

İNGİLİZ İSTİHBARAT RAPORLARINDA BERLİN- BAĞDAT DEMİRYOLU (TEMMUZ-AĞUSTOS 1917)

ORHAN ÖZCAN*

ÖZ

Berlin-Bağdat Demiryolu, 19'uncu yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu topraklarında inşa edilen ve Almanya'nın yüklenici devlet olduğu bir projedir. Demiryolu, Alman emperyalizminin genişlemesi ve Orta Doğu'daki çıkarlarının sembolü haline gelmiştir. Büyük Britanya, 1890'lardan itibaren demiryolu projesini stratejik, iktisadi ve askerî bir tehdit olarak görmüştür. Demiryolu hattı, Osmanlı Devleti'nin Alman etkisi altına girmesi ve Almanya'nın Orta Doğu'da askerî, politik ve ekonomik gücünü artırma girişimi olarak yorumlanmış, hattın tamamlanmasının İngiliz sömürge yönetimi ve Hindistan'a yönelik bir tehdit oluşturabileceği öngörülmüştür. Birinci Dünya Savaşı esnasında Büyük Britanya tarafından Bağdat Demiryolu, Almanya'nın Osmanlı topraklarına kolayca asker ve mühimmat sevk etmesine olanak tanıyan bir altyapı sistemi olarak yakından takip edilmiş ve stratejik bir mesele olarak ele alınmıştır.

Çalışma, 18 Temmuz-22 Ağustos 1917 tarihleri arasında *İstihbarat Mezopotamya* (Irak) isimli Büyük Britanya istihbarat raporlarından oluşmaktadır. İstihbarat raporları, 1917 yılı kayıtlarından oluşması nedeniyle gerek Birinci Dünya Savaşı sürecinde Bağdat Demiryolu'nun gelişimini gerekse Osmanlı ordusunun günümüz Suriye ve Irak bölgesinde askerî hareketleri hakkında bilgi vermektedir. Araştırmanın temel

* Dr. Öğr. Üyesi, Millî Savunma Üniversitesi Kara Astsubay Meslek Yüksekokulu, Balıkesir/
TÜRKİYE, dorukefeorhan@gmail.com
ORCID: 0000-0002-0398-7184

hedefi, İngiliz istihbarat raporlarının içeriğini analitik bir çerçevede ele alarak, Bağdat Demiryolu'nun Birinci Dünya Savaşı'nda Mezopotamya cephesindeki kritik önemini İngiliz belgeleri üzerinden yeniden değerlendirmek ve literatürdeki boşluğu doldurmaktır. 1917 yılına ait İngiliz istihbarat belgeleri; demiryolunun inşaa sürecini, Osmanlı askerî organizasyonunun bölgesel askerî hareketliliği üzerine bilgi toplama ve analiz etme faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir. Bu nedenle çalışma, Büyük Britanya istihbaratının Osmanlı İmparatorluğu'nun Suriye ve Irak'ta yürüttüğü demiryolu inşaat faaliyetleri, mühendislik projeleri ve askerî hareketâtlar hakkında topladığı bilgilerden oluşmaktadır. Büyük Britanya'nın yerel istihbarat raporları, Osmanlı İmparatorluğu'nun askerî stratejilerini ve altyapı projelerini belgeleyerek, saha ajanları aracılığıyla kritik gelişmeleri takip etmiştir. Demiryolu çalışmaları ve inşaatın ilerleyişi hakkında bilgi toplama çabaları, muhasımın askerî lojistik kapasitesi ve stratejik planları hakkında bilgi sahibi olma amacını taşımaktadır. Bahse konu istihbarat belgeleri, demiryolu inşaatının askerî ve stratejik açıdan ne kadar kritik bir öneme sahip olduğuna işaret etmesi açısından önemli bilgiler sunmaktadır. Çalışmada araştırma yöntemi olarak kaynak taraması, sınıflandırma, çözümleme, tenkit ve sentez sırası izlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Berlin-Bağdat Demiryolu, Birinci Dünya Savaşı, Büyük Britanya, "İstihbarat Mezopotamya" Raporları, Osmanlı Devleti.

**THE BERLIN-BAGHDAD RAILWAY IN BRITISH
INTELLIGENCE REPORTS
(JULY-AUGUST 1917)**

ABSTRACT

The Berlin-Baghdad Railway was a project built on the territory of the Ottoman Empire from the late 19th century onwards, with Germany as the contractor state. The railway became a symbol of the expansion of German imperialism and its interests in the Middle East. From the 1890s onwards, Great Britain saw the railway project as a strategic, economic and military threat. The railway line was interpreted as an attempt to bring the Ottoman Empire under German influence and to increase Germany's military, political and economic power in the Middle East. During the First World War, the Baghdad Railway was closely monitored by Great Britain as an infrastructure system that would allow Germany to easily deliver troops and ammunition to the Ottoman territories, and it was treated as a strategic issue.

133

This study is based on British intelligence reports titled *Intelligence Mesopotamia (Iraq)*, covering the period from July 18 to August 22, 1917. As these intelligence reports are derived from 1917 records, they provide insights into both the development of the Baghdad Railway during World War I and the military movements of the Ottoman army in the regions corresponding to present-day Syria and Iraq. The primary objective of the research is to analyze the content of British intelligence reports within an analytical framework, re-evaluating the critical importance of the Baghdad Railway on the Mesopotamian front during World War I through British documents, and to address the gap in the existing literature. The British intelligence documents from 1917 contain information on the construction process of the railway, the Ottoman military organization's regional movements, and intelligence-gathering activities regarding these developments. Therefore, this study is based on the intelligence collected by British authorities concerning the Ottoman Empire's railway construction activities, engineering projects, and military operations in Syria and Iraq. British

local intelligence reports documented the Ottoman Empire's military strategies and infrastructure projects, tracking critical developments through field agents. The efforts to gather information on railway construction and its progress were aimed at assessing the enemy's military logistics capacity and strategic plans. These intelligence documents are significant as they highlight the military and strategic importance of railway construction. The research methodology follows a sequence of source review, classification, analysis, critique, and synthesis.

Keywords: Berlin-Baghdad Railway, First World War, Great Britain, "Intelligence Mesopotamia" Reports, Ottoman State.

GİRİŞ

Endüstri devrimi, sömürgecilik ve demiryolu arasında önemli bir etkileşim vardır. Endüstrileşmenin dinamik ve reddedilemez koşullarını biçimlendiren demiryolu, ham maddenin fabrikaya taşınması, üretilen ürünün pazara dağıtılabilmesi anlamını taşır. Büyük Britanya’da Liverpool-Manchester arasındaki demiryolu hattının 1830’da aktif hâle gelmesi üzerine endüstrinin kolaylaştırıcı unsuru olan demiryolları, Avrupa’nın diğer ülkelerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa endüstrisinin gelişimi, artan ham madde ihtiyacını körüklemiştir. Bir ulaşım aracı olarak demiryolu, aynı zamanda 19’uncu yüzyılın ikinci yarısında yayılcılığın ve emperyalizmin sembolü haline gelmiştir. Demiryolu yapımının hızlanması sömürgeci devletlerin kolonilerinde altyapılarını güçlendirerek orada politik açıdan daha da kökleşmelerini sağlamıştır¹. Endüstrileşmenin katalizatörü, emperyalizmin motoru olan demiryolları iktisadi ve toplumsal hayatın içinde olduğu kadar politika ve askerî alanın da ana unsuru haline dönüşmüştür.

Savaş zamanında demiryolu; askerî malzeme, personelin hızlı ve güvenli taşınmasına olanak tanır. Lojistik operasyonları kolaylaştırmak veya stratejik bölgeleri ele geçirmek ve kontrol etmek için kullanılabilir. Cephe hattındaki birliklerin ihtiyaç duyduğu mühimmat, erzak ve diğer malzemelerin tedarik edilmesini garanti eden demiryolu, askerî birliklerin hızlı bir şekilde cephe hatlarına taşınmasını ve gerektiğinde stratejik geri çekilmeleri veya hızlı ilerlemenin gerçekleşmesine önemli bir etki sağlar².

İstihbarat raporları ise askerî ve politik liderler için önemli bir bilgi kaynağı olup stratejik kararların alınmasında temel teşkil etmesinin yanı sıra hasım kuvvetler hakkında belirsizliği en aza indirmek, kendi verimliliğini üst düzeye çıkarmak maksadını taşır. Demiryolu gibi stratejik altyapı projeleri hakkında bilgi toplama; *coğrafi istihbarat*, *açık kaynak istihbaratı* ve *teknik istihbarat*

1 Endüstri, demiryolu ve emperyalizm ilişkisi hakkında bk. Remzi Avcı, “Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi”, **Mukaddime**, C 6, S 2, 2015, s.265-266. Demiryolunun uluslararası gelişimi hakkında bk. Esin Kâhya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Belleten**, C 52, S 202, 1988, <https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur> (Erişim Tarihi: 21.06.2024).

2 Martin Van Creveld, **Supplying War: Logistics From Wallenstein to Patton**, Cambridge University Press, Melbourne, 1997, p.1-3,36,113. Michael Freeman, **Railways and the Victorian Imagination**, Yale University Press, New Haven and London, 1999, p.25-35,139.

gibi istihbarat türlerinin bir kombinasyonunu içerebilir. Özel bağlamda *ulaşım-iletişim istihbaratı* ise bir devletin veya organizasyonun çeşitli altyapı projeleri, askerî ve sanayi tesisleri ya da diğer stratejik yapıları gibi önemli fiziksel projelerinin planlama, tasarım ve inşa süreçlerine dair teknolojik ve mühendislik kapasitelerini anlamak amacıyla yapılan istihbarat faaliyetlerinin tümünü ifade eder. Bu tür istihbarat, özellikle rakip devletlerin veya potansiyel tehdit oluşturan aktörlerin teknolojik, askerî veya ekonomik kapasitelerini anlamak ve bu kapasitelerin gelecekte nasıl bir tehdit oluşturabileceğini öngörmek için kullanılır. Bahse konu istihbarat çeşitleri dışında, Birinci Dünya Savaşı sürecinde muhasım kuvvetlerin demiryolu hattında askerî faaliyetleri, *askerî istihbarat* konusu içerisinde yer almıştır. Telgraf hatlarının dinlenmesi gibi *sinyal istihbaratı* ve doğrudan insan kaynaklarından elde edilen bilgileri içermesi bağlamında *insan istihbaratı* da konu kapsamında yer almıştır³.

Bağdat Demiryolu, sadece Osmanlı toprakları boyunca genişlemeyi amaçlayan bir altyapı projesi olmanın ötesinde bölgenin jeopolitik dengelerini de etkileyen stratejik bir hamle olarak görülmektedir. Bağdat Demiryolu gibi büyük altyapı projeleri, askerî operasyonların başarısı ve savaşın gidişatı üzerinde yapabileceği etki yönünden kritik bir öneme sahip olması nedeniyle yalnızca bir ulaştırma aracı olarak görülmemiş aynı zamanda Almanya'nın Asya'daki yayılmacı hedeflerine hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiştir⁴.

Büyük Britanya'nın Bağdat Demiryolu hakkındaki istihbarat raporları, Hindistan Ofisi kayıtlarına dayanmaktadır. Gizli ibareli dosyalarda yer alan görüşmelerin içeriği ve bu görüşmelerde temas kurulan birimler göz önünde bulundurulduğunda, belgelerin askerî açıdan büyük önem taşıdığı anlaşılmak-

3 Alanlarına göre istihbarat türleri ve istihbarat toplama teknikleri için bk. Ümit Özdağ, **İstihbarat Teorisi**, Kripto Yayınları, İstanbul 2014, s.61-107,115-122.

4 Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğu'na Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013, s.xvi-xvii,109,121,128,152,265-267,305-307. İlber Ortaylı, **II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, Ankara. 1981, s.8,73-101. Lothar Rathmann, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat**, Türkçesi: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul 2001, s.9,14-15,21,24,58,62-72. Sean Mcmeekin, **The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid For World Power**, The Belknap Press of Cambridge, Massachusetts 2010, p.2, 22-23, 32-40, 53, 135-136. Peter H. Christensen, **Germany, and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure**, Pristone Pte. Ltd., Singapore 2017, p.1-2, 14-25,30, 155.

tadır. Söz konusu raporlarda ele alınan temel konular arasında, Nusaybin'in doğusundaki Bağdat Demiryolu'nun Musul'a kadar uzatılması, istihbarat bilgilerinin doğruluğuna dair endişeler, demiryolunun inşası süreci, malzeme nakliyesi, demiryolu güzergâhındaki şehirler ve Osmanlı birliklerinin bölgesel hareketleri gibi teknik ve askerî detaylar yer almaktadır.

Bu çalışma, Birinci Dünya Savaşı'nın kritik bir döneminde (Temmuz-Ağustos 1917) Büyük Britanya istihbaratının Berlin-Bağdat Demiryolu hakkında topladığı bilgileri analiz ederek demiryolunun Osmanlı-Alman lojistik ağlarındaki rolünü ve İngiliz askerî stratejilerini nasıl etkilediğini incelemeyi hedeflemektedir. Literatürde eksik kalan 1917 yılına odaklanan bu araştırma, İngiliz Ulusal Arşivleri'nden elde edilen gizli raporları kronolojik ve tematik bir yaklaşımla değerlendirmektedir. Çalışmanın temel katkısı, demiryolunun yalnızca emperyal bir proje olarak değil, aynı zamanda savaşın lojistik dengelemlerini değiştiren stratejik bir araç olarak yeniden yorumlanmasıdır.

Osmanlı Devleti'nin demiryolları ve güç mücadelesi üzerine daha önce yerli/yabancı literatürde araştırmalar yapılmıştır⁵ ancak Birinci Dünya Savaşı bağlamında 1917 yılına ait Büyük Britanya Harp Dairesinin Bağdat Demiryolu özelinde istihbarat raporu üzerine bir çalışma yapılmamıştır. Çalışmada, arşiv belgelerine yer verilmiş olmakla birlikte Bağdat Demiryolu üzerine yazılmış telif eserlere de yer verilmiştir. Kaynakların kronolojik sırası, konu bütünlü-

5 Yerli/yabancı literatür için bk. İlber Ortaylı, **II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, Ankara 1981. Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", **Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, 4. Cilt, 1988. Esin Kâhya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", **Belleten**, C 52, S 202, 1988, <https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur> (Erişim Tarihi: 21.06.2024). Lothar Rathmann, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat**, Türkçesi: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul, 2001. H. Bayram Soy, **Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2004. Mustafa Sıtkı Bilgin, "The Construction of the Bagdad Railway and Its Impact on Anglo-Turkish Relations, 1902-1913", **OTAM Dergisi**, C 16, S 16, 2004. Sean McMeekin, **The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid For World Power**, The Belknap Press of Cambridge, Massachusetts, 2010. Kudret Emiroğlu, Ümit Uzman, **Demiryolu Ansiklopedisi**, TCDD, Ankara, 2012. Murat Özyüksel, **Osmanlı İmparatorluğu'na Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013. Peter H. Christensen, **Germany, and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure**, Pristone Pte. Ltd., Singapore, 2017. Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, İletişim, İstanbul, 2017; Altan Alperen, "Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi", **21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum**, C 7, S 19, 2018.

ğü ve önemi dikkate alınarak hazırlanmış, telif eserlerle kıyaslama yapılarak yorumlanmıştır. Bu yönüyle çalışmanın söz konusu alandaki mevcut boşluğu dolduracağı; Birinci Dünya Savaşı, Türk ve istihbarat tarihiyle ilgili yeni çalışmalarla katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Çalışma; Osmanlı Coğrafyası Üzerinde Almanya'nın Emperyalist Hedefleri, Birinci Dünya Savaşı'nda Temmuz 1917'ye Kadar Orta Doğu'da Yaşanan Gelişmeler, Büyük Britanya İstihbarat Raporlarına Göre Birinci Dünya Savaşı Sırasında Bağdat Demiryolu ve Sonuç başlıklarından oluşmaktadır. İstihbarat raporlarının orijinal metninde geçen *Mezopotamya* ifadesi, tercüme metninde aynen korunmuştur. Diğer yandan istihbarat raporlarında belirtilen ve Bağdat Demiryolu'nun güzergâhında olan yer isimleri, günümüzde kullanılan isimleriyle ve yerleşim yerlerine yakınlığı çerçevesinde ayrıca belirtilmiştir.

I. Osmanlı Coğrafyası Üzerinde Almanya'nın Emperyalist Hedefleri ve Bağdat Demiryolu'nun Gelişimi

Osmanlı coğrafyası, politik birliğini geç tamamlayan Almanya'nın öncelikli hedeflerinden biri olmuştur. Alman ideologların öne sürdüğünün aksine⁶ Alman emperyalizmi de Osmanlı Devleti'nin iktisadi açıdan gelişmesini istemekten ziyade Türklerin bağımsız iktisadi gelişmesi için var olan koşulları kaldırmak niyetindeydi⁷. Bu nedenle Alman emperyalizminin Anadolu'ya yönelmesinin nedenlerinden ilki, sanayileşmiş Almanya'nın ham madde ihtiyacını karşılayabileceği üzerine şekillenmiştir⁸. İktisadi menfaatlerin yanı sıra

6 Almanya, Berlin-Bağdat Demiryolu'nu Osmanlı topraklarına uyarlaştırmak bir proje olarak takdim etmiştir. Osmanlı coğrafyasına barış götürecektir, toprak daha yaşanır, ekilir-biçilir hale gelecek ve karşılıklı yarar sağlayacaktır. Almanya, demiryolunun kendilerine iktisadi olarak etki alanı açacağını düşünmüştür. Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, İletişim, İstanbul 2017, s.121,123.

7 İlber Ortaylı, **II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, 1981, Ankara, s.5,8. Lothar Rathmann, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat**, Türkçesi: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul 2001, s.111.

8 Osmanlı topraklarında bakır, demir, krom ve kurşun gibi ağır sanayide kullanılan yer altı zenginliklerinin yanı sıra sulama tesislerinin inşa edilmesiyle gıda özellikle tahıl ve dokuma sanayi için pamuk gibi hammaddelere erişebilme imkânı veriyor olması ve Anadolu-Basra güzergâhının, yayılma açlığı içindeki Alman sermayedarlarına geniş bir eylem alanı sunması, temel etken olmuştur. Berlin-Bağdat Demiryolu'nun toplumsal ve iktisadi etkisi için bk. Quataert, **a.g.e.**, s.124-156. Bağdat Demiryolu ve Almanların Ekonomik Beklentileri için bk. Avcı, **a.g.m.**, s.275-277. Dünya Siyaseti (Weltpolitik) ve Osmanlı-Almanya

Osmanlı Devleti jeopolitiği, Almanya'ya politik ve askerî fırsatlar sunmaktaydı. Almanya, kara güzergâhıyla Osmanlı coğrafyasına ulaşabilir ve Büyük Britanya'nın deniz ablukasından sakınabilirdi. Böylece Almanya, Osmanlı jeopolitiğini kontrol ederek kuzeyde Çarlık Rusya'yı, doğu ve güneyde Büyük Britanya'yı kontrol etme olanağı bulabilirdi.

Yıkılmakta olan bir imparatorluğun coğrafyası, Alman emperyalizmine genişleme fırsatı sunarken, uluslararası güç dengesi de Almanya lehine bir avantaj sağlamaktadır. İngiliz-Fransız ya da İngiliz-Rus çekişmesi, Almanya'nın doğu planlarının rahatsız edilmeden gelişip büyümesine olanak tanımıştır ancak 1888-1918 evresinde iktisadi ve politik olarak devreye konulan Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi, Osmanlı topraklarının merkezinden Bağdat'a oradan Basra Körfezi'ne ulaşma amacındadır. Büyük Britanya ve Fransa tarafından inşa edilmiş İzmir, Selanik, Şam ve Kudüs gibi demiryolları, hinterlanda uzanan kısa mesafeli bir nitelikte olmasına rağmen Berlin-Bağdat Demiryolu, Osmanlı Devleti'nin merkezinden geçip Basra'ya uzanan, genişleme potansiyeline sahip ve diğer güçler için tehdit unsuru olabilecek niteliktedir. Bu nedenle Almanya'ya güç katacağı düşünülen projeye, Büyük Güçler şiddetle karşı çıkmıştır. Almanya'nın demiryolu inşa etme planı, başta Büyük Britanya, Fransa ve Çarlık Rusya olmak üzere büyük güçleri tedirgin etmiştir. Büyük Britanya, Berlin'den yola çıkan bir trenin Basra Körfezi'ne ulaşmasının Hindistan'daki sömürgeleri ve Hindistan yolu için tehdit oluşturabileceğinden endişe etmiştir. Ayrıca, Almanya'nın Anadolu üzerinden Basra Körfezi'ne erişim sağlaması, Britanya'nın kontrolündeki Süveyş Kanalı'nın güvenliğini de tehlikeye atma potansiyeli taşımıştır. Bu durum, Orta Doğu coğrafyasında Büyük Britanya ile mücadele içerisinde olan Fransa'yı da yakından ilgilendirmektedir. Çarlık Rusya'sı için tehdit, Almanya'nın Bağdat demiryolu vasıtasıyla İran-Orta Asya hinterlandına kolaylıkla inebilecek olmasıydı. Görüldüğü üzere siyasi birliğini geç tamamlayan Prusya'nın demiryolu aracılığıyla Orta Doğu üzerinden Asya planı, başta siyasi olmak üzere iktisadi ve askerî olarak kritik sonuçlara neden olma potansiyeline sahiptir. Bu nedenle başta Büyük Britanya olmak üzere Fransa ve Çarlık Rusya tarafından Almanya'nın Osmanlı coğrafyasında özellikle Orta Doğu'da yaptığı hamleler

yakınlaşması ve Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den uzaklaşması hk. Soy, **a.g.e.**, 43-95. H. Bayram Soy, "II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid", **Türkler**, Cilt 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.25-33.

yakından takip edilmiştir. Türk-Alman iş birliğine karşı Büyük Britanya ve Rusya'nın yakınlaşması dahi söz konusu olmuştur⁹. Pek çok tarihçinin dikkat çektiği üzere Bağdat Demiryolu, bölgede emperyalizm yarışını hızlandırmakla birlikte Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasında da temel argümanlardan birisi haline dönüşmüştür¹⁰.

Uzun süredir *Prusyalı askerî danışmanların* Osmanlı ordusunu modernize etmesi ve dolayısıyla Türk ordusu üzerinde etkisinin olmasının¹¹ yanı sıra

9 Özyüksel, **a.g.e.**, s.xvi. Emiroğlu, Uzmay, **a.g.e.**, s.43; Rathmann, **a.g.e.**, s.62-64,76-79,120-123; Ortaylı, **a.g.e.**, s.22-25. Alperen, a.g.m., s.2-6; 1902 Osmanlı Devleti-Almanya imtiyaz antlaşması sonrası 1905'te Büyük Britanya başta olmak üzere Fransa ve Çarlık Rusya üçgeninde Almanya çevrelenmeye başlamıştır. Almanya, sıkı takipten Çarlık Rusya ile 1911'de yaptığı antlaşma çerçevesinde kurtulmaya çalışmıştır. Anadolu'da Alman demiryollarının Konya hattına uzanmasıyla birlikte Büyük Britanya- Fransa-Çarlık Rusya, Osmanlı Devleti üzerine 1893'ten itibaren yoğun bir baskı oluşturmaya başlamıştır. Özyüksel, **a.g.e.**, s.xviii, 68-83. Anadolu demiryolunun bir devamı olarak Bağdat Demiryolu, Konya'dan Adana'ya, Adana'dan da Halep ve Musul üzerinden Bağdat'a kadar uzanmaktadır. Bu hat daha sonra Bağdat'tan Basra'ya kadar uzatılması planlanmıştır. Bağdat Demiryolu'na Hicaz Demiryolunun da eklenmesi düşünülmüştür. Bağdat Demiryolu, Konya'dan Bağdat'a kadar 1600 km'lik bir hattır. Alperen, a.g.m., s.8. Hiçbir demiryolu projesi, Bağdat Demiryolu'nun uluslararası arenada etkili olduğu kadar büyük bir etki oluşturmamıştır. İnşası tamamlandıkça politik, askerî ve iktisadi karakteri daha fazla ön plana çıkan proje, Büyük Güçler arasında ciddi politik çekişmelere neden olmuş ve Birinci Dünya Savaşı öncesindeki kutuplaşmayı da hızlandırmıştır. Avcı, a.g.m., s.265.

10 Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013, s.365; Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)**, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s.46; Mustafa Sıtkı Bilgin, "The Construction of the Bagdad Railway and Its Impact on Anglo-Turkish Relations, 1902-1913", **OTAM Dergisi**, C 16, S 16, 2004, s.110; Avcı, a.g.m., s.264-265. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Bağdat Demiryolu meselesi hakkında İngiltere ile Almanya arasındaki anlaşmazlıkların çözümü ve antlaşma hakkında bk. H. Bayram Soy, "Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Devleti'ni Parçalamak İçin mi Yapıldı? Savaşın Çıkış Sebeplerine Osmanlı Devleti Bağlamında Yeniden Bir Bakış", ed. Halil Çetin, Lokman Erdemir, **Savaş Tarihi Araştırmaları Uluslararası Kongresi 100. Yılında 1. Dünya Savaşı ve Mirası**, 1. Cilt, 6-8 Kasım 1914, s.27-34, 38-39.

11 Osmanlı ordusunda Alman askerlerin görev alması, III. Selim döneminde Albay von Goetze'nin topçu birliklerini denetlemesiyle başlamış, II. Mahmut zamanında Moltke ile devam etmiştir. 1877-1878 Türk-Rus Savaşı'nda alınan ağır yenilgi, Prusyalı subayların Osmanlı ordusundaki rolünü artırmıştır. II. Abdülhamit döneminde, İngiltere, Fransa ve Rusya'ya karşı denge unsuru olarak 1870'te Fransa'ya karşı üstünlüğünü kanıtlayan Alman ordusuyla yakın ilişkiler kurulmuştur. 1880-1888 arasında Osmanlı-Alman ticari ve siyasi ilişkilerinin zirvede olduğu bu dönemde, askerî iş birliği de geliştirilmiştir. II. Abdülhamit, Mayıs 1880'de Almanya'dan bir kurmay heyeti talep etmiş ve 11 Nisan 1882'de yapılan anlaşma ile Albay Kaehler, Yüzbaşı Kamphövener, Yüzbaşı Von Hobe ve Yüzbaşı Ristow Osmanlı ordusunda reform yapmak üzere göreve başlamıştır. Albay Kaehler, Alman silahlarının Osmanlı ordusuna alınmasında ve 1882'de başlayan reformlarda önemli bir rol oynamıştır. Kaehler'in 1886'daki ölümünün ardından Von der Goltz Paşa misyon şefi olarak atanmış

Alman sermayesinin, demiryolu vasıtasıyla Osmanlı coğrafyasında yayılması hız kazanmıştır. Alman Başbakan Bismarck'ın Şark Meselesi'ne yaklaşımının aksine II. Wilhelm'in 1888'de Alman İmparatoru olmasıyla Almanya'nın Osmanlı politikasında önemli değişimler yaşanmıştır. Haydarpaşa, Berlin-Bağdat Demiryolu'nun en önemli ara istasyonlarından birisi olurken demiryolu projesi, Doğu-Batı'nın bütünleştirildiği ve Alman emperyalizminin somutlaştığı bir yapıya evrilmiştir. Alman çelik rayları; çölleri, dağları, bataklıkları aşp Avrupa'nın (özelde Alman) teknolojisini Asya'ya taşıırken Doğu'nun ipeğini, baharatlarını, madenlerini de Almanya'ya taşıma amacındaydı. Kayser kendisini 300 milyon Müslümanın dostu olarak ilan ederken Büyük Güçler arasında dengenin sağlanması amacıyla II. Abdülhamit'in¹² de güvenilir müttefiki olmuştur. Bu sebepten Almanya ve Osmanlı Devleti, Bağdat Demiryolu Projesini karşılıklı menfaat ilişkisi olarak değerlendirmiştir¹³.

Osmanlı İmparatorluğunda demiryolu, Tanzimat Döneminde başlamış olmakla beraber Duyûn-ı Umumiye'nin kurulmasıyla hız kazanmış¹⁴, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında Almanya'ya verilen imtiyazlarla 1888, 1889, 1892, 1894, 1897 ve 1903'te pek çok demiryolu tamamlanmıştır. 12 Ağustos 1888'de Paris-Viyana-İstanbul Semplon Ekspresi, Sirkeci İstasyonuna törenle ulaşırken¹⁵ Almanya'nın doğuya ulaştığını gösteren bir sembol haline gelmiştir. 24 Eylül 1888'de Osmanlı Devleti'nin çıkarmış olduğu irade ve 4 Ekim 1888'de Alman Dışişleri Bakanının izniyle Deutsche Bank-Osmanlı Devleti

ve Osmanlı ordusunda etkili görevler üstlenmiştir. Naci Yorulmaz, **Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası**, Kronik Kitap, İstanbul 2018, s.117-150; Özyüksel, **a.g.e.**, s.45-48; Alperen, **a.g.m.**, s.3-4,6; Rathmann, **a.g.e.**, s.70-71; Ortaylı, **a.g.e.**, s.28-29,45-49,57-72.

12 1878 Berlin Kongresi, Osmanlı Devleti'nin iç ve dış politikasında önemli değişikliklere neden olmuştur. Osmanlı ekonomisinin 1881'de iflasını açıklaması ve Duyûn-ı Umumiye'de Büyük Güçlerin ekseri hakimiyeti, Alman nüfuzunun Osmanlı Devleti içerisine yerleşmesi için uygun ideolojik ortamı hazırlamıştır. II. Abdülhamit de İngiliz-Fransız ve Rusya bloğu üzerindeki baskısına karşı Alman yanlısı bir politika izlemeye başlamıştır. Armaoğlu, **a.g.e.**, s.46; Berkes, **a.g.e.**, s.365; Ortaylı, **a.g.e.**, s.26-27, 41-45.

13 Quataert, **a.g.e.**, s.122-123; Alperen, **a.g.m.**, s.2-3; Avcı, **a.g.m.**, s.264-265,266-268. Caydırmanın kilit noktası, ittifak kurmaktır temelinde hareket eden II. Abdülhamit'in stratejik öngörüsü, Alman ittifakını sağlam zeminde inşa etmektir. Bu nedenle Osmanlı Devleti ve Almanya arasında askerî, iktisadi ve politik iş birliğinin en önemli aracı, Bağdat Demiryolu olmuştur.

14 Ortaylı, **a.g.e.**, s.22-23; Berkes, **a.g.e.**, s.365.

15 Berkes, **a.g.e.**, s.365.

arasında Haydarpaşa-Ankara Demiryolu (İzmit-Eskişehir-Ankara 486 km) yapım süreci başlamıştır¹⁶. II. Wilhelm'in 18 Ekim 1898'de¹⁷ II. Abdülhamit'i İstanbul'da ziyaretiyle fikirsel temelleri atılan Bağdat Demiryolu projesinin imtiyazı, 16 Ocak 1902'de II. Abdülhamit¹⁸ tarafından Almanlara verilmiştir. Böylece, İngiliz, Rus ve Fransızların oluşturduğu ortak düşmanlık zemininde, Alman-Osmanlı iş birliği temellenmiş ve şekillenmiştir. Alman mühendisler ve Türk işçilerden oluşan ekip, Mayıs 1906'da Haydarpaşa'da yeni ve görkemli bir garın temel atma törenine katılmıştır. Osmanlı Devleti ve Almanya arasında 1908'de Bağdat Demiryolu Antlaşması imzalanırken Alman mühendisler, Toros dağlarında ilk etüt çalışmalarına da başlamıştır¹⁹. Almanya ve Osmanlı Devleti'nin iş birliğiyle yürütülen demiryolu projesi kapsamında, Berlin-Basra Demiryolu'nun önemli bir bağlantı noktası olan Bağdat Demiryolu'nun İstanbul'dan Irak'a kadar ulaşması hedeflenmiştir. Daha yaygın olarak Berlin-Bağdat Demiryolu olarak bilinen bu hattın inşası ve finansmanı bir dönem tıkanmış ancak 1903'te Deutsche Bank, Wiener Banksverein, Schwe-

- 16 Kudret Emiroğlu, Ümit Uzmay, **Demiryolu Ansiklopedisi**, TCDD, Ankara 2012, s.2-9; Kemal Beydilli, "Bağdat Demiryolu", **Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, 4.Cilt, 1988, s.442-444; Özyüksel, **a.g.e.**, s.55-65; Ortaylı, **a.g.e.**, s.73-74,81; 4 Mart 1889'da Anadolu Demiryolları Şirketi (Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie) kurulmuş ve 13 Nisan 1903'te Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) resmi olarak kurulmuştur. Beydilli, **a.g.m.**, s.442-444.
- 17 Kayzer II. Wilhelm 1889'da ilk kez II. Abdülhamit ve dolayısıyla Osmanlı Devleti'ni İstanbul'da ziyaret ettikten 9 yıl sonra 1898'de ikinci kez Osmanlı Devleti'ni ziyaret etmiştir. Ahmet Emin Yalman, **Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye**, çev. Birgen Keşoğlu, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2019, s.46; Peter H. Christensen, **Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure**, Pristone Pte. Ltd., Singapore 2017, p.17; Ortaylı, **a.g.e.**, s.52-56; Özyüksel, **a.g.e.**, s.113; Alperen, **a.g.m.**, s.5-6. II. Wilhelm Filistin gezisindeyken 31 Ekim 1898'de Genel Konsolos Wilhelm Stemrich, Bağdat Demiryolu'nun 500 Milyon Franklık maliyetine karşılık maliyet-kârlılık avantajının olamayacağı yönünde demiryolu projesi yerine Alman Deniz Filosunun geliştirilmesi yönünde olumsuz bir rapor hazırlamıştır. Özyüksel, **a.g.e.**, s.125-131.
- 18 II. Abdülhamit, demiryolları vasıtasıyla Osmanlı Devleti'nin ekonomik kalkınmasının başlayacağı, dağılma sürecinin durdurulabileceği ve Asya'daki toprakların savunulmasının kolaylaşacağını değerlendirmiştir. Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanya'ya verilmesinde *Marschall von Bieberstein*'in 1897'de Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliğine atanmasının önemli bir rolü olmuştur. Almanya'da 1897 yılı Alman emperyalizminin dönüm noktası olarak da değerlendirilir. Özyüksel, **a.g.e.**, s.105-106; Rathmann, **a.g.e.**, s.65-69; Ortaylı, **a.g.e.**, s.44; Berkes, **a.g.e.**, s.365.
- 19 Sean Mcmeekin, **The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid For World Power**, The Belknap Press of Cambridge, Massachusetts 2010, p.1-4; Özyüksel, **a.g.e.**, s.97-98; Rathmann, **a.g.e.**, s.75; Quataert, **a.g.e.**, s.122-123; Alperen, **a.g.m.**, s.6.

izerische ve Osmanlı Bankasının mali desteğiyle proje yeniden canlandırılmıştır. Demiryolu hattının inşası ise Philip Holzman İnşaat Şirketi tarafından üstlenilmiştir²⁰.

II. Birinci Dünya Savaşı'nda Temmuz 1917'ye Kadar Orta Doğu'da Yaşanan Gelişmeler

Büyük Britanya, Bağdat-Berlin Demiryolu hattının İngiliz egemenliğindeki bölgeler üzerinde dolaylı bir baskı kurduğunu ve demiryolunun Orta Doğu'daki mevcut güç dengesini istikrarsız hale getirdiğini fark etmiştir. Bu açıdan Büyük Britanya, Bağdat Demiryolu'nu Almanya'nın bölgedeki yayılmacı politikalarının bir aracı olarak değerlendirmiştir. Birinci Dünya Savaşı esnasında Almanya'nın demiryolu vasıtasıyla Osmanlı coğrafyasında kolayca asker ve askerî malzeme sevk ederek savaşta başarılı olabileceği ve uzun vadede Orta Doğu'da askerî varlık inşa edebilmesine olanak tanıyacağı öngörüsünden yola çıkarak demiryolu, Büyük Britanya tarafından yakından takip edilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat Demiryolu'nun stratejik önemi dikkate alındığında, kronolojik açıdan aşağıdaki askerî hadiseler dikkat çekmektedir. Büyük Britanya, Kanal Cephesi'nde başarı kazanması üzerine Filistin ve Irak cephelerini açarak taarruz üstünlüğünü eline geçirmiştir. Büyük Britanya ordusu, 7-22 Kasım 1914'te Basra Körfezi'ne bir çıkarma gerçekleştirmiştir. 7 Aralık 1915-29 Nisan 1916 tarihleri arasında Kût'ül Amâre'de İngiliz ordusu, büyük kayıplar vererek mağlup olmuş ve bu durum İngiliz ordusu için prestij kaybına neden olmuştur ancak Büyük Britanya, 29 Aralık 1916'da yeniden saldırıya geçerek Türk birliklerinin kuzeye doğru geri çekilmesine neden olmuştur²¹. Osmanlı Devleti'ne karşı başlatılan Arap İsyanı, İngilizlerin Osman-

20 Emiroğlu, Uzmay, **a.g.e.**, s.43-48; Christensen, **a.g.e.**, p.19. Bağdat Demiryolu'nun yapımına 1903 yılında başlanmıştır. Alperen, **a.g.m.**, s.10.

21 **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Cilt: 3, Irak-İran Cephesi, 1914-1918, I. Kısım**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1979, s.70-71,834.;Kemal Arı, **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997, s.77; **Birinci Dünya Harbinde II. Cilt, II. Kısım, Kafkas Cephesi, 2'nci Ordu Harekâtı, 1916-1918**, haz. Reşat Güleken, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978, s.240. 6-7 Kasım 1914'te İngilizler, Basra Körfezi'nin girişindeki Fav Kalesi'ne asker çıkarmıştır. Ardından, 10 Kasım 1914'te 500 kişilik bir birliği Saniye'ye sevk etmiştir. Osmanlı Devleti, 11 Kasım 1914'te İtilaf Devletleri'ne savaş ilan etmiş, ardından 17 Kasım'da Türk ve İngiliz kuvvetleri arasında Kütüzzeyn (Harabe) Muharebesi yaşanmıştı. 19-20 Kasım'da Osmanlı birlikleri Basra'yı boşaltmış, 21 Kasım'da ise İngiliz General Barret'in emriyle şehir resmen işgal edilmişti. Ertesi gün İn-

lı'ya karşı yeni bir cephe açma stratejisinin parçası olmuş ve bu isyan, bölgedeki Osmanlı hâkimiyetinin ciddi şekilde zayıflamasına yol açmıştır. İngiliz istihbaratı, isyanın organizasyonunu ve liderlik yapısını izleyerek, yönlendirerek ve askerî/mali açıdan destekleyerek isyancı güçlerin Osmanlı kuvvetlerine karşı etkinliğini artırmıştır. Yerel güçlerin isyanı, Osmanlı Devleti açısından savaşın gerek bölgesel gerekse genel seyrine yıkıcı bir darbe vurmuştur. Osmanlı Devleti, Almanya'nın savaşın başlarında beklediği "Cihat" etkisinin aksine, ortaya çıkan yeni tehditler karşısında moral açısından büyük bir çöküş yaşamış ve askerî anlamda ağır kayıplara uğramıştır. Askerî ve diplomatik bakımdan Arap İsyanı'nın İngiliz kuvvetlerine savaş alanındaki desteği ise önemli ölçüde olumlu olmuştur. İsyân, İngilizlerin Orta Doğu'daki stratejik pozisyonunu güçlendiren adımlar atmasını sağlarken yeni stratejiler kurmasında kolaylaştırıcı bir atmosfer de oluşturmuştur. Arap İsyanı ile İngiliz kuvvetleri, savaşın yerel güçlerinden faydalanarak çatışmanın farklı boyutlarını daha iyi kavramış ve stratejik karar alma süreçlerinde bu unsurları etkin bir şekilde kullanmıştır. Arap İsyanı, İngilizlere Osmanlı ordusuna karşı yeni bir cepheden taarruz etme imkânı sağlamış ve savaşın gidişatını etkileyen kritik faktörlerden biri olarak değerlendirilmiştir²².

Irak Cephesi'nde diğer önemli bir gelişme ise 11 Mart 1917'de Bağdat'ın İngiliz kuvvetleri tarafından işgal edilmesidir. İngiliz kuvvetleri, Irak Cephesi'nde harekâtlar organize ederek Osmanlı kuvvetlerinin bölgedeki kontrolünü zayıflatmış, Bağdat'ı ele geçirdikten sonra kuzeye yönelmişlerdir. Bahse konu ilerleme ve harekâtlar, İngiliz kuvvetlerinin bölgedeki stratejik konumunu güçlendirmiştir. Osmanlı kuvvetleri²³, savunma hatlarını Irak'ın kuzeyine

giliz ordusu Basra'da ordugâh kurmuş, 5 Şubat 1915'te ise 12. İngiliz Tugayı bölgeye ulaşmıştı. Osmanlı kuvvetleri, 12 Nisan 1915'te Süleyman Askerî Bey komutasında Basra'ya taarruz etmiş, ancak ağır kayıplar vermesi üzerine Kutü'l-Amâre'ye geri çekilmek zorunda kalmıştı. Arı, a.g.e., s.71-72,77-79,105,128; **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi**, Cilt: 3, **Irak-İran Cephesi, 1914-1918, I. Kısım**, s.70-71,79, 83.

22 Bk. Arap İsyanı hakkında. George Antonius, **Arap Uyanışı**, çev. Mehmet Akif Koç, Muhammed Karakuş, Selenge, İstanbul 2021, s.149-171; İsmail Köse, **İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı**, Kronik, İstanbul 2018, s.211-402; M. Derviş Kılınçkaya, **Osmanlı Yönetimindeki Topraklarda Arap Milliyetçiliğinin Doğuşu ve Suriye**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2008, s.85-93.

23 Osmanlı kuvvetleri, 6'ncı Ordu sorumluluğunda 13'üncü ve 18'inci kolordulardan oluşmuştur. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Irak Cephesi, 3'üncü Cilt 1'inci Kısım**, s.79-85; **Birinci Dünya Harbinde II. Cilt, II. Kısım, Kafkas Cephesi, 2'nci Ordu Harekâtı, 1916-1918**, s.308.

çekmiştir²⁴. Bu gelişmeler sonucunda, Bağdat Demiryolu'nun tamamlanması, askerî lojistiğin sürdürülebilirliğini sağlamak açısından temel bir gereklilik olarak görülmüştür. Bağdat Demiryolu'nun en önemli aşamalarından birini teşkil eden Musul Demiryolu'nun tamamlanması hem İtilaf devletleri hem de İttifak devletleri açısından askerî ve lojistik açıdan öneme kazanmıştır. Osmanlı Devleti, bu sebepten demiryolu inşaatının bir an önce tamamlanması için gereken çabayı göstermiştir. Diğer yandan savaşın beklenenden uzun sürmesi ve savaş yorgunluğu, Büyük Güçlerin kırılganlıklarını da ortaya çıkarmıştır. İngiliz askerî yetkilileri ise demiryolu inşasıyla birlikte güzergâh boyunca artması beklenen askerî hareketliliğe odaklanmıştır.

III. Büyük Britanya İstihbarat Raporlarına Göre Birinci Dünya Savaşı Sırasında Bağdat Demiryolu

Bağdat Demiryolu, Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya için sadece bir altyapı projesi değil, aynı zamanda stratejik bir savaş aracı olarak da önemli bir yer tutmuştur. Bu demiryolu, bölgedeki askerî ve lojistik dengeleri değiştirebilecek bir potansiyele sahipti ve Büyük Britanya, bu projeyi Almanya'nın bölgedeki yayılmacı politikalarının bir aracı olarak görmektedir. İngilizler, demiryolu hattının inşası, güzergâhı ve teknik detayları hakkında kapsamlı bir istihbarat toplama süreci başlatarak bu bilgileri savaş stratejilerine entegre etmeye çalışmışlardır. 18 Temmuz 1917 tarihinde Mezopotamya Genel Komutanlığı tarafından Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'na gönderilen X 3248 numaralı gizli telgraf, bu sürecin bir parçası olarak kaydedilen belgelerdendir. Bu telgraf, Bağdat Demiryolu'nun inşası ile ilgili elde edilen bilgilerin ve analizlerin, İngiliz istihbaratının savaşın gidişatını etkileme çabaları açısından ne denli kritik bir rol oynadığını göstermektedir. İstihbarat raporunda,

“1912’de Musul’daki Bağdat Demiryolu’nun Sektör Şefi olan Mösyö Aublé’nin²⁵, Musul’un batısındaki bölgeyi, planlanan demiryolu inşa-

24 **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Irak Cephesi**, s.79-85; **Birinci Dünya Harbinde II. Cilt, II. Kısım, Kafkas Cephesi, 2’nci Ordu Harekâtı, 1916-1918**, s.308. Osmanlı kuvvetleri, Fetha Boğazı-Cebelehamrin Hattı’na çekilmiştir. **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Irak Cephesi**, s.79-85; **Birinci Dünya Harbinde II. Cilt, II. Kısım, Kafkas Cephesi, 2’nci Ordu Harekâtı, 1916-1918**, s.308.

25 Emile Aublé ile ilgili biyografik bir eser tespit edilememiş olmakla birlikte Murat Özyüksel’in *Osmanlı İmparatorluğu’na Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları*

atı hakkında derin bilgiye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Mösyö Aublé, Türkiye ile savaşın patlak vermesinden hemen önce Bağdat'tan ayrıldı. Fransız Hükûmeti'nden Derbisiduş²⁶ ile Musul arasında inşa edilmesi gereken köprülerin sayısı ve büyüklüğü ile oluşum seviyesinin gerekli (kelime eksik) hakkında bir tahmin istenebilir mi? Bu faktörler, Musul'a doğru demiryolu inşasının hızını yakından etkilemektedir" ifadelerine yer verirken ilgili istihbaratın Hindistan'a gönderildiği bildirilmiştir.²⁷

İngiliz Hükûmeti, 1912'de Bağdat Demiryolu şefi olarak görev yapan Mösyö Aublé'ye ulaşmak için Fransız Hükûmetiyle iletişime geçmiş ve Derbisiduş ile Musul arasındaki planlanan demiryolu inşasına dair detaylı bilgi talep etmiştir. Bu adım, Bağdat Demiryolu'nun savaş sürecinde Musul'a ne kadar hızlı ulaşabileceğini tahmin etmeyi amaçlamaktadır. Bu tür tahminler, askerî birliklerin sevkıyatı, lojistik destek sistemlerinin optimizasyonu ve stratejik kararların alınması açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, toplanan bilgilerle eksik enformasyon açığının kapatılması, mevcut bilgilerin doğrulanması ve istihbarat raporlarının güvenilirliğinin artırılması hedeflenmiştir. Bu bilgiler, bölgenin topografik ve stratejik özelliklerine dair derin bir anlayış sağlamaktadır.

Bununla birlikte İngilizler, Osmanlı'nın askerî lojistik kapasitesini değerlendirmek amacıyla Fransız mühendisler ve çeşitli kaynaklardan istihbarat

isimli çalışmasında ve Hacı Sarı'nın *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı İstihdamı, Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)* isimli yüksek lisans tezinde ismine rastlanmıştır. Murat Özyüksel, esere atıfta bulunmuştur. H.Sarı, demiryolu inşa sürecinde Osmanlı'da bulunan yabancılar listesinde yer vermiştir. H.Sarı, listede mesleğini mühendis, milliyetini Fransız, çalıştığı yeri Bağdat, görevi Bağdat Hattı IV. Kısım Şube Müdürü olarak göstermiştir. H.Sarı, Emile Aublé'nin milliyetini Fransız olarak belirtmiştir. Oysa İngiliz istihbarat belgelerinde İsviçreli olduğu ileri sürülmüştür. Özyüksel, **a.g.e.**, s.188; Hacı Sarı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı İstihdamı, Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul 2011, s.124. Ayrıca Bağdat Demiryolu'yla ilgili olarak Emile Aublé'in *Bagdad-Son Chemin De Fer, Son Importance, Son Avenir* (Bağdat: Demiryolu, Önemi, Geleceği) isimli Fransızca yazılmış 1917'de Paris'te yayınlanmış bir kitabı vardır. Özyüksel, **a.g.e.**, s.188.

26 Derbisıyeh/Derbisıyah (Darbasryah), günümüzde Suriye'nin Türkiye sınırında yer alan yerleşim yeridir. Suriye'de Haseke iline bağlı olan *Al-Darbasryah* isimli yerleşim yeridir. Derbisıyeh, Resulayn'ın doğusunda yer alır ve Resulayn'a kuş uçuşu 57 km uzaklıktadır. Derbisıye, Bağdat Demiryolu hattının geçtiği önemli noktalardan biridir.

27 IOR: L/MIL/5/808. No. X 3248. 18th July 1917. Secret. From General Officier Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence.

toplamaya çalışmaktadır. Rapor, İngilizlerin demiryolu güzergâhı ve inşaat hızına ilişkin teknik verileri savaş stratejilerine entegre etme çabalarını ortaya koymasının yanı sıra Fransız Hükûmeti'nin bu süreçte aktif rol alması, elde edilen istihbaratın güvenilirliğini artırmaktadır. Bu tür analizler, istihbaratın yalnızca savaş sahasında değil, aynı zamanda altyapı projeleri ve mühendislik unsurları üzerinden nasıl şekillendirildiğini göstermektedir. Bu durum, enformasyonun mükemmelleştirilmesi olarak özetlenebilir ve hem askerî hem de stratejik planlamalar için kritik bir temel oluşturmaktadır.

19 Ağustos 1917'de saat 20.30'da Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'ndan Mezopotamya Genel Komutanlığı'na 39819 numaralı şifreli telgrafla gönderilen belge, Musul ve civarındaki demiryolu inşaat çalışmalarına ilişkin bir askerî istihbarat raporunu kapsamaktadır. Raporda,

“Midilli'den gelen rapora göre, No. 37483'te bahsedilen firari, mayıs ayında Mardin ve Diyarbakır arasında 10.000 ila 20.000 Hristiyan işçinin demiryolu inşasında çalıştırıldığını söylüyor ve geçen yıl Palu bölgesinde on taburun bir tabura azaltıldığı bir örnek veriyor. Mardin'in batıdan Musul, Diyarbakır ve Bitlis'e gelen iletişim hatlarının kavşağı olduğunu ve batıdan Musul'a giden tüm birliklerin Mardin'den geçtiğini ısrarla belirtiyor. Geçen mayıs ayında Resulayn (Ras el Ain)²⁸ ile Tel Ermen²⁹ arasında 3000 ila 4000 İtilaf esiri tarafından standart hat genişliğinin tamamlandığını ve Mardin'e dar hat ile ulaşıldığını söylüyor. Resulayn'dan Nusaybin (Nisibin)'e³⁰ doğru bir demiryolu olmadığını

28 Resulayn, Türkiye'de Şanlıurfa iline bağlı Ceylanpınar ilçesinin güneydoğusunda Suriye'de bulunan yerleşim yeridir. Suriye'nin kuzeydoğusunda Haseke vilayetinde yer alır. Sezen, **a.g.e.**, s.154. İslahiye-Resulayn Demiryolu 453 km 1911-1914 yılları arasında yapılmıştır. Ortaylı, **a.g.e.**, s.102. Adana'dan güneye, Bağdat'tan kuzeye 1911-1914 yılları arasında aşağıdaki hatlar çalışmaya başlamıştır: Bulgurlu-Ulukışla 38 km (1911), Dorak-Yenice 13 km (1912), Yenice-Mamure 97 km (1912), Radşu-Halep-Trablusşam 203 km (1912), Ulukışla-Karapınar 53 km (1912), Toprakkale-İskenderun 59 km (1913), Bağdat-Sumike 62 km (1914), Trablusşam-Tel Ebiad 100 km (1914), Sumike-Istabolat, Istabolat-Samarra 57 km (1914). Birinci Dünya Savaşı patlak verdiğinde 1715 km *Konya-Bağdat Demiryolu'nun* 887 km tamamlanmıştır. Yapılmadan kalan Toros dağlarındaki 38 km lik yol, Amanos Hattı 100 km ve Samarra-Musul-Tel Ebiad/Tel Abyad Hattı 690 km idi. Rathmann, **a.g.e.**, s.101-102. Emiroğlu, Uzmay, **a.g.e.**, s.9.

29 Tel Ermen ya da Tel Armen, günümüzde Mardin ili Kızıltepe ilçesidir.

30 Nisibin olarak ifade edilen yer, Mardin ili Nusaybin ilçesidir. Tahir Sezen, **Osmanlı Yer Adları**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın No:26, Ankara 2017, s.584.

ve Mardin'den Musul'a uzanan bir hattın başladığını gördüğünü ısrarla belirtiyor. Bu bağlamda, Aublé, Meissner³¹ için Mardin'den Dicle üzerindeki Fişhabur³² (Feishkhabur)'a ve oradan da sol kıyı boyunca Musul, Altun Kurpi ve Kerkük'e giden bir hizalama çalışması yaptı. Mayıs başındaki Derbisiye'deki demiryolu başlığı raporuyla ilgili olarak, Nusaybin'den Cizre (Jezireh) ve Fişhabur'a giden yolların birleştiği yere yakın, Cizre'nin yaklaşık 10 mil güneybatısında Derbajia adında bir yer olduğu not edildi, bk. Cilt IV., Mezopotamya, sayfa 262. Cizre veya Fişhabur'a doğru demiryolu inşası hakkında herhangi bir bilginiz var mı?"

ifadelerine yer verilmiştir³³.

Raporda, bölgede çalışan işçi gücü, inşaat süreci ve stratejik noktalar hakkında ayrıntılı bilgiler sunulmaktadır. Rapor, ayrıca demiryolu hattı ve stratejik bağlantılar bağlamında Mardin'den Musul'a ulaşan hat ve stratejik öneme sahip köprü ve kavşakları ele almıştır. Daha önce belirtilen 37483 numaralı raporda, askerî birliklerin hareketliliği, lojistik-ikmal hatları ve coğrafi-stratejik bilgiler yer almakla birlikte raporun temel bilgileri, Mytilene (Midilli) adlı asker kaçağı bir kişinin ifadelerine dayandırılmaktadır. Raporda, haber elemanı *Mytilene* ile ilgili olarak ayrıntılı bilgi verilmemiştir. İsmi geçen şahsa dayandırılan raporda, iş gücü ve insan kaynakları bakımından bilgiler sunulmuştur.

31 *Heinrich August Meissner* (1862-1940), Osmanlı İmparatorluğu'ndaki demiryolu açısından büyük ölçüde sorumlu Alman mühendis. Osmanlı İmparatorluğuna hizmetlerinden dolayı *Meissner Paşa* (1904) olarak da bilinmektedir. 1886'dan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda yer alan demiryolu projelerinde (Güney Bulgaristan, Antalya, Trakya, Hicaz, Bağdat Demiryolu) mühendis olarak görev almıştır. 1910'da Bağdat Demiryolu'nun Halep kısmını yönettikten sonra Irak kısmında görev almıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Sina-Filistin Cephesinde aynı görevle Cemal Paşa'nın emir ve komutasında görev de yapmıştır. 1940'da İstanbul'da ölmüştür. Heinrich August Meissner, **Deutsche Biographie**, <https://www.deutsche-biographie.de/gnd118641042.html#ndbcontent> (Erişim Tarihi: 22.06.2024). Meissner, 1910'da Bağdat Demiryolu'nun Irak baş mühendisliğine getirilmiştir. Christensen, **a.g.e.**, p.21; Alperen, **a.g.m.**, s.12.

32 Fişhabur (Faysh Khabur/ Feish Khabur); Irak'ın kuzeybatısında Dicle Nehri'nin kıyısında yer alan stratejik bir köydür. Zaho ve Dohuk şehirlerine yakındır. Türkiye'nin Şırnak iline bağlı Silopi ilçesi ve Suriye'nin Haseke ili arasında bir konumda yer almaktadır. Suriye ve Irak sınır kapısı burada bulunmaktadır. Günümüzde Türkiye-Irak-Suriye sınırına çok yakın olması nedeniyle stratejik bir konuma sahiptir.

33 **IOR: L/MIL/5/808. (No: 39819 Cipher). 19 August 1917, 08:30 pm. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officier Commanding, Mesopotamia.**

Mytilene isimli haber elemanı, Mayıs 1917’de Mardin ile Diyarbakır arasında demiryolu inşaatında 10.000 ila 20.000 Hristiyan işçinin çalıştığını belirtmiştir. II. Meşrutiyet ve Balkan Savaşları sonrasında gayrimüslimleri askere almak zorunda kalan İttihat ve Terakki yönetimi, 22 Mart 1914 tarihli Askere Alma Geçici Kanunu ile Birinci Dünya Savaşı’nda *Amele Taburlarını* oluşturmuştur³⁴.

Osmanlı Devleti, İttifak devletleriyle birlikte savaşa girince, imparatorluk genelinde askere alma işlemleri nedeniyle birçok işçi demiryolu inşaatını bırakarak askerî hizmete başlamıştır. Bağdat Demiryolu Şirketi’nin Ağustos 1914’te Adana ve Halep’teki inşaatlarında 11.796 çalışan varken, bir ay sonra bu sayı 1.651’e düşmüştür³⁵. Diğer yandan, Ali Kaşığıuşun *I. Dünya Sava-*

34 Amele taburları, Osmanlı Devleti’nde askerî hizmetten muaf tutulan veya cephede savaşmak yerine geri hizmetlerde çalıştırılan işçi taburları olup, benzer uygulamalar farklı ülkelerde de görülmüştür. Osmanlı’daki amele taburları ağırlıklı olarak gayrimüslimlerden oluşmakla birlikte savaş sırasında düşman birliklerinden ele geçirilen esirler de bu taburlara dâhil edilmiştir. Zirai faaliyetler, yol yapımı, maden ocakları ve demiryolu inşaatı gibi alanlarda çalıştırılan bu taburlar, özellikle Birinci Dünya Savaşı boyunca Bağdat Demiryolu inşasında zorunlu iş gücü olarak kullanılmıştır. Bağdat Demiryolu’nun zorlu inşaat süreçlerinden biri olan Amanos Dağları ve Toros Tünelleri bölgelerinde, amele taburlarında yer alan esirlerden yoğun şekilde faydalanılmıştır. Cengiz Mutlu, **Birinci Dünya Savaşı’nda Amele Taburları**, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2007, s. 44-50; Karagöz, a.g.m., s.381-387,398-399; Emiroğlu, Uzmay, **a.g.e.**, s.13-14. Birinci Dünya Savaşı’nda Osmanlı ordusunda Amele taburlarının 100.000 civarında (1000-1500 kişiden oluşan 90-123 tabur kurulmuştur) olduğu tahmin ediliyor. Amele taburlarının %70’i Osmanlı tebaası, %30’u esirlerden oluşmaktadır. Emiroğlu, Uzmay, **a.g.e.**, s.14; Karagöz, a.g.m., s.382, 410. Erkek nüfusun cephelerde bulunması sebebiyle kadınlar da amele taburu benzer teşkilatlar içerisinde terzi, berber ve diğer zanaatkar görevlerde bulunmuşlardır. Karagöz, a.g.m., s.393-395. Osmanlı demiryollarında cebri iş gücünden faydalanma Birinci Dünya Savaşı’na has bir uygulama değildir. 1904-1908 yıllarında kırsal kesimde yaşayanlar, zorunlu iş gücü ihtiyacının karşılandığı en büyük bölümü oluşturmasının yanı sıra niteliksiz iş gücü olarak ücretli işçiler şirketler tarafından istihdam edilmiştir. Türk, Ermeni, Kürt, Çerkez işçilerin yanı sıra Karadeniz’den demiryolunda işçi olarak çalışan bir kesim olmuştur. Quataert, **a.g.e.**, s.126-127.

35 Quataert, **a.g.e.**, s.127-130; Alperen, a.g.m., s.10. Ağustos 1914’te 12.000 çalışan sayısı Eylül’e kadar 1650 kişiye düşmüştür. McMeekin, **a.g.e.**, s.295. Osmanlı demiryollarında mühendis ve nitelikli iş gücü gibi üst kademe çalışanlar büyük ölçüde yabancılardan oluşuyordu. 1906 istatistiklerine göre, üst düzey yöneticilerin %43’ü Alman, %21’i ise Almanca konuşan Avusturyalı ve İsviçrelilerden meydana geliyordu. Ayrıca, İtalyan taş ve duvar ustaları (%15) gibi diğer yabancılar da demiryollarında çalışmaktaydı. Osmanlı topraklarında yaşayan gayrimüslimler, özellikle Rumlar, nitelikli iş gücü olarak istihdam edilirken, niteliksiz iş gücü olarak Türkler, Ermeniler ve Osmanlı uyruğuna geçenler görev almıştı. 1908’de demiryolu işçi sendikalarını kuran Arhangelos Gavril, Yunan kökenli bir doktordu ve Anadolu hattında sağlık hizmetleri şefi olarak çalışmıştı. İsviçreli Edouard Hugue (Paşa) ise Osmanlı uyruğuna geçerek demiryollarında çeşitli görevler üstlenmiş ve Anadolu Demiryolu’nun yönetimini İsviçre modeline göre düzenlemişti. Orta kademe çalışanların

şı'nda *Esirler Meselesi Üzerine Bir Değerlendirme* isimli çalışmasında, 25 Ekim 1918'de Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan İngiliz esir sayısını 16.583 olarak belirtirken Anadolu'da bulunan esir miktarını 21.506 olarak vermiştir³⁶. Mehmet Akan ise *Posta Malzemelerinin Anlattığı; Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Ankara Esir Kampı* isimli çalışmasında, 9 Ocak 1916'da esir sayısını toplamda 10.628 olarak ifade etmiştir³⁷. Anadolu'da pek çok esir toplama kampları olmasına rağmen Bağdat Demiryolu'na yakın kamplarda (Musul, Toros, Resulayn, Amanos, Şam, Halep, Adana, Tarsus, Bağdat, Cizre, Nusaybin)³⁸ tutulan esir askerlerin demiryolu inşaatında çalıştırılmış olması çok muhtemeldir. Savaş öncesinde demiryollarında çalışanların askere alınması dikkate alındığında, 1917'de İtilaf devletlerine ait esir askerlerin³⁹ büyük bir kısmının demiryolu inşaatında çalıştırıldığı bilgisinin güvenilir olduğu açıktır.

Aynı haber elemanı, 1916 yılında Elâzığ'a bağlı Palu ilçesinde on taburun tek tabura indirildiğini belirterek bunun Osmanlı ordusunun bölgedeki askerî varlığının azaldığını gösterdiğini ve birliklerin başka bir bölgeye kaydırılmış olabileceğiyle ilgili bir strateji olabileceğine dikkat çekmiştir. İstihbarı bil-

yarısı Ermeni ve Rumlardan oluşurken, istasyon ve büro işlerinde görev alıyorlardı. En alt düzeyde ise çalışanların %90'ı Türklerden meydana geliyordu. Quataert, **a.g.e.**, s.127-130, 132-133; McMeekin, **a.g.e.**, s.293-297. Altan Alperen, demiryolu inşaatında 35.000'den fazla işçi oldukça zor ve tehlikeli şartlarda çalıştığını ifade etmiştir. Demiryolu inşaatında İsviçreli, Fransız, İtalyan, Avusturyalı, Rus, Yunan, Levanten, Ermeni, Türk ve Alman işçilerden oluşan kozmopolit bir işçi ordusu görev yapmıştır. Alperen, **a.g.m.**, s.10.

36 Ali Kaşıyüğün'a göre, Osmanlı topraklarındaki toplam esir sayısı 23.500'dür. Anadolu'da ise 15.702'si İngiliz, 4.935'i Rus, 700'ü İtalyan ve 169'u Fransız olmak üzere, toplamda 21.506 İtilaf Devletlerine ait esir bulunmaktadır. Ali Kaşıyüğün "I. Dünya Savaşı'nda Esirler Meselesi Üzerine Bir Değerlendirme", **Tarih ve Gelecek Dergisi**, C 4, S 1, 2018, s.80.

37 Mehmet Akan, "Posta Malzemelerinin Anlattığı; Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Ankara Esir Kampı", **Kebikeç**, C 22, 2006, s.297-298.

38 Mehmet Akan *Posta Malzemelerinin Anlattığı; Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Ankara Esir Kampı* isimli çalışmasında, kamp merkezlerini, Eskişehir, Afyonkarahisar, Ankara, Kocaeli, Bursa, Samatya, Tavşanlı, Kastamonu, Konya, Kırşehir, Kütahya, Manisa, Yozgat, Musul, Toros, Resulayn, Amanos, Sivas, Koçhisar, Zara, Merzifon, Kayseri, Giresun, Şam, Halep, Adana, Tarsus, Bağdat, Cizre, Nusaybin olarak sıralamıştır. Akan, **a.g.m.**, s.297. Resulayn'daki Amele Taburu, 18 Mayıs 1916'da Resulayn Demiryolu hattında, Pozantı Menzil Komutanlığı'nın emriyle Toros İnşaat Hattı Şirketi bünyesinde II. Amele Taburu adıyla demiryolu inşaatında görev yapmıştır. 28 Kasım 1916'da lağvedilen tabur, 14 Kasım 1918'e kadar Bağdat Hattı I. İnşaat Taburu adıyla faaliyetlerini sürdürmüştür. Karagöz, **a.g.m.**, s.396.

39 1916'da IV. Ordu bölgesinde çalışan esirlerinden oluşan inşaat taburu toplam mevcudu, 20.992, 1917'de 20.381'dir. Mevlüt Karagöz, "Birinci Dünya Savaşı'nda IV. Ordu Menzili Amele Taburları", **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, C 15, S 30, 2019, s.389-392.

gi sağlayan şahsın, batıdan doğuya giden tüm birliklerin Mardin'den geçtiği konusunda ısrarlı olduğuna dikkat çekilerek Mardin'in stratejik önemi vurgulanmıştır. Mardin, batıdan Musul, Diyarbakır ve Bitlis'e uzanan iletişim hatlarının kavşağı olarak tanımlanmakta ve batıdan Musul'a giden tüm askerî birliklerin buradan geçtiği ifade edilmektedir. Bu durum, Mardin'in hem lojistik hem de askerî açıdan kritik bir konumda olduğunu göstermektedir. Bu nedenle Mardin'in gerek kara gerekse demiryolu güzergâhı bakımından stratejik bir askerî kavşak noktası olduğu vurgulanmıştır.

Demiryolu inşaatına ilişkin teknik detaylar da raporda yer almakta olup lojistik ve ikmal hatları açısından demiryolu çalışmalarının ilerlemesi ve ikmal kuvveti bağlamında, Resulayn ile Kızıltepe arasında 3.000 ila 4.000 İtilaf esirinin çalıştırılarak standart ölçünün tamamlandığı ve Mardin'e dar hatlı bir demiryolu ulaştırıldığı *Mytilene*'ye dayandırılarak belirtilmesine rağmen *Mytilene*, Büyük Britanya istihbaratının daha önceki bilgilerinin aksine dikkat çekici bir bilgi vermiştir. Resulayn'dan Nusaybin'e gittiği tahmin edilen demiryolu inşaatının devam etmediği, bunun yerine Mardin'den Musul'a yeni bir hattın olduğu üzere kritik bir bilgi vermiştir. Bu bilgi, Osmanlı Devleti'nin demiryolu ağını genişletme stratejisini ortaya koymaktadır. Ayrıca, Cizre ve Fişhabur'a doğru işletilen demiryolu inşaatı hakkında bilgi istenmesi, İngiliz istihbaratının bölgedeki demiryolu faaliyetlerini yakından takip ettiğini ve bu bilgileri askerî stratejilerine entegre etmeye çalıştığını göstermektedir. Bu tür analizler, İngilizlerin Osmanlı'nın lojistik kapasitesini ve demiryolu ağıнын gelişimini anlamaya yönelik çabalarını ortaya koymaktadır.

Raporda, Aublé ve Meissner'ın Mardin'den Fişhabur üzerinden Musul ve Kerkük'e uzanan bir güzergâhı araştırdığı öne sürülmektedir. Mayıs 1917'de Derbisiye'deki demiryolu hattına ilişkin bir rapora atıfta bulunularak, Cizre'nin yaklaşık 16 km güneybatısında, Nusaybin'den Cizre ve Fişhabur'a giden yolların kesişim noktasında Derbajia adlı bir yerin bulunduğu belirtilmiştir. Ancak Derbajia'nın konumu hakkında yeterli bilgiye sahip olunmadığı ima edilmiş ve Mezopotamya (Cilt: IV) kitabının 262. sayfasına bakılması önerilmiştir. Bu bilgiler, İngiliz istihbaratının Osmanlı'nın demiryolu ağıнын askerî lojistik kapasitesini nasıl etkilediğini anlamaya yönelik çabalarını göstermektedir. Cizre ve Fişhabur arasındaki hat ile Derbajia gibi stratejik geçiş noktaları, yalnızca askerî birliklerin hızlı intikali ve ikmal hatlarının kesintisiz işlemesi açısından değil, aynı zamanda bölgedeki stratejik noktaların kontrolü

ve güvenliği bakımından da kritik önem taşımaktadır. Bu veriler, Osmanlı'nın lojistik planlamasına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Bağdat Demiryolu'yla ilgili bir başka raporda;

“(1) 8 Ağustos'ta İsviçre'den bildirildiğine göre, Amanua Decauville Hattı, standart hat genişliğinin nihayetinde alacağı hizalamayı takip etmiyor; eski hat birkaç kısa tünelden geçerken, yeni hat bu tünellerden kaçınıyor. Raporlardaki karışıklık bu nedenle açıklanabilir. (2) Amanos (Amanus) demiryolu inşasından sorumlu İsviçreli Mühendis Morff, birkaç ay önce Zürih'teki ailesine, işin tamamlanmasının ardından kısa süre içinde İsviçre'ye döneceğini bildirmişti, ancak şimdi yeni işler ve planlar nedeniyle ayrılamayacağını yazıyor”

ifadelerine yer verilirken Hindistan, Mısır ve Kafkas Askerî Ajanına gönderildiği ve M.I.1'e bir sureti iletildiği raporun sonuna eklenmiştir.⁴⁰

Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'ndan Mezopotamya Genel Komutanlığı'na 19 Ağustos 1917'de (aynı gün ve saatte) yazılan diğer (39821 numaralı) raporda, iki ana başlık altında istihbarata yer verilmiştir. İlk maddede, *Amanua Decauville*'in⁴¹ demiryolu güzergâhında standart ölçülere uymadığı için yapılmasından vazgeçilen kısa tünellerden bahsetmiş ve daha önce yazılan raporlardaki karışıklığın bu nedenden kaynaklandığı vurgulanmıştır. Bilindiği üzere Decauville Şirketi'nin ray sisteminde en büyük yeniliği, çelik traverslere sabitlenmiş hafif, *dar hatlı rayların*⁴² hazır bölümlerini kullanmış olmasıdır. Decauville İmalat Şirketi'ne yenilik getiren kişi, Amanua'nın oğlu Paul Decauville'dir. Bağdat Demiryolu'nda, 1435mm (4ft 8/1 inç) ray açıklığına sa-

40 IOR: L/MIL/5/808. (No: 39821 Cipher). 19 August 1917, 08:30 pm. Secret. From General Officier Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence. (To India, Egypt, Caucasus Military Agent and Copy to MI 1).

41 Belgede, Amanau Decauville olarak ismi geçen şahıs, *Amand Decauville*'dir ve endüstriyel demiryollarının Fransız öncüsü Decauville şirketinin sahibidir. Martin Lovell, “The Decauville Railway System”, Gaugemaster, Right Lines, <https://www.gaugemasterretail.com/rightlines-article/decauville-railway-system.html> (Erişim Tarihi: 20.06.2024).

42 *Dar Hatlı Demiryolu*, ray açıklığı 1435 mm (4ft 8/1inç) standart hat açıklığından daha dar olan bir demiryoludur. Dar hatlı demiryollarının çoğu 600 mm (1ft 11/5 inç) ile 1067 mm (3ft 6 inç) arasındadır. Dar hatlı demiryolları genellikle inşa edilmesi, işletilmesi standart veya geniş hatlı demiryollarından daha az maliyetlidir. Düşük maliyetli, dar hatlı demiryolları mühendislik tasarrufunun önemli olabileceği dağlık arazi, seyrek nüfuslu bölgelerde kullanılır. C.E. Spooner, **Narrow Gauge Railways**, London 1871, p.2, 70-96.

hip *standart hat genişliğine*⁴³ sahip raylar kullanmıştır. Fransız sanayici Paul Decauville adından esinlenerek *Dekovil* ismi kullanılır. Dekovil, ray aralığı 60 cm ya da daha küçük rayların kullanıldığı küçük demiryolu için kullanılmaktadır.

Bağdat Demiryolu'nun inşasında görev alan Alman şirketinin, Decauville Şirketi tarafından üretilen malzemeleri kullandığı ancak tünellerde standart ray açıklığından vazgeçtiği raporda belirtilmiştir. Alman firmasının tünellerde dar hat genişliğine geçmesinin dört temel nedeni bulunmaktadır. İlk olarak, coğrafi ve jeolojik koşullar bu tercihi zorunlu kılmıştır. Toros ve Amanos dağlarındaki tünel inşaatları yüksek kazı maliyetlerine ve uzun sürelerle neden olduğundan, daha küçük tünel kesitleri gerektiren dar hat kullanımı, maliyetleri azaltarak süreci hızlandırma avantajı sunmuştur. İkinci olarak, maliyet ve lojistik kolaylık sağlama amacı etkili olmuştur. Savaş koşullarında Osmanlı Devleti ve Alman şirketleri kaynakları daha verimli kullanmaya çalışırken, dar hat rayları ve lokomotifleri daha düşük maliyetli olup tedariki de daha kolaydı. Üçüncü neden, askerî ve stratejik faktörlerle ilgilidir. Cephe gerisinde hızlı ve geçici sevkiyat için dar hat sistemleri büyük avantaj sağlarken, özellikle dağlık arazilerde ikmal süreçlerini kolaylaştırmış ve gerektiğinde başka bölgelere taşınabilmiştir. Son olarak, teknik uyum sorunları da dar hat tercihinde etkili olmuştur. Bölgesel ölçekte dar hatlar, mevcut lokomotif ve vagon stoklarıyla daha uyumlu olabilmekteydi. Tüm bu nedenler, tünel inşaatlarında dekovil hattına geçilmesini açıklamaktadır⁴⁴. Büyük Britanya istihbaratının, Bağdat Demiryolu'nun güzergâhı ve inşaa sürecini yakından izlemenin yanı sıra, demiryolunda kullanılan malzeme ve hattın türü gibi teknik detayları da raporlar aracılığıyla takip ettiği tespit edilmiştir.

43 *Standart hat genişliğine sahip raylar*, daha geniş trenlerin ve daha yüksek taşıma kapasitelerinin kullanımına imkân tanır. Bağdat Demiryolu gibi standart hat genişliğine sahip demiryolları, ana ulaşım ve geniş kapsamlı lojistik ağlar için tercih edilir. Fransız demiryolu şirketi Decauville ray açıklığını, ilk önce 400 mm daha sonra 500 mm ve en sonunda 600 mm ölçüsü olarak değiştirmiştir. Bu ölçü birimi askerî mantık çerçevesinde değerlendirilmektedir. Decauville şirketi, ilk defa Fransız ordusu için 1888'de 600 mm kalibreli paleti kullanmıştır. Spooner, *a.g.e.*, s.41-98, 102; Decauville, *Illustrated Catalogue* No.105, London 1905, pp.1-72.

44 McMeekin, *a.g.e.*, s.96,105-108. Bk. mühendislik ve finansman sorunları, dar hat dönüşümünün arkasındaki teknik ve ekonomik gerekçeler hk. Jonathan S. McMurray, *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, Praeger Publishers, 2001, s.120-123.

Diğer yandan *Amanos Tünelinden*⁴⁵ sorumlu *İsviçreli Mühendis Morff*'un birkaç ay önce ailesine kısa sürede döneceğini bildirmesine rağmen şimdi yeni iş ve planlar nedeniyle bölgeden ayrılamayacağını söylemiş olması raporda dikkat çekmektedir. İlgili istihbarat raporunda belirtildiği üzere telgrafların⁴⁶, istihbaratçılar tarafından dinlendiği, ele geçirildiği ya da ilgili kişilerin yakından takip edildiği sonucuna ulaşılabilir. Muhtemelen gizli gönderilen telgraflar, gerek Wassmuss Hadisesi⁴⁷ gibi münferit önemli olaylar neticesinde ya da başka yöntemlerle dinlendiği ve izlendiği anlaşılabılır. Rapor, Osmanlı Devleti'nin Bağdat Demiryolu inşaatı ve mühendislik projeleri hakkında detaylı bilgi toplamasının yanı sıra Osmanlı'nın stratejik hamlelerini ve altyapı projelerini yakından takip ettiğini göstermesi açısından kritik bilgiler vermiştir. 22 Ağustos 1917 tarihli başka bir raporda,

45 *Amanos Tüneli*; Ocak 1917'de tamamlanmasıyla birlikte demiryolu inşaatının en zorlu kısmını oluşturmuştur. Amanos tünelinin içinden dar bir demiryolu hattı geçirilmiştir. Kesinti ve zorluğun yaşandığı *Toros tünellerine*, 70-80 km'lik bitişik bir hat yapılmıştır. Torosları aşan 64 km'lik bir hatta, 44 adet tünel inşa edilmiş ve hat, 1478 m rakımdan geçirilmiştir. Bağdat Demiryolu'nun en büyük mühendislik başarısı, Kilikya geçidi, Toros ve Nur Dağları'nın raylar döşenerek aşılması olmuştur. Pozantı-Adana-Osmaniye-Halep demiryolları kesintili ve tek hatlı bir güzergâhtır. Birinci Savaşı döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda çalışan lokomotif sayısı 280, yolcu vagonu 720, yük vagonu 4500 adet olup yüzde yirmi beşi bakıma muhtaçtır. Hepsi bir araya gelse işlevsel 100 küçük tren meydana getirilebilirdi. Yalman, a.g.e., s.102; Alperen, a.g.m., s.8. *Amanos (Ayrı) Tüneli*, Adana-Fevzipaşa hattı üzerinde bulunan 2263 metre yükseklikte, beş yılda açılmış (19 Temmuz 1915) kesintisiz 4905 metre olan tüneldir. Ayrı Köyü yamacında olması nedeniyle *Ayrı Tüneli* ismi de verilmektedir. Bağdat Demiryolu'nun en zorlu tünellerinden birisidir, açılışı Alman Başmühendisin eşi Fräulein Helga getirilirken adına *Amanus Tunnel 4905m. Durchschlag July 1915* yazısı olan hatıra madalyası basılmıştır. A. Lütfü Balamir, "Adana-Fevzipaşa Hattındaki Ayrı Tünelinin Açılışı İçin Çıkarılan Madalya", S 607, 1976, <https://kentve-demiryolu.com/adana-fevzipasa-hattindaki-ayran-tunelinin-acilisi-icin-cikarilan-madalya/> (Erişim Tarihi: 11.07.2024). Amanos (Ayrı)'da 947 gayrimüslim, Bahçe'de 1037 gayrimüslim ve Kelebek mıntıklarında 1444 gayrimüslim görev almıştır. Karagöz, "Birinci Dünya Savaşı'nda IV. Ordu Menziline Amele Taburları", s.388. Amanos (Ayrı) Tüneli ve istasyonu, Osmaniye'ye bağlı Bahçe ilçesi sınırları içerisinde olup Arıcaklı Köyü'nde yer alan hemzemin istasyondur. Ayrı Tüneli, Bahçe-Nurdağ (Gaziantep) güzergâhında yer alır.

46 Osmanlı topraklarında gizli telsiz ve telgraf merkezleri vasıtasıyla casusluk faaliyeti yapılmaktaydı ve 1914'te *Telsiz Telgraf Vasıtasıyla Casusluk, Gizli Bulunan Telsiz ve telgraf Teçhizatını Keşfe Hadım Rehber* çıkarılarak Osmanlı Devleti'ne karşı casusluk faaliyetinde bulunanları tespit etmeye çalışılmıştır. Bozkurt, a.g.m., s.16.

47 *Wilhelm Wassmuss* Alman bir casus olarak, Birinci Dünya Savaşında İran bölgesinde Büyük Britanya'ya karşı bazı isyanlar tertip etmiştir. Wassmuss, Mart 1915'te İran'ın Şiraz yakınlarında İngilizlerin müttefiki Hayat Davudi'ye esir düşmüş olsa da çok kısa sürede kurtulmuştur. Ancak Alman istihbaratının kendi arasında kullandığı diplomatik kod kitabı, İngilizlerin eline geçmiştir. "Ayât-Dâvüdi", *Encyclopaedia Iranica*, <https://www.iranicaonline.org/articles/hayat-dawudi> (Erişim Tarihi: 11.06.2024).

“Mardin, Tel Halaf (Tel Helef)⁴⁸, Amude (Amudieh)⁴⁹, Nusaybin, Fişhabur (Dicle’nin Musul tarafındaki sol yakası), Erbil, Kerkük ve Deli Abbas⁵⁰ üzerinden Diyarbakır’dan Bağdat’a yapılan güzergâhın, Aublé tarafından 1914’te Meissner Paşa için araştırıldığı belirtilmiştir. Meissner’in Aublé’nin çalışmalarını almadığına inanılmakla birlikte, yukarıda bahsedildiği üzere bu güzergâh Almanlar tarafından biliniyor ve Oppenheim’in⁵¹ 1893 tarihli haritasında da yer alıyor. Aublé’nin raporunun bir kopyası alınmış ve bazı yerlerde Oppenheim’in çalışmalarına dayandığı, dolayısıyla tam olarak doğru olmadığı görülmüştür. Aublé’ye göre güzergâh şu şekilde açıklanmıştır: Mardin’den Deyrun’a⁵² (Maunsell⁵³ 25. sayfadaki Deirun Ağa?) kadar ilk 100 kilometre kolay,

48 Tel Halaf (Tel’ül Halif), Türkiye-Suriye sınırında Ceylanpınar ilçesinin güney istikametinde bulunan yerleşim yeridir. Suriye’nin Haseke iline bağlıdır.

49 Amude, Türkiye-Suriye sınırında Mardin’in Ambar köyü karşısındaki yerleşim yeridir. Suriye’nin Haseke iline bağlı bir kasabadır. Amude’ye yakın yerleşim yerleri, Kamışlı, Derik ve Resulayn’dır.

50 Günümüzde Deli Abbas ismiyle Irak sınırlarında olan yerleşim, Erbil ve Kerkük’ten sonra Irak’ın güneyindeki yerleşim yeridir. Bakuba’nın 50 km ve Bağdat’ın 115 km kuzeydoğusu olan yerleşim yeridir.

51 Max (Freiherr) von Oppenheim (1860-1946); Alman avukat, diplomat, ilkçağ tarihçisi, arkeolog ve casustur. M. Oppenheim, 1899’da Suriye’de bulunan Tel-Halef harabelerini keşfetmiş ve kazılarda bulunmuştur. Alman hükûmeti adına Birinci Dünya Savaşı’nda Müslümanları ayaklandırmak için casusluk görevinde bulunmuştur. Grenzgänger zwischen Orient und Okzident: Max von Oppenheim (1860–1946), <https://max-von-oppenheim.foundation/max-von-oppenheim/biografie/> (Erişim Tarihi: 11.05.2024).

52 Deyrun ya da Derun, günümüzde Diyarbakır ili Silvan ilçesi Dutveren ya da Yeşilköy isimli köydür. Sezen, a.g.e., s.216, 232. Belgede *Deyrun* ya da *Deirun Ağa* olarak geçmiştir.

53 Francis Richard Maunsell (1861-1936), Orta Doğu’da aktif olarak görev yapmış İngiliz diplomat, arkeolog, haritacı, subay ve istihbarat görevlisidir. Mezopotamya, İran, Türkiye ve Suriye bölgelerini dolaşarak bölgeye dair insan unsuru ve coğrafi bilgiler toplamıştır. 1905’e kadar Osmanlı Devleti’nde kaldı ve arazi ölçümleri yaparak harita üzerine çalışmalar yaptı. 1907-1910 yılları arasında Londra’da istihbarat üzerine çalışmalarına devam etti. 1914’te, Birinci Dünya Savaşı başladığında, askerî istihbarat danışmanı olarak coğrafi istihbaratın Askerî İstihbarat sorumlusu olarak Mİ2’de danışmanlık yaptı. İstanbul’da görev yapan İngiliz askerî ataşelerinden Francis Richard Maunsell, yaptığı araştırmalar neticesinde *Reconnaissance of Syria from the Coast Eastwards* (Doğu Kıyılarından Suriye’nin Keşfi) isimli rapor hazırlamıştır. İlgili rapor, İngiliz Genelkurmayı tarafından yayınlanmıştır. İngiltere’nin İstanbul elçiliği başta olmak üzere Osmanlı Devleti’nin stratejik noktalarında bulunan kırk beş konsolosluk/başkonsoloslugu istihbarat servisi olarak çalışmakta ve bilhassa arkeoloji heyetleri, istihbarat açısından İngilizlere büyük katkı sağlamaktadır. Osmanlı coğrafyasından istihbarat elde etme noktasında İngilizlerin Mısır’daki istihbarat şubeleri de önemli bir göreve üstlenmiştir. Maunsell, Francis Richard (14 Şubat 1861-1936), https://www.geographicus.com/P/ctgy&Category_Code=maunsellfrancisrichard (Erişim

Deyrun'dan Fişhabur'a kadar 60 kilometre orta derecede zordur. Bu bölümde, Terbagha adlı istasyon, Mezopotamya cilt IV'te (Deyrun ve Terbagha, Stielers Atlası'nda gösterilmektedir) yer alan Derbajia'ya yakın bir konumda önerilmiştir. Fişhabur'dan Dohuk'a⁵⁴ kadar olan 70 kilometre zordur, ancak Dohuk'tan Dicle'ye, Musul'un aşağısına kadar olan kısım orta derecede kolaydır. Diyarbakır ve Büyük Zap bölgesinde inşaat için taş, kalker, balast ve kum bol miktarda mevcuttur. Mardin, Nusaybin, Fişhabur ve Musul için depo önerilen travers miktarları sırasıyla 36.400, 117.000, 188.000 ve 117.000'dir. Bu traversler, Tur Abdin Dağları'ndan⁵⁵ (Mardin ve Nusaybin için) ve Bohtan-Bitlis⁵⁶ bölgesinden (Fişhabur ve Musul için) akıntı yönünde taşınmıştır. Ain Sere'nin⁵⁷ güneyinde, Jerahi Su ve Seruja yakınlarındaki Amude ile Nusaybin'deki köprülerin gerekli 50 fit açıklığın üzerindeki detayları eksik kalmıştır (Maunsell sayfası 25?). Fişhabur'un 7 kilometre kuzeyinde, Dicle üzerinde Fişhabur'da ve Fişhabur'un 15 kilometre güneydoğusunda, Dohuk'un 5 kilometre güneybatısında, Dicle'nin dirseğine yakın üç köprü bulunurken, Musul'un yaklaşık 45 kilometre kuzeybatısında, Butak ve diğer kolların birleştiği yer olan Dicle üzerinde, toplamda on iki köprü bulunmaktadır. Aublé'ye göre Zaho⁵⁸ yakınlarındaki dağlarda bol miktarda ve kaliteli bir kömür kaynağı vardır.”

Ayrıca raporun, Hindistan'a tekrarlandığı ve MI.1'e kopyalandığı belirtilmiştir⁵⁹.

Tarihi:27.07.2024); Bozkurt, a.g.m., s.18. İstihbarat raporunu kaleme alan İngiliz askerî istihbaratçının, F. R. Maunsell'in *Reconnaissance of Syria from the Coast Eastwards* adlı eserine başvurmuş olabileceği değerlendirilmektedir.

54 Duhok, günümüzde Irak'ın kuzeyinde 500.000 nüfuslu şehirdir. Musul'un kuzeyinde kalan Duhok, Fişhabur'a 71 km'dir.

55 Tur Abdin, Süryanice olup Kulların Dağları anlamına gelir. Midyat ve çevresinin içine alan tepelik bölgeye verilen isimdir.

56 Uluçay (Botan) Çayı ve Bitlis yöresi. Uluçay, Mardin'in doğusundan geçen Dicle Nehri'nin bir koludur.

57 Ayn El Arab, Suriye'nin kuzeyinde Halep vilayetinin doğusunda yer alır ve Türkiye'nin Şanlıurfa ilinin Suruç ilçesiyle sınır komşusudur. Belgede, Ayn Sere olarak belirtilen yer günümüzde Türkiye-Suriye sınırında yer alan ve Suriye topraklarında olan Ayn El Arab yerleşim yeridir. Türkiye'de Mürşitpınar Sınır Kapısı'nın bulunduğu yerdir.

58 Zaho, Irak'ın kuzeyinde Musul yolu üzerinde Habur Sınır Kapısı'na yakın bir şehirdir.

59 IOR: L/MIL/5/808. (No: 39951, Cipher). 22 August 1917, 02:30 pm. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officer Commanding, Mesopotamia (Repeated to India and Copy to MI).

22 Ağustos 1917 tarihinde, saat 14.30'da Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı tarafından Mezopotamya Genel Subay Komutanlığı'na gizli ibareli ve 39951 (X 3248) numaralı bir istihbarat belgesi gönderilmiş olup bu belgede Diyarbakır-Bağdat Demiryolu hattının hizalanmasına⁶⁰ ilişkin yer isimleri, teknik detaylar ve Bağdat Demiryolu'nun Diyarbakır'dan Bağdat'a uzanan muhtemel güzergâhı hakkında istihbarî bilgiler özetlenmiştir⁶¹. Özellikle Mardin, Tel Halaf, Amude, Nusaybin, Fişhabur, Erbil, Kerkük ve Deli Abbas üzerinden ilerleyen bir hat ele alınmaktadır. Raporda, bu güzergâhın Aublé tarafından 1914 yılında Meissner Paşa için araştırıldığı belirtilmektedir. Ancak, Meissner'ın Aublé'nin çalışmasını dikkate almadığı iddia edilmekle birlikte, bu güzergâhın Almanlar tarafından bilindiği ve Oppenheim'in 1893 tarihli haritasında da gösterildiği vurgulanmaktadır. Bu durum, İngiliz istihbaratının yalnızca Aublé ve Meissner Paşa'nın çalışmalarından değil, aynı zamanda 1893 tarihli Max von Oppenheim'in haritasından da haberdar olduğunu ortaya koymaktadır.

Demiryolunun en temel altyapı problematiğini oluşturan hizalama hakkında bilgiler Aublé'ye göre verilmiştir. Raporda, Mardin'den Deyrun'a 100 km mesafe inşaatın kolay bir şekilde yapıldığı, inşa faaliyetlerinin Deyrun'dan

60 Demiryolu hizalaması (alignman), hattın yatay ve dikey olarak konumlandırılması sürecidir ve mühendislik hesaplamaları ile arazi çalışmalarını gerektirir. Doğru hizalama, trenlerin güvenli, verimli ve konforlu hareket etmesini sağlar. Hizalama üç temel faktöre dayanır. *Yatay hizalama*: Rayların yeryüzü üzerindeki güzergâhını belirler, dönüşlerin ve virajların uygun şekilde tasarlanmasını sağlar. *Dikey hizalama*: Rayların yüksekliğini belirleyerek eğim ve yükseklik değişimlerini düzenler. *Eğim ve kıvrımlar*: Rayların eğim açılarının güvenli seyir için optimize edilmesini kapsar. Bu süreç, demiryolu altyapısının temel unsurlarından biridir ve hattın uzun ömürlü ve güvenli olmasını sağlar. Satish Chandra, M.M. Agarwal, **Railway Engineering**, Oxford University Press, India, 2013, p.39-45, 242-248.

61 Demiryolu inşasında en önemli husus, güzergâhın ayrıntılı şekilde belirlenmesidir. Bu amaçla 1/5000 veya 1/1000 ölçekli haritalar hazırlanmıştır. İstasyonlar, yaklaşık 20 km aralıklarla konumlandırılmış olup, ray uzunluğu ana hatlarda 40 m, tali hatlarda 30 m olarak belirlenmiştir. Osmanlı-Almanya antlaşmaları doğrultusunda köprüler standartlara uygun inşa edilmiş, tek hatlı tren yolları için köprü genişliği 4.50 m, yüksekliği ise en az 4.30 m olarak belirlenmiştir. Raylar arasındaki mesafe 1.44-1.45 m olup, demiryolunun dış kısmı ile balast üst seviyesi arasındaki mesafe 1 m'dir. İnşaat sürecinde önce tesviye kumu dö-külerek birinci tabaka balast oluşturulur, ardından 0.20 x 0.13 x 1.80 m ebadındaki tahta traversler yerleştirilir. Traversler, raylara vidalarla bağlanırken, bağlantı noktalarına yastık levhalar eklenir. Traversler arası mesafe 0.706 m olarak belirlenmiş olup, raylar döşendikten sonra ikinci ve üçüncü tabaka balast eklenerek yolun tesviyesi tamamlanır ve balast 30 cm yükseltilir. Esin Kâhya, "Türkiye'de İlk Demiryolları", **Belleten**, C 52, S 202, 1988, <https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur> (Erişim Tarihi: 21.06.2024).

Fişhabur'a orta zorlukta olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca Irak sınırları içerisinde yer alan ve Derbijia'ya yakın bir konumda Terbagha isimli bir istasyona dikkat çekilmiştir. Fişhabur'dan Dohuk'a kadar olan demiryolu inşaatının sol tarafında 70 kilometrelik bir mesafenin zorlu olduğu ancak Dohuk'tan Musul'un güneyindeki Dicle'ye kadar olan bölgenin inşaat açısından orta derecede kolay olduğu ifade edilmiştir. Bu tarz teknik bilgiler, inşaatın hızıyla ilgili önemli ipuçları verebilmektedir. Aslında 1917 yılı demiryolu inşaatına ait İngiliz istihbarat belgelerinin temel argümanı ya da amacı, demiryolu inşaatının hızıyla ilgili, yani Bağdat'a ne zaman ulaşabileceğiyle ilgili endişeden kaynaklanmaktadır. Diyarbakır ve Büyük Zap (Çığlı Suyu) nehrinde ise inşaat taşı, kalker, balast ve kum gibi demiryolu inşaatında kullanılan malzemelerin bol miktarda bulunduğu ve demiryolu inşaatına yakın coğrafyadan sağlanabileceğine vurgu yapılmıştır. Malzeme bilgisi de yine demiryolunun kısa sürede tamamlanabileceğiyle ilgili bilgi vermektedir. Mardin'de 36.400, Nusaybin'de 117.000, Fişhabur'da 188.000, Musul'da 117.000 travers için depo yapılması önerildiği, Mardin ve Nusaybin için Tur Abdin Dağları'ndan, Fişhabur ve Musul için Uluçay (Botan)-Bitlis bölgesinden gelen traverslerin akıntı yönünde yüzdürüldüğü belirtilmiştir. İlgili istihbaratın edinilebilmesi için görülmüş ya da telgrafların dinlenmiş olabileceği hususunu akla getirmektedir. Ayn El Arap'ın (Ayn Sere) güneyinde Jerahi Su, Seruja yakınlarındaki Amude ve Nusaybin'de inşa edilen köprülerde gerekli olan 15 metre açıklığın bilgisine erişilemediği ya da ayrıntılı bilgi olmadığı belirtilmiştir. Fişhabur'un 7 kilometre kuzeyinde, Dicle Nehri üzerinde Fişhabur'da, Fişhabur'un 15 kilometre güneydoğusunda, Dohuk'un 5 kilometre güneybatısında, Dicle'nin dirseğine yakın üç köprü ve Musul'un yaklaşık 45 kilometre kuzeybatısında, Butak ve diğer kolların birleştiği noktada Dicle üzerinde olmak üzere, toplamda on iki köprünün inşa edilmesinin planlandığı bildirilmiştir. Aublé'ye göre, Zaho yakınlarındaki dağlarda çok fazla ve iyi kalitede kömür kaynağının olduğuna dikkat çekilmiştir.

22 Ağustos 1917 tarihli İngiliz istihbarat raporu, Osmanlı-Alman iş birliğiyle Mezopotamya bölgesinde planlanan demiryolu hatlarına dair kritik bilgiler içermektedir. Söz konusu güzergâh, Mardin'den başlayarak Tel Helef, Amude, Nusaybin, Fişhabur, Erbil, Kerkük ve Deli Abbas üzerinden Bağdat'a uzanan stratejik bir hat olarak belirlenmiştir. Bahse konu demiryolu hattının lojistik kapasitesi ve inşa edilebilirliği, Osmanlı Devleti'nin Mezopotamya'daki

askerî varlığını genişletme ve derinleştirme potansiyelini artıracak bir unsur olarak değerlendirilebilir. Bu noktada, İngiliz istihbaratının söz konusu projeye yönelik sahip olduğu bilgiler, bölgedeki askerî harekâtın gidişatını doğrudan etkileyebilecek stratejik avantajlar sağlamaktadır. Öncelikle, İngilizler Osmanlı ve Almanların ulaşım altyapısını nasıl şekillendirmeye çalıştığını öğrenerek, ilerleyen süreçte bu hatları sekteye uğratma veya kontrol altına alma fırsatı elde etmiştir. Demiryolları, Osmanlı ordusunun askerî seviyat ve lojistik ikmal kapasitesini artırma potansiyeline sahip olduğundan, bu hatların engellenmesi veya zarar görmesi Osmanlı'nın harekât gücünü doğrudan zayıflatabilirdi. Bununla birlikte, İngiliz istihbaratı, demiryolunun geçtiği güzergâhın arazi koşulları, köprü inşaatı gereksinimleri ve inşaat malzemele-
rinin bulunabilirliği gibi unsurlar üzerine de ayrıntılı bilgiye ulaşmıştır. Belge, bölgede kalker, balast, kum ve kömür gibi inşaat malzemelerinin bolluğunu vurgulamakta ve demiryolu traversleri için belirlenen kaynak noktalarını ortaya koymaktadır. Bu kaynakların mevcudiyeti, Osmanlı'nın bölgedeki lojistik kapasitesini güçlendirme potansiyeline işaret ederken aynı zamanda İngilizlere, bu projeyi sekteye uğratmak için hangi stratejik bölgeleri hedef almaları gerektiği konusunda önemli bilgiler sağlamıştır.

Sonuç olarak, İngilizler tarafından elde edilen bu istihbarat, Osmanlı-Alman iş birliğinin bölgedeki askerî ve lojistik gücünü artırma potansiyelini ortaya koyarken, aynı zamanda bu projeyi engellemek için müdahale edilebilecek noktaları belirleme fırsatı sunmuştur. İngilizlerin bölgeyi daha iyi anlaması, harekât planlarını buna göre şekillendirmesi ve Osmanlı'nın lojistik hatlarına karşı önlemler alması, savaşın stratejik dengelerini kendi lehlerine çevirme ihtimalini güçlendirmiştir. Dolayısıyla, bu belge sadece bir bilgi aktarımı değil, aynı zamanda İngilizlerin bölgedeki askerî-stratejik üstünlüğü sağlama noktasında nasıl hareket edebileceğine dair kritik bir analiz kaynağıdır. Bu bağlamda, belge yalnızca mevcut durum hakkında bilgi sağlamakla kalmayıp, Birinci Dünya Savaşı sırasında askerî operasyonların başarısını belirleyen lojistik ve inşaat unsurlarının kritik rolünü de ortaya koymaktadır. İngilizler hem güzergâhın teknik detaylarını hem de inşaat sürecinde kullanılan malzemeleri ve doğal kaynakları analiz ederek, Osmanlı'nın demiryolu taşımacılığına dayalı askerî lojistik gücünü anlamaya çalışmıştır. Özellikle köprüler, istasyonlar, doğal kaynaklar ve zorluklar üzerine yapılan tespitler, İngiltere'nin bölgedeki operasyonları açısından kritik bir istihbarat sağlamaktadır.

22 Ağustos 1917 Saat 14.30 tarihli Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'ndan Mezopotamya Genel Subay Komutanlığı'na 39952 numaralı gizli ibareli gönderilen bir başka raporda;

1. “Cenevre’den 8 Ağustos tarihli bir rapora göre, Bağdat Demiryolu, Nusaybin’in 40 ila 50 km doğusundaki bir noktaya ulaşmıştı ve Suriye’den gelen yeni bilgilere göre hattın sonbahardan önce Musul’a ulaşması bekleniyordu (Sic.). Bu süreçte, Toros ve Amanos tünellerinden büyük miktarda ağır malzeme, standart ölçüde lokomotifler de dahil olmak üzere taşınıyordu (Tarih istendi). Kahire, güvenilir bir kaynaktan (muhtemelen Halep’te) alınan bilgiye göre, Mardin’in 35 km doğusuna ulaşan Musul demiryolunda 40.000 kişinin çalıştığını, ilk olarak Adana’dan trenle ağustos ayının (Rapor tarihi, 19 Ağustos) ilk haftasında Halep’e ulaşıldığını bildirdi. Ayrıca, İsviçre’den 15 Ağustos tarihli bir rapora göre, 20 ila 30 vagon çimento İstanbul’a ulaşmış ve Anadolu’ya gönderilmiştir.
2. Mithylene, Kafkasya’dan kaçan bir Rum’un ifadesine dayanarak (tarih belirtilmemiş, ancak 24 Temmuz tarihli Syra’dan gelen haber) 500 Alman kamyonunun Mardin’de, 250’sinin Musul’da ve 250’sinin de Diyarbakır’da tam depo benzinle bulunduğunu aktarmaktadır. Ayrıca, Binns, 15 Ağustos’ta 20.000 teneke petrol, 3 vagon benzin ve 16 vagon kömürün kısa süre önce İstanbul’a ulaştığını bildirmiştir.
3. 20 Haziran’da Kudüs’ten ayrılan Amerikalı, Kelebek (Gelebek)’te (Tarsus tünelinin Asya ucunda) bir Alman ve Avusturya otomobil istasyonu bulunduğunu ve burada 15 ile 20 kamyon gördüğünü, Pozanti’ya giderken ise 15-20 kamyonla karşılaştığını bildirdi. 4-5 Temmuz’da, 24 saatlik bir süre boyunca, Mamure (Marmoure)’de (Amanos ile Adana arasında) gece geçmiş olabilecek bir trene ek olarak, gündüz saatlerinde 50. Tümen birlikleriyle birlikte doğruya doğru ilerleyen 5-6 tren gözlemlendi. Hasanbeyli⁶² ile İslâhiye (tüneller) ve Mamure arasında ise 30-40 kamyon park etmiş ve atları iyi durumda olan 300 donanımlı Türk süvarisinin Halep’e doğru “ha-

62 Hasanbeyli, Osmaniye’ye bağlı ilçedir. Osmaniye’nin doğusunda 35 km mesafede yer alır. Sezen, **a.g.e.**, s.333. Hasanbeyli’den Bağdat Demiryolu tren hattı geçmemektedir. Hasanbeyli yerleşim yerine yakın batıdan doğruya Toprakkale-Osmaniye-Mamure-Bahçe-İslâhiye güzergâhında devam etmektedir.

İNGİLİZ İSTİHBARAT RAPORLARINDA BERLİN-BAĞDAT DEMİRYOLU
(TEMMUZ-AĞUSTOS 1917)

reket ettiği” görüldü. Amerikalı ayrıca, 14-24 Temmuz arasında İstanbul’da çelik miğferli Türk askerlerini gözlemlediğini bildirmiştir (39563 numaralı belgeye bakınız).

4. Kahire, birinci paragrafta bahsedilen aynı kaynağa dayanarak, 2 Temmuz’da dört taburun Halep’ten Musul’a hareket ettiğini bildirmektedir. 19. Tümen, 22. Tümen (sic.), 50. Tümen ve 156. Alay’a (? taslağı) bağlı yaklaşık 9000 askerin ağustos ayı başlarında batıdan geldiği ve muhtemelen Abdul Kerim Paşa’nın komutasında olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, 5 Ağustos’ta 2. Ordu’ya bağlı 51. Alay’ın bölgeye ulaştığı kaydedilmiştir. Not: Kahire, yukarıdaki tanımlamaları temkinli bir şekilde aktarmakla birlikte, eski itibari sayıların yeniden gündeme gelme ihtimalini de göz ardı etmemektedir.”

ifadeleri geçmektedir⁶³.

Raporda, Cenevre ve Kahire’den gelen çeşitli raporlar doğrultusunda belirli tarih ve coğrafi noktalara atıfta bulunarak Bağdat Demiryolu inşaatı, taşımacılığı hakkında güncel bir istihbarat bilgisi verilmiştir. Rapor; demiryolunun coğrafi ilerlemesi, taşınan malzeme ve iş gücü gibi unsurlar üzerinden Osmanlı askerî ve lojistik durumunun kapsamlı bilgisini vermektedir. Bağdat Demiryolu hattının ilerleyişi, tümen ya da alayların hareketleri, kaynakların tahsisi ve Osmanlı askerî güçlerinin Müttefik devletlerin ilerlemelerine karşı pozisyonlarını güçlendirmek için yaptığı çabalara dikkat çekmektedir.

İlk maddede, raporun çok merkezli bilgi akışı dikkat çekicidir. Farklı (Cenevre ve Kahire merkezli) kaynaklardan gelen bilgiler, istihbaratın doğruluğunu ve güvenilirliğini artırır. Kaynakların çeşitliliği, bilgilerin çapraz doğrulama yapılmasına olanak tanır. Herhangi bir bilginin doğruluğunun teyit edilmesini olanaklı hale getirir ve istihbarat belgesinin güvenilirliğini artırır. Raporda, *Suriye’den yeni gelenler* (kim ya da kimler oldukları belirtilmemiş), *güvenilir kaynak görünüşte Halep’te* ifadeleriyle istihbaratın çok merkezli teyit edildiği ve görüş alışverişinde bulunulduğunu ortaya çıkarmaktadır. *Güvenilir bir kaynak görünüşte Halep’te* ifadesiyle her iki tarafında bildiği ancak kimliğinin ifşa edilmediği haber elemanına gönderme yapılmaktadır. Çalışmada yer veri-

63 IOR: L/MIL/5/808. (No: 39952 Cipher). 22 August 1917. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officer Commanding, Mesopotamia.

len pek çok İngiliz istihbarat belgesinden anlaşılabacağı üzere Cenevre⁶⁴, İngiliz istihbarat ekibinin Bağdat Demiryolu hakkında edindiği bilgilerin önemli bir ayağı olduğudur.

8 Ağustos tarihli Cenevre raporuna göre Suriye'den yeni gelenlerin ifade ettiği üzere Bağdat Demiryolu hattının Nusaybin'in 40-50 km doğusuna ulaştığı ve birkaç ay içerisinde Musul'a ulaşacağı yönündedir. Bu bilgi, Bağdat Demiryolu'nun durumu hakkında detaylı bir bilgi sunmakla beraber inşaatın hızlı ve aktif bir biçimde batıdan doğu istikametine belirlenen hedeflere zamanında ulaşmak üzere ilerlediğini göstermektedir. Hattın, sonbahardan önce Musul'a ulaşabilme beklentisi, Müttefik güçlerin bölgedeki stratejik hamlelerini planlaması için yeterli zaman vermektedir. Demiryolunun Bağdat güzergâhı üzerinde Musul gibi stratejik bir merkeze ulaşmasının, bölgedeki askerî ve ekonomik kontrolü doğrudan etkileme potansiyelinin yanı sıra operasyonel planlama ve askerî stratejilerin belirlenmesinde de önemli bir rol oynayacağı değerlendirilmiştir.

Toros ve Amanos tünellerinden (Kilikya Kapısı'ndan), büyük miktarda nitelikli ağır malzeme taşındığı ve ilgili bilgi için tam *tarih istendiği* rapor edilmiştir. Nitelikli ağır malzemenin içeriği belirtilmemiş olması, ilgili istihbarı bilginin uzaktan görülmüş olma olasılığını artırmaktadır. Telgraf dinlemesinde edinilmiş bir istihbarat olsaydı belgede malzemenin niteliği açık biçimde yazılırdı. Bununla beraber büyük ölçekli bir lojistik operasyonun yürütüldüğü ve demiryolu inşaatı için gerekli kaynakların tedarik edildiğine de işaret edilmektedir. Standart ölçülerde lokomotiflerin kullanılması, demiryolu altyapısının modern ve yüksek kapasiteli taşımacılığa elverişli olduğuna işaret etmektedir. Bu tür veriler, lojistik operasyonların planlanması ve düşman ikmal hatlarının hedef alınması açısından stratejik önem taşımaktadır. Kahire'den gelen bilgilere göre, Mardin'in 35 km doğusuna ulaşan Musul Demiryolu hattında 40.000 kişinin çalıştığı tespit edilmiş olup, bu durum projenin büyük ölçekli ve emek yoğun bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan, sevk edilen malzemenin Halep'e ulaşmış olması, demiryolunun kuzeydeki kritik bir lojistik merkezle bağlantısını güçlendirdiğini ve bu merkez üzerinden yürütülen operasyonların kapsamını genişlettiğini göstermektedir.

64 Bağdat'taki Hannani Ticarethanesi'nin, Cenevre'deki Jibler Ticarethanesi'yle gerçekleştirdiği yazışmaların İngiliz istihbaratı adına yürütüldüğü tespit edilmiş ve Osmanlı Devleti tarafından bu konuda bir soruşturma başlatılmıştır. Bozkurt, a.g.m., s.18.

15 Ağustos tarihli Cenevre raporunda ifade edildiği üzere muhtemelen Almanya'dan yola çıkan bahse konu vagon bilgileri, Cenevre'ye iletilmiştir. Bu bilginin Almanya'dan geldiği üzerine bir bilgi olmasa da 20-30 vagon çimentonun ilk önce İstanbul'a ulaştığı bilgisi verilmiştir. İlgili istihbarat da İstanbul'dan Cenevre'ye iletildiği izlenimini vermektedir. İstanbul'dan yola çıkan vagonların Adana'ya, oradan da Ağustos'un ilk haftasında Halep'e ulaştığına dikkat çekilmiştir. İsviçre'den alınan raporda, inşaat malzemelerinin düzenli bir şekilde tedarik edildiği, lojistik ağın etkin biçimde çalıştığı ve projeye entegre edildiğini göstermektedir. Malzeme tedarik zincirinin etkinliği, inşaat sürecinin hızını ve verimliliğini artırır. Bu durum, inşaat sürecinin kesintisiz devam etmesi açısından kritik öneme sahiptir. İlgili haberle ilgili olarak ilk önce İsviçre'den 15 Ağustos'ta, Adana'yla ilgili haberin 19 Ağustos'ta rapor edildiği bildirilmiştir. Bilginin, her safhada takip ve teyit edildiği rapor edilmektedir. Askerî hareketler ve konuşlanma bağlamında ise Mardin-Musul ve Diyarbakır'daki Alman askerî lojistiğinin varlığı, Osmanlı ve Alman kuvvetleri arasındaki askerî koordinasyonu göstermesi açısından önemli bilgiler sunmaktadır.

Kafkasya'dan kaçan bir Rum olan *Mytilene*'in ifadesine göre (24 Temmuz tarihli haber), Mardin'de 500, Musul'da 250 ve Diyarbakır'da 250 Alman kamyonun tam dolu olarak bulunduğu bilgisi verilmiştir. Ayrıca, 15 Ağustos'ta 20.000 teneke petrol, 3 vagon benzin ve 16 vagon kömürün kısa süre önce İstanbul'a ulaştığı bildirilmiştir. Bu tür askerî lojistik bilgileri, askerî harekâtın sürdürülebilirliği açısından kritik öneme sahiptir.

20 Haziran'da Kudüs'ten ayrılan ve ismi belirtilmeyen Amerikalı kaynağın detaylı gözlemleri⁶⁵, İtilaf Devletleri'nin bölgedeki çeşitli istihbarat ağlarına sahip olduğunu ortaya koyması açısından önemlidir. Amerikalı istihbarat elemanı, Kelebek'te⁶⁶ bir Alman ve Avusturya otomobil istasyonunun bulunduğunu, ayrıca Pozantı'da 15 ila 20 kamyonla karşılaştığını bildirmiştir. Amerikalının Kelebek'teki Alman motorlu taşıt istasyonunu tespit etmesi,

65 ABD, Birinci Dünya Savaşı'na, Başkan W. Wilson'ın 6 Nisan 1917'de savaş deklarasyonunu imzalamasıyla resmen İtilaf Devletleri safında katılmıştır. ABD'nin Birinci Dünya Savaşı'na katılması İtilaf Devletlerinin moralini yükseltmiş ve savaşın sonucunu etkileyecek bir dönüm noktası olmuştur. Bu nedenle ABD'li istihbarat elemanının İngiliz istihbaratına Ağustos 1917'de bilgi sağlaması, her ne kadar ABD ilgili cephede asker konuşlandırmamış olsa da iki müttefik devletin bilgi alışverişinde bulunması olarak değerlendirilebilir.

66 Kelebek Tren İstasyonu, günümüzde Adana'nın Karaisalı ilçesinde bulunan tren istasyonudur.

İngilizlerin üçüncü ülke istihbarat ağlarından yararlandığını göstermesi açısından önem arz etmektedir. 4-5 Temmuz'da, 24 saat içinde Mamure'den⁶⁷ geçmiş olabilecek bir trene ek olarak, sabahın erken saatlerinde 50'nci Tümen birlikleriyle birlikte doğuya ilerleyen 5-6 tren gördüğünü aktarmıştır. Ayrıca, 14-24 Temmuz tarihleri arasında İstanbul'da çelik miğfer giymiş Türk askerlerine rastladığını rapor etmiştir. Bağdat Demiryolu rotasında bulunmayan Hasanbeyli'de (İslâhiye-Mamure arasında) ise 300 kadar süvarinin Halep yönüne hareket ettiği ve 30-40 kamyonun görüldüğü belirtilmiştir. Söz konusu istihbarat belgesinden anlaşıldığı üzere, bu bilgiler doğrudan Amerikalı şahıs tarafından sağlanmış ve daha önce rapor edilen 39563 numaralı belgeye dayandırılmıştır.

İngiliz istihbaratının Kahire şubesi, Cenevre merkezli istihbarat kaynağına atıf yaparak 2 Temmuz'da 4 taburun Halep'ten Musul'a hareket ettiği bilgisine yer vermiştir. 19'uncu Tümen, 22'nci Tümen, 50'nci Tümen ve 156'ncı Alay'a ait 9000 asker, ağustos ayının başlarında batı istikametinden geldiği ve Abdülkerim Paşa'nın⁶⁸ komutasında olduğu belirtilmiştir. Tuğgeneral Abdülkerim (Öpeli), 20'inci Kolordu Komutanı olarak 20 Kasım 1916'da Suriye Cephesinde göreve başlamış ve 1 Mayıs 1917'de 3'üncü Ordu Komutanı olarak görev yapmıştır. Bu bağlamda kolordunun Abdülkerim Paşa'nın emir komutasında olmasıyla ilgili bilginin güvenilirliği üzerine pek fazla şüphe yoktur. 5 Ağustos 1917'de 2'nci Ordu'nun 51'inci Alayı'nın da bölgeye geldiğine dair bilgi verilmiştir. Rapor, savaş döneminde küçük ya da büyük birlik hareketlerinin ayrıntılı izlendiğini göstermesi açısından önemlidir. Diğer yandan istihbarat bilgisinin çok merkezli teyit ve analiz edilerek birlik hareketleri kronolojik, coğrafi olarak belirtilmiştir. Rapor teknik açıdan incelendiğinde,

67 Mamure Tren İstasyonu, Osmaniye il merkezine bağlı Dervişli Köyü'nde yer alan hemzemin bir istasyondur. Adana-Fevzipaşa-Halep demiryolu üzerinde yer alan istasyon Bağdat Demiryolu Şirketi (Chemins du Fer Impérial Ottomans de Bagdad/CIOB) tarafından 27 Nisan 1912'de hizmete açılmıştır. İstasyon, batıdan doğuya Toprakkale-Mamure-Hasanbeyli-İslâhiye demiryolu güzergâhına bağlanmaktadır.

68 Tuğgeneral *Abdülkerim Öpeli*; 1872'de Selanik'te doğmuş ve 16 Ocak 1923'te vefat etmiştir. 20 Kasım 1916'da 20'inci Kolordu Komutanı (Sina-Filistin-Suriye- Makedonya Cephesi) olarak görev yapmıştır. 1 Mayıs 1917'de 3'üncü Ordu Komutanı olmuştur. **Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri Cilt: II**, yay haz. Hülya Toker, Nurcan Aslan, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2009, s.136-137.

“Sic.”⁶⁹ ifadesiyle istihbarî bilginin temin edildiği kaynakta *böyle geçtiği ve aynen alındığını* belirtmek için kullanılmış ve başka bir raporda böyle geçtiği vurgulanmıştır.

Sonuç olarak, Osmanlı birliklerinin Halep’ten Musul’a sevk edilmesi, Büyük Britanya ordusunun ilerleyişine karşı alınan stratejik tedbirler kapsamında değerlendirilmektedir. Bu hareketlilik, Osmanlı kuvvetlerinin savunma hat-tını güçlendirmek ve İngiliz ilerleyişine karşı etkili bir konuşlanma sağlamak amacıyla gerçekleştirildiğini göstermektedir. Ayrıca iyi donanımlı Türk sü-varilerinin varlığı, Osmanlı kuvvetlerinin savunma ve taarruz kapasitelerini koruma çabalarını yansıtmaktadır. Raporda, çelik miğferli Türk askerleri, tren ve kamyon hareketlerine yapılan atıflar, Osmanlı askerî kapasitesi ve hareket-leri hakkında sistematik istihbarat toplandığını göstermektedir. Raporlamada ihtiyatlı olunması konusunda belirtilen son not, istihbarat verilerinin yorum-lanmasında dikkatli olunması gerektiği ve olası yanlışlıkların veya güncel ol-mayan bilgilerin farkında olduğuna işaret etmektedir. Başka bir istihbarat raporunda,

“Mart-Haziran ayları arasında Musul yönünde yürütülen demiryolu in-şaatı faaliyetleri, büyük olasılıkla Almanların haziran başında Halep’te yapılacak toplantıya kadar Mezopotamya’da kapsamlı bir taarruz baş-latma niyetlerinin bulunmadığını göstermektedir. Yukarıda adı geçen mülteci, Mayıs ayının ilk haftasında Derbisiyah’ın ötesinde demiryolu inşaatında herhangi bir çalışma yapılmadığını belirtiyor ve bu işte daha önce çalıştırılan Hintli esirlerin tam da bu sırada başka bir yere gön-derildiğine dair iki bağımsız rapor aldık, ancak bu raporlar o zaman inandırıcı bulunmamıştı. Musul şehrinden demiryolu inşaatına gelince, herhangi bir yönde böyle bir çalışmanın başlatıldığına dair hala güveni-lir bir kanıtımız yok. 3 Ağustos’a kadar trenlerin görünüşe göre yalnız-ca Derbtsiyah’a kadar çalıştığı düşünülse de Derbtsiyah’dan Tel (---) ve Amudah üzerinden eski seviyenin muhtemelen Nusaybin civarına ulaş-tığına inanıyoruz. Gerçek döşeme işlemi malzeme eksikliği veya gerek-li köprü inşaatı nedeniyle gecikmiş olabilir, ancak trenlerin Nusaybin’e kadar çalıştığına dair haberleri yakında almayı bekliyoruz. Haritada

69 *Sic erat scriptum*; “böyle yazılmış”, “aynısı gibi alınmıştır” anlamına gelen Latince bir sözcüktür.

görüldüğü üzere, Nusaybin'in doğusundaki 40 millik mesafede birçok köprü veya menfez gerekeceği için inşaatın gecikmesi muhtemel, bu noktada her türlü bilgiyi memnuniyetle karşılırsınız. Mardin ve Diyarbakır'a doğru uzanan hatla ilgili kesin bilgidен yoksunuz ve Mardin'in kuzeyindeki durum hakkında hiçbir bilgimiz yoktur. Mevcut bilgilere göre, Büyük Arada İstasyonu'ndan Mardin tepesinin eteğine kadar geniş hatlı bir hattın çalıştığı ve Nisan 1917'den önce Mardin'e ulaşan Decauville hattının Diyarbakır'a doğru devam ettiği düşünülmektedir. Böylece Nisan ayında Resulayn ile Mardin arasında bir demiryolu bağlantısı vardı ve Derbisiyah görünüşe göre Zeriye'ye giden ana yoldan uzakta olduğu için 6'ncı Ordu'yu ikmal etmek ve Mardin-Nusaybin yolu üzerinden Musul'a ulaşmak için Mardin'e geçici bir tren yolu yapmak daha uygun olabilirdi. Referans numarası 56721 21 Ağustos C.G.S. Simla'dan gelen 56721 referans numaralı belgede, yukarıdaki nedenlerden dolayı Derbisiyah'ın bahsedilen Tel-EshiShair gibi yerlerle bağlantılı olmasının muhtemel olmadığı düşünülüyor (Son paragraf yalnızca D.M.I. ve C.G.S. için) ifadelerine yer verilmiş ve C.G.S. Simla, Mısır Kuvveti ve Kafkasya askerî ajanlarına gönderildi. M.I.I.a'ya kopyalandı. İ.E. trenyolu muhtemelen şimdi Nusaybin ile ilgili. 27/8"

ifadelerine yer verilmiştir⁷⁰.

İlgili raporun nereden nereye gönderildiği bildirilmemiş olmakla beraber belgenin sonunda 27/8 ifadesinden 27 Ağustos 1917'de gönderildiği anlaşılmaktadır. Belge, *Intelligence Mesopotamia [7r] (13/60)* ismiyle kayıt altına alınmıştır. İlgili belgede, Birinci Dünya Savaşı sırasında, özellikle 1917 yılının Mart-Haziran ayları arasında, Osmanlı İmparatorluğu'nun Mezopotamya bölgesindeki demiryolu inşaatı faaliyetleriyle ilgili olarak elde edilen askerî istihbarat bilgileri sunulmaktadır. Rapor, özellikle demiryolu inşaatının ilerleyişi ve bu süreçte karşılaşılan lojistik zorluklar üzerine odaklanmaktadır. Özellikle, Musul'a giden demiryolunun durumu, çeşitli coğrafi noktalar ve ilgili yerler hakkında bilgi verilmektedir. Rapor, Osmanlı İmparatorluğu'nun askerî stratejilerini ve lojistik altyapısındaki zorlukları anlamak için önemli bir kaynak sunmakla birlikte Almanların Mezopotamya'da bir taarruz baş-

70 IOR: L/MIL/5/808. 27/8/1917. Secret. Repeated C.G.S. Simla, Egypt Force and Caucasus Military Agent.

latma niyetleri ve demiryolu inşaatının askerî harekâtlar üzerindeki etkisi de tartışılmaktadır.

Mayıs ayının ilk haftasından itibaren Derbisiyah'ta demiryolu çalışmalarının durdurulduğu ve daha önce amele taburlarına bağlı Hintli askerlerin başka bir bölgeye sevk edildiği belirtilmiştir. Musul'da demiryolu inşaatına dair herhangi bir çalışmanın olduğuna ilişkin bir bilgi bulunmamaktadır. 8 Ağustos'a kadar Derbisiyah'a tren seferleri düzenlenmiş olsa da en son Tel Halef üzerinden Nusaybin'e kadar trenin ulaşabildiği ifade edilmiştir. Demiryolu inşaatının malzeme eksikliği ve köprü inşaatı nedeniyle geciktiği ancak hattın Nusaybin'e ulaştığına dair bilgilerin sağlam kanıtlara dayandığı değerlendirilmiştir. Harita üzerinde Nusaybin'in 65 km doğusunda birçok köprü ve menfezin gerekli olacağı ve bu durumun inşaatı geciktireceği, malum durumun da kendilerini çok memnun edeceği ifade edilmiştir. Osmanlı askerleri ve lojistiğinin Irak Cephesi'ne aktarılacağı yol, Bağdat Demiryolu'dur ve rapordan anlaşılabileceği üzere demiryolu inşaatının Bağdat'a ulaşmasıyla ilgili her türlü malzeme yetersizliği ve teknik eksiklikler, Büyük Britanya'yı pek tabii memnun etmektedir. Mardin ve Diyarbakır'a giden demiryolu birimleriyle ilgili kesin bilgilerin edinilemediği dolayısıyla Mardin'in kuzeyiyle ilgili bilgi olmadığı beyan edilmiştir. Eldeki mevcut bilgilere göre; geniş hattın *Büyük Arada* İstasyonu'ndan Mardin tepe eteğine kadar uzandığı bildirilmiş ve Nisan 1917'den önce Mardin'e ulaşan decauville yani dar demiryolu hattının Diyarbakır'a uzandığı değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak, Nisan 1917'de Resulayn ile Mardin arasında demiryolu bağlantısı vardır. Demiryolu bağlantısının, Derbisiyah ve Zeriye'ye giden ana yolun dışında olması nedeniyle, askerî taşımacılık biriminin (Military Transport-M.T.) 6. Ordu'ya ikmal sağlaması ve Mardin-Nusaybin yolu üzerinden Musul'a kadar ilerlemesi sebebiyle Mardin'e geçici bir tren yolunun yapıldığı değerlendirilmektedir. 21 Ağustos 1917 tarihli ve 56721 referans numarasıyla C.G.S. Simla ile yukarıdaki nedenlerden dolayı *Derbisiyah'ın Tel-EshlShair olarak adlandırılan herhangi bir yerle bağlantılı olması mümkün değildir* ifadesi geçen bir başka rapordan bahsedilmiştir. İlgili raporda bahsedilen yer bilgisi araştırılmış ve bahse konu nedenlerden bilginin doğru olmadığı teyit edilerek yeniden rapor edilmiştir. Bu açıdan değerlendirildiğinde, bilginin istihbarî noktada çapraz sorgulaması ve tutarlılığı analiz edilerek geri dönüş sağlandığı tespit edilmiştir.

Genelkurmay Başkanı Simla (Chief of the General Staff-C.G.S.) ifadesiyle isim belirtilmeden bir bilgi verilmiştir. Simla, Britanya Hindistanı döneminde yazlık başkent olarak kullanılan, serin iklimi ve dağlık coğrafyasıyla öne çıkan, günümüzde Hindistan'ın Himachal Pradesh eyaletinin başkenti olan bir şehirdir. Büyük Britanya yaz aylarında yönetim faaliyetlerini Delhi'den Simla'ya taşımaktadır. Bu nedenle Simla, askerî ve idari merkezlerden biridir. Bu bağlamda, 1917'de Hindistan'daki Britanya askerî yönetiminin üst düzey yetkililerinden biri, Genelkurmay Başkanı Tümgeneral *George Macaulay Kirkpatrick*⁷¹ olabilir. Simla'da 1917'de hazırlanan bazı belgelerde G. M. Kirkpatrick'in imzası yer almakta olup, o dönemde Hindistan'da görev yapan Britanya askerî yönetiminin önemli bir temsilcisiydi. Bu sebepten istihbarî bilgilerin, Mezopotamya Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'ndan Tümgeneral George M. Kirkpatrick'e gönderildiği anlaşılmaktadır.

İstihbarat belgesinde belirtilen (*Yalnızca D.M.I. ve C.G.S. için son paragraf*) kısaltmalardan anlaşılabacağı üzere C.G.S. Büyük Britanya'nın Hindistan'da bulunan Genelkurmay Başkanı George M. Kirkpatrick kast edilirken *D.M.I.* (Directorate of Military Intelligence)'ın kısaltması olup *Askerî İstihbarat Direktörlüğü/Daire Başkanlığı* anlamına gelmektedir. İlgili kurum, askerî istihbarat toplama, analiz etme ve raporlama işlevlerini yerine getirmektedir. Bu bağlamda Askerî İstihbarat Direktörlüğü, askerî operasyonlar, stratejik planlama ve istihbarat faaliyetlerinde kilit bir rol oynamıştır.

Raporun sonunda, ilgili raporun hangi birimlere gönderildiğini gösteren bir bölüm yer almaktadır. 27 Ağustos 1917 tarihli belge, Büyük Britanya'nın Hindistan Genelkurmay Başkanı George Macaulay Kirkpatrick'e, Mısır ve Kafkasya askerî istihbarat birimlerine tekrar gönderildiği ve M.I.1.⁷² a'ya kopyalandığı bildirilmiştir.

71 *George Macaulay Kirkpatrick* (23 Ağustos 1866-6 Şubat 1950); Güney Afrika, Kanada, Hindistan, Çin'de İngiliz ordusunda görev yapmış Kanadalı generaldir. 1914'ten 1916'ya kadar Büyük Britanya'nın Hindistan'da Askerî Harekât Başkanı olarak Birinci Dünya Savaşı'nda görev yapmasının ardından Büyük Britanya'nın Hindistan Genelkurmay Başkanı olmuştur. UEL Hall of Honour: General Sir George Macaulay Kirkpatrick, KCB, KCSI, UE <https://uelac.ca/wp-content/uploads/2023/07/Bay-of-Quinte-Hall-of-Honour-George-Kirkpatrick.pdf> (Erişim Tarihi: 22.07.2024).

72 M.I.1. kısaltması, Birinci Dünya ve İkinci Dünya Savaşı sırasında Britanya Askerî İstihbarat teşkilatının bir alt bölümü olan Military Intelligence, Section 1 anlamına gelir. M.I.1., özellikle haberleşme ve şifreleme konularında uzmanlaştı. M.I.1.; Haberleşme ve şifreleme işleri, M.I.5.; İç güvenlik ve karşı istihbarat. M.I.6.; Dış İstihbarat (Günümüzde MI6, Secret Intelligence Service-SIS). İlgili İngiliz raporunda M.I.1. olarak yazılmış olduğu için metin içinde aynı ifade korunmuştur.

Sonuç olarak, istihbarat faaliyeti, uzun soluklu ve sürekli bir süreçtir ancak bu süreçte, yukarıda bahsi geçen istihbarat faaliyetlerine anlık tepkiler verildiğini söylemek ya da elde edilen istihbaratın hemen ardından spesifik bir olayın patlak verdiğini iddia etmek, gerçeği tam olarak yansıtmaz. İstihbarat, bir bulmacanın parçalarını birleştirmek gibidir; her bir bilgi, büyük resmi görmek için zaman, sabır ve analiz gerektirir. Dolayısıyla, bu tür faaliyetlerin sonuçlarını anında görmek ya da her bir bilgi kırıntısının hemen bir olaya dönüştüğünü varsaymak, istihbaratın doğasını anlamamaktan kaynaklanır.

Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz askerî stratejileri, Bağdat Demiryolu'nun Osmanlı-Alman lojistik ağındaki kritik rolü nedeniyle büyük ölçüde bu demiryolunu hedef alacak şekilde tasarlanmıştır. İngiliz istihbarat raporları, demiryolunun inşaat sürecini, köprü ve tünel gibi kritik altyapıları, malzeme tedarikini ve Osmanlı birliklerinin hareketliliğini düzenli olarak izleyerek bu bilgileri operasyonel planlamaya entegre etmiştir. Örneğin, 2 Temmuz'da Türk birliğinin Halep'ten Musul'a hareketi, İngilizlerin cephe hattını güçlendirmesini zorunlu kıldı. Abdulkerim Paşa komutasındaki 9.000 askerin bölgeye ulaşması, İngiliz savunma hatlarını derinleştirirken, Hasanbeyli-Mamure hattında 300 Türk süvarisi ve 40 kamyonun tespiti, İngilizlerin mobil birlikleri izleme stratejisini pekiştirdi. Bu gelişmeler, İngiliz keşif uçaklarının faaliyetlerini artırmasına yol açmıştır. Musul-Nusaybin hattındaki köprü inşaatlarının gecikmesinin Osmanlı ikmal hatlarını zayıflattığı belirtilmişti ve bu durum İngilizlerin 1918'deki Musul Taarruzu'nda bölgeyi hedef almasını motive etmesinde önemli bir etken olmuştur⁷³. İngiliz istihbaratı Osmanlı'nın amele taburları ve esirleri demiryolu inşaatında kullandığını tespit ederek insan gücüne dayalı lojistiğin kırılganlığını analiz etmiş ve bu durum İngilizlerin bölgedeki propaganda faaliyetlerini artırmasına neden olmuştur. Nihayetinde İngiliz stratejisi, demiryolu hatlarını fiziksel olarak sabote etmeyi, malzeme tedarik zincirini kesmeyi, işçi ve esirlerin moralini zayıflatacak psikolojik operasyonlar yürütmeyi ve Osmanlı-Alman birliklerinin demiryolu üzerindeki hareketliliğini izleyerek ani taarruzlar planlamayı temel taktikler olarak benimsemiştir.

73 McMeekin, *a.g.e.*, s. 215.

SONUÇ

Birinci Dünya Savaşı esnasında Berlin-Bağdat Demiryolu, Osmanlı İmparatorluğu ve Almanya için stratejik bir proje olmanın ötesinde, bölgedeki askerî ve lojistik dengeleri değiştirebilecek bir unsur olarak görülmüştür. Büyük Britanya, bu demiryolu projesini hem Almanya'nın Orta Doğu'daki yayılmacı politikalarının bir aracı hem de Osmanlı'nın askerî lojistik kapasitesini artırabilecek bir tehdit olarak değerlendirmiştir. Bu nedenle, İngiliz istihbaratı, demiryolunun inşası, güzergâhı, teknik detayları ve lojistik kapasitesi hakkında kapsamlı bilgi toplamış ve bu bilgileri savaş stratejilerine entegre etmiştir.

1917 yılı Bağdat Demiryolu inşaatına ait İngiliz istihbarat belgelerinin temel amacı, demiryolu inşaatının hızı ve askerî kuvvetlerin ilerlemesiyle ilgili bilgileri zamanında rapor edebilmek, askerî ve politik bakımdan endişelere mahal verebilecek durumlara karşı stratejik yanıtlar oluşturabilmek için hazırlanmıştır. Demiryolunun Bağdat'a ne zaman ulaşabileceğiyle ilgili endişe, Büyük Britanya'nın askerî açıdan temel sorunsalını oluşturmaktadır. İlgili istihbarat raporları, Bağdat Demiryolu'nun inşasının hangi aşamada olduğunu, hangi bölgelerde zorluklarla karşılaşıldığını ve Osmanlı'nın lojistik kapasitesini detaylı bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle Musul, Mardin, Nusaybin ve Diyarbakır gibi kritik noktalardaki demiryolu çalışmaları, İngilizlerin bölgedeki askerî operasyonlarını planlamalarında büyük önem taşımıştır. Raporlarda belirtilen teknik detaylar, köprü inşaatları, malzeme tedariki ve iş gücü durumu, demiryolunun tamamlanma sürecinin ne kadar hızlı veya yavaş ilerlediğine dair önemli ipuçları vermektedir.

İngiliz istihbaratı, yalnızca demiryolunun fiziksel inşasını değil, aynı zamanda Osmanlı ve Alman birliklerinin hareketliliğini, lojistik hatlarını ve bölgedeki askerî stratejilerini de yakından izlemiştir. Bu bilgiler, İngilizlerin Osmanlı'nın lojistik kapasitesini zayıflatma ve demiryolu projesini engelleme stratejilerini geliştirmelerine yardımcı olmuştur. Özellikle köprülerin inşası, malzeme temini ve iş gücü durumu gibi faktörler, bu stratejilerin şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Ayrıca, İngiliz istihbaratının bölgedeki yerel kaynaklardan, esirlerden ve diğer istihbarat ağlarından elde ettiği bilgiler, raporların güvenilirliğini artırmıştır. Bu bilgiler, İngilizlerin Osmanlı'nın askerî hareketliliğini ve lojistik kapasitesini daha iyi anlamasına ve buna göre stratejik kararlar almasına yardımcı olmuştur.

İstihbarat belgeleri, demiryolu projesinin ilerlemesi ve lojistik operasyonlar hakkında kritik bilgiler sunmakla birlikte, karar vericiler için hem askerî hem de stratejik öngörüler içermektedir. Bu tür bilgiler, sahada alınacak kararlar ve yapılacak planlamalar için önemli fırsatlar sağlarken aynı zamanda düşmanı şaşırtma ve manevra yapma olasılıklarını da ortaya koymaktadır. İstihbarat belgelerinin etkin bir şekilde analiz edilmesi ve stratejik karar alma süreçlerinde doğru şekilde kullanılması, askerî ve politik liderler için önemli bir kaynak oluşturmakta ve stratejik kararların alınmasında temel rol oynamaktadır. Bu açıdan, belgenin belirli coğrafi noktalar ve tarihler içermesi, sağladığı bilgilerin doğruluk, hassasiyet ve güvenilirlik açısından kritik olduğunu göstermektedir.

İstihbarat belgesini kayıt altına alan İngiliz istihbarat elemanı/elemanları, kaynakları değerlendirirken potansiyel tehdit ve riskleri göz önünde bulundurmuş, güvenilirliğini sürekli analiz etmiştir. Bilginin doğrulanması açısından, elde edilen veriler bağımsız kaynaklarla karşılaştırılarak teyit edilmiş (çapraz sorgulama) ve mevcut bilgilerle ne kadar örtüştüğü, olası çelişkiler (tutarlılık) dikkate alınarak incelenmiştir. Bilginin sınıflandırılması ve özetlenmesi bağlamında, elde edilen verilerin konu, görev veya operasyonla ne derece ilişkili olduğu değerlendirilmiş (relevans) ve bu doğrultuda kritik noktalar ile bulgular açık ve net bir şekilde özetlenmiştir. Analiz edilen bilgi, anlaşılır ve etkili bir şekilde raporlanmıştır. Takip ve izleme açısından, istihbarat sürekli olarak güncellenmiş ve yeni bilgiler doğrultusunda yeniden değerlendirme (dinamik analiz) yapılmıştır. Bilgiyi kullananlardan geri bildirim alınarak analiz süreci geliştirilmiş, analiz sonuçları ilgili karar vericilere ve operatif birimlere iletilmiştir.

Analiz ve yorumlama açısından bakıldığında belgeleri raporlayanın konumu ve niteliği gereği bilgi stratejik, politik veya operasyonel bağlam içinde değerlendirilmemiştir. Bilginin karar verme süreçleri üzerindeki etkisi (stratejik sonuçlar), istihbarat elemanının bahse konu konumda olmaması sebebiyle belirtilmemiştir. Edinilen bilginin, belirli eğilimler veya kalıpları ortaya çıkarıp çıkarmadığı ya da 1'inci, 2'inci hatta 3'üncü olası etkilere ilişkin analizler (trendler ve modeller) yapılmamıştır. Uzun dönemli eğilimler incelenmemiş, odaklanılan konunun zayıf noktaları belirlenmemiş, farklı senaryo ve olasılıklar geliştirilmemiştir. Değerlendirme ve raporlama açısından, bilginin potansiyel tehditleri ve fırsatları nasıl etkilediği analiz (tehdit analizi) edilmemiştir. Bu noktada, stratejik seviyede analiz yapmayacak ya da yapamayacak seviyede bir haber elemanı olduğu değerlendirilmektedir. Bahse konu ifadeler, istihbarat belgelerinin ya da

istihbarat personelinin önemsiz olduğu anlamına gelmemektedir bilakis temel seviyede sahada olan istihbaratçıların sağladığı bilgiler çok değerlidir. Sahadan alınan istihbarat bilgileri, operatif seviyede toplanır, analiz edilir ve stratejik seviyede gerekli mercilere arz edilir. Analizler ya da sonuçlar, üst düzey politik elitlere veya askerlere sunulur ve karar vermelerine yardımcı olur.

Raporlar, teknik açıdan resmî yazışma usullerine uygun ve diplomatik bir biçimde yazılmıştır. Çalışmada geçen tüm raporlarda tarih, hatta saat bilgisi verilmiştir. Raporun nereden nereye gittiği bilgisi, bir belge dışında tamamında belirtilmiş ve sonunda gönderilecek makamlar belirtilmiştir. İletişim ve bilgi alışverişinin kurulduğu birimler arasında ise İngiliz Askerî İstihbarat Direktörü, Hindistan Başkomutanı, Mezopotamya Komutanı Genel Subayı ve Kafkasya Askerî Ajansı olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle tüm Orta Doğu bölgesinde bulunan üst düzey Büyük Britanya askerî yetkileri ve ajanlarının, Bağdat Demiryolu hakkında bilgi paylaşımı yaptığı ve irtibatta olduğu söylenebilir.

Belgeler, demiryolunun Almanlar tarafından askerî ikmal hattı olarak kullanıldığını göstermekle birlikte Bağdat Demiryolu'nun Osmanlı Devleti ve müttefiki Almanya için oynadığı merkezi role dikkat çekmektedir. Bağdat Demiryolu'nun askerî ve stratejik boyutları bağlamında, Almanya'nın bölgedeki etkisinin artmasına yönelik kaygılar ön planda tutulmuş ve bu hat, askerî istikrarsızlığı derinleştiren bir unsur olarak istihbarat raporlarında sıkça vurgulanmıştır. Bu söylem, hattın savaş stratejileri ve bölgesel hakimiyet açısından oynadığı kritik rolün altını çizmiştir. Bu nedenle döneme ait istihbarat belgeleri, Bağdat Demiryolu'nun yalnızca Osmanlı-Alman iş birliği projesi olarak görülmediği aynı zamanda Avrupa'daki güç dengesini Orta Doğu üzerinden şekillendirmeye yönelik bir tehdit olarak algılandığını göstermektedir. Musul, Halep, Mardin ve Nusaybin gibi stratejik şehirler arasındaki demiryolu bağlantısının, bölgenin kontrolünü ve stratejik üstünlüğü elde etmeyi kolaylaştırdığı vurgulanmış, Osmanlı birliklerinin hareketleri ve lojistik destek sistemleri düzenli olarak izlenmiştir. Bu durumun, askerî stratejilerin ve operasyonel planların geliştirilmesine katkı sağlaması sebebiyle savaşın devamını ve askerî operasyonların başarısını doğrudan etkilediği değerlendirilmektedir ancak bahse konu bilgiler hakkında bir analiz yapılmamış ve bilgi verilmemiştir.

Sonuç olarak, 1917 yılına ait İngiliz istihbarat raporları, Mezopotamya'daki Osmanlı Devleti'nin lojistik ve stratejik yapılarını anlamak açısından büyük

bir önem taşımaktadır. Bu raporlar, yalnızca demiryolu inşasının teknik detaylarını değil, aynı zamanda savaşın seyrini etkileyen askerî ve lojistik faktörleri de gözler önüne sermektedir. İngilizlerin bu bilgileri kullanarak Osmanlı'nın lojistik kapasitesini zayıflatmaya ve bölgedeki askerî üstünlüğünü elinde tutmaya yönelik çabaları, savaşın stratejik dengelerini önemli ölçüde etkilemiştir. Bu bağlamda, Bağdat Demiryolu projesi, sadece bir altyapı hamlesi değil, aynı zamanda Birinci Dünya Savaşı'nın lojistik ve stratejik mücadelesinin önemli bir simgesi olarak tarihe geçmiş olmasına rağmen raporlarda vurgulanan malzeme eksiklikleri ve köprü inşaatındaki gecikmeler, Osmanlı'nın 1917'den sonraki savunma kapasitesinin zayıflamasında kritik bir rol oynamıştır.

Bu çalışma, 1917 yılında İngiliz istihbaratının Bağdat Demiryolu'nu Osmanlı-Alman lojistik kapasitesinin merkezi olarak değerlendirdiğini ve bu algının askerî operasyonları doğrudan şekillendirdiğini ortaya koymuştur. Nusaybin-Musul hattındaki köprü inşaatlarına ilişkin teknik raporlar, İngilizlerin demiryolunu birincil hedef haline getirdiğini açıkça göstermektedir. Literatürdeki eksikliği gideren bu araştırma, savaşın son dönemlerinde demiryolunun stratejik öneminin nasıl arttığına dair yeni bir bakış açısı sunmuştur. Gelecekte yapılacak çalışmalarda, Osmanlı mühendislik kayıtları ve Alman askerî arşivlerinin incelenmesi, bu bulguları daha da güçlendirecek ve savaşın lojistik dinamiklerine daha derinlemesine bir anlayış kazandıracaktır.

İntihal Taraması
Plagiarism Detection

Bu makale intihal taramasından geçirildi. (<https://intihal.net/>) | *This paper was checked for plagiarism. (<https://intihal.net/>)*

Etik Beyan
Ethical Statement

Bu makalede Etik Kurul Onayı gerektiren bir çalışma bulunmamaktadır. | *There is no study that would require the approval of the Ethical Committee in this article.*

Açık Erişim Lisansı
Open Access License

Bu makale, Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. | *This work is licensed under Creative Commons AttributionNonCommercial 4.0 International License*

KAYNAKÇA

Akan, Mehmet, “Posta Malzemelerinin Anlattığı: Birinci Dünya Savaşı Yıllarında Ankara Esir Kampı”, **Kebikeç**, C 22, 2006, s.297-306.

Alperen, Altan, “Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi”, **21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum**, C 7, S 19, 2018, s.1-22.

Antonius, George, **Arap Uyanışı**, çev. Mehmet Akif Koç, Muhammed Karakuş, Selenge, İstanbul, 2021.

Arı, Kemal, **Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi**, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1997.

Armaoğlu, Fahir, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)**, Kronik Kitap, İstanbul 2018.

Avcı, Remzi, “Sömürünün Ulaşım Aygıtları: Bağdat Demiryolu Özelinde Alman Emperyalizmi”, **Mukaddime**, C 6, S 2, 2015, s.263-282.

“Ayât-Dâvüdi”, Encyclopaedia Iranica, <https://www.iranicaonline.org/articles/hayat-dawudi> (Erişim Tarihi: 11.06.2024).

Balamir, A. Lütfü, “Adana-Fevzipaşa Hattındaki Ayran Tünelinin Açılışı İçin Çıkarılan Madalya”, S 607, 1976, <https://kentvedemiryolu.com/adana-fevzipasa-hattindaki-ayran-tunelinin-acilisi-icin-cikarilan-madalya/> (Erişim Tarihi: 11.07.2024).

Berkes, Niyazi, **Türkiye’de Çağdaşlaşma**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2013.

Beydilli, Kemal, “Bağdat Demiryolu”, **Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, 4. Cilt, 1988, s.442-444.

Bilgin, Mustafa Sıtkı, “The Construction of the Bagdad Railway and Its Impact on Anglo-Turkish Relations, 1902-1913”, **OTAM Dergisi**, C 16, S 16, 2004, s.109-129.

Birinci Dünya Harbinde II. Cilt, II. Kısım, Kafkas Cephesi, 2’nci Ordu Harekâtı, 1916-1918, Hazırlayan: Reşat Güleken, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1978.

Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Cilt: 3, Irak-İran Cephesi, 1914-1918, I. Kısım, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1979.

Birinci Dünya Savaşı'na Katılan Alay ve Daha Üst Kademedeki Komutanların Biyografileri Cilt: II, yay haz. Hülya Toker, Nurcan Aslan, Genekurmay Basımevi Ankara, 2009.

Chandra, Satish, M.M. Agarwal, **Railway Engineering**, Oxford University Press, India 2013.

Christensen, Peter H., **Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire and Infrastructure**, Pristone Pte. Ltd., Singapore 2017.

CrevelD, Martin Van, **Supplying War: Logistics From Wallenstein to Patton**, Cambridge University Press, Melbourne 1997.

Decauville, Illustrated Catalogue No.105, London 1905.

Emiroğlu, Kudret, Ümit Uzmay, **Demiryolu Ansiklopedisi**, TCDD, Ankara 2012.

Freeman, Michael, **Railways and the Victorian Imagination**, Yale University Press, New Haven and London 1999.

Grenzgänger zwischen Orient und Okzident: Max von Oppenheim (1860–1946), <https://max-von-oppenheim.foundation/max-von-oppenheim/biografie/> (Erişim Tarihi: 11.05.2024).

Heinrich August Meissner, **Deutsche Biographie**,

<https://www.deutsche-biographie.de/gnd118641042.html#ndbcontent> (Erişim Tarihi: 22.06.2024).

India Office Records: L/MIL/5/808. No. X 3248. 18th July 1917. Secret. From General Officier Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence.

India Office Records: L/MIL/5/808. (No: 39819 Cipher). 19 August 1917, 08:30 pm. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officier Commanding, Mesopotamia.

India Office Records: L/MIL/5/808. (No: 39821 Cipher). 19 August 1917, 08:30 pm. Secret. From General Officier Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence. (to India, Egypt, Caucasus Military Agent and Copy to MI 1).

India OFFİCE RECORDS: L/MIL/5/808. (No: 39951, Cipher). 22 August 1917, 02:30 pm. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officier Commanding, Mesopotamia (Repeated to India and Copy to MI).

India Office Records: L/MIL/5/808. (No: 39952 Cipher). 22 August 1917. Secret. From Director of Military Intelligence to General Officier Commanding, Mesopotamia.

India Office Records: L/MIL/5/808. 27/8/1917. Secret. Repeated C.G.S. Simla, Egypt Force and Caucasus Military Agent.

Kâhya, Esin, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, **Belleten**, C 52, S 202, 1988, <https://belleten.gov.tr/tam-metin/2014/tur> (Erişim Tarihi: 21.06.2024), s.209-218.

Karagöz, Mevlüt, “Birinci Dünya Savaşı’nda IV. Ordu Menziline Amele Taburları”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, C 15, S 30, 2019, s.379-415.

Kaşıyuğun, Ali “I. Dünya Savaşı’nda Esirler Meselesi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Tarih ve Gelecek Dergisi**, C 4, S 1, 2018, s.74-98.

Kılınçkaya, M. Derviş, **Osmanlı Yönetimindeki Topraklarda Arap Milliyetçiliğinin Doğuşu ve Suriye**, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara 2008.

Köse, İsmail, **İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı**, Kronik, İstanbul 2018.

Lovell, Martin, “The Decauville Railway System”, Gagemaster, Right Lines, <https://www.gagemasterretail.com/rightlines-article/decauville-railway-system.html> (Erişim Tarihi: 20.06.2024).

McMeekin, Sean, **The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany’s Bid For World Power**, The Belknap Press of Cambridge, Massachusetts 2010.

McMurray, Jonathan S., **Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway**, Praeger Publishers, 2001.

Mutlu, Cengiz, **Birinci Dünya Savaşı’nda Amele Taburları**, IQ Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2007.

Ortaylı, İlber, **II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 479, Ankara 1981.

Özdağ, Ümit, **İstihbarat Teorisi**, Kripto Yayınları, İstanbul 2014.

Özyüksel, Murat, **Osmanlı İmparatorluğu’na Nüfuz Mücadelesi: Anadolu ve Bağdat Demiryolları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2013.

Rathmann, Lothar, **Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi Berlin-Bağdat**, Türkçesi: Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul 2001.

Sarı, Hacı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı İstihdamı, Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888-1918)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011.

Sezen, Tahir, **Osmanlı Yer Adları**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın No: 26, Ankara 2017.

Soy, H. Bayram, Almanya'nın **Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi (1890-1914)**, Phoenix Yayınevi, Ankara 2004.

Soy, H. Bayram "II. Wilhelm, Weltpolitik ve II. Abdülhamid", **Türkler**, C 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.25-33.

Soy, H. Bayram, "Birinci Dünya Savaşı Osmanlı Devleti'ni Parçalamak İçin mi Yapıldı? Savaşın Çıkış Sebeplerine Osmanlı Devleti Bağlamında Yeniden Bir Bakış", ed. Halil Çetin, Lokman Erdemir, **Savaş Tarihi Araştırmaları Uluslararası Kongresi 100. Yılında 1. Dünya Savaşı ve Mirası**, 1. Cilt, 6-8 Kasım 1914, s.27-41.

Quataert, Donald, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, İletişim, İstanbul 2017.

UEL Hall of Honour: General Sir George Macaulay Kirkpatrick, KCB, KCSI, UE,

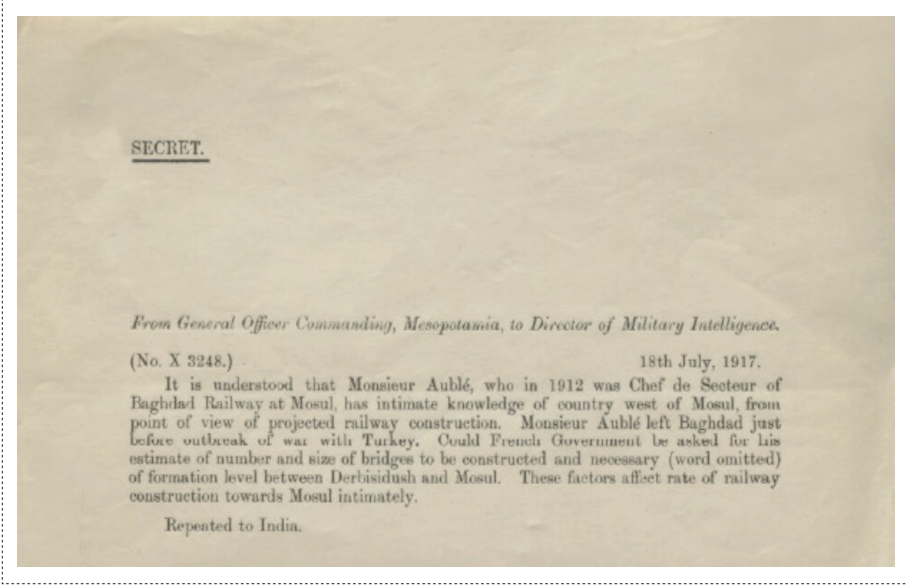
<https://uelac.ca/wp-content/uploads/2023/07/Bay-of-Quinte-Hall-of-Honour-George-Kirkpatrick.pdf> (Erişim Tarihi: 22.07.2024).

Yalman, Ahmet Emin, **Birinci Dünya Savaşı'nda Türkiye**, Çeviren: Birgen Keşoğlu, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2019.

Yorulmaz, Naci, **Büyük Savaşın Kara Kutusu: II. Abdülhamid'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Silah Pazarının Perde Arkası**, Kronik Kitap, İstanbul 2018.

EKLER

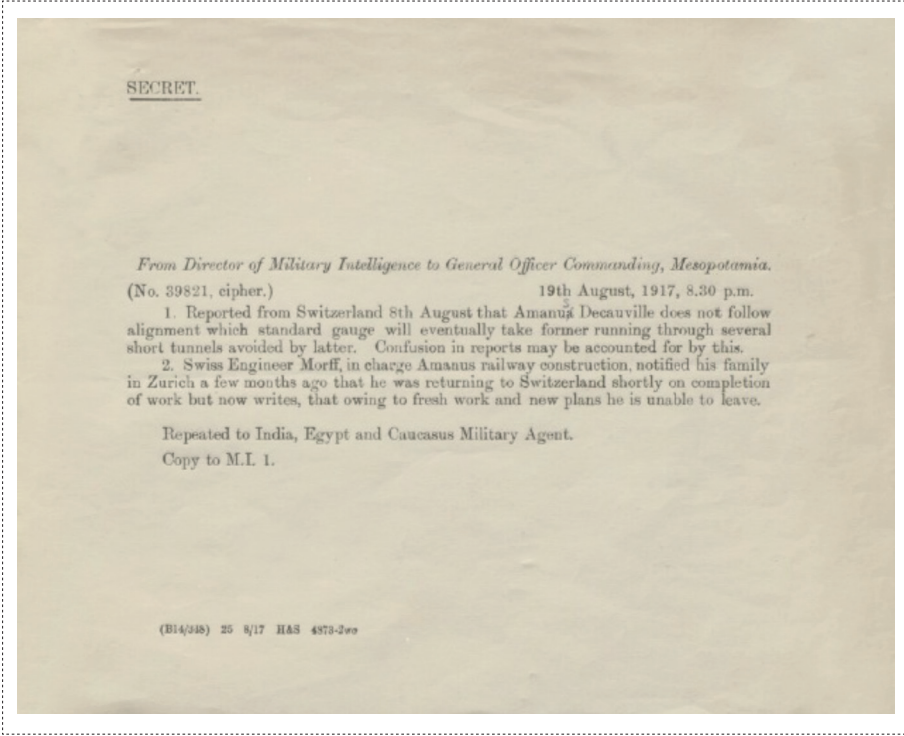
Ek-1. 18 Temmuz 1917’de Mezopotamya Genel Komutanlığı’ndan Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı’na gizli ibareli gönderilmiş belge.⁷⁴



⁷⁴ IOR: L/MIL/5/808. No. X 3248. 18th July 1917. Secret. From General Officer Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence

İNGİLİZ İSTİHBARAT RAPORLARINDA BERLİN-BAĞDAT DEMİRYOLU
(TEMMUZ-AĞUSTOS 1917)

Ek-2. Askerî İstihbarat Daire Başkanlığı'ndan Mezopotamya Genel Komutanlığı'na 19 Ağustos 1917 saat: 20.30'da 39821 numaralı şifreyle gönderilen telgraf.⁷⁵



⁷⁵ IOR: L/MIL/5/808. (No: 39821 Cipher). 19 August 1917, 08:30 pm. Secret. From General Officer Commanding, Mesopotamia, to Director of Military Intelligence. (To India, Egypt, Caucasus Military Agent and Copy to MI 1).

