

Birinci Dünya Savaşı'na giden yol:

KÜÇÜK ASYA ETRAFINDA MÜCADELE VE TÜRKİYE'NİN TAKSİMİ MESELESİ-II*



Yazan: Mihail Pavloviç Veltman
Tercüme: M. N.



Berlin-Bağdat Demiryolu Hattı.

V. Emperyalistlerin İran üzerinde rekabeti

Rus kapitalizminin gelişmesi sayesinde Rusya'nın Orta Asya'da ve bilhassa İran'daki iktisadî nüfuzu, XX. asırda fevkalâde artmaktadır. 1911'de İran'ın dış ticareti 990 milyon krona ulaştığı hâlde 550 milyonu yani yarısından fazlası Rusya'nın payına düşüyordu. İçinde bulunduğumuz asrın başına kadar İran ticaretinde birinci sırayı işgal eden İngiltere, Rusya tarafından İran pazarından adım adım tard edilmekteydi. Bu suretle İran, Rus sanayii için önemli bir çıkış kapısıydı. Hâlbuki Rus ticaretinin yakın bir gelecekte İngiliz rakibinden daha tehlikeli bir rakibe rastlama tehlikesine maruz bulunduğu son sene içinde açıkça görünmeye başladı. İran'daki Rus iktisadî kaynaklarının maruz bulunduğu bu tehlike, Bağdat hattı vasıtasıyla İran pazarındaki Rus hâkimiyetini tehdit etmeye başlayan Almanya tarafından geliyordu.

Bağdat, Küçük Asya'nın güney kısmından ve İran Körfezi'nden İran Plâtosu'na giden kervanların takip ettikleri (Basra-Kirmanşah-Hemedan-Tahrân) tarihî yol üzerinde bulunmaktadır. Gerçi bu kervan yolu, Rusya'nın Kafkas demiryolları şebekesiyle ciddî bir surette rekabet edemezdi. Bununla beraber Bağdat yoluyla İran'a yapılan transit ticareti yavaş yavaş artmakta olup bugünkü savaşın başlamasından evvel İran dış ticareti için pek de az bir rakam olmayan 120 milyon kron gibi mühim bir yekûn tutmuştu. Şayet Almanlar, Bağdat hattını Basra Körfezi'ne kadar uzatıp onu Bağdat-Hanekin¹ üzerinden Tahrân ile bir şube hattıyla bağlamayı başarmış olsalardı, Alman mallarının Hamburg'dan deniz yoluyla İran Körfezi'ne ve oradan demiryoluyla Bağdat ve Tahrân'a kadar

* 1930 yılında *Askerî Mecmu'a*'da çıkan bu makalenin dili Yunus Zeyrek tarafından sadeleştirilmiştir. 1, 3-9, 12 dipnot açıklamaları da ona aittir.

¹ Yazıda *Hankin* olarak geçen bu isim, *Hanekin* olmalı.

nakli, sırf karayolundan ibaret (Petrograd-Moskova-Tahran) demiryoluyla gerçekleşen nakliyattan birkaç misli ucuz olacaktı.

Anadolu'ya ve Küçük Asya'nın çeşitli bölgelerine çoktan beri kök salmış olan Alman sermayecileri, İran'la ilişkilere girişmeye ve bu memleketin kaderiyle ilgilenmeye başladılar. Alman parlamentosunun 23 Mayıs 1909 tarihli oturumunda Prens Bülow şöyle bir beyanat verdi: "İran'daki durumunuz değişmedi. Biz bu memlekette hiçbir siyasî maksat gütmüyoruz. İran'ın istiklâline ve korunmasına uygun hareket edilir ve serbest ticaret korunursa, bizim menfaatimiz de korunmuş olacaktır."

Bülow'un bu beyanati açıktan açığa 1907 İngiliz-Rus anlaşması ve her iki devletin İran'ı himaye etmesine yönelik genel Rus-İngiliz siyaseti aleyhineydi. İran ihtilâl hareketinin başarısında Alman yardımının ne kadar etkili olduğu bilinmektedir. İran'ı bağımsız bir meşrutî hükûmet hâline getirmek isteyen ve böylece Rus ve İngiliz emperyalistlerinin emellerinin tersine hareket eden İran fedaîleri ve bahtiyarîler, Tahran'ı ele geçirmek için Berlin'den bin bir zorlukla gönderilen silâhlarla donatılmıştı.

Bununla birlikte Almanya'nın İran'daki faaliyeti bununla sınırlı kalmadı. 1910'da İran hükûmeti, borç para bulmak için Avrupa maliyecileriyle müzakerelere girişti. İşte o zaman Bağdat hattıyla bu kadar ilgilenen *Deutsche Bank*, İran için bir borçlanma akti hususunda aracılık yapabileceğini bildirmek üzere Sidruş isimli bir temsilcisini Tahran'a gönderdi. Bu suretle Küçük Asya'da ciddî bir harekât üssüne sahip olan *Deutsche Bank*, İran'a nüfuz etmek arzusunda olduğunu gösterdi. Bağdat hattının tamamlanmasından sonra yalnız Küçük Asya'nın Alman nüfuzu altında bulunmasıyla yetinilmeyeceği, Alman sermayesinin İran'a da el atacağı açığa çıktı. *Deutsche Bank* temsilcisinin Tahran'a ulaşması, İran işleriyle ilgilenen Rusya ve İngiltere'nin emperyalist çevrelerinde büyük bir telâşa yol açtı. Her iki hükûmet, *Deutsche Bank*'ın İran'ın maliye işlerine müdahale teşebbüslerine karşı Berlin hükûmeti nezdinde şiddetle protesto ettiler. Bu şiddetli protesto neticesinde *Deutsche Bank* projesinden vazgeçmeye mecbur oldu. Bununla beraber Alman hükûmeti, Orta Asya'ya sızma plânlarından



Sergey Sazonov.

büsbütün vazgeçmek niyetinde değildi. Alman hükûmeti, Bağdat hattı projesinin ortaya çıkmasına yardım etmekle yalnız Türkiye'deki hâkimiyeti adına değil aynı zamanda Alman nüfuzuna almak istediği İslâm âlemindeki konumu adına da çalışmış oluyordu. Alman emperyalistleri nazarında Türkiye'nin önemi, yalnız Türkiye olmak itibarıyla değil aynı zamanda İslâmiyet'in başı olduğu için büyüktü. Bunun içindir ki II. Wilhelm, 1898'de Türkiye'yi ziyaret ettiği sırada Şam'da bütün İslâm âlemine hitaben şu sözleri söylemişti: "Gerek Hazreti Padişahî ve gerek yerkürenin her tarafında bulunup onu halife olarak tanıyan 300 milyon Müslüman, emin olsunlar ki Alman İmparatoru her zaman onların muhibbi/dostu olacaktır."

Türk hükûmeti, İran'ı iktisaden Türkiye'ye bağlamayı çoktan beri düşünmekteydi. Bağdat hattı, (Bağdat-Hanekin) şubesi vasıtasıyla Tahran'a bağlanacaktı. Abdülhamid bu mesele hakkında İran Şahı Muzafferüddin'le müzakerelerde bulunuyordu. Lâkin o zaman iki Müslüman devletin birini diğerine bağlayarak dış düşmanlara karşı daha çok başarı ve mücadele imkânlarını vermesi gereken bu projeyi meydana çıkarmak için ne Türkiye'nin ne de İran'ın yeterli kudreti vardı! Lâkin Abdülhamid'in yapamadığı şeyi kuvvetli Almanya kolaylıkla yapabiliyordu.

1907-1910 yıllarında Alman basını, Bağdat hattının Hanekin üzerinden gidecek bir şubeyle yeni bir hayata girmeye başlayan İran bağlantısı meselesinden bahsetmeye başladı. Bu şube sayesinde Almanya'nın önünde en parlak ümitler açılıyordu. Almanya'nın iktisadî ve medenî nüfuzu, İslâm âleminde itibarlarını kaybedecek olan İngiltere ve Rusya'nın zararına olarak artacaktı. Bağdat hattı, İran'dan başka bir de Afganistan'la ilişkileri açıklayıp Alman nüfuzunun bu memlekete de girme imkânı verirdi.²

Orta Asya'da Alman nüfuzunun yayılmasına mani olmaya gücü yetmeyen Rus diplomasisi, iki devletin Yakın Doğu ve Orta Doğu'daki menfaatleri

² Alman basını, Bağdat hattının açtığı ihtimallerden bahsederken İran'dan, Afganistan, Hindistan, Mısır, Fas ve Cezayir'den her sene Hac münasebetiyle Türkiye'ye milyonlarca Müslüman'ın geldiğini ve bu sayede Türkiye'de nüfuzu artmış olan Almanya'nın aynı zamanda Türkiye'nin dışında çeşitli devletlerin teb'ası arasında birkaç milyon taraftar kazanacağını tekrar tekrar beyan ediyordu.

meselesi hakkında Alman hükûmetiyle bir uzlaşma anlaşmasına karar verdi. 1910 yılı Ekim’inde, Rusya Çarı ile II. Wilhelm arasında Potsdam’da gerçekleşen tarihî görüşmede, Bağdat hattı ve İran meseleleri hakkında Rusya ile Almanya arasında bir ön anlaşma imzalandı. İşte bu Potsdam Anlaşması ancak 19 Ağustos 1911’de Rus Dışişleri Bakanı **Sazonov**’la³ Almanya Büyükelçisi tarafından Petersburg’da kesin şekilde imzalandıktan sonra yayımlandı.

Potsdam Anlaşması’nın esasları Alman Parlamentosunun 10 Aralık 1911 tarihli oturumunda bir Alman diplomatı tarafından şu şekilde dile getirildi: “Rusya, İran’ın kuzeyinde özel bir nüfuz bölgesine muhtaçtır. Bunun için biz, Rusya’nın burada demiryolu, şose ve telgraf hatları yapmasıyla ilgili iddialarını büyük bir memnuniyetle kabul ettik. Buna karşılık Rusya da Bağdat’tan *Hanekin yoluyla İran’a girmemize yardım edecektir.*”

Potsdam Anlaşması’nın imzalanmasından sonra Rus ordularının bir kısmı Alman sınırından çekildiği ve Rus Savunma Bakanlığının da Polonya’daki bazı kalelerini yıkmaya başladığı malûmdur. Yine Potsdam Anlaşması’nın Rus-Fransız ittifakının sağlamlığından şüphelenmeye başlayan İngiltere ve Fransa’da ne kadar kuvvetli bir etki uyandırmış olduğu da herkesin bildiği bir şeydir.

Rusya’nın resmî ve yarı resmî gazeteleri, bilhassa *Rusya*, *Novoye Vremya* gazeteleri Potsdam Anlaşması’ndan pek memnundu. Daima hükûmetin görüşüne uyan *Novoye Vremya* gazetesi, anlaşmanın İran’da Rusya ile Almanya arasında yanlış anlama sebeplerini giderdiğini ve bundan dolayı onu alkışlamamanın mümkün olmadığını söylüyordu. Aynı gazete bununla da yetinmeyerek Rusya ve Almanya imparatorlarının görüşmesinde hazır bulunmak üzere Potsdam’a çağrılmış olan Sazonov’un dönüşü münasebetiyle *Novoye Vremya*’da 25 Ekim 1910’da yazdığı bir makalede kendisinden bahsederek büyük bir gururla “Almanya’nın eski ve sınanmış bir dostudur.” diye yazıyordu. Tabiidir ki Almanya’nı eski ve sınanmış dostlarının, Potsdam Anlaşması etrafında gürültü etmelerine gerek yoktu.

³ **Sergey Dmitriyeviç Sazonov** (1860-1927): 1910 Kasım’ından 1916 Temmuz’una kadar Dışişleri Bakanı olarak görev yapmış olan Rus devlet adamı.

Bu anlaşma bizzat Rus hükûmeti tarafından imzalanmıştır!

Bütün bağımsız liberal Rus basınına *Reç*, *Ruskiya Viyedomosti*, *Ruskoye Slovo* gazetelerine ve taşra gazetelerinin birçoğuna gelince, bunlar, Rus-Alman anlaşması münasebetiyle duydukları hiddeti ifade etmek için tabir bulamıyorlardı. Rus liberal basınının ve Rus burjuvazisinin Potsdam Anlaşması’na karşı aldığı vaziyet, 1911 yılı Mart’ında Duma’nın bir oturumunda **Milyukov**’un⁴ verdiği bir nutukta parlak bir şekilde ifade edildi. **Milyukov**, Sazonov’u, Üçlü İttifak’ı⁵ bozmak, Rusya’nın dış ilişkilerini büsbütün ihlâl ve Rusya’yı tehlikeye atmakla itham ediyordu. Almanya’nın Potsdam müzakerelerinde takip ettiği gayenin evvelâ, Uzak Rusya’yı doğuya, Moğolistan ve Çin Türkistan’ına doğru sevkle onun dikkatini Yakın Doğu işlerinden alıkoymaktan; ikincisi, Rusya’nın Fransa ve bilhassa İngiltere ile arasını bozmaktan ibaret olduğunu da ispat ediyordu. Kadet’lerin⁶ reisi Almanya ile Rusya’yı birbirine bağlayan menfaatlerin, sırf hanedan menfaatlerinden ibaret bulunduğunu ve iki devletin dış siyaset hedeflerinin birbirinden çok farklı olduğunu iddia ediyordu. **Milyukov**, düşüncelerini daha açık ifade etmek için, Almanya kuvvetli oldukça Rusya’nın Küçük Asya üzerinde hâkim olmasına ve İstanbul’un Rusların eline geçmesine müsaade etmeyeceği ve Almanya hâkimiyetini İstanbul’da ve bütün Türkiye’de genelleştirmek



Pavel Milyukov.

fikrinden vazgeçmektense Rusya’ya harp ilân etmeyi tercih edeceğini söylüyordu.

Milyukov’un şahsî görüşü olmayıp daima zamanın bakanının anlayışını tutan birkaç resmî veya yarı resmî gazeteler müstesna olmak üzere bütün Rus burjuva basınının Potsdam Anlaşması’na karşı aldığı vaziyet, Rus ve Alman emperyalizminin menfaatleri arasındaki derin uçurumu açık bir şekilde göstermekteydi. Bu menfaatler birbirine o kadar zıttı ki hanedan bağlantılarına ve Rus mürteci çevrelerinin

⁴ **Pavel Nikolayeviç Milyukov** (1859-1943): 1917 Şubat Devrimi’ni hazırlayan olaylarda önemli rol oynayan ve geçici hükûmette (Mart-Kasım 1917) Dışişleri Bakanlığı yapan Rus siyaset adamı ve tarihçi.

⁵ **Üçlü İttifak**: Almanya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve İtalya arasında yapılan ve 1882’den 1914’e Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasına kadar süren askeri ittifaktır.

⁶ **Kadet**: Rusya’da Pavel Milyukov tarafından kurulmuş olan liberal siyasi bir parti.

Hohenzollernlere⁷ ve Prusya usulü idaresine karşı hissettikleri teveccühe rağmen Rusya ve Almanya, Yakın Şark'ta ciddi ihtilâfların önünü alamadılar. Rus ve Alman emperyalizminin emelleri arasındaki zıddiyet ve rekabet, Bağdat hattının diplomasi tarihinde büyük bir açıklıkla ortaya çıktı.

VI. Doğu Anadolu demiryolları

Almanya'nın Bağdat hattı imtiyazı etrafında mücadele etmeye mecbur bulunduğu devletler içinde inatçı bir tutumla direnç gösteren yalnız Rusya olmuştu. Almanya'nın Bağdat hattı etrafında müzakerelere giriştiği diğer iki devletin hareket çizgileri daha ziyade müsaade şeklinde olup bilhassa Fransa, birkaç taviz karşılığında Almanya'nın Bağdat hakkındaki iddialarının hemen tamamına rıza göstermeye hazırды. Resmî Fransa hiçbir zaman Küçük Asya'daki Alman emellerine ciddi bir surette engel olmamıştır. Gayrı resmî bir suretteyse Fransız sermayesi, Bağdat demiryolunun yapılmasına faal bir surette iştirak ediyordu. Fazla olarak bazı Fransız hükümet adamlarının Bağdat meselesinde takip ettikleri çizgi, birçok Fransız'ın Fransız Maliye Bakanı Roviye'nin *Deutsche Bank*'in bir aleti olduğunu sanmalarına sebep olmuştu. Fransız yazarı Şradam *Makedonya-Bağdat Demiryolu* adlı kitabında bundan bahsetmektedir. Bu itham, büyük bir ihtimalle asıl ve esastan uzaktır. Lâkin şurası muhakkaktır ki, birçok Fransız maliyecisi, hem Rus-Fransız ittifakını hem de *Alsas-Loren*'i⁸ unutarak Küçük Asya'da Almanlarla birlikte çalışmaktaydı. Genel bir bakışla Fransız diplomatları, Almanya'nın Küçük Asya'ya girmesine iyi bir nazarla bakmaktaydı. Zira Türk işleriyle meşgul olan Alman emperyalistlerinin nazarı dikkatini, Afrika ve bilhassa Kuzey Afrika meselelerinden alıkoymakta, Almanya'nın Akdeniz'in Afrika sahili



Cavit Bey.

mıntıkası ve bilhassa Afrika'da istilâ emelleri besleyen Fransa'nın el uzatmaya başladığı Fas üzerinde yaptığı baskıyı hafifletmekteydi. Türk meselesinde ve bilhassa Türkiye'de demiryolu inşâsı meselesinde Rus emperyalizmi menfaatleri katiyen uymuyordu. Bunu ispat için bir tek misal yeterlidir:

Küçük Asya'da Karadeniz sahili boyunca ve Kafkas sınırı civarında birkaç bin kilometre uzunluğunda bir demiryolu şebekesinin inşâsı hakkında 1911 yılı sonunda Fransa ile Rusya arasında cereyan eden müzakerelerin Rus basınında ne kadar büyük bir hiddet meydana getirdiği herkesin hatırlındadır. Fransız maden sanayicilerinin projesine göre Fransız sermayesiyle Fransız çelik imalâthaneleri tarafından inşâsı lâzım gelen yeni demiryolu şebekesi, evvelâ Samsun-Sivas hattıyla onu Bağdat hattına kavuşturmak için Harput şube hattından; ikinci olarak Sivas-Erzincan-Erzurum hattından ve üçüncü olarak Erzurum-Trabzon hattından ibaret olacaktı. Anadolu'nun kuzeydoğusunda bu şebekenin inşâsı imtiyazının bir Fransız kumpanyasına verilmesine dair ön mukavele, 21 Temmuz 1911'de **Osmanlı Nafia Nâzırı** (Bayındırlık Bakanı) **Cavit Bey**'le Fransız maden sanayii tröstünün vekili ve yeni kurulan *Anadolu Demiryolları Kumpanyası* Müdürü Dölone tarafından imzalanmıştı.⁹ Bu imtiyazın verilmesi, Fransız burjuva basını tarafından büyük bir hararetle alkışlandı. Tan gazetesi *Bulletin*'de *L'Asie Française* mecmuası ve sair bağımsız basın organları, demiryolu şebekesinin hem Türkiye için hem de Osmanlı Devleti'ndeki Fransız menfaatleri için ne kadar önemli olduğuna işaret eden makaleler yayımladılar.

Lâkin Rus basını bu yeni projeyi büsbütün başka şekilde karşıladı. Anadolu ve Karadeniz sahili demiryollarının inşâsı hususunda Fransızların elde etmiş oldukları imtiyaza dair *Novoye Vremya*'da çıkan birçok makaleden biri, "*Yakın Doğu'daki Vaziyetimizde Yeni Bir Tehdit*" başlığını taşıyordu. *Novoye Vremya*¹⁰ ve diğer Rus gazetelerinin bakışına göre Rus sınırına ulaşan Fransız

⁷ **Hohenzollern Hanedanı:** XII. Yüzyılda ortaya çıkmış, 1701'de Prusya Krallığı'nı kurmuş, 1871 yılında ise Alman millî birliğinin kuruluşuna öncülük ederek Alman İmparatorluğu'nu kurmuş bir kraliyet ailesidir. I. Wilhelm, III. Friedrich ve II. Wilhelm gibi Alman imparatorları bu ailedendir.

⁸ **Alsas-Loren:** Alsas ve Loren gibi iki bölgeden ibaret olup Fransa'nın doğusunda *Alsas-Loren* olarak anılan bölgedir. Strazburg, Metz ve Nancy gibi şehirleri vardır. Burası, tarih boyunca Fransızlarla Almanlar arasında bir anlaşmazlık bölgesi olmuş, nihayet II. Dünya Savaşı'ndan sonra Fransa'ya bırakılmıştır. Halkın çoğu Almanca konuşmaktadır.

⁹ **Mehmed Cavid Bey** (1875, Selanik - 1926, Ankara), İttihat ve Terakki hükümetinde Maliye Nazırlığı yapmıştır. Lozan Antlaşması'nda Türk delegesi olarak yer aldı. İzmir Suikastı davasında suçlu bulunarak idam edildi. Kendisi Sabetayist idi

¹⁰ *Novoye Vremya* gazetesinin 22 Temmuz 1912 tarihli nüshası

demiryolu, bu sınırdan ve Karadeniz sahilinden uzak geçen Almanların Bağdat hattından daha tehlikeliydi!

Rus diplomasisinin muhalefeti neticesinde, Fransız hükûmeti, Dölone tarafından elde edilmiş olan imtiyazı onaylamak istemedi. Bununla birlikte Fransız maden sanayii tröstü umutsuz olmayıp projesinden vazgeçmiyordu. Büyük harbin başlamasından biraz önce 1914 Nisan'ında Anadolu demiryolları inşâsı imtiyazının mukavelesi, Fransız maden sanayii tröstünün bir vekili değil bizzat Fransız hükûmetinin vekili bulunan Dumerg tarafından imzalandı. Fransız basınının ifadesine göre bu mukavele, öteden beri Türk ve Fransız hükûmetleri arasında o güne kadar yapılmış mukavelelerin en önemlisiydi. Bu mukavele gereğince Fransız hükûmeti, Paris borsasında 800 milyon franklık bir borcun çıkmasına onay vermekteydi. Bundan başka Fransa, Türkiye'ye karşı malî mahiyeti bulunan birtakım müsaadelere de kapı açtı. Gümrük vergilerinin %40 oranında arttırılmasına, şeker, ispirto, gaz, kibrit, sigara kâğıdı, oyun kâğıdı ve saire üzerine özel vergi konulmasına onay verdi. Buna karşılık Türkiye, Fransa hükûmetine gelecekteki demiryollarını inşâ etmek imtiyazını bahsetti:

Bir: *Samsun-Sivas-Harpur-Ergani hattı.*

İki: *Ergani-Bitlis-Van hattıyla Bağdat demiryoluyla kavuşma hattı.*

Üç: *Trabzon-Erzurum hattı.*

Dört: *Erzurum-Erzincan-Sivas hattı.*

Beş: *Samsun-Sivas hattının bir noktasını İstanbul'a bağlayan hat.*

Bütün bu hatlar altı sene içinde tamamlanmış olacaktı. 1914 Nisan'ında Fransa tarafından elde edilmiş olan imtiyazların, askerî ve iktisadî bakımdan ne kadar önemli olduğunu anlamak için Küçük Asya haritasına bakmak kâfidir. Şurası dikkate şayandır ki, birçok Fransız gazetele-ri ve meselâ 15 Şubat 1914 tarihinde bu hususta tafsilâtli bir makale yayımlayan *Temps* gazetesi, yukarıda bahsettiğimiz hatlardan ikisinin, Erzurum-Erzincan ve Sivas-Harpur hatlarının, askerî nakliye bakımından ne kadar önemli olduğundan açıkça bahsetmekteydi. Gerçi Fransız gazetele-ri, söz konusu hatların askerî nakliye bakımından öneminin, Türkiye'nin harp kuvvetlerini, Fransa'nın asıl müttefiki olan Rusya'nın sınırında arttırmaktan ibaret olacağını söylemiyorlardı. Böyle bir mülâhaza, 2000 kilometrelik bir demiryolu şebekesini altı sene içinde inşâ etmek için

gerekli malzemeyi, iyi bir fiyatla Türklere satabileceklerini düşünerek sevinç gösterisi yapan Fransız madenî sanayicilerini de ürkütecek mahiyette de-ğildi. Fransız basını, elde edilmiş olan imtiyazdan büyük bir memnuniyet duyarak bunun, malûm Bağdat imtiyazından hiçbir yönden geri kalma-dığını beyan etmekte; Osmanlı Devleti'nin yeni hayata girme ve burada Fransa nüfuzunu takvi-ye etmek maksadıyla Fransa'nın verdiği ıslâhatçı mücadelede, Fransız diplomasisi tarafından kazanılan fevkalâde başarının, gelecekteki parlak neticelerinden büyük bir sevinçle bahsetmekteydi.

Lâkin burada hiç olmazsa Almanya ile nüfuz bölgelerini sınırlandırma hususunda dostane bir şekilde anlaşmışları malûmdur. Bu husustaki müza-kereler, Fransa ile Almanya arasında 1913'te başla-dı. Fransa adına Purso ve Serjan, Almanya adına da Goyner ile *Deutsche Bank* Müdürü ve daha sonra Al-manya Maliye Bakanı Karl Helfrich ile Fransa'nın Berlin Büyükelçisi Kanbon ve Alman hükûmetinin resmî vekili Çimmermann'ın iştirakiyle cereyan etti.¹¹

15 Şubat 1914 tarihinde imzalanan anlaşma ge-reğince Fransa, Bağdat hattını inşâ etmek hakkı-nın münhasıran Almanya'ya ait olduğunu onayla-dı. Almanya ise kuzey ve Kuzeydoğu Anadolu'da demiryollarını inşâsı tekelinin Fransa'ya ait ola-cağını kabul etti. Şu kadar ki Türkiye'de Fran-sız nüfuzunun yerleşmesi, Rus diplomasisinin hoşuna gitmedi. Rus diplomasisi, Fransız ser-mayecileri için bu kadar cazibeli olan projenin fiilen gerçekleşmesine mani olmaya karar verdi. **Şayet Fransa'nın 1911-1914 demiryolu projeleri gerçekleşmiş olsaydı, Rusya'nın Kafkas ordusu, bu muharebede dayanması mümkün olmayan zorluklarla karşılaşacak ve belki de Kafkas, ciddi bir tehlikeye maruz kalacaktı.**¹² Fakat Rus-Türk

¹¹ Y. Ljuyet'nin *Muharebenin Sebepleri ve Neticeleri* adlı kitabına mü-racaat, Paris 1915, s. 212.

¹² Bizim Şark Cephesi Kumandanımızın düşünceleri tam tersidir: "Karadeniz sahilinde ne bir liman ve ne de buraya ulaşan demiryolu hattı yoktur. Liman yapmak hayli masrafa muhtaç olduğundan şimdilik orta bir yerde olması dolayısıyla Samsun'un güzel bir liman hâline getirilmesiyle doğu ve batıdan buraya ulaşan demiryolu hattı yapmak esas plân olmalıdır. Ankara-Sivas-Erzurum hattı önemlidir. Erzurum-Trabzon hattı iktisaden ve masrafını koruyamayacağı gibi Erzurum-Sivas hattı mevcut değilse de askerlikçe düşmanın işine daha çok yarar. Siyaseten mahzuru da pek ziyadedir. Çünkü Ruslarla hudut yakınında Fransa ve sair bir devletin siyasî entrikası hareket üssü olacağından Rusların tamah nazarını çekeceği gibi demiryolu-nun İran içine girmesi hâlinde Avrupa devletlerinin de öfkesine sebep olabilir. Erzurum-Trabzon hattının en ziyade İran transitisi için öneminden bahsedilmesi doğru değildir. Doğunun Trabzon'a bağlantısı, otomobil şirketleriyle pek kolay ve faydalı olur. Halkı da otomobilliliğe teşvik etmeliyiz. Otomobil birliklerimizde üç ayda soförlük öğretebiliyoruz."

Kâzım Karabekir, *İstiklâl Harbimiz*, İstanbul, 1960, s. 1055-1056.

muharebesinden er geç kaçınılamayacağını tahmin ve İstanbul ile Boğazları ele geçirmek gayesini takip eden Rus diplomasisi, Osmanlı Devleti'nin ihyasına ve askerî bakımdan takviyesine hizmet eden her şeyi, Rus istilâ emellerine muhalif saydığı için söz konusu projelerin gerçekleşmesine iyi bir nazarla bakamazdı.

VII. Osmanlı terekesinin üzerinde ihtiras fırtınaları

İngiltere'nin, Bağdat hattı hakkında takip ettiği siyaset Fransız siyaseti gibi nihâî olarak olumlu olmakla beraber herhalde İngiliz diplomasisi, Bağdat meselesinde Almanya ile herhangi bir surette anlaşmaya istekli olduğunu gösterdi. İngiltere, Almanya'nın Türkiye'de takip ettiği büyük emellere karşı mücadelede pek inatçı görünmüyordu. Fakat İngiliz siyaseti bu meselede daima aynı yolu takip etmedi.

Viktor Brar, "*Sultan, İslâm ve Düvel-i Muazzama*" adlı kitabında haklı olarak belirttiği gibi 1884-1904 devresinde Rus-Japon muharebesinden önce Alman diplomasisi için en buhranlı sayılacak zamanlarda İngiltere, dört defa yardıma koşarak Almanya'nın Bağdat hattını inşâsı için yeni yeni imtiyazlar elde etmesine çalıştı. Bu suretle Türkiye'deki Alman iktisadî ve siyasî nüfuzunu takviye ediyordu. İngiltere, bu şekilde hareket etmekle Yakın Doğu ve Orta Doğu'da Rusya'nın ilerlemesine karşı bir set meydana getireceğini düşünüyordu. Ancak Bağdat demiryolunun Irak'a ve İran Körfezi'ne yaklaşmaya başladığı zamandır ki, İngiliz basınının bir kısmı telâşa düşerek Almanya'nın Hindistan üzerine ilerlemesine karşı kesin tedbirler alınmasını İngiliz hükûmetinden istemeye başladılar.

1907'de Rus-İngiliz yakınlaşması İngiliz burjuvazisi çevrelerinde Alman aleyhtarlığını takviye etti. Bununla beraber İngiliz hükûmeti, Alman demiryolu projesine karşı pek hafif bir muhalefet gösteriyordu. İngiltere'nin birçok devlet adamı ve önde gelen yazarlarını bu arada Hamilton, Frezer ve saire, Alman hattının Bağdat'a kadar ulaşmasına mani olmanın imkânsızlığını açıkça söylemeye başladılar. Bundan fazla olarak, bugün artık malûm olduğu üzere devam etmekte olan savaşın başlamasından biraz önce İngiltere, Bağdat hattı imtiyazı hakkında Alman emperyalistlerinin ileri sürdükleri iddiaların hemen tamamının kabulünü ve bu hattı tamamen Almanya'nın eline terk etmeyi de içine alan bir anlaşma imzalamıştı. İngiltere bu hattın tamamen Alman idaresi altına geçmesini kabul ve Alman teşebbüsünün gerçekleşmesine

mani olmaktan vazgeçti.¹³

İngiliz hükûmetinin Bağdat meselesinde gösterdiği müsamahanın sebebi açıktır. İngiltere, dost Rusya'nın haddinden fazla genişlemesinden korkuyor ve bu devletin Küçük Asya'da üstünlük kazanmasını istemiyordu. Muharebe başlamadan ancak birkaç ay önce, ünlü ve nüfuz sahibi İngiliz yazarı Bokston, İngiltere'nin Küçük Asya'daki Alman menfaatlerini ve Alman projelerini nazarı dikkate almaya mecbur olduğunu söylüyordu. Üstünlük mutlak şeklini almamakla beraber Türkiye'deki Alman nüfuzunun takviyesi, Bokston tarafından Küçük Asya'da ve Hindistan'daki İngiliz menfaatleri bakımından gayet faydalı sayılmaktaydı. Zira Bokston'ın bakışına göre Almanya, İngiltere için pek tehlikeli olan Rusya'nın İran Körfezi'ne inmesine mani olacak bir faktördü. Rusya'nın, Diyarbekir'in güneyine inmesini İngiltere için son derece tehlikeli bulan bu yazar, Almanya'nın Bağdat hattının güvenliği açısından, Rusya'nın Diyarbekir'i ele geçirmesine müsaade etmeyeceğini düşünüyordu.¹⁴

Bu suretle Küçük Asya ve Orta Asya'da kuvvet dengesinin korunması bakımından kuvveti ve yayılması birçok İngiliz'i ürküten Rusya'ya karşı bu kadar şiddetli yayınlar yapan meşhur İngiliz yazarı Vels, İngilizlerin *Savaş Hakkındaki Görüşü* başlığı altında, savaşın başlangıcında yayımlanan bir mecmuada yazdığı makalede, "*Almanya ile savaştan kaçınmak için İngiltere elinden geleni yapmalı. Zira tarih onu, Polonya ovalarında Almanya ile ortaklaşa savaşmaya hazırlamaktadır.*" diyordu.

Rus emperyalizminin emellerine karşı olan İngiltere'nin, Küçük Asya'daki Alman demiryolu projelerine karşı kesin ve kararlı hareket etmesi ve bu meselede değişken ve çelişkili bir siyaset takip etmesine şaşmamak lâzım.

Gerek İngiltere'de ve gerek Fransa'da birçok devlet adamı, maliyeci ve siyasî yazarlar, Pangermenistlerin Türkiye'yi bir Alman sömürgesi hâline getirmeye yönelik emellerini, gerçekleşmesi mümkün olmayan bir hayal gibi görüyorlardı. Bunun sebebi de Türkiye'nin Almanya'dan pek uzak olması ve Alman ve Türk sınırı arasında Bulgaristan, Sırbistan vs. gibi birçok bağımsız devletin bulunmasıydı. Gerek

¹³ *Vornavs* gazetesinin 14 Temmuz 1916 tarihli nüshasında Alman sosyalistlerinden Bernstein, yazdığı bir makalede bu mesele konu edildi. Bernstein aynı makalede, Fransa'nın da Almanya'nın Küçük Asya'daki demiryolu projelerine hiçbir engel çıkarmadığı ve büyük harbin başlamasından önce bu iki devlet arasında bütün Alman iddialarına hak veren bir anlaşma olduğunu söylüyor ve maalesef Bernstein, Rusya'dan bahsetmiyordu.

¹⁴ Bokston biraderlerin *Ermenistan'da Seyahat ve Siyaset* kitabına müracaat, Londra 1914.

İngiltere'nin ve gerekse Fransa'nın dış siyaset adamları, Osmanlı Devleti'nin istiklâlini gelecekte tehdit edecek yegâne devletin, Karadeniz ve Kafkas'a hâkim olan Rusya olduğuna inanıyorlardı. Hâlbuki Türk devletinin, Boğazlar ve Anadolu vilâyetleri üzerindeki hâkimiyetini koruması zarureti, Büyük Harp'ten önce İngiliz ve Fransız dış siyasetinin temeli sayılmaktaydı.¹⁵

Dış siyaset meselesinde uzman birçok Fransız yazarı ve bu arada eski Dışişleri Bakanı Hanoteau, Rene Pinon, Viktor Brar vs. Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün hiç olmazsa Balkan Savaşı sonrası belirlenmiş sınır dâhilinde muhafaza edilmesinin Fransa için, Fransa'nın Türkiye'deki iktisadî menfaatleri ve Akdeniz'deki vaziyeti için taşıdığı büyük önemi defalarca beyan ettiler. İngiliz ve Fransız hükûmet çevrelerinde genel kabul gören bu fikre göre, Bağdat hattının inşâsı şüphesiz Almanya'nın Türkiye'deki siyasî ve iktisadî nüfuzunu arttıracaktı. Lâkin aynı zamanda Osmanlı Devleti dâhilinde demiryolları yapmak ve memleketi medenî ülkeler tarafına çekmekle, Türk pazarı genişleyecek ve aynı zamanda Türkiye'nin askerî gücünü arttırmak suretiyle neticede onun istiklâlini hem Rus hem de Alman saldırılarına karşı sağlama alacaktı. Bağdat hattı dolayısıyla ortaya çıkan İngiliz-Alman ve Fransız-Alman ihtilâflarında bir teşebbüsün başarısında aynı derecede menfaati olan ortaklar arasında ortaya çıkması muhtemel bazı zorluklar karşısında bulunuyorduk. Ortada birbirinin işini batırmaya uğraşan rakipler arasında mücadele yoktu. Türkiye'de demiryolları yapma meselesindeki mücadele, birbirinden ayrı ve biri diğerini mahvetmeye uğraşan Alman, Fransız, İngiliz müesseseleri arasında cereyan etmiyordu. Bu yalnız aynı işin ortakları arasında, şunun bunun alacağı pay senetlerinin miktarı için cereyan eden bir rekabetti.

Hâlbuki Türkiye'de demiryolu yapma meselesinde Rus hükûmetinin aldığı vaziyet büsbütün başkaydı. Rus diplomasisi, Türkiye'de herhangi bir demiryolu projesinin gerçekleşmesine elinden geldiği kadar mani olmaya çalışıyordu. Bu itibarla yukarıda da bahsettiğimiz gibi Osmanlı Devleti'ndeki Fransız ve Rus menfaatleri birbirine

¹⁵ Büyük Harp'ten birkaç sene önce Viktor Brar, Türk meselesinde Fransız görüşünü şöyle izah etmekteydi: "Akdeniz havzasındaki millî menfaatlerimiz arasında Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünün korunması kadar önemli bir mesele bilmiyorum. Bütün diplomatlarımızın Fransa'ya Türkiye ile menfaat ortağı saymaları ve Fransa'nın hür bir Akdeniz devleti olabilmesi için Türkiye'nin büyük bir imparatorluk olarak kalması gerektiğine inanmaları, yalnız bir tesadüf eseri değildir." Viktor Brar, La Question Actuelles de la Politique Etrangere en Asie isimli kitabına müracaat, Paris 1910.

uymuyordu. Gerçi bu savaştan önce de Fransa'da Osmanlı Devleti'nin taksiminde, Suriye'nin Fransa tarafından ele geçirilmesine taraftar olan emperyalistler yok değildi. Lâkin hükûmet çevrelerinde ve bütün burjuva basınında hâkim olan görüş, pek tehlikeli sonuçlar doğurması beklenen Osmanlı Devleti'nin bölünmesinin arzu edilmediği merkezindeydi. Bunun içindir ki ilk Balkan Savaşı başlangıcında Fransa'nın en önde gelen gazeteleri, Rus basınından farklı olarak Balkan hükûmetlerini tenkit ederek Türkiye'nin galip geleceği kanaatini açığa vurmaktaydılar. *Maten* gazetesinin yazarı olan Stefan Lozan, ilk Balkan Savaşı'nın başında İstanbul'dan gönderdiği mektuplarda Türk ordusunun kuvvetini, Türk seferberliğinin sür'atle yapıldığını memnuniyetle kaydederek Balkan hükûmetlerinin kaçınılması imkânsız bir bozguna uğrayacağını sevinçle söylemekteydi. Ancak Balkan hükûmetlerinin galibiyetinden sonradır ki, Fransız burjuva basını, Balkan hükûmetleri hakkında kullandığı dili değiştirmeyi daha uygun göerek Türkiye'yi eskisi gibi savunmaktan vazgeçti.

Osmanlı Devleti'nin taksimi genel olarak Fransız hükûmetince pek arzu edilmemekteydi. 1914-1916 yıllarında ise Fransa ve İngiltere'nin Rusya tarafından müttefiklerine karşı gösterilen bağlılığın ödülü olarak bu devletin Osmanlı Devleti'nin bazı bölgeleri üzerindeki hukukunu onaylamaya mecbur oldu. Fakat aynı zamanda Fransa'nın önde gelen liderleri, Osmanlı terekisi hakkında büyük emellere kapıldı. Müttefikleriyle müzakerelerde bulunmak suretiyle Türk ganimetinin yağlı bir parçasını almak için uğraştı.

Tabiidir ki Osmanlı Devleti'nin taksimi, Avrupa barışı için hayırlı sonuçlar veremezdi. Yakın bir gelecekte bugünkü savaşın ertesinde çok tehlikeli rekabetler ve ihtilâflar ortaya çıkacaktı. Bunun içindir ki Fransa'nın, İngiltere'nin ve Rusya'nın birçok emperyalistleri, bugünkü ittifaklar usulünün savaştan sonra uzun müddet yaşamayacağından endişe ederek bugün 'mezara kadar' dost olan devletlerin birbirinin hayatına kastetmesi muhtemel yeni silâhlı koalisyonların oluşma imkânını düşünmekteydi. **Milyukov**'un, Rusya'nın Boğazlar üzerindeki hukukunu ispat maksadıyla İstanbul meselesine dair verdiği bir konferansta son söz olmak üzere söylediği şu sözleri pek manidardı: "Unutmayalım ki dünya sigortasının yeni esaslara göre tanzim edilecek günün arifesinde bulunuyoruz. Bugüne kadar mevcut olan iki silâhlı koalisyon usulü lâğvedilmek üzeredir."¹⁶

Sonu gelecek sayıda.

¹⁶ Reç gazetesinin 18 Nisan 1915 tarihli nüshası.