek mümkündür<sup>327</sup>. Örneğin; Afyon'da bir birinden bağımsız iki istasyon binası yapılmıştı. Bu istasyon binalarından birisi Fransız Kasaba demiryolu hattına aitti diğeri ise Anadolu Demiryolu Şirketinin yapmış olduğu istasyon binasıydı. Ancak Fransız Kasaba Demiryolu Şirketi ve Anadolu Demiryolu Şirketi arasında 6 Mayıs 1899 tarihinde bir anlaşma yapılarak, başta ücret kavgası sonlandırılmış, bundan sonra döşenecek hatların güzergahı, genişliği ve vagon büyüklüğü hususunda bir mutabakat

<sup>324</sup> Bk. Novıçev, age., s.27-28.

<sup>325</sup> Kaynak, agm., s.76-77.

<sup>326</sup> Efe, agm., s.99.

<sup>327</sup> Efe, agm., s.97.

sağlanmıştır. Bu anlaşmayla her iki şirket de birbirilerinin imkânlarından faydalanabileceklerdi, yani trenler bir birinin hatlarından geçiş yapabilecekler ve makas değiştirebileceklerdi<sup>328</sup>. Anadolu Demiryolu Şirketinin döşediği hat ise buradan Konya'ya doğru devam ediyordu.

Bu hat yolunun seçilmesinde coğrafi koşullarla birlikte padişahın isteklerinin de etkili olduğu ve bir şekilde belirleyici konumda olduğu düşünülebilir. Ancak Almanların bu hat yolundan beklentileri ikinci planda kalmamıştır. Üstelik ilk bakışta bölgenin harap, bakımsız ve fakir oluşu Almanların beklentisi için dezavantaj olarak da değerlendirilebilirdi. Fakat bölgenin hububat ekimine elverişli olması, nüfus yoğunluğunun azlığı ve de İngiliz demiryollarının hinterlandı niteliğindeki bölgeye uzanacağı düşünüldüğünde, Almanların rizikosu büyük görünen bu yatırıma neden girdikleri ve bu hat yolunda neden ısrar ettikleri anlaşılabilir. Üstelik Almanların 1885 ve 1888'de Osmanlı Devleti'ne coğrafyacılara göndererek Anadolu'nun zirai ve doğal kaynak yönünden durumunu araştırmaları ve buraların Alman çıkarlarına çok müsait yerler olduğu sonucuna varmaları demiryolu yapımı işinde hiç de hazırlıksız olmadıklarını, hatta bilinçli bir şekilde bu işe hazırlandıklarını göstermektedir<sup>329</sup>. Almanlar, Anadolu'nun tuz, demir, bakır, kömür gibi zengin doğal kaynaklara sahip olduğunun ve özellikle Konya bölgesinin tarıma çok elverişli olduğunun bilincindeydiler. Bu bilinçle birlikte ulaşımın eksik olması sebebiyle bu bölgeden faydalanamadıklarını her durumda ifade ediyorlardı<sup>330</sup>.

Demiryolu yapım imtiyazını alan Anadolu Demiryolu Şirketi, 2 Haziran 1890 tarihinde 40 kilometrelik Adapazarı hattını tamamlamış, 16 tünel ve birçok köprü inşa etmiş, 180 km'ye ulaşan tepelerin yarılmasıyla açılan güzergâhtan geçerek Ankara'ya ulaşmıştı. İmtiyaz sözleşmesinde de taahhüt edildiği gibi, üç sene

---

<sup>328</sup> Earle, age., s.69-70; Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.142.

Demiryolları, kaçınılmaz olarak yerli sanayinin gelişmesini teşvik eder. Örneğin; bunu Hindistan'da gören İngiltere, Hindistan'daki demiryolu gelişmesini başlamadan köreltmek için karmaşık bir tarife sistemi uygulamaya başlamıştır. Limanlar ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında taşınan mallardan daha az taşıma ücreti alınırken, ülkenin kendi ürünlerinin merkezler arasında taşıyan demiryollarından çok daha fazla ücretler almışlardır. Demiryollarının genişlikleri liman bölgelerinde standart iken, ara yolların genişlikleri farklı standartlarda yapılmıştır. Bu da trenlerin başka hatlara geçmesini mümkün kılmamış ve ürünler kesişme noktalarında hep aktarılmak zorunda kalmıştır. Bu olay hem zamanı artırmış hem de maliyetin artmasına sebep olmuştur. (Bk. Kurmuş, age., s.8-9.)

<sup>329</sup> Efe, agm., s.98.

<sup>330</sup> Freiherr von Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Berlin-Wien 1912, s.154.



içerisinde 500 km'ye yakın yol inşa edilmiş ve demiryolu 1892'nin son günlerinde Ankara'ya kadar döşenmişti<sup>331</sup>. Bu çalışmaları neticesinde, II. Abdülhamid Almanların bu faaliyetlerinden memnun kalmış ve Eskişehir'den Konya'ya doğru devam edecek hattın inşasını da yine aynı Alman şirketine vermişti.

İşletmeye açılan demiryollarının olumlu sonuçları hemen görülmeye başlandı. Hatların geçtiği vilayetlerde son senelerde görülen üretim artışları bunun kanıtıydı. İç kesimlerde üretilen mahsul civar vilayetlere, limanlara ve İstanbul'a kısa sürede ulaştırılabiliyordu. Demiryollarının getirdiği nakliyat kolaylıkları ve hız sayesinde, Anadolu'nun verimli arazilerinde yetiştirilen ürünler sadece iç pazarlarda değil, artık dış piyasalarda da değerlendiriliyordu<sup>332</sup>. Taşınan hububatın yaklaşık dörtte üçü Avrupa'ya ihraç ediliyordu. Bu oranın ise en önemli kısmını arpa oluşturuyordu. Çünkü buğday genellikle İstanbul ve çevre halkıyla ordunun ihtiyacını karşılamakta kullanılıyordu. Haydarpaşa-Ankara ve Eskişehir-Konya hatları birlikte ele alınacak olursa, demiryolunun yaptığı ortalama hububat taşımacılığı 1896-1900'de ortalama 186.612 tondan 1911 yılında 408.867 tona çıkmıştır<sup>333</sup>. 1900 yılında hazırlanmış olan Konya Vilayeti Salnamesinde Konya'nın bir senelik ithalatının 46.000.000 Kuruş ve ihracatının da 85.000.000 Kuruş olduğu ifade edilmiştir.<sup>334</sup>

Konya'dan tren yolunun geçmesiyle birlikte şehrin gelirinde önemli bir artışın kaydedildiği görülmektedir. Demiryolu öncesine göre, demiryolunun doğrudan içinden geçtiği ilçelerde (Akşehir, Ilgın, Konya Merkez, Çumra, Karaman, Ereğli) 12.766.314 Kuruşla % 47,8 oranında artış sağlanırken, demiryolunun içinden geçmediği kazalarda ise (Bozkır, Seydişehir, Beyşehir, Karapınar, Koçhisar) 11.562.647 Kuruşla % 21,8 oranında artış sağlanmıştır. Demiryoluyla birlikte Konya'daki ticari hayat canlanmış, zirai ürünlerinin ve sanayi ürünlerinin üretimi artmış ve dışarıya satışlar yoğun bir şekilde gerçekleşmeye başlamıştır. 1904 yılı verilerine göre Konya'dan dışarıya sevk ve ihraç edilen ürünlerin toplam tonajı

<sup>331</sup> Earle, age., s.43; Soy, age., s.196; İlber Ortaylı, Ankara'ya Demiryolunun Gelişi, Milliyet Gazetesi, 26.12.2010.

<sup>332</sup> Bayram Nazır, "Dersaadet Ticaret Odası'nın Demiryolu Ulaşımına Bakışı", www.e-akademi.org/arsiv.asp Sayı 98, Nisan 2010, s.7. Erişim tarihi: 12.03.2012; Fatih Tuğluoğlu, Modernleşmenin ve Devletçi Ekonomi Politîğın Kırsal Kesim Üzerine Etkileri (1929-1939), Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2007, s.11.

<sup>333</sup> Kaynak, agm., s.77.

<sup>334</sup> 1317 (1900) Konya Vilayeti Salnamesi, s. 72.

49.986 tona ulaşmıştır. 1906 yılında satılan ürünlerden elde edilen yıllık hâsılat toplamı 70.251.964 Kuruş olarak gerçekleşmiş ve bundan da 9.026.539 Kuruş aşar vergisi tahsil edilmiştir<sup>335</sup>. Aşar vergisi üründen pay şeklinde toplanan bir vergiydi. Alman Kurt Zander Anadolu Demiryolu Hattı'nın geçtiği yerlerdeki aşar vergi artışlarını incelemiş ve buna bağlı olarak demiryolu hattının geçtiği yerlerde üretimin arttığını tespit etmiştir.

Tablo 4: Ankara Sancağı için 1889-1894 yılları arasındaki aşar geliri artışı<sup>336</sup>.

Yıllar	Aşar gelirinde artış (Kuruş olarak)	1889 yılına göre artış (%)
1.3.1889-28.2.1890	3 205 244	
1890-1891	2 214 349	- 33,03
1891-1892	3 646 711	13,77
1892-1893	4 962 933	54,83
1893-1894	5 521 247	72,25

Tablo 5: Eskişehir-Konya demiryolu inşasından sonra bölgede aşar gelirinin artışı<sup>337</sup>.

Yıl	Eskişehir-Konya Hattı Aşar Vergisi Artışı (Osmanlı Lirası)	Bağdat Demiryolu (1.Bölüm)
1309=1893-94	1.498	---
1310=1894-95	11.887	---
1311=1895-96	26.906	---
1312=1896-97	44.192	---
1313=1897-98	65.884	---

<sup>335</sup> Atalay A., age., s.23-24.

<sup>336</sup> Özyüksel, age., s.89.

<sup>337</sup> Özyüksel, age., 275.

1314=1898-99	88.176	---
1315=1899-1900	88.761	---
1316=1900-01	101.262	---
1317=1901-02	104.564	---
1318=1902-03	90.574	---
1319=1903-04	99.768	78.595
1320=1904-05	111.416	84.930
1321=1905-06	113.842	82.463
1322=1906-07	123.162	83.124
1323=1907-08	143.913	100.860
1324=1908-09	125.990	94.755
1325=1909-10	119.522	115.800
1326=1910-11	184.647	110.410

Tablo 6: Anadolu demiryolunda Eskişehir-Konya arası yolcu taşımacılığı<sup>338</sup>.

Yıl	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Kişi Sayısı	79642	82608	101848	120138	105484	122026	141435	183823	129419	157547	212535

Tablo 7: Eskişehir-Konya Tren Yolu Hattının geliri (Uzunluk 445 km.)<sup>339</sup>.

Yıl	1898	1900	1905	1906	1907	1908	1909
İşletmenin geliri	1,735.957	1,850.978	3,269.133	2,742.200	3,106.783	2,588.344	2,079.625

<sup>338</sup> Özyüksel, age., s.278

<sup>339</sup> Röhl, age., s.155; Özyüksel, age., s.276.

(Frank)							
Devletin hat için ödediği (Frank)	2,996.008	2,999.748	2,888.403	2,999.748	2,999.748	2,990.600	2,999.748
Km başı gelir (Frank)	3.840	4.159	7.339	6.156	6.981	5.816	4.673

Yukarıdaki tablolardan da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti'nin demiryolu hattı için ödediği miktar, hat gelir getirmeye başladıktan sonra giderek Osmanlı hazinesine yük olmaktan çıkmıştır. 1905 ve 1907 yıllarında demiryolu hattının getirdiği gelir Osmanlı Devleti'nin ödemesi gereken yıllık rakamı geçmiştir.

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesinin 31 Ocak 1902 tarihli basımında; Konya'ya kadar uzanan demiryolu hattı için hükümetin ödediği teminatın, bu güzergâh üzerinde kaydedilen zirai ve sanayi gelişmeler sayesinde giderek azaldığı ve yakında ise hazinenin şirkete teminat akçesi ödemekten tamamen kurtulacağı ifade edilmişti.<sup>340</sup> Hattın geçtiği yerlerde tarımsal üretim miktarında önemli bir artış gerçekleşmekteydi. Demiryolu sayesinde hem ürün satılıyor hem de vergi gelirleri artıyordu. 1893-1911 yılları arasında Konya, Eskişehir ve Ankara sancaklarından sevk edilen hububat, meyve ve sebze miktarı % 1000 oranında artış göstermiştir<sup>341</sup>. Eskişehir-Konya demiryolu kilometre tazminatı 1895'te 28 bin Lira iken, 1900 yılında 132 bin Lirayı geçmişti ve 1909'a kadar sadece bu hat için 132 bin Lira tazminat ödenmekteydi. Ankara-Konya demiryolu hattının tazminatı ise 1902 yılında 4 bin Liraya kadar inmiş, fakat 1909 yılına kadar artarak 112 bin Liraya çıkmıştır<sup>342</sup>. Eskişehir-Konya hattının gelirleri 1912 senesinde, belirlenen kilometre garantisinden fazla olmuştur. Böylece 1913 yılında Osmanlı hükümeti kilometre garantisi olarak bir şey vermek zorunda kalmamıştır, aksine kardan pay almaya başlamıştır. Anadolu Demiryolu sisteminden Osmanlı hazinesine 1913 senesinde 200 bin Dolar kar

<sup>340</sup> Bayram Nazır, "Dersaadet Ticaret Odası'nın Demiryolu Ulaşımına Bakışı", [www.e-akademi.org/arsiv.asp](http://www.e-akademi.org/arsiv.asp) Sayı 98, Nisan 2010, s.7. Erişim tarihi: 12.03.2012.

<sup>341</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.165. Ayrıca bu konuyla ilgili istatistikler için bk. Önsoy, age., s.74-75.

<sup>342</sup> Ölçen, age., s.327.

aktarılmıştır<sup>343</sup>. Osmanlı Devleti için, eskiden sadece masraf yapmak zorunda kaldığı bu demiryolu hattı artık bir gelir kaynağı haline gelmeye başlamıştır.

Yukarda sözü edilen bütün olumlu sonuçların yanında demiryollarının bu bölgeye yapılan seyahatleri de artırdığı ve seyahat yapanlara kolaylık olduğu da görülmektedir. Seyyahların günlüklerinden anlaşıldığı üzere Konya ve çevresinde araştırma ve seyahat yapacak olanlar 1896 yılına kadar deniz yoluyla Osmanlı topraklarına geliyorlar ve Konya'ya kadar da karayoluyla gelmek zorunda kalıyorlardı. Seyyahlar, zaman zaman seyahatleri için at- at arabası kiralyorlar ya da satın alıyorlardı<sup>344</sup>. Eskişehir-Konya Demiryolu Şirketi 29 Temmuz 1896 tarihinde çalışmalarını tamamlamış ve tren yolu rayları Konya istasyonuna ulaşmıştı. Karayoluyla günler süren tehlikeli bir yolculuk yerine trenle iki günde Konya'ya ulaşmak mümkün hale gelmiştir. Böylece bu tarihten sonra gelenler demiryoluyla gelmeye başlamışlardır. Çünkü tren raylarının Konya'ya kadar döşenmesi sonucu Deutsche Bank önderliğindeki şirketler Avrupa ile bağlantılı olmak üzere Anadolu'da bin kilometrenin üzerinde bir demiryolu ağına sahip olmuşlardı<sup>345</sup>. İstanbul'dan Viyana'ya 1907 yılında yazılan bir yazıda, birçok yazar ve araştırmacının Anadolu demiryollarıyla doğuya seyahat etmek istedikleri, böylece seyahatleri boyunca trenlerin uğradığı yerler ve insanlar hakkındaki gözlemlerini yazdıkları, bunun sonucunda ise onları okuyan insanlarda bir merak uyandırdığı ve onların da bu seyahatlere katılmak istedikleri, ifade edilmiştir. Araştırmacıardan Hugo Grothe'nin ve Lindenberg'in çok sık buralara seyahat yaptıkları da yine aynı belgede belirtilmiştir<sup>346</sup>.

Demiryolları Anadolu'daki kervan yollarına paralel olarak işlemektedir. Demiryolu işletmecileri yatırım yaparken, demiryollarının kervanların yerini alacağı varsayımını da göz önünde bulundurmuşlardır. Ancak o güne kadar çok etkin bir sistem olarak görev yapan kervanlar, fiyatlarını büyük oranda düşürerek demiryolunun avantajları ile rekabete girmişlerdir. Hatta ilk etapta Konya gibi bazı

---

<sup>343</sup> Earle, age., s.254.

<sup>344</sup> Bazı örnekler için bk. Julius Jüthner, Fritz Knoll, Karl Patsch, Heinrich Swoboda, Vorläufiger Bericht Über Eine Archäologische Expedition Nach Kleinasien, Prag 1903. (Kısaltma: Vorläufiger Bericht...); Sarre, age.; Burnaby, age.

<sup>345</sup> Özyüksel, age., s.90.

<sup>346</sup> HADB-OR 878, Konstantinopel 12.1.1907.

merkezlerden yapılan sevkiyatlarda demiryolu reddedilmiştir. Ancak kervanların önemi giderek azalsa da demiryolunun şube hatlarla beslenmemiş olması, sistemin kervanlara olan ihtiyacını tam olarak ortadan kaldırmamıştır<sup>347</sup>. Anadolu demiryolları ancak hemen yakınındaki bölgelerin kervan trafiğini çekebilmiştir. Bu nedenle 1896-1906 yılları arasında Konya bölgesinden ihraç edilen toplam hububatın ancak % 45'i demiryollarıyla taşınmış kalan kısım ise kervanlarla Akdeniz'e ulaştırılmıştır<sup>348</sup>.

Konya hattının bitirilmesinden sonra hattın Bağdat'a kadar uzatılmak istenmesi sonucunda, bu demiryolu imtiyazını ele geçirmek isteyen Avrupalı güçler arasında yeniden büyük bir kavganın başladığı görülmektedir<sup>349</sup>. Fransızların denetimindeki demiryolları ordunun beklentilerini yerine getirmekte pek istekli davranmamıştı. Oysa Almanların kontrolündeki Anadolu Demiryolu Şirketi bekleneni yerine getirmişti<sup>350</sup>. Şirket, işlerini taahhüt edilen zamanda tamamlıyordu. Demiryolları yapımındaki Alman tekniğinin üstünlüğü ve hatların yapımının hızı Abdülhamid'i memnun ediyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi, yaptığı hatların sağlamlığı ile Osmanlı devlet adamlarını ikna etmişti. Bu sebepten dolayı Bağdat Demiryolu Hattı'nın başka birilerine verilmesi ortalığı karıştırabilirdi<sup>351</sup>. Konya hattını, Halep üzerinden Bağdat'a bağlayacak bölümün ekonomik ve stratejik yönlerini incelemek üzere, Almanya'dan İstanbul'a 1899 yılı başlarında bir komisyon gelmiştir. Komisyon; Prusya Devlet Demir Yolları Müdürü Dr. Mackensen, Württemberg Devlet Demiryolları Müfettişi Dr. Von Kapp, İstanbul'daki Alman Başkonsolosu Herr Stemrich ve Alman Askeri Ataşesi Binbaşı Morgen'dan oluşmaktaydı. Ayrıca bu Komisyon'a Osmanlı Nafia Nezareti'nden de yetkililer katılmışlar ve Bağdat Demiryolu Hattı'nın geçeceği yerler bu komisyon tarafından belirlenmiştir<sup>352</sup>.

---

<sup>347</sup> Yonca Kösebay Erkan, "Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması" İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2007, s.17.

<sup>348</sup> Kaynak, agm., s.77.

<sup>349</sup> Ölçen, eserinde bu konuyla ilgili olarak Pavrus'un Ocak 1913 tarihinde Bilgi Dergisinde yayınlanan bir makalesinden şu alıntıyı yapmıştır: "*Demiryolları hiçbir ülkede Türkiye'de olduğu gibi siyasal bir biçime bürünmemiştir. Hükümetin güçsüzlüğünden ve onun sonucu olarak büyük devletlerin Türkiye'nin iç işlerine karışmasından doğmuştur. Devletler daima bütün Türkiye'nin bölüneceği veya hiç değilse bağımsız bölümlere ayrılacağı zamanı gözetmişlerdir. Bu sonuca varmak için ortam hazırlamaktan da geri kalmamışlardır. Bir bölgede daha çok ekonomik çıkarı bulunan bir devlet politikasının tüm ağırlığını o noktaya yöneltmiştir.*" Ölçen, age., s.327.

<sup>350</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.141.

<sup>351</sup> Earle, age., s.76.

<sup>352</sup> Earle, age., s.46.

Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar demiryolu hattının uzatılması projesi Heyet-i Vükela (Bakanlar Kurulu) tarafından 25 Kasım 1899 tarihinde tartışmalı da olsa kabul edilmiştir. Anadolu Demiryolları Şirketi Müdürü Kurt Zander ve Nafia Nazırı Zihni Paşa'nın yapmış oldukları kesin imtiyaz antlaşması 16 Ocak 1902 tarihinde<sup>353</sup> Padişah tarafından imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Osmanlı-Anadolu Demiryollarındaki hissedarların bu yeni demiryolu hattında hisse sahibi olmamaları gerekli görüldü. Bu yeni hattın yapımı için bu sebepten dolayı yeniden 15 milyon Frank sermayeli bir Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur. Bu yeni şirketin sermayesinin % 10'unu da yine Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından karşılanmıştır. Yeni kurulan bu şirketin yönetim kuruluna, Osmanlı-Alman niteliğinin korunabilmesi için, üç üye Anadolu Demiryolu Şirketinden gelecek ve üç üye de Osmanlı vatandaşı olacaktı. Şirkete müdür olarak ünlü Alman iktisatçı Karl Helfferich atanmıştır<sup>354</sup>. Şirket'te, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin % 10 hissesinin yanında Almanların toplamda % 40, Fransız Osmanlı Bankası'nın % 30 ve Avusturya, İtalya, İsviçre ile Türkiye beraber % 20 oranında hisse sahibiydiler. İngilizler ise baştan itibaren böyle bir katılımı zaten reddediyorlardı<sup>355</sup>.

Bağdat Demiryolu Şirketi 99 yıllığına Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazını elde etmişti. Güzergâh Konya'dan başlayıp Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kili, Tel Habeş, Nusaybin, Musul, Tekrik, Samarra, Bağdat, Kerbela, Necef üzerinden Basra'ya ulaşacaktı. Planlanan toplam uzunluk 2467 km idi. Kararlaştırılan kilometre garantisi ise 16.500 Frank'tı. Şirket demiryolunu 8 sene içerisinde yapmakla yükümlüydü. İnşaata garanti ödemelerinin kısmen karşılanmasıyla başlanacaktı<sup>356</sup>. Bağdat demiryolu yapımı için üç tertipte, ilki 1903'te 2.376.000 Lira, diğer ikisi ise 1908'de 9.988.000 Lira olmak üzere toplam 12,4 milyon Osmanlı Lirası (yaklaşık 282 milyon Fransız Frank'ı) borç sözleşmesine imza atılmıştı.<sup>357</sup> Böylece 1914 yılına gelindiği zaman Almanya yazılı sermaye olarak Anadolu demiryollarına 296 milyon Mark ve Bağdat demiryollarına 355

<sup>353</sup> Beş gün sonra, 21 Ocak 1902 tarihinde de taraflar imtiyaz sözleşmesini imzalamışlardır. (Özyüksel, age., s.169.)

<sup>354</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.143-144.

<sup>355</sup> Tepekaya, agm., s.65.

<sup>356</sup> Özyüksel, age., s.173-174.

<sup>357</sup> Bu borç 1923 Cumhuriyet Türkiye'sine 8,6 milyon Lira olarak yansımış ve Türkiye kendi sınırları içerisinde olmayan demiryolu borçlarını da ödemeyi sürdürmüştür. (Bk. Ölçen, age., s.289-290.)

milyon Mark olmak üzere toplamda 651 milyon Mark (32,5 milyon Sterlin) yatırmış bulunuyordu<sup>358</sup>. Hat 1912 yılında Fırat nehrine ulaşmış ve 1 Kasım 1913 tarihinde de İskenderun şube hattı trafiğe açılmıştı. 1914 senesinde Gâvur Dağlarındaki tünellerin kazılmasına başlanılmış ve Fırat üzerine büyük bir çelik köprü atılmıştı. Birinci Dünya Savaşı patlak vermeden önce Bağdat'tan Dicle üzerindeki Sadiye'ye doğru raylar döşenmeye başlanmıştı<sup>359</sup>. Sonuç olarak, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Deutsche Bank önderliğinde 1037 km uzunluğunda hat döşenmiş, bu hattın hizmete açılan bölümlerinden Birinci Dünya Savaşı'nda yararlanılmıştır. Savaş sonrası Mondros Ateşkesi ve Sevr Anlaşmalarına dayanarak hattın bir bölümü İngiltere ve Fransa tarafından işgal edilmişti. Hattın eksik kalan bölümleri ise 1940 yılına kadar ancak bitirilebilmiştir<sup>360</sup>.

### 2.3.1- Konya Demiryolu Hattı'nın İnşası

Nafi'a Nazırı ile Anadolu Demiryolu Şirketi adına hareket eden A. Kaulla tarafından (28 Receb 1310) 15 Şubat 1893 tarihinde imzalan imtiyaz sözleşmesi, Eskişehir-Konya ve Ankara-Kayseri hat yolu güzergâhının yapım ve işletme yetkisini kapsamaktaydı. Daha önce verilen işlerde başarılı olan şirket İstanbul'da bir büro ve demiryolu inşaatının sürdüğü yerlerde de şubeler açmıştır. Mackensen'in yönettiği Konya şubesi; inşaatın gözetlenmesini, plan ve projelerin uygulanmasını sağlıyordu. Bunlarla birlikte inşaat alanındaki ihtiyaçların karşılanması için sözleşmeler imzalıyor ve sürekli olarak merkeze raporlar gönderme işlerini yerine getiriyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürlüğü'ne bağlı İstanbul'daki büro ise Konya'da uygulamaya konulacak planları Bab-ı Aliye sunup onay almak işleriyle meşguldü<sup>361</sup>.

Söz konusu olan bu imtiyaz sözleşmesine göre; imtiyaz süresi 99 yıl olarak tespit edilmişti ve şirket yapım ve işletme için hem Osmanlı ülkesinden hem de dışarıdan getirilecek her türlü malzeme, lokomotif, vagon, kömür, kereste vb. araç-

---

<sup>358</sup> Kaynak, agm., s.76.

<sup>359</sup> Earle, age., s.128-129.

<sup>360</sup> Albayrak, agm., s.38.

<sup>361</sup> Sarı, agt., s.35-36.



gereçler için her türlü gümrük vergisinden muaf tutulmuştu. Aynı şekilde, demiryolları ile müstemilatı imtiyaz süresince arazi ve sermayesiyle birlikte varidatı üzerinden de vergi dağıtımını yapılmayacaktı. Hatta imtiyaz sahibi tarafından tedavüle çıkarılacak olan hisse senetleri ile adi tahvilattan dahi hiçbir vergi alınmayacaktı. Bunun dışında şirkete, hat yolunun her iki yanında 20'şer km'lik saha içinde maden arama, taş ve kum ocaklarını işletme, hat yolu üzerindeki miri araziyi kullanma ve özel araziye de istimlak kanunu dâhilinde satın alma yetkisi tanınmıştı. Ayrıca hat yolunun 5'er km'lik iki yanındaki miri arazi üzerindeki taş ve kum ocakları için geçerliydi ve şirket bu yetkiyi inşaat süresince kullanabilecekti. Eğer imtiyaz sahibi buralar işletmeye devam etmek isterse, geçerli olan kanun ve nizamlara göre hareket edecek ve ödemesi gereken vergiyi ödeyecekti. Şirket demiryolunun inşası ve tamiri için gerekli olan keresteleri orman nizamnamesine uygun olarak hat yolunun civarındaki ormanlardan kesebilecekti. Hat yolunun keşif ve haritaları 200'er km uzunluğunda hazırlanacaktı. İlk 200 km'lik sahanın haritası 8 ay zarfında hazırlanıp Nezarete teslim edilecekti. Geriye kalan hat yolunun haritaları da yine 200'er km olarak ama takip eden 4'er aylık süreler içinde tamamlanmak zorundaydı. Nezaret ise teslim olunan haritaları 3 ay içinde inceleyip onaylamakla yükümlüydü<sup>362</sup>. Ayrıca Eskişehir-Konya hattı için yıllık 604 Osmanlı Altın Lirası kilometre başına kar garantisi verilmişti, hattın gelirinin yukarıdaki miktarı aşması durumunda ise aşan miktarın % 25'i devlete verilecekti<sup>363</sup>. Şirket, imtiyazın verildiği tarihten itibaren yaklaşık bir yıl içinde demiryolu inşaatına başlamak zorundaydı. Aksi takdirde kendisine uyarıda bulunulup ek süre verilecek fakat bu süre içinde de inşaata başlamaz ise, imtiyaz sözleşmesi fesih olunmuş sayılacak ve şirketin hiçbir şekilde

---

<sup>362</sup> Şirket, Konya hattı üzerinde harita ve plan çıkarmakta pek zorlanmamıştır. Çünkü daha önce de söz edildiği gibi Konya hattı ve ilerisi için Anadolu Demiryolu Şirketi, Pressel'in ilk hazırladığı harita ve planları kullanmıştır. Ancak yapılan incelemelerin sonucunda demiryolu hattının Kütahya merkezine 10 km uzaklıktan geçirilmesine karar verilmişti. Böylece Konya'ya kadar olan mesafe 17 km daha azalmaktaydı. Bu durumun nakliye açısından daha az mesafe kat edileceği için ve daha az km garantisi verileceği için bir sakıncası yoktu. Fakat Kütahya halkının bu işten endişelendiği görülmektedir. Devlet ise öncelikle askeri ve ekonomik etkileri hesaba katarak bir an önce demir yolu hattının döşenmesini istemekteydi. Yine de şirketle yapılan görüşmeler sonucunda belirlenen yerden Kütahya kazasına kadar aynı genişlikte bir şube hattı inşa edilmesine karar verilmiştir. İleriki zamanlarda Kütahya kazasının ve halkının tren yolunun merkezden geçirilmemesi sonucu olumsuz yönde etkilendiği görülmektedir. Ona karşın eskiden Kütahya'ya bağlı olan Eskişehir'de tarımın ve ticaretin daha çabuk geliştiği dolayısıyla göç alan bir merkez konumuna geldiği görülmüştür. (Bk. Efe, agm., s.105-107.)

<sup>363</sup> Albayrak, agm., s.18.

itiraz hakkı bulunmayacaktı. Bununla birlikte Osmanlı Devleti de kefalet akçesini geri ödemeyecekti. Ayrıca Nezaret yetkililerinin, gerek yapım süresince gerekse inşaatın bitiminden sonra yapılacak devir işlemleri ya da demiryolunun işletilmesi esnasında her zaman denetim ve teftiş yetkisi olacaktı. Diğer bir maddeye göre de, olağan üstü bir durumun ortaya çıkması halinde şirket vaat ettiği sürede inşaatı bitiremezse, ek süre verilmesi kabul edilmiştir. Demiryolu yapımı esnasında, işler vaziyetteki hatların taşımacılık işlemlerine her hangi bir şekilde ara verilmesi durumunda, şirket bir ay içerisinde gerekli düzenlemeleri yapacak, şayet yapmazsa bu düzenlemeleri devlet yapacak ve ücretini de hat gelirlerinden ya da şirketten alacaktı<sup>364</sup>. Hat civarlarına yabancı göçmen iskân edilmeyecek, demiryolu boyunca şirket tuğla ve kiremit fabrikaları ve elektrik santralleri kurabilecekti. Her hangi bir sıkıntıyla karşılaşıldığı zaman konuya Türk mahkemeleri bakacaktı. Aynı zamanda şirket, hat boyunca arkeolojik kazılar da yapabilecekti<sup>365</sup>.

Taşımacılık hususunda Osmanlı Devleti'nin önemle üzerinde durduğu diğer bir mesele ise askeri sevkiyatların ve posta çantalarının nakliyesiydi. Şartnamenin 26. maddesine göre şirket kara ve deniz askerleri dışında jandarma, zaptiye, polis teşkilatlarına dâhil olan kişiler haricinde bu teşkilatların malzeme, araç-gereç ve hayvanlarını da nakletmek durumundaydı. Ancak devlet bu konudaki isteğini yazılı olarak şirketten talep edecekti. Şirket de, nakil olunacak malzemeye zarar vermemek üzere gerekli ayarlamaları yapmak zorundaydı. Aynı şekilde hükümet demiryolunun tüm vesait ve araçlarını “yed-i idaresine” almak ve demiryolu idaresinin memurlarını istihdam etmek salâhiyetine de sahipti ve savaş esnasında yapılacak askeri sevkiyat için uygulanacak ücret tarifesi muayyen ücretin selasi verilecekti. Hatta hükümet yolcu katarlarından ayrı vagon tahsisini istediği zamanlarda da aynı ücret ödenecekti. Fakat yabancı memleketelere yapılacak sevkiyat ücretleri seraskerlik ile şirket arasında yapılacak anlaşma dâhilinde kararlaştırılacaktı<sup>366</sup>.

---

<sup>364</sup> Efe, agm., s.100-101. Bağdat demiryolu sözleşmesinde de hemen hemen aynı şartlar yer almaktadır. Sözleşme şartları için bk. Earle, age., s.92-99; Özyüksel, age., s.193-196.

<sup>365</sup> Ali Akyıldız, “Demiryolları ve Değişme-Batı Anadolu Örneği”, Yeni Toplum Dergisi, Sayı 1, İstanbul Mayıs-Haziran 1992, s. 115.

<sup>366</sup> Efe, agm., s.101-102.

Kilometre garantisi olarak Eskişehir-Konya hattı için şirket ve Osmanlı Devleti 13.800 Frank'ta karar kılmıştı, ancak Anadolu Demiryolu Şirketi, Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu sıkıntıyı da göz önüne alarak kilometre garantisinin 5000 Frankı aşan kısmından vazgeçmeyi kabul etmiştir. Bu rakam ileriki yıllarda Osmanlı Devleti lehine daha da hafifletilmiştir. Bu paranın ise Trabzon ve Gümüşhane aşar gelirlerinden karşılanması kararlaştırılmıştır.<sup>367</sup> Bununla birlikte Osmanlı Devleti inşaat finansmanı için demiryolu tahvilleri satışa çıkararak iç borçlanma yoluna gitmiştir<sup>368</sup>. Ayrıca devletin bu girişimi halk tarafından da desteklenmiştir<sup>369</sup>.

O tarihlerde imparatorlukta devlet ve kamu inşaatlarında halkın ve onlara ait hayvanların zorunlu olarak istihdam edilmeleri usulü vardı. Taşradaki yol inşaatlarında yaşanan istihdam sorununun en büyük nedeni, inşaat zamanlarının ürün ekimi ve hasat mevsimlerine denk gelmesiydi. Çünkü hasat ve bahçecilik işleri arkaya yapıldığından dolayı, halk işini gücünü yarıda bırakıp inşaat mıntıklarına çalışmaya gitmek istemiyordu. Sevk edilenlerin ise mağduriyeti söz konusuydu. Amele istihdamı konusunda yapılan diğer önemli bir yanlışlık da, yukarıda ifade edildiği şekilde çalışmak zorunda kalan kişilerin bazı bölgelerde kanunlara aykırı olarak mükellefiyet alanları dışında çalışmaya zorlanmalarıydı. Aynı usulsüzlük hayvanların inşaat alanlarında kullanılması konusunda da yapılıyordu. Halkın ve hayvanlarının mükellefiyetini düzenleyen kanun ve nizamlara her yerde dikkat edilmiyordu. Nizamnameye göre, bir hayvanı olanın dört gün hayvanları ve dört gün

---

<sup>367</sup> Özyüksel, age., s.87.

<sup>368</sup> Cemil Öztürk, "Tanzimat Devri'nde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa - İzmit Demiryolu", Çağını Yakalayan Osmanlı-Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri, Yay. Hz.: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.279.

<sup>369</sup> Halk demiryolunun geçtiği yerlerde kendi aralarında topladıkları bağışlarla inşaat süresince demiryolunun yapımı için devlete yardım etmeye çalışmıştır. Örneğin; Merdivenköy ve Kurbağalidere halkı demiryolu hattının geçtiği yerlerdeki arazilerini devlete bedelsiz vermişlerdir. Diğer bir örnek de İzmit halkının demiryolu yapımında kullanılmak üzere 3.000 adet traversi hibe etmesiydi. (Bk. Öztürk, agm., s.281.) Ayrıca Hicaz Demiryolu yapımında da halkın daha fazla gayret gösterdiği bilinmektedir. Yardımlar ve bağışlar sadece Anadolu'dan değil tüm İslam ülkelerinden gelmekteydi. Müslümanlar kurban derilerinin paralarını bile bu hat için vermişlerdir. Özellikle Hindistan'dan ve Mısır'dan ciddi yardımların geldiği bilinmektedir. Amele ücretini azaltmak maksadıyla Osmanlı Devleti askerleri, askerlik zamanlarının biraz kısaltılması karşılığında bu demiryolu hattında çalıştırılmışlardır. (Bk. Özyüksel, age., s.171.)

de kendisi için, iki hayvanı olanın dört gün kendisi ve sekiz gün de hayvanları için inşaat mahallinde bulunması gerekiyordu<sup>370</sup>.

Osmanlı Devleti'nde demiryollarının inşasıyla birlikte yabancı iş gücü de yoğun bir şekilde artmıştır. Özellikle nitelikli istihdamın çoğu yabancılardan sağlanmıştır. Friedrich Sarre, 1895 senesinde Anadolu'yu gezerken yol üzerinde konuştuğu, sohbet ettiği Alman demiryolu mühendislerden demiryolu hattının kısa zamanda Afyonkarahisar'a varacağını ve oradan da planlandığı gibi bir buçuk sene içerisinde hızlı bir şekilde Konya'ya kadar hattın döneceğini, öğrendiklerini ifade etmektedir. Sarre, Konya'ya seyahati boyunca hat üzerinde birçok demiryolu kolonileriyle karşılaştıklarını söylemektedir. Demiryollarında çalışan bu kişilerin hepsinin zengin ülkelerden (efendi ülkelerden)<sup>371</sup> geldiklerinden söz eden Sarre, mühendislerin ve daha iyi eğitilmiş olanların Almanya'dan geldiklerini bildirmektedir. Bütün işletmelerin üst yönetimlerinin Almanların ellerinde olduğunu, işletmenin Alman sermayesi ile kurulan bir işletme olduğunu, bundan dolayı da işletmede ve demiryolu inşaatında Alman mallarının kullanıldığını ifade etmiştir. Almanların çok olması nedeniyle hat güzergâhında, büyük yerlerde Alman girişimciler tarafından oteller ve restoranlar açıldığını da yine Friedrich Sarre eserinde ifade etmektedir<sup>372</sup>. Aslında imtiyaz sözleşmelerine, çalışma hususunda öncelikle Osmanlı tebaasının tercih edilmesi gibi maddeler eklenmişti, fakat yüksek kalifiye gerektiren demiryolu yapımı için Osmanlı'da yeterli nitelikli eleman bulunmamaktaydı. Ancak, kâr güdüsüyle hareket eden bir şirket olması sebebiyle, ucuz işgücü sunan Osmanlı tebaasını da çalıştırmaktan geri kalmamış ve onları ustalık istemeyen işlerde çalıştırmıştır<sup>373</sup>.

---

<sup>370</sup> Bayram Nazır, "Dersaadet Ticaret Odası'nın Demiryolu Ulaşımına Bakışı", [www.e-akademi.org/arsiv.asp](http://www.e-akademi.org/arsiv.asp) Sayı 98, Nisan 2010, s.4. Erişim tarihi: 12.03.2012.

<sup>371</sup> Sarre'nin eserini Türkçeye çeviren Dârâ Çolakoğlu, bu kelimenin eserin orijinalinde "Herren Länder" diye geçtiğini ifade etmektedir. "Herren Länder" kelimesini "Efendi Ülkeler" şeklinde Türkçeye çevirmek mümkündür. Bu kelimenin karşıt anlamlısı ise "Sklaven Länder" dir ki o da "Köle Ülkeler" anlamına gelmektedir. Eskiden çok kullanılan bu kelimelerin yerine ise günümüz Almancasında "Industrielländer" "Sanayi Devletleri-Zengin Devletler" ve "Entwicklungsländer" "Gelişmekte olan Ülkeler" kelimeleri kullanılmaktadır.

<sup>372</sup> Sarre, age., s.22.

<sup>373</sup> Hacı Sarı, Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat-Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s.30.

Marschall tarafından 14 Aralık 1905 tarihinde Alman Dışişleri Bakanlığı'na çekilen bir telgrafta; Rusya'dan kaçan 3700 Tatar Müslüman'ın demiryolu çevresine, yani Eskişehir, Ankara, Konya ve Ereğli civarına yerleştiklerini bildirmektedir. Marschall yazısının devamında, şirket müdürü Huguen'in ifadesiyle Tatarların sakin ve çalışkan insanlar olduklarını bildirmekte ve Konya civarında Bağdat Demiryolu inşaatında çalıştırılacaklarını haber vermektedir<sup>374</sup>. Almanya'ya Dışişleri Bakanlığı'na çekilen başka bir telgrafta da Almanya'nın İstanbul büyükelçiliği tercümanı Padel, Kuzey Rusya'dan ve Kırım'dan kaçan 4000 Tatar Müslüman'ın Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından hat boyuna yerleştirildikleri ifade edilmekte ve bu kişilerin de yine demiryolu inşaatında çalıştırılacakları bildirilmektedir. Bu iş için ise 60.000 Lira'nın harcandığı ifade edilmektedir<sup>375</sup>.

Konya'dan Adana'ya doğru hattın yapımı için de Konya'ya pek çok yerden işçi gelmiş, ancak inşaatın hemen başlamaması sonucunda parasız kalan işçiler perişan olmuşlardır. Bu gelen işçilerden 500-600 kadarı da Konya'nın Çumra ilçesinde beklemekteydiler. Vali Paşa'nın yetkililerle görüşmesi sonucunda bu işçilerin bir kısmı demiryolu inşaatında bir kısmı da Beyşehir Gölü Sulama Projesi inşaatında çalışmaya başlamışlardır<sup>376</sup>.

Yukarda da söz edildiği gibi bu işten memnun kalan II. Abdülhamid 384 km'lik Ankara-Kayseri ve 445 km uzunluğundaki Eskişehir-Konya hattının yapımını da yine aynı şirkete vermişti. Fakat inşaatı gerçekleştirecek olan Philip Holzman Şirketi, Eskişehir-Konya hattı için 1894 yılının Mart ayında kendi yönetiminde "Eskişehir-Konya Demiryolu Şirketi" adı altında başka bir şirket kurmuştur<sup>377</sup>. Osmanlı hükümetiyle yapılan anlaşmaya göre, şirket dört yıl içerisinde yani 1897 yılının sonuna kadar Eskişehir-Konya hattını faaliyete geçirmesi gerekmektedir. Çalışmalara hızlı bir şekilde başlayan şirket, bu hattın yapımında özel bir makine kullandı. Makine, küçük ray parçaları monte edilmiş dokuz metre uzunluğundaki rayları bir anda yere yerleştirebiliyordu. Ayrıca makine, küçük parçaların montajlarının bitmesi ve yerlerinin hazırlanması şartıyla, 35 kişiyle günlük yaklaşık

<sup>374</sup> PA-AA, R 13179, Türkiye No: 134, Pera 14.12.1905.

<sup>375</sup> PA-AA, R 13179, Türkiye No: 134, Constantinople 15.12.1905.

<sup>376</sup> Gündüz, agt., s.264-266.

<sup>377</sup> Schöllgen, age., s.81.

2.500 metre civarında ray yerleştirebiliyordu. Aynı iş için makine olmadan yaklaşık 200-250 kişinin çalışması gerekmekteydi. Böylece şirket bu makineyi kullanarak işi daha da hızlandırmış oluyordu. Aynı makine ileride Bağdat Demiryolu Hattında da kullanılmıştır. Şirket hat inşasını, temel atma, hafriyat işleri, tünel açma, köprü ve geçitler gibi, toplamda 38 bölüme dağıtarak bu bölümlerin yapımını 14 farklı taşeron firmaya vermiştir. Bu taşeron firmalar; iki Alman, üç Avusturyalı, üç İtalyan, iki Fransız, bir İngiliz ve üç Yunan firmasıydı. Demiryoluna çakılların ve rayların döşenmesi ise bir Alman ve bir Türk firmasına aitti<sup>378</sup>.

Anlaşmaya göre Anadolu Demiryolu Şirketi'nin tek görevi demiryolu hattı döşemek değildi. Anadolu Demiryolu'na ait yapı programında rayların döşenmesi hariç diğer yapılması gereken işler de belirlenmiştir. Buna göre; yolcu binaları, tuvaletler, mal depoları, lokomotif depoları, atölyeler, teftiş evi olarak kullanılan lojman ve ek binalar, çamaşırhaneler, işçi ve nöbetçi evleri inşa edilecekti. Ayrıca üstü açık rıhtımlar, içme suyu kuyuları, ateş çukurları, su depoları, su kuyuları, kömür rıhtımları, kaldırma ve döner köprüler, hidrolik vinçler, yükleme gabarileri, tokmaklar, polis traversleri, çitler, atık ve temiz su kanalları, hemzemin geçit bariyerleri, eğim direkleri ve kilometrik/hektometrik direkler de yapılacaktı. Bunların dışında sınır taşlarının temini ve telgraf direklerinin nasıl yerleştirileceği konusu da yine Anadolu Demiryolu Şirketi'nin yapı programı içerisinde yer almaktadır<sup>379</sup>. Hatta Bağdat demiryolu sözleşmesinde; Bağdat Demiryolu Şirketi hat boyunca askeri amaçlı istasyonlar kurmakla da yükümlü kılınmıştır<sup>380</sup>. Bu programa bakıldığı zaman demiryolu şirketinin yapması gereken işlerin sadece ray döşemek, gar binası yapmaktan ibaret olmadığı anlaşılmaktadır. Hat boyunca yapılması gereken istasyon binalarının inşaatını da yine aynı şirket yapmakla yükümlüydü. 445 kilometrelik Eskişehir-Konya hattı boyunca toplam 22 istasyon yapılacaktı.<sup>381</sup> Eskişehir istasyonunda ise merkezi bir ana bakım istasyonu inşa edilecekti<sup>382</sup>. Toplamda Anadolu Demiryolu Hattı üzerinde 66 ve Bağdat Demiryolu Hattı üzerinde de 64

---

<sup>378</sup> Yavuz, agt., s.108-109.

<sup>379</sup> Yonca Kösebay Erkan, Zeynep Ahunbay, Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması, İTÜ Dergisi Mimarlık-Planlama-Tasarım, Cilt 7, Sayı 2, İstanbul Eylül 2008, s.19-20; Yavuz, agt., s.108.

<sup>380</sup> Özyüksel, age., s.195.

<sup>381</sup> Yavuz, agt., s.111.

<sup>382</sup> Yavuz, agt., s.108.

istasyon inşa edilmiştir<sup>383</sup>. Fakat bu istasyonların içerisinde ise Konya istasyonunun önemli bir yeri vardı, çünkü Konya istasyonu; Anadolu Demiryolu Hattı'nın bittiği, fakat Bağdat Demiryolu Hattı'nın başladığı yer konumundaydı.

Hummalı çalışmalar neticesinde 31 Aralık 1894 tarihinde 77 km uzunluğunda olan Eskişehir-Çubukçu hattı işletmeye açılmıştır. 28 Mayıs 1895'de Çekürler'e kadar olan 20 km hattın tamamlanmasından sonra aynı yılın 4 Ağustos tarihinde 74,7 km'lik Çekürler-Afyonkarahisar arasındaki hat da bitirilerek faaliyete geçmiştir. 27 Kasım'a kadar 98 km daha ray döşenmiş ve Akşehir'e ulaşılmıştır. 1896'nın 9 Mayıs'ında 57,6 km olan Akşehir-Ilgın hattı ve nihayet 28 Temmuz 1896 tarihinde 116,8 km uzunluğunda olan Ilgın-Konya arası bitirilmiş ve demiryolu işletmesine devredilmiştir<sup>384</sup>. Philip Holzmann Şirketi artık deneyim kazanmıştı. Yılda ortalama 153 km demiryolu döşeyerek, anlaşma gereği dört yıl gibi kısa bir sürede Eskişehir-Konya tren yolu hattını bitirmeyi başarmıştı<sup>385</sup>. Hattın tamamlanmasıyla birlikte bu hat yolunda tamamı Alman yapımı 33 lokomotif, 68 yolcu vagonu ve her biri 15 bin ton yük taşıma kapasitesine sahip 80 yük vagonu işlemeye başlamıştır<sup>386</sup>.

Tablo 8: Haydar Paşa'dan Konya'ya kadar Anadolu Demiryolu Hattı<sup>387</sup>.

Güzergâh	Mesafe	Açılış Tarihi
Haydar Paşa-İzmit	93 km.	Ekim 1888
İzmit-Arifiye	41 km.	Haziran 1890
Arifiye-Eskişehir	182 km.	Haziran 1892
Eskişehir-Ankara	263 km.	Aralık 1892
Eskişehir-Alanyurt-	77 km.	Aralık 1894

<sup>383</sup> Yavuz, agt., s.5.

<sup>384</sup> PA-AA, R 13455.

<sup>385</sup> Kösebay Erkan, agt., s.51.

<sup>386</sup> Efe, agm., s.109.

<sup>387</sup> Pohl, age., s.100.

Kütahya		
Alanyurt-Afyon	94 km.	Ağustos 1895
Afyon-Konya	274 km.	Temmuz 1896
<b>Toplam mesafe</b>	<b>1024 km.</b>	

### 3- Almanların Konya ve Çevresinde Tarım Alanındaki Faaliyetleri

#### 3.1- Konya'nın Tarım ve Hayvancılık Alanındaki Durumu

Uygun iklim ve geniş arazileri ile bir zirai toplum olan Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren temellerini tarıma dayalı olan timar sisteminin üzerine bina etmiştir<sup>388</sup>. 20. yüzyılın başlarında da Türkiye'de tarım kesiminde çalışan nüfusun genel nüfusa oranının yaklaşık % 68 olduğu ve bu kesimin geçimlerini tarımdan sağladığı bilinmektedir<sup>389</sup>. Ancak halkın büyük bir çoğunluğunun uğraşısı olan tarım, tam bir durgunluk içindeydi. Sulama tesislerinin yokluğu yüzünden tarım alanları ya kuraklıkla kavruluyor ya da sel baskınlarına maruz kalıyordu. Tarım metotları ilkeldi. Yüzyıllar önce Hititlerin kullanmış oldukları karasaban, Anadolu'da ve Mezopotamya'da hala kullanılan ve modern sayılan tarım aletiydi. Hasat metotları da daha ileri değildi<sup>390</sup>. Gübreleme ise hemen hemen hiç bilinmemekteydi. Ayrıca demiryolu hatları yapılmadan önce köylüler için pazarlara ulaşmak da çok zordu<sup>391</sup>.

<sup>388</sup> Muhittin Tuş, Sosyal ve Kültürel Açından Konya, Konya 2007, s.235.

<sup>389</sup> Devlet İstatistik Enstitüsü, Türkiye'de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı, Ankara 1973, s.85.

<sup>390</sup> Ekinin o dönemde nasıl toplandığı ve ayrıştırıldığı konusunda bk. Sarre, age., s.7.

<sup>391</sup> Konya Vilâyeti'nin başlıca ticareti, zirai ürünler ve hayvancılık üzerineydi. Bu ürünlerin nakliyesinde özellikle deniz taşımacılığı kullanılmaktaydı. Konya şehir merkezi ile Karapınar, Karaman, Bozkır ve Esbkeşan kazalarının mahsulâtı, bu merkezlere 50-55 saat mesafede bulunan Silifke'ye naklediliyordu. Konya Vilâyeti dâhilinde bulunan Ereğli, Niğde, Bor ve Aksaray kazalarının mahsulâtı Mersin'e; Beyşehir, Seydişehir kazalarıyla Konya Vilâyeti'ne bağlı Hamid Sancağı'nın Yalvaç, Karaağaç, Eğirdir, Uluborlu kazalarıyla Burdur Sancağı'nın Asikaraağaç kazalarının mahsulâtı yaklaşık 70 saat mesafede bulunan Bursa İskelesi'ne nakledilmekteydi. Vilâyetin hemen hemen her yöresinden en uygun noktalara yapılan sevkیاتlarda develerden istifade edilmekteydi. Ancak vilâyet dâhilindeki develer bu tür mahsulleri nakletmeye yeterli değildi. Ayrıca bu güzergâhlarda bulunan yollar yük arabalarının işleyebileceği nitelikte değildi. Bütün bu kötü şartlar



Bu sebeple köylü de fazla üretim yapmak için çaba sarf etmiyor, ailesini geçindirecek kadar üretimi yeterli görüyordu<sup>392</sup>. Bütün bu sorunların yanında o dönemlerde Konya Vilayeti'nin bazı bölgelerinde özellikle ziraat alanlarında yoğun olarak çekirge istilası yaşanmaktaydı. Çekirge istilası nedeniyle ekili araziler ciddi ölçülerde zarar görmekte, bu nedenle yeterli ürün alınmadığı gibi bazı bölgelerde tohumluk ve yemeklik zahire bile bulunamamaktaydı<sup>393</sup>.

Konya'da da diğer Osmanlı şehirlerinde olduğu gibi ekilebilecek arazinin tamamı ekilemiyordu<sup>394</sup>. 1322 (1904) senesi salnamesinden edinilen bilgilere göre, Konya'da ekilebilecek arazi 94 milyon dönümdür. Bu 94 milyon dönüm arazinin 13.866.520 (%15) dönümü ekilmektedir, fakat bunun da 6.933.260 (%7) dönümü nadasa bırakılmaktadır. Geriye kalan 73.200.220 (%78) dönüm ya bataklık ya da o dönemin şartlarına göre ekime elverişli olmayan yerlerden oluşmaktadır<sup>395</sup>. Hatta Anadolu'da birçok köylü vatandaş elinde bulunan ve işletemediği topraklarını satmaktaydı. Örneğin İngilizler, Aydın Demiryolu'nu yapmaya başladıktan sonra büyük bir hevesle o bölgelerden toprak satın almaya başlamışlardı, çünkü demiryolunun tarım ve ticareti geliştireceğini tahmin ediyorlardı<sup>396</sup>.

Osmanlı Devleti'nde, bir bölge ihtiyacından fazla buğday üretirse, o ihtiyaç fazlası buğday, İstanbul halkının ihtiyacını karşılamak için kullanılırdı. Devlet İstanbul halkının ihtiyacını daha çok Rumeli'den, Marmara, Çorum ve Çankırı

---

sebebiyle mahsullerin nakliyesi kesintiye uğramakta ve ahali ihtiyaç fazlası zahireyi muhtekirlere ucuz fiyatla satmak zorunda kalmaktaydı. Netice itibari ile Konya Vilâyeti'nin denizden hayli uzak olan noktalarından en yakın limana yapılan ürün sevkiyatları oldukça masraflı ve zahmetli oluyordu. (Muşmal, Layiha..., s.125-126, Yarcı, agm., s.255.) Ayrıca, Karaman'dan Silifke'ye giden araba yolu kışın kapanıyordu. Mevcut arabalarla ürünleri Konya'dan İstanbul'a taşımak ise, taşınan ürünün fiyatından daha yükseğe mâl olmaktaydı. (Şaşmaz, 1879 Raporu..., s.91.)

<sup>392</sup> Earle, age., s.24.

<sup>393</sup> Konya'da bulunan İngiliz Konsolosu Stewart, 1879 tarihinde Konya ile ilgili hazırladığı raporunda da Konya vilayetinin batısında çekirge istilasının olduğunu ifade etmektedir. (Şaşmaz, 1879 Raporu..., s.71.) Hüseyin Muşmal'ın incelemiş olduğu layihaya göre; bu sıkıntının tamamen ortadan kaldırılması için çekirgelerin imha edilmesi gerektiği üzerinde ısrarla durulmuştur. Vilâyet yöneticilerine göre; çekirge istilasına uğramış bölgelerde bu çekirgelerin imhası için bu zamana kadar çeşitli teşebbüslerde bulunduğu halde, halk arasında çekirge itlafının caiz olmadığı yönünde bir kanaat mevcut olduğundan, yeterince başarı sağlanamamıştır. Layiha'da bunun için öncelikle çekirge itlafının caiz olduğu yönündeki fetva ahaliye duyurularak çekirgenin tohum (yumurta) halinde iken yok edilmesi talep edilmiştir. (Bk. Muşmal, Layiha..., s.128.)

<sup>394</sup> Tefik Güran, 19.yüzyılda Osmanlı Tarımı, İstanbul 1998, s.89.

<sup>395</sup> Tuş, Sosyal ve Kültürel Açından Konya, s.237.

<sup>396</sup> Kurmuş, age., s.79.

bölgelerinden karşıliyordu. Bu gün bir tahıl ambarı olarak bilinen Konya'dan ise o dönemde devletin buğday talebinde bulunmadığı görülmektedir. Osmanlı Devleti, 20. yüzyıla kadar Konya bölgesini tahıl açısından önemli bir merkez olarak görmemiştir. Bunun başlıca sebebi ise o dönemde Konya bölgesinde ekili arazinin az olmasıdır<sup>397</sup>.

Konya Ovası'nın uçsuz bucaksız bozkırlarında, yukarda da söz edildiği gibi 73 milyon dönümden fazla ekili olmayan alandaki otlaklıkların ve çayırıkların çok fazla olması sebebiyle, tarihte de olduğu gibi söz konusu olan dönemde de hayvancılık Konya halkının en çok uğraştığı alanlardan birisi olmuştur. Bu arazilerin birçoğu bataklık sayılırdı, dolayısıyla tarıma elverişli olmasa da yazları suların çekilmesiyle ortaya çıkan otlaklar hayvancılığa elverişli olmaktadır. Öte yandan Konya bölgesi, Osmanlı Devleti için hayvancılık alanında ziraatta olduğu gibi önemsiz bir bölge değil aksine önemli bir merkez sayılmaktaydı. Çünkü Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan atların bir kısmı bu bölgeden temin edilmekteydi. Devlet, Konya bölgesinde koyun ve keçinin çok bol olduğunu bildiği için her yıl Karaman eyaletinden 2.000 koyun talep etmekteydi. Bu iki bin koyunun temin edilmesinde birinci sırada 404 (%20,2) adetle Karaman kazası ve 335 (%16,75) adetle de Konya kazası yer almaktaydı. Hayvancılığın bölgede olduğu gibi Konya merkezinde de önemi büyüktür. Tereke kayıtlarına göre Konya merkezinde sadece koyun-keçi değil, aynı zamanda öküz, inek, camız, at, katır, merkep ve deve bulunmaktaydı<sup>398</sup>. 1899 Konya vilayet salnamesine göre Konya merkez kazada; 492.094 adet koyun, 212.016 adet tiftik keçisi, 23.205 adet kıl keçisi, 14.600 adet öküz, 9.970 adet deve, 4.500 adet eşek, 3.372 adet beygir, 502 adet manda ve 36 adet de katır mevcuttu<sup>399</sup>.

Yukarda bahsedilen hususların yanında hayvancılığın gelişmişlik açısından tarımdan daha iyi olmadığı görülmektedir. Farklı kaynaklara göre, 20.yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerinde ortalama büyük baş ineğin canlı ağırlığı 100-350 kg, öküzün 400-500 kg, küçükbaş hayvanın da 15-40 kg gelmekteydi. Oysa aynı dönemlerde Almanya'da koyunun ağırlığı 50-80 kg arası

<sup>397</sup> Tuş, Sosyal ve Kültürel Açından Konya, s.236-237.

<sup>398</sup> Tuş, Sosyal ve Kültürel Açından Konya, s.244-245.

<sup>399</sup> Yurt Ansiklopedisi, Konya Maddesi, Ankara 1946, s.5134.

değişiyordu. İneğin ortalama ağırlı 500-600 kg arası ve öküzün ise 1000-1250 kg arası değişmekteydi. Konya bölgesinde inekten yaklaşık 61 kg, öküzden 83 kg ve koyundan da yaklaşık 16 kg et alınabiliyordu<sup>400</sup>.

Konya bölgesinde tarımda kullanılmak üzere büyükbaş hayvanın yılda verdiği gübre yaklaşık 1350 kg ve küçükbaş hayvanın da yılda verdiği gübre yaklaşık 130 kg idi. Fakat bir dönüm toprak için gerekli gübre miktarı 450 kg idi<sup>401</sup>. Tarım alanları yeterince gübrelenemiyordu, böylece verim de azalıyordu. Almanya’da tohum başına alınan hasıla çok daha fazlaydı. 19. yüzyılın ilk yarısında bile buğdayda ortalama bire 6,0-11,4 ve arpada bire 8,5-16,3 alınabiliyordu. Anadolu’da ise bu rakam ancak 1909 yılında buğdayda bire 5,5 ve arpada da bire 6,6 seviyesine çıkabilmiştir.<sup>402</sup> Ayrıca genel anlamda söz konusu olan dönemde Konya bölgesinde hayvancılık sayı olarak çok gerideydi ve hayvan ihtiyacı genelde Erzurum’dan karşılanmaktaydı<sup>403</sup>. Bunun böyle olmasında ise 1874 senesinde Konya ve çevresinde meydana gelen kıtlığın etkisi büyük olmuştur. Verilere göre 2 milyondan fazla küçükbaş ve çok sayıda da büyükbaş hayvan telef olmuştur<sup>404</sup>. Ayrıca binden fazla da insan kıtlıktan dolayı ölmüştür. 1873 yılında meydana gelen şiddetli kuraklık sebebiyle mahsul kıt olmuştur. Bu yılın Kasım ve Aralık aylarında çok fazla yağın sağanak yağmurları, kış aylarında yoğun kar fırtınaları takip etmiştir. Köylerde bulunan ve zaten az olan un, buğday, arpa ve saman gibi yiyecekler kısa sürede tükenmiş ve karın yolları kapatması sonucu çevreden de yardım alınamamıştır. Henüz Konya’ya demiryolu gelmediği için halk parasıyla bile zahire tedarik edememiştir. 1873’te başlayan ve üç yıl süren bu kıtlıktan sonra Konya ve çevresinde 1887 ve 1898 yıllarında da kuraklık ve dolayısıyla kıtlık hadiseleri yaşanmıştır. 1886-1887 yıllarında çok fazla kuraklık olması sebebiyle zamanın Konya Valisi Mehmet Said Paşa tarafından Dâhiliye Nezareti’ne 2 Nisan 1887 tarihli bir telgraf çekilerek: “*Hamdolsun Nefs-i Konya ile Akşehir ve havalisine dahi matlub-ı vechile yağmur yağmakta ve ziraatın kuraklıktan kurtulmakta olduğu ma’ruzdur.*” denilerek durum haberdar edilmiştir. Ancak o sene bu sevinç fazla sürmemiş ve kuraklık sadece Konya ve havalisi ile sınırlı kalmamış;

---

<sup>400</sup> Güran, age., s.103-104.

<sup>401</sup> Güran, age., s.103.

<sup>402</sup> Güran, age., s.99.

<sup>403</sup> Güran, age., s.100.

<sup>404</sup> Güran, age., s.109.

Adana'yı, Ankara'yı ve Kastamonu'yu da içine alan geniş bir alana yayılmıştır. 1898 yılında meydana gelen kıtlıktan sonra Karapınar ve Ereğli köylüsünün tohumluk ve yemeklik buğday ihtiyaçları için 1899 senesinde Ziraat Bankası tarafından dağıtılan paranın 200 bin Kuruşa ulaştığı bilinmektedir<sup>405</sup>.

II. Abdülhamid Konya'daki bu kıtlıklarla bizzat ilgilenmiş ve durumu defalarca telgraf vasıtasıyla sormuş ve durum hakkında bilgi almıştır. Bu kıtlığın ardından, Konya'da bir "Kıtlık Komisyonu" kurulmuş ve komisyon hasar tespiti yaptıktan sonra tohumluk ve yemeklik olmak üzere yaklaşık 12.500 ton zahireye ihtiyaç duyulduğu sonucuna varmıştır. Tüccarlarla görüşmeler sonucunda ihtiyaç duyulan zahirenin Suriye'den getirilmesine karar verilmiş ve Meclis-i Vükela da getirilecek olan bu zahireden gümrük almamaya karar vermiştir. Tüccarlara verilecek olan toplam 90 bin Lira peşin paranın bir kısmını II. Abdülhamid kendisi karşılamıştır. Yaklaşık 13.200 ton buğday ve un gemilerle Mersin iskelesine getirilmiş ve oradan da Konya'ya nakledilmiştir. Nakliye için gerekli olan 30 bin Liranın 5 bin Lirası hayırseverler tarafından karşılanmış ve geriye kalan 25 bin Lirası da yine Meclis-i Vükela'nın kararıyla Teke sancağının 1887 yılı aşar gelirlerinden ödenmiştir. Getirilen bu kadar buğday Konya halkına dağıtılmıştı. Tarlası olmayanlara yiyecekleri kadar, tarlası olup da ekini tarlada kavrulanlara hem yiyecekleri kadar hem de tohumluk, kısmen o sene içerisinde yiyecekleri kadar hasat alanlara da tohumluk şeklinde pay edilmiştir<sup>406</sup>. O günün şartlarında 13.200 ton buğday ve unun Mersin iskelesinden Torosları aşarak Konya'ya ulaştırılması ne kadar sıkıntılı olduğu ilk akla gelen konu olsa da asıl düşünülmesi gereken konu dönemin nüfusuna göre 13.000 ton buğdaya ihtiyaç duyulacak kadar şiddetli bir kıtlığın yaşanmış olmasıdır.

---

<sup>405</sup> Bk. Mehmet Yılmaz, Konya Ve Havalisinde 1303 (1887) Kıtlığı Ve alınan Tedbirler, Yeni İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi, (Ed.:Yusuf Küçükdağ), Konya Mayıs 1998, s.136-137.

<sup>406</sup> Bk. M. Yılmaz, agm., s.139-140

## 3.2- Konya Ovası Sulama Projesi

### 3.2.1- Konya Sulamasının Tarihçesi

Konya, konumu itibariyle Anadolu’da çok fazla yağış alan bir bölümde yer almamaktadır. Daha çok ilkbahar aylarında ani ısınmaların sebep olduğu konveksiyonel seklindeki yağışlar bu bölgede “Kırkikindi Yağmurları” adını almıştır. Binlerce yıllık bir yerleşim bölgesi olan Konya’ya, Hititler zamanında “Aşağı Ülke, Sulak Ülke / Hulaya Nehri Ülkesi” gibi adlar verilmiştir. Roma İmparatorluğu hâkimiyetinden öce Anadolu’yu gezen coğrafyacı-seyyah Strabon (M.Ö.64-M.S.21) Konya’yı tanıtırken şu ifadeyi kullanmıştır: “Ayrıca bu civarda iyi iskân edilmiş, merkep otlaklarından daha zengin toprakları bulunan Iconion kenti yer alır”<sup>407</sup>.

III. Haçlı Seferi’ne (1190 yılında) katılan ve bu seferin tarihini yazan Tagenon, Konya’daki ırmaklarla yapılan sulamadan, sulama sisteminden, Konya’yı bahçelerin sardığından, yeşillikler içerisinde sulanan bağlardan ve buralardan akan sulardan övgü ile bahseder.<sup>408</sup> Yine 13. yüzyılın başlarında Tarihçi Nicotas Khonates de yazdığı kitabında Konya ırmaklarından bahsetmiştir<sup>409</sup>. Görüldüğü gibi Konya’da sulama tesisleri Selçuklulardan önce de mevcuttu. Hatta İngiliz Tarihçi ve Araştırmacı William Ramsay’a göre Selçuklular Konya’yı sulama tesisleri olduğundan dolayı başkent seçmişlerdir<sup>410</sup>.

Selçuklular Konya’yı fethedince muhtemelen hazır buldukları su kanalı sistemini ilk önceleri aynen kullanmışlardır. Selçukluların Konya’yı fethetmeleri ile Konya büyümüş ve sulama sistemi de bu büyümeye paralel olarak geliştirilmiştir. Selçuklu Veziri Sahip Ata Fahrettin Ali bu sisteme kendi adıyla anılan bir kanal eklemiş ve tüm sistemi belli bir esasa bağlamıştır. Bu su dağılım esası Cumhuriyet devrine kadar “*Sahip Su Cetvelleri*”<sup>411</sup> adı ile yapılmıştır. Konya’da kanallar

<sup>407</sup> A. Fatih Özerdem, Aytekin Diken, Konya Suyunun Dünü Bugünü, I.Konya Kent Sempozyumu, Konya 26-27 Kasım 2011, s.101-102.

<sup>408</sup> Mehmet Bildirici, Meram Deresinden Konya Kentine Sulama ve İçme Suyu Temini, Su Medeniyeti Sempozyumu, Konya 2010, s.251; Özerdem, Diken, agm., s.102.

<sup>409</sup> Bildirici, aynı yer.

<sup>410</sup> Bildirici, agm., s.248.

<sup>411</sup> Üzüm bağları kış aylarında yeterince sulanabiliyordu. Fakat yaz aylarında ise su azaldığından dolayı sadece suya yakın olan kısımlar sulamadan yararlanabiliyordu. Selçuklu veziri Sahip Ata Fahrettin Ali, bu işin çözümü için ve adaletli bir şekilde dağıtımın yapılması için bir su dağıtım planı

vasıtasıyla şehrin hem içme hem de kullanma suyu sağlanmıştır. Cıvarda bulunan bağ ve bahçelerin sulanmasının yanı sıra su kaynaklarından künkler ve kanallar vasıtasıyla getirilen sular, Havzan'da çok geniş hazneli bir depoda toplanarak, yine künkler vasıtasıyla şehir içindeki çeşmeler ile han, hamam, medrese ve saray gibi yapılara dağıtılmıştır<sup>412</sup>. Bağ ve bahçe sulamak için su dağılımı Sahip Cetvellerine göre yapılıyordu. Bu dağılıma uyulmadığı takdirde konu mahkemeye intikal ediyor ve mahkeme tarafından çözüme kavuşturuluyordu. Su dağılımını Mirab veya Mirav adı verilen Su Bey'i yapmaktaydı ve sulama yapan kişiden ise dönüm başı genel masraflar için bir ücret alınmaktaydı<sup>413</sup>.

Osmanlı döneminde de Fatih Sultan Mehmet'in oğlu Sultan Cem Konya Valisi olduğu dönemde Konya Kalesi'nin dışına bir köşk yaptırmış ve oraya su getirtmiştir. Bu getirilen sudan çevredeki bağ ve bahçeler de faydalanmışlardır. Bunun dışında Yavuz Sultan Selim de İran seferine çıktığında Mevlana türbesini ziyaret etmiş ve bir müddet Konya'da konaklamıştır. Bu arada Konya halkının su konusunda zahmet çektiğini fark etmiş ve şehirden dört saat mesafedeki Dutlu Kır suyunu Konya'ya getirtmiştir<sup>414</sup>.

Osmanlı Devleti 19. yüzyıl ortalarından itibaren de aynı şekilde elinde bulunan su kaynaklarından olabildiğince faydalanmak maksadıyla projeler geliştirmiştir. Görüldüğü üzere o zamana kadar Konya'ya getirilen sularla, genelde şehir içinde içme suyunu tedarik ve şehir içinde bulunan bağ ve bahçelerin sulanması amacı güdülmüştür. Fakat bahsi geçen dönemde ise artık bütün bir Konya ovasının sulanması gündeme gelmiştir. Böylece Konya'dan yaklaşık 90 km uzaklıkta bulunan Beyşehir Gölü suyunun Konya Ovası'na akıtılması ve tarımda kullanılması projesi ortaya atılmıştır.

---

hazırlamış ve bunu bir vakıf haline getirmiştir. Bu sulama planına "Sahip Su Cetvelleri" adı verilmiştir. (Bildirici, agm., s.249.)

<sup>412</sup> Bildirici, agm., s.252; Özerdem, Diken, agm., s.103.

<sup>413</sup> Bildirici, agm., s.250.

<sup>414</sup> Özerdem, Diken, agm., s.105.

### 3.2.2- Beyşehir Gölü Sulama Projesi

Konya Sancağı'na bağlı olan arazinin, coğrafi bakımdan iki ana şubeye ayrıldığı görülmektedir. Bunlardan birincisi; sancağın güneyinde ve Toros Dağları üzerindeki “dağlık bölge” dir. Bu bölgede Beyşehir, Seydişehir ve Bozkır gibi arazi yapısı oldukça engebeli olan yerleşim merkezleri bulunmaktadır. Bu bölgenin tarım arazileri çok azdır, ayrıca az olan araziler de bayır ve taşlıktır. Bu bölgenin genel geçim kaynağı da doğal olarak hayvancılıktır. Torosların kuzeyinde ve takriben 1000 metre yüksekliğindeki ikinci bölgeyi ise “Konya Ovası” oluşturmaktadır. Bu bölgenin yüzeyi alüvyonlu, killi ve su tutmayan çorak topraklarla kaplıdır. Etrafı dağlarla çevrili olduğundan dolayı çanak şeklinde bir yapıya sahiptir, bu sebeple yağmur bulutlarına kapalıdır ve oldukça az yağış almaktadır<sup>415</sup>. Yağış aldığı vakitler ise tarımla uğraşan halk sürekli su baskınlarına maruz kalıyor ekili dikili alanlardan yeterince faydalanamıyordu. Bu sorun ise sulama yaparak aşılabildi<sup>416</sup>.

Konya ve çevresi, Osmanlı Devleti'nde ticari faaliyetlerde bulunan yabancıların her zaman ilgisini çekmiştir. Bu bölge özellikle II. Abdülhamid döneminde siyasi ve iktisadi açıdan yabancı sermaye rekabetine sahne olmuştur. İngilizler, Fransızlar, Almanlar ve Ruslar arasında gerçekleşen rekabeti Almanlar kazanmışlardır. Daha önce Anadolu'da yapılan demiryollarının başlıca amaçlarından birisinin hammadde ve pazar ihtiyacı olduğu ifade edilmişti. Demiryolu yapan şirketler ve o şirketlerin mensup oldukları devletler demiryolu güzergâhlarını belirlerken ihtiyaç duydukları hammaddeyi üreten veya o üretim merkezinin hinterlandı olan bölgeleri seçiyorlardı. Almanlar da aynı maksada hizmet ediyorlardı, ancak rakiplerinden biraz farklı bir yol izliyorlardı. İngilizler ve Fransızlar tarafından inşa edilen demiryolları genellikle mevcut pazarlara uzanırken, Almanlar tarafından inşa edilen demiryolu hatları potansiyel pazarları harekete geçirecek güzergâhları takip ediyordu.<sup>417</sup> Konya bölgesi de potansiyel alanlardan birisiydi. Ancak bu bölgeden faydalanabilinmesi için Konya ovasının su sıkıntısı çekmemesi gerekiyordu. Bu açıdan Beyşehir Gölü sularının Konya ovasına akıtılması sonucunda

---

<sup>415</sup> M. Yılmaz, agm., s.135.

<sup>416</sup> M. Yılmaz, agm., s.142.

<sup>417</sup> Yarcı, agm., s.255-256.

hem göl çevresindeki taşkınlar önlenmiş olacak hem de ova daha verimli hale getirilecekti. Böylece Almanya bu bölgeden de ziyadesiyle faydalanabilecekti. Osmanlı Devleti'nin ise yüzyıllar öncesinden beri Beyşehir Gölü sularını ziraatta kullanmak hayaliydi. Uhlig Paul 1925 yılında yazmış olduğu eserinde, Türklerin Beyşehir Gölü sularını ovaya akıtma isteklerinin 300 yıl öncesine dayandığını ifade etmektedir. Projenin 80 yıl öncesinde tekrar denendiğini, fakat gerekli maddi kaynağın ve bu konuda uzman mühendislerin eksik olması sebebiyle rafa kaldırıldığını bildirmiştir<sup>418</sup>.

Beyşehir Gölü tabii bir baraj niteliğindedir. Bol yağışlı zamanlarda göl, Çarşamba çayı yoluyla ovaya taşar, büyük bataklıklar oluştururdu. Böylece ekime elverişli binlerce dönüm arazi işe yaramaz hale gelir ve ekili olan araziler de selden dolayı zarar görürdü. İyi bir kanal şebekesi yapılacak olursa suyun verdiği zararlarından korunmuş olacak, binlerce dönüm arazi tarıma elverişli hale getirilebilecek ve dönümlerce arazi sulama imkânına kavuşacaktı. Bu düşünceleri hayata geçirebilmek amacıyla Konya valilerinden Hafız Paşa ve İzzet Paşa fenni çalışmaları başlatmışlardı. Daha sonra 1886-1888 yılları arasında vilayet başmühendisliğinde bulunan İzidor Efendi tarafından ciddi bir çalışma başlatılmış ve bu keşifler üzerine bir layiha hazırlanmıştır. Söz konusu olan layihada, Karaviran Gölü'ndeki düdenlerin etrafına duvar ve asma kapaklar inşa edilmesi ve su mecrasının temizlenmesi isteniyordu. Bu işlerin yapılabilmesi için 30.000 Lira kanallar için ve 13.000 Lira da duvar ve asma kapaklar için harcamak gerekiyordu. Masraflı olmasından dolayı bu projeden de istenilen sonuç alınamamıştır<sup>419</sup>.

Beyşehir Gölünden su getirerek ovayı sulama projesi ile ilgili Mehmet Bildirici, 13 Temmuz 1996 tarihinde Yeni Konya Gazetesi'nde çıkan bir makalesinde Kurukafa Mehmet isimli bir şahıstan bahsetmektedir. Burada Kurukafa Mehmet Efendi'den de söz etmek yerinde olacaktır. Makaleye göre; 1884-1887 yılları arasında Konya'da başlayan kuraklık, kıtlık halini almış, ova köylerini perişan etmiş, köylüleri civar yerlere göç etmeye zorlamıştır. Çarşamba deresinden akıp

---

<sup>418</sup> Uhlig, age., s.50.

<sup>419</sup> Mehmet Bildirici, "Konya Ovası Sulamasında Proje Öncesi Çalışmalar", Yeni Meram-Kırkambar, 11.10.1997; Yarcı, agm., s.258-259.



gelen sular kesilmiş, yeşil ova çöl haline gelmiştir. Bu hali gören Kurukafa Hacı Mehmet Efendi, Beyşehir Gölü'nden Karaviran istikametinde Saray Boğazı'ndan gelen suyun Çarşamba deresinden gelen su ile birleştirildiği takdirde ovanın kuraklıktan kurtulacağını kafasında tasarlamıştır. Bölgenin ileri gelenlerini uzun tartışmalardan sonra ikna eden Mehmet Efendi yaklaşık bin kadar köylüyü toplamış, bel, kürek, kazma, yiyecek ve yatacak gibi eşyalarını kağnılara yüklemişler ve yola çıkmışlardır. Hummalı çalışmalar neticesinde Çarşamba Çayı ile Beyşehir Gölü arasında bir kanal açılmıştır. Kanalın açılışına vilayetin ileri gelenleri de davet edilmiştir. Ancak Beyşehir Gölü suyu kanala verilince, Karaviran Köyü civarındaki kanal patlamış ve su Karaviran Gölü'ne doğru yönelmiştir. Aslında patlayan yerin tamir edilmesi mümkündür, ancak ümitsizliğe düşen çalışan köylüler işi bırakmışlar ve böylece Kurukafa Mehmet Efendi'nin hayalleri de gerçekleşmemiştir. Fakat yıllar sonra Mehmet Efendi'nin torunları dönemin Konya Valisi olan Ferit Paşa'ya olayı anlatırlar ve vali bu meseleyle alakadar olarak konuyu İstanbul'a taşır. Bildirici bu bilgileri Atatürk döneminde Konya milletvekili olan Mustafa Eken'den aldığını makalesinde ifade etmiştir<sup>420</sup>.

Konya ve çevresindeki su kaynaklarıyla ilk defa ilgilenen yabancılardan birisi meşhur Alman mühendislerden Antuvan Rati'dir. Ticaret maksadıyla 1840'lı yıllarından sonunda Konya'ya gelen ve birkaç yıl bu havalide kalan Rati, Konya bölgesindeki bazı göllerle bazı madenler hakkında araştırma ve incelemeler yapmıştır. Rati, Karaviran Gölü'ndeki keşifleri esnasında fazla suların Beyşehir Gölü'ne oradan da Konya ovasına akıtılması üzerinde ısrarla durmuştur. Daha önceleri de var olan bu fikir Osmanlı devlet adamları tarafından giderek daha fazla rağbet görmüş ve keşiflerin yapılması için bazı kimseler görevlendirilmiştir. Daha sonraki yıllarda Konya valiliği de yapacak olan Muhacirin Komisyonu Reisi Hafız Paşa 1860-1861 yıllarında Ticaret ve Nafia Nezaretine sunduğu bir layihada, Konya Eyaleti'nde bulunan Beyşehir Gölü sularının Konya ovasına akıtılmasının faydalı olacağı yönünde fikir beyan etmiştir<sup>421</sup>. Daha sonra, Beyşehir Gölü sularının Konya ovasına akıtılması meselesinin tekrar gündeme geldiği, 1880 yılında sunulan bir

---

<sup>420</sup> Mehmet Bildirici, "Konya Ovası Sulamasında Bir Öncü-Kurukafa Mehmet", Yeni Konya-Kırkambar, 13.07.1996.

<sup>421</sup> Yarıcı, agm., s.257-258.

layihadan anlaşılmaktadır. Söz konusu olan layihada, Bozkır Kazası, Akkilise, Yalılıyük ve Seydişehir Kazası Karaviran köyleri ahalileri ile Konya eşrafının verdiği mahzarlar neticesinde Konya Vilayeti Büyük Meclisi'nde tanzim olunan mazbataların İstanbul'a gönderilmesi suretiyle 1853 yılında projenin ciddi boyutlarda gündeme taşındığı görülmektedir. Proje 5 Aralık 1866 tarihinde Konya'da oluşturulan bir ziraat komisyonunda yeniden gündeme getirilmiş ve bu komisyonda Konya Ovası'nın sulanması ve zirai üretimin artırılması yolunda bazı kararlar alınmış ve bu kararlar merkeze sunulmuştur. Netice itibari ile proje hakkında yapılan araştırmalar sonucunda düzenlenen raporlar Sura-yı Devlet'e arz edilmiş ancak merkez tarafından proje maliyetinin çok yüksek olduğu belirtilerek bir su mühendisi vasıtasıyla keşif yapılacağı bildirilmiştir. Ancak bu dönemlerde proje hakkında ciddi bir gelişme sağlanamamıştır. 1880 yılından önce yaşanan bu müracaatlardan sonra Konya Vilâyeti, söz konusu projeyi 1880 yılında düzenlenmiş olan bu lâyiha ile yeniden gündeme getirmiştir<sup>422</sup>. Layihada ifade edildiğine göre; Konya Sancağı'na bağlı Beyşehir Kazası sınırları dâhilinde bulunan Beyşehir Gölü'nden bir çay vasıtasıyla akan sular Karaviran Gölü'nde toplanmaktadır. Ancak, Karaviran Gölü'nün havzası yeterli olmadığından taşan sular çevrede bulunan araziye istila etmektedir. Bu nedenle çevrede bulunan verimli tarım arazileri kullanılamamakta ve ahali ziraattan mahrum kalmaktadır. Ayrıca arazilerin bataklığa dönüşmesi sebebiyle de çevrenin havası bozulmaktadır. Karaviran Gölü sularının suya şiddetle muhtaç olan Konya Ovasına akıtılması halinde hem Karaviran Gölü çevresinde bulunan araziler bataklıktan kurtulacak hem de Konya Ovası arazisi ölçülü bir şekilde suya kavuşacaktır. Böylece verimi artacak olan arazilerden elde edilecek öşür gelirleri hazineye büyük faydalar sağlayacak ve projenin maliyetini fazlasıyla karşılayacaktır. Konya Vilayeti tarafından yapılmış bir müracaatta, kurutulup tarıma açılan bu araziden, bir kile tohumu 30-40 misli hâsılat alınacağı, böylece Karaviran Gölü civarında yaklaşık 40.000 dönüm araziden yılda 200.000 kese akçe gelir elde edileceği ve bundan da 10.000 kese akçe öşür sağlanacağı ifade edilmektedir. Ayrıca layihada hem devletçe hem de memleketçe birçok hayra vesile olacak olan projenin

---

<sup>422</sup> Muşmal, Layiha..., s.130; Yarcı, agm., s.255.

ertelenmesinin büyük bir kayıp olacağı da ifade edilmiştir<sup>423</sup>. Bunun haricinde daha önce bahsi geçen 1873, 1887 ve 1898 yıllarında Konya ve çevresinde yaşanan kuraklık ve kıtlık olayları sonucunda da “Konya Ovası İrva ve İska Projesi” ciddi bir şekilde gündeme gelmiştir<sup>424</sup>.

Anadolu demiryollarının inşa ve işletme imtiyazı 24 Eylül 1888 tarihinde çıkan bir iradeyle Alman Alfred Kaula'ya verilmişti. Daha önceleri devreye giren Haydarpaşa-İzmit demiryolunun işletme hakkı da yine Almanlara verilmişti. Osmanlı hükümeti kilometre garantisi olarak, her kilometre için yılda 15.000 Frank veriyordu. Bunun için ise İzmit, Bilecik, Kütahya sancaklarının ve Ankara Vilayeti'nin aşar gelirleri karşılık olarak gösteriliyordu. Tren yolunun geçtiği bölgeler yeterli faal nüfusa sahip değildi ve zirai teknik değişimi de yaşamamıştı. Bu durumda Anadolu'nun demiryollarına ilk anda verebileceği pek fazla bir şey yoktu. Bu noktada hattın geçeceği yerlerde Almanlar sulama tesisleri kurmak, ormanlardan ve madenlerden yararlanmak gibi ilave imtiyazlar istemişler ve bu istekleri de zamanla ileriki sözleşmelere ilave edilmiştir<sup>425</sup>. 1880'lerin sonu ve 1890'ların başında İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya, 20. yüzyılın başında da Bağdat demiryolunun yapımı Orta ve Güney Anadolu'ya Alman sermayesinin girişi sürecini başlatmıştır. Demiryollarının yapımını, bölgenin Almanya ile olan ticaretinin artması izlemiştir. Almanya bölgeyi gelecekte kendisinin buğday ve pamuk ihtiyacını karşılayabilecek bir alan olarak görmekteydi. Buna binaen bölgedeki Alman yatırımları, büyük bir proje olan Beyşehir Gölü Sulama Projesi örneğinde görüldüğü gibi tarımsal üretimi artıracak altyapı yatırımlarına yöneltilmiştir<sup>426</sup>.

Ernst Mackensen ile birlikte Bağdat Demiryolu araştırmalarında bulunan ve Eskişehir-Konya demiryolu çalışmalarında görevli olan mühendis Alexander Kuhn'un, Mackensen'e Amerika'da bulunduğu zaman yazmış olduğu bir mektubunda, Konya'da demiryolu inşaatının çoktan bittiğini ve sıranın altın değerindeki hububatın nakliyesine geldiğini ifade etmiştir. Kuhn, hububatın yetişmesi için; güneşin, verimli toprakların ve suyun olması gerektiğinden söz

---

<sup>423</sup> Muşmal, Layiha..., s.130.

<sup>424</sup> M. Yılmaz, agm., s.142.

<sup>425</sup> Ortaylı, Alman Nüfuzu, s.136-137.

<sup>426</sup> Pamuk, age., s.78.

etmekle birlikte mektubunun devamında özetle şu cümlelere yer vermektedir: *“Küçük Asya’da (Anadolu’da) çok verimli, alüvyonlu topraklar mevcut. Mayıs ayından Eylül ayına kadar altında her şeyin yetişebileceği bulutsuz ve güneşli bir gökyüzü var, fakat Eylül ayına kadar bir damla yağmur bile yağmamaktadır. Zannederseniz Konya’nın kuzey batısında muhtemelen Konya’dan yüksekte iki göl bulunmaktadır. İşe buradan başlanılmalı, göl sularının yeterli olup olmadığı ve Pınarbaşı’na kadar olan alanın topografik incelemesi yapılmalı. Numuneler Berlin’de ya da Bonn’da analiz edilebilir. Göllerin ne kadar alanın sulanmasını sağlayacağı tespit edildikten sonra Deutsche Bank’a Anadolu Demiryolu Şirketi bünyesinde bir sulama şirketinin kurulabileceği anlatılmalıdır. Böylece tecrübe kazanmış olan Anadolu Demiryolu Şirketi yöneticileri çıkabilecek sorunların üstesinden gelebilirler. Ayrıca Iğın’da bulunan göl de bir şekilde değerlendirilmelidir”*<sup>427</sup>. Bu düşüncelerle Kuhn, Konya Ovası Sulama Projesi’nin başlaması gerektiğini ifade etmektedir. Ayrıca Kuhn, başka bir mektubunda da Amerikan Demiryolları Şirketi’nin Mississippi’de ve Rocky Mountain’da yaptıkları sulama projelerinden örnekler vererek ziraatta geldikleri noktadan ve başarılarından söz etmektedir<sup>428</sup>. Bu konuyla ilgili Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürü’nün Deutsche Bank Müdürü Gwinner’e yazdığı bir yazısında; Amerikalılardan bir şeyler öğrenilebileceğini ifade etmiş ve bunun için Kuhn’un Amerika’dan gelirken, orada uygulanan örnek projelerden getirmesini talep etmiştir<sup>429</sup>.

### 3.2.3- Projenin Hayata Geçirilmesi

Anadolu Demiryolu Şirketi, şirketin Berlin’de bulunan idare heyetine, Konya Sulama Projesi’nin ön çalışmaları için 6 mühendisin görevlendirildiğini bildirmiş ve bu mühendisler hakkında bilgiler veren bir rapor hazırlamıştır. Projenin en tepesinde Waldorp<sup>430</sup> kardeşler<sup>431</sup> bulunmaktaydı. Aslen Hollandalı olan bu iki kardeşin de

<sup>427</sup> HADB-OR 788, San Francisco 14.8.1904.

<sup>428</sup> HADB-OR 788, Berlin 5.9.1904.

<sup>429</sup> HADB-OR 788, Konstantinopel 16.11.1904.

<sup>430</sup> Yukarıda bahsedildiği gibi projenin en tepesinde Waldorp bulunmaktaydı. Waldorp, liman inşaatının bitmesinden sonra ekibiyle birlikte bırakılmamış ve şirkette kalmaları sağlanmıştır. Sulama projelerinde ciddi şekilde yer almaktadır, ancak 1906 yılında İstanbul’dan Berlin’e, Yönetim Kurulu Başkanı Rise’ye gönderilen bir yazıda bütün işin Waldorp’a bırakılmaması gerektiği, hatasız insanın olmadığı, onun da hata yapabileceği ifade edilmiş, hatta hazırladığı maliyet raporları başka bir uzman

1898'den beri şirkette hizmet ettikleri ifade edilmiştir. Diğer mühendis İsviçreli fakat bir Alman dostu olan Gino Bariola idi ve 1897 yılından beri şirkette görevliydi. Dördüncü mühendis bir yıllığına görevlendirilen Hollanda asıllı Rudolf Hoeffelmann'dı. Hoeffelmann, sulama konusunda uzmandı, aylık montaj ücreti hariç 1000 Frank maaş almaktaydı. Fakat uzun süre Karaviran Gölü çevresinde kalması sonucu bir hastalığa yakalanmış ve dolayısıyla eşini ve çocuklarını İstanbul'da bırakmak zorunda kalmıştır. Söz konusu olan bu raporun yazıldığı 12 Aralık 1906 tarihinde izinli olduğu ve hala iyileşemediği bildirilmiştir. Diğer mühendis Osmanlı vatandaşı olan Adrien Gardy'dir. Daha önce yıllık 10.000 Frank karşılığında Yunan demiryollarında mühendis olarak görev yapmış olan Gardy, 1905 yılından itibaren geçici olarak Anadolu Demiryolu Şirketi'nde aylık 500 Frank maaşla görevlendirilmiştir. Altıncı mühendis ise İtalyan asıllı Federico Tieppo'dur. 1893 senesinde Anadolu demiryollarında kısım şefi olarak görev yapan Tieppo, daha sonra Çin'e gitmiş, ancak 1905 yılının Mart ayından itibaren aylık 500 Frank maaş karşılığında yine İstanbul'da görevlendirilmiştir. Tieppo, 6 Nisan 1906 tarihinde görevine devam ederken vefat etmiştir. Raporun devamında Waldorp kardeşlerin ve Bariola'nın şirketin mühendisleri olduğu, diğer mühendislerin ise yardımcı olmaları için görevlendirildikleri bildirilmiş, ayrıca ellerinde daha fazla Alman mühendislerin

---

tarafından tekrar incelenmiştir. (HADB-OR 788, Berlin 25.3.1906.) Deutsche Bank müdürü Gwinner'in Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yazmış olduğu bir yazısında da yine aynı şekilde; Waldorp'a çok güvendiklerini, kendisinin çok gayretli ve çalışkan birisi olduğunu, fakat netice itibarıyla bir ölümlü olduğu için böylesine ciddi bir projenin sadece bir kişiye bırakılmayacağını ifade etmiştir. (HADB-OR 1010, Berlin 15.4.1907.) Waldorp, sadece Konya Sulama Projesinde çalışmamış ayrıca 1904 yılında Mısır Sulama Projesi ile ilgili içinde planların ve haritaların da bulunduğu 63 sayfalık bir rapor hazırlamıştır. (Mısır raporu için bk. HADB-OR 788, Irrigation in Egypten, Haydar Pacha 27.2.1904.)

<sup>431</sup> Mühendislerle ilgili bahsedilen belgede iki mühendisten Waldorp kardeşler diye bahsedilmekte ve ikisi hakkında bilgi verilmektedir. Ancak daha sonraki yazışmalarda tek bir kişi gibi sadece Bay Waldorp ya da Mühendis Waldorp diye ismi geçmektedir. Waldorp ile Deutsche Bank ya da Şirket arasındaki yazışmalarda ise bazı belgelerde imza olarak karşımıza A. Waldorp bazı belgelerde de H. Waldorp olarak çıkmaktadır. Waldorp, Konya Ovası Sulama Projesi'nde başmühendis ve inşaat müdürü olarak görev yapmış, projenin başlamasından bitirilip teslim edilmesine kadar bütün safhalarında bizzat işin içinde bulunmuştur. 1903 ve 1904 yıllarında Konya Ovası Sulama Projesiyle ilgili raporlar hazırlamıştır. 1915 yılında Osmanlı Devleti, Beyşehir kanalına Hidroelektrik Santrali kurulmasıyla ilgili bir araştırma yapmasını istemiş ve Waldorp, santralin kurulması için gerekli akışım olmadığını rapor etmiştir. Görüldüğü gibi Waldorp'un Türkiye'ye birçok hizmetleri dokunmuştur. Ancak bununla birlikte Waldorp'un Türkiye'de ne kadar kaldığı, nerede ve ne zaman vefat ettiği hakkında her hangi bir bilgiye rastlanamamıştır.

olmaması sebebiyle diğer milletlerden mühendis ve uzmanların geçici olarak çalıştırıldıkları ifade edilmiştir<sup>432</sup>.

Proje havzasında, diğer mühendisler daha göreve başlamadan önce, ilk mühendislik etüdü A. Waldorp tarafından yapılmıştır. Waldorp, 12-19 Temmuz 1903 tarihleri arasında Beyşehir Gölü'nün ve çevresinin fiziki-topoğrafik özelliklerini incelemiştir. Bu incelemeler sonucunda içinde maliyet hesaplarının da bulunduğu 12 sayfalık bir rapor hazırlamış ve bu raporu 3 Ağustos 1903 tarihinde yetkili makamlara sunmuştur. Raporunda aşağıdaki üç maddeyi öneri olarak getirmiştir<sup>433</sup>.

1. Beyşehir Çayı eğimi korunmak kaydı ile yeniden düzenlenmelidir.
2. Beyşehir Gölü ile Beyşehir Çayını birleştirecek bir kanalın açılması gerekmektedir.
3. Karaviran Gölü devre dışı bırakılmalı ve Beyşehir Çayı'nın Maviboğaz'dan geçen dere ile birleştirilmesi suretiyle bir çevre kanal açılmalıdır.

Waldorp, Konya Ovasında sulanacak araziye 500.000 dönüm olarak hesaplamıştır. 1 dönüm = 919,30 m<sup>2</sup> hesabı ile sulanacak arazi,  $500.000 \times 919,30 / 10.000 = 46.000$  hektar olmaktadır. Arazi için su miktarını ise 0,5 l/s/ha olarak kabul etmiş, projenin su ihtiyacı m<sup>3</sup>/s olarak,  $46.000 \times 0,5 / 1.000 = 23$  m<sup>3</sup>/s bulmuştur. Sulama mevsimini 100 gün kabul ederek projenin yıllık su ihtiyacını  $100 \times 24 \times 60 \times 23 = 200.000.000$  m<sup>3</sup> olarak bulmuştur. Waldorp, bu miktar suyun Beyşehir Gölü'nden sağlanabileceğini, projenin maliyeti ile sulamadan elde edilecek ürünlerin bedellerini hesaplayarak projenin ekonomik olduğu sonucuna varmıştır. Projenin yapımına karar verilirse hemen hidroloji etütlerine başlanması gerektiğini Osmanlı hükümetine arz etmiştir. Waldorp'un 1903 tarihli raporu tasvip görmüş, ve takip eden yıl hidroloji ve harita çalışmalarına başlanmıştır. Waldorp, 1904 yılında çalışmaları yerinde incelemiş ve aynı yılın Aralık ayında bir rapor daha hazırlamıştır. Bu raporunda da ilk etütlerin 1905 yılı Haziran ayında, projelerin 1905 yılı sonunda,

---

<sup>432</sup> HADB-OR 1010, Berlin 12.12.1906.

<sup>433</sup> Raporun tamamı için bk. HADB-OR 788, Rapport sur les travaux d'irrigation de la plaine de Konia et les terraines autour du lac de Kara-Viran, Haidar-Pacha 3.8.1903.

keşif ve sözleşmelerin 1906 yılı içinde tamamlanabileceğini belirtmiş<sup>434</sup> ve buna ilave olarak 18 Haziran 1906 tarihli bir rapor daha hazırlanmıştır. İçerisinde maliyet raporlarıyla birlikte 28 maddenin yer aldığı 24 sayfalık rapor Fransızca olarak hazırlanmıştır. Raporun sonunda hazırlayanın imzası bulunmamaktadır, ancak bu raporu da Waldorp'un hazırladığı tahmin edilmektedir<sup>435</sup>.

Tablo 9: Etütler sırasındaki su ölçümleri

Yıllar	Tarihi	Maks. Seviye (m)	Tarihi	Min. Seviye (m)
1905	28 Mayıs	3,11	11 Kasım	2,11
1906	2 Haziran	2,94	20 Ekim	2,38
1907	4 Nisan	3,50	1 Aralık	2,27
1908	15 Nisan	2,92	30 Kasım	2,65

Yukarıda sözü edilen raporun hazırlandığı 1906 yılından anlaşmanın imzalandığı Kasım 1907 tarihine kadar Anadolu Demiryolu Şirketi yetkililerinin sürekli Osmanlı Devleti yetkilileriyle anlaşma zemini aradıkları, müzakere ettikleri, görüşmelerin sonuçlarını ve proje maliyetlerini Almanya'da bulunan şirketin merkezine rapor ettikleri görülmektedir. Bununla birlikte şirketin Almanya'dan gelen talimatlara uyduğu<sup>436</sup> ve Şirketin sadece kendi merkezini bilgilendirmediği, aynı zamanda Deutsche Bank'a da raporlar sunduğu, projenin fotoğraflarını gönderdiği yazışmalardan anlaşılmaktadır<sup>437</sup>.

Müzakereler devam ederken zaman zaman ortaya çıkan sorunlardan dolayı çalışmalara ara verilmiştir. Şirket tarafından 18 Temmuz 1906 tarihinde Berlin'e, yönetim kurulu başkanlığına çok gizli ibaresi ile gönderilen bir yazıda; şayet izin verildiği takdirde, ortaya çıkan sorunlardan dolayı Konya Sulama Projesi

<sup>434</sup> Mehmet Bildirici, Tarihi Su Yapıları Konya-Karaman-Niğde-Aksaray-Yalvaş-Side-Mut-Silifke, Ankara 2009, s.90-91.

<sup>435</sup> HADB-OR 788, Irrigation de la Plaine de Konia; Contre-Projet remis par le Ministere de la Liste Civile, Kostantinopel 18.6.1906.

<sup>436</sup> HADB-OR 1010.

<sup>437</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 24.7.1906; HADB-OR 1010, Berlin 3.8.1906.

çalışmalarına sene sonuna kadar ara vermek istedikleri ifade edilmiştir<sup>438</sup>. Yedi gün sonra 25 Temmuz 1906 tarihinde Deutsche Bank Müdürü A. Gwinner'den cevap gelmiş ve Gwinner böyle bir ara vermenin kendilerini üzdüğünü ifade etmiştir. Gwinner'e göre; projenin ve maliyetlerin yeniden, teferruatlı bir şekilde gözden geçirmek istedikleri hususunda ne kadar haklı oldukları ortaya çıkmıştır. Ayrıca yaz bitmeden önce Genel Müdür Huguenin'in Berlin'e çağrılarak yüz yüze görüşüleceği de bildirilmiştir<sup>439</sup>.

Yapılan araştırmalar neticesinde projenin hayata geçirilebilmesi için 730.000 Lira'dan 950.000 Lira'ya kadar bir sermayeye ihtiyaç olduğu anlaşılmıştı. Söz konusu olan sermaye şirket tarafından Hazine-i Hassa-i Şahane'ye verildiği takdirde senelik faizi ve diğer masrafları 53.000 Lira olmak üzere Osmanlı Devleti tarafından 40 yılda geri ödenecekti. Yapılan hesaplamalara göre Karaviran Gölü'nün kurutulması tahminen senelik 30.000 Lira'ya mâl olacaktı. Karaviran Gölü'nün kurutulmasından sonra meydana çıkacak arazinin kullanılmasından ise senelik tahminen 100.000 Lira fazla aşar geliri elde edilecekti. Böylece senelik faizi ve diğer masrafları olan 53.000 Lira öndikten sonra bile devlete 40.000-50.000 Liraya kadar para kalacağı tahmin ediliyordu. Sulanabilecek alanların ve arazinin artmasının yanında proje, halkın sağlığı için de önemli olacaktı. Karaviran Gölü, Çarşamba Çayı ve ovasında oluşan kötü hava dağılacak ve böylece bu havadan dolayı meydana gelen bulaşıcı hastalıkların önüne geçilmiş olacaktı<sup>440</sup>. Bunun sonucunda ise nüfusun artması bekleniyordu. Nüfus artışıyla birlikte bölgede bir hareketlilik olacaktı. Proje'nin diğer bir faydası ise demiryolu gelirleriyle ilgili olacaktı. Bölgedeki hareketlilik ve ekili alanın fazla olması, dolayısıyla hasadın fazla olması demiryolu gelirlerini de etkileyecekti. Şirket, demiryolu gelirlerinin ilk etapta 240.000 Lira'yı

---

<sup>438</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 18.7.1906.

<sup>439</sup> HADB-OR 1010, Berlin 25.7.2006.

<sup>440</sup> Hazine tarafından sulama projesiyle alakalı padişahı bilgilendiren bir evrakta da, Karaviran Gölü ve Çarşamba Çayı vadisinde mütevellî hastalıklardan dolayı memurin-i fenniye ile ustaların fazla ücret talep ettikleri ifade edilmektedir. BOA, Y.PRK.HH, nr.301/58, 10 Recep 1325 (19 Ağustos 1907). Daha sonraki yıllarda da açılan kanal boylarında vuku bulan hastalıklarla mücadele için tedbirler alınmıştır. BOA, DH.UMVM, nr.73/45, 22 Rebiülevvel 1336 (16 Aralık 1917).



geçeceğini ve giderek bu rakamın artacağını tahmin ediyordu. Böylece maliyeye çeşitli vergiler de girmiş olacaktı<sup>441</sup>.

Bu projeye, Beyşehir Gölü'nden Konya Ovası'na kadar kanallar açılacak ayrıca Karaviran Gölü de kurutularak ortaya çıkan arazi ziraatta kullanılacaktı. Osmanlı yöneticileri tarafından Karaviran Gölü'nün kurutulması sonucunda ortaya çıkacak olan arazinin hazineye verilmesi halinde bütçeye büyük bir kâr getireceği hesaplanmıştı<sup>442</sup>. Beyşehir Gölü'nden Konya Ovası'na kadar kanallar açılarak 500.000 dönüm arazi ile kurutulan Karaviran Gölü'nden meydana çıkarılacak olan 80.000 dönüm arazinin sulamasının yapılması hedefleniyordu. Bu çalışmaların yanında gerekli olan ebniye (binalar), yollar ve telgraf hatları da inşa edilecekti. Bütün bu çalışmaların maliyetinin 748.000 Lira'dan 858.000 Lira'ya kadar olacağı hesaplanmıştır. Masrafların artması halinde Osmanlı Devleti yukarıda verilen rakamlardan fazlasını kabul etmemektedir. Almanlar ise sürekli Osmanlı yöneticilerine farklı taleplerle ve farklı tekliflerle geliyorlardı. Komisyon tarafından bu bölgeye muhacir iskân edilmesi ve arazinin daha geniş biçimde ziraata açılması kararlaştırılmıştı. Şirket yetkilileri tarafından, yıllık 66.500 Lirayı bulan faizin arazinin tamamen ziraata açılmasıyla bile en fazla 30.000 Lira getireceği ve faizin ödenmesine yetmeyeceği ifade ediliyordu. Şirket yetkilileri aşar gelirlerinin fazlasının yıllık taksitlerin ödenmesinde kullanılmasını ve yetmediği takdirde eksik kalan kısmının hazineden tamamlanmasını talep ediyorlardı. Hazine-i Hassa ise 40 yıldan sonra hazineye kalmak üzere iskân olunacak olan 80.000 dönüm Karaviran havzasından başka arazi-haliyeden (boş kalmış, kullanılmayan arazi) 100.000 dönüm kadarının da Hazineye bırakılması hususunda ısrar ediyordu. Hazineye kaldığı takdirde yukarıda bahsedilen 240.000 Lira demiryolu gelirlerinin haricinde yaklaşık ilk etapta 18.000 Lira kadar da arazi vergisi ve diğer gelirler tahsil edilerek hazinenin geliri 258.000 Lira'ya çıkacaktı<sup>443</sup>.

Anlaşma daha imzalanmadan önce Osmanlı maliyesi Konya Valiliği'nden projenin hazineye getirisinin ne olacağıyla ilgili bir rapor hazırlamasını istemiş ve

---

<sup>441</sup> BOA, Y.PRK.HH, nr.38/4, 16 Rebiülevvel 1325 (29 Nisan 1907).

<sup>442</sup> BOA, Y.PRK.HH, nr.38/16, 17 Recep 1325 (26 Ağustos 1907).

<sup>443</sup> Bk. Konya Ovası sulaması hakkındaki sözleşme maddeleri: BOA, Y.PRK.HH, nr. 39/76, tarihsiz; HADB-OR 1011, Vorverhandlungen Bewässerung der Konia Ebene III.

valilik de bu doğrultuda raporunu sunmuştur. Rapora göre sulanabilecek alanlar üçe ayrılmış:

- 1) 125.000 hektar olarak tahmin edilen, devlete ait kullanılmayan arazi.
- 2) 37.500 hektar olarak tahmin edilen miri arazi, hazineye ait olan fakat kullanılan arazi.
- 3) 20.000 hektar Suğla Gölü'nden (Karaviran Gölü) elde edilecek olan arazi.

Toplamda 182.000 hektar arazinin sulanabileceği tahmin edilmektedir. 125.000 hektar olan devlete ait arazinin 89.286 hektarına buğday ve geriye kalan 35.714 hektarına ise arpa ekilebileceği, buradan 150 bin ton buğday ve 50 bin ton arpa hasat edilebileceği ifade edilmiştir. 37.500 hektar olan miri arazinin 26.785 hektarına buğday ve geriye kalan 10.715 hektarına arpa ekilebileceği, buradan da 45 bin ton buğday ve 15 bin ton arpa hasat edilebileceği ifade edilmiştir. Son olarak Karaviran Gölü'nden elde edilecek olan 20.000 hektarlık arazinin ise 14.286 hektarına buğday ve 5.714 hektarına arpa ekilebileceği, buradan da 24 bin ton buğday ve 8 bin ton arpanın elde edilebileceği rapor edilmiştir. Toplamda 182 bin hektar sulanabilecek olan arazinin 130.557 hektarına buğday, geriye kalan 52.145 hektarına ise arpa ekilebileceği ve sonuç olarak buralardan 219 bin ton buğday ve 73 bin ton arpa hasat edilebileceği ifadesi raporda yer almıştır. Tohumluk ve ihtiyaç olan hububat ayrıldıktan sonra her bireri 15 tonluk yaklaşık 20.000 vagon hububatın Konya'dan Haydarpaşa'ya sevk edilebileceği tahmin ediliyordu. Konya valiliği tarafından hazırlanmış olan bu rapora Almanya'nın Konya'da bulunan konsolosu Dr. Loytved ulaşmış, bu bilgilerle birlikte kendisi de bir rapor hazırlayarak Almanya'ya göndermiştir. Loytved'e göre; yukarıda söz edilen bu rakamlara ulaşmak için iş gücüne ihtiyaç vardır. Hızlı bir şekilde bölgeye göç olursa bu rakamlar geçilebilir. Halk ve Konya idaresi hasretle bu Sulama Projesi'nin bitmesini beklemektedir. Konya'ya yaklaşık yıllık 750.000 Lira girdi sağlanacak ve Konya önemli bir hububat merkezi olacaktır. Ayrıca çeşitli meyvelerin yanında dut, afyon, keten tohumu gibi ürünler de ekilebilecektir. Bununla da kalmayıp çayırılık ve otlak alanların çoğalmasından dolayı bölgede hayvancılık da gelişecektir. Loytved, tahminlerini bu şekilde sıraladıktan sonra Alman sanayisinin bunları dikkate alması

gerektiğini, gelecekte burada aşırı derece hayvancılıkla ve ziraatla ilgili ürünlerin talep göreceğini ifade etmiştir<sup>444</sup>.

Anadolu Demiryolu Şirketi bu işten kendisine düşen masrafları karşılamak amacıyla 135.000 yeni hisse senedi çıkarmış bu hisselerin ise ileride bedellerini demiryolu nakliyesinin artması sonucu fazlasıyla karşılayacağını hesaplamıştır. Osmanlı hazinesi de Konya sulama tesisleri için 800 bin Sterlin tutarında tahvil çıkarmıştır. Bunların karşılığının ise demiryolundan düşecek teminat akçelerinden, Konya ilinden sağlanacak vergilerden, sulanan bu toprakların kira ve satış bedellerinden sağlanabileceği düşünülmüştür<sup>445</sup>. Osmanlı Devleti ise senetlerin artırılmasını pek arzu etmiyordu. Buna karşın Deutsche Bank Müdürü Gwinner Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 12.7.1906 tarihinde Berlin'den yazmış olduğu bir yazıda, dünyanın her tarafında şirketlerin istedikleri gibi ve istedikleri kadar kendi sermayelerini artırmabileceklerini, istedikleri kadar hisse senedi satışa sunabileceklerini ifade ediyordu. Yazının devamında da kendilerinin Türklere bu imkânları hediye ettiklerini, onlara yalvarmayacaklarını ve arkalarından koşmayacaklarını bildiriyordu<sup>446</sup>. Yine Berlin'den Anadolu Demiryolu Şirketi'ne gönderilen 17.7.1906 tarihli bir yazıda, sulama projesinin tamamen Almanların parasıyla yapıldığı ve sulamanın bittikten sonra Sultan'ın emrine verilecek olması ifade edilmiştir. Şayet sadece para düşünülseydi, Almanların da Fransızlar gibi sadece yüksek kilometre garantili demiryolları yapacakları yazılmıştır. Aynı yazıda Türklerin ekonomi bilgilerinin çocukça olduğu, oysaki hisse senetlerinin yükseltilmesinin kendilerine de fayda sağlayacağı ifade edilmiştir. Türklerin kendilerine daha fazla imkân sağlamama durumunda sulama projesine devam etmeyecekleri de yine aynı yazıda ifade edilmiştir<sup>447</sup>. Fakat her şeye rağmen Babiâli, şirkete ait hisse senetlerinin tedavüle çıkması sonucunda başkalarının eline geç

---

<sup>444</sup> HADB-OR 1010, Konya 8.10.1907.

<sup>445</sup> Earle, age., s.110.

<sup>446</sup> HADB-OR 1010, Berlin 12.7.1906.

<sup>447</sup> HADB-OR 1010, Berlin 17.7.1906.

İlk başlarda böylesine tehditkâr olan Deutsche Bank ve Şirket yetkililer daha sonraları Sultan'ın Sulama Projesi'ni ve Bağdat demiryolu işlerini Alman firmalarına vermemesi durumunda İngiltere'den hemen para bulabileceğini ifade ediyorlardı. (HADB-OR 1010, Berlin 5.8.1907.)

endişesiyle bunu kabul etmiyordu. Buna karşın Almanlar hisse senetlerinin Deutsche Bank'ta saklanacağı ve tedavüle çıkartılmayacağı teminatını vermişlerdir<sup>448</sup>.

Anadolu Demiryolu Şirketi yetkilileri tarafından 14 Eylül 1907 tarihinde Berlin'e yazılan bir yazıda, anlaşmanın Almanların istediği gibi olduğundan, fakat Sultan'ın onların sabrını denediğinden, onları hala beklettiğinden, başkalarını bekletmekten keyif aldığından, biraz daha sabır sonucu kesin sonuca varılacağından söz edilmektedir<sup>449</sup>. İki gün sonra 17 Eylül 1907 tarihinde gönderilen başka bir yazıda ise sermaye yükseltilmesinin halledilemediği fakat Sultan'ın Beyşehir Gölü Sulama Projesi'ne irade verdiği ifade edilmektedir. Ancak şu zamana kadar proje ile ilgili evrakların ve iradenin saraydan çıkmadığı, Türklerin bu tür gecikmeleri adet haline getirdikleri de anlatılmıştır<sup>450</sup>. Daha sonra 29 Ekim tarihinde Berlin'e gönderilen başka bir yazıda Ramazan ayı olmasına rağmen Sulama Projesi'nde biraz daha yol kat edildiği ifade edilmiş<sup>451</sup> ve 15 Kasım'da gönderilen diğer bir yazıda ise anlaşmanın sağlandığı, fakat imzaların 27-28 Kasım gibi atılabileceği bildirilmiştir<sup>452</sup>.

Uzun süren müzakerelerden sonra 23 Kasım 1907 (17 Şevval 1325) tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı hükümeti arasında Karaviran Gölü'nün kurulması ve Konya Ovası'nın sulanabilmesi için bir sistemin kurulması konusunda anlaşma sağlanmıştır. Osmanlı hükümeti adına Maliye Nazırı Mehmed Ziya Paşa ve Şirket adına ise Genel Müdür Edward Huguenin anlaşmayı İstanbul'da imzalamışlardır<sup>453</sup>. 19,6 milyon Frank maliyetli bu proje 6 yıl içerisinde bitirilecekti. Böylece proje bittikten sonra çok daha büyük alanlar ekilip dikilebilecek ve ova daha verimli hale gelmiş olacaktı. Yapılan anlaşma 20 maddeden ibaretti, fakat buna ilave olarak 60 maddelik bir de inşaat şartnamesi hazırlanmıştır. Sözleşme maddelerinin ve şartnamenin özeti şöyledir:

---

<sup>448</sup> BOA, Y.PRK.HH, nr. 38/4, 16 Rebiülevvel 1325 (29 Nisan 1907).

<sup>449</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 14.9.1907.

<sup>450</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 17.9.1907.

<sup>451</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 29.10.1907.

<sup>452</sup> HADB-OR 1010, Kostantinopel 15.11.1907.

<sup>453</sup> Anlaşma ve anlaşma maddeleri için bk. BOA, Y.PRK.HH, nr. 39/76, tarihsiz; HADB-OR 1011, Vorverhandlungen Bewässerung der Konia Ebene III.

**Madde 1:** Beyşehir Gölünden kanallar açılarak Konya Ovasına su verilecektir. Karaviran Gölü kurutularak ortaya çıkan 80.000 dönüm arazi tarıma kazandırılacak ve sulaması yapılacaktır. Osmanlı hükümeti bu işin yapımını Anadolu Demiryolu Şirketi'ne havale etmiştir ve Şirket de işin yapılmasını taahhüt etmiştir. Bu işlerin yapılabilmesi için gerekli harita ve projeler şirket tarafından hazırlanacaktır.

**Madde 2:** Hazırlanan harita ve projeler 1 ay içerisinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edilecektir. Nezaret 3 ay içerisinde bu projeyi ve haritaları inceleyecek gerek görürse değişiklik yapabilecektir. 3 ay içerisinde şirkete bilgi verilmezse şirket kendi sunduğu projenin kabul edildiğini varsayarak işe başlayacaktır.

**Madde 3:** Şirket bu işi 6 yılda bitirmeyi taahhüt etmiştir. Elde olmayan sebeplerden dolayı gerçekleşecek gecikmeler Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yazılı olarak bildirilecektir. Böyle durumlarda gecikme süresi, taahhüt edilen bitiş tarihine ilave edilecektir.

**Madde 4:** İş, hükümetin tayin edeceği bir veya birkaç komiser tarafından teftiş edilecektir. Şirket, her yıl teftiş masraflarının karşılanabilmesi için Ticaret ve Nafia Nezaretine 250 Osmanlı Lirası ödeme yapacaktır.

**Madde 5:** Yapılacak iş için gerekli taş ve kumun çıkartılabilmesi için ihtiyaç duyulacak devlete ait arazi bedelsiz olarak şirkete verilecektir. Şahıslara ait arazilere ihtiyaç duyulması halinde Ticaret ve Nafia Nezareti usulüne uygun olarak arazileri istimlak edecek ve Şirket'e verecektir. Araziler 3 ay içerisinde teslim edilmezse gecikme süresi kadar işin bitirilme tarihine süre ilave edilecektir.

**Madde 6:** İnşaat için gerekli bütün malzeme, makine v.s ister Osmanlı ülkesinden temin edilsin ister dış ülkelerden, her türlü vergiden muaf tutulacaktır.

**Madde 7:** İşin yapılmasında gerekli olan odun ve kereste devlete ait ormanlardan kesilebilecek, ancak şirket bunların vergilerini ödeyecektir.

**Madde 8:** İşletmeye açılacak hale gelen bölümler Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tayin edilen bir komisyon tarafından incelenecek, gerekirse geçici de olsa kabul edilecektir. Geçici kabulden bir yıl sonra şartnameye uygunluğu tekrar

incelenecek ve kesin kabul işlemleri başlatılacaktır. Kesin kabul tarihinden itibaren 5 yıl süreyle masrafları devlet tarafından karşılanmak şartıyla şirket, tesislerin bakımını ve onarımını gerçekleştirecektir.

**Madde 9:** Polis, jandarma ve zabıta memurlarının kalacakları barakalar Şirket tarafından ücretsiz inşa edilecektir.

**Madde 10:** Haberleşme için şirket bir telgraf hattı kuracak ve bu hat kesinlikle özel haberleşmelerde kullanılmayacaktır. İş bitimi sonrası ise bu hat bütün donanımıyla birlikte Osmanlı hükümetine teslim edilecektir.

**Madde 11:** Şirket, çalıştıracığı memurları, ameleleri ve iş için gerekli bütün eşyayı bedelsiz olarak Anadolu Demiryolu ve Bağdat Demiryolu katarlarıyla nakledebilecektir. Mektup ve postalar da masrafsızca nakledebilecektir. Çalışanların mektup ve postaları ise ücrete tabi olacaktır.

Osmanlı hükümeti ortaya çıkacak olan yeni arazilere Müslüman muhacirleri yerleştirmek üzere köyler kurmak isterse, şirket, bu konuya ilişkin binalara gerekli malzemeyi, memur ve ameleleri Demiryolu Şartnamesi'nde belirtilen tarifenin yarısı kadar bir ücretle nakledecektir.

**Madde 12:** Bu maddede işin maliyeti ile ilgili bilgiler yer almaktadır. İşi yapanın Almanlar olmasına rağmen para birimi Fransız Frank'ı olarak bildirilmiştir. Toplamda 19.500.000<sup>454</sup> Fransız Frank'ı maliyet çıkmıştır. Fakat anlaşmaya göre çıkan rakam üzerinden % 4 tenzilat yapılacaktır.

---

<sup>454</sup> İşin tutarını Osmanlı Altın Lirası (Reşat Altını) cinsinden hesaplamak da mümkündür. 1 Osmanlı Altın Lirası 100 Kuruş yapmaktaydı. Yapılan araştırmalara göre, o günlerde 4,5 Kuruş = 1 Fr. (Fransız Frank'ı) değerindedir. Buna göre 1 Osmanlı Altın Lirası = 22,2 Fr. yapmakta. Böylece 19.500.000 Frank'ın karşılığı (19.500.000 ÷ 22,2 = 878.378) 878.378 Osmanlı Altın Lirası yapmaktadır. Çeşitli kaynaklarda bu iş için 800.000 Osmanlı Altın Lirası harcandığı belirtilmektedir. Keşif bedeli üzerinden %4 tenzilat yapıldığı takdirde işin maliyeti 840.000 Osmanlı Altın Lirası tutmaktadır. (Bk. Bildirici, age., s.94.)

Tablo 10: Beyşehir Gölü Sulama Projesi anlaşma maddeleri içerisinde yer alan maliyet tablosu.

Madde	Yapılacak İş	Fiyat (Frank)	Toplam (Frank)
<b>1.</b>	Beyşehir Göl'ü çalışmaları:	50 (metresi)	50.000
	a) Beyşehir Gölü sularını tutmak için 1.000 m. uzunluğunda büyük bir set yapmak.	200 (metresi)	200.000
	b) Beyşehir Gölü'nde 1.000 m kanalin kazılması.		
	c) Beyşehir önündeki su bentleri (Regülatör):		
	Suların tahliyesi.....190.000 Fr.		
	Temel inşaatı.....150.000 Fr.		600.000
	kemerlerin ve duvarların inşası.....185.000 Fr.		
	Makine aksamı.....60.000 Fr.		
	Mağaza (Depo inşası).....15.000 Fr.		
	-----		
	-----		
		600.000	
	Fr.		
<b>2.</b>	Beyşehir ve Çarşamba Çaylarının ıslahı ve tanzimi. (60 km.)	21.000 (kilometresi)	1.260.000
	10 adet		
	a) köprünün tamir ve		
	b) bir köprünün tamiri ve üç köprünün inşası, 37 km. uzunluğunda Çarşamba Çayı ıslahı, iki adet suni şelale, 14 adet sel geçidi inşası.	28.725 (kilometresi)	1.062.825
	c) Apa (Epya) köprüsünden demiryolu	16.075	

	hattına kadar olan çayın (3 km.) ıslahı ve yeni köprü inşası ve üç adet yeni köprü inşası.	(kilometresi)	851.975
	d) Demiryolunun kuzeydoğusunda 25 km. uzunluğunda kanal kazımı.	9.600 (kilometresi)	240.000
<b>3.</b>	Karaviran havzası etrafından dolaşıp Balıkova Bağazı'ndan geçerek inşa edilen yeni kanal vasıtasıyla bu çayların birleştirilmesi, setlerin ve tahliye kanallarının yapımı.		
	a) 3 köprü'nün tamiri, sellerin önlenmesi için üç yerde set inşası Karaviran havzasını dolaşan 30 km. uzunluğunda kanalın kazılması.	87.000 (kilometresi)	2.610.000
	b) Sellerin engellenmesi için 4 adet suni şelale ve setlerin yapımı, 4 adet yeni köprü'nün inşası, Balıklıova vadisinde 20 km. uzunluğunda kanal inşası.	56.260 (kilometresi)	1.125.200
<b>4.</b>	Konya Ovası'nda kanalların açılması. 2. ve 3. derecedeki kanallarla tahliye kanallarının yapımı, setler, yollar küçük köprüler ve iki adet büyük su mecrasının yapılması.		
	a) Birinci kısım (Kuzeybatıda)		
	1) Ana kanalın açılması.....250.000 dönüm	14.75 (dönümü)	3.687.000
	2) Yapıların inşası.....250.000 dönüm	7.25 (dönümü)	1.812.500
	b) İkinci kısım (Güneydoğuda)		
	1) Ana kanalın açılması.....250.000 dönüm	10.25 (dönümü)	2.562.500
	2) Yapıların inşası.....250.000 dönüm	6.75 (dönümü)	1.687.500



5.	Karaviran havzasındaki çalışmalar. Ana kanal ve 2. dereceden kanalların açılması, büyük tahliye kanalıyla kurutma kanalının yapımı, setlerin, yolların, küçük köprülerin yapımı.	12.25	980.000
	a) Kanalların açılması .....80.000 dönüm	(dönümü)	520.00
	b) Yapıların inşası.....80.000 dönüm	6.50 (dönümü)	
6.	Diğer işlerin yapımı.		
	a) Mühendis ve memurlar için binaların yapımı	.....	150.000
		.....	100.000
	b) Telgraf hattının yapılması	Genel Toplam	19.500.000

**Madde 13:** İşin tamamen bitirilmesinden sonra ve geçici kabul işlemlerinin yapıldığı tarihten başlayarak tahakkuk edecek meblağ yıllık %5 faiz ve 1.072 resülmal ödemesi yapılacak, toplam borç 35 yıl içerisinde ödenecektir. Bu maddede ödemenin hangi gelirlerden yapılacağı da yazılmıştır.

**Madde 14:** Bir önceki maddede yazılı olan gelirler yıllık taksitleri karşılamaya yetmediği takdirde Osmanlı hükümeti eksik kalan kısmı diğer gelirlerden tamamlamayı taahhüt etmiştir.

**Madde 15:** Yine ödemeye ilgili bir maddedir.

**Madde 16:** Bu madde de ödemeye ilgilidir, fakat ilave olarak Osmanlı Devleti'nin, hesabı 35 yıldan önce de istediği zaman kapatma hakkına sahip olduğu ifade edilmiştir.

**Madde 17:** İşin devam ettiği sürece ahalinin buralara gelip gitmesinde bir aksaklık yaşanmaması için gerekli bütün tedbirleri şirket alacaktır. Yapılan işler herhangi bir su taşkına sebep olmadan yapılacaktır.

**Madde 18:** Meydana gelecek herhangi bir itilafa ve davaya Osmanlı Devleti mahkemeleri bakacaktır.

**Madde 19:** Şirket, bu anlaşmayla taahhüt ettiklerini başkasına devredemeyecektir.

**Madde 20:** Şirket, Osmanlı Devleti'nde ilgili olan bütün dairelerle Türkçe olarak haberleşecektir.

Yukarda ifade edilen 20 maddenin yanında daha ayrıntılı olan 60 maddelik bir de şartname hazırlanmıştır. Söz konusu olan şartname 5 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, sözleşmenin konusu ile ilgilidir. Bir maddeden oluşur, ancak kendi içinde ayrıca 11 madde mevcuttur. İkinci bölüm, 2. maddeden 16. maddeye kadar olan kısmı kapsamakta ve işin nasıl yapılacağı hakkındadır. Üçüncü bölüm, inşaat malzemelerinin nerelerden, nasıl tedarik edileceği, cinsi ve hazırlanış şekli hususundadır. 17. madde ile 31. madde arasını kapsamaktadır. Dördüncü bölüm, genel hükümlerle ilgilidir ve 32. madde ile 59. madde arasını kapsamaktadır. Son bölüm olan beşinci bölüm ise, bir maddeden ibarettir ve işlerin yürütülmesiyle ve programla alakalıdır. Özetle söz konusu olan şartname aşağıda olduğu gibidir:

**1. Bölüm:** Proje, Konya Vilayeti sınırları içindeki Beyşehir Gölü sularını setler ve kanallar vasıtasıyla Konya Ovası'na akıtma, orada ayırım ve dağıtım yapılarak ovayı sulama ve Karaviran (Suğla) Gölünü kurutma işlerinin tümünü kapsamaktadır.

Beyşehir Gölü'ne bentler çekilecek, 1000 m. uzunluğunda bir kanal açılacak, Beyşehir ve Çarşamba Çaylarının yaklaşık 175 km. uzunluğunda yapılması gereken tanzim ve tefsiye işleri yapılacaktır. Karaviran Gölü etrafında kanal açılacak, kanal Balıklı Ova'dan geçecek, Beyşehir ve Çarşamba Çayları kanalla birleştirilecek. Karaviran havzasında 1., 2. ve 3. dereceden kanallar açılarak su tahliye edilecektir. Çaylar üzerinden ahalinin kolay geçebilmesi için mevcut 14 köprü onarılacak ve yeni 11 köprü yapılacaktır. İrva ve iska edilecek arazide gerekli yollar ve köprüler yapılacaktır. Bekçi kulübeleri, depolar ve memurların ikameti için gerekli yapılar inşa edilecektir.

**2. Bölüm:** Bu bölüm 2. madde ile 16. maddeler arasını kapsamaktadır. Bu maddeler yapılacak işler hususundadır. Bu bölüme göre; Beyşehir Gölü'nün sığ

yerlerine setler yapılacak, dolgular homojen olacak, setlerin orta kısmı kil olacak, diğer kısımları ağaç, çayır ya da taş kaplama olacaktır. Söz konusu yapılacak olan 1000 m. kanalın eni 60 m. ve boyu 1,5 m. olacaktır. Kış aylarında suların kanala gidişini önlemek ve yaz aylarında suların düzenli verilmesini sağlamak için regülatör (vana) yapılacaktır. Regülatör'ün uzunluğu 55 m. olacak ve 1,5 m. aralıklarla 15 adet gözü bulunacaktır. Böylece regülatör, saniyede 30 metreküp su sevk edebilecektir. Gözleri birbirinden ayırmak için aralarına 14 ayak inşa edilecek, ayakların üzerlerine kemerler oturtulacak ve gözlerin kapakları olacaktır. Kemerlerin üzeri, düzgün kesme taşlarla kaplanacak ve ayrıca üzerinde korkuluklar olacaktır.

Beyşehir Gölü suları tutulduğu için doğal olarak Karaviran Gölü'ne akan sular azalacaktır. Karaviran Gölü sularını daha da azaltmak için kanal yapılacaktır. Bunun yanında kurutulan arazinin korunması ve sulanabilmesi için kanallar açılacaktır. Alibeyhüyüğü'ne de bir regülatör yapılacak ve bu regülatörle Konya Ovası'nın Bağdat Demiryolu'nun sağ tarafından bulunan kısmı sulanacaktır. Postalcıkta da bir regülatör bulunacak ve bu regülatör demiryolunun sol tarafında bulunan iki kanala su verecektir. Asli kanallardan 2. derece kanallara su vermek için kapaklar yapılacak ve buralara da 3. derece kanallara su vermek için kapaklar yerleştirilecektir. Ayrıca asli kanalların temizlenmesi için de yine kapaklar yapılacaktır. Kanalları demiryolunun altından geçirebilmek amacıyla bu bölgelere sifonlar yerleştirilecektir. Söz konusu olan imalatın tamamı beton, kargır ve demir borulardan yapılacaktır.

Balıkli Ova'da yapılacak olan kanal Karaviran havzasını kısmen dolaşarak Çarşamba ve Beyşehir Çaylarını birbirine bağlayacaktır. Kanal saniyede 15 metreküp su isale edecek şekilde yapılacak, dağın eteğini takip eden kanal, Saray köprüsünden geçerek Balıklı Ova Boğazı'na dâhil olacak, daha sonra Bozkır'dan gelen Çarşamba Çayı'na katılacaktır. Bu kanalın uzunluğu yaklaşık 51 km. olacaktır. Çalışma esnasında çıkacak olan toprak ve diğer hafriyat setlerin v.s yapımında kullanılacaktır.

Bu bölümün 12. maddesi köprülerin inşaatına ayrılmış bir maddedir. Beyşehir ve Çarşamba çayları üzerinde var olan köprüler sıralanmıştır. Bu maddede, bu köprülerin bazılarının yıkılıp yerlerine yenilerinin yapılması, bazılarının tadil

edilerek kısmen korunması, bazı köprülerin de yeterli olduğundan dolayı aynen korunması ön görülmüştür.

1. Beyşehir Köprüsü: Bu köprü yıkılıp yerine yukarıda bahsedilen regülatör yapılacaktır.
2. Avdancık Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
3. Avdancık ikinci Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
4. Pektemir Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
5. Karahisar Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
6. Bada Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
7. (Evrey) Avras Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
8. (Gevrekli) Körüklü Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
9. Karabulak Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilavelere yapılacaktır.
10. Kilisecik Köprüsü: Korunacak fakat birleştirme kanalı üzerine yeni bir köprü inşa edilecektir.
11. Kilisecik Köprüsü yakınına yeniden başka bir köprü yapılacaktır.
12. Burada bulunan kanal üzerine başka bir köprü daha inşa edilecektir.
13. Saray Köprüsü: Mevcut büyüklüğü yeterli olduğundan bu köprü de korunacaktır.
14. Balıkova Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
15. Bademli Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
16. Sopran Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
17. Karaca Ardıç Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
18. Bavuk Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
19. Goca Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
20. Belkuyu Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
21. Apasaraycık Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilaveler yapılacaktır.
22. Apa Köprüsü: Genişletilerek yeniden inşa edilecektir.
23. Yıkık Köprüsü: Yeni köprü olarak inşa edilecektir.
24. Dineksaray Köprüsü: Aynen kalacak, gerekli ilaveler yapılacaktır.
25. Balçıkhisar Köprüsü: Yeniden inşa edilecektir.
26. Yaylalar Köprüsü: Alibeyhöyük Yaylasında bulunan bu köprü yeniden inşa edilecektir.
27. Tavşan Köprüsü: Aynen kalacaktır.
28. Karaman Köprüsü: Mevcut haliyle muhafaza edilecektir.

29. Demiryolu Köprüsü: Bağdat Demiryolu'nun 45,3 kilometresinde bulunan köprü aynen kalacaktır.

30. Seyid Köprüsü: Aynı şekilde kalacaktır.

Köprülerin yapımı esnasında çalışmalar, ahalinin geliş gidişini engellemeyecek, ulaşımı aksatmayacak şekilde gerçekleştirilecektir. Yapılacak olan yeni köprülerin döşemelerinin genişliği 3,5 m. den 4,5 m. ye kadar olacak, genellikle demir kirişler kullanılacak ve temeller betondan olacak ve dış kısımları kırma taşlarla muhafaza edilecektir. Asli kanalın Çarşamba Çayı üzerinden geçeceğinden, Çarşamba Köprüsü yakınlarına 35 m. uzunluğunda ve 9,5 m. genişliğinde bir su kemeri yapılacaktır. Dört ayak üzerinde olacak olan bu kemerin döşemesi de kargırdan yapılacaktır.

**3. Bölüm:** Bu bölüm şartnamenin 17. maddesinden 31. maddesine kadar olan kısmı ihtiva etmektedir. İnşaat malzemelerinin cinsi ve nerelerden tedarik edileceği hususundaki maddeleri içermektedir. Bu bölüme göre; inşaat esnasında gerekli bütün malzeme, alet-hırdavat v.s hepsini şirket temin edecektir. Her türlü malzemenin işe uygun olarak en iyi cinsten olması gerekmektedir. Harç için kumlar şirketin seçeceği ocaklardan temin edilecek, çakmak taşı cinsinden köşeli olacaktır. Gerekirse kum, büyük ve küçük tanelerinin ayrılması için elekten geçirilecektir. Bu çakıllar ya da kırma taşlar betona karıştırılmadan yıkanmalı ve her türlü maddeden arındırılmalıdır. Kaldırımlar için kullanılacak taşlar sert ve donmayacak şekilde olmalıdır. Gerekli olan bütün taşlar da şirket tarafından seçilecek olan taş ocaklarından ve ocakların en sert tabakalarından çıkartılacaktır.

Gerekli tuğlalar memlekette bulunan ya da ileride kurulacak olan en iyi tuğla ocaklarından getirilecektir. Tuğlaların sert olması ve düzgün kırılabilmesi önemlidir. Az su çekmesi ve düzgün görümlü olması gerekmektedir. Kereste için kesilecek olan ağaçlar mutlaka kış mevsiminde kesilmelidir. Ağaçlarda, dondan dolayı çatlaklar, bereler ve budak olmayacak, dış kabukları soyulmuş olacaktır. Çam ağaçları da mutlaka reçineli olmalıdır. Su kireci ve gerekli çimento şirket tarafından seçilmiş, ülkede bulunan en iyi ocaklardan ve en tanınmış fabrikalardan temin edilecektir. Dökme demir, tunç, somonlu vidalar ve bina direkleri en iyi cinsten olacak ve şirket tarafından seçilecek en iyi fabrikalardan getirtilecektir.

**4. Bölüm:** Bu bölüm genel hükümlerle ilgili maddeleri ihtiva etmektedir ve 32. madde ile 59. maddeler arasında kapsamaktadır. İşin nasıl icra edileceği hususunda bilgiler yer almaktadır. Bu bölüme göre; binalar onaylanmış projeye göre detayları uygun olarak yapılacaktır. Kargır inşaatta (taş, harç ve betondan yapılan yapı) kullanılacak harçlar iki çeşittir. Birinde kum ve su, su kireci ile karıştırılacak, diğerinde ise kum ve su, çimento ile karıştırılacaktır. Kullanılan yerin özelliğine göre 1 metreküp kum için su kireci miktarı 250-400 kilogram, çimento miktarı ise 400-700 kilogram arasında olacaktır. Su sızdırması söz konusu olmayan yerler de su kireci, su sızdırması söz konusu olan yerlerde ise çimento bağlayıcı olarak seçilecektir. Her iki halde de harç çok iyi karıştırılmış olacak ve harca, uygun miktarda su katılmış olacaktır. Önemli olmayan yerlerde 2 hacim su kireci ile 3 hacim çakıl taşı karıştırılmak suretiyle beton yapılacaktır. Önemli olan yerlerde ise 1 hacim çimento ile 3 hacim kum ve 7 hacim çakıl veya kırma taş beton için ölçü olacaktır. Su sızdırması söz konusu olduğunda 1 hacim çimento, 2 hacim kum, 5 hacim çakıl taşı ölçü olarak ele alınacaktır. Kuru olarak karıştırılan beton bu şekilde yerine nakledilecek ve 30 cm. lik tabakalar halinde yerine serilecek ve tokmaklanacaktır.

**5. Bölüm:** Beşinci bölüm bir maddeden oluşmakta ve işlerin kademeli olarak ilerlemesi hususundadır. Bu maddeye göre; her altı aya bir yapılan işlerin dökümü çıkarılacak bu dökümde yapılan işin yapılacak işe göre yüzde oranı belirtilecektir. Böylece hak ediş raporları düzenlenebilecektir.

Anlaşma imzalandıktan sonra, anlaşmanın sağlanmasında büyük emeği olan Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürü Huguen'in, Deutsche Bank tarafından 100.000 Fr. (81.500 Mark) ile ödüllendirileceği bildirilmiştir<sup>455</sup>. Bu ödül bile, Deutsche Bank'ın söz konusu olan Sulama Projesi'ne ne kadar önem verdiğini tek başına göstermeye yetmektedir.

Projeyi teferruatlı bir şekilde görüşmek üzere, projenin başmühendisi Waldorp ve Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürü Huguenin Aralık ayının başında Philip Holzman Şirketi'nin genel merkezine yani Frankfurt'a çağrılmışlardır. Burada proje

---

<sup>455</sup> HADB-OR 1011, Berlin 2.12.1907.

raporları incelenmiş ve Mühendis Waldorp'a şirketin inşaat müdürlüğü teklif edilmiştir. Waldorp ise, bu işi tek başına yürütecek kadar kendisinin yeterli tecrübeye sahip olmadığını ifade etmiş, işin yapımını uzun zamandan beri tanıdığı ve bölgede birlikte çalışmalar yaptıkları Laporte isimli şirkete devretmeyi teklif etmiştir. Böyle bir durumda inşaatın yapımı için yeni bir şirketin kurulmasına gerek kalmadan doğrudan Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Laporte ile bağlantıya geçmesi yeterli olacaktı. Daha önce Waldorp ile Laporte Firması arasında görüşmeler olmuş ve Laporte bu proje için yaklaşık 3 milyon Frank ücret talep etmişti. Philipp Holzmann Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Rise ise bu fiyat üzerinden %10 indirim yapması halinde Laporte ile anlaşma sağlanabileceğini Waldorp aracılığıyla bildirmiştir. Diğer bir konu ise inşaatın ilk etapta küçük parçalar halinde taşeron firmalara verilmesiydi. Böyle bir durumda ise Waldorp denetleyici görevi üstlenecekti, fakat o zaman da Waldorp'un yanında birçok tecrübeli teknik elemanın işe alınması gerekecekti. Bu durumda ise maliyetlerin artması söz konusuydu. Bu görüşmeleri ve gelişmeleri şirketin Yönetim Kurulu Başkanı Rise, Deutsche Bank Müdürü Arthur Gwinner'e rapor etmiştir. Rise, bu konuları görüşüp bir karara bağlamak için 18.12.1907 tarihinde Huguenin ve Waldorp ile birlikte Berlin'e Deutsche Bank'a gelmek istediklerini bildirmiş ve Deutsche Bank Müdürü Gwinner'den randevu talep etmiştir<sup>456</sup>.

Yukarıda bahsedilen görüşmelerden sonra "Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-Ebene" yani "Konya Ovası Sulama Şirketi"nin kurulmasına karar verilmiştir. Konya Ovası Sulama Şirketi, 40 maddeden oluşan 17 sayfalık bir tüzük<sup>457</sup> hazırlamış ve Philip Holzmann Şirketi'ne sunmuştur. Philip Holzmann Şirketi'nin hukuk müşaviri Dr. Pieper tüzüğü inceledikten sonra 13 sayfalık bilirkişi raporu hazırlamış ve bu rapor bilgilendirilmek amacıyla Deutsche Bank'a gönderilmiştir<sup>458</sup>. Yine aynı gün, 8 Ocak 1908 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi ile Konya Ovası Sulama Şirketi arasında 11 maddeden oluşan 9 sayfalık bir anlaşma

---

<sup>456</sup> HADB-OR 1011, Frankfurt 13.12.1907.

<sup>457</sup> Tüzük için bk. HADB-OR 1011, Satzung der Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-Ebene.

<sup>458</sup> Bilirkişi raporu için bk. HADB-OR 1011, Frankfurt 8.1.1908.

imzalanmış ve bu anlaşma da Philip Holzmann Şirketi tarafından bilgilendirilmek üzere Deutsche Bank Müdürü Gwinner'e gönderilmiştir<sup>459</sup>.

Almanların Osmanlı topraklarındaki çalışmalarına ticari anlamda bakıldığı zaman, hemen hemen bütün faaliyetlerin arkasında Deutsche Bank'ı görmekteyiz. Özellikle demiryolu yapımları için Deutsche Bank'ın isteği üzerine Philip Holzmann Şirketi'ne bağlı "Societe du Chemin de Fer Otoman d'Anatolie" yani "Anadolu Demiryolu Şirketi" kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştı. Ancak bu şirket daha sonra alınan bütün işler için kendisinin kontrolü altında başka bir şirket kurmuş ve söz konusu olan çalışmaları gerçekleştirmiştir. Örneğin; Eskişehir-Konya arası demiryolunun yapımı söz konusu olduğu zaman "Eskişehir-Konya Demiryolu İnşaat Şirketi" kurulmuş ve inşaat bu şirket üzerinden yürütülmüştür. Aynı şekilde daha sonra "Bağdat Demir Yolu Şirketi" faaliyete geçmiştir. Sulama projesi için de usul değişmemiş ve Frankfurt merkezli "Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-Ebene" yani "Konya Ovası Sulama Şirketi" kurulmuş ve faaliyetlerine başlamıştır.

Konya ovası sulama inşaatı süresince her altı ayda hak ediş raporları düzenlenmiş ve bunlar hükümetin tayin ettiği komiser tarafından denetlenmiştir. Suğla (Karaviran) Gölü'ndeki ve ikinci esas kanaldaki sulama sahası azaltılmış ve son hak ediş raporunda da görüldüğü gibi bunun yerine Simi Ovası, Karaarslan Ovası ve Konya Ovasındaki köylerin arazileri eklenmiştir. Birinci esas ana sulama kanalı 29 km düşünülmüş iken artırılmış ve 57 km ye kadar uzatılmıştır. Projenin devam ettiği esnada Alman sulama uzmanı Geheimen Gerhardt proje sahasında bir inceleme yapmak için çağrılmıştır. Gerhardt, proje sahasını, yapılacak tesisleri, kabul edilen sulama yöntemlerini, bunların maliyetlerini ve sonuçta elde edilecek tarım gelirlerini incelemiş ve verdiği raporda projeyi uygun bularak bazı tavsiyelerde bulunmuştur. Bilgi aldığı ilk kaynak olan inşaat müdürü Waldorp'un çalışmalarını takdir etmiştir.

Her altı ayda bir rapor düzenlenmesi kaydıyla toplamda 11 adet hak ediş raporu düzenlenmiştir. Bu hak ediş raporları ve ara ödemeleri aşağıda verildiği şekildedir<sup>460</sup>.

---

<sup>459</sup> Anlaşma maddeleri için bk. HADB-OR 1011, Frankfurt 8.1.1908, Bauvertrag zwischen Societe du Chemin de Fer Otoman d'Anatolie zu Constantinopel und Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-Ebene zu Frankfurt a/M.



Tablo 11: Sulama Projesi inşaatı boyunca düzenlenen hak ediş raporları.

Rapor No.	Tarih	Miktar Fr.	Önceki ile Toplamı Fr.
1	31.12.1908	1.598.137	1.589.137
2	30.6.1909	2.566.208	4.155.345
3	31.12.1909	3.174.145	7.329.490
4	30.6.1910	3.235.750	10.565.240
5	31.12.1910	2.447.220	13.012.460
6	30.6.1911	1.279.790	14.292.250
7	31.12.1911	2.060.845	16.353.095
8	30.6.1912	457.170	16.810.265
9	31.12.1912	1.412.685	18.222.950
10	30.6.1913	601.450	18.824.400
11	31.12.1913	675.600	19.500.000

<sup>460</sup> Bildirici, age., s.102.

İnşaatın yapımı esnasında proje üzerinde pek fazla değişiklik yapılmamıştır, ancak Karaviran Gölü'nde sulama yapılacak arazi 80.000 dönümden 20.000 dönüme indirilmiş ve birinci esas ana sulama kanalının boyu 29 km iken sonradan 30 km daha uzatılarak toplamda 59 km olmuştur. Sulama kanalları, bina yapıları ve diğer bütün projeler Konya Ovası Sulama Şirketi tarafından hazırlanmış ve Osmanlı hükümetince onanmıştır. Kanallar toprak olarak açılmış ve herhangi bir kaplama yapılmamıştır. Regülatörler kargır olarak inşa edilmiştir. Ana malzeme taştır. Tabanlarda beton (demirsiz) kullanılmıştır. Çok güzel estetik yapılarıdır. Bugün hizmet vermeye devam etmektedirler. Özellikle Beyşehir çıkışındaki regülatör Beyşehir'in en önemli ve güzel su anıt yapısıdır. Kanalların geçtiği mecralarda bulunan eski köprülerin bazıları aynen korunmuş, bazılarına ilaveler yapılmıştır. Yeni yapılan köprülerin bazıları eski sistemle, taş kemerli yapılmış, bazıları da yeni sistemle yapılmıştır. Bina inşaatlarına gelince, kanal boyunca bulunması gereken basit bekçi barakaları ve depolar yapılmıştır. Yapılan en önemli bina yönetim binası ile iki adet lojmandır. Yönetim binası Alman mimari anlayışıyla, kalın duvarlar üzerine ahşap döşemeler yapılmıştır. Yapı üç katlıdır. Yukarıdan bakıldığı zaman hac işareti görünümündedir. Bu yapılar bu gün hala Devlet Su İşleri Çumra Bölge Müdürlüğü tarafından, misafirhane ve lojman olarak kullanılmaktadır<sup>461</sup>. Bağlayıcı olarak çimento ve bugün artık kullanımdan kalkmış olan su kireci kullanılmıştır. Bunların nereden temin edildiğine dair her hangi bir bilgiye rastlanılmamıştır. Betonda ise çok iri çakıl tanelerinin kullanılması dikkati çekmektedir. Beyşehir Regülâtörü'nde ve sözleşmede belirtilen diğer regülatörlerde elle çalışan hareketli kapaklar kullanılmıştır. Kanalların açılmasında ise buharla çalışan makineler kullanılmıştır. Ortadan kazılan toprak yanlardan hendeklere atılmıştır. Sözleşme gereği telgraf hattı yapılmıştır. Anlaşmada elektrik enerjisi ile ilgili her hangi bir hüküm yer almamaktadır. İnşaat esnasında elektrik enerjisinden yararlanılmış mıdır, bilmiyoruz. Ancak, Şirket tarafından Orta Karaviran köyünde bırakılan odun ve mazotla çalışan iki motor Seydişehir Belediyesi tarafından kente götürülmüş ve 1926 yılında bu makinelerle Seydişehir'e elektrik verilmiştir<sup>462</sup>.

---

<sup>461</sup> Bk. Ek. 26 ve Ek. 27.

<sup>462</sup> Bk. Bidirici, age., s.106-109.

Netice itibari ile Konya Ovası Sulama Projesi'nin ilk bölümü 1911-1912 senesinde işletmeye açılmıştır<sup>463</sup>. Osmanlı Devleti'ndeki iç karışıklıklara rağmen Projenin tamamı beş buçuk senede bitirilmiş ve faaliyete geçmiştir. Sulama Projesi'nin resmi açılışı ise 1914 Nisan ayının başında gerçekleştirilmiştir. Projenin açılışı, 4 Nisan 1914 tarihli (Die Frankfurter Zeitung) Frankfurt Gazetesi'nde haber olarak yer almıştır. Gazete'de; Philip Holzmann Şirketi ve Anadolu Demiryolu Şirketinin birlikte Konya Sulama Şirketini kurdukları ve kurulan bu yeni şirketin de Abdülhamid'in izni ile işlere giriştiği ve sonuç olarak Konya Ovası'na can geldiği, ifade edilmiştir<sup>464</sup>.

Anlaşmanın sekizinci maddesi gereği sulama sistemini 5 yıl boyunca Şirket işletmiştir. Zaten daha önce Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Almanya'ya, merkeze gönderilen bir raporda inşaatın bitiminden sonra birkaç yıl işletmeyi elde tutmanın iyi olacağı, her hangi bir sorunla karşılaşırsa derhal müdahale etme şansının olacağı, ifade edilmişti<sup>465</sup>. Söz konusu olan bu tavsiye anlaşmanın sekizinci maddesine 5 yıl olarak girmiştir. Şirket, sulamanın düzenli yapılabilmesi için dokuz maddelik bir "İşletme Yönetmenliği" hazırlamıştır. Söz konusu olan bu maddeler özetle şöyledir<sup>466</sup>.

**Madde 1:** Sulama nöbetleşe yapılacaktır. Her araziye iki gün su verilecek, bunu takip eden on gün içinde tekrar su verilmeyecektir. Sulama süresi Mart ile Kasım ayları arasındaki dönemi kapsamaktadır.

**Madde 2:** Su alma yapılarında kapakların açılması ve süresi, işletme personeli tarafından yapılacaktır.

**Madde 3:** Suyun nereye verileceği İşletme Müdürlüğü tarafından belirlenecektir. Su ihtiyacı olan arazi sahiplerinin kapakları açmaları yasaktır.

**Madde 4:** Arazi içinde suyun kullanılma şekli arazi sahibinin arzusuna bırakılmıştır.

---

<sup>463</sup> Yılmaz, agm., s.142.

<sup>464</sup> Pohl, age., s.107-108.

<sup>465</sup> HADB-OR 1010, Konstantinopol 27.7.1907.

<sup>466</sup> Bk. Bildirici, age., s.114-115.

**Madde 5:** Taşkın sularının akıtılması için gerekli tedbirler İşletme Müdürlüğü tarafından alınacaktır.

**Madde 6:** İşletme personeli gerekli hallerde kanallara ve bitişik arazilere girme hakkına sahiptir. İşletme, depo, şantiye ve yol gibi sürekli kullanacağı arazinin tazminatını vermek kaydı ile kullanma hakkına sahiptir.

**Madde 7:** İşletme personelinin sulama hakkındaki uyarılarına arazi sahipleri uymak zorundadır.

**Madde 8:** Genel onarımlar İşletme Müdürü'nün nezaretinde yapılacaktır. Üçüncü şahısların her hangi bir şekilde onarım veya imalat yapmaları yasaktır.

**Madde 9:** İşletme Müdürü'nün iznini almadan sulama ile ilgili doğrudan ve dolaylı hiç bir iş bir başka kişi tarafından yapılmayacaktır.

Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından gerçekleştirilen projeye göre Konya ovasında daha geniş alanlar sulanabilecek ve ovanın tahıl üretimi 10 kat artacaktı. Bölge insanının geliri ve alım gücü artacak, böylece demiryollarıyla da Anadolu'nun içlerine kadar Alman mallarının satışı hızlanacaktı. İhracat ve İthalatın artmasıyla da Anadolu Demiryolu Şirketi'nin taşımacılıktan sağladığı gelir yükselecekti. Bütün bunların dışında Almanya ihtiyacı olan hububatın bir kısmını Anadolu'dan temin edebilecekti<sup>467</sup>. Çalışmanın birinci bölümünde de belirtildiği gibi; Konya Ovası Sulama Projesi devam ederken Deutsche Bank'ın bir yan kuruluşu olan Bağdat Demiryolu Şirketi de zengin bir pamuk bölgesi olan Adana Ovası Sulama Projesi'ni hazırlamıştır. Bu projeye göre ise Adana Ovası'nda yaklaşık 500.000 hektarlık bir alan sulanabilecek ve elde edilen ürünler Alman tekstil sanayi ihtiyacının önemli bir kısmını karşılamış olacaktı. Sonuç olarak 1907 yılında Konya Ovası'nı sulama imtiyazını elde eden Almanlar, sulama ve ıslah çalışmaları sonucunda Anadolu'dan Afrika'daki tüm kolonilerinden daha fazla ürün elde etmeye başladıklarını belirtmişlerdir.<sup>468</sup> Yukarda sözü edilen sulama tesisleri I. Dünya Savaşı patlak

---

<sup>467</sup> Önsoy, age., s.55.

<sup>468</sup> Özyüksel, agm., s.241.

vermeden önce bitirilmiştir. Sulanan toprakların verimi 5 ila 15 kat arası artmış, böylece sulama projesini hazırlayanların haklı oldukları ortaya çıkmıştır<sup>469</sup>.

### 3.3- Almanların Konya ve Çevresinde Ziraat Aletleri Satışları

Yukarda köylünün fazla üretim yapmak için çaba sarf etmediğinden ve Konya'da ekilebilecek 94 milyon dönüm arazinin sadece yaklaşık 14 milyon dönümünün ekilip dikildiğinden söz edilmişti. Fakat diğer taraftan da Konya Ovası'nın nüfusu, bu kadar geniş araziye işlemek için yeterli değildi. Bu sebeple de binlerce hektar arazi boş kalmaktaydı<sup>470</sup>. Mesela 1907 yılında Konya'nın nüfusu 1.249 (bin) ve yüzölçümü de 91,6 (bin) km<sup>2</sup> idi. Ekili arazi ise 6,3 (bin) km<sup>2</sup> idi, böylece ekili arazinin yüzölçümüne oranı % 6,9'du<sup>471</sup>. 1909 senesinde ise Konya merkez kazasında bulunan 710 bin hektar arazinin ancak 147 bin hektarı ekilebilmiş, geri kalan 563 bin hektarı boş kalmıştı. Bu ekili olan araziden de ilkel yöntemlerle ziraat yapılmasından dolayı yeterli verim alınamamaktaydı.<sup>472</sup> 1909 yılı verilerine göre ekilen mahsulün dağılımını % 90,6 tahıllar, % 1,7 baklagiller, % 1,6 sınaî bitkileri ve % 6,1 ise bağlar oluşturmaktaydı<sup>473</sup>. Görüldüğü gibi en çok tahıl ekilmekteydi. Tahıl ekmenin ve daha sonra biçerek denesiyle samanını ayırmanın modern araç ve gereçler olmadan az kişiyle yapılacak kolay bir iş olmadığı bilinmektedir.

Tarımda makineleşme konusunda öncülük 19. yüzyılda Anadolu'da yerleşik bulunan yabancı toprak sahiplerinden gelmiştir. Modern tarım aletlerinin 1800'lü yıllarda ya devlet çiftliklerinde ya da yerleşik yabancı çiftçilerin elinde bulunduğu bilinmektedir. Özellikle Batı Anadolu'da büyük tarımsal işletmeler kuran İngilizler para ile çalıştıracak yeterli kişi bulamıyorlardı bundan dolayı da tarımda makineleşmeye büyük önem veriyorlardı. Tarımsal iş gücünün az olması hükümeti harekete geçirmiş ve tarım bölgelerine iskânlar başlamıştı. 1883'te Samsun civarına

---

<sup>469</sup> Earle, age., s.110.

<sup>470</sup> M. Yılmaz, agm., s.135.

<sup>471</sup> Güran, age., s.65.

<sup>472</sup> M. Yılmaz, agm., s.136.

<sup>473</sup> Güran, age., s.77.

yaklaşık 10.000 Çerkez, 1899'da Antalya ve Alanya arazilerine 6000 civarında Giritli göçmen ve 1908 yılında da Konya civarına 545 göçmen aile yerleştirilmişti. Rumelili olan 250 aile Karaman'da, diğer göçmen ailelerin 74'ü Ilgın'da, 64'ü Akşehir'de, 60'ı Isparta ve Antalya sancaklarında, 28'i Derbend'de iskân edilmişti. Bu gelen göçmenler tarımda modern aletler ve teknikler kullanma konusunda yerli çiftçilere göre daha istekli idiler. Bağdat demiryolunun yapımı devam ederken İstanbul'daki İngiliz Konsolosu demiryolu inşaatının Bulgaristan ve Rusya'dan çok sayıda göçmeni çektiğini ve bunların çalışkan ve yetenekli bir nüfus olup Anadolu köylüsünden daha gelişmiş tarım metotları kullandıklarını belirtiyordu. Konya'da demir saban, orak gibi daha basit teknik gelişmeler bile Rumelili göçmenler sayesinde kullanılabilir hale gelmişti. Bu göçmenler aletlerin kullanımını bildiklerinden dolayı yerlilere öncülük etmişlerdir<sup>474</sup>.

O devrin şartları gereğince, bir çift öküz, karasaban, orak ve döven gibi ilkel tarım araçlarıyla ziraat faaliyetlerini sürdüren köylü, hiçbir zaman pazarlarda satmak için fazla ürün elde etmeyi hedefleyememiş sadece ailesinin bir yıllık nafakasını çıkarmayı düşünmüştür. Zaten modern ziraat aletlerine sahip olmayan çiftçinin daha fazla araziyi işlemesi de mümkün olmamıştır<sup>475</sup>. Kişilerin yasalarla garanti altına alınmış mülkiyet haklarının olmayışı olgusu da bu faktörle birleşince düşük verimlilikte ve durağan bir üretim yapısı ortaya çıkıyordu. Ayrıca uygun ulaşım imkânlarının yokluğunun yanı sıra iç gümrükler ve devletin tarım ürünlerini satın alma politikası da tarımda mevcut durağan yapının sürmesine yardımcı oluyordu. Ürün çoğu zaman devletçe görevlendirilen kimseler tarafından tek taraflı saptanan fiyat üzerinden satın alınıyor, alınan ürünün İstanbul ve belli başlı merkezlere taşınması işi de angarya olarak köylüye yaptırılıyordu<sup>476</sup>.

Tarım makinesi alımıyla ilgili Konya vilayeti tarafından 16 Ekim 1901 tarihinde Bab-ı Ali'ye bir dilekçe yazılmış ve yazıda Konya'nın ilerleyip gelişmesi için yeni araç ve gereçlerin getirilmesi arz edilmiştir. Söz konusu olan dilekçeyle, şimdiye kadar buralarda görülmemiş ve önemi hakkında bir bilgi edinilmemiş olan,

<sup>474</sup> Murat Baskıcı, Osmanlı Tarımında Makineleşme: 1870-1914, A.Ü. SBF. Dergisi, Cilt: 58, Sayı:1, Ocak-Mart 2003, s.34-35.

<sup>475</sup> M. Yılmaz, agm., s.142.

<sup>476</sup> Baskıcı, agm., s.31.

edinilse bile pahalı olması münasebetiyle halkın kolayca alamayacağı buharla çalışan harman makinelerinin getirilmesi isteniyordu. Yazıda, bölgede harman kaldırılabilmek için uygun esecek olan rüzgârın beklendiği, böylece harman kaldırma işinin çoğu zaman Ekim sonuna kadar uzadığı ve sonbaharda yağmurların yağmasıyla çoğu kez mahsulün zarar gördüğü ifade edilmiştir. Sürat ve itina ile iş gören bu harman makinelerinden ziraat için önemli olan Konya, Karaman, Ereğli ve Aksaray kazaları için saman aletleriyle beraber 4 takım alınması halinde halkta bir gayret uyandırılacağı ve iki-üç köy ahalisinin birleşerek bu makinelerden alacakları ifade edilmiştir<sup>477</sup>.

Tarımda makineleşme konusunda yabancı şirketler o dönemde Türkiye’de çeşitli faaliyetlere girişmişlerdir. Özellikle erken sanayileşmiş İngiltere için Türkiye büyük bir pazardı. 1880’lere kadar Anadolu’da tarımsal makineler piyasasında İngiltere hâkimdi, ancak makinelerin yayılışı çok yavaştı. Daha sonraları 1882’de tarımsal makine ithalatına gümrük muafiyeti getirilmiştir. Osmanlı topraklarında, sanayileşmesini tamamlayan Almanya’nın da pazara girmesi ile birlikte makinelerin yayılışı hızlanmıştır. Piyasada Alman ve Amerikan makineleri önemli pay kazandılar. Bunlar İngiliz makinelerinden ucuza satıldığı için rağbet görüyorlardı, ayrıca daha hafif olduklarından dolayı Alman ve Amerikan yapımı makinelerin yerli hayvan ırkı için daha uygun oldukları anlaşılmıştı. Berlin’de 1890 yılında kurulan “*Export Association of German Engineering Works*” adlı birlik, Galata’da çeşitli makine ve aletlerin görülebileceği bir mağaza açmıştı. Burada bir mühendis makinelerin kullanılışını ve mekanizmalarını ilgililere gösteriyordu. Birlik, 100 Alman firmasını temsil ediyor ve mağazasında sadece Alman malı makineler satıyordu. Konya’da, 1906 yılına gelindiğinde bir Amerikan firması olan MacCormick orak makineleri satmaktaydı ve Rudolph Sack isminde bir Alman firması da saban aletleri ticareti yapmaktaydı. Daha sonraki yıllarda yukarıda söz edilen o büyük ölçekli sulama projesi nedeniyle bölge ile yakından ilgilenen Almanlar, Konya’da 1911’de tarımsal aletler satmak üzere “*Anadolu Sanayi ve Ticaret Şirketi*” adıyla bir şirket kurmuşlardır. Şirket, çiftçilere kolaylıklar göstermiş, böylece Konya’da 2-3

---

<sup>477</sup> BOA, Y.PRK-UM, nr.56/100, 3 Recep 1319 (16 Ekim 1901).

sene zarfında yeni aletlerin çoğalmasına vesile olmuştu<sup>478</sup>. Konya’da 1906-1907 yıllarında bir orak makinesi 20 Sterlin’e (2.400 Kuruşa) ve küçük saban da 0,8 Sterlin’e (96 Kuruşa) satılıyordu. Üstelik bu fiyatlar 12 ay vadeli fiyatlardı. Konya’da büyük harman makinelerini satın alabilecek kadar zengin çok az kişi vardı ve İngiliz konsolos vekili 30 Sterlin’den yüksek fiyatlı makinelerin satmayacağını, İngiliz tüccarlarına “ticari püf noktaları” arasında bildiriyordu. Konya’da 1907 yılında toplamda 800 adet saban ve 75 adet orak makinesi satışı gerçekleştirilmiştir. Konya’da at ile çekilir türden tarımsal makineler tercih ediliyordu. Makinelerin motorlu olması kaçınılmaz ise, bu kez de yakıt maliyetlerinden dolayı kömür değil petrolle çalışan türden olması isteniyordu. Dönemin buharlı pulluk türlerinin günde 750-1.500 kilogram kömür sarf etmesi bu isteğin nedenini yansıtmaktadır. Ayrıca motorlu makinelerde, arza yaptığı zaman yedek parça sorunu ve maliyeti vardı. Fakat şirketler bu sıkıntıyı da aşabilmek maksadıyla makinelerin tamir edilme imkânını devreye sokmuşlardır<sup>479</sup>. Bazı büyük makineler çiftçilere pahalı gelmekteydi, bu yüzden şirketler çiftçileri ortaklaşa bir makine almaları hususunda ikna etmeye çalışmışlardır. Bu konuda da başarısız olan şirketler harman mevsiminde makine kiralama yoluna gitmişlerdir. Konya’da Amerikan ve Alman firmalarının temsilcileri, bir harman makinesi getirip bunu hasat sezonunda 120 sterlinden kiraya verme niyetindeydiler. 1907 yılında niyet gerçekleşmiş ve iki küçük ve bir büyük harman makinesi hasat mevsiminde 100 sterline kiralık olarak çalışmıştır. Bu fiyata nakliye ve makine kullanıcısının ücreti dâhildir, fakat yakıt dâhil değildir<sup>480</sup>.

Almanya’nın demiryolları yapımındaki asıl amaçlarından birisi, daha önce de bahsedildiği üzere bu bölgenin tarımından faydalanmak istemesiydi. Fayda sağlayabilmesi için ise halkın kendi ihtiyacından fazlasını üretmesi gerekmekteydi. Demiryolu inşaatının bitmesi sonucu üretilen ürünleri satma ve nakliye etme sıkıntısı kalmamıştı. Böylece sıra, daha çok nasıl üretim yapılabilir, ona gelmişti. Almanların kurmuş olduğu ve Deutsche Bank’a bağlı olan Anadolu Demiryolu Şirketi, köylülere ileri tarım metotlarını öğretmek için tarım şubeleri kurmuş, fidanlıklar ve deneme istasyonları açmış, sulama sistemleri gösterileri düzenlemiş ve üretim fazlalığının

---

<sup>478</sup> Baskıcı, agm., s.36-37.

<sup>479</sup> Baskıcı, agm., s.42-45.

<sup>480</sup> Baskıcı, agm., s.41.



pazarlara nasıl sevk edileceğini öğretmiştir. Sulama tesisleri sayesinde de kuraklıkla ve su baskınlarıyla mücadele edilebilmiştir. Bu gelişmeler sayesinde Anadolu Demiryolunun geçtiği yerlerde tarımsal üretimin arttığı görülmektedir. Örneğin Ankara bölgesinden o tarihe kadar hiçbir tahıl ihracatı yoktu. O tarihe gelindiğinde ise bu bölgeden yapılan buğday ve arpa ihracatı yıllık 1,5-2 milyon Sterline ulaşmıştır. Nüfus, güvenlik ve ulaşım kolaylığı Anadolu'nun gelişmesi için başlıca şartlardandı. Tren yolu hatlarının geçtiği yerler, ulaşımın kolay olması sebebiyle nüfus çekmişlerdir<sup>481</sup>.

Hattı işleten Anadolu Demiryolu Şirketi, Alman sermayesiyle bölgedeki toprak sahiplerine, yüksek kaliteli tohum kullanabilmeleri ve Almanya'dan tarım aletleri ithal edebilmeleri amacıyla krediler açmıştır. Almanlar, bölgede üretimi artırmak maksadıyla yaklaşık 5 milyon Dolarlık yatırım yapmışlardır. Osmanlı hükümeti de bölgenin potansiyel üretimini canlandırmak ve dışarıya gönderilen hububat miktarını artırmak maksadıyla yurt dışından hububat tohumu ve tarım araçları getirtmiştir<sup>482</sup>. Ayrıca halk tarafından fazla ekilmeyen ürünlerin de ekimini sağlamak için girişimlerde bulunulmuştur. Örneğin, o zamana kadar patates<sup>483</sup> ekimini köylü sadece kendi ihtiyacını giderecek kadar yaparken, Almanlar Adapazarı, Eskişehir ve Konya bölgelerinde patates ekimini yaygınlaştırmışlardır. Demiryolu müdürlerinden Mösyö Huguenin bir dostuna yazdığı mektupta, Adapazarı'nda bir yıl öncesinden üç vagon patates dağıttığını, ertesine sene hasat sonrasında, 100 vagon patates taşımak suretiyle, parasını çıkardığını belirtmiştir. Eskişehir bölgesinde ise Alman bira fabrikaları için "Şerbetçiotu" yetiştirilmeye başlanmıştır<sup>484</sup>. Anadolu Demiryolu Şirketi'nin Akşehir ile Konya arasında da, özellikle demiryolu hattı boyunca patates ekimini artırmak maksadıyla patates tohumu dağıttığı bilinmektedir<sup>485</sup>.

---

<sup>481</sup> Earle, age., s.252.

<sup>482</sup> Kaynak, agm., s.77.

<sup>483</sup> Paul Uhlig, patatesi ilk kez Anadolu'ya Rus zulmünden kaçıp Anadolu topraklarına gelen Çerkezlerin getirdiğini bildirmektedir. Uhlig'in ifadesiyle; Kafkaslardan gelen Çerkezler ilk kez 1869 senesine Erzurum'da patates ekimi yapmışlardır. Gelen Çerkezler, İzmit ve Eskişehir civarlarına yerleştirilmişlerdi. Doğal olarak ileriki zamanlarda buralarda patates ekimi artmıştır. (Uhlig, age., s.136.)

<sup>484</sup> Albayrak, agm., s.33.

<sup>485</sup> Uhlig, age., s.137.

Anadolu Demiryolu Şirketi köylüye, üretkenliği artırıcı yöntemler öğretmenin yanında ucuza ve düşük faizli krediyle tarım aletleri satarak da destek sağlamıştır. Bütün bu çalışmaların sonucunda Konya bölgesinde tarımsal üretimin birkaç kat arttığı görülmektedir<sup>486</sup>. Böylece Alman kuruluşları sadece yukarıda da söz edildiği gibi kredi vermemişler, aynı zamanda Almanya'dan getirdikleri tarım aletlerini de kredili satmışlardır. Burada Almanya'nın her iki şekilde de kârlı olduğu görülmektedir. Alman kuruluşları sayesinde bölgeye Alman tarım aletleri girmiş, Almanlar makine satımından kâr elde etmişlerdir. Bunun sonucunda da Almanlar, modern tarım aletleriyle bilinçli bir şekilde üretim yapan Anadolu insanının ürettiği zirai ürünleri Almanya'ya götürme imkânı bulmuşlardır.

Demiryollarının yeni toprakları tarıma açması ve var olan üretim kapasitesini artırma gerekleri, her türlü üreticinin parasal kaynaklarının geliştirilmesini gerektirdiği için kredi hacminin de büyümesi zorunluluğunu doğurmuştur. Osmanlı Bankası, Osmanlı Maliye Şirketi ve Ziraat Bankası gibi kuruluşların verdikleri krediler sorunu çözmekte yetersiz kalıyorlardı. Ayrıca, örneğin Osmanlı Bankası % 12 faiz istiyordu. Bununla birlikte kredi alan, verdiği kredi tutarı kadar da taşınamaz malı karşılık göstermek zorunda bırakılıyordu. Bunun aksine yabancı şirketlerin prosedürleri daha az zaman almaktaydı, basit bir senedin şahitler önünde imzalanması sonucu kredi hemen verilmekteydi. Bu sebeple yabancı şirketler daha fazla faiz istemelerine rağmen daha fazla kredi dağıtmışlardır<sup>487</sup>. Bundan dolayı 1895 yılından 1914 yılına kadar Osmanlı Bankası'nın Konya şubesi, bankanın en düşük kar getiren 18 şubesinin arasında yer almaktaydı<sup>488</sup>. Tarım için en fazla kredi alan yerlerin başında 1897 ile 1908 yılları arasında İzmit, Ankara ve Konya gelmektedir. Konya'da bankaların vermiş oldukları kredi miktarı 1897 yılında 2,0 milyon Kuruş iken 1908 yılına gelindiğinde bu rakam 8,3 milyon Kuruş'a çıkmıştır<sup>489</sup>. Bu süre içerisinde Bankaların ve çeşitli kurumların verdiği kredi miktarının 4 kat arttığı görülmektedir.

---

<sup>486</sup> Özyüksel, age., s.97.

<sup>487</sup> Kurmuş, age., s.87-88.

<sup>488</sup> Edhem Eldem, Osmanlı Bankası Tarihi, (Çev. Ayşe Berktaş), İstanbul 2000, s.286.

<sup>489</sup> Güran, age., s.154.

Anadolu’da 19. yüzyılda genel olarak karayolları yetersizdi ve var olan yolların durumları da çok kötüydü. Bu sebeple hem tarımsal üretim en yakın limana düşük bir maliyetle ulaştırılmıyor hem de modern tarımsal makineler iç bölgelere nakledilemiyordu. Konya civarında harman makinelerinin getirilmesi önündeki önemli engellerden birisi de makinelerin nakledilebileceği uygun yolların olmamasıydı<sup>490</sup>. Amerikan, İngiliz, Fransız, Avusturya-Macaristan ve Alman şirketleri imal ettikleri tarım makinelerini ve aletlerini demiryollarını kullanarak daha etkin bir biçimde pazarlamışlar ve satışa sunmuşlardır<sup>491</sup>. Tarım aletleri pazarlayan Avrupalı şirketler daha büyük pazar payı elde edebilmek amacıyla çeşitli kampanyalar geliştirmişler ve kendi aralarında bir rekabete girişmişlerdir. Birçok şirket kredili satış yapıyor, basit onarım işlerinden ücret almıyor ve kurdukları örnek çiftliklerde, makine alanlara makineyi nasıl kullanacakları yönünde eğitim veriyorlardı<sup>492</sup>. Yabancılar makinelerin avantajlarını ve sağlayacağı emek ve zaman tasarrufunu biliyorlardı, fakat yerli çiftçilere bunu uygulamalı olarak göstermek gerekiyor, hatta bazen görmeleri de ikna olmaları için yetmeyebiliyordu. Şirketlerin aşması gereken şey “önyargılı zihniyet” ve “ilgisizlik” idi. Böylece şirketler çeşitli merkezlerde hükümetin ve yerel otoritelerin desteği ile çok sayıda gösteri düzenlemişlerdir. Hatta bazı tarım makineleri şirketleri, çiftçileri ikna edebilmek için onlara, birkaç ay makineleri ücretsiz denemelerini önermişlerdir<sup>493</sup>. Bir Alman (Deutsche Bank) kuruluşu olan Anadolu Demiryolu Şirketi de bu rekabetin içerisinde yerini almıştır. Almanya, özellikle İç Anadolu Bölgesi’ni kendisi için bir tahıl ambarı haline getirmek istemekteydi, ancak tarımsal tekniklerin yetersizliği ve ilkelliği buna mani olmaktaydı. Bu sebeple Anadolu Demiryolu Şirketi orta büyüklükteki işletmelere tohum, toprak ıslahı ve Almanya’dan tarım aleti ithali için kredi dağıtmıştır<sup>494</sup>. 1911 yılında da Konya merkezli tarım aletleri satan bir Alman şirketi kurulmuş ve gösterdiği kolaylıklar sebebiyle üç yıl gibi kısa bir sürede Alman tarım aletleri bölgede yaygınlaşmıştır. Dünya Savaşı yıllarında da yine bazı Alman

---

<sup>490</sup> Baskıcı, agm., s.46.

<sup>491</sup> Şeyma Ziya Kerestecioğlu, “Bizde Ziraat Aletleri Meselesi”, Dönüm Mecmuası, Sayı: 28, İstanbul 1934, s.198.

<sup>492</sup> Kurmuş, age., s.91.

<sup>493</sup> Baskıcı, agm., s.36-37.

<sup>494</sup> Pamuk, age., s.119.

firmaları Adana ve Konya’da büyük çiftlikler kurarak modern makine ve aletlerle üretim yapmışlardır<sup>495</sup>.

Almanya, demiryolu bağlantısı ile orta Anadolu’yu kendi tahıl deposu yapmaya niyetlenmişti, ancak ilkel tarım teknikleri ile tarımsal üretimi sürekli artırmak mümkün görünmüyordu. Dolayısıyla demiryollarının geçtiği bölgelerden başlayarak tarımı modernleştirme çabalarında demiryolu şirketleri aracılığıyla, yabancı sermayenin faaliyetleri görülmektedir. Anadolu Demiryolu Şirketi, köylüleri tarımsal aletleri kullanma konusunda eğitmek ve bu aletleri taksitle satmak üzere özel personel istihdam ediyordu. Demiryolunun uzandığı Ankara ve Konya dışında Çankırı, Çorum, Sungurlu, Yozgat, Kırşehir, Kayseri, Nevşehir, Niğde, Karapınar ve Ereğli gibi merkezlerde de temsilcilikler kurulmuştu. 1910’da Anadolu-Bağdat Demiryolları Genel Müdürü, şimendifer güzergâh ve civarı köylerinin toprak mahsullerinin artırılması maksadıyla, istasyon müdür ve memurlarına komisyon vererek taksit ile pulluk satışları yaptırmıştır<sup>496</sup>.

Bu çalışma çerçevesinde Konya’nın Çumra ilçesinde çiftçilerle yapılan görüşmelerde, 1900’lü yılların başında Çumra bölgesinde de tarım aletleri satan bir Alman iş yerinin bulunduğu ve satış yerinin istasyon binası yakınında olduğu öğrenilmiştir. Çiftçiler satış yapılan iş yeri binasının yakın zamana kadar harabe olarak da olsa yerinde olduğunu, fakat son senelerde tamamen yıkılarak ortadan kalktığını ifade etmişlerdir. Fakat daha önce de bahsettiğimiz gibi, Çumra’da, Konya Ovası Sulama Projesi esnasında işçilerin ve mühendislerin kalabilmeleri için Almanlar tarafından yapılan lojmanlar hâlâ günümüzde Devlet Su İşleri Çumra Şube Müdürlüğü bahçesinde bulunmaktadır. Günümüzde de bu evler lojman olarak kullanılmakta ve binalardan birisi de misafirhane olarak hizmet vermektedir<sup>497</sup>.

---

<sup>495</sup> İbrahim İnci, “Türkiye’de Tarımsal Makineleşme (1923-1933)”, Tarihîn Peşinde, Sayı: 3, Aybil Yayınları, Konya 2010, s.124-125.

<sup>496</sup> Baskıcı, agm., s.39.

<sup>497</sup> Bk. Ek. 26 ve Ek. 27.

## 4- Almanların Araştırma Faaliyetleri

### 4.1- Seyahat ve Araştırma İzinleri

Bir yabancı, Osmanlı sınırları içinde 18. ve 19. yüzyıllarda seyahat edebilmesi için, İstanbul'da bulunan görevli elçileri aracılığıyla başvuru yapması gerekmektedir. Elçi, seyahat edecek kişinin adını, seyahat amacını, nereye gideceğini, yanında bulunacak olan kişileri ve izin isteğini içeren bir dilekçe yazmakta ve Bab-ı Aliye sunmaktaydı. Bu dilekçeye istinaden bir emir çıkmaktaydı. Söz konusu istek dilekçelerinin 18. ve 19. yüzyıllarda çok sayıda olduğu ve karşılığında emirlerin çıktığı bilinmektedir. Yol emri çıkmadan önce, seyahat izninin verilip verilmeyeceğine dair bir inceleme yapılmaktaydı. Bir izin talebiyle karşılaşıldığında o ülke ile herhangi özel bir anlaşmanın mevcut olup olmadığı incelenir ve ona göre seyahat iznini verilmesi uygun görülür ve emir çıkmaktaydı. Seyahat için başvuruda bulunup izin alan kişiler, ellerinde elçilikten aldıkları yazı ve padişah'tan aldıkları yol emri ile yolculuğa çıkmaktaydılar. Her geçtikleri yerde yetkili kişiye bu belgeler gösterilip mürur tezkeresi alınmaktaydı. Seyahat eden kişilere verilen emirlerde yetkililerden kendilerine yardımcı olunması, korunmaları, ihtiyaçlarının sağlanması emredildiğinden rahatça yola devam edebilmekteydiler. Seyahat eden kişilerin sözünü ettiğimiz belgeleri ellerinde bulundurmaları, görevliler sorduğu zaman göstermeleri zorunluydu<sup>498</sup>.

Avrupalılar günümüzde olduğu gibi o tarihlerde de Anadolu'da rahatça seyahat edebiliyorlardı. Bu seyahatler için herhangi bir resmi engelin olmadığı görülmektedir. Fred Burnaby Anadolu'da gerçekleştireceği gezi için izin almak maksadıyla Osmanlı makamlarına başvurduğunu, herhangi bir İngiliz'in Anadolu'da dilediği yere gidebileceği ve sıradan yabancı bir pasaportun yanı sıra başka hiçbir şeyin gerekmediği, cevabını aldığını yazar<sup>499</sup>. Anadolu'ya gelen araştırmacıların ve seyyahların işlerinin kolaylaştırılması maksadıyla İstanbul'dan taşraya emirler gönderiliyor ve taşra yöneticileri bu emirlere uyarak araştırmacılara ve seyyahlara yardım ediyorlardı. Fakat her ne kadar araştırma izni verildiyse de kuşkuyla

<sup>498</sup> Hamiyet Sezer, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18-19.Yüzyıl)", AÜ DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 21, Sayı 33, Ankara 2003, s.109-110.

<sup>499</sup> Fred Burnaby, *At Sirtında Anadolu*, (Çev. Fatma Taşkent), İstanbul 2000, s.33.

kişilerin daha yakın takibe alınması gerektiği de zaman zaman İstanbul tarafından taşra yöneticilerine bildirilmiştir. Bu kişilerin faaliyetleri de şifreli telgraflarla İstanbul'a rapor edilmiştir<sup>500</sup>.

Yabancı araştırmacılar 19. yüzyılın sonlarına kadar sefaret vasıtasıyla birer ruhsat alarak Osmanlı vilayetlerinde rahatça dolaşabiliyorlardı. Sadece eski eserleri görmek amacıyla izin alan ve seyahat eden bazı yabancı araştırmacılar zaman zaman Asar-ı Atika Nizamnamesine aykırı davranıyorlar ve yetkililerin kontrolü dışında ve izinsiz eski eserlerin bulunduğu alanlarda kaçak kazılar yapabiliyorlardı. Bu tür davranışlardan haberdar olan Dâhiliye Nezareti vilayetlere uyarılarda bulunmuş ve bu tür davranışlara kesinlikle müsaade edilmemesi gerektiğini özellikle vurgulamıştır. Ancak söz konusu durumların devam etmesi neticesinde 10 Kasım 1898 tarihinde bütün vilayetlere tebligat gönderilerek bu konuda sıkı önlemlerin alınması gerektiği üzerinde durulmuş, yabancı seyyah ve araştırmacıların hareketleri kontrol altına alınmaya çalışılmıştır. Böyle olmasına rağmen bazı araştırmacıların, vilayet dâhilinde askeri dairelere haber vermeksizin bazı kritik noktalar ile askeri mevki ve mekânların fotoğraflarını aldıkları tespit edilmiştir. Bunun üzerine İstanbul tarafından vilayetlere gönderilen emirlerle bu tür faaliyetlerin önüne geçilmesi istenmiş fakat araştırmacıların fotoğraf makinelerine el konulması uygun görülmemiştir. Böylece bu araştırmacılara seyahatleri boyunca jandarma ve zabıta eşlik etmiştir<sup>501</sup>.

Bazı araştırmacıların ve seyyahların ise sadece araştırma izni almadığı, aynı zamanda yabani hayvanlar ve eşkıyalar için silah ve mühimmat taşıma izni de aldıkları görülmektedir. Konya ve çevresinde özellikle kırsal alanlarda araştırma yapmak isteyenler güvenliklerini sağlamak veya avlanmak maksadıyla yanlarında silah taşımışlardır. Örneğin, Gertrude Bell'in yanında bir tabanca ve bir tüfek getirdiği, 1896 Konya ve çevresinde bitkiler üzerine araştırma yapmak için müracaat eden Alman Walter Siehe'nin aynı zamanda yanında iki adet tabanca, bir adet tüfek ve bunlara ait kurşun, fişek v.s taşımak için de izin istediği görülmektedir. Hugo

---

<sup>500</sup> Hüseyin Muşmal, *Yabancıların İzinde Osmanlı-Konya Ve Çevresinde Araştırma Yapan Yabancılar (1876-1914)*, Konya 2009, s.67. (Kısaltma: *Yabancıların İzinde...*)

<sup>501</sup> Muşmal, *Yabancıların İzinde...*, s.70-71.

Grothe'ye de yanında tabanca taşıma izni verilmiştir. Konya ve çevresinde hayvanlar hakkında araştırma ve inceleme yapmak için 1907 yılında izin isteyen Alman Pavel Pandekin, aynı zamanda Alman sefaretine başvurarak avlanmak için yanında beş tane tüfek ve bunlara ait 4200 adet fişek bulundurmak istediğini, kendisine bu hususta da izin verilmesini, talep etmiştir<sup>502</sup>. Burnaby de, Türkiye'ye gelirken silah kullanması gerekirse diye yanına küçük bir tüfek ve 12 kalibrelik yivsiz bir tüfek aldığını, Marsilya'dan gemiye binmek üzere Fransa'ya geldiğinde, hizmetçisinin akıllılık edip fişekleri ilaç şişelerinin arasına koyduğunu, yazmıştır<sup>503</sup>.

Araştırmacıların ve seyyahların yazdıkları eserlerinde ya da günlüklerinde geçtikleri güzergâhlarda yöneticiler ve halk tarafından büyük ilgiyle karşılandıkları ve onlardan yardım gördükleri ifade edilmiştir<sup>504</sup>. Gelen bu araştırmacılara Osmanlı Devleti vatandaşı olan Rumların veya Ermenilerin tercümanlık ve rehberlik yaptıkları görülür. Bunlar hem bölgeyi biliyorlar hem de Osmanlıcanın (Türkçenin) yanında yabancı dil biliyorlardı. 10 Kasım 1890 tarihinde seyyahlara tercümanlık edenler hakkında bir nizamname çıkartılmıştır<sup>505</sup>. Rehberliği belli kurallara bağlayan bu nizamnamenin yürütülmesi görevi, İçişleri tarafından belediyelere verilmiştir. Nizamnamede mesleğin icrası sırasında iyi niyet gözetmek, düzgün bir Türkçe ve yabancı dil bilgisi yeterliliğinin sınavla tespiti öngörülmekteydi<sup>506</sup>.

#### 4.2- Almanların Anadolu'daki Arkeolojik Faaliyetleri

Avrupalıların Eskibatı tarihiyle ilgilenmeleri Rönesans Çağı'nın "Hümanizma Hareketi'nin" bir sonucudur. İtalya'da gelişen Hümanizma hareketinin etkisiyle

<sup>502</sup> Muşmal, Yabancıların İzinde..., s.60-61.

<sup>503</sup> Burnaby, age., s.33, 37.

<sup>504</sup> Örneğin, Andreas David Mordtmann (Mayıs 1852) Ankara yolculuğunu şöyle anlatmaktadır: "26 Ekim günü yine çok sıcak bir hava vardı. Bir gün önceki kadar sıcak olmasa ve yüksekte bulunduğumuz için hava nispeten yumuşak olsa da yine de yakıcı bir sıcak vardı. Bu yolculuğum sırasında köyden köye geçerek yol aldık ve her köyde büyük bir ilgiyle karşılandık. Bir köyden diğer bir köye yanımıza bir refakatçi verilerek uğurlandık. Hatta Korsaklı'deki kâhya palasını kuşanıp atına atladı ve yanına iki köpeğini alarak bir buçuk saat uzaklıktaki Şikalü köyüne kadar bize refakat etti. Burada eşrafa teslim edildim ve onlar da iki saat uzaklıktaki Köseler köyüne sağ salim gitmemi sağladılar". (İlhan Pınar, Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri, s.75.) Diğer bazı örnekler için bk. Burnaby, age.; Saare age.; Jüthner ve diğerleri, age.

<sup>505</sup> Muşmal, Yabancıların İzinde..., s.60.

<sup>506</sup> www.tureb.net erişim tarihi: 04.03.2012

Ortaçağ'da hemen hemen unutulmuş olan antik Latince eserler Avrupalılar tarafından araştırılmaya başlanmıştır. Büyük bir çaba ile ortaya çıkarılan eski eserler yalnızca okuma parçaları olarak kullanılmamışlar aynı zamanda gündelik hayatta da kullanılarak unutulmuş bir geçmişe ışık tutmuşlardır<sup>507</sup>. Hellen hayranlığı, Hellen tarihine de ilgi duyulmasına sebep olmuştur. Batılılar bundan dolayı doğudaki Yunan ve Roma eserlerini araştırmaya ve onların kültür varlıklarını toplamaya yönelmişlerdir. Türkiye'de çeşitli uygarlıklara ait görsel kalıntıların bolluğu daha 16. yüzyıldan itibaren gezginlerin dikkatini çekmiş ve 18. yüzyılda eski eserlerle ilgilenen kişilerce Anadolu'nun önemi vurgulanmış ve eski Yunan ve Roma uygarlıklarını saptamak amacıyla araştırma gezileri düzenlenmiştir<sup>508</sup>. Ancak Avrupalı araştırmacılar<sup>509</sup> doğuda Osmanlı Devleti'nin varlığı nedeniyle, başlangıçta Yunanistan ve Anadolu'ya fazla yaklaşmamışlar, bundan dolayı öncelikle İtalya'da Roma tarihine ilişkin alanlarda çalışmalara başlamışlardır<sup>510</sup>. Bu çalışmalar sonucunda zengin tarihsel ve kültürel mirasa sahip olan Akdeniz ülkeleri, özellikle Anadolu, Avrupalı gezginler, diplomatlar, meraklılar ve kötü niyetli bilim adamları tarafından talan edilmeye başlanmıştır. Bu yağmalar sonucunda Avrupa'daki müzeler görkemli hale gelmişlerdir<sup>511</sup>.

Osmanlı kültür ve medeniyetinde, geçen yüzyıllar sonucunda farklılaşmış da olsa Hitit, Mısır, Pers, Asur, Hellen ve Roma gibi pek çok kültür ve medeniyetin izlerini görmek mümkündür. Avrupa'da, önce Ortaçağ'ın başlarında Antik kaynakların batı dillerine tercüme yapılmış ve bu kaynaklarda adı geçen yerler ve sahip olduğu yer altı ve yerüstü zenginlikleri Avrupa dünyasında dikkatlerin eski dünyaya çevrilmesine yol açmıştır<sup>512</sup>. Osmanlı Devleti'nin gücünü kaybetmeye başlamasıyla ve Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti üzerindeki etkilerini

---

<sup>507</sup> Bülent İplikçioğlu, *Eskibati Tarihi I*, Ankara 1997, s.28-29.

<sup>508</sup> Güven Arsebük, "Dünden Bugüne Arkeoloji", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1, İstanbul 1983, s. 68.

<sup>509</sup> Söz konusu olan dönemde özellikle Alman araştırmacıların, tarihçilerin ve edebiyatçıların Hellen kültürü ile daha doğrusu Eskibati tarihi ile ilgili ciddi çalışmalar yaptıkları bilinen bir gerçektir. Bu konudaki araştırma yapan isimler ve bunların çalışmaları hakkında daha geniş bilgi için bk. İplikçioğlu, age., s.29-33.

<sup>510</sup> İplikçioğlu, age., s.30.

<sup>511</sup> Hüseyin Karaduman, *Türkiye'de Eski Eser Kaçakçılığı*, Ankara 2007, s.19.

<sup>512</sup> Hatice Palaz Erdemir, Halil Erdemir, "Belgeler Işığında Almanların Osmanlı Devletinde Yaptıkları Eskiçağ ve Arkeoloji Çalışmaları", *I.Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu*, (8-10 Ekim 2009), Konya 2010, s.226.



artırmalarıyla birlikte batılı seyyahlar, Osmanlı Devleti topraklarındaki araştırmalarını yoğunlaştırmışlardır. Anadolu'yu gezmek isteyen Avrupalı seyyahların, zenginlerin, diplomatların ve biyolog, jeolog, arkeolog, yazar, ressam, mimar gibi meraklı araştırmacıların sayısında ciddi artışlar olmuştur<sup>513</sup>. Birçok araştırmacı Anadolu'daki bu tecrübelerini kaleme alarak, araştırma, inceleme, günlük gibi eserler ve makaleler ortaya koymuş ve kendi ülkelerinde bunları yayımlamışlardır<sup>514</sup>. Hatta 19. yüzyılın sonuna doğru Anadolu'ya dair Almanca resimli mükemmel eserler bile ortaya konmuştur<sup>515</sup>.

19. yüzyılda, özellikle yüz yılın sonuna doğru Osmanlı topraklarında Avrupalılar tarafından pek çok araştırma, arkeolojik inceleme ve kazı gerçekleştirilmiştir. Avrupa'dan Osmanlı topraklarına gelen araştırmacıların ilgi alanları genelde bölgede yaşayanların dili, mimari, tarih ve coğrafya gibi farklı konuları içermektedir. Birçok alana birden ilgi duyuyorlar, öğrenmek için uzun ve tehlikeli yolculuklara çıkıyorlardı<sup>516</sup>. Ancak bu dönemde yapılan araştırmaların tek amacı bilimsel faaliyetler değildi, araştırma yapan yabancıların bir kısmının istihbarat teşkilatlarıyla ilişki içerisinde oldukları ve devlet aleyhine faaliyetlerde buldukları bilinmektedir<sup>517</sup>. Diğer Avrupalı devletler için, söz konusu olan çalışmaların aynısı Almanların da yaptıklarını görmekteyiz. Anadolu'da faaliyet gösteren Alman öğretmenler, doktorlar ve profesörler gibi birçok bilim insanı Osmanlı Devleti'nin Almanlar tarafından sömürgeleştirilmesine hizmet etmişlerdir. Anadolu'da bulunan bu insanlar sömürgeleştirilmesi düşünülen bölgeleri ilk önce tüm yönleriyle ayrıntılı bir şekilde incelemişler ve bu konularda yüzlerce kitap yazmışlardır. Almanlar tarafından, Alman kültürünün Anadolu'da yayılması ve Alman ticari menfaatlerinin korunması amacıyla dernekler kurulmuştur. Söz konusu olan bu dernekler, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yaşamın çeşitli yönlerini ve

---

<sup>513</sup> Hüseyin Muşmal, Osmanlı Devleti'nin Eski Eser Politikası-Konya Vilayeti Örneği (1876-1914), Konya 2009, s.11. (Kısaltma: Eski Eser Politikası...)

<sup>514</sup> Bu yayınlar hakkında daha geniş bilgi için bk. Ramazan Çalık, Atatürk ve 1900 Sonrası Türkiye Hakkında Yazılmış Almanca Eserler Bibliyografyası, Celal Bayar Üniversitesi Yüksek Öğrenim Vakfı, Manisa 2001. (Kısaltma: Türkiye Hakkında Almanca Eserler...)

<sup>515</sup> Mehmet Ziya, Bursa'dan Konya'ya Seyahat, (Haz. Mehmet Fatih Birgül, Levent Ali Çanaklı), Ankara 2008, s.19.

<sup>516</sup> Eric Jean, "Bir Yeniden Doğuşun Tarihçesi: Hitit Uygarlığı", Boğazköy'den Karatepe'ye Hititbilim ve Hitit Dünyasının Keşfi, İstanbul 2002, s.149.

<sup>517</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.6.

imparatorluğun yer altı - yer üstü kaynaklarını incelemişler, Alman fabrikatörlerini dünyaya barış ve iyilik taşıyan insanlar olarak tanıtmayı amaçlamışlardır<sup>518</sup>. Türkiye’de uzun yıllar kalan ve araştırmalar yapan Alman Arkeolog Theodor Wiegand’ın eşi Marie (von Siemens) 6.12.1904 tarihinde İstanbul’dan annesine yazmış olduğu bir mektubunda, İstanbul’da birçok kişinin Almanlara düşmanlık beslediğinden söz etmiş, onlara iyi davranarak ve onların istediklerini yaparak bu yargıya yıkabileceğini, ifade etmiştir<sup>519</sup>.

Araştırmacıların, bilimsel çalışmalar yanında stratejik, sosyal, siyasi, kültürel ve ticari gibi diğer birçok konuyla da ilgilendikleri ve bu konular hakkında (kıymetli maden yatakları, petrol kuyuları<sup>520</sup> vb. gibi konular hakkında) raporlar tuttıkları da bilinmektedir<sup>521</sup>. Örneğin; Alman silah fabrikalarıyla Osmanlı Devleti arasında kurulan ilişkiler sadece silah ve mühimmat alış verışı ile sınırlı kalmamış, bazen fabrika mühendislerinden olan bazı kimseler fabrikanın işletilebilmesi için gerekli olan bazı madenlerin araştırılması amacıyla Anadolu’ya gelerek bir takım keşiflerde bulunmuşlardır<sup>522</sup>. Avrupalı devletler bu dönemde çeşitli menfaatleri sebebiyle yapılan seyahatleri, araştırmaları ve arkeolojik faaliyetleri desteklemişlerdir. Sanayi devriminden sonra siyasi, askeri ve ekonomik açıdan daha güçlü bir yapıya kavuşan Avrupalı devletlerin, 19. yüzyıl boyunca sömürgecilik faaliyetlerini daha da kolaylaştıran arkeolojik faaliyetlere büyük kaynaklar aktardıkları görülmektedir. Böylece Avrupalı devletler, bu dönemde Arkeoloji’yi Osmanlı topraklarının sömürülmesinde bir araç olarak kullanmışlardır<sup>523</sup>. Osmanlı Devleti’ne araştırma yapmak amacıyla gelenler aynı zamanda bölgede diğer Avrupalı devletlerin çıkar sahalarını tespit etmeye ve mümkün olan yerlerde kendi devletleri için uygun

---

<sup>518</sup> Novıçev, age., s. 24.

<sup>519</sup> Theodor Wiegand, Halbmond im Letzten Viertel-Archeologische Reiseberichte, München 1970, s.65.

<sup>520</sup> Bk. Ek. 9, Ek. 10, Ek., 11 ve Ek. 12.

<sup>521</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm., s.234.

Bu konu için en iyi örneklerden birisi de ileriki sayfalarda değinilecek olan, o tarihlerde Konya’da bulunan Almanya Konsolosu Loytved’in faaliyetleridir. Konya bölgesinde bulunan yer altı ve yer üstü kaynaklarını tespit ederek Almanya’ya bildirmiştir. Arşiv belgelerinden Loytved’in bu konularla ilgili birçok rapor hazırladığı öğrenilmektedir. (Ör. raporlar için bk. Ek. 7.1, Ek. 7.2, Ek. 7.3 ve Ek. 7.4 ve Ek. 7.5; ayrıca Loytved’in 1902 yılında Konya, Mersin ve İskenderun çevrelerinde gerçekleştirmiş olduğu araştırma gezisi raporu için bk. PA-AA, R 13178, Türki No: 134, Informationsreise des Dragomanatseleven Dr. Loytved in Kleinasien.

<sup>522</sup> Gürbüz, agm., s.252.

<sup>523</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.7.

ortamlar bulmaya çalışmışlardır<sup>524</sup>. Bu konuya en iyi örneklerden birisini Gertrude Bell<sup>525</sup> teşkil eder. Bell, 1907 yılında Anadolu'ya bir seyahat yapar. İzmir üzerinden, Manisa ve Isparta'ya gelen Bell, burada yaptığı gezi ve gözlemlerin ardından Konya'ya gelir, burada meşhur arkeolog Ramsey'le buluşarak Karaman'ın 40 kilometre kuzeyindeki Karadağ bölgesine gider ve meşhur Binbir Kilise kazılarına katılır. Bu çalışma "The Thousand and One Churches" adıyla yayınlanmıştır. Bell, Madenşehir ve Değleören adlı yerlerde yaptığı kazıların ardından Konya'ya tekrar gelir. Meram ve Sille'de incelemelerde bulunur. Burada tuttuğu günlükler ve notlar "Notes on a Journey through Cilicia and Lycaonia" adı altında Revue Archeologique'de yayınlanmıştır. Yüzyılın başından itibaren Gertrude Bell, Arap dünyasına karşı bir ilgi duymuş, Arapça öğrenmiş, çölün derinliklerine inerek arkeolojik kazılar yapmaya başlamıştır. Bundan dolayı tarihçiler Gertrude Bell'i bayan olduğu için "Çöl'ün Kraliçesi" olarak adlandırırlar. Birinci Dünya savaşının patlak vermesiyle de Bell, gerçek hedefine doğru yürümüş İngiliz İstihbaratı adına çalışmaya başlamış, kabileleri Osmanlı Devleti'ne karşı örgütleyerek Mezopotamya bölgesini İngilizlerin hâkimiyeti altına sokmuştur. Buradaki petrol bölgelerini tespit ederek Irak siyasi haritasını kendi elleriyle çizmiştir. Bu siyasi çalışmalarının yanında Bell'in Anadolu ve Mezopotamya bölgesi ile ilgili çok ciddi kazı ve araştırmaları bulunmaktadır. Bunun için de Bağdat'ta kendi adına bir müze kurduran Bell, burada bölgenin arkeolojik kalıntılarını sergilemiştir<sup>526</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu himayesindeki topraklarda kazılar aslında Napolyon'un Mısır'ı işgal etmesiyle başlamıştır. Yani Fransızlarla başlamış ve daha sonra da Fransızların yerini İngilizler almışlardır. Bu kazılar, Mısır, Orta-Doğu ve

---

<sup>524</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm., s.227.

<sup>525</sup> Gertrude Bell, 1868-1926 yılları arasında yaşamış İngiliz arkeolog, yazar, şair, dağcı, seyyah ve hepsinden de önemlisi İngiliz istihbaratı için önemli görevler üstlenmiş bir bayandır. Anadolu topraklarında ve Arap topraklarında kazılar yapmıştır. Tüm parasını Irak İngiliz Arkeoloji Enstitüsü'nün kurulması için bağışlamış ve 1923-1926 yılları arasında Bağdat Arkeoloji Müzesi'ni kurarak Irak eski eserler başkanlığı yapmıştır. Bağdat ve Basra'da Mezopotamya Seferberlik Güçleri'ne katılarak Osmanlı İmparatorluğu'na karşı mücadele etmiştir. Bell, Osmanlı'nın bir parçası olan Irak'ta Haşimi krallığının kurulmasında ve I. Faysal'ın 1921 yılında Irak kralı olmasında büyük rol üstlenmiştir. Üstlendiği bu rolden dolayı "Irak'ın Taçsız Kraliçesi" ya da "Çöl Kraliçesi" olarak anılmaktadır. (Abdurrahman Aksoy, Midyat'ta bir Ajanın Anıları, www.suryaniler.com, erişim tarihi 10.02.2012.)

<sup>526</sup> Mehmet İpçioğlu, "Gertrude Bell'in Anılarında Konya", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 21, Konya 2009, s.251. (Kısaltma: Gertrude Bell...)

Mezopotamya'yı kapsamaktaydı. 1827 yılında Alman Bilgin Schulz, Doğu Anadolu yöresindeki yazıtları incelemek amacıyla bölgede bir araştırma yapmıştır<sup>527</sup>. Ancak Anadolu'da ise ilk kazı Troya'da Alman Heinrich Schliemann tarafından gerçekleştirilmiştir (1871). Helen kültürü ve mitolojisine hayran olan Schliemann 44 yaşına kadar Troya'yı bulma tutkusu ile yaşamıştır. Troya'daki kazıları aralıklı olarak 1870, 1871-72, 1878-79, 1882-83, 1889 ve ölüm yılı olan 1890'a kadar sürmüştür<sup>528</sup>. Daha sonra da Dörpfeld bu kazıları sürdürmüştür. Almanlar Pergamon'da, Priene'de (Efes'e yaklaşık 100 km uzaklıkta bir kent), Milet'te ve Didyma'da kazılar yapmışlardır. İstanbul Asar-i Atika Müzesi adına Makridi Bey ve Alman Hugo Winckler Boğazköy'de yaptıkları kazılarla Hitit devlet arşivini bulmuşlardır<sup>529</sup>. Diğer önemli bir Alman arkeolog da Robert Koldewey'dir. Koldewey, Berlin, Münih ve Viyana üniversitelerinde arkeoloji, sanat tarihi ve mimarlık öğrenimi gördükten sonra ilk olarak 1882'de Çanakkale yakınlarındaki Assos kazılarına katılmıştır. 1885 de Midilli Adası'nda kazılar yapmış, 1889'da Ezine yakınlarındaki Neandria kazısını başlatmış ve 1890-1891 Zincirli kazılarına katılmıştır. Fakat Koldewey'in en önemli kazısı Babil'dir (1899). Babil İmparatorluğu'nun başkentini tam 18 yıl kazmıştır. 19. yüzyılda Batıda arkeolojinin gelişmesi, sanayi devletlerinin çökmekte olan Osmanlı Devleti'nin bünyesinde yaşayan toplumlar ve bu toplumların üzerinde yaşadıkları topraklar üzerine ilgi duyması sonucu Babil'de ilk ciddi arkeolojik çalışmalar başlamıştı. Sırasıyla 1811-1817 yılları arasında, 1850 yılında ve ardından 1851-1854 yılları arasında Fransız arkeologlar kazılar yapmışlardır. Ancak Babil'deki en önemli ve sistemli kazılar 1898-1912 yılları arasında Koldewey tarafından gerçekleştirilmiştir. Alman arkeolog buluntularını bilimsel süzgeçten geçirdikten sonra kentin mimari ve bayındır yapısını ortaya koymuştur<sup>530</sup>. Osmanlı topraklarında önemli işler yapan diğer bir Alman arkeolog da yukarda kısa da olsa bahsi geçen Theodor Wiegand'dır. 1899-1911 tarihleri arasında İstanbul Alman Arkeoloji Enstitüsü ve Berlin Müzesi Antik Eserler

---

<sup>527</sup> Arsebük, age., s.68.

<sup>528</sup> Ufuk Esin, "19.Yüzyıl Sonlarında Heinrich Schliemann'ın Troya Kazıları Ve Osmanlılarla İlişkileri", Osman Hamdi Bey ve Dönemi, İstanbul 1992, s.179-181.

<sup>529</sup> Mehmet İpçioğlu, Osmanlı Topraklarında İki Alman Arkeolog: Robert Koldewey ve Walter Andrae, I.Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu, (8-10 Ekim 2009), Konya 2010, s.271. (Kısaltma: İki Alman Arkeolog...)

<sup>530</sup> İpçioğlu, İki Alman Arkeolog..., s.271-273.

Bölümü (1912-1930) müdürlüğünü yapan Wiegand, uzun yıllar Anadolu'da kalmış Priene'de, Milet'te, Didyma'da ve Sisam Adası'nda (Kuşadası'nda bulunan Dilek yarımadasının karşısında bir ada) kazılar yapmıştır. Milet kazısı 12 yılını almış, fakat sonunda Milet devlet arşivini bulmuştur. Berlin'de bulunan Pergama Müzesi onun yönetimi altında inşa edilmiştir<sup>531</sup>.

Daha önce de bahsedildiği üzere 1800'lü yılların başından itibaren Osmanlı topraklarında Fransızlar ve İngilizler tarafından birçok kazı gerçekleştirilmiştir, fakat yirminci yüzyılın başlarında bölgede Alman Şarkiyat Enstitüsü (Deutsche Orient Gesellschaft) kazıları başlayana kadar yapılan kazılardan ciddi bir sonuç elde edilememiştir. Babil'de olduğu gibi Assur'da da Alman arkeologlar kazılar yapmışlardır. Robert Koldewey başkanlığında Assur'da çalışmalarına 1903 yılında başlayan Alman ekibin başına daha sonra Koldewey'in Babil'deki yardımcısı Walter Andrae'ye geçmiştir. Andrae da bölgedeki kazı çalışmalarını 1914 yılına kadar devam ettirmiştir<sup>532</sup>.

Osmanlı Devleti, 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarından itibaren toprakları üzerinde başlatılmış olan bu hummalı tarihi eser araştırmalarının neden kaynaklandığını, ancak 20. yüzyıl başlarında anlamlandırmaya başlamıştır<sup>533</sup>.

### 4.3- Almanların Konya ve Çevresindeki Arkeolojik Faaliyetleri

Konya ve çevresinin sosyal ve tarihi mirası nedeniyle, eski eserler açısından çok zengin olduğu bilinen bir gerçektir. Konya tarihinin M.Ö 7000 yıllarına kadar, Konya şehir tarihinin de M.Ö 2500 yıllarına kadar uzandığı, bu bölgede bakır çağının yaşandığı, bölgeye Hititlerin, Frigyalıların, Kimmerlerin, Lydyalıların, Perslerin, İskenderin, Bergamalıların, Romalıların ve Bizanslıların hâkim oldukları bilinmektedir. Konya'nın Selçuklu Devleti'ne başkentlik yaptığı, Karamanoğulları ve

---

<sup>531</sup> Daha geniş bilgi için bk. Theodor Wiegand, Halbmond im Letzten Viertel-Archeologische Reiseberichte, Bruckmann Verlag, München 1970. Theodor Wiegand, eşiyle, ailesiyle ve arkadaşlarıyla yazıştıkları mektupları, Osmanlı topraklarında yaşadıkları maceralarını ve katıldığı arkeolojik kazıları ayrıntılı olarak yazmış olduğu bu eserinde anlatmıştır. Ayrıca Wiegand'ın eserinde, dönemin Osmanlı Devleti ve 1.Dünya Savaşı hakkında da önemli bilgiler yer almaktadır.

<sup>532</sup> İpçioğlu, İki Alman Arkeolog..., s.274.

<sup>533</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm., s.226.

Osmanlılar döneminde önemli bir merkez olduğu yine bilinen bir gerçektir. Bu gerçekler ışığında Konya ve çevresi 19. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupalı araştırmacıların ve seyyahların geldikleri önemli bölgeler arasında yerini almıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu yapımı, tarihi eserler üzerinden yürütülen egemenlik rekabetine, ulaşımaya dayalı yeni bir boyut kazandırmıştır. 19. yüzyıl sonlarında demiryollarının Osmanlı topraklarına yayılması, arkeolojiyle ilgilenen Avrupalıların uzak bölgelere ulaşımını kolaylaştırmıştır. Bunun yanında demiryolu inşaatı sırasında tarihi eserlerin ortaya çıkması o bölgelere olan araştırma gezilerini artırmıştır<sup>534</sup>. Anadolu'ya gelip inceleme yapan araştırmacılar Almanya'ya döndükleri zaman araştırmalarıyla ve gözlemleriyle ilgili makale, kitap gibi eserler ortaya koymuşlardır. Bu eserleri okuyanlarda ise bir merak uyanmış ve artık demiryolu sayesinde ulaşımın da kolay olması münasebetiyle Anadolu'ya seyahatler gerçekleştirilmiştir. Söz konusu olan eserlerin basımıyla ilgili maddi kaynak genelde Deutsche Bank tarafından sağlanıyordu. Bağdat Demiryolu Hattı ile birlikte Konya'dan daha ileride; Mezopotamya bölgesinde, Suriye'de, Irak'ta v.s araştırma yapmak isteyenler ise hattın Konya'dan geçmesi sebebiyle Konya'da bir müddet konaklıyorlar, Konya bölgesinde de araştırma ve incelemelerde bulunduktan sonra yollarına devam ediyorlardı<sup>535</sup>.

Yukarıda bahsedilen konuların dışında Konya bölgesinin ilgi odağı olmasındaki en önemli faktörlerden birisi de o dönemde Konya hakkında yazılan eserlerdir. Bu eserlerin başında; Dr. Friedrich Sarre'nin 1895 yılında gerçekleştirmiş olduğu seyahatten elde ettiği sanat tarihiyle ve coğrafyayla ilgili bilgileri yazdığı "*Küçük Asya Seyahati-1895 Yazı*"<sup>536</sup> isimli kitaptır. Diğer önemli bir eser de; söz konusu olan dönemde Konya'da Alman konsoloslu olarak bulunan Dr. Julius Harry Loytved-Hardegg'in<sup>537</sup> 1906 yılında Konya hakkında yazmış olduğu kitabıdır. "*Konia - Inschriften der Seldschukischen Bauten*"<sup>538</sup> "*Konya – Selçuklu Yapıları Yazıtları*" isimli bu kitabın basımını da yine, Anadolu hakkında yazılan birçok diğer eserlerde

<sup>534</sup> Shaw, age., s.180-181.

<sup>535</sup> Bk. HADB-OR 879, Broschüren-Fotographien II.

<sup>536</sup> Friedrich Sarre, *Küçük Asya Seyahati 1895 Yazı*, Berlin 1896, (Çev.: Dârâ Çolakoğlu), İstanbul 1998.

<sup>537</sup> Bk. Ek. 38.

<sup>538</sup> HADB-OR 878, Broschüren I. (Bk. Ek. 8.)

olduğu gibi, Deutsche Bank üstlenmiştir<sup>539</sup>. 500 adet basım için yaklaşık 3.500 Mark maliyet ortaya çıkmıştır. Eseri basacak olan matbaa tarafından Deutsche Bank'tan kâğıt ve basım için 1.600 Mark, Fotoğraflar için 1.400 Mark, rötuşlar için 50 ila 75 Mark arası ve Arapça yazılar (Osmanlıca) için yaklaşık 350 Mark ücret talep edilmiştir<sup>540</sup>. Ancak Anadolu Demiryolu Şirketi'nin İstanbul'daki merkezi ile Deutsche Bank yetkilileri arasında gerçekleştirilen yazışmalardan, Almanların bu eser konusunda tedirgin oldukları anlaşılmaktadır. İstanbul'dan Berlin'de bulunan Bay Neff'e gönderilen 13 Ağustos 1907 tarihli bir yazıda, düzeltmeler için eserin Loytved'e posta yoluyla gönderilmemesi istenmektedir. Türk yetkilileri tarafından fark edildiği takdirde esere el konulacağı ifade edilmektedir. Bu yüzden güvenilir bir kişi ile elden teslim edilmesinin daha uygun olacağı bildirilmiştir<sup>541</sup>. İstanbul'dan Berlin'e, Deutsche Bank Müdürü Gwinner'e yazılan başka bir yazıda da Loytved'in bu eserinin, Türk yetkililerle aralarının açılmasına sebep olabileceği, bundan dolayı dikkatli olunması gerektiği ifade edilmiştir<sup>542</sup>.

Konsolos Loytved, eserin basımını üstlenmesinden dolayı, eserini Deutsche Bank Müdür'ü Gwinner'e ithaf etmiştir. Kitabın ilk sayfasında şu cümle yer almaktadır: “*Deutsche Bank Müdürü ve Anadolu Demiryolları Yönetim Kurulu Başkanı Bay Arthur Gwinner'e*”<sup>543</sup>. Eserin Ön Sözü'nde ise; ilk olarak Prof. Dr. Sarre'nin insanların dikkatini, Konya'da bulunan muhteşem Selçuklu eserlerine çekmiş olduğunu ve onları Sanat tarihi açısından teknik olarak ele alıp aydınlattığını yazmıştır. Sanat eserlerinden taşlar, ahşaplar ve çiniler sayesinde Selçuklu tarihi ve Karamanlılar hakkında bilgiler edinildiğini, eserlerin dönemin ruhunu yansıttığını, eserlerin büyük bir zevkin ürünü olduğunu ifade eden Loyved'e göre, bu eserlerde Doğu'dan Hindistan'a ve Batı'dan Roma'ya kadar büyük bir tarihi mirasın varlığı görülecektir. Kitapta toplamda kronolojik olarak 98 adet kitabe sıralanmıştır. Bu kitabelerin 56'sı tarihi ve 42'si dini içeriklidir<sup>544</sup>.

---

<sup>539</sup> HADB-OR 878, Berlin 24.6.1907.

<sup>540</sup> HADB-OR 878, Berlin 21.6.1907.

<sup>541</sup> HADB-OR 878, Costantinopel 13.8.1907.

<sup>542</sup> HADB-OR 878, Costantinopel 13.9.1907.

<sup>543</sup> HADB-OR 878, Konya 10.9.1907.

<sup>544</sup> HADB-OR 878, Broschüren I.

Belgelerin devamında bu eserin, müze müdürlüklerine, bazı Yüksekokullar ile Üniversitelere, kütüphanelere ve Türkiye’de faaliyet gösteren Alman kuruluşlarına hediye olarak gönderildiği anlaşılmaktadır. Özel basım, el yazması olduğu için sınırlı sayıda bastırılmış ve satışa sunulmamıştır. İleriki zamanlarda, eserin varlığından haberdar olan büyük elçilerin, konsolosların, kütüphanelerin, diğer birçok kurum-kuruluş ve ilgili kişilerin Deutsche Bank’a eserin bir kopyasının gönderilmesi hususunda istek mektupları yazdıkları görülmektedir<sup>545</sup>.

1880’li yıllardan itibaren Birinci Dünya Savaşı’na kadar Konya ve çevresinde Almanlar çoğunlukta olmak üzere Avusturyalıların, İngilizlerin, Fransızların, Rusların ve İsviçrelilerin seyahat ettikleri ve araştırma yaptıkları bilinmektedir. Araştırmacıların birçoğunun Konya ve çevresinde, İslam öncesi ve İslami dönemlere ait olan eski eserlere odaklandıkları görülmektedir. Ancak bunun yanında biyoloji, jeoloji, coğrafya ve topografya gibi alanlarda da araştırmalar yaptıkları saptanmıştır. Fakat bitki ve böcekler üzerinde uzman olarak nitelendirilen araştırmacıların aynı zamanda eski eserler hakkında da araştırmalar yaptıkları görülebilmektedir. Gelen araştırmacıların geneli Avrupa’daki bilimsel merkezlerde ve üniversitelerde görevli kişilerden oluşmaktadır. Araştırma yapma izni almak için Osmanlı Devleti’ne bu merkezlerin veya üniversitelerin müracaat ettikleri görülmektedir. Böylece izin

---

<sup>545</sup> Loytved’in Konya’da Konsolos olarak bulunduğu dönemde hazırlamış olduğu Konya hakkındaki bu kitap o kadar ilgi çekmiştir ki, ölümünden sonra bile eseri edinmek isteyenler, defalarca Deutsche Bank’a istek mektupları yazmışlardır. Deutsche Bank ise müracaat eden kişiye göre elinde bulunan kopyadan göndermiş ya da göndermemiştir. Örneğin; 29.9.2010 tarihinde William Ramsey istemiştir. Eserin 1913 yılından 1916 senesine kadar birçok kişi tarafında defalarca istendiği ve 1919 yılında Dr. Franz Rabinger tarafından istendiği bilinmektedir. Aslında Loytved’in eseri Rabinger’e vefat eden bir yakını tarafından bırakılmış, ancak Rabinger eseri kaybetmiş ve çok acil ihtiyacı olduğundan dolayı Deutsche Bank’a müracaat ederek tekrar istemiştir. 1921 senesinde Karlsruhe Teknik Yüksek Okul’da Profesör olan ve İslam Sanat Tarihi dersi veren K. Wulzinger, Deutsche Bank’a müracaat ederek Loytved ile ölümüne kadar sık sık görüşüklerini bildirmiş, kitabını almak istediğini fakat hiçbir yerde bulamadığını yazmıştır. İslam Sanat Tarihi dersi verdiğinden dolayı bu kitaba ihtiyacı olduğunu belirtmiştir. Deutsche Bank yetkilisi Gwinner ise, ellerinde iki adet kaldığını ve birisini ona göndereceklerini ifade etmiştir. Bunun üzerine Wulzinger kendisi için büyük bir sürpriz olduğunu, çok memnun kaldığını ve 1910 ile 1918 arası kendisinin de sık sık Doğu’ya gittiğini belirtmiştir (25.6.1921). 1925 yılında Prof. Dr. Friedrich Giese de Loytved’in kitabından istemiş fakat Deutsche Bank ellerinde sadece bir tane nüshanın kaldığını, kendisine veremeyeceklerini, fakat incelemek üzere Orient Büro’dan alabileceği bildirilmiştir. Belgelerden en son 1926 senesinde birisinin daha Kitabı istediğini öğrenmiş bulunmaktayız. Ancak Deutsche Bank yetkilisi, kendilerinde de tek bir nüshanın kaldığını, dolayısıyla bunu veremeyeceklerini bildirmiştir. Bk. HADB-OR 879, Broschüren-Photographien II.



aşamasında devletlerin resmi kurum ve kuruluşları araştırmacılara referans olmuşlardır<sup>546</sup>.

#### **4.3.1- Konya ve Çevresinde Araştırma Yapan Almanlar ve Araştırma Alanları<sup>547</sup>**

1- Doktor Körte: Almanya Asar-ı Atika Mektebinde Öğretim elemanı olan Doktor Körte, Konya, Akşehir, Afyonkarahisar, Kütahya, Eskişehir, Bursa ve Bilecik vilâyetleri dâhilinde eski eserler hakkında araştırmalar yapmak maksadıyla Alman Sefareti'ne müracaat etmiş ve 2 Mart 1895 tarihinde padişah iradesiyle araştırma izni almıştır. Ancak 10 Mart 1895 tarihinde Körte'nin gideceği vilayetlere bir emir gönderilmiş ve hareketlerinin kontrol altında tutulması gerektiği bildirilmiştir.

2- Doktor von der Namer: Eski eser uzmanı olan von der Namer 1900 yılında yanında kâtabi ile beraber Konya, Ankara, Adana, Sivas vilâyetleri dâhilinde seyahat ederek eski eserler hakkında araştırma yapmak, eserlerin fotoğraflarını ve resimlerini almak amacıyla Almanya Sefareti'ne müracaat etmiştir. Almanya Sefareti, von der Namer'in başvurusu üzerine gerekli girişimlerde bulunmuş ve 23 Nisan 1900 tarihinde von der Namer ve kâtabine söz konusu olan vilayetlerde araştırma izni verilmiştir. Namer'in hemen Mayıs ayında Konya ve çevresinde araştırma yaptığı bilinmektedir.

3- Hans Herman Schweinitz: 1905 senesinde Konya, Ankara, Bursa ve İzmir vilayetleri dâhilinde ilmi araştırmalar yapmak amacıyla Almanya Sefaretine müracaat etmiş ve 1 Mayıs tarihinde de kendisine padişah iradesiyle izin verilmiştir. Ancak 18 Haziran tarihinde, gideceği vilayetlerde kendisinin takip edilmesi ve şüpheli hareketlerinin şifre ile derhal bildirilmesi emredilmiştir. Schweinitz, ülkesine döndükten sonra Anadolu'daki araştırmalarını 1906 yılında Berlin'de "In Kleinasien

---

<sup>546</sup> Muşmal, Yabancıların İzinde..., s.55-57.

<sup>547</sup> Konumuz gereği burada sadece Almanya'dan gelen araştırmacılara ve seyyahlara yer verilmiştir. Konya ve çevresinde araştırma yapan Alman ve diğer milletlerden olan araştırmacılar için bk. Muşmal, Yabancıların İzinde..., s.74-112.

Ein Reitausflug durch Innere Kleinasien im Jahre 1905” (“1905 yılında Küçük Asya’da İç Anadolu’da Atla Seyahat”) isimli bir kitapta yayınlamıştır<sup>548</sup>.

4- Doktor Hugo Grothe: Grothe 1900 yılında İstanbul, Trabzon, Erzurum, Kütahya, Ankara ve Konya gibi Anadolu şehirlerini gezmiştir. 1905 yılında Konya, Ankara, Adana, Sivas, Halep, Mamuretülaziz (Elazığ), Diyarbakır, Van, Musul ve Bağdat’ı gezmek için izin istemiştir. Kendisine verilen izin sadece sözü geçen vilâyetlerdeki eski eserlerin araştırılmasıyla sınırlıydı. Bu araştırmaları sonucunda Grothe, Osmanlı Devleti ve Türkler hakkında birçok eser yazmıştır. Eserlerinin isimleri şöyledir: 1- “Angewandte Geographie” (“Uygulamalı Coğrafya”), 2- “Orientalische Archiv” (“Doğu Arşivi”), 3- Beiträge zu Kenntniss des Orients” (“Doğuyu Tanımak için Bilimsel Yazılar”), 4- “Der Orient” (“Doğu”). 5- “Meine Vorderasien-Expeditionen 1906-1907” (“Ön Asya Araştırma Gezilerim 1906-1907”)<sup>549</sup> Daha önce Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Viyana’ya gönderilen bir yazıda, Grothe’nin ve Lindenberg’in çok sık demiryoluyla seyahat yaptıklarının belirtildiği, ifade edilmişti.

5- Rudolf von Mach: Rudolf von Mach’a ve Ressam Rohol’a Konya, Bursa ve Aydın vilâyetleri ile İzmit Sancağı dâhilinde müracaatları üzerine 19 Mayıs 1908 tarihinde araştırma izni verilmiştir. Rodolf’un Konya vilâyeti dâhilinde araştırmalar yaptığı anlaşılmaktadır.

6- Karl Klinghard: Klinghardt, 1910 yılında Konya, Ankara, Sivas ve Bursa vilâyetlerine eski eserler hakkında araştırmalar yapmak üzere ve bu eserlerin fotoğraflarını almak maksadıyla izin istemiş ve kendisine 7 Haziran 1910 tarihinde padişah iradesiyle izin verilmiştir.

7- Karl von Neufen: Karl von Neufen, Konya, Halep ve Şam vilâyetlerinde eski eserler hakkında araştırma yapmak maksadıyla 1911 yılında Alman Sefareti’ne müracaat etmiş ve 24 Mayıs 1911 tarihinde padişah iradesiyle kendisine izin

<sup>548</sup> Çalık, Türkiye Hakkında Eserler..., s.109.

<sup>549</sup> Bk. HADB-OR 879, Leipzi 21.4.1912; HADB-OR 879, Berlin 13.2.1913; Çalık, Türkiye Hakkında Eserler..., s.46-47.

verilmiştir. Adı geçen vilâyetleri gezen Neufen, eski eserler hakkında araştırmalar yapmış ve bu eserlerin fotoğraflarını almıştır.

8- P. Eistral: Eskişehir’de ikamet eden ve Alman vatandaşı olan eski eser uzmanı Eistral, 1913 senesinde Konya, Bursa, İzmir, Aydın vilâyetlerinde araştırma yapmak, eski eserlerin fotoğraflarını çekmek ve resimlerini yapmak maksadıyla Alman Sefareti’ne başvurmuş ve kendisine 7 Eylül 1913 tarihinde izin verilmiştir.

9- Rudolf Berliner: Eski eser uzmanı olan Rudolf Berliner, Bursa, Konya, Ankara, Sivas, Halep, Samsun, Urfa ve Adana vilâyetlerinde eski eserler ve tarihi yerler hakkında araştırma yapmak, eski eserlerin fotoğraflarını çekmek ve ölçümlerini yapmak amacıyla Alman Sefareti’ne başvurarak izin istemiştir. Hariciye Nezareti tarafından 29 Mayıs 1913 tarihinde kendisine izin verilmiştir. Sivas, Tokat, Amasya ve Ankara’da araştırmalar yaptıktan sonra 22 Temmuz günü Ankara’dan Konya’ya hareket etmiştir. Rudolf Berliner’in kesin olmamakla birlikte yaklaşık 10-15 gün Konya’da kaldığı tahmin edilmektedir.

10- Ressam Brandenburg: Anadolu’da İslami eserler ve kitabeler üzerine çalışan Brandenburg aynı zamanda Müze-i Hümayun adına ressamlık yapmaktaydı. 1901 yılında Konya, Kütahya ve Eskişehir’de cami ve medrese gibi İslami eserlerde bulunan kitabeleri incelemek, hatların suretlerini çıkarmak, meşhur binaların, önemli yerlerin, güzel manzaraların resimlerini çizmek ve fotoğraflarını almak amacıyla izin istemiştir. Aynı yılın Nisan ayında kendisine izin verilmiştir. Brandenburg, aynı yıl içerisinde çalışmalarını tamamlamış ve İstanbul’a geri dönmüştür. 1902 yılında başka bir izin ile tekrar Konya bölgesinde, Antalya ve Adana vilayetlerinde araştırmalar yapmıştır. Dâhiliye Nezareti tarafından vilayetlere gönderilen emirde araştırmacıya kolaylık gösterilmesi istenmiştir.

11- Walterziehe ve Mühendis Doktor Kusman: Walterziehe ve Kusman 1913 yılında Konya, Niğde, Kayseri ve Sivas vilayetleri çevresinde bulunan camilerin içinde ve dışında fotoğraflar çekmek ve mimari ölçümlerini incelemek için izin istemişlerdir. Osmanlı Devleti tarafından aynı yılın Ağustos ayında kendilerine izin verilmiştir.

12- Doktor Kurt Floericke: 1894 senesinde Konya, Adana ve Halep çevresindeki bitki örtüleri ve bu bölgelerde yaşayan hayvanlar üzerine araştırma yapmak maksadıyla seyahat izni almıştır. Floericke, 1894 yılı Nisan ayı başında İskenderun'dan başlayarak Halep'e, Adana'ya oradan da Konya'ya gelmiştir. Fakat Dâhiliye Nezareti, kendisinin siyasi maksatlı seyahat izni aldığı hususunda şüphelenmiş, bundan dolayı Halep, Adana ve Konya vilayetlerine yazı göndererek kendisine hissettirilmeden hareketlerinin kontrol edilmesini istemiştir.

13- Martin Holtsche: Holtsche, 1895 yılında Konya ve Adana vilayetlerinde bitki örtüleri ve o bölgelerde yaşayan hayvanlar üzerine araştırma yapmak için müracaatta bulunmuş ve kendisine 10 Nisan 1895 tarihinde izin verilmiştir. Dâhiliye Nezareti tarafından 15 Nisan'da vilayetlere gönderilen yazılarda kendisine yardım edilmesi, fakat aynı zamanda hareketlerine de dikkat edilmesi istenmiştir.

14- Walter Erdman Siehe: Erdman Siehe, Anadolu'da bitkiler üzerine araştırma yapan bir bilim adamıdır. 11 Haziran 1896 tarihinde kendisine Konya bölgesinde, Ereğli, Eğridir, Antalya, Ermenek, Silifke ve Adana bölgelerinde araştırma yapmak üzere Hariciye Nezareti tarafından izin verilmiştir. 1901 yılında başka bir izinle tekrar Konya, Adana ve Mersin bölgelerine gelmiş ve bitkiler üzerine incelemelerde bulunmuştur. Siehe'nin arkeolojik keşifler yaptığı da bilinmektedir.

15- Joseph Friedrich Nicolaus Bornmüller: Ünlü Alman botanikçi Bornmüller, birçok kez Anadolu'ya gelmiş ve 1899 yılındaki gelişinde de Konya, Akşehir, Afyonkarahisar, Kütahya, Eskişehir, Bursa ve Bilecik civarlarında seyahat ederek bitkiler üzerine araştırmalar yapmıştır. Dâhiliye Nezareti tarafından vilayetlere yazı gönderilmiş ve Bornmüller'e kolaylık gösterilmesi istenmiştir.

16- Doktor Erning ve Doktor Berns: 1900 yılında coğrafya ve bitkiler üzerine araştırma yapmak üzere Osmanlı Devleti'ne izin için başvuran araştırmacılara aynı yılın 13 Mart tarihinde izin verilmiştir. Konya, Ankara, Halep ve Adana vilayetlerinde araştırma yapmak isteyen araştırmacılar 1900 senesinin Nisan ayında seyahatlerine Konya'dan başlamışlardır.

17- Wilhelm Grünwald: Konya, Adana ve Mersin vilayetlerinden Almanya müzesi için bitki, kelebek ve böcek toplamak maksadıyla Osmanlı Devleti'nden izin istemiş ve kendisine 22 Nisan 1902 tarihinde Padişah iradesiyle izin verilmiştir. Ayrıca güvenlikleri açısından silah bulundurmamak istemişler ve kendilerine silah tezkeresi de verilmiştir. Diğer bölgeleri gezdikten sonra Konya'ya gelen Grünwald, burada çalışmalarını sonlandırmıştır. 1903 yılında Konya'ya gelen bir şahıs kendisinin Grünwald olduğunu ve izninin devam etmesi neticesinde araştırmalarına devam etmek istediğini bildirmiştir. Bu şahsın izin tezkeresinin incelenmesi sonucu kendisine müsaade edilmiş, fakat araştırmalarda kendisinin Konya'dan Niğde tarafına gittiği ve madenlerle ilgilendiği ortaya çıkmıştır. Nezaret tarafından şüpheli hareketlerinden dolayı kendisinin takip edilmesi istenmiştir.

18- Doktor Dick: Alman bilim adamı Dick'in Konya, Adana, Sivas ve Trabzon vilayetlerinde bitkiler ve coğrafya hakkında araştırma yapmak için izin istemesi üzerine kendisine Padişah iradesiyle izin verilmiştir. 1906 senesinin Haziran ayı başlarında Konya ve Karaman'da araştırmalar yapan Dr. Dick, 10 Haziran'da Konya'dan ayrılarak Haydarpaşa'ya hareket etmiştir.

19- Max Forp: Max Forp ve eşi Konya, Adana ve Ankara'da kelebekler ve böcekler hakkında araştırma yapmak için Osmanlı Devleti'nden izin istemiştir. Nisan 1911'de kendilerine izin verilmiştir.

20- Doktor Eugen Oberhummer ve Doktor H. Zimmerer: Topografya üzerine araştırma yapmaları için Oberhummer ve Zimmerer 1896 yılında Münih Üniversitesi tarafından görevlendirilmişlerdir. 1 Şubat 1896 tarihinde kendilerine izin verilmiş ve onlar da 1896 yılı boyunca Anadolu'daki araştırmalarını sürdürmüşlerdir. Konya ve Ankara vilayetleri dâhilinde, Kayseri ve Niğde sancaklarında, İncesu, Ürgüp ve Nevşehir civarlarında tarihi mağaraları ziyaret etmişler ve buralarda fotoğraf çekimi yapmışlardır. Bölgeyle ilgili bu çalışmaları, 1899 yılında "Durch Syrien und Kleinasien" isimli bir kitap çıkararak ortaya koymuşlardır.

21- Rudolf Fischer: Fischer'in müracaatı üzerine 29 Nisan 1910 tarihinde kendisine Konya, Ankara ve Bursa vilayetlerinde jeolojik araştırmalar yapabilmesi ve fotoğraflar çekebilmesi için Padişah iradesiyle izin verilmiştir. İncelemelerinde

kullanacağı alet ve edevatı da yanında getirmesine müsaade edilmiş, fakat vilayetlere gönderilen yazılarda kendisinin kontrol altında tutulması istenmiştir.

22- Joseph Petcher: Petcher, 1906 senesinde Konya, Aydın ve Bursa çevresinde çam ormanlarında inceleme yapmak için Alman Sefareti'ne müracaat etmiş ve Alman Sefareti'nin 15 Ağustos 1906 tarihinde Hariciye Nezaretine başvurması neticesinde, Orman ve Maadin Nezareti'nin de görüşü alındıktan sonra kendisine izin verilmiştir. Petcher'in özellikle çam sakızı ihracatı ile meşgul olduğunun anlaşılması üzerine Dâhiliye Nezareti tarafından vilayetlere yazılar gönderilmiş ve hareketlerinin kontrol altında tutulması istenmiştir.

23- Baumgarten-Crusius: 19 Ocak 1900 tarihinde Anadolu Demiryolları Müdürlüğü'ne yazmış olduğu bir yazısında "Auf deutschen Schiff zum goldenen Horn, Auf deutscher Bahn ins Herz von Kleinasien" ("Alman Gemisiyle Haliç'e, Alman Treniyle Anadolu'nun Kalbine") isimli bir kitap yazmak için 1900 yılı Mayıs ayında seyahate çıkmak istediğini bildirmiştir. Seyahatinde, Anadolu Demiryolu ile İstanbul'dan Ankara'ya ve oradan da Konya'ya kadar gitmek istediğini ve tren için iki kişilik yer ayırtmak istediğini ifade etmiştir. Böyle bir eserin ortaya çıkması halinde Anadolu Demiryollarıyla birçok turistin seyahat etmek isteyeceğini de vurgulamıştır. Ayrıca yazısında, bundan iki sene önce Mısır seyahati gerçekleştirdiği ve bu seyahatini kitaplaştırdığını da belirtmektedir<sup>550</sup>. Ancak araştırmalarımızda yukarıda söz konusu olan eserler hakkında her hangi bir bilgiye rastlanılmamıştır.

24- Alman Doktor Friedrich Sarre: Sarre, Konya ve Aydın vilayetleri dâhilinde Bizans dönemine ait binaların ve heykeltıraşlığı ile buralardaki eski camiler hakkında araştırma yapmak, resim ve fotoğraflarını almak maksadıyla 1895 yılında Almanya Sefaretine müracaat etmiştir. Sefaretin Hariciye Nezareti'ne başvurması sonucu kendisine 15 Mayıs 1895 tarihinde padişah iradesiyle izin verilmiştir. Sarre'nin Haziran ve Temmuz aylarında Antik çağda Frigya, Lykaonia ve Pisidya bölgeleri olan yerlerde ve Konya vilayetinde seyahat ettiği ve araştırmalar yaptığı bilinmektedir. Sarre'ye bu seyahatinde, söz konusu olan dönemde İskenderiye'de Avrupa Göz Kliniği direktörü olan arkadaşı Dr. A. Osborne eşlik etmiştir. Bu

---

<sup>550</sup> HADB-OR 878, Strassburg 19.1.1900.

seyahatin ardından 1896 yılında Berlin’de “ *Küçük Asya Seyahati-1895 Yazı* ” isimli bir kitap çıkarmış ve yapmış olduğu seyahatten elde ettiği sanat tarihiyle ve coğrafyayla ilgili bilgileri yazmıştır. Arkeolojik bulgular, yazıtlar ve antik anıtlar üzerine elde ettiği bulguları da, “Archäol.-Epigraph. Mitteilungen XIX” isimli dergide yayımlamıştır. Sarre’nin, içinde çizimlerin ve resimlerin de bulunduğu eserinden o dönemin Anadolu’su, insanları ve halkın yaşantısı gibi daha birçok değişik konu hakkında önemli bilgiler edinebilmekteyiz<sup>551</sup>.

25- Max Freiherr von Oppenheim: Aslında hukukçu olan Oppenheim, arkeolojiye ve Arap kültürüne ilgi duymuş, bu ilgisinden dolayı 1892 yılında Arapça öğrenmek üzere Kahire’ye gitmiş ve ardından Yakın Doğu’da ve Doğu Afrika’da araştırma gezileri gerçekleştirmiştir. 1896 yılında Almanya’nın Kahire konsolosu olmuş ve 1910 senesine kadar Kahire’de çeşitli diplomatik görevlerde bulunmuştur<sup>552</sup>. Oppenheim, 1899 yılında Halep’ten Adana’ya, oradan Konya’ya ve ardından da İstanbul’a bir araştırma gezisi yapmıştır. Kendi ifadesiyle buralarda arkeoloji ve iktisat alanında bilimsel araştırmalar yapmış, mükemmel fotoğraflar çekmiştir. 15 Aralık 1912 tarihinde Halep’ten Deutsche Bank Müdürü Gwinner’e yazmış olduğu bir mektubunda, 1913 yılında tekrar Konya’ya kadar gitmeyi planladığını, Konya’da kazı araştırması yapmak istediğini ve yanında alanında uzman arkeologlar ve fotoğrafçılar götüreceğini belirtmiştir<sup>553</sup>.

26- Rudolf von Lindau: Kayzer II. Wilhelm döneminde altı yıl İstanbul’da diplomatik görevde bulunmuştur. Bu altı yıl içerisinde; “*Erzählungen eines Efendi*” (Bir Efendi’nin Anlatıları), “*Der Fenar und Mayfair*” (Konusu İstanbul ve İngiltere’de geçen bir roman), “*Türkische Geschichten*” (Türk Hikâyeleri) ve “*Zwei Reisen*” (İki Seyahat) adlı dört kitap yazmıştır. 1898 yılında Alman hükümeti Bağdat Demiryolu’nu tanıtmak amacıyla Türkiye’ye birçok gazeteci ve yazar göndermişti. Lindau, Türkiye’ye gelen bu gazetecilerden birisi olan kardeşi Rudolf Lindau ile birlikte Bursa, İzmir ve Konya vilayetleri dâhilinde seyahat etmiştir. Lindau, 1899 senesinde basılan “*Zwei Reisen*” isimli kitabında bu bölgeler ile ilgili gözlemlerini

<sup>551</sup> Bk. Friedrich Sarre, *Küçük Asya Seyahati 1895 Yazı*, Berlin 1896, (Çev.: Dârâ Çolakoğlu), İstanbul 1998.

<sup>552</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Max\\_von\\_Oppenheim](http://de.wikipedia.org/wiki/Max_von_Oppenheim). Erişim Tarihi: 3.11.2012.

<sup>553</sup> HADB-OR 879, Aleppo 15.12.1912.

ve edindiği bilgileri paylaşmıştır. Lindau eserinde, Konya'nın tarihte çok önemli olaylara şahitlik etmiş görkemli bir şehir olduğunu ifade etmiş, fakat bu günkü Konya'nın ise tam bir harabe halinde olduğunu bildirmiştir. Bunun yanında Konya'nın arkeologlar ve tarihçiler için çok önemli bir belde olduğunu vurgulamıştır. Selçuklu mimarisinden çok etkilenen Lindau, bu devasa ve görkemli yapıların maalesef çok kötü durumda olduklarını bildirmiştir. Sokakların ve evlerin de aynı şekilde çok kötü durumda olduğunu bildiren Lindau Konya'nın sokak aydınlatmalarının ise çok iyi olduğunu ifade etmektedir<sup>554</sup>.

27- Arkeolog Prof. Dr. Julius Jüthner, Mimar Fritz Knoll, Arkeolog Dr. Karl Patsch ve Arkeolog Prof. Dr. Heinrich Swoboda: Bilhassa Konya'nın güneyinde ve doğusunda araştırma gezileri yapan bu dört araştırmacı, elde ettikleri bilgilerini ve gözlemlerini 1903 yılında küçük bir kitap halinde yayımlamışlardır. Çalışmada yer alan çizimler ve gezi rotasını gösteren bir harita Jüthner tarafından çizilmiş, topografik ve coğrafik incelemeler Patsch tarafından gerçekleştirilmiştir. Araştırmacılar, 1902 yılının 4 Nisan'ında gezilerine Konya'nın hemen güneyindeki Kızılören yerleşmesinden başlamışlar, daha sonra Yatağan Köyü ve çevresindeki Asar Kalesi'ni ziyaret etmişlerdir. Bu eserde Yatağan Köyü'nün bir fotoğrafına da yer vermişlerdir. Yatağan, Küçük Muhsine, Ağras, Kavaklı Yayla, Kavaklı ve Davgana (Çamlıca) yerleşmelerine de önem veren araştırmacıların Davgana köy evlerini gösteren bir fotoğrafı dönemin bölge kültürü açısından önem arz etmektedir. Çalışmada, Arkeoloji Bilimi açısından büyük önem taşıyan Fasıllar Hitit Anıtı'nın bir fotoğrafına, cephe ve yandan görünüşünü gösteren iki ayrı çizime yer verilmiştir. 8 Nisandan itibaren Dereköy çevresinde araştırmalarını yoğunlaştıran araştırmacılar, bugün Beyşehir sınırları içerisinde yer alan Dereköy yerleşmesinden sonra araştırmalarını daha çok Seydişehir civarındaki Vasada antik yerleşmesi çevresinde sürdürmüşlerdir. Araştırmacılar, 26 Nisan itibarıyla Amblada (Kızılcaköy), Akçalar, Kavak, Yenice Çiftlik, Yeniceköy ve Suğla Gölü çevresinde araştırma ve incelemelerde bulunmuşlardır. Daha sonra Beyşehir Gölü çevresinden geçerek Bayındır, Mesutlar, Üskeles, Üzümlü, Farisbeleni, Adaköy ve Gencek'ten sonra Hacı

---

<sup>554</sup> İlhan Pınar, Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri-Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir, İzmir 1998, s.145-151.



Ali Çiftliği üzerinden Gemboz Ovası'na inmişler, buradan sonra da Pisidia-Pamphylia sınırındaki Erymna ve Kotenna antik şehirlerini gezmişlerdir. Toroslar'ın önemli bir geçit noktasında yer alan bu yerleşmelere geçit veren Susambeli Gediği'nden bir fotoğrafa kitaplarında yer veren araştırmacılar, Toros Dağları'nın Yıldızdağı eteklerinde yer alan Dibektaş, Tosuntaşı, Sarıot Yaylası ve Çat (Çağlayan) yerleşmeleri üzerinden Bozkır yakınlarındaki Zengibar Kalesi antik yerleşmesine ulaşmışlardır. Araştırmacılar çalışmalarını, Zengibar Kalesi Akropol Kapısı planıyla, akropol kapısından bir fotoğrafla, Hadrianus Zafer Takı'ndan bir fotoğrafla, yine Zengibar Kalesi Kaya Mezarları'ndan bir fotoğrafla, çokgen planlı bir yapının çizimiyle ve basit bir bölge haritasıyla tamamlamışlardır<sup>555</sup>.

Muhtemelen Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşları sebebiyle söz konusu Konya civarındaki arkeolojik çalışmalar bir süreliğine kesintiye uğramıştır. Daha sonra 1930 yılında bu araştırmacılardan Heinrich Swoboda ve Fritz Knoll yanlarına arkeolog Josef Keil'i de alarak bölgeye tekrar araştırma ve inceleme gezileri başlatmışlardır. Bu gezilerden elde ettikleri bilgi ve bulguları da "Denkmäler aus Lykaonien, Pamphilien und Isaurien"<sup>556</sup> isimli bir kitapta yayınlamışlardır. 1902 yılında bölgeyi gezdiklerinden dolayı daha tecrübeli olan araştırmacılar bu eserlerinde daha çok arkeolojik çizimlere yer vermişlerdir.

28- Konya Konsolosu Dr. Julius Harry Loytved-Hardegg: Konya'da konsolos olarak bulunan Loytved'i de Konya ve çevresinde araştırma yapan Almanlar içerisinde saymak yerinde olacaktır. Yukarıda Loytved'in Konya hakkında, özellikle Selçuklu eserleri hakkında yapmış olduğu araştırmalarını kaleme aldığı, 1906 yılında Deutsche Bank tarafından basılan kitabından "*Konia - Inschriften der Seldschukischen Bauten*" - "*Konya – Selçuklu Yapıları Yazıtları*" söz edilmişti. Bununla birlikte Loytved'in Konya'da görev yaptığı sürece birçok araştırma gezisi gerçekleştirdiği ve bölgeye Almanya'dan gelen devlet görevlilerine, firma temsilcilerine ve gazetecilere rehberlik yapıp, bölgeyi gezdirdiği Alman arşiv

---

<sup>555</sup> Bk. Julius Jüthner, Fritz Knoll, Karl Patsch, Heinrich Swoboda, Vorläufiger Bericht Über Eine Archäologische Expedition Nach Kleinasien, Verlag Der Gesellschaft Zur Förderung Deutsche Wissenschaft, Kunst Und Literatur in Böhmen, Druck von Karl Bellmann, Prag 1903.

<sup>556</sup> Heinrich Swoboda, Josef Keil, Fritz Knoll, Denkmäler aus Lykaonien, Pamphilien und Isaurien, Verlag Rudolf M. Rohrer, Brünn-Prag-Leipzig- Wien 1935.

belgelerinden anlaşılmaktadır<sup>557</sup>. Belgelerden, bu tür rehberlik olaylarının Almanya tarafından istendiğini ve teşvik edildiğini öğreniyoruz. Alman Büyükelçiliği'ne göre araştırma gezilerinden elde edilen bilgiler öylece kalmamalı, kitap ya da makale olarak yayınlanmak suretiyle değerlendirilmelidir.

Loytved, 1902 yılında Konya, Mersin ve İskenderun çevrelerinde gerçekleştirmiş olduğu araştırma gezisinden elde ettiği bilgileri rapor<sup>558</sup> olarak Almanya'nın İstanbul büyükelçiliğine sunmuş, büyükelçilik de söz konusu olan raporu Almanya Şansölyesi Büllow'a göndermiştir. Büyükelçilik bu tür raporların sadece büyükelçilik arşivinde saklanmaması gerektiğini, aksine çoğaltılarak diğer bütün elçiliklere-konsolosluklara gönderilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

15 sayfalık raporun ilk sayfasında rota verilerek tek tek nerelere gidildiği yazılmıştır. 29 Ekim tarihinde Konya'dan hareket edilmiş ve 30 Ekim tarihinde Karkın'a varılmıştır. Oradan Karapınar'a, Ereğli'ye ve Ulukışla'ya geçilmiştir. Bu güzergâhta Saraçoğlu, Küçük Köy, Abdi Tolu, Karkın, İsmil, Geyve ve Karapınar'a uğranmıştır. 4 Kasım'da Mersin'e ulaşılmış, 7 Kasım'da Tarsus'ta incelemeler yapılmıştır. 10 Kasım 1902 tarihinde de İskenderun'a varılmıştır. Rapor'da, Konya'dan İskenderun'a kadar yaklaşık 475 km. yol kat edildiği ve Toroslara kadar uçsuz bucaksız tuz kristali kaplı bir çöl olduğu, gölgelenecek bir ağacın bile bulunmadığı ifade edilmiştir. Konya, Mersin ve İskenderun bölgelerinin coğrafyası, iklimi, halkı, dili, yaşayış tarzı, hayvancılığı, tarımı, bitki örtüsü yer altı-yer üstü zenginlikleri ve ticareti hakkında bilgiler verilmiştir. En önemli bilgiler ise bölgelerin kalem kalem 1901 yılı tarımsal üretimlerinin rakamlarla verilmesidir. Bu bilgilerin yanında bölgelerdeki okullardan ve yabancıların okullarından da bahsedilmiştir. Bu araştırmalar, ileriki tarihlerde Almanların Konya ve Adana Ovalarında gerçekleştirecekleri sulama projelerinin ön araştırmaları niteliğinde kabul edilebilir.

İncelemiş olduğumuz diğer bir Alman dışişleri arşiv belgesinde, Loytved'in 1904 ve 1905 yıllarında yapmış olduğu araştırmaları ve incelemeleri neticesinde Konya Sızma'da cıva yatağı olduğunu tespit ettiğini ve bu tespitini rapor halinde dış

---

<sup>557</sup> PA-AA, 13178 Türkiye No: 134, Pera 03.01.1903.

<sup>558</sup> PA-AA, R 13178 Türkiye No: 134, Informationsreise des Dragomanatseleven Dr. Loytved in Kleinasien.

işleri bakanlığına sunmuş olduğunu görmekteyiz. Dış işleri bakanlığı da bu konuyla ilgilenilmesi için durumu Deutsche Bank'a bildirmiştir<sup>559</sup>. Konya bölgesi, Loytved'in av alanı olarak görülmektedir. Loytved, yukarıda söz edilen çeşitli faaliyetleri için Alman hükümetinden parasal yardım görmüştür<sup>560</sup>.

Söz konusu olan dönemde, Avrupalı devletlerin konsolosları farklı bir misyona sahiplerdi. Konsolosların kendi resmi işlerinin yanında en önemli görevlerinden birisi de, buldukları bölgelerin yer altı ve yer üstü kaynaklarını tespit edip ülkelerine bildirmektir. Konya'da bulunan Alman Konsolosu Loytved'in yukarıda bahsedildiği üzere bu şekilde birçok faaliyeti mevcuttur.

Konya vilayeti, sosyal ve kültürel tarihi mirası nedeniyle, Anadolu topraklarında birbirleriyle kıyasıya araştırma rekabeti içerisine giren Avrupalı araştırmacıların en çok ilgi gösterdikleri Anadolu şehirlerinden birisi olmuştur. Daha önce Avrupalı araştırmacıların tek gayelerinin araştırmak olmadığı belirtilmişti. Araştırmacıların, sömürge faaliyetlerine katkı sağlamak maksadıyla araştırma yaptıkları, bölgeler hakkında geniş raporlar hazırladıkları ifade edilmişti. Ayrıca gelen araştırmacıların buldukları tarihi eserleri kendi ülkelerine götürmek gibi de bir amaçlarının olduğu yine daha önce belirtilmişti.

#### **4.4- Anadolu'dan ve Konya'dan Almanya'ya Götürülen Tarihi Eserler**

Cumhuriyet dönemine kadar Türkiye'de arkeolojiye hemen hemen bütünüyle yabancılar egemen olmuşlardır. 18. ve 19. yüzyıllarda yabancılar tarafından Türkiye'de yapılan arkeolojik çalışmalar, Batı'nın Osmanlı İmparatorluğu'na karşı izlediği politikaya ve genel tutumuna doğrudan bağlı olarak, adeta bir eski eser avcılığı gibi düşünülmüştür. Söz konusu olan dönemde Osmanlı topraklarındaki arkeolojik faaliyetlerde, arkeolojinin ana gayesi, yani insanlığın geçmişini eski çağlarda oluşturduğu yapıların yardımı ile anlamaya çalışmak, hiç dikkate alınmamıştır. Bu dönemde arkeolojik faaliyetlerdeki esas amacın, Avrupa müzeleri

<sup>559</sup> PA-AA, R 14150 Türkei No: 197, Bd. 3, Berlin 14.03.1905.

<sup>560</sup> Julia Bailey, Tom Cole, Seljuk Rodeo, 12.05.2012, <http://rugbam.blogspot.com/2012/05/seljuk-rodeo.html> (Erişim Tarihi: 10.12.2012).

için görsel nitelikte eserler toplamak olduğu görülmektedir. Bu dönemde uygarlık adına pek çok uygarlık kalıntısının tahrip edildiği bir gerçektir. Bir zamanlar Türkiye sınırları içerisinde bulunan, fakat günümüzde bazı Avrupa şehirlerinde sergilenen arkeolojik kalıntıların yurt dışına çıkarılmaları genelde bahsedilen dönemde gerçekleşmiştir<sup>561</sup>.

Doğu ülkelerinin yer altı ve yerüstü zenginlikleri ve Avrupa için önemli bir kaynak oluşturacağı fark edilmesi, dünyanın bu bölgelerinin araştırılması ve bulunanların hummalı bir şekilde Avrupa'ya taşınması düşüncesini uyandırmıştır. Bunlar arasında eski eserler ve arkeolojik buluntuların sadece bir önemli kaynak değil aynı zamanda doğuya adım atmak için önemli bir sebep oluşturduğu anlaşılmaktadır<sup>562</sup>. Ayrıca Anadolu'yu gezen bu insanların amaçları arasında, kendilerini destekleyen veya finanse eden kurumlara eski ve kıymetli eserler götürmek istedikleri de bilinen bir gerçektir.<sup>563</sup> Bu dönemde özellikle Almanlar, Avusturyalılar, İngilizler ve Fransızlar Osmanlı topraklarından elde ettikleri eserleri kendi ülkelerine naklederek müzelerini zenginleştirmişler ve bu hususta bir rekabet içerisine girmişlerdir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı topraklarındaki kazılar sürekli artış göstermiş ve bu kazılar bizzat devlet yönetimleri tarafından da desteklenmiştir. Böylece Anadolu'da araştırma ve kazı yapmak uluslararası bir yarışa dönüşmüştür<sup>564</sup>. Alman İmparatoru II. Wilhelm Osmanlı topraklarında araştırma yapan kişileri zaman zaman yanına çağırarak onlardan araştırmaları hakkında bilgi almış ve onları ödüllendirmiştir. İmparator'un yanına çağırıp bilgi aldığı arkeologlardan birisi de Theodor Wiegand'dır. Kaiser II. Wilhelm onu sarayına davet etmiş, Anadolu'daki çalışmaları hakkında bilgi almış ve sonuçlarına çok sevindiğini açıkça beyan etmiştir. Wiegand, sarayda Kaiser'e ve yanında bulunan 20 kişiye bu zamana kadar Türkiye'de gerçekleştirdikleri kazıları haritalar, çizimler ve yanında getirdiği 50 adet resim üzerinde ayrıntılı bir şekilde anlatmıştır. Aradan birkaç ay geçtikten sonra Almanya kültür bakanlığı II. Wilhelm'in emri ile Wiegand'a

---

<sup>561</sup> Arsebük, age., s.70.

<sup>562</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm., s.234.

<sup>563</sup> Arsebük, age., s. 66.

<sup>564</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.12-13.

çalışmalarında başarılarının devamını dileyerek 40.000 Mark parasal yardım vermiştir<sup>565</sup>.

Avrupalılar Osmanlı topraklarından çıkardıkları tarihi eserleri birçok farklı yöntemle kendi ülkelerine götürüyorlardı. Bu dönemde Osmanlı topraklarındaki siyasi pazarlıklar giderek artıyordu. Osmanlı Devleti ekonomik ve teknolojik açıdan batıya bağımlıydı, böylece bazı padişahlar Avrupalı devletlerin etkisi ve baskısı altında bazı önemli arkeolojik eserlerin yurt dışına çıkartılmasına müsaade etmişler veya bazı eserleri hediye etmek zorunda kalmışlardır. Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasında olan ticari, siyasi ve askeri ilişkilerden dolayı Sultan Abdülhamid'in de bazı eski eserleri Almanya'ya bağışladığı söylenmektedir<sup>566</sup>. Hatta Türk arkeolojisinin ilk bilinçli temsilcisi olarak kabul edilen ve Müzei Humayun Müdürü olan Osman Hamdi Bey<sup>567</sup> bile, kendi kazıp bulduğu Zincirli eserlerinin İstanbul'a taşınması karşılığında eserlerin yarısını Almanlara vermek durumunda kalmıştır<sup>568</sup>. Diğer bir eser götürme şekli de, çıkarılacak veya çıkarılan eserler üzerinde pazarlık etmek ve payına düşen eserleri kendi ülkesine götürmektir. 1874 tarihli Asar-ı Atika Nizamnamesi'ne göre çıkarılan ya da bulunan eserlerin 1/3'ü eseri çıkarana, 1/3'ü mülk sahibine ve geriye kalan 1/3'ü de devlete veriliyordu. Ancak eseri çıkaran kendi payına düşen 1/3 kadar istediği eserleri seçebiliyordu.<sup>569</sup> Arkeolog Wiegand, 4 Şubat 1899 tarihinde kayınpederine yazmış olduğu mektubunda, Priene'de kazılar esnasında çıkarılan tarihi eserler hakkında Hamdi Bey

---

<sup>565</sup> Wiegand, age., s.36-38. (Wiegand, eserinde bu olayı 30.5.1899 tarihinde annesine yazmış olduğu bir mektupta anlatır.)

<sup>566</sup> Shav, Osmanlı Müzeciliği, s.157.

<sup>567</sup> (30 Aralık 1842- 24 Şubat 1910) Sadrazam İbrahim Edhem Paşa'nın oğludur. Hukuk öğrenimi amacıyla Paris'e gönderilir. Hukuk yerine resim ve arkeoloji eğitimini tercih eden Osman Hamdi Bey, 1869'da yurda döndükten sonra devletin farklı kademelerinde görev alır. 1881'de Müze-i Hümayun müdürlüğüne atanır. Eski eserlerimizin yurt dışına götürülmesini yasaklayan "1883 Asar-ı Atika Nizamnamesi"ni hazırlar. Yaptığı kazılarla ilk Türk Arkeologu unvanını alır. Ülkede ilk bilimsel Türk kazıları ve çağdaş müzecilik anlayışı onunla başlar. Bu çalışmalarından ötürü Osman Hamdi Bey, Türk Müzeciliğinin modern anlamda gerçek kurucusu olarak kabul edilmektedir. İstanbul Arkeoloji Müzesini kurmuş ve 29 yıl müzenin müdürlüğünü yapmıştır. Bugünkü Mimar Sinan Üniversitesinin temeli sayılan "Sanayi-i Nefise Mekteb-i Âlisi"ni 1883'de kurmuştur. Kadıköy'ün ilk belediye başkanıdır. ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Osman\\_Hamdi\\_Bey](http://tr.wikipedia.org/wiki/Osman_Hamdi_Bey). Erişim tarihi: 15.02.2012).

17-18 Aralık 1992 tarihinde Osman Hamdi Bey ve Dönemi hakkında bir sempozyum düzenlenmiş ve sempozyum bildirileri Tarih Vakfı Yurt Yayınlarından kitap olarak çıkmıştır. Osman Hamdi Bey hakkında daha geniş bilgi için bk. Osman Hamdi Bey ve Dönemi Sempozyumu (17-18 Aralık 1992), (Yay. Haz. Zeynep Rona), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1993.

<sup>568</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.20.

<sup>569</sup> Nimet Berkok, "Eski Eser Kaçakçılığı", A.Ü DTCF Dergisi, Cilt 34, Sayı 1,2, Ankara 1990, s.326.

ile pazarlık yaptığını, pazarlık sonucu aldığı eserleri Berlin'e gönderdiğini (*Gott sei Dank! - Tanrı'ya şükürler olsun!*) diyerek anlatmış ve Berlin müzesinde o eserleri sergileyeceği günü sabırsızlıkla beklediğini ifade etmiştir<sup>570</sup>.

Bazı arkeologlar da toprak satın alma yoluyla kazılarına devam etmişler ve çıkan eserleri ülkelerine götürmüşlerdir. Örneğin Schliemann, Kumkale'de kazı yapacağı iki tarlayı satın almak için tarla sahipleriyle 1000'er Frank karşılığında anlaşmış yazır. Netice itibari ile buradan çıkardığı hazineyi (Troya Hazinesi) Atina üzerinden Avrupa'ya kaçırmıştır. Bu hazine 155 parça altından, gümüşten, elektron takılardan, kaplardan, bakır-tunç silahlardan ve aletlerden oluşmaktadır. Söz konusu olan bu hazinenin bir bölüm günümüzde Berlin'de Müzede sergilenmektedir<sup>571</sup>. Diğer bir örnekte de, demiryolu mühendisi olan Dr. Karl Humann 1880 yılına kadar kazı alanının büyük bir bölümünü satın almış ve yürürlükte bulunan nizamnamedeki boşluklar nedeniyle Bergama'daki eserlerin üçte birini sadece 20.000 Frank karşılığında Osmanlı Devleti'nden satın almıştır. Bunun haricinde Karl Humann, 1881-1886 yılları arasında Berlin Müzesine yüzlerce ton eser göndermiştir<sup>572</sup>. Humann, 9 Eylül 1878 tarihinde Pergamon'daki kazı çalışmalarına başlamıştı. II. Abdülhamid devrinde, demiryolları yapımı dönemine rastlayan bu süreçte, Pergamon sunağı (Zeus Altarı-Zeus Tapınağı)<sup>573</sup> ve diğer çok sayıda buluntu Almanya'ya götürülmüş (halen varlığı devam eden) ve Berlin'de bulunan "Pergamon Müzesi"nin açılması için ilk tarihi malzemeler olmuştur.<sup>574</sup>

<sup>570</sup> Wiegand, age., s.35-36.

<sup>571</sup> Esin, agm., s.183-185.

II. Dünya Savaşından önce hazinenin tamamının Almanya'da olduğu bilinmektedir. Ancak Savaş esnasında Ruslar hazineden ele geçirdikleri parçaları Rusya'ya götürmüşlerdir. Ruslar bir müddet hazinenin kendilerinde olduğun sakladılarsa da hazine günümüzde "Rusya federal mülkiyeti" statüsüne kavuşturulmuştur. Hazinenin Türkiye'ye iadesi konusunda ise Rusya Tarihi Eserler Komisyonu yetkilisi Anatoliy Vikov: "Türkiye'nin muhatabı biz değiliz. Truva Hazinesi Almanya'dan savaş tazminatı olarak alınmış ve Rusya'ya getirilmiştir." ifadesini kullanmıştır. (www.hurriyet.com.tr 28.02.2005 tarihli "Rusya Truva Hazinesi konusunda Türkiye'yi muhatap kabul etmiyor" başlıklı haber. Erişim tarihi: 28.02.2012)

Hazinenin önemli bir bölümünün ise günümüzde Moskova'da "Pushkin Müzesi"nde sergilendiği bilinmektedir. Berlin'de "Neues Museum"da bulunan eserlerin ise bazılarının, orijinallerinin Rusların elinde olması sebebiyle, taklitleri olduğu söylenmektedir. (<http://heritage-key.com/greece/schliemanns-troy-treasures>. Erişim tarihi: 28.02.2012)

<sup>572</sup> Shaw, age., s.142.

<sup>573</sup> Bk. Ek. 14.

<sup>574</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm.,229.

Akropoldeki diğer kalıntılarla birlikte Zeus Tapınağı kalıntıları da zamanla toprak altında kalmıştı. Zeus Tapınağı, Karl Humann ve ekibi tarafından ortaya çıkarılmış ve hemen ardından bütün parçaları numaralandırılarak paketlenmiştir. Zeus Tapınağı'nın paketlenen kalıntılar 1881 senesinde kağnılarla Dikiliye buradan da "Comet" adındaki Alman zırhlısıyla önce Hamburg Limanı'na ve daha sonrada oradan trenlerle Berlin'e götürülmüştür. Tapınağın sergilenebilmesi için Berlin'de Pergamon adında bir müze inşa edilmiş ve 1890 senesinde tapınak restore edilerek dünyanın gözleri önüne serilmiştir. Tapınağın ziyarete açılmasıyla birlikte bütün Avrupa'nın gözleri kamaşmıştır<sup>575</sup>. Böylece Humann, Osmanlı Döneminin en büyük tarihi eser kaçakçılığında birisini gerçekleştirmiştir<sup>576</sup>.

Aynı şekilde Theodor Wiegand'ın da toprak satın alarak kazı çalışmalarını gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Wiegand, 30 Nisan 1904 tarihinde karısı Marie'ye (von Siemens) yazmış olduğu mektubunda Didyma'nın doğu tarafından ve kuzey tarafından arazi satın aldığı anlatmış, batısında ve güneyinde kazı için önemsiz yerlerin olduğunu o sebeple oralarla ilgilenmediğini ifade etmiştir. Mektubun devamında bu arazinin içerisinde 10 adet ahır, üç kahve, bir ayakkabı tamir dükkânı, birçok fırın (tandır), birkaç değersiz eşya satan dükkân, bir yıkılmış camii ve bir de yel değirmeni bulunduğunu ve bundan sonra Didyma'daki kazıların kolay olacağını yazmıştır<sup>577</sup>. Bir yıl sonra 27 Nisan 1905 tarihinde yine eşine yazmış olduğu başka bir mektubunda ise yel değirmenin önünde 100 adet ev yapılabilecek kadar büyüklükte bir araziyi satın almak istediğini, sıkı bir pazarlığa giriştiğini anlatmış, mektubu yazdığı gün öğleden önce 2000 Osmanlı Lirası karşılığında yine iki ev satın aldığından bahsetmiştir. Mektubun devamında, bu bölgenin (tapınağın kuzey-doğu köşesinin) çok önemli olduğunu anlatan Wiegand mektubuna, "*Bu satırları ileriki günlerde çalışma yapacağımız yerden yazıyorum.*" diyerek başlamıştır<sup>578</sup>. Görüldüğü

---

<sup>575</sup> Mehmet Önder, "Eski Eser Yağması-Anadolu'yu Nasıl Soydular 2", Milliyet Gazetesi, 26.03.1992, s.15. (II. Dünya Savaşı esnasında Zeus Tapınağı ustaca sökülmiş ve müzenin yer altı sığınaklarında koruma altına alınmıştır. Berlin'in müze tarafındaki kısmı Rusların eline geçince, daha önce şöhretini duymuş olan Ruslar tapınağı Petersburg'a götürmüşlerdir. Ancak savaş bittikten sonra çeşitli girişimlerle Doğu Berlinliler, tapınağı Ruslardan geri almışlar ve yerine yeniden monte etmişlerdir. Önder, aynı yer.)

<sup>576</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.43.

<sup>577</sup> Wiegand, age., s.58.

<sup>578</sup> Wiegand, age., s.67-68.

üzere kazıların kolay yapılabilmesi için bazı arkeologlar kazı yapacakları alanları ya da buralara yakın olan yerleri satın almak suretiyle kazılarını kolay bir şekilde gerçekleştirebilmişlerdir.

Alman araştırmacılar da diğer Avrupalı milletlerin yaptığı gibi, herhangi bir ayırım yapmadan bütün maddi kültür kalıntılarını tespit etmek istemişlerdir. Önceleri, tarihi eserlerin yeri, dönemi, son durumlarının tespiti ile başlayan araştırmalar, sonra bunların tamiri ve Almanya'ya taşınarak burada teşhir edilmeleri şekline dönüşmüştür. Çeşitli dönemlere ait tarihi eserlerin Avrupa ülkelerine taşınarak korunması, bakım, onarım ve teşhiri konusu Avrupalılar tarafından çok önemsenmiştir<sup>579</sup>. Eski eserlerin çıkarılması, korunması ve restorasyonu konusunda Osmanlı Devleti'nin bilgi ve güç eksikliği vardı ve bu bilgi eksikliği de Almanlar tarafından biliniyordu. Bu sebeple çıkan eserler restore edilmek üzere Almanya'ya götürülüyorlardı, fakat Osmanlı Devleti'ne iade edilmek üzere Almanya'ya tamir ve restorasyon için götürülmüş olan küçük-büyük pek çok eserin geri teslim edilmediği anlaşılmaktadır. Eserlerin Almanya'ya götürülmesi noktasında Almanlar tarafından yapılan demiryollarının önemi çok büyüktür. Berlin-Bağdat demiryolu siyasi, ticari ve lojistik önemi kadar tarihi eserlerin Almanya'ya taşınmasında da etkili rol oynamıştır<sup>580</sup>. Söz konusu olan dönemde, Anadolu'dan Almanya'ya eser kaçıran araştırmacıların çoğuna göre, kendileri bu eserleri harap olmaktan kurtarmışlardır. Böyle düşünenlerden birisi Schliemann'dır. Schliemann bu düşüncesini: *“Bulduğum değerli şeylerin hepsini kendime saklayarak onları bilim adına kurtardım. Tüm uygar dünya yaptıklarım yüzünden beni alkışlayacaktır.”* sözleri ile ifade etmiştir<sup>581</sup>.

Daha önce sözü edilen Alman arkeolog Robert Koldewey Babil İmparatorluğu'nun başkentini tam 18 yıl kazmıştır. Babil'de açığa çıkan bulguların küçük bir bölümü şu anda İstanbul Eski Şark Eserleri Müzesi'nde, büyük bir bölümü ise Almanya'da Berlin Müzesi'nde bulunmaktadır. Daha sonraki yıllarda Babil'de kazı yapan Alman arkeolog Walter Andrae Babil ve Asur kalıntılarını zamanında Almanya'ya taşımayı başaran Koldewey'in ardından buradaki Babil'in meşhur İştâr

<sup>579</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm.,227.

<sup>580</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm.,234-235.

<sup>581</sup> Esin, agm., s.185.



Kapısı'nı<sup>582</sup>, Tören Yolu'nu, Asur Sarayı'nın ön avlu cephesini; Zincirli'nin Kapısı'nı ve Uruk'un mozaik bezemeli yapı cephesini Berlin Müzesi'nde sergilemiştir. Günümüzde de bu eserlerin birçoğu Berlin'de bulunan Pergamon Müzesi'nde sergilenmektedir. Bu kazılar yapıldığı zaman Irak Osmanlı İmparatorluğu'na tâbi olduğundan dolayı, onca eserin içerisinde iki başsız heykel ve bir kabartma Osmanlı müzesine verilmiştir<sup>583</sup>. Walter Andrae daha sonraki yıllarda Asur kazılarında Koldewey'in yerine geçmiş ve bu bölgede 1914 senesine kadar çalışmalarına devam etmiştir. Babil'de olduğu gibi Asur bölgesinde de ortaya çıkan çanak, çömlek gibi gündelik hayatta kullanılan ev aletlerini, silahları ve süsleme aletlerini, mimari elemanları, devletin özel ve resmi belge arşivlerini Berlin'e götürerek burada sergilemiştir<sup>584</sup>.

Batı'da arkeoloji ilminin geliştiği ve büyük bilginlerin yetiştiği 18. ve 19. yüzyıllarda İngiliz, Fransız, Alman ve diğer yabancı arkeoloji enstitüleri, ülkelerinin güç, önem ve saygınlıklarına bağlı olarak önemli tarihi sitelerde kazılar ve araştırmalar yapmak için Osmanlı sultanlarından izinler koparmaktaydılar. Her ne kadar görünürdeki amaç antik çağ tarih ve arkeolojisini aydınlatmak, bunları bilim âlemine değerli yayınlarla tanıtmak idiyse de bunun altında yatan gerçek emel, kazılardan çıkarılacak değerli ve güzel yapıtları ülkelerinin müzelerine kazandırmaktı. Bu sıralarda zaten savaşlar, ekonomik güçlükler gibi büyük sorunlarla karşı karşıya kalan, yani ölüm kalım savaşı veren Osmanlı Devleti'nin bu tür faaliyetler için harcayacak ne parası, ne zamanı ve ne de yetişmiş elemanı vardı. Bununla birlikte Osmanlı yetkililerinin arkeolojik kazı yapacak olanlara "*Taş çıkarsa sizin, altın çıkarsa bizim*" gibi çok basit kazı ve araştırma izinleri verdikleri bilinmektedir. Bu uygulamalarla bu devir sanki tarihi eserleri gizli kaçırma devri değil, adeta yağmalama devri haline gelmiştir. Böylece bu gün Louver (Paris), British Museum (Londra), Pergamon Museum (Berlin), Kunsthistorisches Museum

---

<sup>582</sup> Bk. Ek. 13.

<sup>583</sup> İpçioğlu, agm., s.272.

<sup>584</sup> İpçioğlu, agm., s.274.

(Viyana) gibi Avrupa'nın en zengin ve en ünlü müzeleri, bahsi geçen devirde Osmanlı topraklarından götürülen tarihi eserlerle doludur<sup>585</sup>.

Hüseyin Muşmal'ın “*Konya Mihrabını İstiyor*” başlıklı bir makalesinde ifade ettiğine göre; Osmanlı dünyasını karış karış gezen batılılar tarafından 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Konya'da bulunan bazı Selçuklu eserleri yurt dışına kaçırılmıştır. Avrupa müzelerinde sadece Konya'dan giden ve tespit edilebilen 400'e yakın eser bulunmaktadır<sup>586</sup>. Örneğin, Pergama Sunağı'nın parçalar halinde getirilip tekrardan birleştirildiği ve adının verildiği, Berlin'de bulunan Pergamonmuseum'da (Bergama Müzesi) bulunan eserlerin tamamı doğudan götürülmüş eserlerdir. Müze içerisinde Almanya içerisinden getirilen bir tane bile eser yoktur. Berlin'de bulunan Bergama Müzesi, 19. yüzyılın ikinci yarısında Bergama'dan götürülen Pergamon Altarı'nın yanı sıra Milet'ten, Priene'den ve Anadolu'nun farklı yerlerinden götürülen eserlerle doludur. Pergamon Altarı'nın yanı sıra Milet Kapısı<sup>587</sup> dikkati çeken diğer önemli bir eserdir. Müze içerisinde adeta başka bir müzeymiş gibi “İslam Sanatları Müzesi” bulunmaktadır. Babil'den getirilen İhtar Kapısı da, bu bölüme girişte tüm ihtişamıyla ziyaretçileri karşılamaktadır. Ayrıca bu bölümde Türkiye'nin farklı yerlerinden getirilen antika halılar, seccadeler, çiniler, Hititlerden kalma tarihi eserler gibi çok farklı eserler de bulunmaktadır. Müzede bulunan, Türkiye'den getirilen eserlerin en önemlilerinden birisi de Konya'dan getirilen “Beyhekim Camii Mihrabı”dır<sup>588</sup>. Konya'nın Beyhekim Mahallesi'ndeki, 13. yüzyıla tarihlenen Beyhekim Camii'nin 135 parça çini mozaikten oluşan mihrabı 1907'de<sup>589</sup>

---

<sup>585</sup> İsmet Ebcioglu, “Türkiye'den Batı Ülkelerine Götürülen Arkeolojik Eserler”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 1, İstanbul 1983, s.76.

<sup>586</sup> Hüseyin Muşmal, Konya Mihrabını İstiyor, <http://www.konhaber.com/yeni/haber-84897-KULTUR-SANAT-Konya-mihrabini-istiyor.html>. Erişim Tarihi: 30.11.2012.

<sup>587</sup> Bk. Ek. 15.

<sup>588</sup> Bk. Ek. 16 ve Ek. 17.

Adı geçen müze Ekim 2011 yılında tarafımdan ziyaret edilmiştir. Müze ile alakalı yukarıda geçen bilgiler kendi gözlemlerime dayanmaktadır. Bergama Müzesi (Pergamonmuseum) ile ilgili daha geniş bilgi için 19.02.2009 tarihinde TRT INT'te gösterilen yaklaşık 30 dakikalık “Almanya'dan” belgeseline “[http://www.dailymotion.com/video/xlaah2\\_bergama-sunayy\\_creation](http://www.dailymotion.com/video/xlaah2_bergama-sunayy_creation)” isimli internet sitesinden ulaşılabilir. (Erişim tarihi: 25.02.2012) Ayrıca bk. Wilhelm von Massov, Führer Durch Das Pergamonmuseum, 2. Auflage, Reichsduruckerei, Berlin 1936.

<sup>589</sup> Bazı araştırmacılar Mihrabın 1907 yılında kaçırıldığını yazarken, bazı araştırmacılar da 1910 senesinde Almanya'ya kaçırıldığını belirtmişlerdir. Ancak, Friedrich Sarre 1909 yılında yayınlanan araştırmasında mihrabı, Konya'da diye tanıtmış ve mihrabın bir fotoğrafını eserine eklemiştir. Böylece 1909 senesinde mihrabın daha yerinde olduğu düşünülebilir. (Bk. Karaduman, age., s.160-161.)

Almanya'nın Konya Konsolosu Dr. J. H. Loytved tarafından Almanya'ya kaçırıldığı bilinmektedir. Pergamon müzesinde mihrapla birlikte mescidin çift kapaklı ahşap, üç pencere kanadı da sergilenmektedir<sup>590</sup>. Almanya'da çok ilgi çeken Loytved'in kitabında da sözü edilen mihrap, süsleme ve özellikleriyle dikkat çekici bulunmuş ve yerinden getirilmesi için sipariş edilmiştir. Böylece çini mozaiklerle kaplı mihrap gizli gizli numaralandırılarak yerinden sökülme suretiyle kaçırılmıştır. Bu kaçakçılık olaylarına Konyalı bir terzi ve Konya'da ikamet eden Kayserili Vasil isimli şahsın da yardım ve yataklık ettiği anlaşılmaktadır. Yine bu tarihlerde Konya'daki cami ve mescitlerde bulunan halı ve kilimlerin çalınarak genellikle yurtdışı bağlantılı alıcılara satılmaya çalışıldığı görülmektedir. Nitekim 1909 tarihinde yapılan soruşturmalar sonucunda bu tarihlerdeki hırsızlık olaylarının faili olarak yakalanan kişilerin evlerinde yapılan aramalarda çalınan eşyaların bir kısmı olan 9 kilim ve 3 halı ele geçirilmiştir<sup>591</sup>.

Akşehir'in Alanyurt Köyü Mülhak Hacı İbrahim Veli Türbesi'ne ait sandukalardan biri yine Almanya'da Berlin Doğu Asya ve İslam Sanatları Müzesi'nde bulunmaktadır. Bunlarla birlikte Kılıçarslan Köşkü'nün çini ve alçı kalıntılarının birçoğu, Berlin İslam Eserleri, Paris Louvre, Londra Victoria and Albert, Stockholm müzeleri ile bilinmeyen pek çok özel koleksiyonda bulunmaktadır<sup>592</sup>. Ayrıca yine Berlin'de, Konya'daki Sırçalı Medrese'ye ait altı köşeli ve kitabeli bir duvar çinisi, Konya Sarayı'nın alçı süsleri, Konya Kalesi'ne ait ud çalan adam rölyefi ve taş kabartmalar, Alâeddin Camiine ait abanoz rahle, Karaman'dan derlenmiş çini kitabeler gibi eserler de bulunmaktadır<sup>593</sup>.

Loytved'in eski eserlerle ve antika halılarla ilgilendiği ve bulduğu eserleri gizli yollardan Almanya naklettiği bilinmektedir. 1905 yılında İsveç Prensi Wilhelm Konya'ya gelmiş ve Loytved, Prensi gezdirmiştir. Alâeddin Camii gezerken minberin arkasındaki eski halı yığınları arasında Selçuklular dönemine ait olan bir halıyı keşfetmişler ve halının 1155 senesine ait olduğunu tahmin etmişlerdir. Loytved'in daha sonraları buna benzer birçok halı keşfettiği anlaşılmaktadır.

---

<sup>590</sup> Karaduman, age., s.161.

<sup>591</sup> Hüseyin Muşmal, Konya Mihrabını İstiyor, aynı yer.

<sup>592</sup> Konya Postası, Konya Mihrabını İstiyor, 16.05.2012.

<sup>593</sup> Muşmal, Konya Mihrabını İstiyor, aynı yer.

Örneğin; Sarre, 1907 yılında Loytved'den gelen 3 antika halının fotoğraflarını bir dergide “*Ortaçağ Halıları*”<sup>594</sup> başlığıyla yayınlamış ve bu yayın oldukça dikkat çekmiştir. Wilhelm von Bode<sup>595</sup>, Loytved'e yazmış olduğu bir mektubunda “*Elinde Selçuklu halıları varsa alırım!*” demektedir. Hatta bu halılar için peşin 150 Lira para gönderdiği ifade edilmektedir. Daha sonra Loytved'in Berlin'e Müzeye bir halı gönderdiği bilinmektedir, ancak bu halıyı satmış mıdır yoksa bağışlamış mıdır, orası bilinmemektedir. Fakat tahminimiz o yöndedir ki, Bode'nin Berlin'deki müzenin kurucusu olduğu ve daha önce 150 Lira para verdiği göz önünde tutulursa, Loytved bu halıyı satmıştır ve bu halı gizli yollardan Berlin'e ulaştırılmıştır. Sonuç itibarı ile söz konusu olan bu halı 1945 yılında, II. Dünya savaşı esnasında Berlin'in bombalanmasıyla yok olmuştur<sup>596</sup>.

İbrahim Hakkı Konyalı, “Konya Tarihi” isimli kitabında, 1907 yılında Rizo isimli Rum bir mühendisin onarım bahanesiyle köşkün alt kısmını kazdığını ve bundan etkilenen eyvan ile duvarların 22 Sefer 1325 (6 Nisan 1907) tarihinde sabaha karşı büyük bir gürültü ile çöktüğünü anlatmaktadır. O vakit köşk yakınında ikamet eden Alman Konsolosu Dr. J. H. Loytved'in de bu çöküntüden faydalanıp kitabeli çinileri alarak Almanya'ya götürdüğünü belirtmekte<sup>597</sup> ve Alman Konsolos'un Konya'dan yaptığı bir başka tarihi eser kaçakçılığını ortaya koyarak bize bildirmektedir.

Çalışmaların, önceden düzenlenmiş belli bir izin ve takip prosedürüne tabi olmasına karşın söz konusu olan dönemde kaçak araştırma ve kazı yapıldığı bilinmektedir. Eski eserler hakkında çalışmak için Osmanlı topraklarında bulunan araştırmacıların büyük çoğunluğunun bu konuda eğitim aldıkları ancak aralarında özellikle bu alanda çalışmayanların da bulunduğu bilinmektedir.<sup>598</sup> Bilindiği üzere

---

<sup>594</sup> Bk. Ek. 18.

<sup>595</sup> Wilhelm von Bode, 10 Aralık 1845 in Calvörde doğmuş ve 1. März 1929 Berlin'de vefat etmiştir. Bode, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Alman kültürünün en önemli şahsiyetlerinden birisidir. 1904 yılında Berlin'de Kaiser-Friedrich-Müzesini kurmuştur. Bu müze bugün Berlin'de bulunan Bode Müzesi'dir. (Bk. Ek. 19.) ([http://tr.wikipedia.org/wiki/Wilhelm von Bode](http://tr.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_von_Bode). Erişim Tarihi: 24.11.2012.)

<sup>596</sup> Bk. Julia Bailey, Tom Cole, Seljuk Rodeo, 12.05.2012, <http://rugbam.blogspot.com/2012/05/seljuk-rodeo.html> (Erişim Tarihi: 10.12.2012).

<sup>597</sup> Konyalı, age., s.183.

<sup>598</sup> Palaz Erdemir, Erdemir, agm.,234.

demiryolu yapımında Anadolu Demiryolu Şirketi döşediği hatların her iki yanında yirmişer kilometrelik bir alanda, maden arama ve çıkarma hakkına sahip olacak, su kaynaklarından yararlanabilecek ve devlet ormanlarını kullanabilecekti<sup>599</sup>. Bu maddenin suiistimale yol açtığı görülmektedir. Bu hususta Deutsche Bank'ın bastırıldığı kitapçıklar çarpıcı bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Deutsche Bank tarafından Bağdat Demiryolu hattının yapımında çalışan Alman mühendislere coğrafya, topografya, arkeoloji<sup>600</sup>, zooloji<sup>601</sup> ve botanik<sup>602</sup> ile ilgili bilgilendirici kitapçıklar hazırlanmış ve onlara gönderilmiştir. Bu kitapçıkların içerisinde sadece bilgilendirici bilgiler yer almamaktadır. Aynı zamanda kitapçıklarda Alman mühendislerin ya da çalışanların demiryolu çalışmaları yanı sıra ne yapmaları gerektiği de önemle belirtilmiştir. Örneğin; coğrafya, topografya ve arkeoloji kitapçığında, demiryolu yapımı esnasında arkeoloji açısından eski yolların, eski yerleşim yerlerinin tespit edilip, bunların yazılması ifade edilmiştir. Hatta bir yere değil, birkaç farklı yere bu tespitlerin not edilmesi gerektiği, kitapçıkta yer almaktadır. Bununla birlikte yerli halka bu yerin adının sorulması gerektiği ve dikkatli bir şekilde not edilmesi gerektiği, anlaşılmadığı takdirde defalarca sorarak doğru söyleniş ve yazılış şeklinin yazılması gerektiği önemle ifade edilmiştir<sup>603</sup>.

Osman Hamdi Bey, eski eserlerin Osmanlı Devleti'nde kalması için yeni bir kanun hazırlamıştı, fakat gerçekte eski eserlerin Avrupa'ya taşınması rekabet içerisinde olan büyük devletlerin istedikleri gibi oluyordu<sup>604</sup>. Ancak Osman Hamdi Bey'in bu kanunu (Asar-ı Atika Nizamnamesi) çıkarasına kadar Osmanlı ülkesinde gerçekleştirilen kazıların her hangi bir şekilde denetlenmediği de bilinen bir gerçektir. İsteyen, gelişi güzel kazı yapabiliyor ve bulduklarını rahatlıkla yurt dışına çıkarabiliyordu. Osman Hamdi Bey, yetersiz gördüğü bu nizamnameyi kaldırmış ve yerine 1884'te 1960 yılına kadar yürürlükte kalacak olan nizamnameyi

---

<sup>599</sup> Özyüksel, age., s.194; Novıçev, age., s.25.

<sup>600</sup> HADB-OR 879, Instruktionen für geographische, topographische und archäologische Beobachtungen, Berlin 1911.

<sup>601</sup> HADB-OR 879, Anleitung zur Beobachtung auf dem Gebiete der Zoologie, Berlin 1911.

<sup>602</sup> HADB-OR 879, Anleitung zur Beobachtung auf dem Gebiete der Botanik, Berlin 1911.

<sup>603</sup> HADB-OR 879, Instruktionen für geographische, topographische und archäologische Beobachtungen, Berlin 1911, s.5.

<sup>604</sup> Wiegand, age., s.36.

hazırlamıştır<sup>605</sup>. 1884 nizamnamesinde demiryollarından, tarihi eserlerin bulunabileceği potansiyel alanlar olarak söz edilmemiştir. Bununla birlikte demiryolları imparatorlukta yaygınlaştıkça, Maarif Nezareti Avrupalı demiryolu mühendislerinin tarihi eserlere el koymalarını önlemek amacıyla ardı ardına tezkereler yayınlamışlardır<sup>606</sup>.

Maarif Nezareti'nden valilere (taşra yöneticilerine) 1889 yılında bir genelge gönderilmek suretiyle, bulunan eski eserlerin devlet malı olduğu ve bundan dolayı vilayetlerde ortaya çıkan eski eserlerin ne pahasına olursa olsun toplatılması gerektiği ve kırılmayacak şekilde iyice paketledikten sonra İstanbul'a gönderilmesi gerektiği bildirilmiştir. Bu genelge, eski eserler konusunda tüm imparatorluğu kapsayan ilk önemli girişim olarak kabul edilmektedir<sup>607</sup>. Bu araştırmaya konu olan Konya Vilayeti yöneticilerinin de bu dönemde, eski eserlerin İstanbul'a gönderilmesi hususunda gayretli oldukları görülmektedir. Konya Vilayetinde bulunan eski eserlerin İstanbul'a nakledilmesi, nakli mümkün olmayanların da yerlerinde muhafaza edilmesi talep edilmiştir. Yerlerinde muhafaza edilen eserlerden birisinin Geç Hitit dönemine ait olan İvriz Kaya Kabartmaları olduğu anlaşılmaktadır. 1900 yılında yine Konya Vilayeti Ereğli Kazası Ambar Köyü'nde Sidamara lahdi bulunmuştur. Lahit Konya merkeze kadar getirilmiş, fakat yaklaşık 32 ton ağırlığında (31.160 kg) olan lahdi, o dönemde İstanbul'a taşıyacak bir vagon bulunamamıştır. Ancak ileriki yıllarda lahit İstanbul'a taşınabilmiştir<sup>608</sup>.

1910 yılında Almanların sahip olduğu Bağdat Demiryolu Şirketi tarafından yapılan ve Konya'dan geçen hat üzerinde, demiryolu yapımı esnasında bulunmuş olabilecek tarihi eserlerin mülkiyeti konusunda benzer kaygılar doğmuştur. Ereğli istasyonunun ileri kısmına ait olan inşaata başlanıldığından ve bu esnada hat güzergâhında eski eserlerin bulunması ihtimali yüksek olduğundan bahisle bu tür eserlerin çıkması halinde hemen Müze-i Humayun idaresine malumat verilmesi talimatı verilmiştir. Demiryolları sadece ulaşımı kolaylaştırmakla kalmamış, emperyalist emeller besleyen yabancı demiryolu yatırımcıları ile Osmanlı

---

<sup>605</sup> Esin, agm., s.180.

<sup>606</sup> Shaw, age., s.181.

<sup>607</sup> Shaw, age., s.105.

<sup>608</sup> Bk. Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.80-85.

Devleti'nde bulunan yerel guruplar arasında gizli bir işbirliği için yeni bir ortam doğurmuştur. Böylece, demiryolu güzergâhlarında ortaya çıkarılan tarihi eserlerin ele geçirilmesi, yabancılarla yerel guruplar arasında elverişli bir ittifak biçimi olmuştur<sup>609</sup>.

Bu dönemde Konya ve çevresinde bulunan eserlerin muhafaza edilmesi ve İstanbul'a nakli yanı sıra, Konya ve çevresinde eski eser kaçakçılığıyla ve kaçak kazılarla mücadele edildiği de anlaşılmaktadır. Örneğin, 1882 yılında Konya Vilayeti'ne bağlı Teke Sancağı'nda Parisoğlu Kiryako isimli bir şahsın kaçak kazı yaptığı haberi alınmış ve yöneticilerin girişimleri ve takipleri sonucunda Kiryako'nun elinde "Silahşor Heykeli" bulunmuştur. İstanbul ile yazışmalar sonucunda "Silahşor Heykeli" İstanbul'a gönderilmiştir. Diğer bir örnek ise yine Konya Vilayeti'ne bağlı Niğde Sancağı'nın Arabsun kazasında yaşanmıştır. Yusuf Veledi Polidi isimli İstanbul'da odun tüccarlığı yapan bir kişi Arabsun kazasındaki evinin avlusunda bulunan eski bir eseri Rus alıcılara satmak isterken yakalanmış ve eser İstanbul'a nakledilmiştir. Bir başka eser kaçırma olayı da Konya Vilayeti'nin Kaş Kazası'na bağlı Kumköy'de gerçekleştirilmek istenmiştir. İslam mezarlığında bulunan ve üzerinde Rumca yazılar olan bir mezar taşı o civarda bulunan Hıristiyanlar tarafında papazın evine öküz arabasıyla taşınmıştır. Fakat Müslüman ahalinin ihbarı üzerine taş papazın evinde ele geçirilmiştir. Ayrıca define peşinde koşan şahıslara da yine yetkililer müdahale etmişlerdir. 1898 yılına kadar Konya ve çevresinde bulunan eski eserlerin önemli bir kısmının İstanbul'a nakledildiği görülmektedir. İstanbul'a gönderilmesine gerek duyulmayan eserler ise depolarda muhafaza edilmiş ve Konya'da müzeciliğin ilk adımı olmuştur<sup>610</sup>.

## **5- Almanların Mimari Faaliyetleri**

### **5.1- Alman Mimari Tarzı'nın Osmanlı'ya Girişi**

Almanların söz konusu olan dönemde İstanbul'da birçok yapı yaptıkları bilinmektedir. Bunların en başında Haydar Paşa Gar'ı gelmektedir, ancak Haydar

---

<sup>609</sup> Shaw, age., s.182-183.

<sup>610</sup> Muşmal, Eski Eser Politikası..., s.85.

Paşa Gar Binası'ndan önce Osmanlı'yı Avrupa'ya bağlayan Sirkeci Gar Binası, 1890 senesinde Alman Mimar August Carl Friedrich Jasmund tarafından inşa edilmiştir. Jasmund'un İstanbul'da yapımını üstlendiği ilk yapı Sirkeci'deki Gar binasıdır. Rumeli Demiryollarının (1869-1887) başlangıcında bulunan istasyona ilk etapta, küçük ölçekli geçici binalar yapılmıştı. Şirketin Almanlar tarafından satın alınmasından sonra (1887) bir proje müsabakası düzenlenmiş ve 11 Şubat 1888 tarihli irade uyarınca, Jasmund'un hazırladığı projenin uygulanmasına karar verilmiştir<sup>611</sup>. Sirkeci Gar binasında, Fransız barok saraylarından esinlenerek oluşturulan ve Avrupa'da; Wunstorf (1844-48), Bielitz (1854), Hannover Merkez, (1876-79), Düsseldorf (1890) gibi pek çok istasyon binasında uygulanan aksiyal-simetrik plan anlayışı uygulanmıştır. Bu anlayışın, Osmanlı coğrafyasındaki; Şam (1908), Medine (1908), İzmit (1900-1910), Halep (1913) ve Edirne (1907-1914) gar binalarını etkilediği görülmektedir<sup>612</sup>.

Sirkeci Gar'ı, Avrupa'dan Orient Express ile Osmanlı topraklarına gelen Avrupalılar için son duraktı. Yukarıda sözü edilen iki muhteşem gar binalarının yanında, çok daha önceleri, Almanya'nın birliğini tamamlayıp bir imparatorluk olarak ortaya çıktığı 1870'li yıllarda, İstanbul'a yapılan konsolosluk binası<sup>613</sup> dikkat çekmektedir. 1874 yılında H. Goebels isimli mimar binanın inşaatına başlamış, ancak kısa bir süre sonra vefat etmesi sebebiyle inşaat sorumluluğuna Mimar A. Kortüm getirilmiştir. Bina, 6.926 m<sup>2</sup> arazinin içerisinde 2.520 m<sup>2</sup> ye oturmaktaydı. İnşaatın maliyeti Almanya'ya 2.214.250 Mark olmuştur<sup>614</sup>. O dönemde binanın dört bir yanında Almanya'nın simgesi olan kartal figürleri yer almaktaydı. Ancak günümüzde bu figürler yerinde değildir.

Ayrıca Jasmund, II. Abdülhamid için yine İstanbul'da İstiklal Caddesinde, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde olan toprakları simgeleyen Anadolu,

---

<sup>611</sup> Mehmet Yavuz, August Carl Friedrich Jasmund ve Mimari Faaliyetleri, Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Sayı 21, Erzurum 2008, s.192. (August Carl Friedrich Jasmund...)

<sup>612</sup> Yavuz, agm., s.197.

<sup>613</sup> Bk. Ek. 23.

<sup>614</sup> PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Der Kaiserliche Botschaft in İstanbul (1877-1997).



Afrika ve Rumeli isimli üç iş hanı inşa etmiştir<sup>615</sup>. 1880 senesinde Abdülhamid II. Wilhelm'e, İstanbul'daki Alman Büyükelçisi'nin kullanımına kendi mülkünden bir arazi hediye etmiştir. Almanlar, 4.2.1885 tarihinde bu araziye bir yazlık köşk yapmaya karar vermişler ve 1887 yılında da inşaat bitmiştir. Burası günümüzde de hala Almanya Büyükelçisi'nin yazları kullandığı Tarabya Köşk'ü olarak anılmaktadır<sup>616</sup>. Bunlarla birlikte Germania Hanı, Alman Hastanesi ve Alman Lisesi bilinen diğer önemli, Almanların yaptıkları mimari yapılarıdır. Ayrıca Sultanahmet Meydanında bulunan, II. Wilhelm'in hediye ettiği Alman çeşmesini ve yine İstanbul'da bulunan Moltke Anıtını da mimari yapılar içerisinde saymak mümkündür.

Yukarıda sözü edilen yapıların içerisinde Germania Han en önemli yapılardan sayılmaktadır. Çünkü özellikle II. Abdulhamid devrinde Almanya ile gelişen ticari ilişkiler neticesinde önce Deutsche Bank, Galata-Yüksek Kaldırım başında bir şube açmış, daha sonra da Şarkta faaliyette bulunmak için kurulan Deutsche Orient Bank, Eminönü-Sultan Hamam'da bu Banka-Han binasını yaptırmıştır. Üzerinde "Deutsche Orientbank A.G." yazan ve yapım kitabesi bulunmayan bu han ticari amaçlı yapılmış olup Germania Han olarak bilinmektedir. Simetrik bir anlayışla ele alınan cephelerden zemin kat ile dört ve beşinci katlar, barok etkili mimari unsurlarla donatılmıştır. Kubbeli silindirik meydan cephesi, Batı'da özellikle saray ve şato mimarisinde sıkça görülen bir uygulamadır. Bu uygulama, 19. yy da büyük şehir meydanlarına bakan gösterişli binaların köşelerinde de yaygın bir kullanım görmüştür<sup>617</sup>.

1894 yılında İstanbul büyük bir depremle sarsılmış ve pek çok bina zarar görmüştü. Bunun üzerine Sultan II. Abdülhamid, yukarıda adı geçen Mimar Jasmund'u, deprem sonrası camilerin, okulların ve benzeri kamu yapılarının restorasyonu için oluşturulan komisyonun başkanlığına getirmiştir<sup>618</sup>.

---

<sup>615</sup> Mehmet Yavuz, "Ein Preussischer Baumeister in Osmanischem Dienst: August Carl Friedrich Jasmund", Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 26, Sayı 1, Ankara Haziran 2009, s.241.

<sup>616</sup> PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb. 11.

<sup>617</sup> Yavuz, August Carl Friedrich Jasmund..., s.202.

<sup>618</sup> Yavuz, August Carl Friedrich Jasmund..., s.196.

## 5.2- Almanların Konya'daki Mimari Faaliyetleri

Almanların, Konya ve çevresinde gerçekleştirmiş oldukları mimari faaliyetlere bakıldığı zaman, bu faaliyetlerin sadece Demiryolu inşaatı esnasında ve Sulama Projesi esnasında yapılan yapılarla sınırlı olduğu görülmektedir. Anadolu Demiryolu Şirketinin tek görevi elbette tren rayları döşemek değildi. Demiryolu istasyonları için gerekli olan inşaatları da şirket yürütecekti. Yolcu binaları, tuvaletler, mal depoları, lokomotif depoları, atölyeler, teftiş evi olarak kullanılan lojman ve ek binalar, çamaşırhaneler, işçi ve nöbetçi evleri inşa edilecekti. Ayrıca üstü açık rıhtımlar, içme suyu kuyuları, ateş çukurları da bu inşaatlara dâhildi.<sup>619</sup> Böylece sadece 445 kilometrelik Eskişehir-Konya hattı boyunca toplam 22 istasyon binası yukarıda saydığımız diğer gerekli yapılarıyla birlikte inşa edilmiştir. Toplamda Anadolu Demiryolu Hattı için 66 istasyon binası ve Bağdat Hattı için de ayrıca 64 istasyon binası inşa edilmiştir. Bu istasyon binaları içerisinde ise en önemli konumda Konya istasyon binasının olduğu kabul edilmektedir. Çünkü Konya istasyonu, Anadolu Demiryolu Hattı'nın bittiği istasyon, fakat aynı zamanda Bağdat hattı için de başlama istasyonu konumundadır<sup>620</sup>.

Yukarıda sözü geçen 22 istasyon binasından 17'si 3.sınıf diye nitelendirilen istasyon binası<sup>621</sup>, bunlardan birisi de sadece durak olarak inşa edilmiş, 4'ü 2.sınıf diye nitelendirilen istasyon binası<sup>622</sup> ve biri de birinci sınıf diye tanımlanan istasyon binası<sup>623</sup> olarak yapılmıştır. Bu istasyonlar arasında 40-50 kilometrelik aralıklarla büyük su depoları inşa edilmiştir. Bunlardan her bireri 40-50 m<sup>3</sup> su kapasitesine sahipti ve yanlarında birer buhar kazanı bulunmaktaydı. Ayrıca bu depoların yanlarına, pompacıların barına bilecekleri küçük birer lojman da yapılmıştır.

3. sınıf istasyon binaları, yaklaşık 137 m<sup>2</sup> kullanım alanından oluşmakta, bunun 103 m<sup>2</sup>'si iki katlı ve 34 m<sup>2</sup>'si de tek katlı olarak inşa edilmekteydi. Ayrıca bu istasyon binalarına birleşik yaklaşık 53 m<sup>2</sup> büyüklüğünde bir de yük ambarı yer almaktaydı. Bu tür istasyon binalarının yanlarında 15 m<sup>2</sup> büyüklüğünde bir de tuvalet

<sup>619</sup> Kösebay Erkan, Ahunbay, agm., s.19-20.

<sup>620</sup> Yavuz, agt., s.5.

<sup>621</sup> Bk. Ek. 34.

<sup>622</sup> Bk. Ek. 33.

<sup>623</sup> Bk. Ek. 32.

bulunmaktaydı. İstasyon binalarının önlerinde yaklaşık 2000 m<sup>2</sup> kadar alan çakıllarla döşenmekte ve binanın 4,50 m. kadar önüne en az 6 m. eninde peron yapılmaktaydı. Binaların çatıları, su sızdırmayacak şekilde korunaklı yapılmaktaydı. Eskişehir-Konya arasında; Gökçekızık, Sabuncupınar, Çögürler, Döğer, İhsaniye, Çobanlar, Çay, Sultandağı, Gökçayır, Gözpinarı, Çavuşçugöl, Ilgın, Kadınhanı, Sarayönü, Meydan ve Pınarbaşı olmak üzere toplam 16 istasyon yukarıda anlatılan plan üzerine inşa edilmiş istasyonlardır. Bu istasyonların yanlarına ayrıca; bekleme salonuna bir kapıyla bağlanan ve perona ayrı çıkış kapısı olan, bayanlar için birer bekleme bölümü ilave edilmiştir. Böylece zemin katta bulunan bekleme salonunun 2/3'ü erkeklere ve 1/3'ü de kadınlara ayrılmış oluyordu.

2. sınıf istasyon binaları dâhilinde çok sayıda idari bina ve lojman bulunmaktaydı. Bu istasyonlarda tren yolu döndürme mekanizmalarının yanında, 17,5 m. çapında bir ateş çukuru, 25 m. uzunluğunda iki adet lokomotif deposu ve bu depolara bitişik tamir atölyesi bulunmaktaydı. Ayrıca bu istasyonlara, mal depolarıyla birlikte yükleme-boşaltma rampaları yapılmıştı. Bunların haricinde 2. sınıf istasyonlarda 40 m. uzunluğunda ve 12 m. genişliğinde üzeri demir profillerle çatılanmış hububat hangarları mevcuttu. Akşehir istasyonu da 2. sınıf istasyonlar arasında sayılmaktaydı. Akşehir istasyon binası yaklaşık 150 m<sup>2</sup> kullanım alanından oluşan 2 katlı bir binaydı. İstasyon alanı yaklaşık 2500 m<sup>2</sup> çakıllı alandan oluşmakta ve bu alanda yaklaşık 150 m<sup>2</sup> büyüklüğünde bir mal deposu, 95 m<sup>2</sup> büyüklüğünde yükleme-boşaltma rampası, 15 m<sup>2</sup> büyüklüğünde tuvalet, 8 adet demiryolu makası, lokomotif deposu ve tren yolunu döndürme alanı mevcuttu. Bütün bunlar ise 1590 m. uzunluğunda bir çit ile çevriliydi.

Konya şehrinin, Anadolu Demiryolu Hattı'nın bitiş ve ileride yapılacak olan Bağdat Hattı'nın başlama noktası olması münasebetiyle Anadolu Demiryolu Şirketi, buraya birinci sınıf bir istasyon yapmakla mükellef kılınmıştır. Mükemmel bir istasyon binasının yanında, gelen misafirler için istasyon binasının hemen karşısına bir de Otel "*Bağdat Oteli*"<sup>624</sup> inşa edilmiştir. Toplamda 360 m<sup>2</sup> kullanım alanı olan iki katlı bir merkez binanın yanında binanın sağına ve soluna bitişik ayrıca iki bina

---

<sup>624</sup> O dönemde Bağdat Oteli olan bina, günümüzde Devlet Demiryollarının misafirhanesi olarak kullanılmaktadır. (Bk. Ek. 31.)

inşa edilmiştir. İstasyon alanında, 190 m<sup>2</sup> olan peron, 400-500 m<sup>2</sup> olan mal deposu, 30 m<sup>2</sup> tuvaletler, polis için tek katlı bir bina, 75 m<sup>2</sup> büyüklüğünde postane ve ışık odası, 300-400 m<sup>2</sup> büyüklüğünde yükleme rampası, makine ve tren personeli için bir geceleme lokali ve ayrıca 19 adet demiryolu makası bulunmaktaydı. İstasyon binasına bağlı sağ taraftaki yapıda, kadınlar için ayrı bir bekleme salonuyla birlikte birinci ve ikinci sınıf yolcuların bekleme salonları bulunmaktaydı. Bu bekleme salonlarının perona ayrı çıkış kapıları mevcuttu. Bekleme salonunun önünde, bir tarafı istasyon binasına bağlı ve diğer tarafı beş demir sütun tarafından tutulan, üstü çatılı 190 m<sup>2</sup> alana sahip trene biniş yeri bulunmaktaydı<sup>625</sup>.

Planlardan anlaşıldığı üzere<sup>626</sup> binanın duvar kalınlığı tabanda 70 cm., ortada 60 cm. ve yukarıda 50 cm.dir. Binanın merdivenleri, tavanı ve çatı kısmı ahşaptan yapılmış, ön cephesinde bu gün hâlâ fark edilen ahşap saçakta bezemeler mevcuttur. Bütün bunların yanında istasyon çevresine, günümüzde de hâlâ lojman olarak kullanılan müstakil küçük evler<sup>627</sup> inşa edilmişti. Bu inşa edilen evlerin çatılarının dik olduğu ve çatı katının da oda olarak kullanılacak şekilde yapıldığı görülmektedir. Almanya'da, günümüzde dahi bu şekilde müstakil bahçeli evlerin inşa edildiği bilinmektedir.

Anadolu Demiryolu Hattı boyunca inşa edilen birinci, ikinci ve üçüncü sınıf bütün istasyon binalarının, Almanya'daki istasyon binalarından esinlenerek yapıldıkları görülmektedir. Böylece Alman istasyon binaları mimarisi, Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından Anadolu'ya taşınmıştır.

Günümüzde, farklı inşaat etaplarından oluşan Anadolu Demiryolu binalarına ait olan mimariyi, mevcudu inceleyerek çözümlenmek çok zordur. Çünkü süreç içinde büyük değişiklikler ve ekler ile özgün niteliklerini yitirmiş durumda olan sözü edilen yapılar, günümüzde bu kronolojik ayırım gözetilmeksizin yan yana yer almaktadır. Yapıların inşa tarihini belirlemede çekilen zorluk, bu tespitleri daha da zorlaştırmaktadır. Bir başka sorun ise, hat üzerindeki yolcu binalarının yapım

---

<sup>625</sup> Bk. Yavuz, agt., s.111-125. Ayrıca bk. Ek. 35 ve Ek. 36.

<sup>626</sup> Bk. Ek. 35.

<sup>627</sup> Bk. Ek. 29 ve Ek. 30.

tarihlerinin birçok belgede istasyonun işletmeye dâhil edildiği tarih olarak belirtilmesinden kaynaklanmaktadır<sup>628</sup>.

Yukarıda sözü edilen istasyon binaları ve bu binalara ait çeşitli yapıların yanında, Konya Ovası Sulama Projesi esnasında yenilenen ya da yeniden yapılan 30 adet köprüyü de mimari faaliyetler içerisinde saymak mümkündür. Bu köprü inşaatlarıyla ilgili daha önceki sayfalarda söz edilmişti. Anlaşmaya göre yapılacak olan yeni köprülerin döşemelerinin genişliği 3,5 m. den 4,5 m. ye kadar olacak, genellikle demir kirişler kullanılacak, temeller betondan olacak ve dış kısımları kırma taşlarla muhafaza edilecekti. Bu köprüler içerisindeki en önemli köprü ise Beyşehir Köprüsü'dür. Uzunluğu 55 m.dir ve köprüde 1,5 m. aralıklarla 15 adet göz bulunmaktadır. Böylece köprüde bulunan regülatör (vana), saniyede 30 metreküp su sevk edebilmektedir. Gözleri birbirinden ayırmak için aralarına 14 ayak inşa edilmiş, ayakların üzerlerine kemerler oturtulmuş ve gözlere kapaklar yapılmıştır. Kemerlerin üzeri, düzgün kesme taşlarla kaplanmış ve ayrıca üzerinde korkuluklar mevcuttur<sup>629</sup>. Bunun haricinde Çarşamba köprüsü yakınlarına 35 m. uzunluğunda ve 9,5 m. genişliğinde bir su kemeri yapılmıştır. Dört ayak üzerinde olan bu kemerin döşemesi de kargıdandır.

## **6- Almanları Konya'daki Diğer Bazı Girişimleri**

Çalışmada bu zamana kadar söz edilen genelde Alman şirketleri ya da Alman Devleti bazındaki faaliyetlerdi. Bununla birlikte Konya ve çevresinde bireysel faaliyetlerin de olduğu görülmektedir. Alman Ernst Christoph Döbel anılarında, Almanların Anadolu'da kahvehaneler açtıklarından, Alman tesisatçıların olduğundan, Alman okullarında çalışan Alman öğretmenlerin bulunduğundan söz eder<sup>630</sup>. Konya'da Türbe Çarşısında, 26 numaraya kadar olan dükkân ve kahvehane bir Alman Şirketi Müdürü'ne kiraya verilmiştir. Müdür Emil Karayif, dükkânların bir yıllık kira karşılığını 25 Mayıs 1911 tarihinde peşin ödemiştir. Bir seneliğine

<sup>628</sup> Kösebay Erkan, Ahunbay, agm., s.17.

<sup>629</sup> Bk. Ek. 28.

<sup>630</sup> Pınar, age., s.9, 21-23.

4.104 Kuruş (35 adet Osmanlı Lirası) ve 3 adet Osmanlı Lirası da sigorta için vermiştir<sup>631</sup>.

Almanların Konya ve çevresinde tarım makineleri ve aletleri sattıklarından daha önceki sayfalarda bahsedilmişti. Ancak Almanların Konya’da sadece tarım makineleri satmadıkları, zaman zaman diğer sanayi makineleri satışları da yaptıkları görülmektedir. Söz konusu olan yıllarda Konya’da üretimi yapılan malzemelerden biriside kadın ve erkek çoraplarıdır. Bu çoraplar Avrupa’dan getirilen özel makinelerle üretilerek *Diran Yekleryan Efendi*’nin dükkânında satışa sunulmaktaydı<sup>632</sup>. Örneğin, Saime Gündüz’ün hazırlamış olduğu yüksek lisans tezinde 12 Mart 1909 tarihli Hâkimiyet Gazetesinde, Almanya’dan getirilen makinelerle üretilen çoraplardan hem kalitesi sebebiyle hem de ucuzluğu açısından halkın memnun kaldığı ifade edilmektedir<sup>633</sup>.

Friedrich Sarre eserinde Konya’ya giderken Akşehir civarlarında bulunan bir Almanya ait otel ve restorandan bahseder. Söz konusu olan bu otelin adı “Hotel Etrangers”dir. Bilindiği üzere demiryolu yapımı için Almanya’dan ve Avrupa’nın diğer ülkelerinden birçok mühendis ve işçi gelmişti. Sarre, hattın geçtiği büyük yerlerde Alman girişimcilerin oteller ve restoranlar açtıklarını bildirmektedir. Ancak Sarre, Türk hanlarında geceleme ve han hizmetkârlarının yapmış oldukları basit fakat iyi yemekleri yemeyi tercih ettiklerini ifade etmektedir. Hotel Etrangers’in yemeklerinin çok kötü olduğunu ve fiyatların aşırı pahalı olduğunu bildiren Sarre, burada satılan şarabı ya da Münih birası diye adlandırılan kötü içecekleri içmekten imtina ettiklerini söylemektedir<sup>634</sup>.

Konya’da gerçekleşen bir diğer girişim de, Almanya vatandaşı olup Galata’da oturmakta olan Doktor Fiçetro Sirkasi’nin ziraat makineleri ve elektrik malzemeleri için bir depo kurmak istemesidir. Bu nedenle Konya’ya bir temsilci göndermiştir. Temsilci, gerekli işlemler için ilgili makamlara başvurmuştur. Doktor Sirkasi, ziraat makinelerinin bakım ve onarımı amacıyla bir imalathane yaptıracak, bu iş için

---

<sup>631</sup> Muhammed Doğan, Celaliye Vakıfları, Merhaba Gazetesi-Akademik Sayfalar, Cilt 12, Sayı 20, 6 Haziran 2012 Konya, s.307.

<sup>632</sup> Hakem, No: 6, 7 Seferâhir 1327 ( 28 Subat 1910 ), s.4’ten nakleden: Gündüz, agt., s.223.

<sup>633</sup> Hakem, No: 8, 19 Seferahir 1327 (12 Mart 1909)s.4’ten nakleden: Gündüz, agt., s.223.

<sup>634</sup> Sarre, age., s.22.

Almanya'dan deneyimli makinistler getirecektir. Sanayi Mektebi'nin demirhanesi, imalathane olarak kullanılmak istenmiş ve bu arada üç yıl süreyle öğrencilere makinistlik öğretilmek istenmiştir. Mektebin masraflarına karşılık da kazancın % 20'si teklif edilmiştir. Ancak şirket görevlisinin bir müddet sonra Konya'dan İstanbul'a geri döndüğü bilinmektedir<sup>635</sup>.

---

<sup>635</sup> Gündüz, agt., s.234-235.

## SONUÇ

II. Wilhelm'in tahta çıkması ile Almanya ile Osmanlı arasındaki ilişkiler hızla gelişmiştir. Alman İmparatoru'nun iki kez Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmesi ile ilişkiler daha da güçlenmiş ve yeni bir döneme girmiştir. Alman İmparator'u Kudüs ve Şam'da yaptığı konuşmasında dünyada bulunan 300 milyon Müslüman'ın halifesi konumunda olan Osmanlı Padişahı'nın dostu olduğunu ve daima dost olarak kalacaklarını ifade etmiştir. Almanya ile Osmanlı Devleti'nin gelişen dostluğu neticesinde, Alman Devleti Osmanlı Devleti'ne askeri, siyasi ve iktisadi olarak nüfuz etmiştir. Almanlara ve Alman şirketlerine Osmanlı toprakları üzerinde birçok imtiyazlar verilmiştir. Alman askeri heyetlerin Osmanlı'ya gelişleri ve bu heyetler sayesinde ciddi anlamda silah satışının gerçekleşmesi, 1889'da Anadolu demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesi, 1890'da yapılan Türk-Alman Ticaret Antlaşması, 1903 yılında Bağdat Demiryolu Projesinin Almanlara verilmesi, Konya Ovası ve Çukurova Sulama Projelerinin Almanlar tarafından yapılması gibi faaliyetler bunun en büyük göstergesidir. Osmanlı ile Almanya'nın birbirilerine bu denli yaklaşmaları bölgede menfaatleri söz konusu olan İngiltere, Fransa ve Rusya'yı kuşkulandırmıştır. Bu durum ise söz konusu olan devletlerin Osmanlı Devleti hakkında yıkıcı bir siyaset takip etmelerine sebep olmuştur.

Almanlar Asya Türkiye'si üzerinde bir himaye rejimi kurmak istememişler, aksine Osmanlı'nın toprak bütünlüğüne saygı göstermişlerdir, ancak bu gösterilen saygının yaptıkları bir hesabın sonucu olduğu görülmüştür. Himayecilik ve Almanya'nın Türkiye üzerinde bir askeri kontrol sistemini kurmak istemesi çok pahalı bir iştir. İktisadi, askeri ve siyasi bakımdan kalkınmış bir Türkiye'nin Alman menfaatlerine çok daha iyi hizmet edeceği düşünülmekteydi. İktisaden kalkınmış bir Türkiye, Alman sanayisini hammaddeyle daha iyi besleyecek ve Almanya için daha iyi bir pazar olacak ve böylece Türkiye Almanya'dan daha çok ürün satın alacaktır.

Askeri bakımdan güçlü bir Türkiye Almanya'dan daha çok silah satın alabilecek ve her hangi bir savaş çıktığı zaman ise Almanya'ya iyi bir destekçi olacaktır. Siyasi bakımdan güçlü bir Türkiye ise Rusya'nın Ortadoğu'ya inne teşebbüslerinin önüne geçecek ve İngiltere'nin Müslüman ülkeler üzerindeki



hâkimiyetini kırabilecektir. Bütün bunlara karşılık işgal altında olan bir Türkiye Alman endüstrisi için hammadde sağlayamayacak ve iyi bir pazar olmayacaktır. Yukarda sayılan bunca sebepten ötürü Almanya, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü korumuş ve onu diğer devletlere karşı savunmuştur. Bu düşünceleri Dr. Rohrbach'ın şu sözleri de doğrulamaktadır: *“Zayıf bir Türkiye'ye tek kuruluş yok. Fakat güçlü bir Türkiye'ye her şeyi verebiliriz!”* Yine Dr. Rohrbach, 1903 yılında bir makalesinde: *“Almanların Türk İmparatorluğu'nun topraklarını ekonomik sömürme için tekellerine almayı isteyebilecekleri asla düşünülemez.”* diye yazmıştır. Fakat daha sonra bu fikirlerine ters sayılabilecek şu cümleleri de ifade etmekten geri kalmamıştır: *“Almanya'nın Türkiye karşısındaki siyasi tutumu öbür Avrupa devletlerinkine benzemez. Çünkü Avrupa, Asya ve Afrika'daki Türk topraklarının bir karışında bile gözümüz yok. Bütün istediğimiz, Türkiye ileride yalnızca Asya topraklarına sıkışıp kalsa bile, sanayimiz için hammadde ve pazar sağlamaktır.”* Bütün bu düşüncelere bakıldığı zaman Almanların Anadolu'ya yerleşecekleri iddiasının doğru olmadığı anlaşılmaktadır. Zaten Deutsche Bank da 1903 Bağdat Demiryolu Anlaşmasına ek gizli bir anlaşmada Türkiye'ye Alman ve öteki Avrupalı göçmenleri getirmeyeceğini, yerleştirmeyeceğini taahhüt etmiştir. Aynı şekilde General von der Goltz da; *“Osmanlı Devleti ile dostluğun bozulmasını istemiyorsanız Yakındoğu'ya göç etmeyin!”* şeklinde uyarıda bulunmuştur. Hatta çok ilginçtir ki Bağdat Demiryolu Şirketi'nin en büyük düşmanlarından olan İngiliz firması “Lynch Brothers” ın ortağı H.F.B. Lynch bile Almanların Anadolu'ya yerleşecekleri korkusunun saçma olduğunu, çünkü demiryolu imtiyazına sahip olanların böyle bir amaçlarının olmadığını, bunun sadece bağınaz milliyetçilerin ortaya attıkları bir dedikodudan ibaret olduğunu ifade etmiştir<sup>636</sup>. Görüldüğü üzere, Abdülhamid'in de ifade ettiği gibi; Almanlar, Şark'a sulh yoluyla nüfuz etmeye muvaffak olmuşlardır<sup>637</sup>.

Osmanlı topraklarına Avrupalı devletler tarafından döşenen demiryollarından, Osmanlı'nın temel beklentisi yönetsel ve askeri olurken, diğer büyük devletlerin

---

<sup>636</sup> Bk. Earle, age., s.136-138.

<sup>637</sup> Abdülhamit, age., s.109.

beklentileri ise Osmanlı topraklarının sahip olduğu yerüstü-yer altı zenginliklerini ve ekonomik potansiyelini değerlendirmek olmuştur.

Almanlara Konya'ya kadar olan demiryolu hattı yapımı imtiyazının verilmesi İngilizleri pek memnun etmemiş ve İngilizler buna şiddetle karşı çıkmışlardır. Ancak her şeye rağmen 28 Temmuz 1896 tarihinde Konya'ya kadar rayların döşenmesi tamamlanmış ve şehre ilk lokomotif girmiştir. Ardından 1903 senesinde yine birçok protestoya rağmen Konya'dan Bağdat'a kadar yapılması düşünülen demiryolu hattının da imtiyazı yine Almanlara verilmiştir. Demiryolu'nun Konya'ya gelmesi her açıdan şehrin gelişmesine sebep olmuştur. Şehir nüfus çekmiş, şehirde ticaret artmış, şehri ziyaret edenlerin sayısında ciddi bir artış olmuş ve bununla birlikte bu bölgede araştırma ve inceleme yapan yerli ve yabancıların sayısında da artış olmuştur.

Demiryolu hattının geçtiği Konya Ovasında sulama tesislerinin inşaatı da gündeme gelmiştir ve bu çalışmayı da yine Almanlar gerçekleştirmişlerdir. Bu projeye Konya şehrine yaklaşık 90 km uzaklıkta bulunan Beyşehir Gölü'nden kanallar yoluyla su getirilmiş ve Konya Ovası'nda yaklaşık 500 dönüm arazinin sulamasında kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca bu projeye, zaman zaman taşarak çevresinde bulunan tarım arazilerine zarar veren Karaviran Gölü kurutulmuş ve ortaya çıkan arazi ziraatta kullanılmaya başlanmıştır. Böylece ovanın sulanabilir olmasıyla tarımsal ürün artışı ve ürün çeşitliliği sağlanmış, Osmanlı'nın yüzyıllardır hayali gerçekleştirilmiştir. Tarım alanlarının sulanabilmesiyle birlikte ürün artışı sağlamak amacıyla, halkta ziraat makineleri ihtiyacı hâsıl olmuş, böylece diğer bazı şirketlerin yanında Alman şirketleri de ahaliye tarım makineleri satmıştır. Demiryolunun gelmesiyle birlikte her şeyden önce ziraat aletlerinin şehre getirilmesi kolaylaşmış ve böylece ziraat, makinelerle yapılı hale gelmiştir. Ahali ürettiği fazla ziraat ürünlerini demiryolu vasıtasıyla Osmanlı'nın farklı şehirlerine ve yurtdışına satabilmiştir.

Avrupalı devletler Osmanlı toprakları içerisinde araştırma ve kazı faaliyetlerine girişmişler ve bu hususta birbirleriyle yarış içerisinde olmuşlardır. Çıkardıkları tarihi eserleri ise Avrupa'ya naklederek kendi ülkelerindeki müzeleri zenginleştirmişlerdir.

Diğer Avrupalı devletlerin yaptıkları gibi, Almanlar tarafından da Osmanlı topraklarında gerçekleştirilen arkeolojik faaliyetler neticesinde tüm Osmanlı topraklarından olduğu gibi, Konya'dan da Almanya'ya gizlice eski eserler götürülmüştür. Osmanlı Devleti ise o dönemde devleti parçalanmaktan kurtarma gayretleri içerisinde olması münasebetiyle bu tür faaliyetlere para ve zaman ayıramamıştır. Demiryolu'nun Konya'ya kadar döşenmiş olması araştırmacıların seyahatlerini kolaylaştırmıştır.

İncelenen dönemde özetle, Almanlarla Osmanlıların ilişkileri dostluk temeline dayanmaktadır. Bu dönemde gelişen dostluk eşit miktarda olmasa da her iki tarafa fayda sağlamıştır. Almanların Osmanlı topraklarında giriştikleri çeşitli faaliyetlerden Konya ve çevresi de gerek Alman Devleti'nin, gerek özel Alman şirketlerinin çalışmalarından ve bireysel faaliyetlerden nasibini almıştır. Karşılıklı menfaat ilişkisine dayanan dostluk neticesinde her iki devlet de 1. Dünya Savaşı'nda aynı safta yer almıştır.

## BİBLİYOGRAFYA

### A- ARŞİV BELGELERİ\*

#### a. Politisches Archiv des Auswärtiges Amts (PA-AA):

PA-AA, R 14114, Türkei No: 189, Bd.1, Aldeutsche Blätter, No 49, 8.12.1895.

PA-AA, R 13455, Die Anatolische Eisenbahn Gesellschaft.

PA-AA, R 14149 Türkei No: 197, Bd.1, Constantinopel 6.7.1901.

PA-AA, R 13178, Türkei 134, Informationsreise des Dragomanatseleven Dr. Loytved in Kleinasien.

PA-AA, R 13178, Türkei No: 134, Pera 03.01.1903.

PA-AA, R 14150 Türkei No: 197, Bd. 3, Berlin 14.03.1905.

PA-AA, R 13179, Türkei No: 134, Pera 14.12.1905.

PA-AA, R 13179, Türkei No: 134, Constantinopel 15.12.1905.

PA-AA, R 14114, Türkei No: 189, Bd.1.

PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb.2.

PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb.6.

PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb. 11.

PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb. 12.

PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Der Kaiserliche Botschaft in İstanbul (1877-1997).

#### b. Historisches Archiv der Deutschen Bank, (HADB), Orientbüro (OR):

HADB-OR 878 Strassburg, 19.1.1900.

HADB-OR 788, Vorverhandlungen Bewässerung der Konia Ebene I.

HADB-OR 788, Rapport sur les travaux d'irrigation de la plaine de Konia et les terraine autour du lac de Kara-Viran, Haydar Pacha 3.8.1903.

HADB-OR 788, Irrigation in Egypten, Haydar Pacha 27.2.1904.

HADB-OR 788, San Francisco 14.8.1904.

HADB-OR 788, Berlin 5.9.1904.

HADB-OR 788, Konstantinopel 16.11.1904.

---

\* Arşiv belgeleri kaynakçada kronolojik sıraya göre verilmiştir.

HADB-OR 788, Berlin 25.3.1906.

HADB-OR 788, Irrigation de la Plaine de Konia; Contre-Projet remis parle  
Ministere de la Liste Civile, Kostantinopel 18.6.1906.

HADB-OR 1010, Berlin 12.7.1906.

HADB-OR 1010, Berlin 17.7.1906.

HADB-OR 1010, Konstantinopel 18.7.1906.

HADB-OR 1010, Konstantinopel 24.7.1906.

HADB-OR 1010, Berlin 25.7.2006.

HADB-OR 1010, Berlin 3.8.1906.

HADB-OR 1010, Berlin 12.12.1906.

HADB-OR 878, Konstantinopel 12.1.1907.

HADB-OR 1010, Berlin 15.4.1907.

HADB-OR 878, Broschüren I.

HADB-OR 878, Berlin 21.6.1907.

HADB-OR 878, Berlin 24.6.1907.

HADB-OR 1010, Konstantinopel 27.7.1907.

HADB-OR 1010, Berlin 5.8.1907.

HADB-OR 878, Costantinopel 13.8.1907.

HADB-OR 1010, London 10.9.1907.

HADB-OR 878, Konia 10.9.1907.

HADB-OR 878, Costantinopel 13.9.1907.

HADB-OR 1010, Konstantinopel 14.9.1907.

HADB-OR 1010, Konstantinopel 17.9.1907.

HADB-OR 1010, Konia 8.10.1907.

HADB-OR 1011, Vorverhandlungen Bewässerung der Konia Ebene III.

HADB-OR 1011, Berlin 2.12.1907.

HADB-OR 1011, Frankfurt 13.12.1907.

HADB-OR 1011, Satzung der Gesellschaft für die Bewässerung der Konia-  
Ebene.

HADB-OR 1011, Frankfurt 8.1.1908.

HADB-OR 1011, Frankfurt 8.1.1908, Bauvetrag zwischen Societe du Chemin  
de Fer Otoman d'Anatolie zu Costantinopel und Gesellschaft für die Bewässerung  
der Konia-Ebene zu Frankfurt a/M.

HADB-OR 879, Broschuren-Fotographen II.

HADB-OR 879, Instruktionen für geographische, topographische und archäologische Beobachtungen, Berlin 1911.

HADB-OR 879, Anleitung zur Beobachtung auf dem Gebiete der Zoologie, Berlin 1911.

HADB-OR 879, Anleitung zur Beobachtung auf dem Gebiete der Botanik, Berlin 1911.

HADB-OR 879, Leipzi 21.4.1912.

HADB-OR 879, Aleppo 15.12.1912.

HADB-OR 879, Berlin 13.2.1913.

### **c. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):**

BOA, Y.PRK-UM, nr.56/100, 3 Recep 1319 (16 Ekim 1901).

BOA, Y.EE., nr. 1/22, 24 Zilkade 1320 (22 Şubat 1903).

BOA, Y.PRK.HH, nr.38/4, 16 Rebiyülevvel 1325 (29 Nisan 1907).

BOA, Y.PRK.HH, nr.38/16, 17 Recep 1325 (26 Ağustos 1907).

BOA, Y.PRK.HH, nr.301/58, 10 Recep 1325 (19 Ağustos 1907).

BOA, DH.UMVM, nr.73/45, 22 Rebiülevvel 1336 (16 Aralık 1917).

BOA, Y.PRK.HH, nr. 39/76, tarihsiz.

## **B- KİTAPLAR ve MAKALELER**

ABDÜLHAMİT, **Siyasi Hatıratım**, Dergâh Yayınları, 6. Baskı, İstanbul 1999.

AKANDERE, Osman, “Konya Vilayeti Salnamelerine Göre 1864-1904 Yılları Arasında Konya Sancağı'nın İdari Yapısı”, **Yeni İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi**, (Ed.: Yusuf Küçükdağ), Konya Mayıs 1998, ss. 99-130.

AKYILDIZ, Ali, “Demiryolları ve Değişme-Batı Anadolu Örneği”, **Yeni Toplum Dergisi**, Sayı: 1, İstanbul Mayıs-Haziran 1992, ss. 114-121.

ALBAYRAK, Mustafa, “Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı”, **OTAM Dergisi**, Sayı: 6, Ankara 1995, ss.1-38.

ALPTEKİN, Coşkun, “Türkiye Selçukluları”, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi-Anadolu Türk Devletleri**, Cilt 8, Kombassan A.Ş Basım, Konya 1994.

ARMAOĞLU, Fahir, **Siyasi Tarih (1789-1960)**, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1973.

-----, **20. Yüzyıl Siyasi Tarih (1912-1990)**, 10. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1994.

ARSEBÜK, Güven, “Dünden Bugüne Arkeoloji”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 1, İstanbul 1983, ss.65-75.

ATALAY, Ahmet, **Meşrutiyetten Cumhuriyete Konya’da Kurulan Milli Şirketler ve Milli Bankalara**, Çizgi Kitapevi Yayınları, Konya 1911.

ATALAY, Salih, “Osmanlı’nın Kaderini Değiştiren Tüfekler”, **Atlas Tarih Dergisi**, Sayı: 08, Ağustos-Eylül 2011, ss. 60-71.

BASKICI, Murat, “Osmanlı Tarımında Makineleşme: 1870-1914”, **A.Ü. SBF. Dergisi**, Cilt: 58, Sayı:1, Ocak-Mart 2003, ss.29-53.

BAUMGART, Winfried, **Deutschland im Zeitalter des Imperialismus (1890-1914): Grundkräfte, Thesen und Strukturen**, Frankfurt (M), Berlin, Wien: Ullstein 1972.

BAYUR, Husuf Hikmet, **Türk İnkılâb Tarihi**, Cilt 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1983.

BERKOK, Nimet, “Eski Eser Kaçakçılığı”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, Cilt: 34, Sayı: 1-2, Ankara 1990, ss. 325-339.

BEŞİRLİ, Mehmet, “Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Türk Ordusunun Top Mühimmatı Alımında Pazar Mücadelesi: Alman Friedrich Krupp Firması ve Rakipleri”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Sayı 15, Konya 2004, ss.169-203.

-----, “Birinci Dünya Savaşı Öncesi Büyük Güçlerin Osmanlı Stratejileri: İttihatçılar ve Alman Nüfuzu’nun Tanınması”, **Türkler**, Cilt 13, Ankara 2002, ss.582-598.

-----, “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunda Alman Silahları”, **Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 16, 2004/1, Kayseri 2004, ss. 121-139.

BEYDİLLİ, Kemal, **Büyük Friedrich ve Osmanlılar**, İstanbul 1985.

-----, **1790 Osmanlı Prusya İttifakı**, İstanbul 1984.

-----, II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askeri Heyet Hakkında, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı 32, Mart 1979, ss. 481-494.

BİLDİRİCİ, Mehmet, Meram Deresinden Konya Kentine Sulama ve İçme Suyu Temini, **Su Medeniyeti Sempozyumu**, Konya 2010, ss. 246-253.

-----, “Konya Ovası Sulamasında Bir Öncü-Kurukafa Mehmet”, **Yeni Konya-Kırkambar**, 13.07.1996.

-----, “Konya Ovası Sulamasında Proje Öncesi Çalışmalar”, **Yeni Meram Kırkambar**, 11.10.1997.

-----, **Tarihi Su Yapıları Konya-Karaman-Niğde-Aksaray-Yalvaç-Side-Mut-Silifke**, Ankara 2009.

BISMARCK, Otto von, **Düşünceler ve Hatıralar**, Cilt 2, (Çev.: Nejad Akipek), MEB Yayınları, İstanbul 1968.

BURAK, Durdu Mehmet, “İngiliz J.R Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazlarını Ele Geçirme Mücadelesi”, **OTAM**, Sayı 17, Ankara 2005. (<http://dergiler.ankara.edu.tr> internet sayfasından 26.07.2012 tarihinde erişilmiştir.)

BURNABY, Fred, **At Sırtında Anadolu**, (Çev. Fatma Taşkent), 3.Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul 2000.



ÇALIK, Ramazan, ÇOLAK, Fatih, “Almanların Denetimindeki Osmanlı Anadolu Demiryolu Şirketi’nin Kuruluşundan I. Dünya Savaşına Kadar Faaliyetlerine Genel Bir Bakış”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi I. Uluslar Arası Tarih Sempozyumu: Berlin Konferansından Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye**, İzmir 12 Ekim-14 Ekim 2011, basılmamış bildiri.

ÇALIK, Ramazan, “Atatürk’ün Ölümü Üzerine Alman Basınında Yer Alan Haberler”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 54, Cilt XVIII, Ankara 2002, ss.875–902.

-----, **Atatürk ve 1900 Sonrası Türkiye Hakkında Yazılmış Almanca Eserler Bibliyografyası**, Celal Bayar Üniversitesi Yüksek Öğrenim Vakfı Yayını, Manisa 2001.

ÇANDIRCI, Mustafa, “Anadolu’da Redif Askeri Teşkilatı”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt 8, Sayı 12, Ankara 1975, ss. 63-75.

DEVLET İSTATİSTİK ENSTİTÜSÜS, **Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı**, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara 1973.

DİKİCİ, Ali, “Osmanlı Makedonya’sında Kurulan İlk Uluslararası Polis Barış Koruma Misyonu: Mürzsteg Reform Programı”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, Cilt 6, Sayı 24, Ankara 2010, ss.75-108.

DOĞAN, Muhammed, “Celaliye Vakıfları”, **Merhaba Gazetesi-Akademik Sayfalar**, Cilt 12, Sayı 20, 6 Haziran 2012 Konya, ss.305-320.

EARLY, Edward Mead, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, (Çev.: Kasım Yargıcı), Milliyet Yayınları, BYY 1972.

EBCİOĞLU, İsmet, “Türkiye’den Batı Ülkelerine Götürülen Arkeolojik Eserler”, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 1, İstanbul 1983, ss.76-80.

EFE, Ahmet, **Çocuklar ve Gençler İçin Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi**, 10.Baskı, Akçağ Yayınları, Ankara 2007.

EFE, Ayla, “Almanya’ya Verilen İkinci Demiryolu İmtiyazı: Hububat Hattı”, **OTAM Dergisi**, Sayı: 18, Ankara 2005, ss. 95-117.

ELDEM, Edhem, **Osmanlı Bankası Tarihi**, (Çev.: Ayşe Berktaş), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

ERASLAN, Cezmi, **II. Abdülhamid ve İslam Birliği**, Ötüken Neşriyat, İstanbul 1995.

ERDEMİR PALAZ, Hatice, ERDEMİR, Halil, “Belgeler Işığında Almanların Osmanlı Devletinde Yaptıkları Eskiçağ ve Arkeoloji Çalışmaları”, **I.Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu (8-10 Ekim 2009)**, Konya 2010, ss.225-236.

ESİN, Ufuk, “19.Yüzyıl Sonlarında Heinrich Schliemann’ın Troya Kazıları Ve Osmanlılarla İlişkileri”, **Osman Hamdi Bey ve Dönemi (17-18 Aralık 1992)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1993, ss.179-191.

GAL, Lothar, **Die Deutsche Bank von ihrer Gründung bis zum Ersten Weltkrieg (1870-1914)**, Beck Verlag, München 1995.

GENCER, Mustafa, **Imperialismus und die orientalische Frage (Deutsch-Türkische Beziehungen 1871-1908)**, TTK Yayınları, Ankara 2006.

GÜL, Muammer, BAYRAM, Atilla, HAKKOYMAZ, Oğuzhan, **Selçukludan Günümüze Konya’nın Sosyo-Politik Yapısı**, Konya İl Emniyet Müdürlüğü Yayınları, Konya 2003.

GÜRAN, Tevfik, **19.yüzyılda Osmanlı Tarımı**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998.

GÜRBÜZ, Adnan, “Türk-Alman İlişkilerinin Gelişiminde Bir Silah Fabrikasının Rolü: Alman Krupp Silah Fabrikası”, **I.Uluslararası Tarihi ve**

**Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu, (8-10 Ekim 2009),**  
Konya 2010, ss. 247-255.

HAMMER BURGSTALL (Von), Baron Joseph, **Büyük Osmanlı Tarihi**, Cilt 9, (Yay. Haz. Mümin Çevik), Milliyet MMP Baskı Tesisleri, İstanbul 2010.

-----, **Büyük Osmanlı Tarihi**, Cilt 10, (Yay. Haz. Mümin Çevik), Milliyet MMP Baskı Tesisleri, İstanbul 2010.

HENDERSON, W. O., “German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914” **The Economic History Review**, Vol. 18, No. 1/2, 1948, ss. 54-64.

-----, **The Industrial Revolution on the Continent: Germany, France, Russia 1800-1914**, Routledge Library Editions: Ekonomik History, Great Britanien, First published in 1961, Reprinted in 2006.

İLGÜREL, Mücteba, UÇORAL, Rifat, GENCER, A. İhsan, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi-Osmanlılar**, Cilt 11, Kombassan A.Ş Yayını, Konya 1994.

İNCİ, İbrahim, “Türkiye’de Tarımsal Makineleşme (1923-1933)”, **Tarihin Peşinde**, Sayı: 3, Aybil Yayınları, Konya 2010, ss.119-136.

İPÇİOĞLU, Mehmet, “Gertrude Bell’in Anılarında Konya”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 21, 2009 Konya, ss.249-253.

-----, “Osmanlı İmparatorluğunda İki Alman Arkeolog: Robert Koldewey ve Walter Andrae”, **I.Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu**, (8-10 Ekim 2009), Konya 2010, ss. 271-275.

İPLİKÇİOĞLU, Bülent, **Eskibatu Tarihi I**, TTK Yayınları, Ankara 1997.

JEAN, Eric, “Bir Yeniden Doğuşun Tarihiçesi: Hitit Uygarlığı”, **Boğazköy’den Karatepe’ye Hititbilim ve Hitit Dünyasının Keşfi**, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 3.Baskı, İstanbul 2002, ss. 148-189.

JORGA, Nicolae, **Kanuni Dönemi-Yenilmez Türk**, (Çev.: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2008.

JÜTHNER, Julius, KNOLL, Fritz, PATSCH, Karl, SWOBODA, Heinrich, **Vorläufiger Bericht Über Eine Archäologische Expedition Nach Kleinasien**, Verlag Der Gesellschaft Zur Förderung Deutsche Wissenschaft, Kunst Und Literatur in Böhmen, Druck von Karl Bellmann, Prag 1903.

KAPLAN, İsmail, **21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid'e Bakış**, (Haz. Mehmet Tosun), İstanbul 2003, ss.120-127.

KARADUMAN, Hüseyin, **Türkiye'de Eski Eser Kaçakçılığı**, ICOM Türkiye Milli Komitesi Yayınları, Ankara 2007.

KARAL, E. Ziya, **Osmanlı Tarihi**, Cilt 8, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1962.

KAYNAK, Muhteşem, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Yapıt Dergisi**, Sayı: 5, Ankara 1984, ss.66-84.

KERESTECİOĞLU, Şeyda Ziya, "Bizde Ziraat Aletleri Meselesi", **Dönüm Mecmuası**, Sayı: 28, Matbai Ebuzziya, İstanbul 1934, ss.198-202.

KILIÇ, Sezen, **Türk Alman İlişkileri ve Türkiye'deki Alman Okulları (1852-1945)**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2005.

KOCABAŞ, Süleyman, **Tarihte Türkler ve Almanlar-Pancermenizm'in "Şark'a Doğru Politikası"**, Vatan Yayınları, İstanbul 1988.

-----, **Alman Kapanı-Almanya'nın Nasıl Sömürgesi ve Eyaleti Yapılacaktık? (1883-1918)**, Vatan Yayınları, İstanbul 2002.

KOLOĞLU, Orhan, **Avrupa'nın Kıskaçında Abdülhamid**, İletişim Yayınları, İstanbul 1998.

KONYALI, İbrahim Hakkı, **Abideler ve Kitabeler ile Konya Tarihi**, Yeni Kitap Basımevi, Konya 1964.

**Konya Postası**, Konya Mihrabını İstiyor, 16.05.2012.

KÖHNEN, Gerhard, **Dünya Ekonomi Tarihi**, (Çev.: Tunay Akoğlu), Varlık Yayınları, İstanbul 1965.

KÖSEBAY ERKAN, Yonca, AHUNBAY, Zeynep, “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, **İTÜ Dergisi Mimarlık-Planlama-Tasarım**, Cilt 7, Sayı 2, İstanbul Eylül 2008, ss.14-25.

KURMUŞ, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi**, 3. Baskı, Savaş Yayınları, Ankara 1982.

KUTAY, Cemal, **Türk-Alman Tarihi Kader Bağı (Türkisch-Deutsche Geschichte Das gemeinsame Schicksal)**, Ercan Holding Yayınları, İstanbul 1986.

MANCE, Sir Henry Osborn, “The Future of Britsh Trade with Turkey”, **Journal of the Royal Center Asian Society**, vol. xxx, 1943.

MASSOW (Von), Wilhelm, **Führer Durch Das Pergamonmuseum**, 2. Auflage, Reichsduruckerei, Berlin 1936.

**Meydan Larousse-Büyük Lügat ve Ansiklopedi**, Cilt 1, (Yay. Haz. Safa Kılıçlıoğlu, Nezihe Aras, Hakkı Devrim), Sabah Gazetesi Yayınları, BYY 1992.

**Meydan Larousse-Büyük Lügat ve Ansiklopedi**, Cilt 5, (Yay. Haz. Safa Kılıçlıoğlu, Nezihe Aras, Hakkı Devrim), Sabah Gazetesi Yayınları, BYY 1992.

MEYEROVİTCH, Eva De Vitray, **Tarih Öncesinden Osmanlı Dönemine Kadar Konya HZ. Mevlana ve Sema**, (Çev.: Abdullah Öztürk, Melek Öztürk), T.C. Konya Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Konya 2003.

MRQUİS, Bettina, STOYANOFF-ODOY, Martina, **Auf einen Blick! Geschichte**, Mentor Verlag, München 2007.

MUHTAR, Mahmut, **Maziye Bir Nazar-Berlin Antlaşmasından Harb-i Umumiye Kadar Avrupa ve Türkiye-Almanya Münasebetleri**, (Yay. Haz. Erol Kılınç), Ötüken Neşriyat, İstanbul 1999.

MUŞMAL, Hüseyin, “Konya Vilâyeti’nin Islahı ve İmarı Hakkında 9 Eylül 1880 Tarihli Lâyiha”, **Selçuk Üniversitesi Edebiyat Dergisi**, Sayı 17, Konya 2007, ss.119-134.

-----, **Osmanlı Devleti’nin Eski Eser Politikası-Konya Vilâyeti Örneği (1876-1914)**, Kömen Yayınları, Konya 2009.

-----, **Yabancıların İzinde Osmanlı-Konya ve Çevresinde Araştırma Yapan Yabancılar (1876-191)**, Me-Sa Yayınları, Konya 2009.

NOVIÇEV, A. D., **Osmanlı İmparatorluğu’nun Yarı Sömürgeleştirilmesi**, (Çev. Nabi Dinçer), Onur Yayınları, Ankara 1979.

OĞUZ, Burhan, **Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler**, Can Matbaa, İstanbul 1983.

ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları 10.Baskı, İstanbul 2008.

-----, “Ankara’ya Demiryolunun Gelişi”, **Milliyet Gazetesi**, 26.12.2010.

OSMANOĞLU, Ayşe, **Babam Sultan Abdülhamid**, (Ed.: Elif Çakır), Selis Yayınları, İstanbul 2007.

ÖLÇEN, Ali Nejat, **Kendini Yok Eden Osmanlı (1535-1914)**, Ümit Yayıncılık, Ankara 2006.

ÖNDER, Mehmet, “Eski Eser Yağması-Anadolu’yu Nasıl Soydular 2”, **Milliyet Gazetesi**, 26.03.1992.

ÖNDER, Selahattin, KIRLI, Engin, “Osmanlı Döneminde Eskişehir’e Göçler”, **Eskişehir Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 6, Sayı 1, Eskişehir 2005, ss.129-144.

ÖNSOY, Rifat, **Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)**, Enderun Yayınları, İstanbul 1982.

ÖZÇELİK, Ayfer, **Osmanlı Devleti’nin Çöküşünde Ekonomi-Politik Baskılar Üzerine Bir Denem (1838-1914)**, Ecdat Yayınları, Ankara 1993.

ÖZDEMİR, Mehmet Niyazi, **21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid’e Bakış**, (Haz. Mehmet Tosun), s.183, İstanbul 2003, ss.180-185.

ÖZERDEM, A. Fatih, DİKEN, Aytekin, “Konya Suyunun Dünyü Bugünü”, **I.Konya Kent Sempozyumu**, Konya 26-27 Kasım 2011, ss.101-110.

ÖZTÜRK, Cemil, “Tanzimat Devri’nde Bir Devletçilik Teşebbüsü: Haydarpaşa - İzmit Demiryolu”, **Çağın Yakalayan Osmanlı-Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri**, Haz.: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İrcica Yayınları, İstanbul 1995, ss.271-287.

ÖZYÜKSEL, Murat, **Osmanlı Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Arba Yayınları, İstanbul 1988.

-----, “II. Meşrutiyet ve Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman-İngiliz Nüfus Mücadelesi”, **İÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, No:38, İstanbul Mart 2008, ss.238-264.

PAMUK, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, 3.Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2005.

PINAR, İlhan, **Gezginlerin Gözüyle İzmir - XIX. Yüzyıl**, Akademi Kitapevi, İzmir 1994.

-----, **Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri-Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir**, Akademi Kitapevi, İzmir 1998.

POHL, Manfred, **Philipp Holzmann: Geschichte eines Bauunternehmens; 1849-1999**, Beck Verlag, München 1999.

RATHMANN, Lothar, **Berlin-Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi**, (Çev.: Ragıp Zarakolu), 2. Baskı, Belge Yayınları, İstanbul 1982.

REYHAN, Cenk, “Türk Alman İlişkilerinin Tarihsel Arka Planı 1878-1914”, **Bellekten**, Sayı 254, Cilt LXIX, Ankara Nisan 2005, ss. 217-265.

RÖLL (Von), **Freiherr, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens**, Urban&Schwazenberg, Berlin-Wien 1912.

SALLABİ, Muhammed, **Osmanlı Tarihi-Kuruluşundan Bugüne**, (Çev.: Cezayir Polat), Keşif Yayınları, Ankara BTY.

SANDER, Oral, **Siyasi Tarih-İlk Çağlardan 1918'e**, İmge Kitapevi Yayınları, 19.Baskı, Ankara 2009.

SARRE, Friedrich, **Küçük Asya Seyahati 1895 Yazı**, Berlin 1896, (Çev.:Dârâ Çolakoğlu), İstanbul 1998.

SCHÖLLGEN, Gregor, **Imperialismus und Gleichgewicht-Deutschland, England und die orientalische Frage (1871-1914)**, Oldenburg Verlag, München 1984.

SEZER, Hamiyet, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18-19.Yüzyıl)”, **AÜ DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt 21, Sayı 33, Ankara 2003, ss. 105-124.

SHAW, Wendy M. K., **Osmanlı Müzeciliği-Müzeler, Arkeoloji ve Tarihin Görselleştirilmesi**, (Çev. Esin Soğancılar), İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

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

-----, “II. Wilhelm, Welt Politik ve II. Abdülhamid”, **Türkler**, Cilt 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss.28-44.



SWOBODA, Heinrich, Josef, KEIL, Fritz, KNOLL, **Denkmäler aus Lykaonien, Pamphilien und Isaurien**, Verlag Rudolf M. Rohrer, Brünn-Prag-Leipzig- Wien 1935.

ŞAŞMAZ, Musa, “İngiliz Yüzbaşı Stewart’ın Konya Konsolosluğu ve Adli Yönetime Dair Raporu (1879-1882)”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Sayı 11, Konya 2002, ss.223-238.

-----, “İngiliz Konsolosu Stewart’ın Konya Vilayetine Dair Genel Raporu (1879)”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Sayı 12, Konya 2002, ss.57-97.

TEPEKAYA, Muzaffer, “Osmanlı-Alman İlişkileri (1870-1914)”, **Türkler**, Cilt 13, Ankara 2002, ss.57-91.

TRUMPENER, Ulrich, “**Almanya ve Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu**”, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Sonu ve Büyük Güçler**, (Ed.: Marian Kent, Çev.: Ahmet Fethi), İstanbul 1999.

TUĞLACI, Pars, **Osmanlı Şehirleri**, Milliyet Tesisleri, İstanbul 1985.

TURAN, Kemal, **Tarih Boyunca Türk-Alman İlişkileri**, Çağrı Yayınları, İstanbul 1997.

TURFAN, Ruhi; YAZMAN, M. Ş.; **Tarihte Türk-Alman İlişkileri**, Nurettin Uycan Kitap Cilt Fabrikası, İstanbul 1969.

TUŞ, Muhittin, **Sosyal ve Ekonomik Açından Konya (1756-1856)**, Konya Ticaret Odası Yayınları, Konya 2001.

-----, **Sosyal ve Kültürel Açından Konya**, Tablet Yayınları, Konya 2007.

TÜRKGELDİ, Ali Fuat, **Mesail-Mühime-i Siyasiye**, Cilt 2, TTK Yayınları, Ankara 1955.

T.C Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, **Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi**, Başbakanlık Basımevi, İstanbul 2010.

UHLIG, Paul, **Deutsche Arbeit in Kleinasien von 1888 bis 1918: Versuch einer kulturgeographischen Zusammenfassung**, Vorpommersche Buch und Kunstdruckerei, Greifswald 1925.

UZUN, Tayfun, **Osmanlı'dan Günümüze Demiryollarımız**, İstanbul 2005.

ÜLMAN, A. Halûk, **Birinci Dünya Savaşına Giden Yol**, A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara 1972.

VARLIK, Çetin, “Anadolu Beylikleri”, **Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi-Osmanlılar**, Cilt 10, Kombassan A.Ş Basım, Konya 1994.

WALLACH, L. Jehuda, **Bir Askeri Yardımın Anatomisi**, (Çev.: Fahri Çeliker), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985.

WIEGAND, Theodor, **Halbmond im Letzten Viertel-Archeologische Reiseberichte**, Bruckmann Verlag, München 1970.

WINTERSTETTEN, Karl von, **XX. Yüzyıl Başında Alman Emperyalizmi ve Türkiye/Orta Avrupa Politikasında Yeni Amaçlar Berlin-Bağdat**, (Yay. Haz. Faruk Yılmaz), Kale Ofset Matbaacılık, Ankara 2002.

YARCI, Güler, “Beyşehir Gölü’nden Su Getirilerek Konya Ovasını Sulama Projesi ve Finansmanı”, **Su Medeniyeti Sempozyumu**, Konya 2009, ss.254-299.

YAVUZ, Mehmet, “August Carl Friedrich Jasmund ve Mimari Faaliyetleri”, **Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi**, Sayı 21, Erzurum 2008, ss.187-209.

-----, “Ein Preussischer Baumeister in Osmanischem Dienst: August Carl Friedrich Jasmund”, **Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Cilt 26, Sayı 1, Ankara Haziran 2009, ss. 235-252.

YILDIRIM, İsmail, “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 12, Sayı 1, 2002 Elazığ, ss.311-324.

YILMAZ, Mehmet, “Konya Ve Havalisinde 1303 (1887) Kıtılığı Ve alınan Tedbirler”, **Yeni İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi**, (Ed.:Yusuf Küçükdağ), Konya Mayıs 1998, ss.135-146.

YILMAZ, Veli, **1 inci Dünya Harbi’nde Türk-Alman İttifakı ve Askeri Yardımlar**, İstanbul 1993.

YURT ANSİKLOPEDİSİ, **Türkiye-Konya Maddesi**, Cilt 7, Anadolu Yayıncılık, Ankara 1946.

ZİYA, Mehmet, **Bursa’dan Konya’ya Seyahat**, (Haz. Mehmet Fatih Birgül, Levent Ali Çanaklı), Bursa İl Özel İdaresi-Hece Yayınları, Ankara 2008.

ZORLU, Ilgaz, **21.Yüzyılda Sultan II. Abdülhamid’e Bakış**, (Haz.: Mehmet Tosun) İstanbul 2003, ss.98-111.

**1317 (1900) Konya Vilayeti Salnamesi, Konya Matbaası, Konya 1317.**

### **C- Tezler**

ERKAN, Yonca Kösebay, “**Anadolu Demiryolu Çevresinde Gelişen Mimari ve Korunması**” İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul 2007.

GÖZELLER, Ali, “**Osmanlı-Alman Yakınlaşmasının Basına Yansıması: Sabah Gazetesi Örneği (1889-1895)**”, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005.

GÜNDÜZ, Saime, “**Hakem Gazetesi’ne Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya**”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya 2008 Konya.

KESER, Fatma, **“Konya Vilayet Gazetesi’ne Göre II. Meşrutiyet Başlarında Konya Sancağı”**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Konya 2008.

KOBAL, Yunus, **Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Almanya**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2000.

SARI, Hacı, **Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı: Anadolu-Bağdat-Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011.

TUĞLUOĞLU, Fatih, **“Modernleşmenin ve Devletçi Ekonomi Politığın Kırsal Kesim Üzerine Etkileri (1929-1939)”**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2007.

TULGAR, Sami, **Geçmişten Günümüze Türkiye-Almanya İlişkileri**, Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Strateji Bilimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Gebze 2006.

YAVUZ, Mehmet, **Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich**, Ruhr Universität Bochum Inauguraldissertation, Bochum 2005.

#### **D- İnternet**

<http://www.gerty.ncl.ac.uk/>

[www.suryaniler.com](http://www.suryaniler.com) (Abdurrahman Aksoy, **“Midyat’ta bir Ajanın Anıları”**)

[www.wikipedia.de/Heinrich\\_Friedrich\\_von\\_Diez](http://www.wikipedia.de/Heinrich_Friedrich_von_Diez)

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Osman\\_Hamdi\\_Bey](http://tr.wikipedia.org/wiki/Osman_Hamdi_Bey)

[http://www.dailymotion.com/video/xlaah2\\_bergama-sunayy\\_creation](http://www.dailymotion.com/video/xlaah2_bergama-sunayy_creation)

[www.hurriyet.com.tr](http://www.hurriyet.com.tr) (**Nerdun Hacıoğlu, “Rusya Truva Hazinesi konusunda Türkiye’yi muhatap kabul etmiyor”**)

<http://heritage-key.com/greece/schliemanns-troy-treasures>

[www.tureb.net](http://www.tureb.net) (**Rehberliğin Tariğesi**)

[www.e-akademi.org/arsiv.asp](http://www.e-akademi.org/arsiv.asp) (**Bayram Nazır, “Dersaadet Ticaret Odası’nın Demiryolu Ulaşımına Bakışı”**)

[http://de.wikipedia.org/wiki/Max\\_von\\_Oppenheim](http://de.wikipedia.org/wiki/Max_von_Oppenheim)

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Maruniler>

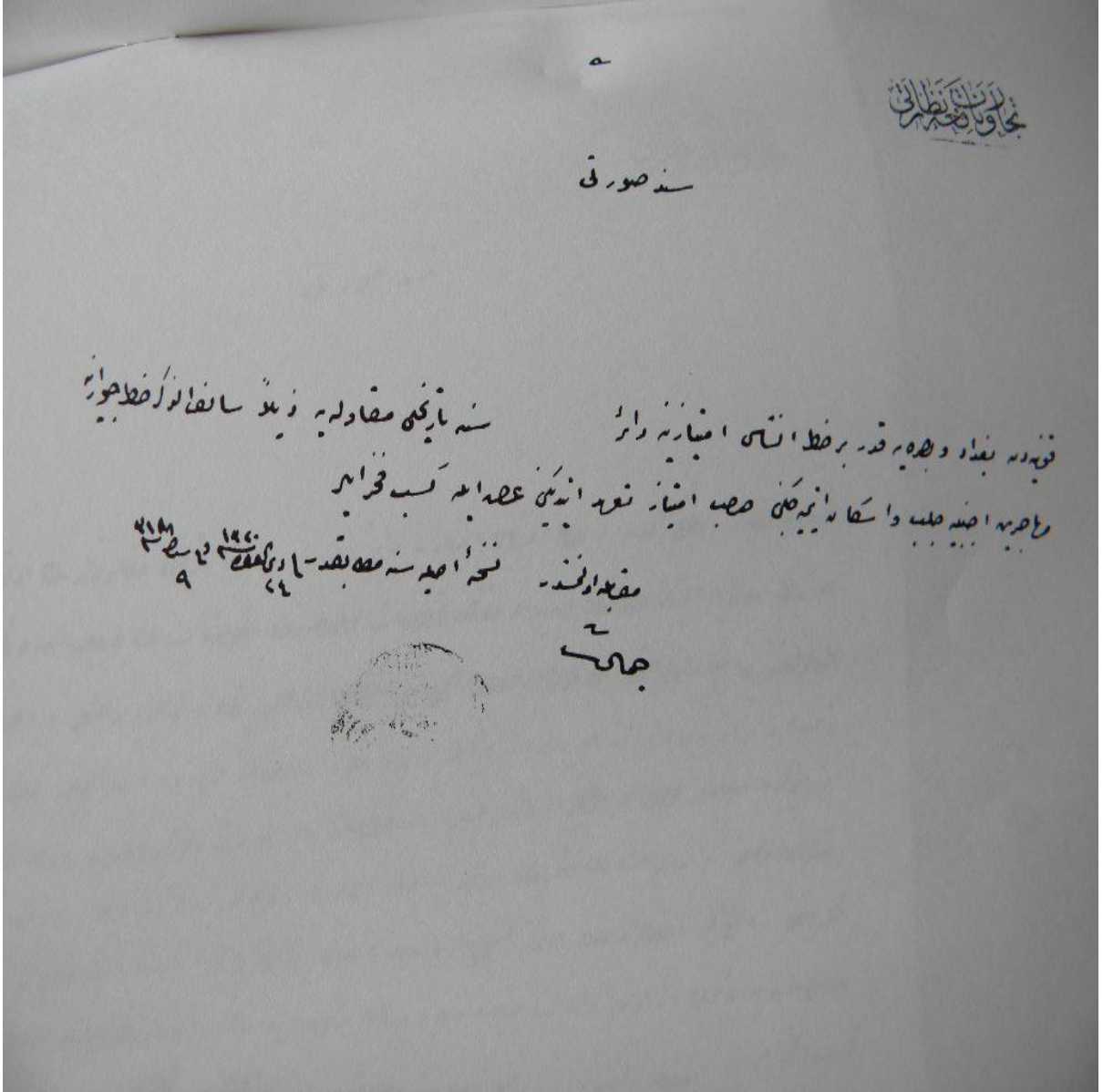
[http://www.konhaber.com/yeni/haber-84897-KULTUR-SANAT-Konya-mihrabini\\_istiyor.html](http://www.konhaber.com/yeni/haber-84897-KULTUR-SANAT-Konya-mihrabini_istiyor.html), (Hüseyin Muşmal, “Konya Mihrabını İstiyor”)

<http://rugbam.blogspot.com/2012/05/seljuk-rodeo.html> (**Julia Bailey, Tom Cole, “Seljuk Rodeo”**)

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Wilhelm\\_von\\_Bode](http://tr.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_von_Bode)

[www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com)





Demiryolu hattı boyunca ecebi muhacirlerin yerleşmeyeceklerine dair Almanlara imzalatılan senet suretinin belgesi. Kaynak: BOA, Y.EE., nr. 1/22, 24 Zilkade 1320. (22 Şubat 1903.)





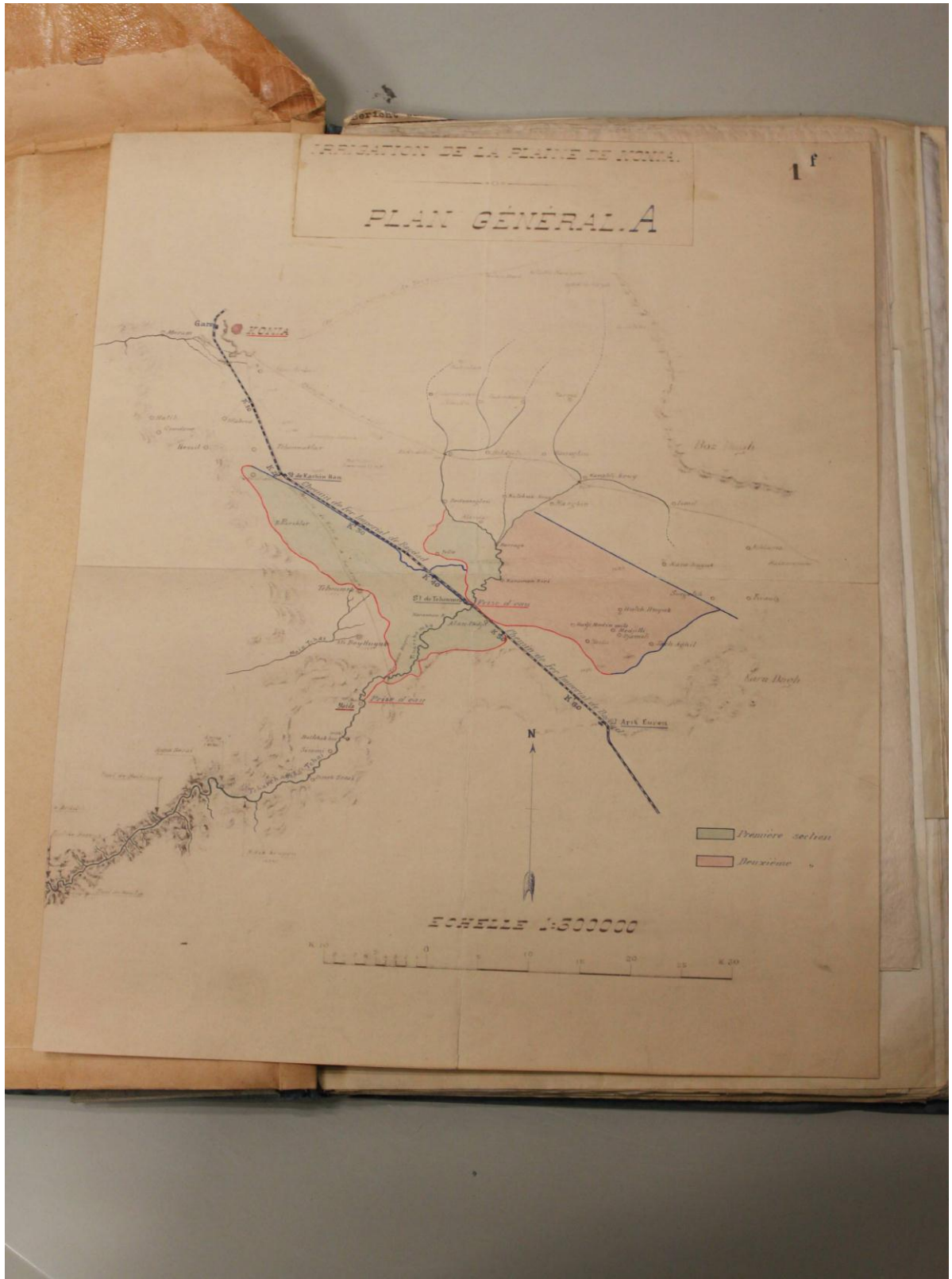
Ek 2'nin Türkçe yazısına çevirisidir.

### HAZİNE-İ HÂSSA-İ ŞÂHÂNE

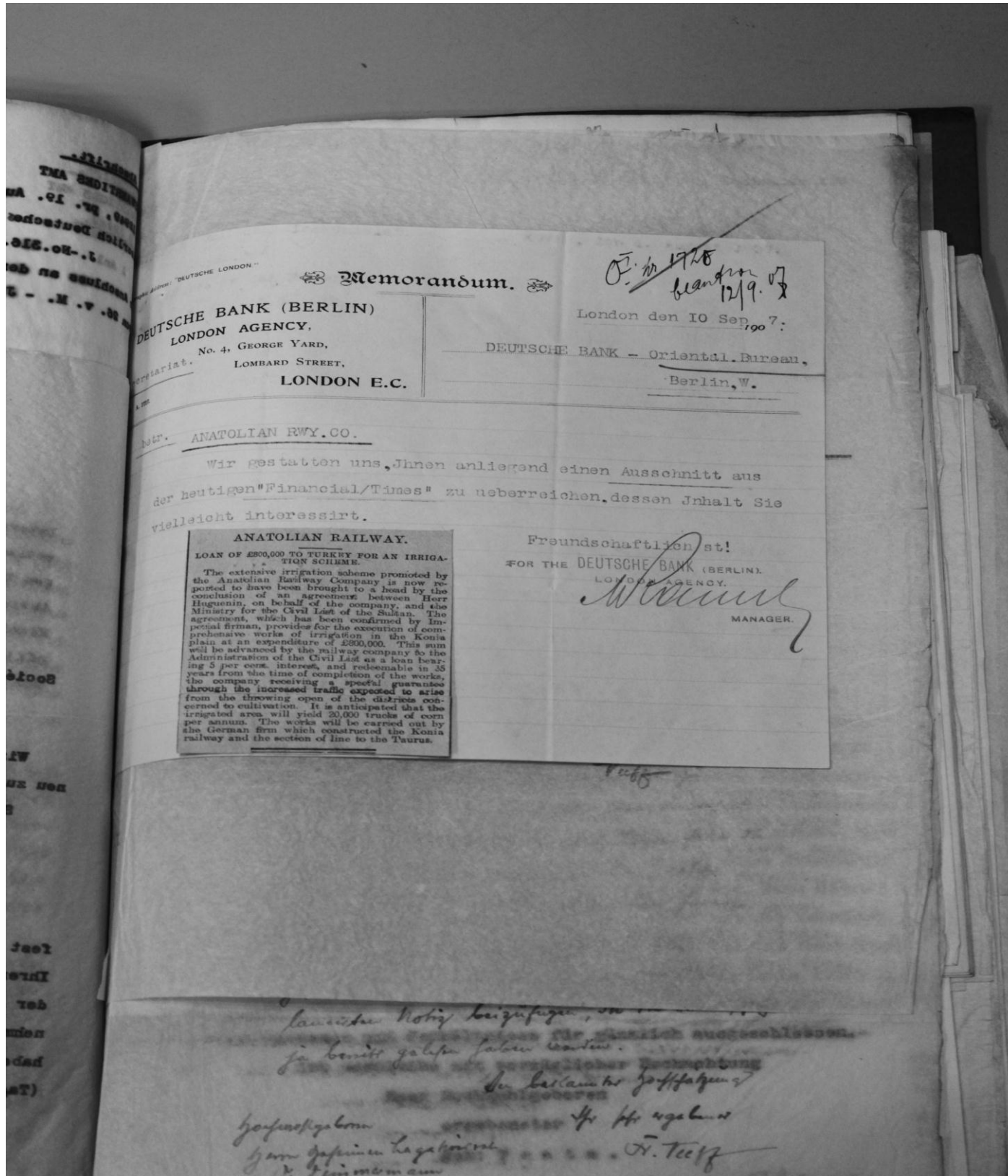
Konya Vilâyeti dâhilinde Beğşehir gölünün cedveller küşâdiyle akıttırılarak Konya ovasının iskâ ettirilmesi meselesi Anadolu şümendüferi kumpanyasıyla devrû diraz müzâkere olundu. Bu ameliyâtın icrası için yediyüz otuz bin liradan dokuz yüz elli bin liraya kadar bir sermayeye ihtiyac his eylediği keşfiyat neticesinden anlaşıldı. Bu akçe şirket tarafından hazîne-i hâssa-i şâhâneye ikraz olduğu halde kırk senede ifâ olunmak üzere senevî faiz ve re'sûlmal olarak elli üç bin lira kadar bir akçeye ihtiyac görülmüştür. Buna mukabil su bedeli olarak senevî istihsal olunabileceği tahmin olunan otuz bin lira ile karaviran gölünün kurutulmasıyla meydana çıkacak arazinin icaratından hâsıl olacağı tahmin olunan sekiz bin liraya zamimeten havali-i mezkûrenin tahminen yüz bin lira fazla âşarı dahi hazîne-i hâssa-i şâhâneye terk olduğu halde hitam-i ameliyâtda zikir olunan faiz ve resûl-malın takviyesiyle beraber hazîne-i hâssaya kırk elli bin liraya kadar bir vâridât kalacağı tahmin olunmuştur. İşbu ameliyâtdan memleketin menâfi'i ve mamuriyeti mesahî sahihası cidden hâsıl olmakla beraber karaviran gölü sufasıyla Çarşamba çayı ve ve ovasının sari hastalıklara badi olan ve hâssaten havası dahi ciyadet ve safvete inkilabı ile teksir-i nüfusu mücib ve şümendüfer nakliyatı ücratı şirketinin tahmininin nısfı alınsa bile ikiyüz kırk bin lirayı tecavüz etmekle beraber bir yandan rahatı tezâyüd ederek mühim bir raddeye balığ olacağına ve hazîne-i celile-i Mâliyeyey aid olan rüsümü mütenevvia bu nisbette artacağına ve hazîne-i hâssa-i şâhânenin hukuk imtiyaziyesiyle beraber ihtiyar edeceği masârif ve metaa nazaran ber-vech-i masruf irvâ olunacak mahallerin kırk sene müddet için fazla-i âşarının hazîne-i hâssaya terkiyle bu derecede bir istifadenin te'mîni istiksar olunacak ahvalde görülememişse ve fazla-i âşarın verilmediği halde senevî yirmi bin liradan ziyade hazîne-i hâssadan üste akçe verilmesi lazım geleceği indel-hesab tebeyyün etmiştir.

Galib beğ kullarında vukubulan istizahata nazaran Almanya sefirinin bu irvâ imtiyazının şirkete devrinden bahs etmeyüb yalnız şirketin ikraz ideceği sermayenin tedâriki için mevcûd olan hisse senedatının tezyidine müsaade-i seniyye-i mülûkanenin şayan buyrulması nı istirham eylediği ve bu senedatın mevki-i tedavüle çıkarılmayub Dayçe bankda mahfuz olmasını bankanın teahhüd edeceğini dermeyan ettiği anlaşılmış olub irâde-i seniyye-i cenab-i mülûkanelerine imtisalen Almanya sefiriyile dahi Emin beğ kullarıyla beraber vuku bulan mülakat kemteranemizde Demiryoluna sarf olunmayacak olan bir sermayenin tedâriki için şirketçe hisse ihracı sûretine müraceat olunması esasen doğru olmadığı gibi hazîne-i hâssa-i şâhânelerine ikraz olacak akçenin la akal iki misline müsavi kıymette hisse senedatı çıkarılmasında nefsül-emre muvafık görünmediği ve şirket hisseleri böyle taz'if olduğu halde kıymetinin tedennisini ve hissedâranın izarını müeddi olması baidül-ihtimal olmadığı dermeyan kılınması üzerine sefir müşârun ileyh müceddeden çıkarılacak hisse senedatının mevki-i tedavüle vaz' olunmayub dayçe bankda hıfz olunacağını mezkûr bnaka tarafından teahhüd edileceğini beyan ve tekrar ve zaten bu hisselerin ihracı şirketin yedinde mikdârı külli hisse senedatı bulundurulurak şirket idâresinin icareti saireye geçmesini men etmek maksadına mebni olduğunu ilave ve ityan itmiş ve maa- ma fih bu maksadın te'mîni için tab olunan mikdârda hisse ihracına ihtiyac olmayub nısfının kifayet eyleyeceği derkar olub her halde şirket uhdesinde elyevm mevcûd olan hisse senedatıyla bu defa ihdas olunacak hisselerin tedavüle çıkarılmayacağı vâdinin te'mînat koydurduğu münasib olacağı varidi hatırı kemteri olmuş isede bu babda dahi emr-i ferman-ı hümayun cenab-i şehinşâhi her ne vecihle şeref sünüh buyrulur ise isabet anda olacağı ma'rûzdur.

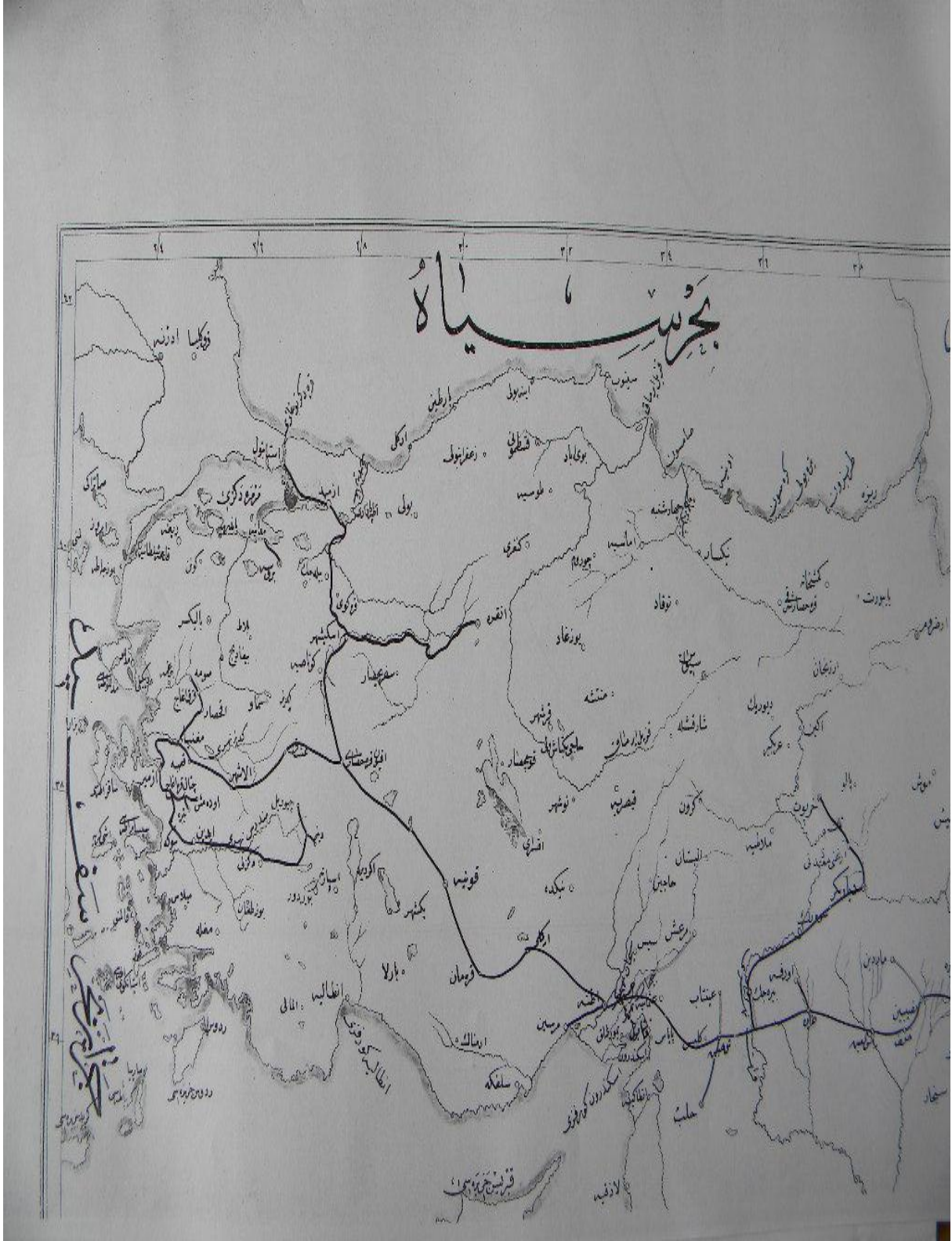
Fi 16 Rebi'ul-evvel sene 325 ve fi 16 Nisan sene 323 Abd-i memlûkleri



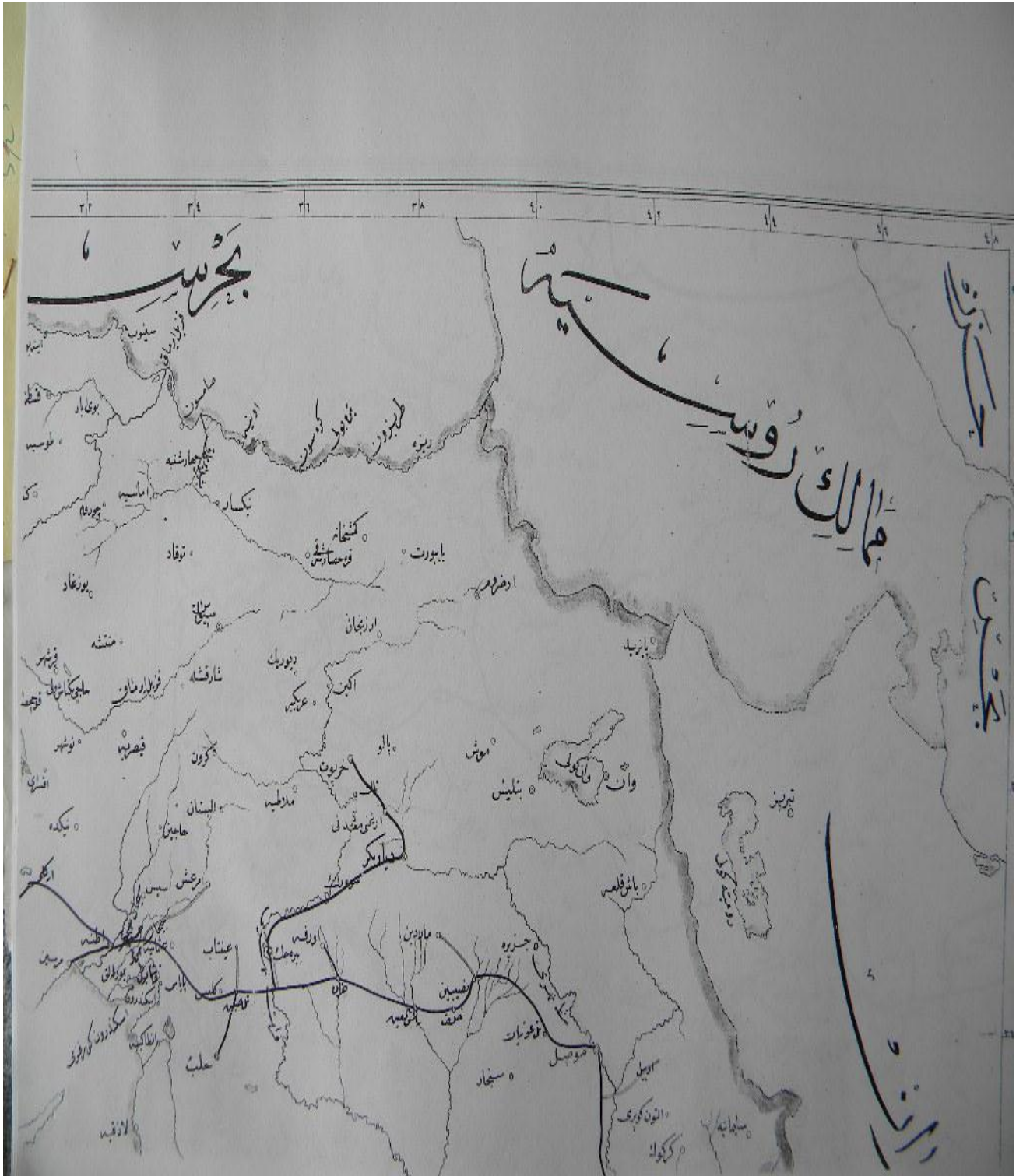
Waldorp'un hazırladığı sulama projesi planı.  
Kaynak: HADB-OR, 788 Vorverhandlungen Bewässerung der Konia Ebene I.



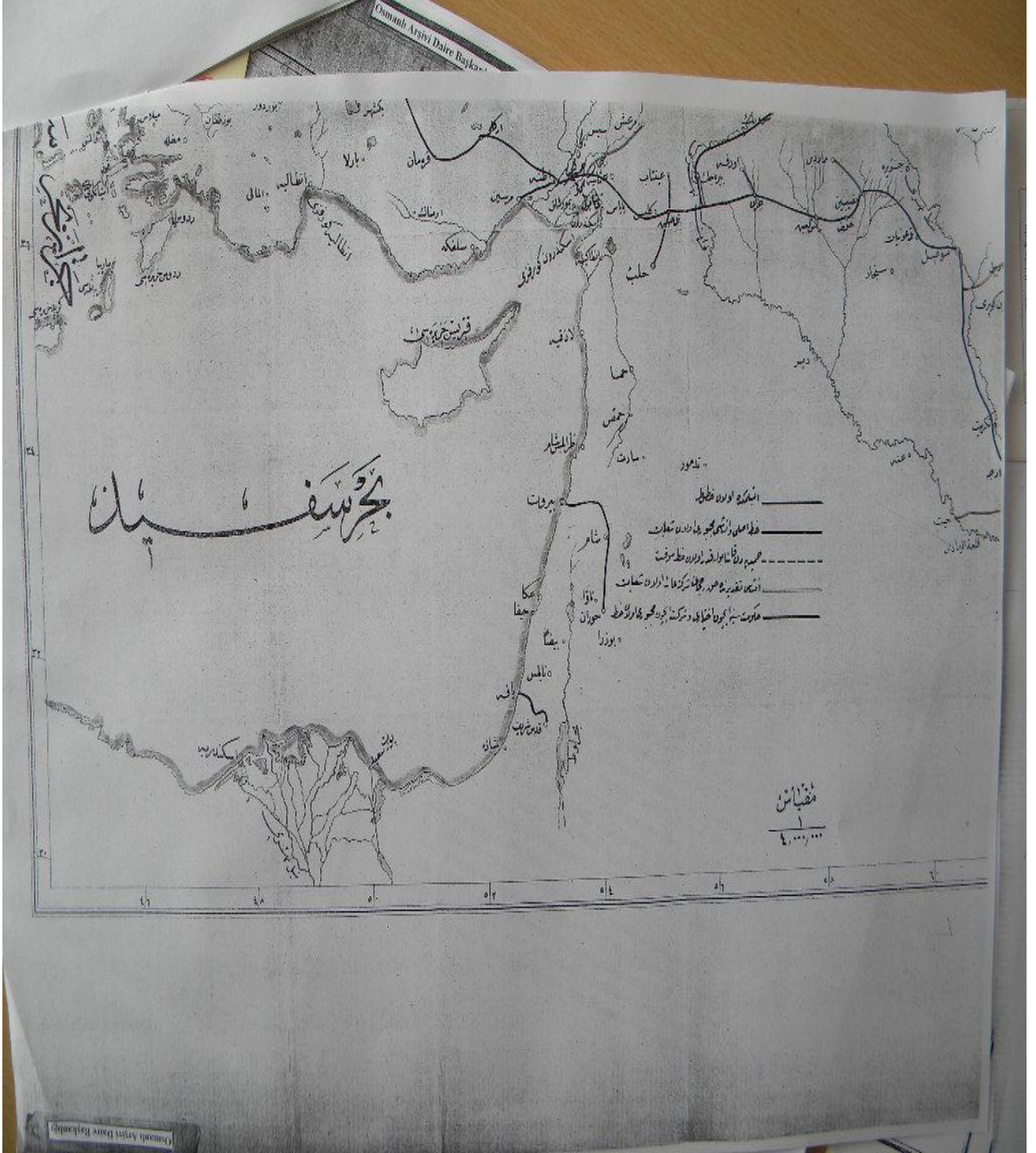
“Sulama Projesi” anlaşmasının sağlanmasından sonra 10 Eylül 1907 tarihinde İngiltere’de Financial Times’da çıkan haber. Haber, Deutsche Bank’ın Londra bürosundan aynı gün Berlin merkeze gönderilmiştir. Belge, andıç, muhtıra, uyarı gibi anlamlara gelen “Memorandum” başlığıyla gönderilmiştir. Kaynak: HADB-OR 1010, London 10.9.1907.  
12.9.1907 tarihinde de Berlin’den Londra temsilcisine dikkatinden dolayı bir teşekkür mektubu gönderilmiştir. Kaynak: HADB-OR 1010, Berlin 12.9.1907.



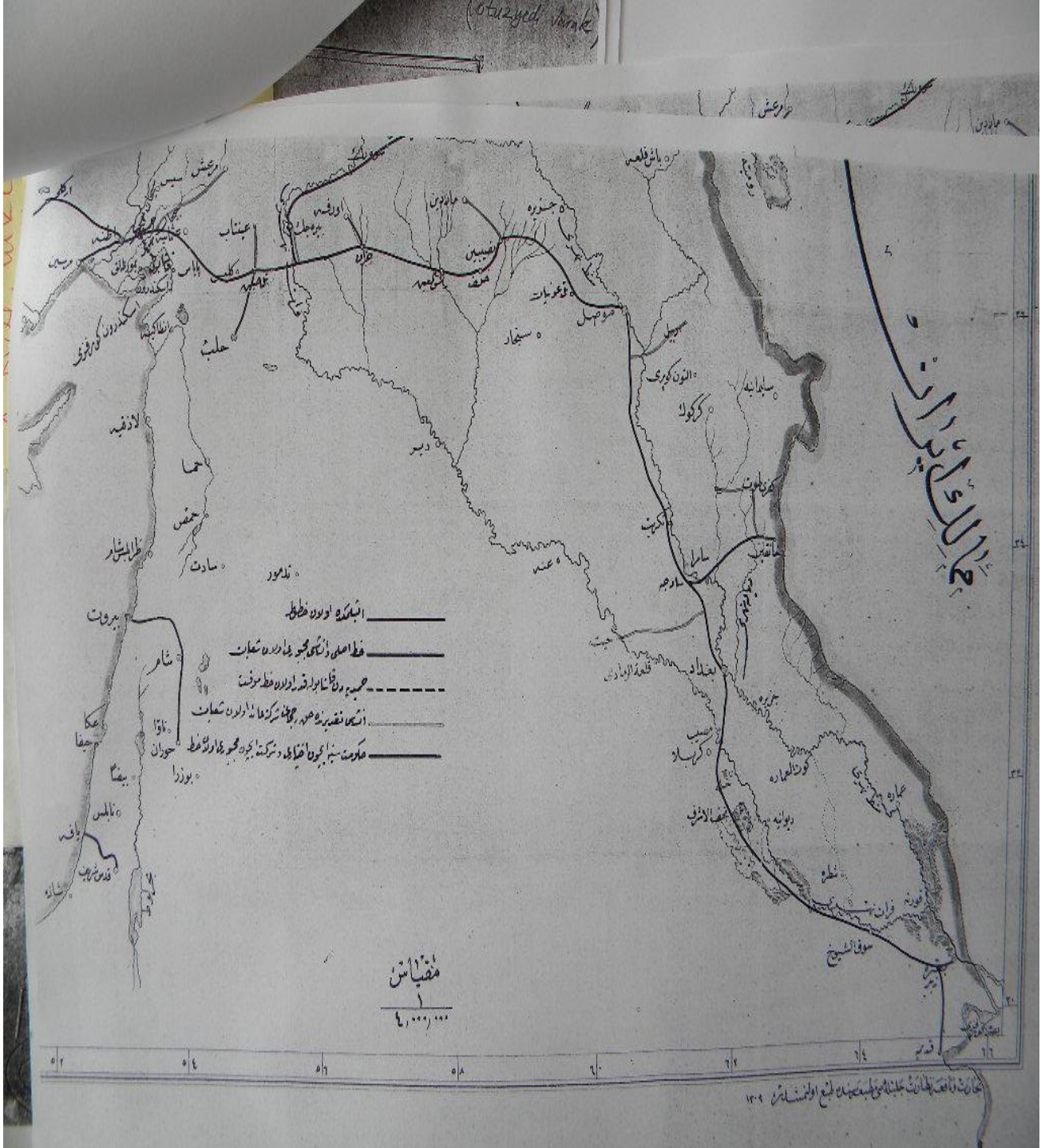
Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar olan Demiryolu Hattı Haritası'nın sol üst parçası.  
Kaynak: BOA, Y. EE., nr.1/21, Tarihsiz.



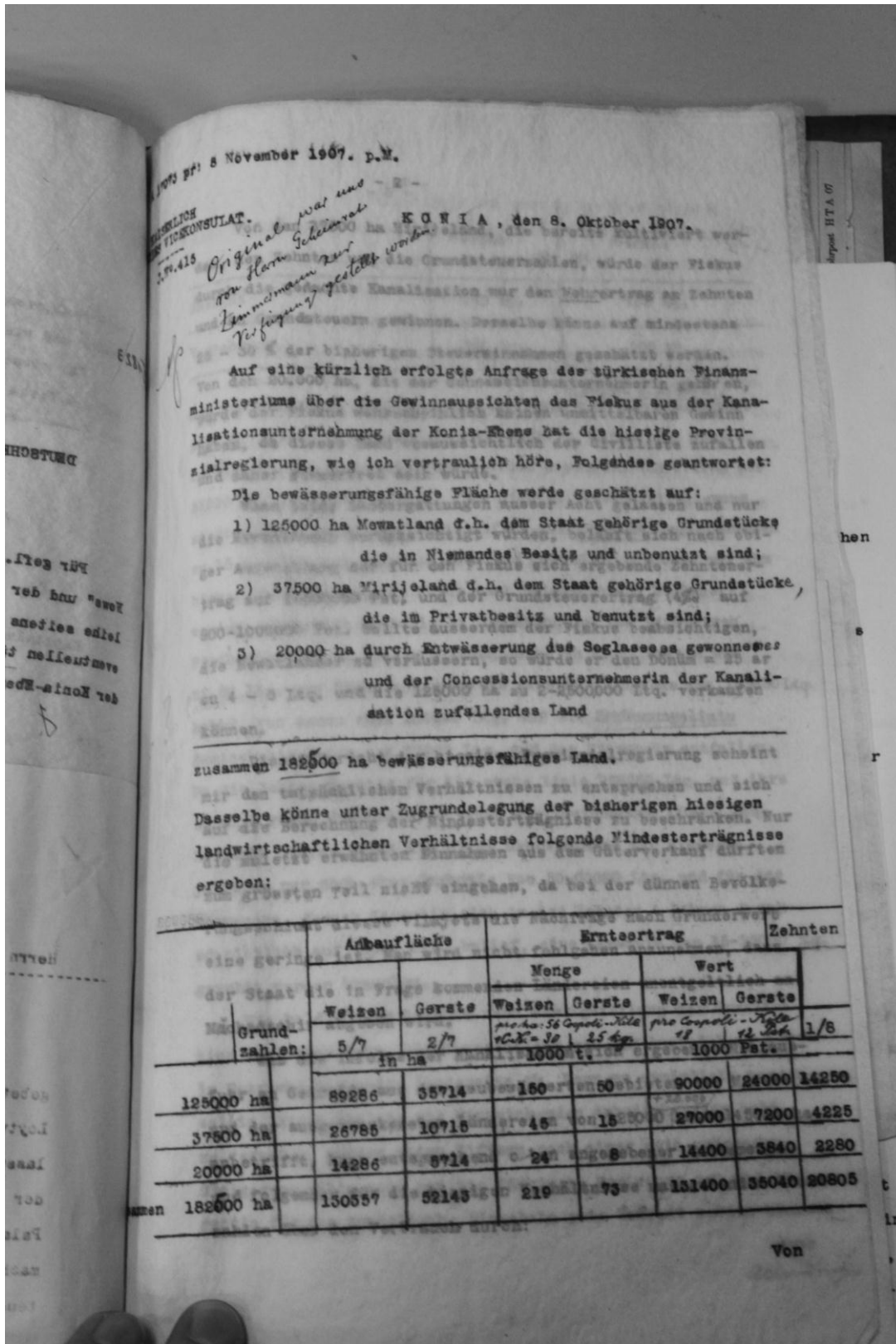
Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar olan Demiryolu Hattı Haritası'nın sağ üst parçası.  
Kaynak: BOA, Y. EE., nr.1/21, Tarihsiz.



Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar olan Demiryolu Hattı Haritası'nın sol alt parçası.  
Kaynak: BOA, Y. EE., nr.1/21, Tarihsiz.

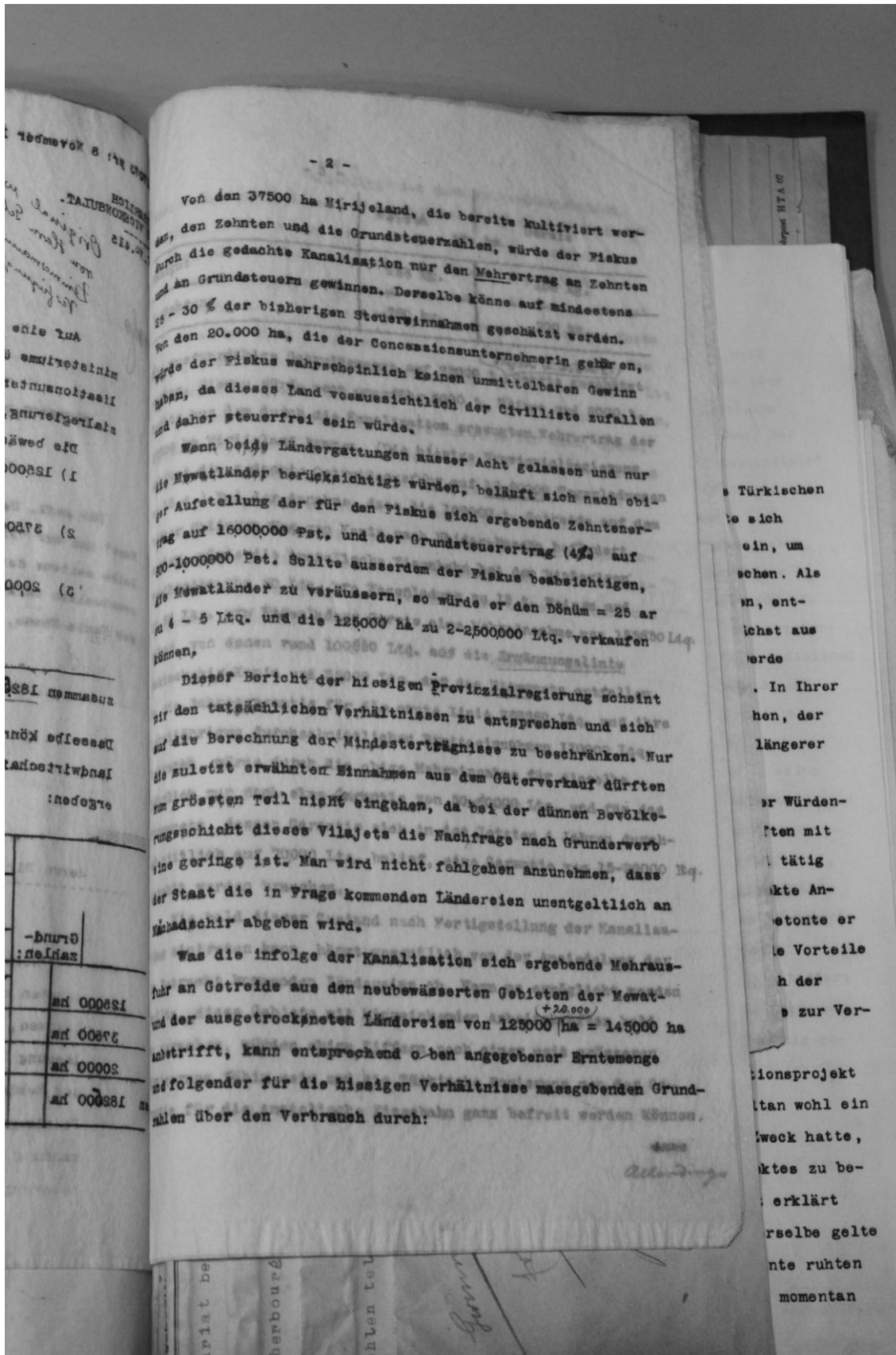


Konya'dan Bağdat ve Basra'ya kadar olan Demiryolu Hattı Haritası'nın sağ alt parçası.  
Kaynak: BOA, Y. EE., nr.1/21, Tarihsiz.

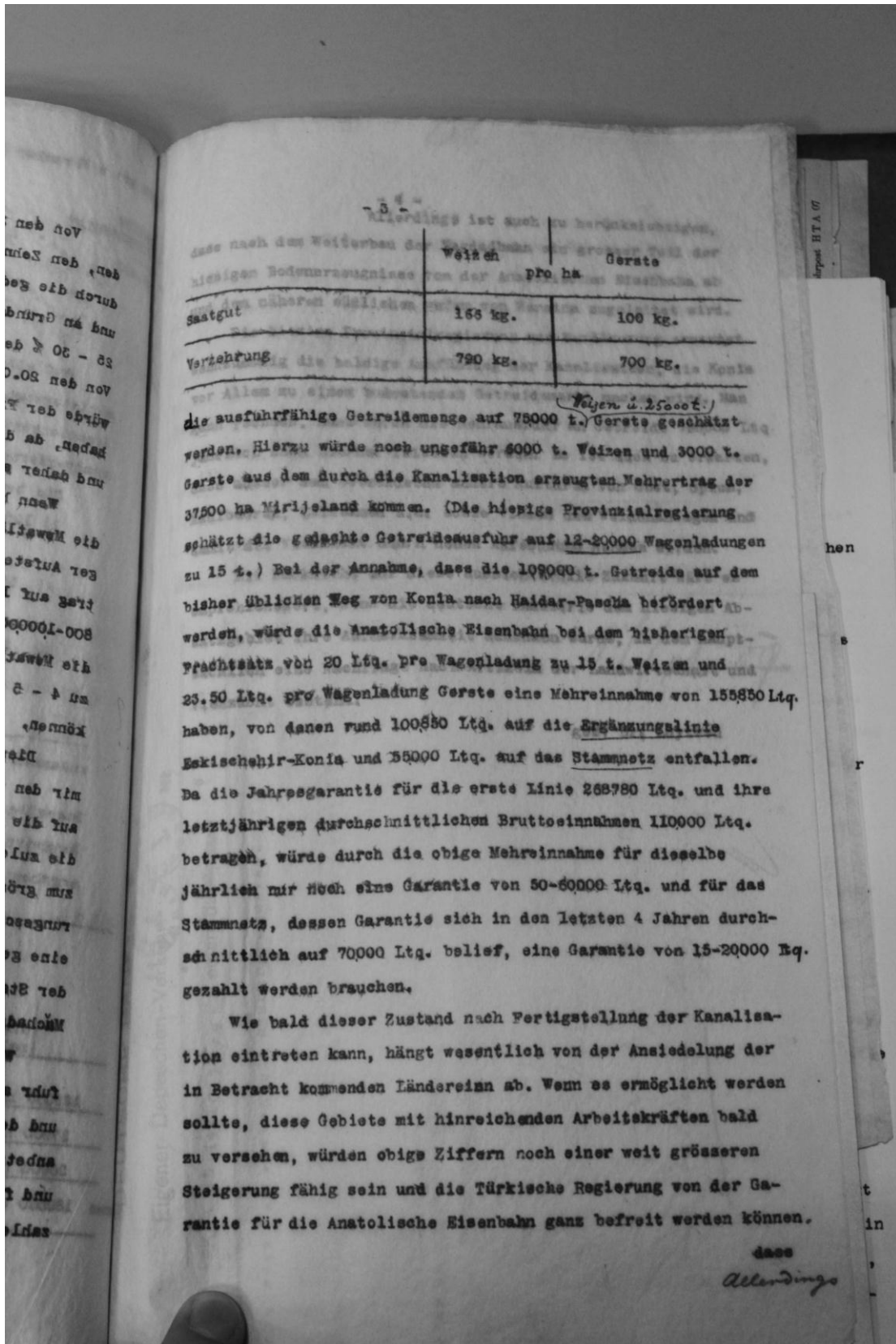


Konya'da bulunan Alman konsoloslu Dr. H. J. Loytved'in Konya tarımıyla ilgili hazırladığı Rapor. Sayfa 1  
 Kaynak: HADB-OR, Konya 8.10.1907.

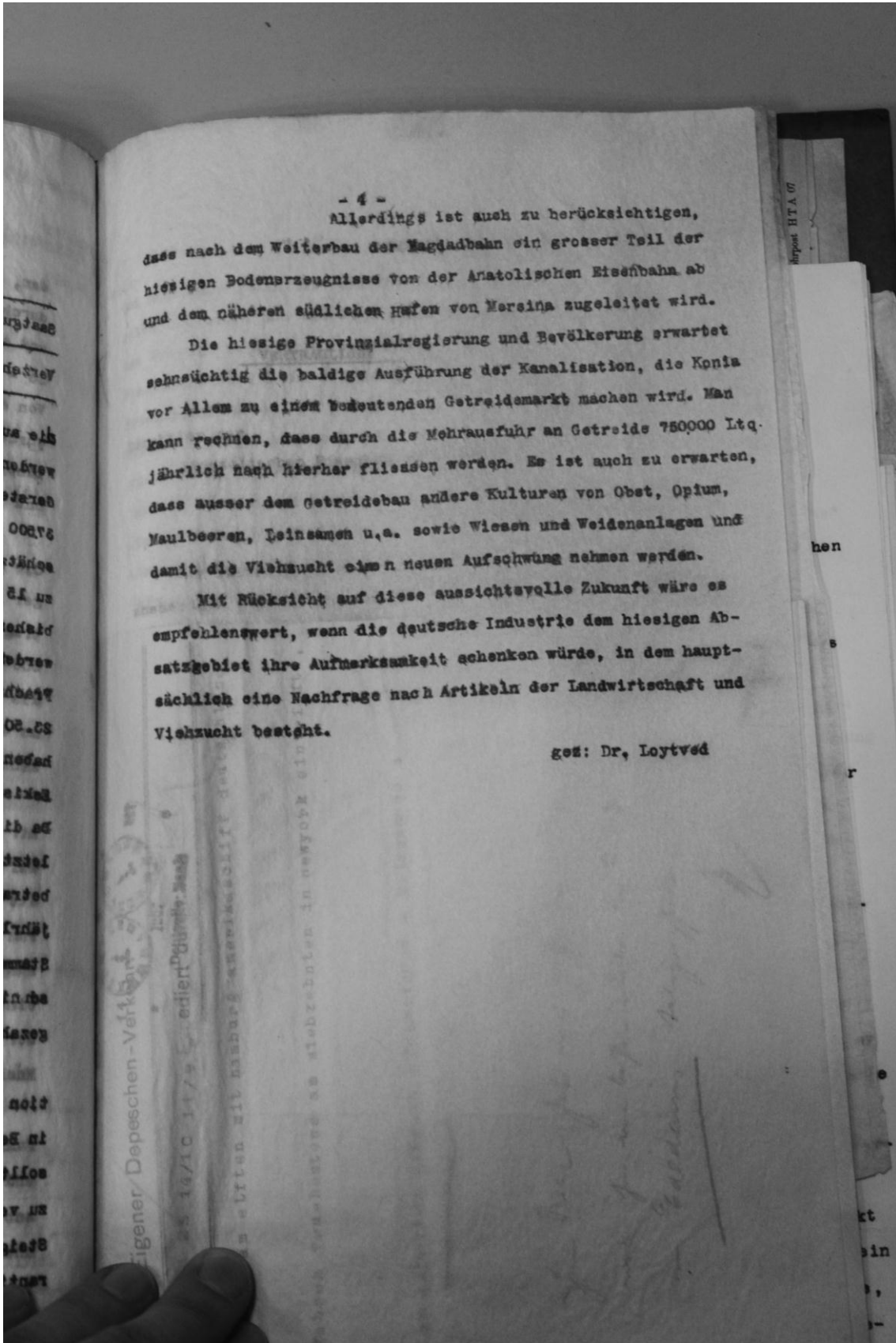




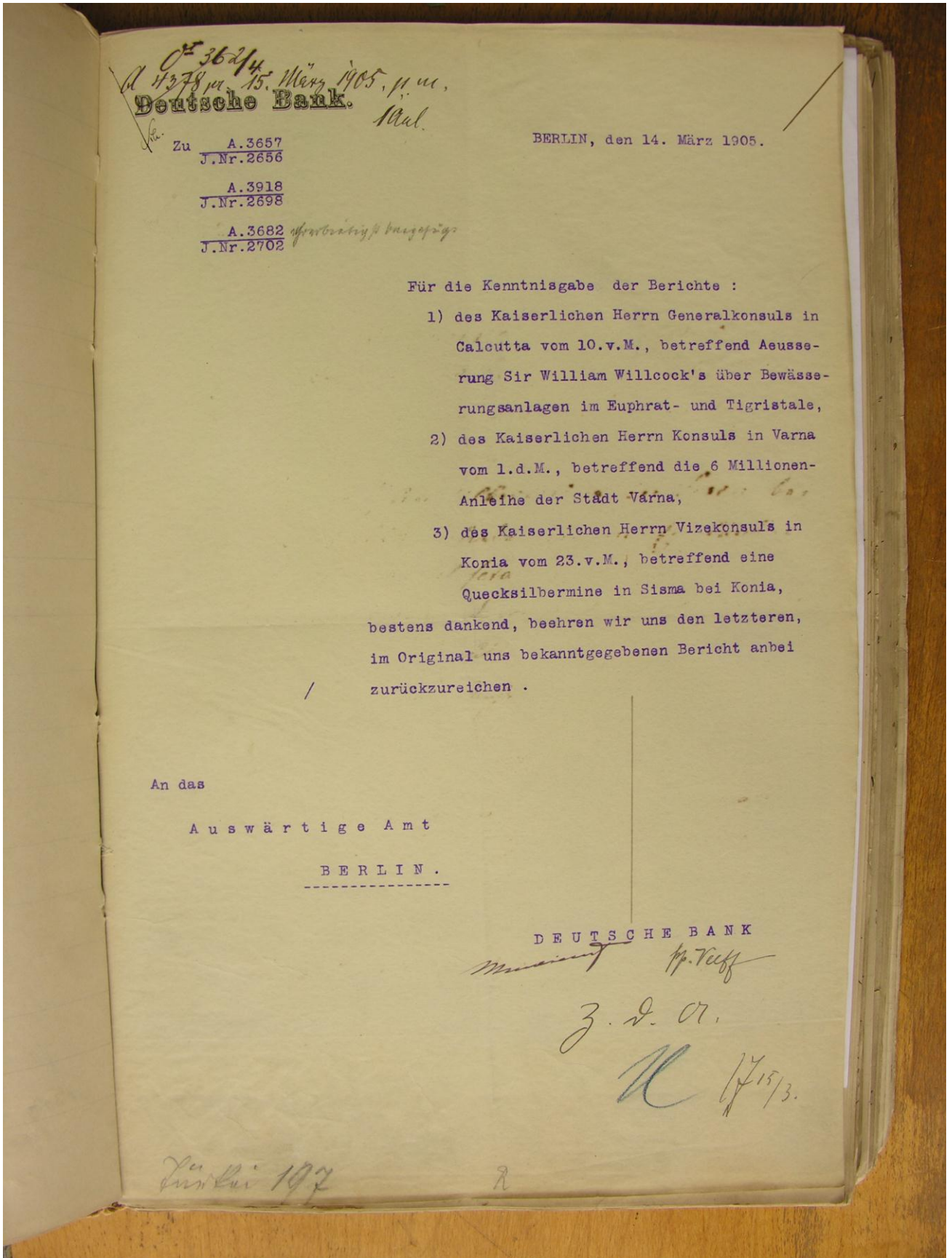
Loytved'in Tarım Raporu. Sayfa 2



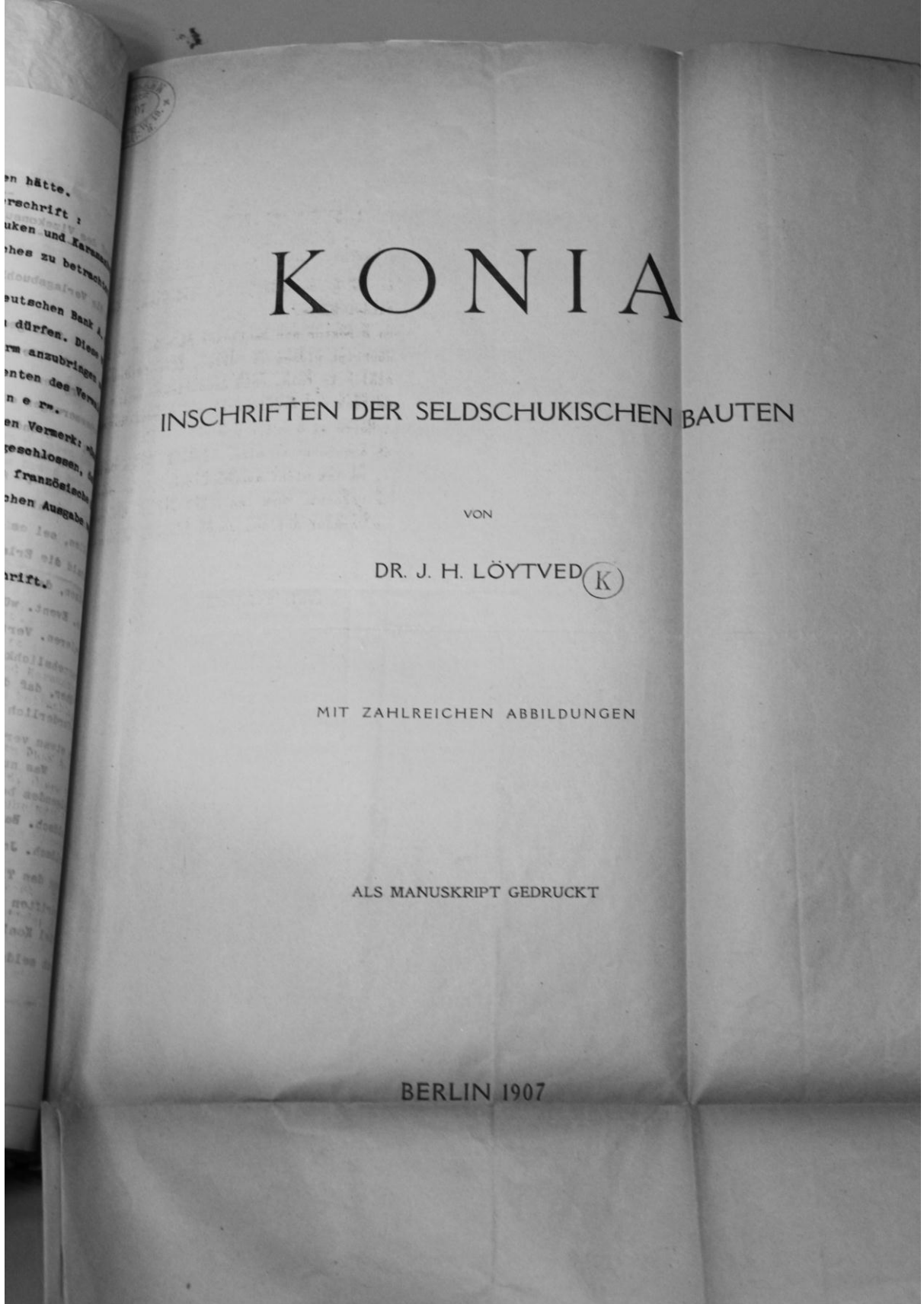
Loytved'in Tarım Raporu. Sayfa 3



Loytved'in Tarım Raporu. Sayfa 4



Loytved'in Konya-Sızma'da bulduğu Civa yatağıyla ilgili belge.  
 Kaynak: PA-AA, R 14150 Türkiye No: 197, Bd. 3, Berin 14.03.1905.



Almanya'nın Konya Konsolosu Dr. Julius Harry Loytved'in Konya hakkında yazmış olduğu kitabının ön yüzü. Kaynak: HADB-OR 878, Broschüren I.



Bağdat-Musul bölgesinin Almanlar tarafından çıkarılan petrol haritası.  
Kaynak: PA-AA, R 14149 Türkei No:197, Bd.1



Bağdat ve Musul bölgesinde petrol yatağı arayan Alman Maden Mühendisi Grosskopf. Grosskopf, 1901 senesinin Ocak ayından Temmuz ayına kadar bölgede araştırma yapmış ve araştırma sonuçlarını 7 sayfalık bir rapor halinde Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliği'ne sunmuştur.  
Kaynak: PA-AA, R 14149 Türki No:197, Bd.1



Bağdat ve Musul bölgesinde petrol yatağı arayan Alman Maden Mühendisi Grosskopf .  
Fotoğrafta kuyuların açıldığı görülmektedir.  
Kaynak: PA-AA, R 14149 Türki No:197, Bd.1





1901 yılında Bağdat ve Musul b6lgelerinde petrol yatağı arayan Almanlar.  
Kaynak: PA-AA, R 14149 T6rkei No:197, Bd.1



İştar Kapısı, Almanya-Berlin, Pergama Müzesi. (Foto: Fatih ÇOLAK, 2011.)



Zeus Altarı, Almanya-Berlin, Pergamo Müzesi. (Foto: Tolga GÜL, 2008.)



Zeus Altarı, Almanya-Berlin, Pergama Müzesi. (Foto: Fatih ÇOLAK, 2011.)



Milet Kapısı, Almanya-Berlin, Pergama Müzesi.  
Foto: Fatih ÇOLAK, 2011.



Milet Kapısı, Almanya-Berlin, Pergama Müzesi.  
Kaynak: [www.google.com/görseller](http://www.google.com/görseller)



Konya Beyhekim Camii Mihrabı, Almanya-Berlin Pergama Müzesi.  
Foto: Tolga GÜL-2008



Konya Beyhekim Camii Mihrabı, Almanya-Berlin Pergama Müzesi.  
Foto: Fatih ÇOLAK-2011

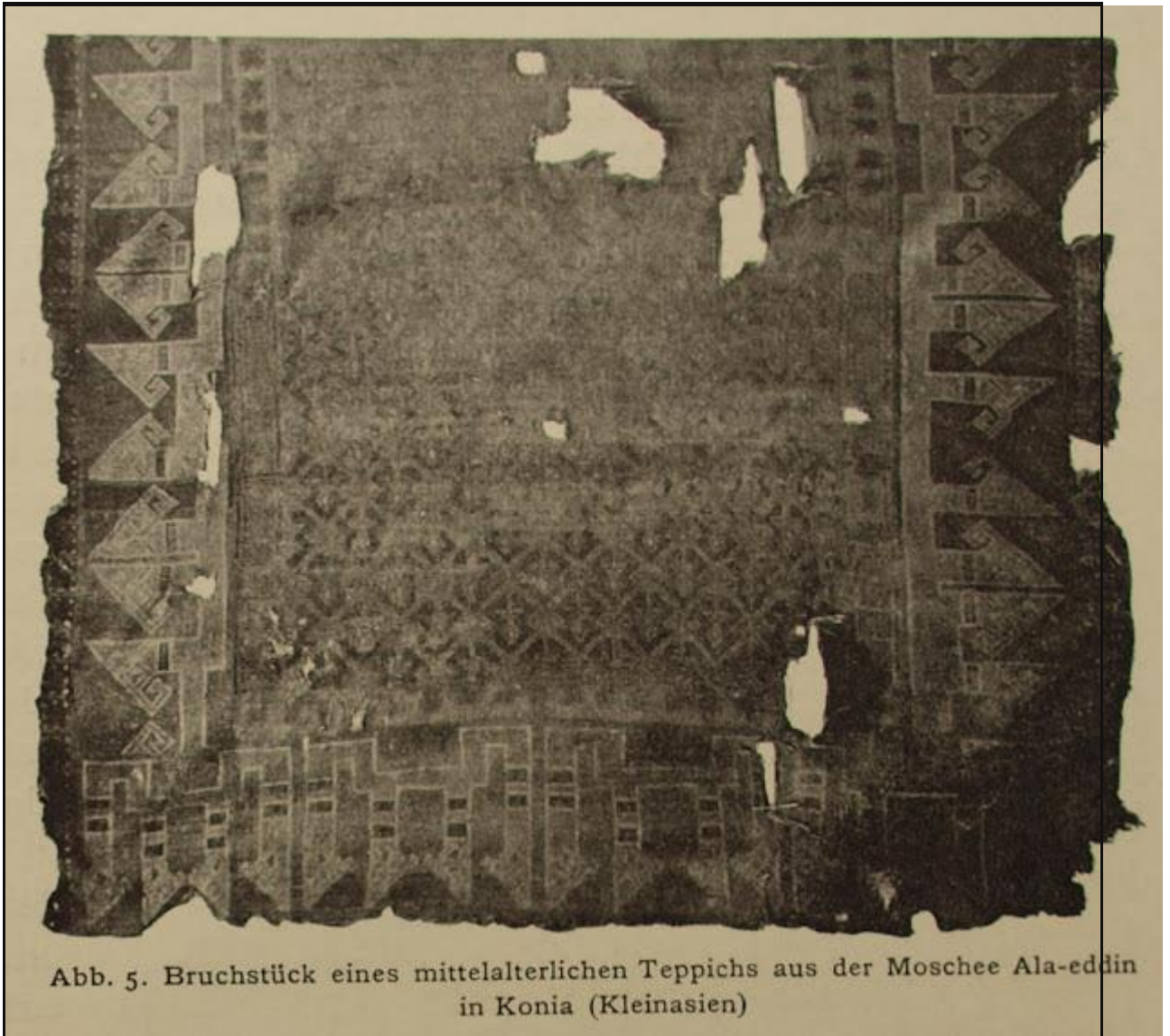


Abb. 5. Bruchstück eines mittelalterlichen Teppichs aus der Moschee Ala-eddin in Konia (Kleinasien)

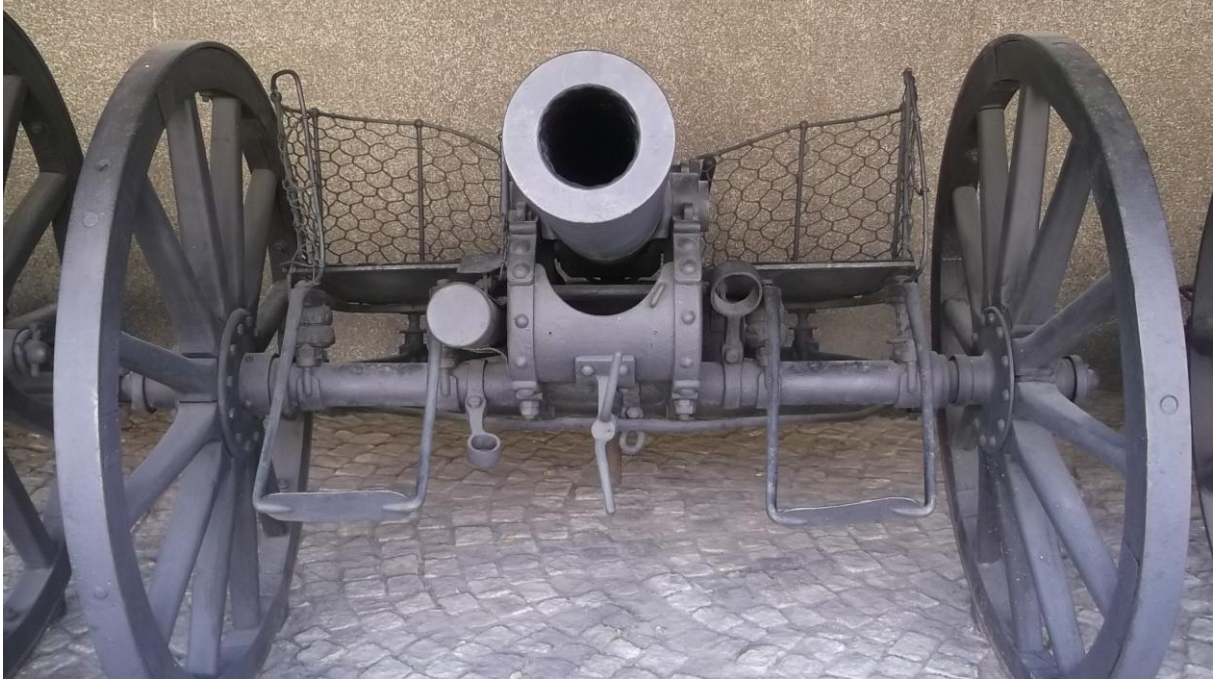
First publication by F.Sarre in 1907

1907 yılında Konya-Alâeddin Camiinde bulunan ortaçağ dönemine ait bir halı parçası.  
Kaynak: Julia Bailey, Tom Cole, Seljuk Rodeo, 12.05.2012,  
<http://rugbam.blogspot.com/2012/05/seljuk-rodeo.html> .  
(Erişim Tarihi: 10.12.2012)



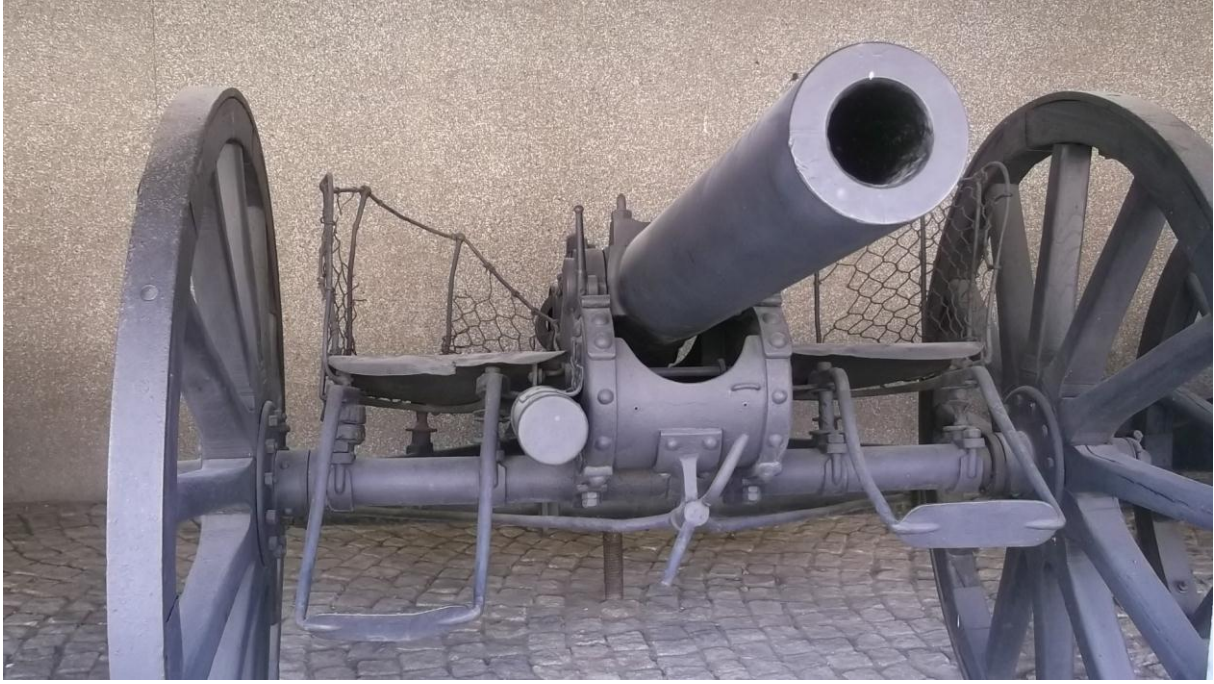
Almanya-Berlin Bode Müzesi  
Foto: Fatih ÇOLAK-2011





Kaynak: İstanbul Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı  
Foto: Fatih ÇOLAK, 7.6.2012

Ek. 21

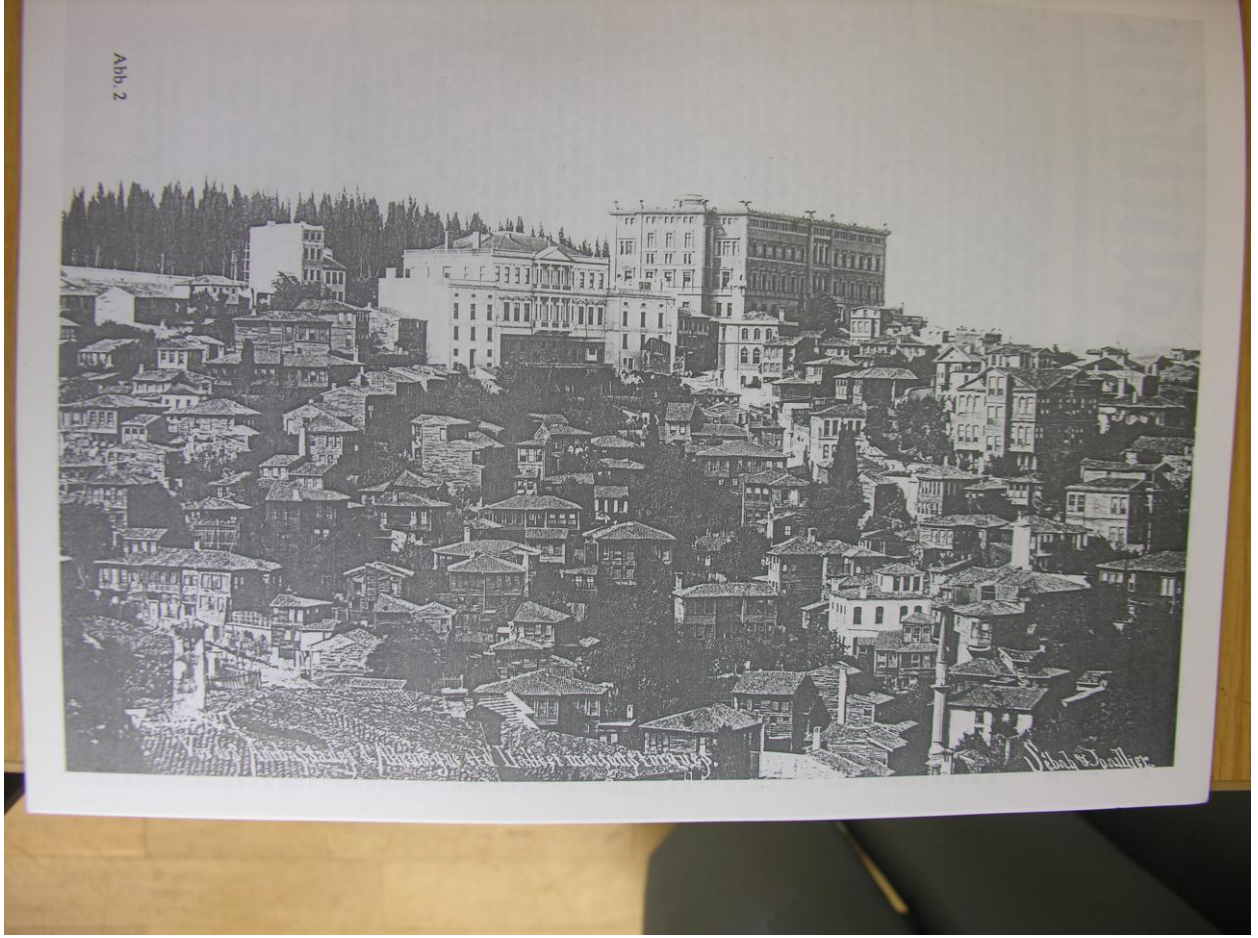


Kaynak: İstanbul Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı  
Foto: Fatih ÇOLAK, 7.6.2012

Ek. 22



Kaynak: İstanbul Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı  
Foto: Fatih ÇOLAK, 7.6.2012



Almanya'nın İstanbul'daki Konsolosluk Binası, 1880'li yıllar.  
Kaynak: PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb.2

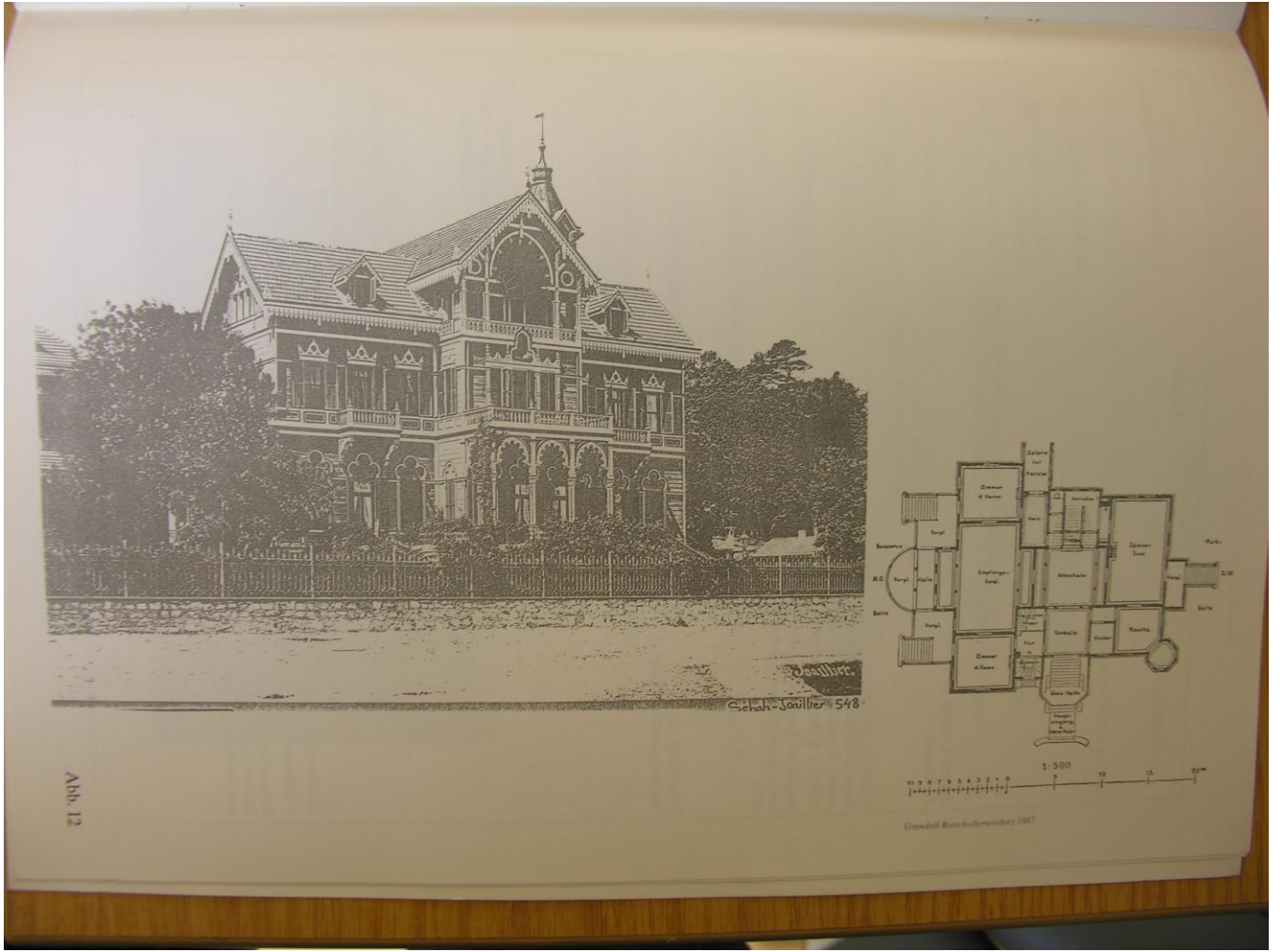


Germania Hanı



Germania Hanı - Köşe Kubbesi

Kaynak: Mehmet Yavuz, “**August Carl Friedrich Jasmund ve Mimari Faaliyetleri**”, Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Sayı 21, Erzurum 2008, ss.187-209.)



1887 yılında Almanların inşa ettiği Tarabya'daki Yazlık Köşk.  
Kaynak: PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb. 12.



Tarabya'daki Yazlık Köşkün günümüzdeki görünümü. Kaynak:  
<http://www.istanbul.diplo.de/Vertretung/istanbul/tr/02/KanzleiResidenzTarabya/SommerresidenzTarabya/Tarabya.html> (Erişim Tarihi: 1.12.2012)



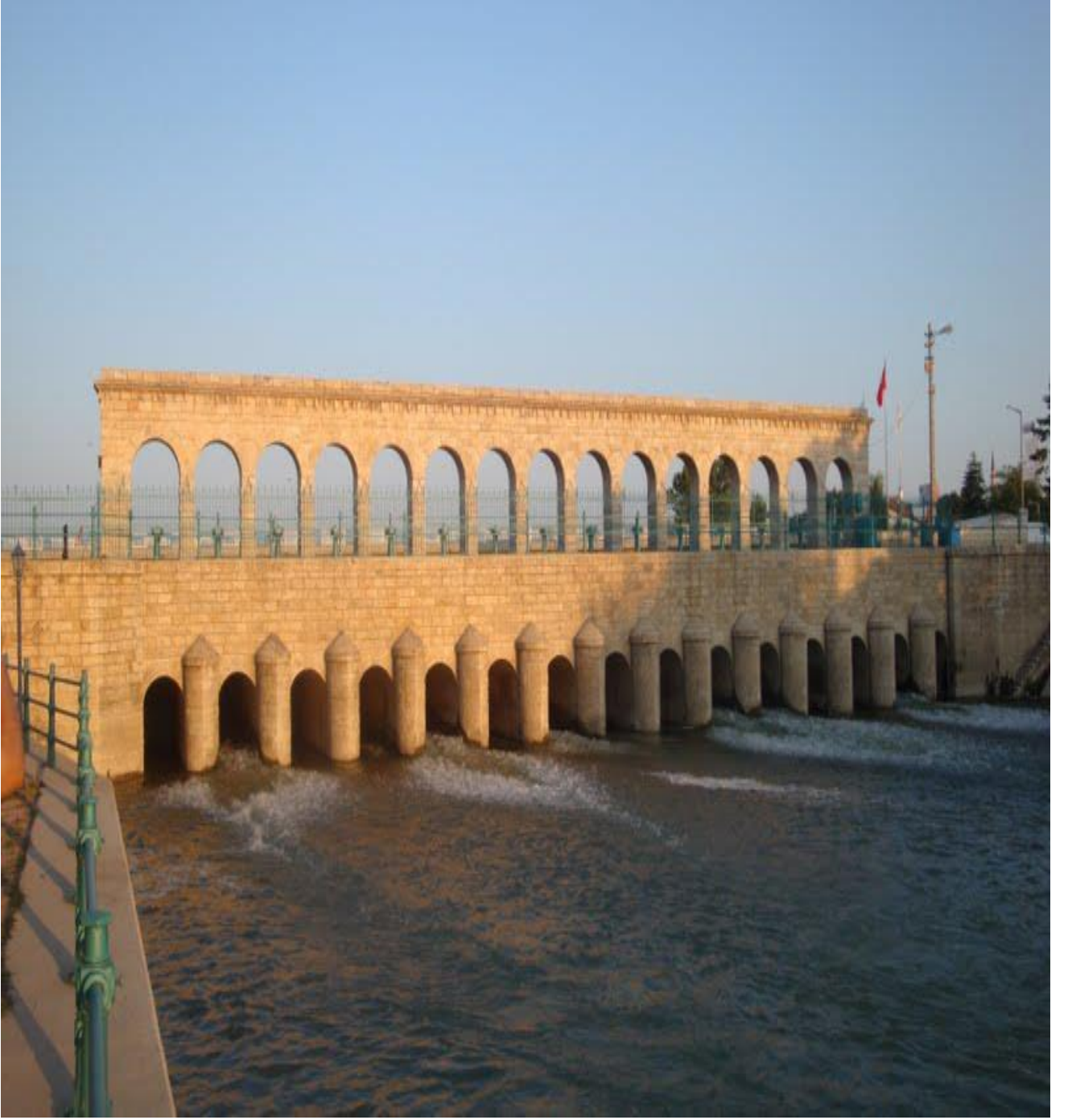
Devlet Su İşleri Çumra Bölge Müdürlüğü'nün bahçesinde bulunan, Sulama Projesi ve demiryolu inşaatı zamanında Almanların yaptığı yönetim binası. Binaya üstten bakıldığı zaman, çatı kısmının haç işareti şeklinde olduğu görülmektedir. (Foto: Fatih ÇOLAK-2011)



Devlet Su İşleri Çumra Bölge Müdürlüğü'nün bahçesinde bulunan, Sulama Projesi ve demiryolu inşaatı zamanında Almanların yaptığı yönetim binası.

Foto: Fatih ÇOLAK-2011





Almanların Konya Ovası Sulama Projesi kapsamında yapmış oldukları Beyşehir Köprüsü (Regülatörü). Kaynak: Anonim.



Konya İstasyon çevresinde Almanlar tarafından yapılan müstakil evler.  
Bu evler demiryolu inşaatı zamanında lojman olarak inşa edilmiştir.  
Foto: Fatih ÇOLAK-18.12.2012



Konya İstasyon çevresinde Almanlar tarafından yapılan müstakil evler.  
Foto: Fatih ÇOLAK-18.12.2012

Ek. 31.



Konya İstasyon Binası karşısında bulunan Bağdat Oteli (1900'lü yılların başı). Kaynak:  
Anonim



Eski Bağdat Oteli, günümüzde TCDD'nin Misafirhanesi olarak kullanılmaktadır.  
Foto: Fatih ÇOLAK-18.12.2012

Ek. 32. I.Sınıf İstasyon Binası Planına Örnek. (Konya İstasyon Binası)

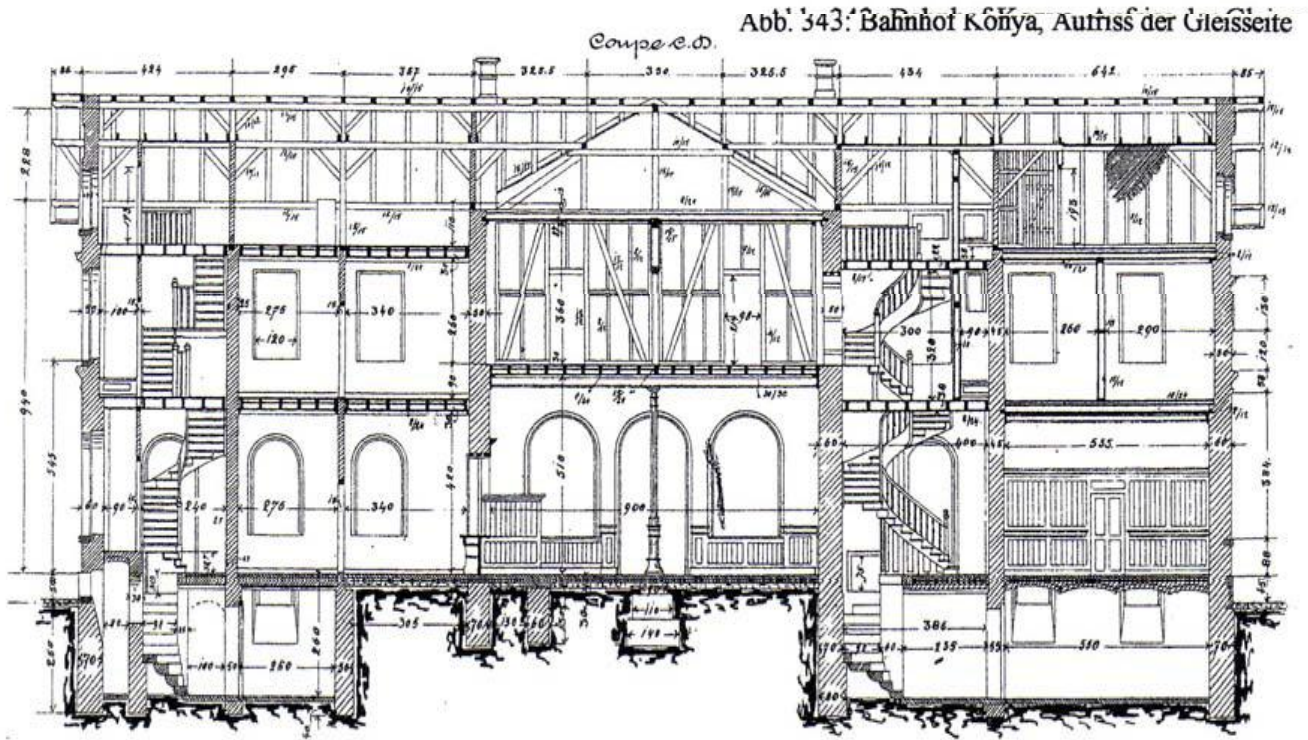
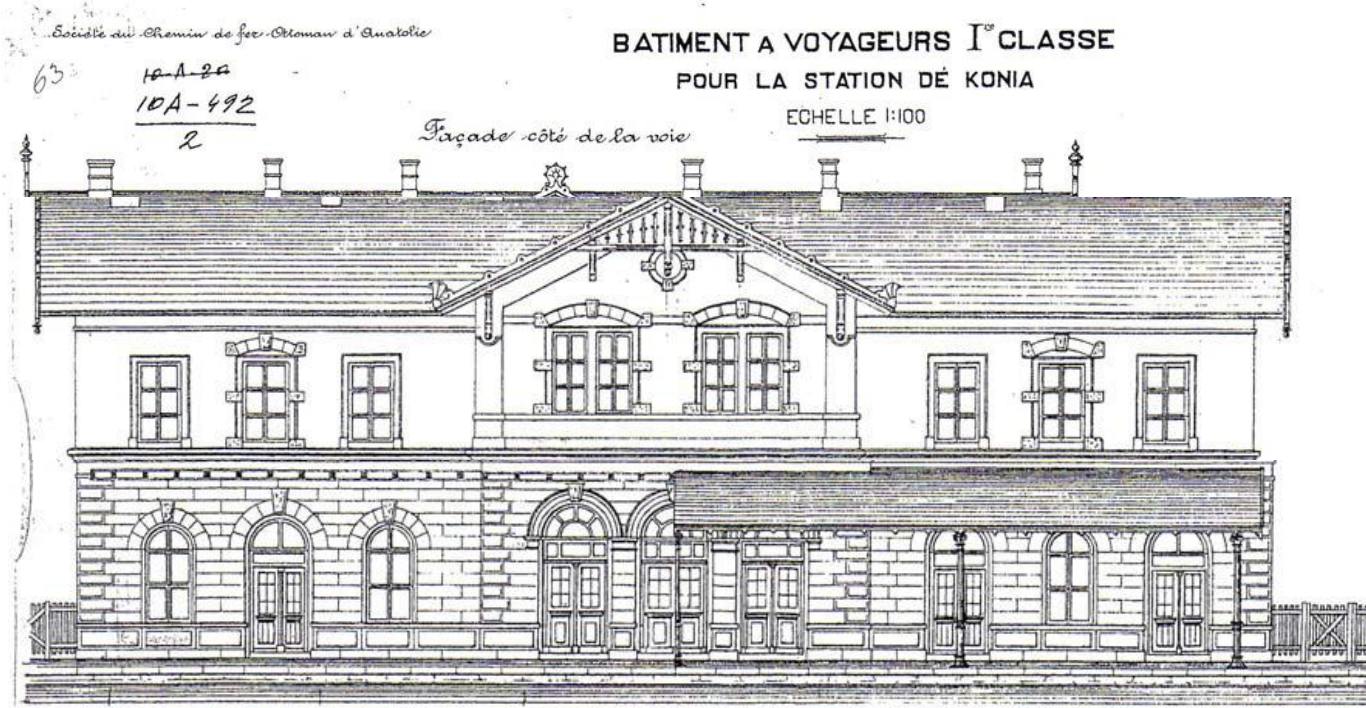


Abb. 344: Bahnhof Konya, Längsschnitt

Kaynak: Mehmet Yavuz, Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich, Ruhr Universität Bochum Inauguraldissertation, Bochum 2005, s.438.

Gesellschaft der Anatolischen Bahn.  
Société du Chemin de Fer d'Anatolie.

Station II<sup>ème</sup> Classe

551

10-A 12

Erdgeschoss  
Rez. de Chausée

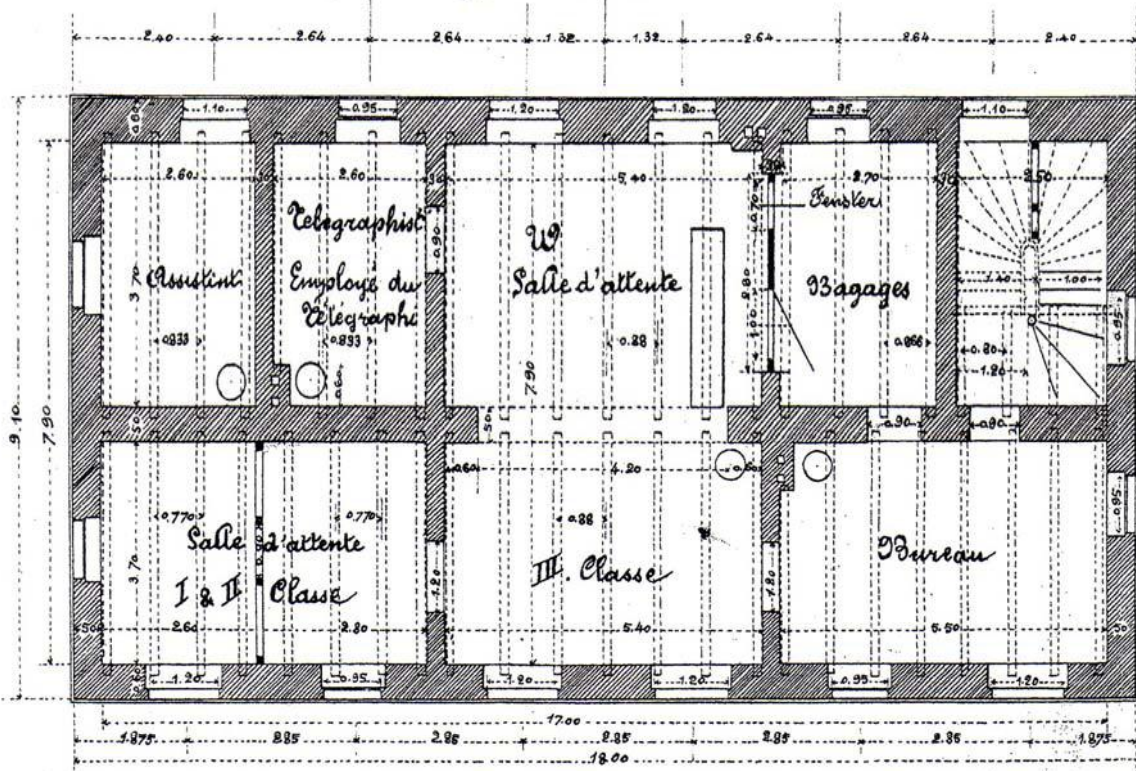


Abb. 336: Bahnhof Akşehir, Erdgeschossplan

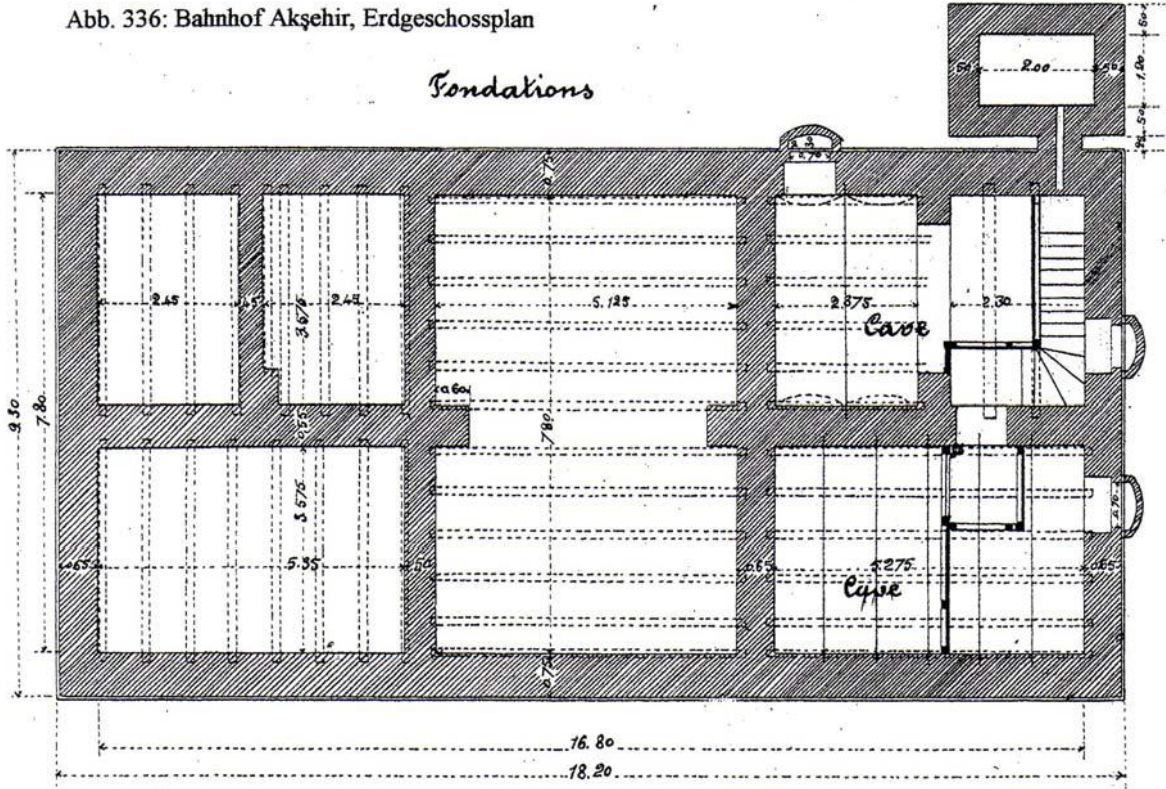


Abb. 337: Bahnhof Akşehir, Fundamentsplan

Kaynak: Yavuz, agt., s.433.



Ek. 35. Konya İstasyon Binası Planı, yandan görünüşü.

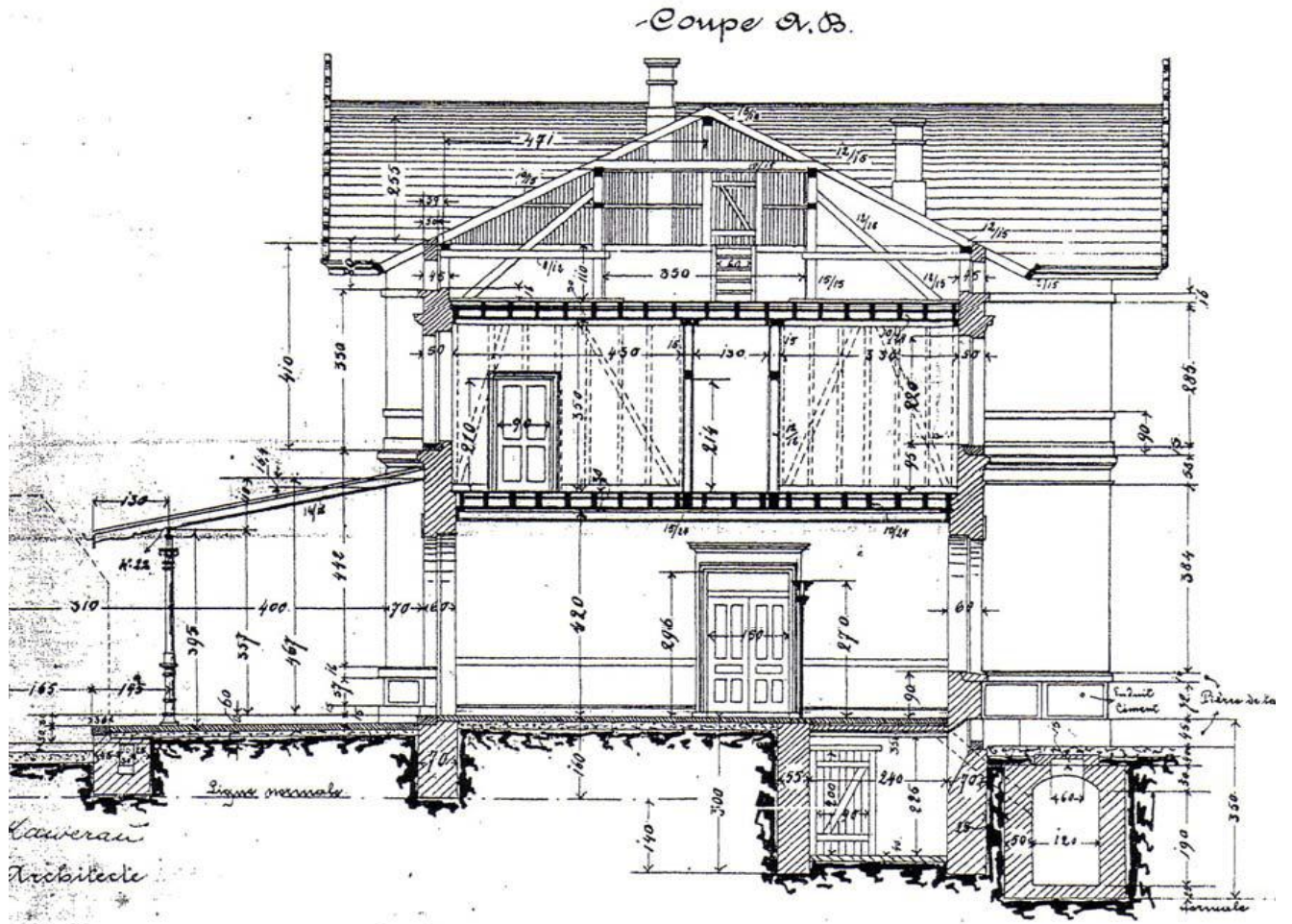


Abb. 349: Bahnhof Konya, Querschnitt durch den Seitentrakt

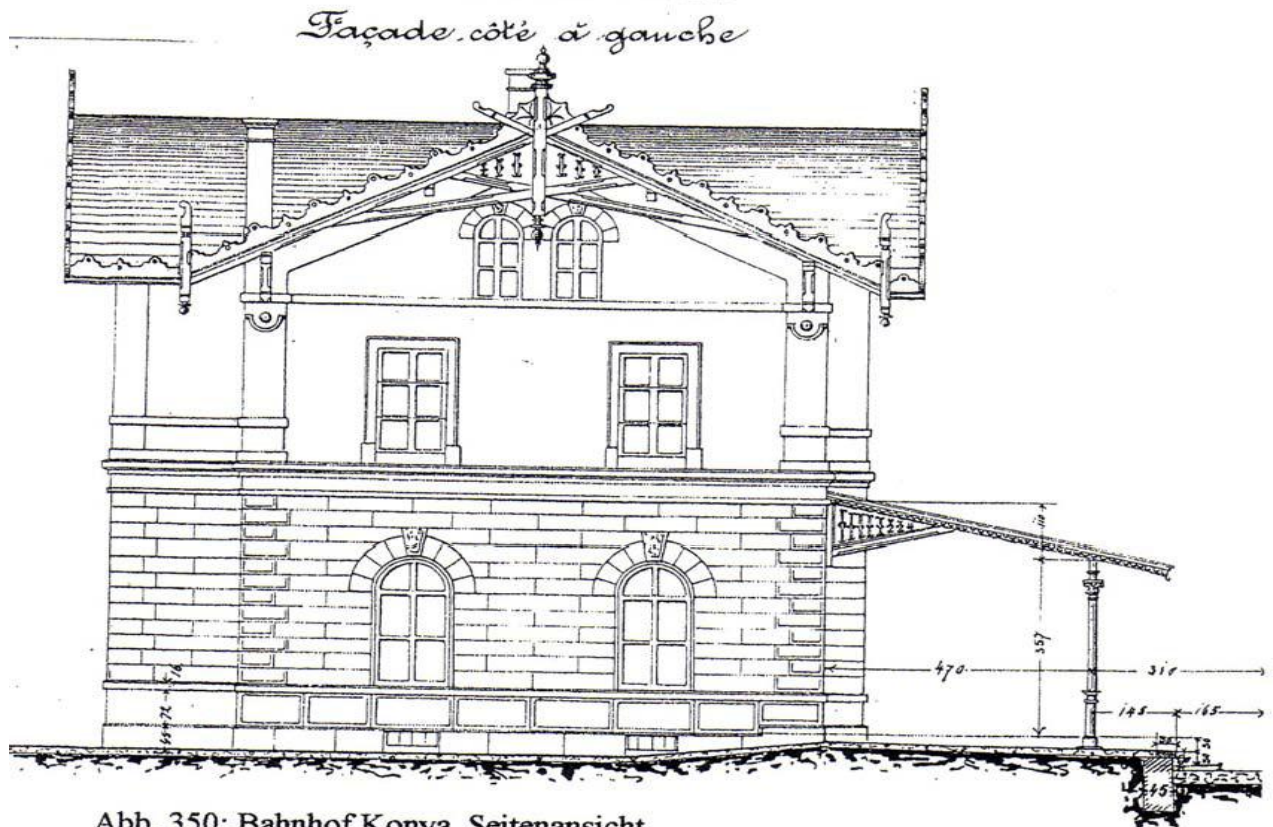


Abb. 350: Bahnhof Konya, Seitenansicht

Kaynak: Yavuz, agt., s.440.





Konya İstasyon Binası ve altta Konya Valiliği (1900'lı yılların başı)  
Kaynak: [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com) (Erişim Tarihi: 12.12.2012)



Kaiser Wilhelm II in grau-grüner osmanischer Pascha-Uniform mit Orden ;  
Öl auf Leinwand, 236 x 146 cm ; Max Fleck ;  
Generalkonsulat der Bundesrepublik Deutschland, Istanbul

Abb. 6

Kaiser II. Wilhelm Osmanlı Paşası Üniformasıyla.  
Kaynak: PA-AA, E 4547, 120 Jahre Kaiserliches Palais, Abb.6.

Ek. 38.



Julius-Harry Loytved and his wife Grace in San Stefano,1903

1900'lü yılların başında Konya'da bulunan Alman Konsolosu Julisu-Harry Loytved ve eşi.

Kaynak: Julia Bailey, Tom Cole, Seljuk Rodeo, 12.05.2012,

<http://rugbam.blogspot.com/2012/05/seljuk-rodeo.html>. (Erişim Tarihi: 10.12.2012).





T.C.  
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



### ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı:	Fatih Çolak
Doğum Yeri:	Konya - Bozkır
Doğum Tarihi:	16.03.1978
Medeni Durumu:	Evli
Öğrenim Durumu	
Derece	Okulun Adı
İlköğretim	Avusturya - Viyana
Ortaöğretim	Avusturya – Viyana / Konya Özel Elmas Ortaokulu
Lise	Konya – Özel Elmas Lisesi
Lisans	Konya – Selçuk Üniversitesi
Yüksek Lisans	Konya – Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Becerileri:	
İlgi Alanları:	
Hakkımda bilgi almak için önerebileceğim şahıslar:	Prof. Dr. Ramazan Çalık, Prof. Dr. Yılmaz Koç, Prof. Dr. Mustafa Demirci, Doç. Dr. Necmi Uyanık, Yrd. Doç. Dr. Osman Doğanay
Tel:	0542 523 95 19
Adres:	Hüsamettin Çelebi Mah. Saraykent Sok. No: 6/3 Selçuklu-Konya

Adres: Alaaddin Keykubat Kampüsü 42079 KONYA Tel: 0 332 241 05 21-22 Fax: 0 332 241 05 24

İmza