

ANADOLU VE BAĞDAT DEMİRYOLLARINI KOLONİZASYON ARACI OLARAK KULLANMA ÇABALARI

Murat ÖZYÜKSEL*

ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman kolonizasyonu düşüncelerine 19. yüzyıl ortalarından itibaren sıkça raslanmaktadır. Bu doğrultuda propaganda yapanlar arasında Alldentscher Verband'ın ideologları, Prof. Sprenger, Ludwig Ross gibi isimler sayılabilir. Karl Kaerger ise kolonizasyon düşüncesine yeni boyutlar getirmiştir. Kaerger'e göre, Anadolu topraklarına Alman göçmenlerin yerleştirilmesi, bu ülkedeki güçlü konumundan dolayı Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından yürütülmelidir. Osmanlı İmparatorluğu Anadolu demiryolu hatları boyunca ayrıcalıklı Alman koloni bölgelerinin oluşturulmasına izin vermeli, Almanya da karşılık olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü korumalıdır.

Benzeri düşünceler daha sonra binbaşı Schlagintweit tarafından savunulmuştur. Schlagintweit'in önerileri, Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee tarafından Başbakan von Hohenlohe'ye bir rapor halinde sunulmuştur.

Anadolu demiryollarını inşa eden Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens, onur konuğu olduğu Deutsche Kolonialgesellschaft'ın bir toplantısında kolonizasyon düşüncesini sert bir ifadeyle reddetmiştir. Siemens demiryolları girişimlerinin sadece ticari bir nitelik taşıdığını, bu tür düşüncelerin Osmanlı yöneticilerini ürküterek girişimi tehlikeye düşüreceğini savunmuştur. Gerçekten de bu sıralarda Babıâli çevresinde Almanların demiryollarını kolonizasyon amacıyla inşa ettikleri söylentileri yayılmaktaydı. Alman yönetimi bu endişeyi yok etmek için Babıâli'ye, Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee'nin önerilerine yanıt bile verilmediğini bildirmişlerdir.

ZUSAMMENFASSUNG

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts trifft man oft Gedanken in Deutschland, das Osmanische Reich zu kolonisieren. Die Ideologen von Alldentscher Verband, Prof Sprenger, Ludwig Ross Waren einige, die in dieser Richtung propogandieren. Karl Kaerger brachte neue Perspektiven zur Kolonisationsgedanke. Nach seiner Gedanken sollte die Kolonisation durch die Ansiedlung der deutschen freiwilligen Auswanderern verwirklicht werden, wobei auch die Anatolische Eisenbahngesellschaft dazu benutzt werden sollte. Osmanisches Reich sollte die Ansiedlung der

* Uludağ Üniv. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğretim Üyesi.

Deutschen entlang der Linie der Anatolischen Bahn erlauben. Dagegen sollte Deutschland der Türkei die Garantie der Integrität des Gebietes gewahren.

Aehnliche Gedanken wurde nach einigen Jahren von Major Schlagintweit verteidigt. Schlagintweits Vorschlaege wurde von der Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee als ein Bericht dem Reichskanzler unterbreitet. Georg von Siemens, der Generaldirektor der Deutschen Bank, die die anatolischen Eisenbahnen bauten, lehnte in einer Versammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft solche Vorschlaege in aller Öffentlichkeit ab. Nach Siemens Gedanken hatte Anatolische Eisenbahngesellschaft nur eine kommerzielle Eigenschaft. Ferner braechte laut Siemens die Kolonisationsgedanken diese Unternehmung in die Gefahr, da die Regierenden des Osmanischen Reiches Befruchtungen vor solcher Orientierungen haetten.

In der Tat wurden in Osmanischen Regierungskreisen Gerüchte verbreitet, wonach die deutschen Bahnen in Anatolien dazu benutzt werden würde, eine deutsche Kolonisation zu betreiben. Die deutsche Regierung berief sich gegenüber dem Sultan darauf, dass sie die Anregung des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees unbeantwortet gelassen habe. Damit wollte die Berliner Regierung Abdulhamit seiner Besorgris entheben.

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman kolonizasyonuna yönelik çabalar 19. yüzyıl boyunca artarak devam etmişti. Örnek vermek gerekirse, Feldmareşal Helmut von Moltke Almanya'nın Osmanlı mirasından pay alması gerektiğini ve Filistin topraklarının Alman kolonizasyonu için çok uygun bir yer olduğunu savunuyordu¹. Moltke bu düşünceleri 1836-39 yılları arasında Osmanlı ordusunda askeri uzman olarak görev yaparken edinmiş olmalıdır. Ludwig Ross ise yüzyıl ortasında yazdığı eserinde "Küçük Asya" kolonizasyonunu geleceğin "Büyük Almanya"sı için bir araç olarak gördüğünü açıklamaktadır². Benzeri düşüncelere sahip olan Prof. Sprenger Yakın Doğu'nun henüz kolonileştirilmemiş olduğunu vurgulayarak, kolonileştirilecek en uygun bölge olduğunu belirtiyor, Mezopotamya ve Dicle'nin doğusundaki toprakların 10-15 milyon kolonizatöre ihtiyacı olduğunu ileri sürüyordu³. Kolonizasyon konusunda en radikal düşünceleri Alld deutscher Verband (Pancermen Birliği) adındaki dernek savunuyordu. Pancermen ideologlar Anadolu'yu "iklimi, toprak zenginlikleri" ile Alman kolonizasyonu ve kültürünü bekleyen bölgeler olarak görüyorlardı⁴.

KARL KAERGER'İN ÖNERİLERİ

Örnekleri arttırmak mümkündür. Ancak bu kısa yazı çerçevesinde yalnızca Anadolu ve Bağdat demiryollarından kolonizasyon amacıyla yararlanma düşünceleri üzerinde durulacaktır. Bu doğrultudaki ilk önemli yayını Karl Kaerger'in "Kleinasien,

- 1 Moltke Graf Helmut von, *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten*, Cilt II, Berlin 1872, s. 279.
- 2 Ross Ludwig, *Kleinasien und Deutschland*, Reiseberichte und Aufsätze mit Bezugnahme auf die Möglichkeiten Deutscher Niederlassungen in Kleinasien, Halle 1850, s. 175.
- 3 Sprenger Aloys, *Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohneste Kolonisationsfeld für die Gegenwart*, Heidelberg, 1886, s. 280.
- 4 Alld deutscher Verband, *Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe*, Münih, 1896, ss. 3-4.

ein deutsches Kolonisationsfeld" ("Küçük Asya, Bir Alman Kolonizasyon Bölgesi") adlı kitabıdır⁵. Kaerger'in o güne kadar yazılanlara getirdiği yenilik, Anadolu'nun kolonizasyonunda Anadolu Demiryolu Şirketi'ne çok önemli görevler yüklemiş olmasıdır.

Kaerger Anadolu'da Alman kolonizasyonu düşüncesinin şiddetli bir savunucusu olmakla birlikte, bu düşüncenin yaşama geçirilmesinin zorluklarının da farkındaydı. Kaerger'e göre bu uğurda karşılaşılabilecek güçlükleri aşmanın yalnız bir yolu olabilirdi: Kolonizasyonun iktisadi ve politik açıdan güçlü bir şirket tarafından yürütülmesi. Kaerger bu "ulvi" görevi Osmanlı İmparatorluğu'ndaki sağlam konumundan dolayı Anadolu Demiryolu Şirketi'ne yükliyordu⁶.

Kaerger'in modelinde Anadolu demiryolu hatları boyunca yerleşecek olan Alman kolonizatörler Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılacak imtiyazlarla, ayrıcalıklı koloni bölgeleri oluşturacaklardı. Kaerger bu amaçla Osmanlı İmparatorluğu'ndan talep edilmesi gereken ayrıcalıklardan bazılarını şöyle sıralıyordu:

- 1- Özel polis teşkilatlı özerk koloni bölgeleri.
- 2- Kolonizatörlere 10 yıllık vergi muafiyeti.
- 3- 1856 toprak yasasının sınırlamaları dikkate alınmaksızın belirli toprakların kolonizatörlere bırakılması.
- 4- Alman göçmenlerden ithal vergileri alınmaması⁷.

Kaerger koloni bölgeleri oluşturulmasının başarıyla yürütülmesi için, Eskişehir'de bir Alman konsolosluğu açılmasını da önermişti⁸.

Kaerger, Osmanlı İmparatorluğu'nun tanyacağı bu tür imtiyazlara Almanya'nın verebileceği önemli bir karşılık olduğunu düşünüyordu: "Bölgenin yabancı saldırılara karşı toprak bütünlüğünün garanti altına alınması." Böyle bir teklif Kaerger'e göre Osmanlı İmparatorluğu için kaçınılmaz bir fırsat olacaktı. Ancak aynı anlaşma Almanya'ya da politik ve iktisadi açıdan büyük yararlar sağlayacaktı⁹.

Politik açıdan İngiltere ve Rusya'nın bölgede etkinlik kazanmalarını durdurulmuş; iktisadi açıdan ise Amerikan, Rus ve İngiliz rekabetine karşı önerdiği gümrük birliği politikasına ilk adım atılmış olacaktı. İngiltere kendi sömürgeleriyle iktisadi bir bütünlük oluşturmuştu. Bu durumda Almanya'nın uygulayacağı tek doğru politika Avusturya, İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu'nu içine alacak geniş bir gümrük birliği oluşturmaktı. Kaerger, bu bir nevi ortak pazar içinde, Anadolu'daki Alman tarım kolonilerine, Alman endüstrisinin gereksindiği hammaddeleri sağlama işlevini yükliyordu¹⁰.

SCHLAGINTWEIT, KÜÇÜK ASYA'DA ALMAN KOLONİZASYONU

Kaerger'in düşünceleri daha sonra etkili bir biçimde binbaşı Max Schlagintweit tarafından savunulmuştur. Schlagintweit kolonizasyon koşullarını yerinde in-

5 Kaerger Karl, *Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld*, Berlin, 1892.

6 a.g.e., s. 88.

7 a.g.e., s. 90.

8 İstanbul'dan başlayan Anadolu demiryolu 1982 yılında, Eskişehir üzerinden Ankara'ya ulaşmıştı.

9 a.g.e., s. 91.

10 a.g.e., s. 92.

celeyebilmek amacıyla Anadolu'ya gitmiş ve orada yaşayan Almanlarla konuyu ayrıntılı biçimde tartışmıştır. 1898 yılında, Münih'te Militaerische Gesellschaft'ın düzenlediği bir konferansta, Anadolu'da edindiği izlenimleri anlatmış; ertesi yıl yine Münih'te bu kez Deutsche Kolonial Gesellschaft'ın (Alman Koloni Derneği) bir toplantısında "Deutsche Kolonisation in Kleinasien" (Küçük Asya'da Alman Kolonizasyonu) adlı bir tebliğ sunmuştur. Schlagintweit bu tebliğde Anadolu'nun kolonizasyonu için neler yapılması gerektiği üzerine düşüncelerini sergilemektedir¹¹.

Schlagintweit da Kaerger gibi Anadolu'daki Alman kolonizasyonunun Anadolu Demiryolu Şirketi aracılığıyla yürütülmesini öneriyordu. Alman göçmenler demiryolu hatları boyunca yerleştirilmeliydi. Alman kolonileri olabildiğince bağımsız yönetim aygıtlarına sahip olabilmeli (özel polis teşkilatı gibi), Alman göçmenlere vergi ve gümrük bağımsızlığı tanınmalıydı.

Schlagintweit da Kaerger gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun bu koşulları sağlamaya yanaşmayacağı şüphesini taşıyordu. Bu nedenle 1899 Mayıs'ında, Kolonial Wirtschaftlichen Komitee'nin genel kurul toplantısında, Anadolu Demiryolu Şirketi ile Anadolu'da Alman kolonilerinin yerleştirilmesi için resmen ilişkiye geçilmesini önerdi. Komite Schlagintweit'in önerilerinin tümünü benimseyerek, bir rapor halinde Başbakan von Hohenlohe'ye sunulmasına karar verdi¹².

Kolonial-Wirtschaftliche Komitee, Deutsche Kolonial Gesellschaft gibi Anadolu'da Alman kolonizasyonunu savunan kuruluşlarla, Schlagintweit arasındaki işbirliği 1899 yılı boyunca sürmüştür. Deutsche Kolonial Gesellschaft, Anadolu Demiryolu Şirketi'nin, somut desteğini alabilmek amacıyla, Berlin'de düzenlediği bir konferansa, Anadolu'daki Alman demiryollarını inşa eden Deutsche Bank Genel Müdürü Georg von Siemens'i onur konuğu olarak davet etmiştir. Ancak Siemens'in konferansta yaptığı konuşma, umulanın tersine, Anadolu'da Alman kolonilerinin Anadolu Demiryolu Şirketi aracılığıyla kurulması beklentilerini tümüyle suya düşürmüştür. Siemens son derece açık bir ifadeyle Anadolu Demiryolu Şirketi'nin bir Alman şirketi olmadığını, Türk yasalarına tabi bir Osmanlı şirketi olduğunun altını çizmiştir¹³.

Siemens konferansta, Osmanlı maliyesinin tamamen tarımsal üretimden alınan vergilere dayandığını belirtmiştir. Kaerger ve Schlagintweit'in önerdikleri on senelik vergi muafiyetini Türk hükümeti tanısa bile, daha sonra ödenecek olan öşür vergisinin göçmenlere aşırı bir yük getireceğini dile getirmiştir. Bunun dışında Siemens'e göre Anadolu halkının dinine ve geleneklerine bağlılığı gibi nedenler de kolonizasyonu olanaksız kılmaktadır¹⁴.

11 Schlagintweit'in her iki konferansı da broşür halinde yayımlanmıştır. Militaerische Gesellschaft'ın düzenlediği konferans için bkz. Schlagintweit Max, *Reise in Kleinasien*, Münih 1898. Deutsche Kolonial Gesellschaft'ın düzenlediği konferans için bkz. Schlagintweit Max, *Deutsche Kolonisation in Kleinasien*, Münih, 1899. Schlagintweit'in kolonizasyona yönelik önerileri için bkz. a.g.e., ss. 32-36.

12 Kampen Wilhelm von, *Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II*, Kiel, 1968, s. 182.

13 Helfferich Karl, *Georg von Siemens, ein Lebensbild aus Deutschlands grosser Zeit*, Berlin, 1923, Cilt III, s. 76

14 a.g.e., s. 77.

Böylece Siemens Anadolu Demiryolu Şirketi aracılığıyla, demiryolu hatları boyunca Alman göçmen yerleştirme önerisini kesin bir biçimde reddetmiş oluyordu. Siemens kendi çabalarının kolonizasyon amacı taşımadığını, salt ticari bir nitelik taşıdığını vurgulamıştı. Bu ticari girişimlerinin başarıya ulaşmasıyla Almanya'nın büyük yararlar sağlayacağını, Alman endüstrisine yeni ufuklar açılacağını, kolonizasyon düşüncesiyle bu önemli girişimin tehlikeye düşürülmemesi gerektiğini belirtiyordu¹⁵.

Gerçekten de Bağdat demiryolu imtiyazı konusunda Almanlarla rekabet eden güçlerin en etkili silahı, Osmanlı yönetim çevrelerinde demiryolunu Almanların kolonizasyon amacıyla kullanacağı korkusunu yaymaktı. İngiliz, Fransız girişimci ve diplomatların bu yönde yaptıkları propoganda, Alman basını ve kamuoyunda aynı doğrultuda yazılanlarla birleşince, Babî'î'nin kuşkuları giderek artıyordu.

Bu durum, İstanbul'daki Alman Büyükelçisi Marschall von Bieberstein'in 5.12.1899 tarihinde Dışişleri Bakanlığı'na çektiği telgraftan da anlaşılmaktadır. O sıralar Deutsche Bank'ın inşa ettiği İstanbul-Eskişehir-Ankara demiryolunun Bağdat'a kadar uzatılması için sadece ilke düzeyinde bir ön anlaşma imzalanmıştı. Marschall, Anadolu'da Alman kolonizasyonu üzerine verilen konferansların ve yayınlanan broşürlerin Sultan ve çevresi tarafından kaygıyla karşılandığını, bu tür çabaların Bağdat demiryolu kesin imtiyaz sözleşmesinin hazırlanmasını tehlikeye düşürdüğünü bildiriyordu. Marschall, yapılan propogandanın Sultan üzerindeki olumsuz etkisini giderebilmek için onunla görüşerek, bu gibi düşüncelerin Alman yönetiminin hiçbir şekilde desteklenmediğini açık bir dille ifade edecekti¹⁶.

Bu dönemde, Anadolu'da yapılan ve yapılacak olan demiryolları hatları boyunca Alman kolonizatörlerin yerleştirilmesi doğrultusunda yürütülen propoganda, Alman resmi çevrelerini de tedirgin etmişti. Bu nedenle Devlet Müsteşarı Bülow 6.12.1899 tarihinde Marschall'a gönderdiği yanıtta, Anadolu'ya Alman kolonileri yerleştirilmesinin kesinlikle söz konusu olmayacağı konusunda Padişah'a güvence verme düşüncesini onayladığını bildiriyordu. Bülow, Kolonial Wirtschaftlichen Komite'nin, Asya Türkiye'sinin kolonileştirilmesi üzerine Başbakanlığa yaptıkları başvuruya muhatap olunmayarak, yanıt vermek gereği bile duyulmadığının Abdülhamit'e aktarılmasını istiyordu¹⁷.

SONUÇ

Alman yönetiminin ve Deutsche Bank'ın 19. yüzyıl sonunda Anadolu'da kolonizasyon düşüncesini savunanlara pek yüz vermemeleri doğaldı. Deutsche Bank, Anadolu Demiryolu Şirketi'ni kurarak İzmit-Ankara ve Eskişehir-Konya demiryollarını inşa etmişti. Osmanlı hükümeti, Deutsche Bank'ın denetimindeki Anadolu Demiryolu Şirketi'ne İstanbul-İzmit hattı için 15000, Eskişehir-Konya içinse 13800 frank kilometre garantisi ödüyordu. Deutsche Bank genel müdürü Siemens doğal olarak,

15 Aynı yer.

16 Marschall'dan Dışişleri Bakanlığı'na 5.12.1889 tarih, 358 nolu telgraf, Manzenreiter Johann, *Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Bochum, 1982, s. 156.

17 Bülow'dan Marschall'a 6.12.1899 tarih, 161 nolu telgraf, aynı yer.

olaya ticari açıdan yaklaşıyor, kolonizasyon düşünceleri uğruna şirketin elde edeceği kârları riske sokmak istemiyordu.

Almanya'nın resmi Osmanlı politikası da açık sömürgecilikten yana düşüncelerle çelişiyordu. Almanya Osmanlı devletine karşı "barışçı" bir politika izlemeyi uzun dönemli çıkarları açısından daha sağlıklı buluyordu. Uygulanan barışçı yayılma politikası sayesinde 1883 yılından beri Osmanlı ordusunda görev alan Alman komutanların etkileri giderek artıyor, inşa edilen demiryollarıyla İstanbul'dan Bağdat'a kadar olan bölge Alman nüfuz alanı haline dönüştürülmek isteniyordu. Almanya'nın Osmanlı politikasının incelenmesi bu yazının sınırlarını aşar. Ancak belirtilmesi gereken, Anadolu'da kolonizasyon düşüncelerinin büyük bir inceleme örülen barışçı yayılma politikası ile çelişmekte olduğudur.

KAYNAKLAR

- Alldeutscher Verband, *Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe*, Münih, 1896.
Helfferich Karl, *Georg von Siemens, ein Lebensbild aus Deutschlands Grosser Zeit*, Cilt III, Berlin, 1923.
Kaerger Karl, *Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld*, Berlin, 1892.
Kampen Wilhelm von, *Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II.*, Kiel, 1968.
Manzenreiter Johann, *Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872-1903)*, Bochum, 1982.
Moltke Graf Helmut von, *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten*, Cilt II, Berlin, 1872.
Ross Ludwig, *Kleinasien und Deutschland, Reiseberichte und Aufsätze mit Bezugnahme auf die Möglichkeiten deutscher Niederlassungen in Kleinasien*, Halle, 1850.
Schlagintweit Max, *Reise in Kleinasien*, Münih, 1898.
Schlagintweit Max, *Deutsche Kolonisation in Kleinasien*, Münih, 1899.
Sprenger Aloys, *Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnenste Kolonisationsfeld für die Gegenwart*, Heidelberg, 1886.