

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA YABANCI
İSTİHDAMI:
ANADOLU - BAĞDAT ve HİCAZ DEMİRYOLLARI
ÖRNEĞİ (1888 – 1918)

HACİ SARI

2501080397

Tez Danışmanı:

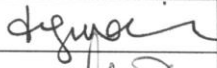
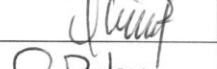
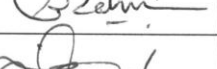


Yrd. Doç. Dr. Şevket Kamil AKAR

İSTANBUL, 2011

T.C
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüz İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalında 2501080397 numaralı HACİ SARI'NIN hazırladığı "OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA YABANCI İSTİHDAMI: ANADOLU-BAĞDAT VE HİCAZ DEMİRYOLLARI ÖRNEĞİ (1988-1918)" konulu YÜKSEK LİSANS/ ~~DOKTORA TEZİ~~ ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15.Maddesi uyarınca 28/06/2011 SALI günü Saat:14:00'da yapılmış sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin Kabulü.....'ne* OYBİRLİĞİ /OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI(*)	İMZA
PROF.DR.TEVFİK GÜRAN	Kabulü	
PROF.DR. AHMET KAL'A	Kabul	
PROF.DR.COŞKUN ÇAKIR	Kabulü	
YRD.DOÇ.DR.ERCÜMENT BALCI	Kabulü	
YRD.DOÇ.DR. ŞEVKET KAMİL AKAR	Kabulü	

ÖZ

Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı İstihdamı:

Anadolu - Bağdat ve Hicaz Demiryolları Örneği (1888 – 1918)

Haci SARI

Osmanlı imparatorluğunda yabancı sermaye girişimi olarak başlayan demiryolu inşası aynı anda farklı amaçları gerçekleştiren işlevlere sahipti. Demiryolu inşası, Osmanlı için hâkimiyet alanını imparatorluğun uzak köşelerine taşıma, güvenliği tesis etme, ticari ve zirai verimliliği sağlama ve en önemlisi modernleşmenin lokomotifini olma anlamı taşıırken, yabancı sermaye ve bu sermayenin sağlandığı devletler için de pazar ve nüfuz alanının genişletilmesi anlamına geliyordu

Osmanlı'da çeşitli zamanlarda birçok sektörde yabancılar istihdam edilmekle birlikte demiryolu sektörü yabancı işgücünün çok yoğun olarak kullanılmasından dolayı yabancı işgücü istihdamı yönüyle özel bir öneme sahiptir. Özellikle nitelikli istihdamın çoğunluğunun yabancı olması sebebiyle, demiryolu sektörü yabancıların çalışma yaşamını incelemeye uygun bir sahadır.

Bu çalışmada farklı veçhelerden farklı anlamlar taşıyan demiryolu yapımının asıl faileri olan işçi, usta ve mühendis gibi yabancı işgücünün demiryolundan hedeflenen gayenin neresinde durdukları, bunların çalışma deneyimleri incelenerek ortaya konmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Demiryolu İnşası, Yabancı İstihdamı, Sömürgecilik, Modernleşme, Sanayileşme.

ABSTRACT

Foreigner Employment in Ottoman Empire: Case of Anatolian – Bagdad and Hejaz Railways (1888-1918)

Haci SARI

In the Ottoman Empire the construction of the railways implemented as foreign direct investment had several functions that enabled different aims. For the Ottoman Empire, the railway construction has meanings such as extending his sovereignty in all area of Empire's, even long distance point, establishing safety, enabling efficiency in the trade and the agriculture and finally the most important leading factor for the modernization. Also for foreign capitals and their origin states, it meant expanding their power in this new market and territory.

Although, foreign labour had been employed different sectors for historical process in Ottoman Empire, Railway industry had been exclusive position because of utilizing foreign employment intensively. This sector is suitable especially for analyzing working life of foreigners, because most of qualified employment was foreign in it.

In this thesis, we tried to determine the position of the foreign labours such as worker, master and engineer, who were the real creators of railway construction, among targets expected from railway construction which had different meanings in different dimensions by analyzing their working life experiences.

Key Words: Ottoman, Railways Construction, Foreign Employment, Colonization, Modernization, Industrialization.

ÖNSÖZ

Türkiye’de emek tarihi konusunda yapılan çalışmalar pek azdır. Emek tarihi çalışmalarının sınırlı olmasının yanında Osmanlı’da çalışan yabancılara dair yapılan çalışmalar yok denecek kadar azdır. Bu tezin asıl konusunu teşkil eden demiryollarına dair yapılan çalışmalarda konunun ekonomik ve siyasi yönleri ayrıntılı olarak ele alınırken bu süreçte bilfiil görev almış olan işgücü için sadece genel tanımlayıcı ifadeler kullanıldığını fark ettik. Bu sebeple, demiryollarında çalışmış olan yabancı işgücü özelinde, Osmanlı’da yabancı istihdamının portresini resmetmeye çalıştık.

Osmanlı’da çeşitli sektörlerde yabancılar istihdam edilmekle birlikte kalifiye eleman eksikliği nedeniyle demiryolu sektörü yabancı işgücünün çok yoğun olarak istihdam edildiği sektörlerin başında gelir. Özellikle nitelikli işgücünün büyük kısmının yabancı olması sebebiyle, demiryolu sektörü yabancıların çalışma yaşamını incelemede uygun bir sahadır.

Osmanlı’da çalışan yabancı uyruklu kalifiye işgücünün demiryolu projelerinde oynadığı rolü tespiti için çalışırken arşiv kaynaklarından yararlanılmıştır. Çalışmada kullanılan birincil kaynakların büyük çoğunluğu Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Almanya Federal Arşivi’ndeki (Bundesarchiv) belgelerden oluşmaktadır. Bunun yanısıra Stuttgart Devlet Arşivi’ndeki (HauptstaatsarchivStuttgart) bazı belgeler de kullanılmıştır. Hicaz Demiryolu inşaat ve işletmesinde çalışan yabancıların tesbiti için de Devlet Salnamelerinden yararlanılmıştır.

Kamu ve özel sektör girişimi olarak birbirinden ayrılan Anadolu-Bağdat ve Hicaz Demiryollarında yabancı personelin etkinliği farklı olmuştur. Osmanlı Arşivleri’nde yapılan katalog taramalarında Anadolu-Bağdat Demiryolu personelini gösteren toplu bir kayda maalesef rastlanamamıştır. Alman arşivlerinde ise sadece 1908 yılı sigorta kayıtları bulunmuştur. Ancak arşivlerden elde edilen demiryolu personeline ait bireysel sözleşmeler faydalı olmuştur. Osmanlı’da demiryolu finansmanını sağlayan Deutsche Bank arşivindeki kaynaklardan, ABD’de devam eden dava sebebiyle (1909 Adana olaylarının akabinde Bağdat Demiryolları Şirketinin durumdan faydalandığı iddia edilmektedir.) araştırmaya kapalı olduğundan

faydalanılamamıştır. Yine Osmanlı Arşivinde demiryolu dosyaları tasnif edilmemiş olduğundan hayli yorucu bir çalışmayı gerektirmiştir. Osmanlı’da demiryolu yapımını üstlenmiş olan Philip Holzman şirketinin iflasından sonra bütün kayıtları Frankfurt’taki Natonial Bibliothek’e devredilmiş, ancak bunların arasında Osmanlı’da çalışan personele dair kayıtlara rastlanmamıştır.

Arşiv kaynaklarının dışında Almanya’da ve Osmanlı’da yayınlanmış çeşitli gazete ve dergiler taranarak konuyla ilgili haber, fotoğraf v.s türünden malzemeler de kullanılmıştır. Tezin hazırlanmasında zengin bir literatüre sahip almanca kaynaklardan mümkün mertebe yararlanmaya çalışılmış olmakla birlikte Türkçe yayınlanmış eserler de kullanılmıştır.

Ek olarak verilen tablolardaki kişiler büyük oranda Hans-Jürgen Kornrumpf’un “Fremde im Osmanischen Reich 1826 – 1912-13 Bio-bibliographisches Register” adlı kitabından alınmakla birlikte arşivlerden elde ettiğimiz belgeler de bu konuda yardımcı olmuştur. Bunun yanında tezin hazırlanmasında faydalanılan diğer kitap ya da makalelerde geçen isimler de alfabetik sıraya göre tablolara eklenmiştir.

Bu çalışmada, yönlendirici yardımlarından dolayı danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Şevket Kamil Akar başta olmak üzere Türk İktisat Tarihi kürsüsündeki tüm hocalarıma teşekkür ederim. Ayrıca babasının hatıratını karşılık beklemeden tarafımıza gönderen Prof. Dr.-Ing. Friedrich Mielke’ye bâ-husus teşekkür ederim. Arşiv belgelerinin okunması hususunda yardımlarını esirgemeyen Mustafa Çakıcı’ya ve tezi okuyarak kıymetli eleştirilerini benimle paylaşan Ar. Gör. Kenan Demir ve Ar. Gör. Mevlüt Camgöz’e teşekkürlerimi sunarım. Her zaman için beni teşvik eden ve destek olan eşim Kader Akdağ Sarı’nın katkılarını da burada şükranla yâd etmek istiyorum.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
FOTOĞRAF, GRAFİK ve TABLOLAR LİSTESİ	ix
KISALTMALAR	x
GİRİŞ.....	1

1. BÖLÜM: OSMANLI'DA YABANCI İSTİHDAMININ TARİHİ ve FARKLI VEÇHELERİ	3
1.1. Sanayileşme Çabası Olarak Yabancı İstihdamı.....	3
1.1.1. Sanayileşmede Demiryolları.....	8
1.1.2. Teknoloji Transfer Yöntemi Olarak Yabancı İşgücü İstihdamı.....	10
1.2. Avrupa'da Değişen Sosyo-Ekonomik Yapı.....	12
1.2.1. “Platz an der Sonne”: Kolonizasyon Çabası Olarak İşgücü İhracı.....	13
1.2.2. Demografik Mobilizasyon: Nüfus ve istihdamın Avrupa'da Sınırları.....	18
2. BÖLÜM: OSMANLI'DA DEMİRYOLU YAPIMI	24
2.1. Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolu İnşa Faaliyetleri.....	25
2.2. Yabancı İstihdamı Bağlamında İki Tecrübe: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Hatları ...	28
2.2.1. Anadolu ve Bağdat Demiryolu İnşaatları ve Yabancı İstihdamı	34
2.2.1.1. İnşaat Yönetimi.....	34
2.2.1.2. Personel işleri.....	39
2.2.1.3. Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin Diğer İşleri Bağlamında Yabancı İstihdamı	44
2.2.2. Hicaz Demiryolu.....	46
2.2.2.1. İnşaata Dair	46
2.2.2.2. Personel İşleri	48
2.2.3. Uzman İhtiyacının Karşılmasında Başvurulan Yöntemler ve İşe Başlama Prosedürleri.....	52
2.2.4. Çalışan Personelin Sosyal Hakları ve Sağlık	58
2.2.5. Ücret ve Diğer Ödemeler.....	61

3. BÖLÜM: OSMANLI'DA YABANCI İSTİHDAMININ FARKLI AÇILARDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	66
3.1. Yabancılar Gözüyle Osmanlı'da Çalışma Hayatı.....	67
3.2. Yabancı Uzmanların Bilgi ve Becerileri Üzerine bir Değerlendirme; Hermann Bücher.....	69
3.3. Osmanlı İdarecilerinin ve Halkın Gözünde Yabancı Uzmanlar	85
SONUÇ	92
KAYNAKÇA	95
EKLER	101
Ek 1: Freidrich IV. Mielke (1887-1960) Günlüğünden Seçmeler	101
Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar.....	119
Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadroda İstihdam Edilen Yabancılar, 1900-1918	154
Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908.....	159
Ek 5: Hicaz Demiryolu İdaresi Merkez Personeli (8 Nisan 1904).....	166
Ek 6: Sermühendis Mavrogardato, Çalışma Odasında	170
Ek 7: Türkiye'den Dönüş. Akdeniz Gemisinin Güvertesinde, Wilhelmshaven Limanı... ..	170
Ek 8: Hicaz Demiryolu Hattı Haritası.....	171
Ek 9: Ön Asyada Demiryolları – 1920.....	172
Ek 10: Sir Wiliam Willcocks'un Mezopotamya Sulama Projesi Planı / 1909	173

FOTOĞRAF, GRAFİK ve TABLOLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1: Herman Bücher (1882-1951)	70
Fotoğraf 2: Friedrich Mielke İş Arkadaşlarıyla;	101
Grafik 1: Alman İmparatorluğu'nda Nüfus Artışı (1871 -1918)	19
Grafik 2: Bağdat Hattı Yerli - Yabancı Personel Oranı (1908)	31
Grafik 3: Hicaz Hattı İdari ve Teknik Personelinin Tabiyete Göre Dağılımı (1904).....	32
Grafik 4: Demiryollarında İstihdam Edilenlerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (1908)	41
Grafik 5: Bağdat Hattı Yabancı Personelinin Mesleklere Göre dağılımı (1908).....	43
Grafik 6: Hicaz Hattı Mühendis Kadrosunun Tabiiyete Göre Dağılımı (1904)	49
Grafik 7: Bağdat Hattı, Yabancı Personel Ücret Dağılımı, Frank (1908).....	62
Grafik 8: Bağdat Hattında Osmanlı Tebeasının Ücret Dağılımı (1908)	63
Grafik 9:Hicaz Demiryolu Personeli Ücret Sınıflandırması (Kuruş/Kişi Sayısı), 1904	64
Tablo 1: Almanya'dan Dışdünyaya Göç.....	21
Tablo 2: Anadolu Demiryolu Kronolojik Mesafe Cetveli	27
Tablo 3: Bağdat Demiryolu Mesafe Cetveli ve Hattın Açılış Tarihleri	28
Tablo 4: Bağdat Hattı Kalifiye Personeli, 1910 – 1915	42
Tablo 5: Haydarpaşa Liman İnşaatı Personeli, 1903	44
Tablo 6: Hicaz Demiryollarında Müstahdem Yabancı Kalifiye Personel, 1912.....	51

KISALTMALAR

A.D.Ş.	: Anadolu Demiryolu Şirketi
BArch.	: Bundesarchiv
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BEO.	: Bâb-ı Âlî Evrak Odası
DH. EUM. SSM.	: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrüsefer Kalemî
E.T.	: Erişim Tarihi
HR. MKT.	: Hariciye Nezareti Mektubî Kalemî Belgeleri
HR. SYS.	: Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
HSTAS	: Hauptstaatsarchiv Stuttgart (Stuttgart Devlet Merkez Arşivi)
İ.A.	: 1310 Sonrası İrade Sadaret
İ.DUİT.	: İradeler, Dosya Usulü
İ. ML.	: İradeler, Maliye
İ.MMS	: İradeler, Meclis-i Mahsusa
İ.TNF.	: İradeler, Ticaret ve Nafia
MV.	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
P.H.	: Philipp Holzmann
t.y.	: Tarih Yok
Y. A. RES.	: Sadaret Hususi Marûzat Evrakı
Y. HUS	: Yıldız Hususi
Y. MTV.	: Yıldız Mütenevvî Marûzat Evrakı
Y.PRK. KOM.	: Yıldız Komisyonlar Marûzâtı

GİRİŞ

Osmanlı milletler topluluğu Avrupa’da Rönesans ve Reform ile başlayan ve nihayetinde Avrupa milletlerinin diğer milletlere üstünlük kurmasına yol açan gelişmeleri yönlendiremediğinden maddi gelişmişlik bakımından Avrupa ülkelerinin gerisine düşmüştür. Avrupalılar, 18. yüzyılda gelişen ve 19. yüzyılda doruk noktasına çıkan gelişmeler sayesinde diğer milletlerle mukayese kabul edemeyecek derecede maddi bir gelişmişlik düzeyini yakalamıştır. Teknik gelişmişliğin verdiği ivmeyle hızlanan gelişmeler aynı zamanda sosyal bir olgu olarak da milletleri birbirleriyle kıyas ettirmektedir.

Osmanlı gibi diğer pek çok devlet de Avrupa’da gelişen teknik ve medeniyeti transfer için hayli gayret göstermişlerdir. Teknoloji transferi için çeşitli yöntemler eş zamanlı ya da ardıl olarak denenmiştir. Yurtdışından uzman eğitici getirme, yabancı ülkelere talebe gönderme ve tabi ki o an için hâsıl olan ihtiyacı karşılamak için ithal edilen teknolojiyi kullanma bilgisini haiz kişileri istihdam etme gibi girişimler hayli revaçtaydı.

Osmanlı’da yabancı uzman istihdamında ordu en başta gelmekteydi. Zira Osmanlı düzeninin inhitatı meselesi ve çözüm önerileri bu kurumu işaret etmektedir. Ordudaki değişim ihtiyacı aynı zamanda yaşanan vakaların bir neticesi olarak temayüz etmiştir. Orduyu Hümayun’un peş peşe gelen mağlubiyetleri bu alanda acil olarak ıslahat fikrini ortaya koymuştur. Ancak zamanla meselenin sadece teknik olmadığı, kültürel ve zihni arka planı olduğu daha açık şekilde okunmaya başlanmıştır. Hatta daha ileri gidilerek, “gelişmişlik” ile “dini tefekkür” ve dahi “ırkların doğası” arasında bir ilişki olduğu fikri geliştirilmek suretiyle “ilerlemenin” ya da “geri kalmışlığın” makulce izahları yapılmaya çalışılmıştır. Bu denli hastalıklı fikirler bir yana bırakılsa dahi vaka hala ortadaydı ve acil çözüm beklemekteydi.

Osmanlı’da Demiryollarının kuruluş ve gelişimi hikâyesi de bu bağlamda ele alınmalıdır. Birinci küreselleşme (Fäbler, 2007, s. 74) olarak telakki edilen devrin (1840 -1914) lokomotif demiryolları olarak temayüz etmektedir. Demiryolları yaygınlaşana kadar iç bölgelerle kıyı şeridi arasındaki münasebetler sınırlı seviyede seyretmekteydi. Gelişen ticaret hacmi sadece kıyı şeritleriyle sınırlı kaldığı sürece bölgelerin birbirine eklemelenmesi mümkün olmamaktaydı. Bu eksikliği telafi için

demiryollarına düşen vazife büyüktü. Sırf Osmanlı örneğine bakıldığında bile bunun ne derece önemli olduğunu açıkça görülmektedir.

Bir mesele bakış açıları kadar farklı veçheler kazanabilir. Demiryollarına uluslararası ticaret açısından bakıldığında durum daha çok iktisadi ilişkilerin seviyesi bakımından ele alınırken, Osmanlı merkez idaresi için şüphesiz olayın başka veçheleri de bulunmaktaydı. Geniş bir coğrafyada farklı din, dil ve renkteki insanların bir arada yaşama deneyimi olan Osmanlı'da demiryolu aynı zamanda memleketin ücra yerlerini birbirine yakınlaştırma anlamı taşımaktaydı. Bunun yanında devlet otoritesini doğudan batıya en uzak yerlere taşımak ve ortaya çıkan problemlerden vaktinde haberdar olup müdahale etmek de gerekiyordu. Nitekim Yunan isyanında zamanında intikal eden ordu sayesinde isyan bastırılmış ve yunanlar mağlup edilmişti (Ortaylı 2006: 122). Osmanlı idaresi için sadece bu başarı bile demiryollarının önemini ortaya koymak için kâfiydi.

Osmanlı'da demiryolları yapımı geç başlamış olmasa da muadili ülkelerle karşılaştırıldığında hayli yavaş bir gelişim göstermiştir. Ancak, demiryolu inşası çerçevesinde çıkan siyasi ve ekonomik çekişmeler dikkat çekici bir nitelik taşımaktadır.

Gerek Türkiye'de gerekse yurtdışında Osmanlı demiryollarını konu edinen, olayın siyasi ve ekonomik yönlerini tahlil eden birçok çalışma bulunmakla beraber, demiryolu ağının çalışkan karıncaları olarak tasvir edilebilecek olan asıl aktörler mühendis veya amele, Alman veya İngiliz demiryolu işçisi gibi genel adlarla tasvir edilmişlerdir. Bu çalışmada amaç, gerek istihdamı sağlayan taraf olarak Osmanlı açısından ve gerekse geldikleri ülkelerin Osmanlı coğrafyasındaki amaçlarının misyonerleri olarak temayüz eden yabancıların kendi devletleri açısından hangi amaçla icra-i vazife eylediklerini tespit etmek ve hedeflenen gaye ile elde edilen neticeyi karşılaştırmaktır. Bu alışverişin Osmanlı açısından ekonomik, teknik ve sosyal bilançosunu göstermenin yanında çalışmamıza mevzu olan aktörlerin dünyasını gözler önüne ortaya çıkarmak bu çalışmada amaçlanan gayelerdendir.

1. BÖLÜM: OSMANLI'DA YABANCI İSTİHDAMININ TARİHİ ve FARKLI VEÇHELERİ

Osmanlı'da yabancı olarak telakki edilen işgücünün istihdamı demiryolu ile başlamış değildi. Askeri alandaki gereksinimler Osmanlı ordusunun çağın şartlarına göre yeniden yapılandırmasını gerektirmekteydi. Bu gerekliliğe sunulan çarelerden biri de ileri düzey yapılanmaya sahip orduların tecrübesini Osmanlı'ya taşıyacak kişilerin istihdamı olarak kendini göstermiştir. Ortaylı, hâsıl olan bu gereksinimin Osmanlı'da bir hayat memmat meselesi olarak algılandığını ifade etmektedir. Yine bu gereksinimler sebebiyle Osmanlı, Avrupa'nın düşünce dünyasından evvel askeri dünyasıyla tanışmak zorunda kalmıştır (Ortaylı, 1983: 137). Askeri reformlarla başlayan süreç bununla sınırlı kalmamış, birbirini destekleyen gelişmeler tıp, mühendislik, maliye, hukuk, idare ve eğitim alanında reformlarla devam etmiştir. Osmanlı'da girişilen reformları desteklemek amacıyla ilgili alanlarda Avrupalı uzmanların yardımına başvurulmuştur.

Osmanlı'da batılılaşma ya da modernleşme olarak adlandırılan süreç Batıya hayranlığın bir sonucu değil şartların dayattığı bir zorunluluk olarak ortaya çıkmış ve Osmanlı idarecileri bu süreci mümkün mertebe kendilerine uydurmaya çalışarak pragmatik bir yaklaşım geliştirmişlerdir. Osmanlı batılılaşması her ne kadar dış şartların zorlamasıyla başlamışsa da bu zoraki durumda Osmanlı Devleti'nin tercihleri değişimin yönü, hızı ve mahiyeti konusunda etkili olmuştur (Ortaylı, 1983: 137).

1.1. Sanayileşme Çabası Olarak Yabancı İstihdamı

Osmanlı'da yabancı istihdamı Osmanlı'nın kendi içinde yaşadığı bir mesele değildir. Şüphesiz başlangıcından itibaren Osmanlı'nın kalifiye kişileri istihdam etmesinin, yabancı işgücü politikasının belirli amaçlara yönelik olduğu söylenebilir. Bu amaç başka yerlerde geliştirilen teknik bilginin Osmanlı'ya aktarılması olarak özetlenebilir.

Geldikleri yerin bilgi ve becerilerini Osmanlı'ya aktaran kalifiye işgücünün istihdamı daha önceki dönemlerde çeşitli şekillerde olmuştur. Buna, İspanya'dan kovulan Yahudiler ve Polonya'dan gelen mülteciler örnek gösterilebilir. Osmanlı Devleti İspanya'da dinleri yüzünden baskıya maruz kalan Yahudileri sahip oldukları zanaatkârlıkları hasebiyle İzmir ve Selanik'e yerleştirmiştir. Selanik'te iskân edilmiş olan İspanyol menşeli Yahudiler kumaş üretmeleri için devletten teşvik görmüşlerdir.

İspanyol Yahudilerinden farklı olarak Osmanlı'ya gelen işgücünün bir başka örneğini de Polonya'dan gelen dokuma ustaları oluşturmaktadır. 1709 yılında Osmanlı'da devlet tarafından desteklenen yünlü kumaş imali için Polonya'dan 7 kişilik bir usta grubu getirilmiştir (Genç, 2007: 240).

Osmanlı'nın en çok yabancı istihdam ettiği alanların başında Askeriye gelmektedir. Osmanlı Ordusunun batıda sürekli yenilgiye uğraması bu konuda bazı değişiklikler yapmayı elzem hale getirmiştir. Bu bağlamda Orduda istihdam edilenlerin başında I.Mahmut zamanında (1730-1754) Humbaracı Ahmet Paşa gelmektedir. Asıl adı Comte de Bonnevale olan Paşa bir Fransız generali iken Osmanlı'ya sığınmış ve Humbaracı ocağını kurmuş, eğitimi kendisine bırakılmış olan Humbarahane erlerine, Batılı zihniyetiyle yeni talim usulleri ve savaş oyunlarını öğretmiştir (Ergün, 1990). Bunun dışında bir başka bir örnek de III. Mustafa döneminde Osmanlı'ya gelen Macar asıllı Baron de Tott 'dur. Baron de Tott, Osmanlı topçularını, Avrupa'da o sıralarda geliştirilmiş olan yöntemlerle yetiştirmiş, Tophane'yi yeniden düzenleyerek yeni biçimde toplar döktürmüştür. (Yurdaydın, 2995: 279).

Yeni tekniklerin uygulandığı diğer bütün alanlar gibi madencilik sektöründe de Osmanlıda yabancı işgücünden faydalanmıştır. Madenlerin fennî usullerle işletilmeleri gereği ortaya çıkınca, öncelikle Avrupalı maden mühendislerinin istihdamı yoluna gidilmiştir. Maden İdaresi'nin istihdam ettiği yabancı mühendislerle karşılıklı kontratlarla yapılmakta ve genellikle de her üç yılda bir kontratları yenilenmekteyken (Balcı, 2001: 85) Eduare Coulant ile 30 yıllık sözleşme imzalanmıştır. Coulant, yaptığı hizmetler karşılığı 1906-7 yıllarında 'Meadin Heyet-i Fenniyesi üyeliğine atanmış ve Ser Mühendis unvanıyla taltif edilmiştir. Görevde bulunduğu dönemde Orman ve Meadin Mektebi'nde dersler vermiş ve birçok maden işlerinde raporlar hazırlayıp ve Orman ve Meadin Mecmuası'nda madencilikle alakalı yazılar kaleme almıştır. (Balcı, 2003: 4)

Osmanlı da yenileşme için yabancı uzman istihdamı çabaları bunlarla sınırlı kalmadığı gibi şartların kötüleşmesiyle her geçen gün artarak devam etmiştir. Nitekim I. Abdülhamid devrinde (1774-1789), Sadrazam Halit Hamit Paşa ordunun eğitimi ve teknik bakımdan ıslahı için Fransa'dan uzmanlar getirtmiştir. Bu uzmanlar deniz kuvvetlerinin ıslahına ve kale tahkimi işlerinde istihdam edilmişlerdir (Ergün, 1990).

1773'te kurulan Mühendishane-i Bahri-î Hümâyûn'un öğretim kadrosu genel itibariyle Fransız uzmanlardan müteşekkildi. Yine III. Selim devrinde kurulan Nizam-ı Cedid Ordusu'nun eğitimi için padişah Fransa'dan 15 askerî uzman istemiştir. Bu dönemde Osmanlı ordularının modernizasyonunda Fransız uzmanların yanında İsveç, Prusya ve İngiliz subayları da çalışmaya başlamışlardır. Ancak müfredat dili hep Fransızca olmuştur. 1795'te açılan Mühendishâne-i Berrî-i Hümâyûn'un öğretimi de genellikle Fransızca kaynaklardan yapılmıştır. (Ergün, 1990).

1826'da kurulan Mekteb-i Tıbbiye ve Cerrahhane'de öğretim Fransızca yapılmaya başlanmış ve yönetim de operatör *Sade de Calere* adlı bir Fransız tabibin emrine verilmiştir. (Ergün, 1990). Osmanlı, 19. yy.da Avrupalı devletlerin emperyalist saiklerle topraklarını işgal etmesine binaen tepki olarak bu ülkelere karşı bazı tedbirler almışsa da uzun dönemde bu kararlılığı sürdürmemiştir. Fransızların Mısır, Cezayir ve Tunus'u işgali, İngilizlerin Mısır'ı, Avusturya'nın Bosna'yı ve İtalyanların Trablusgarp'ı işgallerinde Osmanlı'nın gösterdiği tepkiyi uzun süre koruyamadığını görülmektedir.

Osmanlı'da yabancı istihdamı bir geç kalınmışlığın telafisi olarak temayüz etmektedir. Osmanlı yeni teknolojilerden istifade edebilmek için çeşitli yöntemler denemiştir. Bunların içinde işgücü transferi olarak nitelendirilecek olgu bilhassa endüstrileşme ile başlayan yeni bilgi – bilim – teknik çerçevesinde gelişen ve giderek yerleşen zihni formasyonun Osmanlı'da yerleşmesinin bir çabası olarak görülmektedir. Osmanlı'da batıdan gelen bu yeniliklere karşı çıkanlar dahi teknolojik transferin savunucusu olmuşlardır.

Teknoloji transferi, özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayileşme çabalarının önemli bir kısmını oluşturmuştur. Bu transferin en önemli vasıtalarından birisi, nitelikli yabancı işçi, usta ve mühendislerin

istihdamı yoluyla know-how transferidir. Osmanlı ekonomisinin nüfus yetersizliğinden kaynaklanan mevcut işgücü açığının yanı sıra, ithal edilen makinelerin kullanımı için gerekli niteliklere sahip, makinelerin verimli bir şekilde kullanımı ve teknolojinin sürdürülebilirliğini sağlayabilecek işçi ve mühendislerin yokluğu, makinelerle birlikte işçi ve mühendislerin de transferini gerekli kılmaktaydı. (Özbay, 2009:191)

Görece olarak yüksek ücretler, yabancı işçiler için bir cazibe unsurudur. Bu kalifiye işgücünden genel olarak ulaşım, altyapı hizmetlerinde (demiryolu), fabrika kuruluşu, geliştirme, onarım ve fizibilite amacıyla yararlanıldığı görülmektedir. (Özbay, 2009: 191)

Osmanlı Devleti'nde yabancı istihdamı ihtiyaç gruplarına göre sıralanırsa:

- Tabip ve cerrahlar
- Mühendisler
- Modern savaş sanatını öğretecek subaylar
- Çeşitli iş kollarında çalışacak kalifiye işçiler (Şahin,

Çevrimiçi:<http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/143/11.htm>, Erişim Tarihi: 07.05.2011),

olmak üzere başlıca dört grup altında toplanmaktadır. (Osmanlı'da istihdam edilen yabancılara ayrıntılı bir listesi için Ek:2'ye bakınız.)

Osmanlı, ihtiyaç duyduğu kalifiye eleman ihtiyacını karşılamak için de çeşitli yöntemler kullanmıştır. Bunların başında şu yöntemler gelmektedir:

- İlgili devletlerin İstanbul'daki elçileri aracılığıyla getirilenler
- Devlet adamlarının girişimleriyle gelenler
- Yurtdışındaki elçiler aracılığıyla çağrılanlar
- Yabancı şirketlerde istihdam edilen
- Kendi isteğiyle işçi olarak çalışmak üzere gelenler, (Şahin,

Çevrimiçi:<http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/143/11.htm>, Erişim Tarihi: 07.05.2011).

Osmanlı idarecilerinin yabancı uzmanlardan beklentileri üst seviyede olmuştur. Demiryolu neticesinde maddi uygarlık/ümran Anadolu'nun ücrasına yayılacak ve

Osmanlı bu sayede tekrardan eski gücüne kavuşma imkânı elde edecekti. Yabancılardan da bilhassa Alman uzmanlar padişahın güvenini dahi kazanmışlardır. Sultan II. Abdülhamit'in Almanlara gösterdiği teveccüh buna örnek gösterilebilir.

“Bağdat demiryolu sayesinde eskiden mevcut olan Avrupa-Hindistan ticaret yolu, tekrardan işe yarar hale gelecektir. Eğer bu yol Suriye ile Beyrut, İskenderun ve Hayfa ile bir irtibat kurulmak üzere birleştirilirse yeni bir ticaret yolu ortaya çıkmış olacaktır. Bu yol imparatorluğumuz için sadece iktisadi bakımdan büyük fayda temin etmekle kalmayacak, aynı zamanda oralardaki kuvvetlerimizi sağlamlaştırmaya da yarayacağından askeri bakımdan da çok ehemmiyetli olacaktır” (Abdülhamit, 2010, s.66).

Temeddün ve terakkide Osmanlı'nın destekçisi ise Sultana göre Alman sermayesi ve Alman mühendisleridir.

“Allah izin verirse, bu büyük eseri, Alman parası ve Alman mühendislerin yardımıyla tatbik mevkiine koyabiliriz. Ancak mühim olan Alman diplomasisinin İngiliz siyasetinin tesirinde kalmamasıdır” (Abdülhamit, 2010, s.66).

Ticari gelişmeye ek olarak oluşacak kapital birikimi toplumu ve dolayısıyla devleti maddi imkânsızlıkların pençesinde kurtaracaktır. Böylece terakki ve temeddün için fırsat elde edilmiş olacaktır. Ancak demiryolu yatırımlarının yabancılar eliyle gerçekleşmesi farklı niyetlerin de ifadesi olabilmektedir. Nitekim, Demiryolu güzergâhında Alman kolonyalistlerin yerleştirilmesi fikri başından beri Alman yöneticilerinin planları arasında mevcuttur. Bunun farkında olan Sultan, sözleşme metnine kolonileşmeyi önlemeye yönelik maddeler koydurmuştur. Almanların bu konudaki düşüncelerinin farkında olan Abdülhamit, bu konudaki fikrini şu cümlelerle ifade etmiştir:

“Almanya'nın bize karşı harekâtını biraz frenlemek yerinde olacaktır. Büyük Senyör'e kendisinde ve politikasından pek emin olmadığımızı belli etmek lazım”. (Abdülhamit, 2010, s.107) ... Kayser, Anadolu'da Almanları tutan bir muhit yaratmak istiyormuş. İktisadi vaziyetimizi düzeltmek için Almanlardan yararlanmayı doğru buluyorum, fakat Alman gazetelerinin yazdığı ve arzu ettiği gibi, Bağdat demiryolu üzerinde Alman kolonilerinin kurulmasına gelince katıyen taraftar değilim” (Abdülhamit, 2010, s.108).

Abdülhamit'in demiryolları inşaatında Almanları tercih etmesindeki en önemli sebeplerden biri de Osmanlı'nın uzun süredir güttüğü denge politikasıdır. Osmanlı Devleti siyasi ve ekonomik çıkarları için sürekli olarak Avrupa'daki çekişmelerden yararlanmıştır. Osmanlı Devleti demiryolu politikalarının belirlenmesinde ticaretin gelişmesi, medenileşme ve iç güvenlik gibi unsurların yanında Avrupa'daki dengeleri de gözetmiştir. Osmanlı'nın, Bağdat demiryolu imtiyazını Almanlara vermekle geleneksel müttefikleri olan Fransa ve İngiltere'den ayrılıp yeni bir güç ile ilişki kurma çabasında olduğu görülmektedir.

Fransa, İngiltere ve Rusya'nın Osmanlı topraklarını işgali Osmanlı'yı yeni müttefik aramaya itmıştır. Demiryolu imtiyazı yeni müttefik arayışının bir aracı olarak kullanılmıştır. Osmanlı, Bağdat Demiryolları imtiyazını Almanya'ya vermek suretiyle Osmanlı'da çıkarları olan büyük Avrupa devletlerini Almanya'yla karşı karşıya getirmiştir. (Önsoy, 2004, s.21). Almanya'nın Osmanlı'daki yatırımları Osmanlı ve Alman menfaatlerini birleştirmiştir.

1.1.1. Sanayileşmede Demiryolları

Osmanlı Devleti'nde ordudan sonra sistematik olarak yabancı uzmanların istihdam edildiği alan demiryolları olmuştur. Demiryollarında istihdam edilen yabancıları farklı kategorilere ayırmak mümkündür. Bunların başında mühendisler gelmektedir. Bu guruptaki çalışanlar genel itibariyle, Almanca konuşan ülkelerin (Almanya, İsviçre ve Avusturya) vatandaşlarından müteşekkil olmakla beraber diğer ülkelerden de istihdam edildiği görülmektedir (bknz: Grafik 4). İkinci grup çalışan ise büro işlerini takip eden kimselerden oluşmaktadır (bknz: Tablo 4). Büro çalışanları alım satım işleri, personel ve muhasebe işlerini yürütmektedirler. Üçüncü ve en kalabalık grubu ise bizzat inşaat sahasında çalışan tecrübeli işçi ve ustaların oluşturduğunu görülmektedir (bknz: Grafik 5). Demiryolu inşaatının tamamlanmasının ardında bilhassa demiryolu işletmeciliği, hareket ve nakliye işlerinin idaresinde yabancılar görev almışlardır.

Osmanlı, demiryolu inşasında ihtiyaç duyduğu kalifiye elemanların temini için çeşitli yöntemlere başvurmuştur. Bu yöntemleri yurtdışına öğrenci göndermek, ihtiyaç duyulan alanlarda okullar açarak (şimendifer mektebi gibi) kalifiye eleman yetiştirmek

ve yabancı uzman istihdam etmek şeklinde başlıca üç başlık altında toplamak mümkündür. Ancak durumun aciliyeti ve Osmanlı'nın demiryollarını finanse etmedeki sıkıntıları nedeniyle yabancı uzman istihdamı daha makul bir çözüm olmaktadır. Pazarlık gücünün sınırlı olması sebebiyle Osmanlı'nın ilgili şirketlere şartlarını direktme imkânı fiilen ortadan kalkmış oluyordu. Bunun yanında aciliyet gerektiren bu yatırımlarda yurtiçinde ve yurt dışında eğitmek suretiyle Osmanlı'nın kendi personelini eğitime süreci uzun zaman almaktadır. Eğitilen bu personelin teorik ve pratik eğitim sonrasında tecrübeli birer eleman olarak demiryolu inşaa sürecine katılmaları takribi olarak 15 yılı gerektirmekteydi (Yıldırım, 2007). Ayrıca finansman sorunları nedeniyle demiryolu inşasının yabancı şirketlere havale edilmesi ve bu şirketlerin yerli kalifiye işgücü çalıştırmadaki isteksizlikleri* yetiştirilen kişilerin tecrübe kazanacakları alanları da sınırlamaktaydı. Buna mukabil yabancı uzmanlar genelde rüşünü ispatlamış kişilerdir ve nitelikli acil eleman ihtiyacını karşılamak için vazgeçilmez bir unsur olarak Osmanlı'da demiryolu inşaa tecrübesinde yerlerini almışlardır. Ancak bu yöntemin Osmanlı'nın ihtiyaç duyduğu kalifiye elemanların yetişmesinde katkısı sınırlı düzeyde kalmıştır.

Osmanlı, yabancı uzman istihdam etmek suretiyle bir taraftan aciliyet gerektiren işlerin yapılmasını hedeflerken öbür taraftan kendi kalifiye elemanlarını yetiştirmeyi hedeflemiştir. Demiryolu yapımında edinilmiş tecrübenin rolü önemlidir. Hicaz demiryolu inşaatında karşılaşılan durum bunu kanıtlar niteliktedir. Osmanlı işçileriyle yapımına başlanan bu hatta yerli unsurların tecrübe eksikliği sebebiyle yabancı personel istihdam edilmeye mecbur kalınmıştır. Hattın ilk kısımlarında yeterli tecrübeyi edinmiş olan Osmanlı mühendis ve teknisyenler hattın harem bölgesi dâhilindeki inşaatını kısa sürede tamamlamışlardır.

Demiryolunun geçtiği yerlerde zirai verimliliğin artmış olması, bu şehirlerin ticari merkezler olarak canlanması, güvenliğin artması, eğitimin yaygınlaşması gibi gelişmeler demiryolu inşasıyla Osmanlı'nın hedeflemiş olduğu modernleşmeye bir adım daha yaklaşmış olduğu kanaatini güçlendirmektedir.

* Hicaz Demiryolu bu konuda bir istisna oluşturmaktadır. Büyük oranda Osmanlı mühendislerinin eseri olan Hicaz Demiryolu, demiryolu inşaa ve işletmeciliğinde gerekli kalifiye personelin yetiştirilmesinde de önemli rol oynamıştır.

Demiryolu inşaa faaliyetleri ülkenin ekonomik kalkınmasına yardımcı olduğu gibi, ileri teknolojiyi kullanma bilgisine sahip personeli de gerektirdiğinden ülkenin beşeri sermayesini kalitesine de katkıda bulunmuştur.

1.1.2. Teknoloji Transfer Yöntemi Olarak Yabancı İşgücü İstihdamı

Osmanlı endüstriyel makine ve teçhizatın kullanıldığı diğer bütün üretim alanlarında olduğu gibi demiryollarında da aynı sorunu yaşamış ve hem kısa dönemde bir çözüm olması açısından hem de ihtiyaç duyulan kalifiye kadronun yetişmesi için modern teknolojinin araçlarıyla birlikte ilgili ülkelerden önemli sayıda kalifiye işgücünü de istihdam etmiştir.

Altyapı yatırımlarında bir devlet girişimi olan Hicaz hattının dışında kalifiye işgücü olarak istihdam edilenlerin önemli kısmı yabancı mühendis, usta ve işçilerden oluşmaktaydı. Demiryolu yapımında çalışan Osmanlı tebaası kişiler de genel itibariyle Rum ve Ermenilerden oluşmaktaydı. Bu durumun ortaya çıkmasında Müslüman tebaanın bu işler için yeterli donanıma sahip olmamasıyla birlikte Müslüman yerli tebaayla yabancılar arasındaki uyum problemi de etkili olmuştur. Demiryolu inşaa çalışmalarında yerli Müslüman ve yabancı çalışanlar arasında yer yer çekişme/çatışmaların yaşandığı vakiiydi. Osmanlı Müslüman tebaası gayri müslim mühendis ve teknisyenlerin yersiz hareketlerinden şikâyet ederken (Heigl, 2004, s.98), yabancılar da Müslüman tebaanın tembel, kibirli ve cahil olduklarını ileri sürmekteydiler. (Yabancıların Osmanlı tebaası hakkındaki kanıları için (BArch: R1001/7845) Bu sebeple inşaa faaliyetlerinin hemen hemen her kademesinde yabancılar çalıştırılabilmekte, ancak maliyet bakımından daha uygun olan vasıfsız işçiler Osmanlı tebaasından seçilmektedir.

Demiryolu inşasında yabancı unsurların kullanması bir zorunluluk olmakla beraber zaman içinde bu zorunluluğun ortadan kalkması da ümit ediliyordu. Gelen uzmanların aynı zamanda Osmanlı tebaasını yetiştirmesi de beklentiler arasındaydı, ancak bu gayenin şirketlerin eliyle yapılan demiryolu inşaatlarında sınırlı seviyede hâsıl olduğu görülmektedir. Osmanlı tebaası mühendis ve teknik elemanların istihdamında yabancı şirketlerin pek hevesli olmadığı bilinmektedir. İmtiyaz sözleşmelerinde bu

konuda özel maddeler olmasına rağmen Osmanlı tebaası kişilerin çalıştırılması sınırlı düzeyde kalmıştır.

Osmanlı bu eksikliği telafi için Hicaz demiryollarının inşasında özel tedbirler almıştır. Büyük oranda Müslümanların yardımlarıyla finanse edilen Hicaz demiryolu inşaatında karar mercii komisyonunun demiryolu inşaat ameliyesinde yabancı personel çalıştırmaktan sarf-ı nazar etmesi ülkenin işgücü kalitesinin artmasında etkili olmuştur. Sınırlı sayıda teknik uzman ve mühendisin dışında, yerli unsurların istihdamına özen gösterilmiştir. İnşaatın ilk dönemlerinde görece fazla olan yabancı uzman sayısı zamanla yetişen Türk uzmanlar tarafından ikame edilmiştir. Hicaz hattının son kısmı “harem” bölgesinde olması sebebiyle Muhtar Bey maiyetinde sadece Müslüman kalifiye işgücü kullanılarak tamamlanmıştır (Gülsoy, 1994: 221).

Hicaz demiryolu, ömrü kısa olsa da katkıları bakımından Osmanlı'nın teknolojik gelişmelere ayak uydurması konusunda bir önemli başarıdır. Komisyon, aldığı kararlar neticesinde Osmanlı'da ulaşım konusunda kalifiye eleman yetiştirilmesinde önemli bir işlev icra etmiştir. Finansmanın yerli unsurlardan sağlanması, karar merciinde ülke menfaatlerinin gözetilmesini mümkün kılmıştır. Şirketler, daha ziyade kâr unsurunu ön planda tuttuğu için, uzun vadede Osmanlı'nın bağımlı kalmasının garantisi olarak gördüklerinden yerli unsurların yetişmesi için gereken çabayı esirgedikleri ileri sürülebilir.

Hicaz hattının harem bölgesindeki inşaatının Müslüman işgücü tarafından yapılması Osmanlı'nın yüksek bilgi ve beceri gerektiren işlerde artık gerekli know-how'ı edindiği intibasını uyandırsa da yabancı teknik adamlara olan ihtiyacı ortadan kaldırmış değildir. Demiryolu yapımında elde edilen bilgi ve beceri demiryolu işletmeciliğinde de iktiza olunmaktadır.

Demiryolu yapımının Osmanlı için modernleşme, teknoloji transferi, zirai ve iktisadi verimlilik gibi anlamları haiz iken hem teknoloji hem de ithal edilen teknolojiyi kurup kullanacak uzmanları sağlandığı Avrupa için Osmanlı demiryollarının ihtiva ettiği anlam bir sonraki bölümde ele alınacaktır.

1.2. Avrupa’da Değişen Sosyo-Ekonomik Yapı

16. yy.dan itibaren Avrupa’da ekonomi ve siyaset alanlarında olduğu gibi sosyal açıdan da büyük hareketler yaşanmaktaydı. Yenidünyanın keşfi bir taraftan yeni zenginlikleri Avrupa’ya taşıırken öbür taraftan Avrupa’da fazlalık* olarak telakki edilen bir nüfus kitlesinin de yeni kıtaya ihraç edilmesini sağladı. İhraç sadece yeni kıtalara değildi, Avrupa’ya göre görece geri ve düşük nüfus yoğunluğuna sahip bölgeler de bu fazlalığın ihraç edildiği yerler arasındaydı.

Avrupa’da, tıptaki gelişmeler ve görece iyileşen yaşam koşulları sayesinde o zamana kadar görülmemiş bir nüfus patlaması yaşandı. Yeni kıtaya ihraç edilen nüfus Avrupa’da sosyal olayların akışı üzerinde önemli bir role sahiptir. Yeni kıtaya nüfus ihracı ve kolonizasyon birlikte yürüyen bir süreçtir.

Avrupa’da oluşan nüfus fazlalığı birçok devlet için sorun teşkil etmekteydi. Ancak söz konusu devletler bu nüfus fazlasını sadece atık olarak görmemekte, ya da bundan faydalanmanın da imkânlarına bakmaktaydılar. Fazla olanın ihracı Avrupa’da daha muvazeneli bir hayata imkân tanımıştır. Göç eden nüfus bir taraftan nüfus artış hızını dengelerken diğer taraftan yerleştikleri yerlerde anavatanın menfaatlerinin koruyucusu olma gibi çift yönlü bir fonksiyona sahiptir. Bu sayede bir taraftan merkezde sosyal dengeyi olumsuz etkileyecek insan unsuru dışarı çıkarılmakta diğer taraftan kolonileştirmek için gerekli insan unsuru sağlanmış olmaktadır.

19. yy bütün Avrupa’da değişim hızının yüksek olduğu bir zaman dilimidir. Tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş, yaşanan nüfus patlaması ve siyasi çalkantıların neticesi olarak yetersiz tarım arazisi, işsizlik ve hukuksal eşitsizlik olarak temayüz eden bu olgular 19. yy. Prusya’sında yaşanan büyük devinimin neticeleri olarak tebellür etmektedir. Bu süreçte yenedünya olarak nitelenen Kanada, Amerika, Afrika ve Avustralya bu hareketli yığınlar için iş ve ekmek kapısı olarak umut vaat etmekteydi.

* “Fazlalık”: istenmeyen, gereksiz anlamlarını barındırır da daha ziyade söz konusu ülkenin imkânlarını zorlayan ve kısmen sosyal rahatsızlıklara yol açan nüfus için kullanılmaktadır.

1.2.1. “*Platz an der Sonne*”: Kolonizasyon Çabası Olarak İşgücü İhracı

Osmanlı’da demiryolu inşa faaliyetlerinin sistematik bir şekilde yürütülmesi Rumeli’de Şark Demiryolları, Anadolu kısmında ise Bağdat ve Hicaz Demiryolları yapımında görülmüştür. Demiryolu yapımının sistematik olarak gerçekleştirilmesinde Alman menşeli sermaye ve işgücünün ön plana çıkmaktadır. Ayrıca incelediğimiz süre zarfında Osmanlı’da demiryolu inşaatına en çok yatırımda bulunanlar da yine Almanlar olmuştur. Bu sebeple bu bölümde Osmanlı’da demiryolu siyaseti Alman dünya siyaseti bağlamında ele alınacaktır. Zira Bağdat Demiryolu Projesi Almanya’nın dünyaya açılım projesinin bir parçası olarak ortaya çıkmıştır.

Almanya, kolonyalizm yarışına sonradan dâhil olduğundan 19. yy. Fransız ve İngiliz tipi kolonyalizmini gerçekleştirme mümkün olmamıştır. Denizaşırı koloni elde etme mevzusunda başarılı olmayınca yeni politikalar geliştirmeye özen göstermiştir. Bu sebeple dikkatini henüz sanayileşmemiş ve zengin kaynaklara sahip geleneksel imparatorluklara, Rusya, İran, Çin ve Osmanlı İmparatorluğuna çevirerek bu ülkelerin iktisadi zenginliklerine göz dikmiştir. Şartların da zorlamasıyla Almanya, ilk defa kontrolcü bir iktisadi nüfuz politikasıyla dünya sahnesine çıkmıştır. (Ortaylı, 2006: 17).

Sanayileşen Almanya’nın ilk olarak (*Drang nach Osten*) Rusya ve Çin’e yönelmiştir. Hem Bismarck’ın kâbusu olan “iki cephede savaş”ın (*Zweifrontenkrieg*) önüne geçmek hem de bakir bir alan olması hasebiyle Almanya Rusya ile ilişkileri sıcak tutmaya çalışmıştır. Ancak ilerleyen süreçte bu ilişki sürdürülememiştir. Rusya (gittikçe sanayileşen bir ülke olması) ve Çin’de (Japon ve İngiltere rekabeti) istediğini elde edemeyen Almanya, zorunlu olarak İran ve Osmanlı İmparatorluğuna yönelmiştir. Bu iki ülkenin de Fransa ve İngiltere’ye karşı güvensizlik duymaları Almanya için rekabet üstünlüğü sağlamıştır. Ancak Rus ve İngiliz rekabeti neticesinde Almanya, İran’da kısa bir süre sonra saf dışı kalmıştır. Ancak iktisadi-siyasi nüfuz politikası sayesinde Osmanlı da yerleşmeyi başarmıştır (Ortaylı, 2006: 22).

Almanya’nın dünyanın geri kalan kısımlarında nüfuz edinme çabaları Bismarck’tan sonra daha aleni şekilde dile getirilmeye başlanmıştır. 6 Aralık 1897 yılında Prusya Şansölyesi Bernhard von Bülow tarafından irat edilen “*Almanya hiç*

kimseyi gölge etmek istemez, ancak güneşteki yerini de almaya karardır” (Mit einem Worte: wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne) sözleri Almanya'nın sömürgecilik meselesinde ne derece kararlı olduğunu göstermektedir.

Almanya'nın Osmanlı ile gelişen münasebetlerinde bir zorunluluk mevzu bahistir. Nitekim Karl Helfferich “*Almanya'nın Yakındoğu'ya ilgi duyması bir rastlantı ya da keyfiyet olmayıp, gelişen Alman ekonomisinin kaçınılmaz bir sonucudur”* (Helfferich, 1921: 8) diyerek Alman-Türk ilişkisini özetlemektedir.

“*Ya mal ya da insan ihraç etmek zorundayız. Bu kadar artan nüfusla yaşayamayız”* (Ortaylı, 2006: 35) Başbakan Caprivi'nin dilende ifade bulmuş olan bu cümlelerin uygulamasını âdete Kayzerin kendisi yerine getirmiştir. Almanya'nın Osmanlı'ya (dış dünyaya) mal ihraç etme girişimleri yeri geldiğinde bizzat Kayzer Wilhelm tarafından yapılmıştır. Teftişi Askeriye Komisyonu birinci Ferik'i tarafından 22 Mart 1322 yılında Kayzer Wilhelm ile yaptığı bir mülakatta Kayzer'in Hicaz Demiryolları'nda su sorunuyla alakalı sorular sorduğunu, ardından Berlin'de Bülow adında bir mühendisin su tespit cihazı geliştirdiğini ve bu aletin kusursuz olarak suyun yerini tesbit ettiğini İmparatorun bizzat kendisi ifade etmiştir (BOA.Y.PRK.KOM.15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906).

Almanya, Bağdat Demiryolları yatırımlarından ekonomik, siyasi ve askeri olmak üzere üç türlü beklenti içindeydi (Albayrak, 1995: 23-25). Ekonomik açıdan sürekli gelişen sanayi ve artan nüfus Almanya'yı yeni hammadde kaynakları ve pazarlar bulmak zorunda bırakmıştır. Doğunun zengin maden kaynakları ve işletmeye dahi açılmamış geniş verimli toprakları Almanya'nın ihtiyacı olan hammadde ve yeni pazarları sağlayabilirdi. Siyasi açıdan da büyük önem taşıyan Bağdat hattına Almanların siyasileri özel bir anlam ithaf etmekteydiler, zira ekonomik kazanımlar ile siyasi etkinlik birbiriyle doğru orantılıydı. Earle'nin aktardığı aşağıdaki ifadeler Alman Dışişleri Bakanlığı'nın Bağdat Demiryolu konusundaki görüşlerini çok iyi özetlemektedir;

“Siyasi öncü kuvvetler, çatışmaları mali alanda yapmak zorundadırlar. Yalnız hangi düşmanla, ne zaman ve ne şekilde çarpışılacağına karar vermek Alman dış politikasından sorumlu olanlara aittir. Almanlar, her zamankinden daha çok hatırlarında tutmalıdır ki, sanayi

anlaşmaları, iktisadi teşebbüsler ve sermaye yatırımları başka ülkelere beraberlerinde siyasi nüfuzu da götürürler" (Earle, 1972: 132).

Askeri açıdan ise İngiltere'yle sürekli rekabet içinde olan Almanya olası bir savaş durumunda İngiltere'yi, Ortadoğu'da ve Süveyş'te vurabilmek için uygun olan Osmanlı topraklarından yararlanmayı hedeflemişti (Albayrak, 1995: 25). Nitekim I. Dünya savaşı sırasında yapılan Süveyş çıkarmasıyla bu gaye tatbik edilmek istenmiştir.

Almanya'nın beklentilerini yerine gelebilmesi için evvel emirde demiryollarının inşa edilmiş olması gerekmektedir. Bu konuda hem kapital hem de kalifiye eleman sıkıntısı içinde olan Osmanlı'ya her türlü kolaylığın tanınması Berlin'in genel politikası olmuştur.

Kayzer'in dışında İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği de Almanya'nın Osmanlı'daki nüfuzunu arttırmak için her fırsatı vesile bilerek girişimlerde bulunmuştur. 1910 yılında Nafia Nezareti'nin verdiği ilanda 3 yol mühendisi alınacağı ifade edilmektedir. Bunun üzerine İstanbul büyükelçiliği, Berlin'e gönderdiği yazıda Alman vatandaşı mühendislerin başvuruda bulunması gerektiğini ifade etmektedir (HSTAS.E40/8 Bü.141 s.6). Gereklilik fikrini dayandırıldığı temel argüman Alman teknik personelinin Osmanlı'daki Alman menfaatlerinin tabii koruyucu ve destekleyicileri olacakları fikridir. Bunu ifade ettikten sonra Almanya'nın Osmanlı'da rakipsiz olmadığını da ekleyen Büyükelçilik, şayet bu ve benzeri pozisyonlarda hangi milletten teknisyenler çalıştırılırsa Osmanlı'nın o ülkelerin yörüngesine gireceğini ikaz eder bir üslupla ifade etmektedir.

Osmanlı'da Alman menfaatlerinin kalifiye eleman yoluyla korunması ve desteklenmesinin sadece İstanbul'daki Büyükelçiliğin uyguladığı bir yöntem olmadığı görülmektedir. Elçiliklerin Dış İşleri Bakanlığıyla olan yazışmalarında da aynı ifade bulunmaktadır. Böylelikle, kalifiye personel yoluyla Alman menfaatlerini koruma ve destekleme işlevi bir devlet politikası olarak uygulanmıştır. 1912 yılında Bağdat konsolosluğunun Dış İşleri Bakanlığıyla olan yazışmasında Bağdat'ta bir dış doktoruna ihtiyaç olduğu belirtilmekte ve ardında aynı kalıp cümle tekrarlanmaktadır (HSTAS.E40/8 Bü.141 s.10).

Almanya'nın Osmanlı'da nüfuzunu arttırma çabaları sadece siyasi kanallarla olmamıştır. 1890 yılında kurulan Alldeutsche Verband (Pan-Germen Birliği), ilk yıllarından itibaren Osmanlı'nın muhtelif yerlerine Alman göçmenlerini yerleştirmek suretiyle Osmanlı'yı Almanya'ya bağlamayı hedef edinmiştir. (Rathmann, 1982, s.55 ve devamı) “*Son derece yoğun bir biçimde yürütülen bu kışkırtmanın en aşırı örneklerinden biri, (Pan-Germen, Birliği'nin) başkanı olan Profesör Hesse tarafından 1896'da yayımlanan "Almanların Türk Mirası üzerindeki Hakları" isimli bir broşürde görülmektedir (Rathmann, 1982: 55).*

Almanya ve diğer Avrupa ülkelerinin Osmanlı'ya ilgisini açıklayan en başat figür kolonizasyondur. Ancak Osmanlı'nın kolonileştirilmesi hem zor bir süreç hem de diğer bölgelerden farklılık göstermektedir. Osmanlı topraklarına büyük güçlerin yaklaşımı genelde parçalayıcı şekilde işgal olmuştur. Balkan ve Kafkasya'da Rusların, Cezayir ve Tunus'ta Fransızların, Libya'da İtalyanların ve Mısır'da İngilizlerin yaklaşımı bu yaklaşıma örnek olarak gösterilebilir. Bu sürece katılmayan Almanya ise farklı bir strateji geliştirerek ticari ilişkilere ağırlık vermiştir.

1870'lerden itibaren Almanya'da kriz korkusuna bağlı olarak gelecek ümidi vadeden bazı yeni fikirlerin şöhreti giderek artmaktaydı. Endüstriyel modernleşme ve ulusal birlik, yerine getirilmesi zor bazı beklentileri tetiklemişti. 1873 yılında vuku bulan ekonomik kriz, sosyalist fikriyatın yaygınlık kazanması, hızlı nüfus artışı ve Amerika'ya artan göç ülkede tedirginliğe sebep olmuştu. Ancak siyasi, ekonomik, demografik ve mental/zihni problemlere bir çözüm gibi gelen koloniyal ve emperyal fanteziler Almanya için yeni bir şey değildi. Bu fikirler daha ziyade 19. yy'da yükselen “Alman Milliyetçiliği”nin ifadesi ve küresel çapta ulusların rekabet çabasının ifadesi olarak temayüz etmiştir (Speitkamp, 2008, s.16-17).

Almanya'nın kolonizasyon yarışında uzman işgücünden yararlanmayı da bir araç olarak kullandığı görülmektedir. 10 Aralık 1910 tarihinde İstanbul konsolosluğundan Şansölye Hollweg'e gönderilen bir mektupta Osmanlı İmparatorluğu'nun 1911 yılında yol inşasında istihdam edilmek üzere mühendis ilan verdiğini belirtilerek, Alman mühendislerin söz konusu pozisyonlar için başvuruda bulunmasının Türkiye'deki Alman yatırımları için önemli olduğu vurgulanmaktadır (BArch. R 901-6688/s.53-54). Alman mühendislerinin mevcudiyeti Alman

menfaatlerinin korumansı ve aynı zamanda geliştirilmesi için garanti görevi gördüğü anlaşılmaktadır. Mektupta devamla Fransız mühendis ve teknisyenlerin ülkede evvelden beri yaygın bir şöhrete sahip oldukları belirtilmekte ve mevcut hükümetin de hayli Fransız teknisyen istihdam ettiği ve bu teknisyenlerin yüksek pozisyonlarda oldukları belirtilmektedir. “Société Générale d’entreprises des Rautes”e tevdi edilen yol yapım çalışmaları sebebiyle ülkeye birçok yeni teknisyenin geldiği belirtilirken, bu teknisyen grubunun günlük işlerin icrasından ziyade Fransa’ya sağlayacakları faydaya dikkat çekilmekte ve bu sebeple Alman makamlarını bu konuda daha hızlı hareket etmeye teşvik etmektedir. Zira zengin kaynaklara sahip olan Osmanlı’nın bu yolla Fransız kontrolüne gireceğinden endişe edilmektedir.

Demiryolları sadece ekonomik bir girişim olmayıp aynı zamanda uluslararası emperyalist mücadelenin önemli bir unsuru olarak planlanmıştır. “*Bağdat Demiryolu sadece ekonomik bir unsur olmaktan öteye, muhtemel bir Alman – İngiliz savaşında deniz gücü olmadan da İngiltere’yi Uzak Doğu’ya giden yollarında vurmak için düşünülmüş bir teşebbüstü*” (Önsoy, 1982: 44). Almanya’nın İngiltere’yi vurabileceği iki nokta Basra Körfezi ve Süveyş Kanalıdır. Bu iki noktadan yapılacak girişim İngiltere’nin denizaşırı sömürgeleriyle bağlantısını kesecekti. Bu sayede İngiltere ile girişilecek muhtemel bir savaşta ancak bu sayede başarı sağlanabilirdi. Bunun farkında olan Kayser Wilhelm, Osmanlı Teftişi Askeriye Komisyonu Birinci Ferik’ile yaptığı mülakatta Kayserin ba-husûs başbakan von Bülow’a yönelerek “*Bilir misiniz, Hamidiye-Hicaz Demiryolu Bahr-i Ahmer sahilinde Akabe iskelesinin 100 km kadar şarkından geçer, denize bu derece yakın olduktan sonra o iskeleye de bir şube yapılmasında lüzum-ı fâide âşikârdır*” (BOA.Y.PRK.KOM.15/5, 22 Mart 1322/4 Nisan 1906) dediği belirtilmektedir. Kayzer Wilhelm’in fayda olarak telakki ettiği bu durumdan uluslararası arenada İngiliz – Alman rekabetinde Almanya’ya üstünlük sağlayacak girişimleri kastettiğini anlıyoruz.

Ancak Almanların Bağdat demiryolları ve Osmanlı’daki diğer yatırımları güç ihracı (Machtexport) olarak değil de kültür İhracı (Kulturexport) politikalarının bir parçasıydı. Yine de eklemek gerekir ki, kültür ihracı politikasının amacı netice itibariyle aynı sonucu vermektedir; geri kalmış yerlerin bağımlılığı (Önsoy, 2004: s.34). Bu yöndeki düşüncenin başlıca savunucularından olan Paul Rohrbach “*Almanya’nın*

kültürel yayılmasını savunurken dünyanın manevi açıdan fethinden bahsetmektedir” (Önsoy 2004,s.34). “*Ticari yayılma kültürel yayılmayı takip eder” (Der Handel Folgt der Sprache)* (Rohrbach,1912, s.186) bu dönemde Osmanlı’da Alman kültürel nüfuzunun yayılması taraftarlarının sloganıydı.

1.2.2. Demografik Mobilizasyon: Nüfus ve istihdamın Avrupa’da Sınırları

Avrupa’da birbirine paralel olarak gelişen sanayileşme, nüfus artışı ve kolonizasyon mevzuları birbirini destekleyen unsurlar olarak tezahür etmiştir. 1800’de 200 milyon civarında olan Avrupa nüfusu 1900’de %100 artarak 400 milyona ulaşmıştır (Güran, 1999: 121). Bu artış 20. yüzyılda da devam etmiştir. Aynı dönemde Avrupa nüfusunun dünya nüfusu içindeki oranı da 1/5’ten 1/4’e yükselmiştir. Hızla artan nüfus beraberinde yeni kaynaklara olan ihtiyacı da getirmiştir. Eğer kolonizasyon imkânları olmasaydı hızla artan nüfus Avrupa devletlerinde büyük sorunlara sebep olabilirdi. Ancak Avrupa’yı dünyanın öbür kısımlarını kolonileştirmeye iten etkenlerden biri nüfus artışıdır. Kolonizasyon örgütlü bir çalışma olarak başladıysa da bu durumu devamlı kılan, sürekli artış gösteren beşeri sermayenin dış dünyaya ihraç edilmesi/göçü sayesinde mümkün olmuştur.

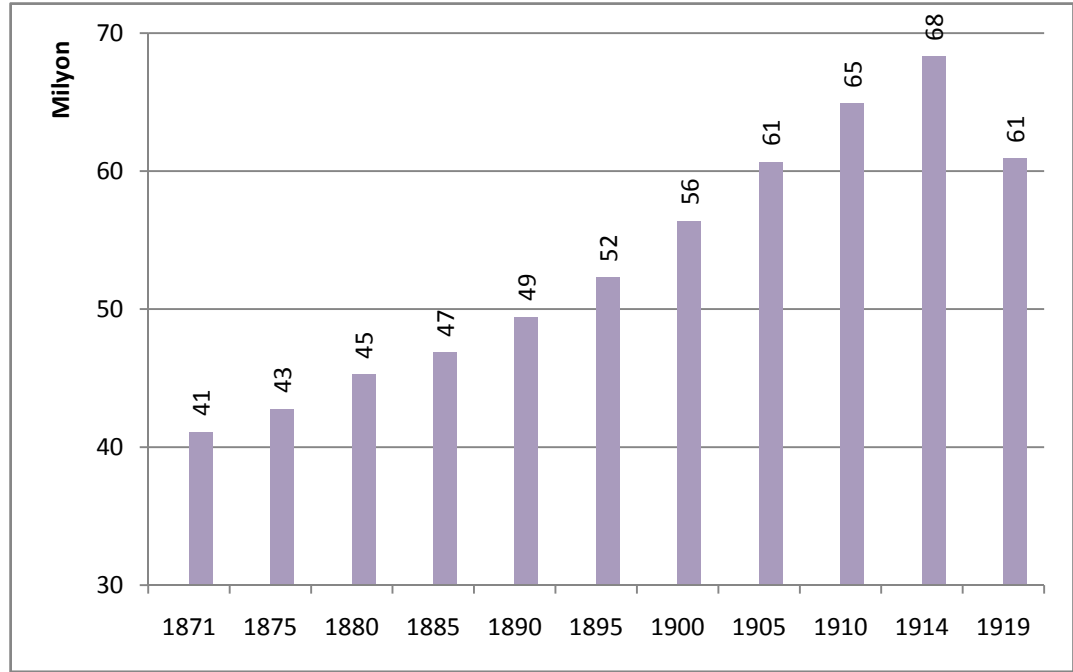
1821 – 1914 yılları arasında toplam 44 milyon Avrupalı vatanlarını terk ederek yenedünyaya yelken açmıştır. Sadece Almanya’nın Bremenhaven limanından 1830-1974 yılları arasında 7,2 milyon kişi, (bunlardan 3.7 Milyon Alman, 3.4 Milyon, doğu ve güney Avrupa’dan ve 100.000 civarında İskandinav) yeni dünyaya yelken açmıştır*. Buna mukabil aynı süre zarfında Hamburg Limanından yaklaşık olarak 5 milyon kişi Avrupa’yı terk etmiştir.

Kolonizasyon çift yönlü bir etkiye sahipti, bir yandan ülkenin ihtiyaç duyduğu hammadde ve emtianın düşük maliyetle teminini sağlarken diğer yandan kolonileştirilen ülkeler aynı zamanda zorunlu olarak söz konusu ülkenin doğal pazarı haline gelmekteydi. Öbür taraftan merkez ülkelerde sosyal rahatsızlıklara sebep olan veya bu potansiyele sahip bir nüfus kitlesini de etkisiz hale getirmekteydi. Fransa’da 1848

* Bakınız: <http://www.dah-bremerhaven.de/german/german.html> , 18.03.2011

yılında Paris'in istenmeyen kitlelerinin Cezayir'e sürülmesi ve yine 1871 yılında "Paris Komünü" ardından rahatsızlıklara sebep olanların Yeni Kaledonya'ya sürülmesi ve 1881 yılında 700.000 civarında İngiliz tarım işçisinin (aileleriyle birlikte) Kanada'ya ihraç edilmesi (Bauman, 2005, 51-55) Avrupa'da sosyal düzeni korumanın bir yolu olarak düşünülebilir. Bu türden göç olaylarını Bauman atık "atık yaşam" olarak değerlendirmektedir. Nüfus artışı atık olarak değerlendirilen fazlalığın oluşmasında en büyük paya sahiptir. Almanya'daki nüfus artışı (Grafik:1) bu dönemdeki nüfus artış hızı konusunda fikir vermektedir.

Grafik 1: Alman İmparatorluğu'nda Nüfus Artışı (1871 -1918)



Kaynak: "Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich"*

Ancak "ihraç edilen" nüfusun sırf atık olarak değerlendirilmemesi gerekir, zira bu sürecin devamında gidilen yer ile anavatan arasında bağların kuvvetlenmesini mümkün hale getirmiştir. Koloni olarak adlandırabileceğimiz bu yerler bir tarafta Avrupa'da fazla nüfusu mas ederken öbür taraftan ülkenin ihtiyaç duyduğu

* Yıllıklardaki verilere dayanarak tarafımızdan oluşturulmuştur. Almanya'da 1871 -1910 yılı arasında nüfus ortalama olarak %58 oranında artmıştır. 1905-1910 arası nüfus artışı ise %7 olarak gerçekleşmiştir. 1914 yılı için elimizde veriler olmadığından son periyodun nüfus artış hızı baz alınarak tarafımızdan rakamlar tahmini olarak hesaplanmıştır.

hammaddeyi temin yeri olma özelliğini taşımaktaydı. Bu gelişmeler ışığında kolonizasyon faaliyetleri ve nüfus artışının farklı bir renge büründüğünü görülmektedir.

17 – 19. yy'lar arasında Avrupa'da bir taraftan fazlalık olarak addedilen nüfus ihraç edilirken diğer taraftan kalifiye nüfusun elde tutulması için tedbirlere başvurulmaktaydı. *“İngiliz parlamentosu 1720 tarihi itibarıyla vatandaşı olan teknisyenlerin göç etmesini yasaklayan bir yasayı kabul etti”* (Özbay, 2009: 193). 18. yy'da İngiltere'de kalifiye işgücünün mobilitesini engelleme yönünde tedbirler alınırken 19. yy'ın özellikle ikinci yarısında teknolojik transfer ve buna bağlı olarak kalifiye işgücü ihracının bir devlet politikası olarak desteklendiği görülmektedir. Özellikle Almanya'nın durumu buna örnek gösterilebilir. Almanya Osmanlı devletinde yer edinebilmek, geç kalmış olduğu kolonizasyon çabalarında Osmanlıyı kendi yanına çekmek için *“ileri teknik”* ve *“kalifiye işgücü”* ile kendi propagandasını yapmaktaydı. Osmanlı – Alman yakınlaşmasını açıklamak için bu yaklaşım şüphesiz yetersiz olacaktır. Ancak Almanların diğer devletlerden farklı olarak Osmanlı – Alman ortak menfaatleri çerçevesinde yatırımlarda bulunması uluslar arası rekabette Almanya'yı bir adım daha öne taşımıştır. Yine Almanya kendi menfaatleri çerçevesinde teknik gelişmelerin her alanında Osmanlı'ya yardımlarda bulunmuştur. Bu yardımlar netice olarak Osmanlı'nın bağımlılığını arttırmaktaydı.

Almanya, kalifiye eleman, askeri makine bilgi ve teçhizat, tıbbi gelişmeler ve yine üretim teknolojilerini de kolaylıkla Osmanlıya taşınmasında yana tavır koymaktaydı. Osmanlı'nın iyiliğini isteyen hayırhah bir dost ülkeden ziyade bu tavrı genel anlamda Almanya'nın menfaatlerinin tezahürü olarak yorumlamak gerekir. Bu sayede Osmanlı birçok alanda Almanya'ya bağımlı hale gelecektir. Almanya'nın Osmanlı yatırımlarının kısa vadede etkide bulunduğu husus ticari alandır. Bu yatırımlar sayesinde Osmanlı – Alman ticaret hacmi hızlı bir şekilde artmıştır (Önsoy,1982: 14) Ticari alanın dışında Almanya için en önemli sonucu, Osmanlı'nın I. Dünya savaşında Almanya'nın yanında savaşa girmesi olmuştur.

Almanya'da nüfus artışı gelişen ve daha fazla istihdam alanı yaratan Alman sanayisine rağmen bir problem teşkil etmekteydi. Güçlenen Alman sanayisi giderek

daha büyük bir kitleye istihdam olanağı sağlıyordu. Buna rağmen hızlı nüfus artışı sorun olmaya devam etti ve buna bağlı olarak göçler yaşandı (bknz. Tablo 1). Zira ülkenin kaynakları başlangıçta bu nüfusu beslemeye yetmiyordu. Bunun için 1820li yıllardan itibaren başta ABD olmak üzere deniz aşırı ülkelere yoğun göç başladı.

Tablo 1: Almanya'dan Dünyaya Göç

Yıl	Göçmen Sayısı
1831 – 1840	167.700
1841 – 1850	469.300
1851 – 1860	1.075.000
1851 – 1870	832.700
1871 – 1880	626.000
1881 – 1890	1.342.000
1901 – 1910	279.000

Kaynak: Murat Özyüksel, 1988, s. 40

Bir asırdan az bir süre içinde toplamda 4.791.700 Alman deniz aşırı ülkelere göç etmiştir. Kitleler halindeki göç Almanya'da bazı çevrelerde endişeye neden olmuş ve çareler aranmaya başlanmıştır. Nitekim Bismark'ın yerine geçen Alman Başbakanı Caprivi durumu; “*ya mal ya da insan ihraç etmek zorundayız*” şeklinde ifade ediyordu. (Helfferich, Aktaran: Önsoy, 1982: 15; Özyüksel, 1988: 41)

Özellikle ABD'ye olan göç Alman milliyetçi çevreleri rahatsız etmekteydi. ABD gibi anavatana uzak bir ülkede Almanların kendi kültürlerini kaybedecekleri endişesi Alman göçmenlerinin yönünü başka yerlere çevirme isteğini doğurdu. Bu bağlamda, görece geri olan Osmanlı topraklarında yerleşimi teşvik için kampanyalar düzenlenmekteydi. Osmanlı kültürünün Almanlar için bir tehlike olmadığı düşünmekle beraber Osmanlı'nın Almanya'ya olan coğrafi yakınlığı göçmenlerin kültürel olarak sürekli beslenmelerini mümkün kılmaktaydı.

Göçlerin haricinde, çalışmak için dışarı giden nüfusun farklı bir fonksiyona sahip olduğu görülmektedir. Osmanlı tarafından verilen imtiyazlar sayesinde Almanlar geniş alanlarda istihdam imkânı buldular. Bunun dışında istihdam edilenler genelde idari ve teknik kısımlarda olduklarından Alman sanayi ve ticari menfaatlerinin

korunması gibi bir rolü de üstlenmiş durumdaydılar. Herman Bücher, Osmanlı'daki yabancı şirketlerin (İngiliz ve Fransız) sayıca çok olmalarını bu ülkelerin menfaatine ve Almanya'nın aleyhine bir durum olarak değerlendirmektedir.

Osmanlı'da istihdam edilen yabancıların neden Osmanlıyı tercih ettikleri sorusunu yukarda bahsedildiği gibi genel saikler etrafında cevaplamak mümkünse de bu cevabın eksik kalacağı muhakkaktır. Osmanlı'da Demiryollarında ya da diğer işlerde çalışmış teknik elemanları Osmanlı'da çalışmaya iten bir diğer saik de “yurtdışı tecrübesi edinme” isteği altında sınıflandırılabilir (BArch.R.901/6688 s.112-113; Bknz: Ek I.). Bu isteğin mündericatında ise farklı nedenler bulunmaktadır. E. Mielke'nın hatıratından anlaşıldığı kadarıyla zor çalışma koşullarına sahip yurtdışı deneyimi bir mühendisin kendini ispat etmenin bir yolu olarak görülmektedir. Bu anlamda yurtdışı tecrübesi bir nevi olgunluk sınavı olarak da algılanmaktadır.

İkinci bir saik de, Osmanlı'da Almanların kendilerine uygun fırsatların çıkacağı beklentisidir. Osmanlı'da modern teknoloji üretilmediği gibi bu teknolojiyi kullanma becerisi pek yerleşmiş değildi. Özellikle yüksek teknik bilgi ve beceri gerektiren yatırımlar doğal olarak yabancı uzman istihdamı gerektiriyordu. Osmanlı'da istihdam edilen uzmanlar ya en başından beri idari kadrolarda istihdam edilmekte ya da kısa zamanda bu pozisyonlara yükseleceklerini ummaktaydılar. Bu umut aslında hiç de boş değildi. Demiryolu özelinde bir durum değerlendirmesi yapıldığında söz konusu pozisyonların ekserisinde yabancı uyruklu uzmanların istihdam edildikleri görülmektedir. Bağdat hattında doktor olarak çalışan G. Arhangelos'un ifadelerine bakılırsa Osmanlı'da istihdam edilen yabancılar kısa zamanda terfi ederek bir şubeye muavin ya da amir olarak atanmaktaydılar. Arhangelos'a göre özellikle Bağdat Demiryolları Şirketinde iş alınma ya da terfi liyakate göre değildi. Anadolu-Bağdat Demiryolu Şirketinin başında olan Huegenin, Osmanlı tebaası çalışanlara göre daha yetkin olsa dahi yabancıları, bilhassa İsviçre vatandaşlarını önceliyordu (Arhangelos, 1327, I.: 194).

Osmanlı'da çalışmak için Almanya'nın İstanbul Büyükelçiliğine başvuran (15.10.1913) Hermann Klette adında bir mimar, uygun bir iş olursa Osmanlı'da çalışmak istediğini ifade ettikten sonra, kendisinin evli olması hasebiyle ancak maaşı yüksek olan idare kadrosundaki görevleri kabul edebileceğini özellikle vurgulamaktadır

(BArch.R.901/6688 s.113). Bu derece seçici davranmasının altında Osmanlı'da zaten az olan kalifiye işgücünün Balkan Savaşları sebebiyle daha da azalmış olması sebebiyle idareci pozisyonda iş bulabileceği inancı yatmaktadır.

Osmanlı'da yabancı kalifiye elemanların istihdamında Büyükelçilikler, bilhassa Alman Büyükelçiliği bir nevi "iş ve işçi bulma kurumu" gibi çalışmaktaydı. Hem Osmanlı idaresinin işgücü talebini büyükelçilik vasıtasıyla ilan etmesi, hem de Büyükelçiliğe şahsi iş başvurularının yapılmış olması bu iddiayı desteklemektedir. Bunun dışında Osmanlı'ya çalışmak için gelenler de büyükelçilikten Osmanlı'da çalışma koşulları hakkında fikir sormakta ve konsolosluğun korumasını talep etmekteydiler.

Osmanlı'da çalışmak istemenin bir başka nedeni de (Bknz: Ek I) Avrupa'daki "Şark" imajından kaynaklanmaktadır. Osmanlı ülkesinde icra edilecek bir vazife egzotik bir çağrışımı olan "Şark"ta farklı tecrübeler edinmek ya da ikbal ve servete kavuşmak için iyi bir imkân anlamı taşımaktaydı. Şark'ın cazibesi işgücü arzında bulunanları celbetmeden evvel sermaye sahiplerini celbetmişti. Öyle ki cebinde bir miktar parayla Osmanlı'ya gelen bir müteşebbis kısa zamanda büyük karlar elde edeceği beklentisi taşımaktaydı.

2. BÖLÜM: OSMANLI'DA DEMİRYOLU YAPIMI

Dünya'da ulaştırma standartlarının gelişmesi beş döneme ayrılabilir. Bunlar, kağıt ve nehirler kullanıldığı dönem, paralı yollar (turnpike) ve kanallar dönemi, ulaştırmanın makineleştiği dönem, otomobilin kullanıldığı dönem, sonuncusu da hava yolları taşıtlarının kullanıldığı dönemdir Üçüncü evreye denk gelen demiryolları, ulaştırma standartlarında bir devrim niteliğindedir. Bu sebeple 19. yüzyıla “*demiryolu çağı*” da denilmektedir (Kaynak, 1996: 1). Demiryolları 19. y.y.'ın ortalarından itibaren bütün dünyada en önemli ulaşım aracı olarak temayüz etmektedir.

Demiryollarının yapımıyla dünyada yeni bir ulaştırma sistemi gelişmiştir. Daha önce kara taşımacılığının büyük oranda develerle gerçekleştirilen Osmanlı'da demiryolu yapımı, çağdaşı Avrupa ülkelerindeki gelişmelerden kısa bir süre sonra başlamıştır. Ancak ulaştırmada develerden yararlanma I. Dünya savaşına kadar sürmüştür. Osmanlı'da demiryolu yapımı farklı amaçlarla olmuştur. Bir kısmı sırf ekonomik nedenlerle yapılırken (Mersin-Adan, İzmir-Aydın, Beyrut-Şam hatları gibi), diğerlerinin yapımında karma bir yapı göze çarpmaktadır. Ekonomik nedenlere ek olarak askeri ve siyasi nedenler de rol oynamıştır, hatta bazen, Hicaz hattında olduğu gibi sırf siyasi ve askeri nedenler belirleyici olmuştur. Oysa Amerika ve İngiltere'de demiryolları ekonomik sebepler gözetilerek yapılmıştır. Buna mukabil Kıta Avrupa'sında Osmanlı'daki gibi karma bir yapı gözlemlenmektedir (Kaynak, 1996: 1). Siyasi, askeri ya da ekonomik nedenlerden biri olsa dahi batıda demiryolları yapımı endüstrileşme sürecinin bir parçası, iç dinamiklerin egemenliğinde meydana gelmiştir (Kaynak, 1985: 263).

Osmanlı'da demiryolu yapımı iki farklı yöntemle gerçekleştirilmiştir. Bunlardan biri devletin kendi hâkimiyet alanını korumak için yapılan girişimler, buna Haydarpaşa-İzmit hattı ile Hicaz hattı örnek gösterebiliriz. Diğeri de yabancı sermayenin kâr güdüsüyle yaptığı, genelde birbirinden kopuk ve kısa hatlardır. Ancak Şark

Demiryolları ile Anadolu – Bağdat demiryolları imparatorluğun Avrupa ve Asya topraklarında bir bütünlük arz eden hatlardır.

2.1. Osmanlı İmparatorluğunda Demiryolu İnşa Faaliyetleri

Osmanlı topraklarında demiryollarının genelde yabancılar tarafından inşa edildiğini belirtmiştik. Yabancı menşeli şirketlerce bu yapılan demiryolları hatlarında iki önemli husus kendini göstermektedir. Birincisi demiryolu inşa eden şirketler, kâr güdüsüyle hareket ettiklerinden demiryolu inşasını genelde imparatorluğun verimli topraklarında gerçekleştirmişlerdir. Bu özelliğinden dolayı söz konusu hatlar kısa ve birbirinden kopuk olarak inşa edilmişlerdir. İkinci bir husus da yabancı şirketlerin demiryolu inşasına giriştiği bölgeler finansman ve personelin ülkenin nüfuz alanı olmaktaydı. Altyapı yatırımlarıyla Osmanlı ülkesinde kendilerine bir yer seçmiş olan yabancı devletler bir nevi Osmanlı topraklarını kendi aralarında paylaşmış oluyorlardı. Bu alanda çalışmalar yapan D. Mehmet Burak batılı devletlerin politikalarını şöyle dile getirmektedir:

“Osmanlı Devleti’nde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların ayrı ayrı etki alanları oluştu. Fransa; Yunanistan, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye’de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezi’nde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya’da etki alanları oluşturdu. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimi ile çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu, tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa ettiler” (Burak, 2004: 72).

Yabancı şirketlerce inşa edilen hatların en temel özelliği söz konusu yerlerin zenginliklerini kendi ülkelerine taşımak olmuştur. Bu hatların yapıldığı yerlere bakıldığında ticari ve zirai verimliliğin bol olduğu yerlerde yapıldıkları göze çarpmaktadır. Dış baskılarla şekillenen ve genelde limanlardan iç bölgelere uzanan, bir birinden kopuk olarak inşa edilen demiryollarında ülke çıkarları korunamamıştır. Osmanlı döneminde milli ve bağımsız bir demiryolu politikası izlenemediğinden Osmanlı’da demiryolları daha ziyade sömürgeci devletlere hizmet aracı oldukları söylenebilir.

Osmanlı topraklarında ilk demiryolu hattı Mısır'da inşa edilen İskenderiye-Kahire hattıdır. Mısır Valisi Abbas Paşa tarafından 1851 yılında imtiyazı İngilizlere verilen bu hat 1856 yılında tamamlanarak işletmeye açılmıştır (Engin, 1993: 36-37). Mısır'da yapılan Kahire-İskenderiye hattını da saymazsak I. Dünya savaşının sonuna kadar Osmanlı'da inşa edilen demiryolu hatları şunlardır:

Yabancı şirketler tarafından Osmanlı'nın Avrupa topraklarında Cernovada-Köstence hattı, Varna-Ruşuk hattı, Şark demiryolu hattı, Selanik-Manastır hattı, Selanik-İstanbul inşa edilmiştir. Yine yabancılar tarafından İzmir-Aydın hattı, İzmir-Kasaba hattı, Anadolu hattı, Bağdat hattı, Bursa-Mudanya hattı, Adana-Mersin hattı ise Anadolu'da inşa edilmişlerdir. Bunun dışında yabancı şirketler tarafından imparatorluğun Suriye, Lübnan ve Filistin'de topraklarında da Yafa-Kudüs hattı, Beyrut-Şam-Havran hattı, Trablusşam-Humus hattı, Riyak-Halep hattı inşa edilmiştir. Osmanlı'da Hicaz demiryolu hattı ile sonradan Anadolu Demiryolları Şirketine devredilen Haydarpaşa-İzmit hatları bir kamu teşebbüsü olarak devlet tarafından inşa edilmiştir (Yıldırım, 2002: 321-322)

Savaşlar neticesinde İmparatorluğun elinden çıkan topraklarda yapılan demiryolları da dâhil olmak üzere Osmanlı'da toplam 8343 kilometre uzunluğunda ray döşenmiştir. Yıldırım Osmanlı'daki demiryolları hakkında şu bilgileri vermektedir.

Osmanlı topraklarında işgal yıllarında Rusların yaptıkları 356 kilometrelik Erzurum - Sarıkamış - Sınır hattı hariç, devletin kendisinin yaptığı 1564 kilometrelik Hicaz hattı ve yabancı şirketlerin yaptığı 6778 kilometrelik demiryolu ile toplam 8343 kilometre demiryolu inşa edilmiştir. 1918'de ülkede o günkü sınırlar içinde 3756 kilometresi yabancı şirketlerden, 356 kilometresi Ruslardan kalan 4112 kilometre demiryolu mevcuttur. (Yıldırım, 2002: 322).

Osmanlı'da inşa edilen hatlardan bu çalışmaya konu olan Anadolu demiryolları, Bağdat Demiryolu ve Hicaz Demiryolu'nun mesafe cetveli ve hatların açılış tarihi şöyledir;

Tablo 2: Anadolu Demiryolu Kronolojik Mesafe Cetveli

Anadolu Demiryolu		
İnşaat Kısımları	Uzunluk/Km	Açılış Tarihi
Haydarpaşa - İzmit	93	Ekim 1888
İzmit – Arifiye	41	Haziran 1890
Arifiye - Eskişehir	182	Haziran 1892
Eskişehir - Ankara	263	Aralık 1892
Eskişehir - Alayunt - Kütahya	77	Aralık 1894
Alayunt - Afyon	94	Ağustos 1895
Afyon - Konya	274	Temmuz 1896
TOPLAM	1024	

Kaynak: Pohl, Raab-Rebentisch, 1999: 47

Anadolu Demiryolları olarak adlandırılan bölüm ilk olarak Ankara, Sivas, Diyarbakır ve Musul üzerinden Bağdat'a ulaştırılması planlanmışsa da hattın inşaatını üstlenen Deutsch Bank Grubu'nun etkisiyle Ankara'dan sonra demiryolu yapımına devam edilmemiş, bunun yerine Eskişehir'den güneye Konya üzerinden devam edilmiştir. Zira Konya – Adana güzergâhı diğer hatta göre daha verimli, ticari açıdan daha bol gelir getirmekteydi. Neticede kâr güdüsüyle hareket eden bir şirket olması sebebiyle Deutsche Bank'tan beklenen rasyonel hareket etmesidir. Hat güzergâhının belirlenmesinde ekonomik saikler göz önünde bulundurulmuş olsa da sadece Deutsche Bank'ın karar vereceği bir durum değildi.

Bağdat hattı onca çabaya rağmen Osmanlı döneminde tamamlanamamıştır. Nusaybin – İstanbul arasında 1918 sonundan itibaren kesintisiz olarak seyahat etmek mümkün olmuşsa da, hattın geri kalan kısmı ancak 1940 yılında tamamlanabilmiştir.

Yapımına başlanıp da savaş dolayısıyla tamamlanamamış olan Bağdat hattının güzergâhı aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 3: Bağdat Demiryolu Mesafe Cetveli ve Hattın Açılış Tarihleri

Bağdat Demiryolu		
İnşaat Kısımları	Uzunluk/Km	Açılış Tarihi
Konya - Bulgurlu	200	25.10.1904
Bulgurlu – Ulukışla	38	01.07.1914
Ulukışla – Karapınar	53	21.12.1912
Karapınar - Dorak (Toroslar)	37	09.10.1918
Dorak - Yenice - Adana - Mamure	114	27.02.1912
Mamure - İslâhiye (Amanos)	54	01.08.1917
İslahiye – Rad	46	19.10.1915
Rady - Müslimiye - Halep – Karkamış	202	15.12.1912
Karkamış - Tel Abid	101	11.07.1914
Tel Abid – Tuem	62	01.06.1915
Tuem – Reasuleyn	41	23.07.1915
Resalain - Derbizle	61	Şub. 1917
Derbizle - Nusaybin	59	30.06.1918
Nusaybin – Samara*	466	15.07.1940
Samara – İstabulat	21	07.10.1914
İstabulat - Sumike	37	27.08.1914
Sumike – Bağdat	61	01.06.1914
TOPLAM	1653	

Kaynak: Pohl, 1999, S.89

*Nusaybin Samara arası İngiliz yönetimindeki Irak tarafından yapılmıştır.

2.2. Yabancı İstihdamı Bağlamında İki Tecrübe: Anadolu-Bağdat ve Hicaz Hatları

Osmanlı'da 1852 tarihinde İskenderiye – Kahire Hattının yapımıyla başlayan demiryolu inşaat faaliyetlerinde genel itibariyle yabancılar çalışmaktaydı. İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba, Mersin-Adana Varna-Ruşçuk ve Rumeli Demiryolları yapımında kalifiye işgücünün kahir ekserisi yabancı uyruklu kişilerden ya da Osmanlı'nın gayri-Müslim tebaasından müteşekkildi.

Bu çalışmanın konusunu teşkil eden Anadolu-Bağdat Demiryolu Hattı, Osmanlı'da demiryolu siyaseti güdülerek yapılan hatlardan biri olması ve Osmanlı

demiryollarının en önemli kısmını teşkil etmesi hasebiyle incelememizin merkezinde yer almaktadır. Alman Deutsche Bank'ın öncülüğünde yürütülen çalışmalar sadece demiryolu yapımıyla sınırlı tutulmamıştır. “Anadolu – Osmanlı Demiryolu Şirketi”nin* inhisarına terk edilen Konya Ovası Sulama Projesi, Çukurova Sulama Projesi, Mezopotamya Sulama Projesi, Haydar Paşa Garı ve Limanı, İskenderun Hattı ve Limanı inşaatı projeleri ile bazı yan hatların yapımında çalışanları da kapsayacak şekilde geniş tutulmuştur.

Hicaz Hattı ise Osmanlı'nın batıya *tekebbürane*** karşı duruşunun sembolü olması sebebiyle ayrı bir öneme sahiptir. Bu duruştan mütevellit, Hicaz hattının inşa ve işletmesinde yabancı personele diğer hatlardakinin aksine daha az yer verilmekle beraber yine de ihtiyaç dolayısıyla yabancı uzmanlardan tamamen vazgeçilememiştir.

Osmanlı Demiryollarının inşasına bakıldığında iki tip inşa faaliyeti göze çarpmaktadır. Bunlardan ilki ve en yaygın olanı yabancı sermaye gruplarına imtiyaz verilmek suretiyle yapılanıdır. İkincisi ise Osmanlı devletinin yapımını üstlendiği Haydarpaşa – İzmit hattı ile Hicaz demiryolları projesidir. Haydarpaşa – İzmit hattı Osmanlı kaynaklarıyla yapılırken Hicaz hattı ise daha çok bağışlarla finanse edilmişti. İki farklı tecrübe olarak karşımızda duran kamu ve özel teşebbüs girişimlerine örnek olarak Anadolu – Bağdat Demiryolu Hattı ile Hicaz Hattı'nın personel politikası da birbirinden farklıydı.

Osmanlı Devletinin demiryolu inşaat ve işletmesindeki personel politikası mümkün mertebe yerli eleman çalıştırılması yönündeydi. İzmit – Ankara Hattı'nın mukavelesinde bu hususu düzenleyen 19. madde de şöyle denilmektedir: “*Demiryolu memur ve müstahdemleri Hükümet-i Seniye'nin tayin ve kabul edeceği kıyafette bulunacaklardır ve cümlesi fes giyecekler ve mümkün mertebe Devlet-i Aliye'den intihab olacaklardır*” (Arangelos, 1327-II: 7). Aynı madde Eskişehir - Konya Hattı mukavelesinde de yer almaktadır (Arangelos, 1327-II: 46). Bağdat Hattı için yukarıdaki madde metnine ek yapılarak “27. Madde: *Her kısım hattın işletme*

* Bu şirket öncülleri olan Anadolu Demiryolu Şirketi ve Anadolu – Bağdat Demiryolu şirketi ile bir bütün olarak değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

** “*Lale Devri, Türk toplumunun mütekebbir bir müdafaasıdır*” (İsmet Özel'in 02.06.2001, İskele Sancak programı, (çevrimiçi <http://ismetozel.wordpress.com/2010/01/12/bu-is-bildiginiz-gibi-degil/> E.T. 29.05.2011). İsmet Özel'in Lale devri için kullandığı bu tabir Hicaz Hattı'nın yapılışındaki saike de teşmil edilecek şekilde genişletilmesi mümkündür.

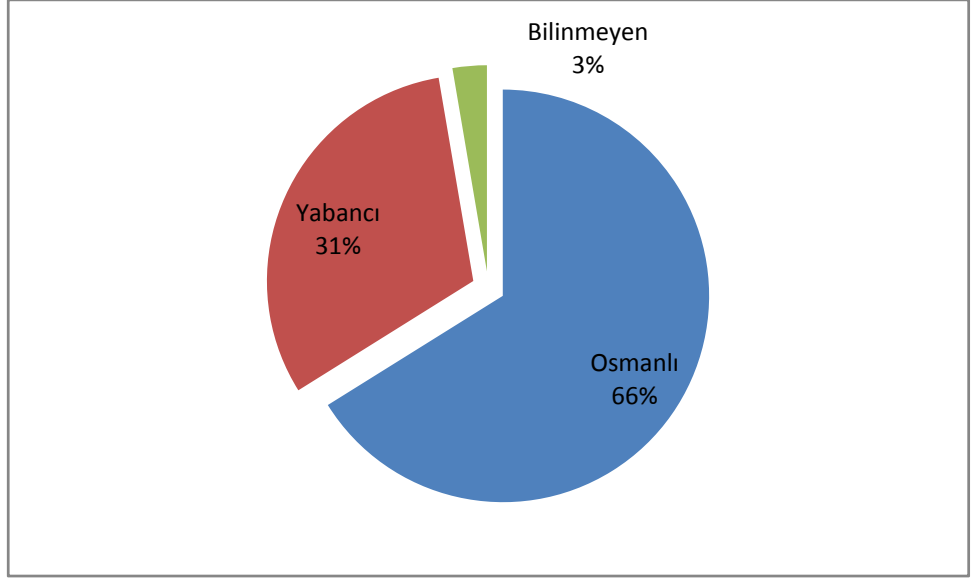
muamelatına bede' olunduğu tarihten itibaren beş sene sonra ruesa-ı memurinden maada o kısmın işletme memur-in-i icraiyyesinin kâffesi munhasıran tebeayı Devlet-i Aliye'den olacaktır” (Arhangelos, 1327-II: 83).

İmtiyaz sözleşmelerine Osmanlı tebaasını önceler maddeler konulmasına rağmen, yüksek kalifiye gerektiren demiryolu yapımı için Osmanlı'da yeteri nitelikli eleman bulunmamaktaydı, ayrıca imtiyaz sahibi şirketler Osmanlı tebaasını çalıştırma konusunda pek hevesli değillerdi. Osmanlı tebaasından mümkünse gayrimüslimler tercih edilmekteydi (Demiryollarında çalışan personelin ayrıntılı listesi için Ek:2 bakınız.) Zira Müslüman tebaaya nazaran Rum ve Ermeni asıllı kimseler daha kalifiye durumdaydılar. Diğer bir sorun da Müslüman tebaanın gayri müslimlerin emrinde çalışmaları huzursuzluk yaratıyordu. Osmanlı, yabancıları gayr-ı Müslim olarak aşağı görüyordu, buna mukabil yabancılar da Osmanlıları kibirli, inat ve cahil olarak gördüklerinde (Bknz: Hermann Bücher, BArch. R1001/7845.) uyum problemleri yaşanmaktaydı. Özellikle ustalık istemeyen işlerde Osmanlıların çalıştırıldığını görmekteyiz. Netice kâr güdüsüyle hareket eden bir şirket olması hasebiyle, ucuz işgücü sunan Osmanlı tebaasını da çalıştırmaktan geri durmamışlardır.

İmtiyazı alan şirketin menşei aynı zamanda çalışanların hangi uyruktan olacağı konusunda önemli bir etkendi. İngilizlerin yaptığı hatlarda ekseri İngiliz personele rastlanırken, Fransızların yaptığı hatlarda doğal olarak çalışan uzmanların ekserisi Fransız uyrukluydu. Örneğin Köstence demiryolunda 50 – 60 İngiliz (Akyıldız,2005, s.73) çalışırken çok sayıda yerli işçi de istihdam edilmekteydi. Yukarıda verilen sayı hattın inşası için ihtiyaç duyulan kalifiye eleman için yeterliydi.

Osmanlı'da demiryollarında istihdam edilen yabancı personelin yerli personele oranı aşağıdaki grafikte belirtilmiştir. 1908 yılındaki sigorta kayıtlarından hareketle oluşturulan grafiğe göre yabancı personelin tüm personel sayısına oranı 1/3 civarındadır.

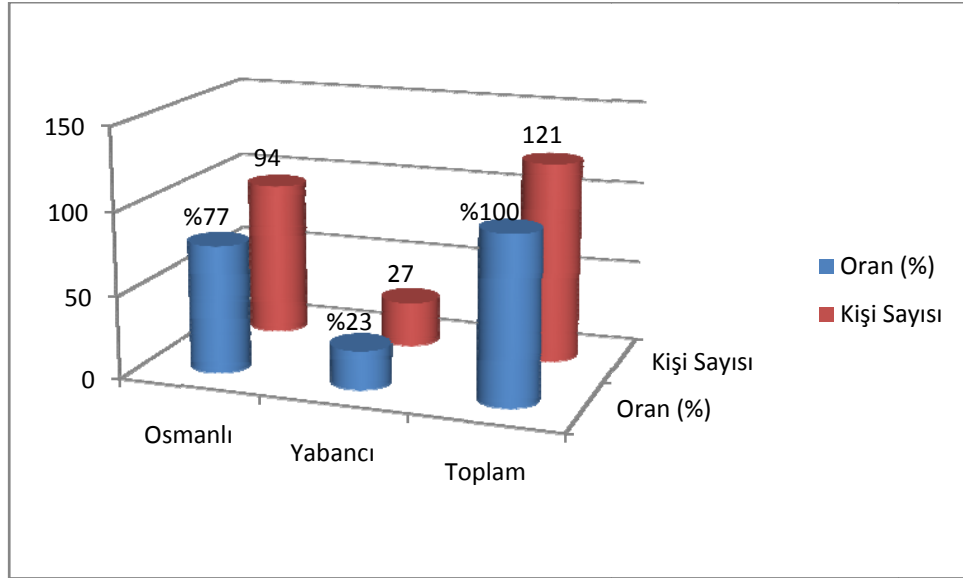
Grafik 2: Bağdat Hattı Yerli - Yabancı Personel Oranı (1908)



Kaynak: Barch; R. 8119F/P 8049 nolu belgedeki kayıtlar esas alınarak oluşturulmuştur.

Demiryolu inşasında genel itibariyle durum yukarıda tasvir ettiğimiz gibi olmakla beraber Hicaz hattı inşasında genel geçer durumun aksine farklı bir yapı göze çarpmaktadır. Hicaz Hattı'nın inşasına karar verildiğinde, Kutsal bir proje olması hasebiyle “*Müslüman parası ve Müslüman işgücü*” ile yapılması kararlaştırılmıştı. Ancak Osmanlı teknik personelinin tecrübe eksikliği nedeniyle hattın yapımında sorunlar ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine Hicaz Demiryolu Komisyonu teknik heyetin başına Alman menşeli H. A. Meissner'in getirilmesini kararlaştırdı. Meissner'in istihdam edilmesiyle Hicaz Demiryollarında da yabancı teknik personelin sayısı giderek artmıştır (Özyüksel, 2000, s.129-130). 1904 yılında Hicaz Hattında istihdam edilen kalifiye eleman sayısı aşağıdaki grafikte gösterilmektedir. Toplam kalifiye personel içinde %27 oranında yabancı istihdam edilmektedir. Bu sayı sadece Hicaz Demiryolları idaresiyle sözleşme imzalamış kişileri kapsamaktadır. Alt yüklenici inşaat şirketlerinde çalıştırılan yabancı personel bu sayıya dâhil değildir.

Grafik 3: Hicaz Hattı İdari ve Teknik Personelinin Tabiyete Göre Dağılımı (1904)



Kaynak: BOA. Y. MTV.258./121

Anadolu – Bağdat ve Hicaz demiryollarında en fazla Alman menşeli mühendisler çalıştırılmaktaydılar. Alman sermayesi ve kalifiye personeliyle gerçekleştirilen demiryolları inşasında Almanların personel seçiminde özel bir itina gösterdiklerini görmekteyiz. Zira Demiryolu çalışmaları Almanlar için bir milli itibar meselesiydi ve bu itibarın korunması kendileri için önemliydi.

Meissner Paşa'nın Hicaz Demiryolları teknik heyetinin başına getirilmesiyle birlikte, Meissner'in isteği doğrultusunda Hicaz Hattı'nda çalışan yabancı mühendislerin sayısı giderek artmıştır. Ancak bu artış, Alman Büyükelçisi tarafından ihtiyatla izlenmekteydi. Özyüksel, Osmanlı'da Alman teknik personel istihdamının Almanya için bir itibar meselesi olarak değerlendirildiğini ifade etmektedir.

“ Marschall, Başmühendis Meissnerin Hicaz Demiryolu inşaatının kilit noktalarına Alman teknik adamlarının getirilmesi doğrultusundaki çabalarını ihtiyatla karşılamaktaydı. Büyükelçi'nin korkusu, demiryolunun Osmanlılar tarafından idari olarak kötü yönetilmesinden kaynaklanacak bir başarısızlığın, Almanlara mal edilerek, “milli gurur”larının zarar görebilme olasılığıydı” (Özyüksel, 2000: 130).

Almanların gösterdiği ihtiyatı sadece demiryolları yapımında değil, diğer alanlarda da gösterdiklerini görmekteyiz. 1913 yılında Osmanlı'nın idari yapısının reform edilmesi işinde görevlendirilmek üzere Otto Vogt adında bir uzman, Alman

Büyükkelçiliğinden kendisine aracı olunmasını talep etmektedir. Alman Büyükkelçiliği, bu isteğe cevap vermeden evvel, mevzubahis pozisyon için söz konusu kişinin uygun biri olup olmadığını, vatandaşı olduğu Baden Württemberg eyaleti yetkililerinden sormuştur. Gönderilen cevapta Vogt'un fiziki rahatsızlığı dolayısıyla emekli edildiği bildirilmek suretiyle olumsuz rapor bildirilmiştir (HSTAS.E40/8 Bü.14. s.11). Buna mukabil Baden Württemberg eyaleti yetkilileri yol ve köprü inşaatında çalışmak için Nafiâ Nezaretine başvuran Gottlob Nass adındaki bir mimarın söz konusu görev için uygun biri olduğu rapor etmekteydi (BArch.R.901/6688 s.70-71).

Çalıştırılan personel konusunda ihtiyat gösteren sadece Alman tarafı değildi, Osmanlılar da istihdam edilecek personelin aranan kvalifikasyona sahip olup olmadığını sınamaktaydı. Eğer başvuruda bulunan kişi aranan özelliklere haiz değilse işe alınması mümkün değildi. Nafia Nezaretin'in verdiği ilana başvuran Almanya vatandaşı bir kişi Fransızca bilmediğinden, İstanbul' gelmiş olmasına rağmen işe alınmamıştır. Bunun için kendisine herhangi bir tazminat da ödenmemiştir (BArch.R.901/6688). Yine Hermann Bücher'in (bkz: Hermann Bücher, BArch. R1001/7845.) başka bir bağlamda sarf ettiği beyanlarından yabancı uzmanların Osmanlı yetkililerce denetlendiği anlaşılmaktadır.

Demiryolu yapımı dolayısıyla Osmanlı'da çalışmaya gelen yabancılarla beraber başka işleri icra eden bir hayli yabancı da Osmanlı'ya gelmeye başlamıştır. Demiryolu merkezlerinde yoğunlaşan yabancı uyruklu nüfus yeni bazı sektörlerin oluşmasına sebep olmuştur. Demiryolu'nun geçtiği şehirlerde yavaş yavaş kilise, yabancı okullar, otel ve lokantalar, çamaşırhane, alkollü içki (özellikle bira) üretim yerleri, kitapçı gibi yabancıların ihtiyaçlarına yönelik yerler açılmıştır (Bknz: Ek:2). Bunlar arasında özellikle oteller çok önemli bir yer tutmaktaydı. Oteller, bilmedikleri bir ülkede çalışmaya gelen yabancılar için rehber gibiydiler ve aynı zamanda güvenli bir barınak demektir. Bütün demiryolu hattı boyunca önemli şehirlerin hemen hepsinde yabancıların işlettiği oteller bulunmaktaydı.

Ticaretin de yoğun olduğu kavşak noktalarındaki bazı şehirlerde hem demiryolu çalışanları hem de diğer amaçlarla gelen yabancılar sebebiyle şehrin yabancı nüfusu artmaktaydı. Eskişehir bu şehirlerden biridir. Ankara ve Konya hatlarının kesiştiği noktada olan Eskişehir'de demiryolu tamir atölyelerinin de bulunması sebebiyle önemli

bir üs gibiydi. Bu sebeple demiryolu idaresi Eskişehir’de bir okul açmış ve yine Eskişehir’de diğer şehirlere oranla misyoner sayısı daha fazlaydı (Osmanlı’da bulunan yabancılar için Bknz: EkII).

2.2.1. Anadolu ve Bağdat Demiryolu İnşaatları ve Yabancı İstihdamı

Osmanlı’da inşa edilen demiryolu hatlarının en önemlisi şüphesiz Anadolu ve Bağdat Demiryolu hatlarıdır. Yabancı personel sayısını tam olarak tespit edemediğimiz bu hatlarda personel sayısı yıllara göre ve bazen de mevsimsel olarak değişiklik göstermekteydi. Anadolu Bağdat demiryolu işletmesinin 1911 yılında istihdam ettiği toplam personel 2.580 kişidir, Aynı dönemde Hicaz Demiryolu’nda 1.628 kişi istihdam edilmektedir (Eldem, 1994, s.141). Bağdat ve Hicaz hatlarının personeli hakkında bir değerlendirmeye geçmeden hatların inşaat işlerine dair kısaca bilgi vermek gerekir.

2.2.1.1. İnşaat Yönetimi

Osmanlı’da Demiryolu imtiyazını alan Deutsche Bank grubu inşaat işlerini yürütecek bir inşaat firması arayışına girmişti. O dönemde büyük çaptaki dış yatırımlara girişecek bir Alman firması bulunmadığından, Deutsche Bank başka çareler aramaya başladı ve sonunda Graf Vitali’nin “Régie Générale des Chemins de fer“ firmasıyla anlaşır. Bu firma daha önce Balkanlarda ve Ege’de demiryolu hatları döşemişti. Anlaşma, demiryolu yapımına Philipp Holzmann & Cie firmasının katılma şartıyla sağlandı.

Osmanlı’da Deutsche Bank Grubu’nun inşaat işlerini üstlenen Philip Holzman (kuruluş:1849) o dönem bazı ufak çapta işler yapan bir inşaat firmasıydı (Pohl, 1999, s.1). Bu Anlaşma neticesinde P. Holzmann ve Graf Vitali tarafından (1889) ortaklaşa Frankfurt merkezli “*Anadolu Demiryolu İnşa Şirketi*” (Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Eisenbahnen) kuruldu ve İstanbul’da da bir şubesi açıldı. İzmit - Ankara hattının inşaatı P. Holzmann ve Graf Vitali tarafından ortaklaşa kurulan bu şirket tarafından yürütülmüştür.

Yeni kurulan bu şirketi “Régie Générale” adına, daha önce Sırbistan demiryollarında çalışmış olan Baurat (mimar) Otto Kapp yönetmekteydi. A. Gaedertz

de Kapp'ın yardımcılığına getirilmişti, Gaedertz aynı zamanda bütün planlama işinden sorumluydu. Daha sonra Hicaz Hattını inşa edecek olan August Heinrich Meissner de aynı firma adına sorumlu Mühendis olarak görev yapmaktaydı. Demiryolu inşaatında Graf Vitali firmasının mühendisleri yurtdışında demiryolu işlerinde henüz yeni olan Philipp Holzman firmasının mühendislerine nazaran daha fazla tecrübeye sahipti (Yavuz, 2005: 35). Ancak P.H. personeli bu hattın tamamlanmasıyla bu konudaki eksikliklerini gidermiş olacaktı.

O. Kapp ve A. Gaedertz İzmit – Ankara hattı üzerindeki İstasyon binalarının mimari projelerinden sorumluyken, Philipp Holzmann rayların döşemesini üstlenmişti (Yavuz, 2005: 36). 485 km uzunluğundaki İzmit – Ankara hattı ortaklığı neticesinde Philipp Holzmann demiryolu inşaatını tek başına sürdürecektiydi yeteri deneyime sahip olacaktı.

İzmit – Ankara hattının başarıyla tamamlanması neticesinde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne Eskişehir Konya hattının imtiyazı verilmiştir. Bu hat da Graf Vitali firmasıyla ortalara yapılması düşünülmekle beraber, Graf Vitali'nin yüksek ücret talep etmesi sonucu Deutsche Bank kendi inşaat şirketini kurmayı kararlaştırıyor. 2 Mart 1894 tarihinde Philipp Holzman & Cie.ve Deutsche Bank, Frankfurt merkezli “Eskişehir – Konya Demiryolu Şirketi” (Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Eskischehir-Konia) kurdu. Yeni kurulan bu şirketin inşaat işlerinin sorumluluğunu Prusya'daki görevinden izne ayrılan Baurat Ernst Mackensen üstlenmekteydi. Yapı denetçisi Heeser, Regierungsbaumeister* (hükümet mimarı) Rothschuh ve Habisch, mimar Kawerau ve mühendis Winkler de Mackensen'in yardımcıları olarak işe başlamışlardı (Yavuz, 2005: 36).

Eskişehir – Konya hattının başarıyla tamamlanması sonucu rüştünü ispat etmiş olan Phillip Holzman şirketi, Osmanlı'da demiryolu inşaatında lider konuma yükselmişti. Bundan sonra inşaat projelerinde Philipp Holzman firması yegâne sorumlu firma olarak görülecektir. Akabinde firma İstanbul'da bir büro ve demiryolu inşaatının

* **Regierungsbaumeister:** Akademik kariyere sahip (teknik yüksek okul gibi) ve yeterlilik sınavını (mesleğe kabul sınavı) geçmiş bulunan kişiler için kullanılan bir üvandır. Aynı zamanda Prusya'da kıdem ifadesi için de kullanılır. Bunun yanında *Baurat*, *Regierungsbaurat* gibi ifadelerde kullanılmaktaydı. Bunlar daha çok mimar /inşaat mühendisler için kullanılmakta.

sürdüğü yerlerde de şubeler açtı (Yavuz, 2005: 36). Mackensen'in yönettiği Konya şubesi inşaatın gözetlenmesi, plan ve projelerin uygulanması, inşaat alanındaki ihtiyaçların karşılanması için sözleşmeler imzalamak ve sürekli olarak merkeze raporlar gönderme işini yerine getiriyordu. Anadolu Demiryolu Şirketi genel müdürlüğüne bağlı İstanbul'daki büro ise Konya'da uygulamaya konulacak planları Bab-ı Aliye sunup onay almak işleriyle meşguldü (Richter, 1949: 252-53). İstanbul'da açılan büro Osmanlı hükümetiyle olan iletişimi daha da kolaylaştırmıştır.

Daha sonra Bağdat hattı imtiyazını alan Anadolu Demiryolu Şirketi, demiryolu inşaat işlerini, 13 Nisan 1903 tarihinde kendi bünyesinde oluşturduğu Frankfurt merkezli Osmanlı Bağdat Demiryolu Şirketin'e („Société Imperiale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad/Kaiserlich-Ottomanische Bagdadbahn-Gesellschaft“) devretti. Hattın Konya'dan sonraki ilk kısım inşaatı için de Konya-Ereğli-Bulgurlu Demiryolu İnşa Şirketi'ni kurdu (Richter, 1949: 250-51). Philip Holzman Şirketi'nin merkezinde kurulan Bağdat Demiryolu Bürosu'nu 1915 yılına kadar Başmimar Bischof tarafından yönetildi. Bağdat demiryollarında çalışan yabancı personelin önemli bir kısmı Philipp Holzman'ın kendi elemanlarında müteşekkildi (Richter, 1949, s.253)

Değişik merkezlerdeki şubeler doğrudan Bağdat Demiryolu Şirketine bağlıydılar ve Frankfurt'taki P. Holzman merkez bürosundan bağımsız konumdaydılar. Richter'in ifade ettiğine göre Frankfurt'taki büronun görevleri şunlardır:

Parasal işlerin yönetilmesi, genel iş planlarının hazırlanması, büyük ve önemli yapılar için özel planların hazırlanması, inşa çalışmalarının sürebilmesi için ihtiyaç duyulan kalifiye elemanların işe alınması, inşaat malzeme ve araçlarının temini gibi, şantiye alanında temin edilemeyen ihtiyaçların karşılanması Frankfurt bürosunun görevleri arasındaydı. (Richter, 1949: 251).

Bağdat Demiryolu Şirketi Genel Müdürlüğü, bütün şubeleri Bab-ı Ali'de temsil etmekteydi. Burada da Anadolu demiryolu Şirketi'nde olduğu gibi demiryolu inşa planları Nafiâ Nezareti'nin onayından geçmek zorundaydı.

Bağdat Demiryolu hattının önemli gar binaları, Haydarpaşa, Adana ve Halep istasyon binalarının yapımı İstanbul bürosundan yöneltilmekteydi. Haydarpaşa Gar

binası yapıldıktan sonra bina aynı zamanda Demiryolu Şirketi'nin de İdare binası olarak kullanılmaya başlandı (Cuno, 1949: 265)

Bağdat Demiryolu hattının ilk kısmını teşkil eden Konya – Bulgurlu hattı başarıyla tamamlandıktan sonra şirkete Bağdat Hattının 'Tel Helif'e (Toruntepe) kadar olan kısmının imtiyazı verildi. 1 Aralık 1909 tarihinde 'Osmanlı Demiryolu İnşa Şirketi'/'Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei' kuruldu. Şirketin yönetimi P. Holzmann'dan Otto Riese, Deutsche Bank genel müdürü A. von Gewinner ve Anadolu Demiryolu Şirketi ve Bağdat Demiryolu Şirketi müdürü E. Huguenin'den müteşekkildi.

Bağdat Demiryolu'nun ikinci bölümü inşaatı dört etaba ayrılmıştı.

I. Etap (Şubat 1910'da kuruldu) Baş Mühendis Mavrogordato idaresindeki (Müdür Yardımcısı: Regierungsbaumeister Karl Klammt) bu kısım Bağdat hattının 200. ile 311. km arasını kapsamaktaydı. Merkezi Ereğli'de kurulan bu kısım, daha sonra merkezini Beledik'e taşıdı. Toroslarda açılması gereken tüneller ve vadilerdeki köprü ve viyadük yapımı inşaatı yavaşlatmaktaydı.

II. Etap (Şubat 1910) Winkler yönetimindeki II. Etapın merkezi Adana'ydı (Müdür Yardımcısı: Regierungsbaumeister H. Foellner). Bu etap Bağdat Hattı'nın 311 ile 521 km arasını kapsıyordu. Nurdağı ve Amanos dağları bu bölümün en zor kısımlarını teşkil ediyordu (Heigl, 2004, s.74-5).

III. Etap (Mayıs 1910) Merkezi Halep'te olan III. Kısım H. A. Meissner (1911'den itibaren H. Foellner) tarafından idare edilmekteydi (Müdür yardımcısı: Başmühendis L. Schroeder, 1911'den itibaren Regierungsbaumeister Wilhelm Kloovekorn, 1912'den itibaren Regierungsbaumeister Albert Kado). Diğer iki kısma göre daha kolay olan III. Etap, Bağdat hattının 521 – 1060. Kilometreleri kapsıyordu. Nehirler üzerine kurulan köprüler hattın görece zor kısımlarını oluşturuyordu. (Richter, 1949: 254-56)

IV. Etap (1911) Merkezi Bağdat'da bulunan IV. Etap Tel-Helif (Toruntepe) – Bağdat arasını kapsamaktaydı ve Meissner Paşa tarafından idare edilmekteydi (Müdür Yardımcıları; Yüksek Mühendis Schröder ve Mühendis V. Zablocki) (bknz: Heigl,

2004: 124). 1915'te savaş nedeniyle IV. Etap feshedildi ve başmühendis Meissner de Filistin'de askeri amaçla yapılan demiryolları idaresine atandı.

Şirketin bütün işleri yukarda belirtilen Şehirlerde kurulmuş idarelerce yürütölmekteydi. Ekonomik ve teknik bakımdan inşaat işlerinin takip ve yönetimi, hat planlarının düzenlenmesi, istasyonların küçük yapıları için taslak planların hazırlanması, yerli (Osmanlı) çalışanların işe alımı, mahalli hizmetlerin yerine getirilmesi için sözleşmeler yapmak bu dört idare merkezlerinin görevleri arasındaydı. Bağdat Demiryolu merkezi ise hükümet ile inşaat merkezleri arasındaki koordinasyonu üstlenmiş durumdaydı (Yavuz, 2005: 38).

Bunların yanında; destek duvarları, geçitler, köprü ve tünel inşaatları, istasyon binaları, su ambarları, tamirhane ve lokomotif depolarının inşası ve atölye çizimleri de buralardaki idarelerce hazırlanmaktaydı. Eskizler güvenilir uzmanlarca hazırlanıp onaylanmaktaydı. (Yavuz, 2005: 38)

1905 yılında Helmuth Cuno, İstanbul Bürosu'nun başına getirildi. Cuno Şef Mimar olarak bu görevi 1914 yılına kadar sürdürdü. Cuno'dan sonra 1914 -1918 yılları arasında İstanbul Bürosu'nun başına yine bir mimar olan Eugen Rückgauer getirildi. Akabinde de mühendis Albert Jenke bu görevi sürdürmüştür. Jenke Cumhuriyetin ilk yıllarında da aynı görevde kalmıştır. (Meyer-Heinrich 1949: 91). Tacirlerden Wilhelm Bauer ve Arthur Fleig, hükümet mimarı Gottfried Hamm ve Karl Kellermann; mimarlardan Ludwig Gerhard, Johann Herzog ve Christian Jung ve yüksek mühendislerden Otto Müller, Ernst Pfister, Willi Steeg, Georg Vette ve Heinrich Weißbrock yukarda adı geçen yöneticilerin yardımcıları olarak çalıştılar (Yavuz, 2005: 38-39).

Philipp Holzmann & Cie firması, İzmit - Ankara hattı dâhil olmak üzere toplamda 2207 km uzunluğunda demiryolu inşa etmiştir. Philipp Holzman sadece demiryolu hattı döşememiş, firma aynı zamanda demiryollarının tamamlayıcı unsurları olan, istasyon binaları (I. II. III. Ve IV. sınıf binalar), yönetim binaları, lokomotif ve vagon hangarları, tamirhane atölyeleri, su istasyonları, demiryolu kontrol binaları, yükleme peronl ve rampaları, dinlenme ve konaklama yerleri, antrepo, işletme büroları, personel lojmanları ve işçi barakaları da inşa etmiştir (Yavuz, 2005, s.39).

Phillipp Holzman, demiryollarının ihtiyacı olan bina tamamlayıcı unsurların yanında başka işleri de yürütmekteydi. Bağdat Demiryolu inşaatının yanında firma hem Osmanlı hem de Alman makamlarının inşaat işlerini de yürütmekteydi. Alman Büyükelçiliği ve Başkonsolosluğu Philipp Holzmanın önde gelen müşterilerindendi. Alman Yardımlaşma Derneği, Alman Okulu, Alman Hastanesi'nin (çocuk hastanesi ve yetimhane dâhil) genişletilmesi, Protestan Cemaati ve Deutsche Bank binasının inşaatlarını yürüttü. P. Holzman'ın en prestijli işlerinden biri şüphesiz Tarlabası'ndaki Alman Protestan Kilise'sinin yeniden yapılmasıdır (Cuno 1949: 266).

Osmanlı tarafında ise Padişah'ın birçok inşaatını yürüttüğü gibi, Harbiye ve Bahriye Nezareti, Şeyhülislam, Bâb-ı Âli ve Evkaf Nezareti'nin binalarını planlayıp inşa etmişti. Bunun yanında birçok vakıf, büyük banka ve İstanbul Tramvay idaresi gibi kuruluşların binalarını inşa etmiştir. En önemli işleri arasında Sultan V. Mehmet Reşat Türbesi, Bâb-ı Âli'nin yangından sonra tekrar inşasını sayabiliriz. Ayrıca Haydarpaşa Limanı'nın genişletme çalışmaları* da yine P. Holzmann'ın İstanbul Bürosu tarafından yürütülmüştür. (Cuno 1949: 266). 1912 yılındaki depremin ardından İstanbul'un yeniden inşası çalışmalarına katıldı. (Yavuz, 2005: 40)

Ayrıca Konya Ovası Sulama Projesi, Karaköy** yükleme köprüsü (inşaat müdürü mühendis Jung) İstanbul bürosu tarafından yürütülen bazı işlerdir. Bunun dışında İstanbul Bürosu tarafından başka önemli sayılabilecek işlerin inşaatını da yüklenmişti. Bunların dışında P. Holzman biri Adapazarı-Zonguldak hattı diğeri de Adapazarı-Bolu hattı olmak üzere gerçekleştirilemeyen iki demiryolu projesinin inceleme işlerinden de sorumluydu. Şüphesiz Holzmann şirketi 22 yıllık inşaat tecrübesiyle Osmanlı'da en çok iş yapan yabancı şirkettir (Yavuz, 2005: 40).

2.2.1.2. Personel işleri

Deutsche Bank grubu tarafından yapımı üstlenen Anadolu ve Bağdat Demiryolları en çok yabancı personelin istihdam edildiği büyük projelerdendir.

* Haydarpaşa Limanı inşaatı, 20 Nisan 1899 tarihinde "Haydarpaşa Liman Şirketi" le (Société du Port de Haidar-Pascha/Hafengesellschaft Haidar Pascha) imzalanan sözleşme ile İstanbul Bürosu görevlendirildi. İnşaat 1900'den 1903'e kadar devam etti.

** Metinde Kadıköy olarak geçen ifade tarafımızdan Karaköy olarak değiştirilmiştir.

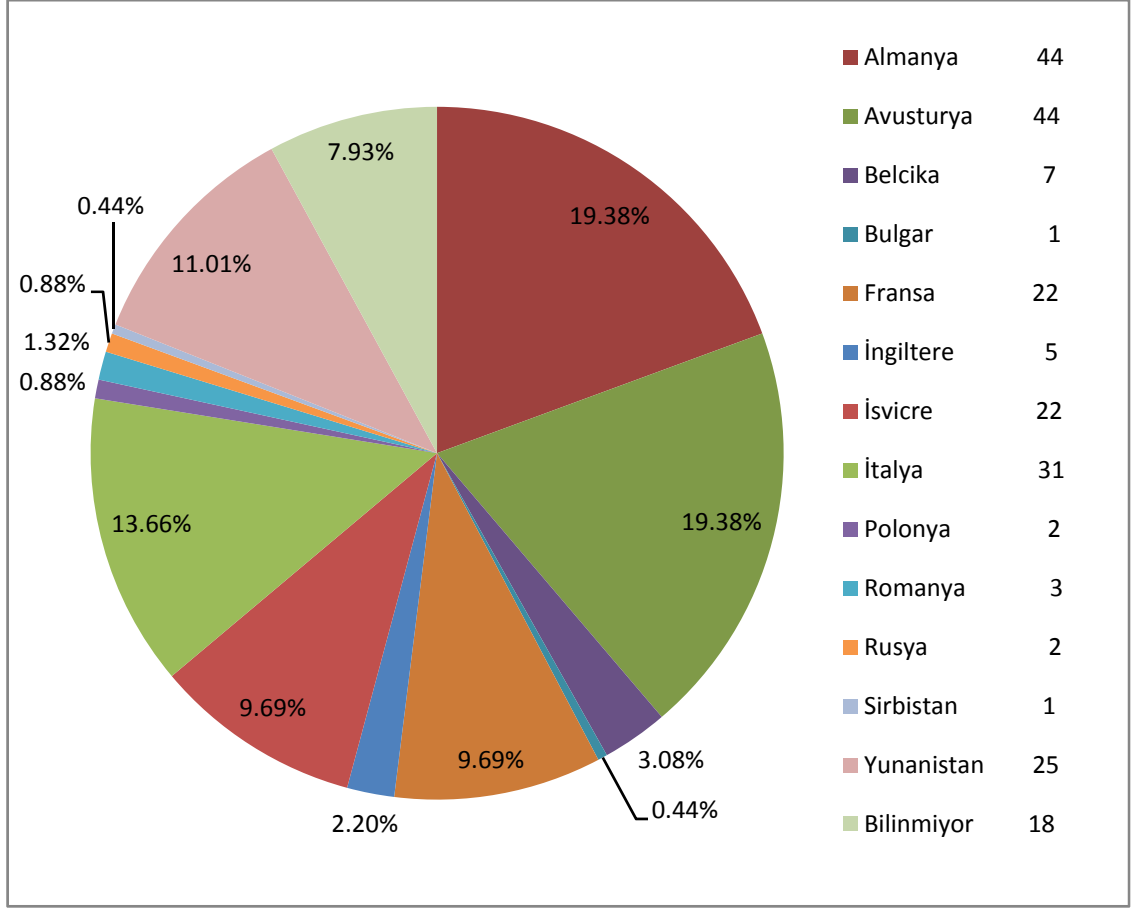
İstihdam edilen yabancı personel sayısının çokluğu yanında istihdam edilenlerin tabiiyetleri de çeşitlilik göstermekteydi. Bununla beraber demiryolu çalışanlarının genel karakteristiği almandı. Bu sebeple Eskişehir-Konya hattı inşaatında çalışan Heeser tarafından demiryolu inşaat şirketi '*alman*' olarak nitelendirilmekteydi. "... *Demiryolu inşaat şirketini alman olarak nitelendirmemin sebebi inşaat işlerinin bir Alman tarafından yürütülmesi ve bütün organizasyonun bizim alman tarzına uydurulmasından kaynaklanmaktadır*" (Heeser, 1903:78).

Anadolu Demiryolu projesinde çalışan Alman mühendis Heeser'in 1903 yılında '*Archiv für Eisenbahnwesen*'de yayınlanan yazısında demiryolu personelinin birçok farklı milletten müteşekkil olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu farklı milletler arasında Türklerin (Müslüman Osmanlı tebaası) az olduğu vurgulanmaktadır. Heeser makalesinde Eskişehir-Konya hattı personeli için şu beyanlarda bulunmaktadır:

1893 yılında Eskişehir'den güneydoğuya, Selçukluların başkenti Konya'ya doğru olan hattın inşaatına başlandı. Bu hattın inşasında meşhur inşaat firması Philipp Holzmann'ın da iştirakiyle başında demiryolları müdürü Mackensen'in bulunduğu Frankfurt merkezli bir alman inşaat şirketi kurulmuştu. ... Doğal olarak Ankara hattında çalışan birçok kişi bu yeni projenin çalışmalarına aktarıldı; yine Yunanistan'daki Korint kanalının tamamlanmış olması ve Piräus-Larissa hattı inşaatına parasal sıkıntılar sebebiyle ara verilmesi dolayısıyla aralarında çok sayıda mühendis ve teknikerin de bulunduğu birçok kişi bizim çalıştığımız hatta istihdam edilmeye başlandı. Böylece demiryolu personeli çok nadiren görülen bir şekilde beynelmil bir görünüm kazandı. İsviçreli, Fransız, İtalyan, Avusturyalı ve Rusların maada çok sayıda Yunan bulunmaktaydı. Daha başka Levantenler ve Ermeniler ve az sayıda da Türk bulunmaktaydı. Böylece Almanca arka plana düştü, günlük işlerin icrasında Fransızca kullanılmaktaydı (Heeser, 1903: 78-79).

Osmanlı'da demiryolu inşaatı çalışmalarında istihdam edilen yabancıların sayısı hakkında elimizde kesin bilgi olmamakla beraber çeşitli kayıtlardaki veriler en azında bu konuda fikir verebilir. 1908 yılındaki sigorta kayıtlarını baz alırsak Osmanlı'da demiryolları inşaatında çalışan yabancıların tabiiyetlerine göre dağılımları aşağıdaki gibidir.

Grafik 4: Demiryollarında İstihdam Edilenlerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (1908)



Kaynak: Bundesarchiv; R. 8119F/P 8049 nolu belgedeki kayıtlar esas alınarak oluşturulmuştur.

Tabloya bakıldığında nerdeyse bütün Avrupa ülkelerinden çalışanların mevcut olduğu görülmektedir. Buna göre en kalabalık grubu Prusya (44) ve Avusturya Macaristan (44) vatandaşları oluşturmaktadır. Bunları sarısıyla İtalya (31), Yunanistan (25), İsviçre (22) ve Fransa (22) uyruklu çalışanlar izlemektedir. Demiryollarında istihdam edilen bütün çalışanlar göz önüne alındığında 'Almanca' konuşanların (Prusya, Avusturya ve İsviçre) en büyük grubu teşkil ettiğini görmekteyiz. 1897 Osmanlı -Yunan savaşından sonra Yunanistan vatandaşlarının işten çıkarılması kararlaştırılmışsa da anlaşılan daha sonra bu karar uygulamadan kaldırılmış ya da hiç uygulanmamıştır.

Demiryolu yapımında çalışanları icra ettikleri vazifelere göre tasnif edecek olursak 1910-1915 yılları arasında Bağdat hattında çalışan (Bknz: Tablo 4) uzman kadrosunda mühendis ve teknik personelin yanında en fazla büro işlerinde istihdam edilen personel bulunmaktadır. Bunun dışında idareci sınıfı ve sıhhiye başlıca istihdam

alanları olarak göze çarpmaktadır. Her ne kadar tabiiyetleri belirtilmiş olmasa da toplamda 466 kişi olan uzman kadrosunun çoğunluğunu yabancı uyruklu kişiler oluşturmaktadır.

Tablo 4: Bağdat Hattı Kalifiye Personeli, 1910 – 1915

Görev	I. Etap	II. Etap	III. Etap	IV. Etap	Toplam
Etap Müdürü	1	1	1	1	4
Müdür Yardımcısı	1	1	1*	1	3
Kısım/Şube Mühendisi	5	12	8	6	31
Mühendis, İnşaat Kondüktörü, İnşaat işleri Yardımcısı	26	33	37	19	115
Teknik Personel (Tekniker, Çizimci v.s)	43	42	12	9	106
Büro Personeli /Ticari Memur	71	74	22	13	180
Başhekim	1	1	1	1	4
Şube Doktoru	4	5	5	2	16
Yardımcı Personel	-	-	-	3	3
Hemşire, Hastabakıcı	??*	??*	??*	??*	0
Toplam	152	169	89	56	466

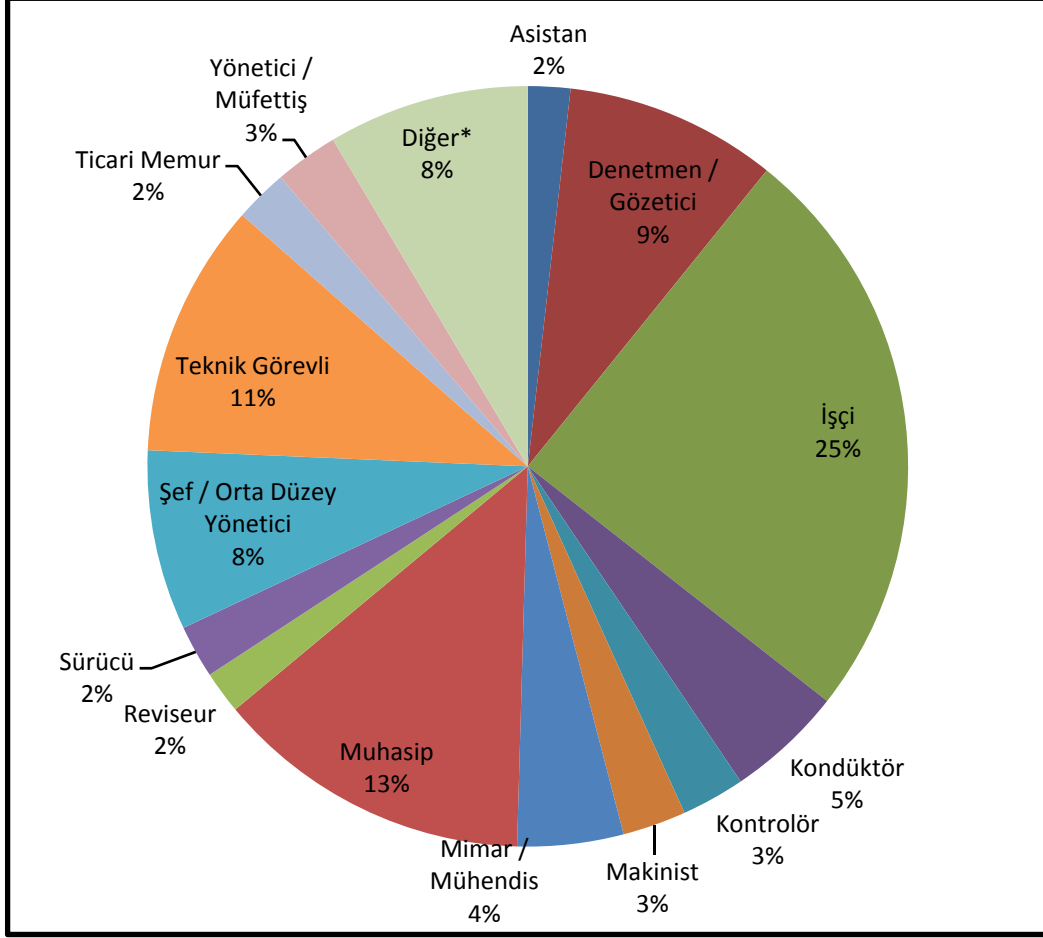
Kaynak: Heigl, 2010, , s.54, 74-75, 94-95, 124

* 1911'e kadar L. Schröder, 1911-12 W. Kloovekorn, 1912'den itibaren A. Kado müdür yardımcısı olarak görev yapmıştır.

** “*Hat boyunca kurulan hastanelerde gerekli sayıda hemşire ve hastabakıcı istihdam edilmiştir*” (Heigl, 2010), denilmekte ancak kaç kişinin istihdam edildiği hakkında bilgi verilmemiştir.

Sigorta kayıtlarını esas alan bir tasnifte (Bknz: Grafik 4) istihdam alanlarını daha ayrıntılı görmek mümkündür. Buna göre çalışanların ¼'ünü işçiler teşkil etmektedir. Teknik görevliler, muhasebeciler ve idariciler diğer büyük grupları oluşturmaktadır. Buna mukabil mühendis ve mimarlar toplam çalışanların sadece %4'ünü oluşturdukları göze çarpmaktadır. Ancak sigorta kayıtlarındaki rakamlar Bağdat hattının bütün çalışanlarını vermiyor olabilir.

Grafik 5: Bağdat Hattı Yabancı Personelinin Mesleklere Göre dağılımı (1908)



Kaynak: BArch.R.8119F/P 8049.

*Diğer adı altında toplanan grupta; Arşivci, Denizci, Distribütör, İşaretçi, Kapıcı, Kaptan, Lostromo, Mouteur, Sekreter, Tasarımcı, Taxateur, Telgrafçı, Veznedar gibi meslekleri icra eden bir ya da iki kişi kayıtlıdır.

Çalışanların barınma yerleri gibi ihtiyaçları da şirket tarafından sağlanıyordu. İnşaatın hızına göre ve tabii ki imkânlar elverdiği oranda baraka gibi yerler de tahsis edilmekteydi. İnşaatın çok uzun sürdüğü Toroslar'da ise demiryolu çalışanlarınca Belemelik isminde bir yerleşim yeri kurulmuştur. 1911 yılı dökümüne göre birinci etap çalışanları için her biri 16 kişilik 885 adet işçi çadırı, 62 bekçi çadırı, iki çadır hastane ve 4 baraka (Heigl, 2004: 57), ikinci etap çalışanları için her biri 16 kişilik 799 adet işçi çadırı, 59 bekçi çadırı; üçüncü etapta çalışanların barınma ihtiyaçlarını karşılamak için de 12 baraka, mühendisler için 13 çadır, bekçiler için 24 çadır ve işçiler için her biri 16 kişilik 32 adet çadır tahsis edilmiştir (Heigl, 2004: 94). Her üç etap için toplamda 1874 çadır tahsis edilmiştir.

Osmanlı'da çalışan yabancılar içinde mühendis ve mimar gibi kişilerin önemli bir yekün tutmasına rağmen (bkz: Tablo 4) bu grafikte sadece %4 oranında görünmektedir. Sözkonusu dönemde demiryolu yapım faaliyetlerine araverilmesinden kaynaklandığını düşünüyoruz. Bağdat Hattı'nın ikinci kısım inşaatına 1909 yılında başlanmıştır.

2.2.1.3. Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketinin Diğer İşleri Bağlamında Yabancı İstihdamı

Haydarpaşa Garı ve Liman İnşaatı, İskenderun Hattı ve Liman İnşaatı, Konya Ovası Sulama Projesi, Çukurova Sulama Projesi ve Mezopotamya Sulama Projesi Anadolu – Bağdat Demiryolu Şirketinin yürüttüğü diğer önemli projelerden bazılarıdır. Demiryolu Şirketi hem kârını arttırmak hem de asıl amacı olan Almanya'nın hammadde ihtiyacını karşılayabilmek için Osmanlı'da ziraatı geliştiren projeler de yürütmüştür. Bunlardan Konya Ovası Sulama Projesi tamamlanmış, Çukurova Sulama Projesi'nde önemli ilerlemeler kaydedilmiş ancak Mezopotamya Sulama Projesi ise sadece keşif aşamasında kalmıştır. (Mezopotamya Sulama Projesi için Bknz: Ek: 10) Üretilen ürünlerin üretim yerinden ihtiyaç duyulan yerlere taşınması için de Haydarpaşa ve İskenderun Limanları inşa edilmiştir. Bunlardan İskenderun Limanı hat güzergâhında olmadığından ek bir hatla bağlantı sağlanmıştır. Haydarpaşa Liman İnşaatı idaresinde toplam 10 kişi görevlendirilmişti, bunların icra ettikleri vazifeler ise aşağıda belirtilmektedir.

Tablo 5: Haydarpaşa Liman İnşaatı Personeli, 1903

Haydarpaşa Limanı	
Büro Kısmı	Adet
Mühendis	1
Stajyer Mühendis	1
Çizimci	1
Yardımcı	1
Hademe	1
İnşaat İşleri	
Mühendis	1
Bekçi	4
Toplam	10

Kaynak: Heigl, 2004: 38

Toprakkale – İskenderun Hattı ve İskenderun Limanı: Bağdat hattının 449. kilometresindeki Toprakkale İstasyonundan güneye ayrılan bu yan hattın toplam uzunluğu 57 kilometreydi. Mühendis Winter yönetimindeki Toprakkale – İskenderun Hattı inşaatı iki kısma ayrılmıştı. Birinci etap kendi içinde 8 şubeye ayrılmaktaydı. Bu hattaki inşaat işler de 8 ayrı firmaya ihale edilmişti. Bunların yedisi Osmanlı biri de Alman firmasıydı (Heigl, 2004, 82-85).

İskenderun Liman inşaatının imtiyazı Haydarpaşa Liman Şirketi'ne verildi.10 Haziran 1912 tarihinde başlanan İskenderun Liman inşaatı ise Regierungsbaumeister Rutz yönetiminde devam etti.

Birinci kısımda 1000 işçi, ikinci kısım inşaatında ise 600 kişi olmak üzere toplamda 1600 kişi istihdam edilmekteydi. Balkan savaşları dolayısıyla işgücü problemi yaşandığından normalde 4000 civarında olan işgücü ihtiyacının yarısından bile az işçi çalıştırılmaktaydı (Heigl, 2004, s.85). Ayrıca bölgenin çok sıcak olması yaz aylarında çalışmaya müsait değildi yine hasat zamanında demiryolu çalışanlarının önemli bir kısmı pamuk toplama işlerinde çalıştıklarından işler yavaşlamaktaydı. İnşaat sahasında çalışan işgücünün yukarıdaki sebeplerden dolayı işten ayrılmaları uzmanların işlerini de aksatmaktaydı. Ayrıca bölgede yaşanan salgın hastalıklar hem yerli hem de yabancı çalışanları etkilemekteydi.

23 Kasım 1907 tarihinde Anadolu Demiryolu Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında Konya civarında 50.000 hektar bir alanın sulanması için bir imtiyaz sözleşmesi imzalamıştır. Bu amaca yönelik olarak merkezi Frankfurt'ta bulunan "Konya Ovası Sulama Şirketi" kurulmuştur. Şirketin ortakları Anadolu Demiryolu Şirketi ve Philipp Holzman & Cie şirketi idi. Konya Ovası Sulama Şirketi kanalların yapımını mimar Waldrop başkanlığında bir komisyona tevdi etmişti. Komisyon; inşaat ustası Weidner (Waldrop'tan sonra komisyon başkanlığına getirildi) ve teknik danışman yüksek mimar Gerhardt'tan oluşmaktaydı. Projenin diğer işlerini de "Messieurs G. Et D. Leporte freres et Co" adında merkezi İstanbul'da bulunan bir firma üstlenmişti. Proje 1914 yılında inşaat müdürü hükümet mimarı Herkner'in sorumluluğunda peyderpey işletmeye açılmıştır (Heigl, 2004: 60-62).

Konya Ovası Sulama Projesi'nde çalışan işçilerinin sayısı yıllara göre değişiklik göstermekteydi. Buna mukabil sürekli istihdam ettiği kişi sayısı 44 kişi ile sınırlı kalmıştır (Bknz: Ek 6). İdari ve teknik personelini yabancıların oluşturduğu bu projede, yüksek niteliklere sahip işgücü fazla gerekmediğinden diğer çalışanların bölgeden temin edildiklerini düşünüyoruz.

Şirketin Konya projesindeki başarılarından dolayı Hükümet 1909 yılında pamuk üretimi için en uygun yer olan Adana Ovası sulama projesini Anadolu demiryolu şirketine tevdi etti. Adana Ovası Sulama Projesi'ni (yaklaşık 200.000 hektar) Philipp Holzmann A.G. şirketi hükümet mimarı Ruhtz yönetiminde başlattı. Ancak patlak veren Balkan Savaşları nedeniyle proje sürdürülemedi. Yine Mezopotamya Sulama Projesi de devam eden savaşlar nedeniyle başlamadan nihayete erdi. (Heigl, 2004, s.62-64).

2.2.2. Hicaz Demiryolu

Hicaz Demiryolu inşaatında, muadili hatlara nazaran sınırlı sayıda yabancı mühendis/mimar ve usta çalışmıştır. Müslüman parası ve Müslüman personelle yapımına başlanan Hicaz Demiryolu Osmanlı için bir prestij aynı zamanda propaganda aracıydı. Bu sebepten ötürü Osmanlı bu hatta özel ilgi göstermiştir.

2.2.2.1. İnşaata Dair

Hicaz Demiryolu'nun inşaat idaresi merkezi İstanbul'da bulunan 2 Mayıs 1900 tarihinde kurulan *Komisyon-u Âli* tarafından yürütülmekteydi. "*Padişahın riyaseti altında işleyen komisyonun üyeleri Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Nafia Nazırı Zihni Paşa, Maliye eski Nazırı Tevfik Paşa, İzzet Paşa, Bahriye İmalat Komisyonu Reisi Hüsnü Paşa ve serkatip Tahsin Paşa'dan oluşmaktaydı. ... Komisyon inşaatla ilgili bütün muamele ve işlerin merkez ve mercii durumundaydı*"(Gülsoy, 1994, s.107).

Komisyon-u Âli'nin haricinde demiryoluyla ilgili işlerin yerinde görmek için Suriye Valisinin başkanlığında '*Şam Komisyonu*' teşkil edilmiş. Demiryolunun yapımını Şam Komisyonu'na bağlı olarak çalışan '*Hicaz Demiryolu İnşaat Nezareti*' yürütmekteydi. İnşaat Nezareti bünyesinde bir başmühendis, yerli ve yabancı mühendisler, mülki ve askeri memurlar, kâtipler ve muhasebeciler bulunmaktaydı.

Sermühendis Meissner Paşa'ya bağlı çalışan '*Heyet-i Fenniye*' Hicaz Demiryolu İnşaat Nezaretinin emrinde çalışmaktaydı (Gülsoy, 1994,s.109).

Bunların dışında ikisi Beyrut'ta biri de Hayfa'da olmak üzere üç Komisyon daha kurulmuştu. Beyrut'taki '*Sevkiyat Komisyonu*' Hicaz Demiryolu inşaatında kullanılmak üzere Beyrut'a gönderilen eşya ve malzemeyi Şam'a ulaştırmakla görevliyken, ikinci komisyon Hicaz Demiryolu'na bağlanacak olan Hayfa Hattı'nın inşaat ve muamelelerine bakmakla yükümlüydü. Hayfa Komisyonu kurulduktan sonra bu komisyon lağvedilmiştir(Gülsoy, 1994, s.110).

'*Hayfa Tesellüm Komisyonu*' ise Hayfa Hattı inşa edildikten sonra Demiryolu inşaatı için gönderilen malzemenin teslimi ve götürüleceği yere göndermekle yükümlüydü (Gülsoy, 1994, s.110).

İdare kısmını oluşturan Komisyonların haricinde inşaat alanında da demiryolu kıtaları organize edilmişti. "*Hicaz Demiryolu inşaatında aynı anda, her biri 50 ile 150 kilometrelik bir alandan oluşan üç ayrı bölgede üç ayrı demiryolu kıtası görev yapmaktaydı*" (Özyüksel, 2000, s.167). Hicaz demiryolu tek noktadan başlayarak yapıldığından Bağdat Hattı gibi farklı inşaat merkezleri oluşturulmamıştı. Buna Mukabil Hicaz Hattında '*keşif kıtası*', '*ölçüm kıtası*' ve '*inşa kıtası*' olmak üzere üç farklı kıta oluşturulmuştur.

Bir demiryolu mühendisi başkanlığında, iki mühendis, bir doktor, bir eczacı, çalışmalara yardımcı olabilecek nitelikte 10 asker ve 20 süvariden oluşan keşif kıtasının görevi demiryolunun geçeceği güzergâhı belirlemektir. Ekibin yanında malzemeleri taşımak için gerekli sayıda yük hayvanı da bulunmaktaydı (Özyüksel, 2000, s.167).

Hattın geçeceği bölgenin rakımlandırma ve kodlama işlerini yürüten ölçme kıtası, kendi içinde her biri 30-50 kilometrelik alanda çalışan üç ayrı gruba ayrılırdı. Üç grubun verileri derlenip rapor halinde ilgili teknik kadroya sunulurdu (Özyüksel, 2000, s.167).

Keşif ve ölçme işleri tamamlanan alanda çalışan inşa kıtası toprağın kazılması, tesviyesi, yarma işleri, balast hazırlanması, ray ve traverslerin döşenmesi gibi işlerde çalışırdı (Özyüksel, 2000, s.168).

2.2.2.2. Personel İşleri

Değişik zamanlarda farklı yerlerde inşa edilen demiryollarında Osmanlı'nın bir personel politikası olmamıştır. Her ne kadar sözleşmelerde bazı şartlar öne sürülmüşse de bunların uygulamada yer bulmadığını görmekteyiz. Osmanlı İdaresi, imtiyaz verdiği şirketlerde Osmanlı tebaası kişileri çalıştırmayı ve çalışanların fes takması ve belirlenen kıyafetler giymesini öngörmüşse de bu hiçbir zaman uygulanamamıştır. Örneğin Mudanya – Bursa Hattı İmtiyaz sözleşmesinde;

“Teknik elemanlar dışında, demiryollarının istihdam edeceği bütün memur ve işçiler Osmanlı tebaası arasından seçilecektir. Çalışanlar, hükümetin belirleyeceği bir kıyafet giyecek ve fes takacaklardır. ... Kumpanya, teknik işlerde yabancı teknikerlerle aynı şartlarda olmak kaydıyla, Osmanlı Mühendis Mektebi'nden mezun olanları çalıştıracaktır. ... Mühendis ve idari personel dışındaki bütün memur ve işçiler Türkçe bilmek zorundadırlar” (Ochsenwald, s.94).

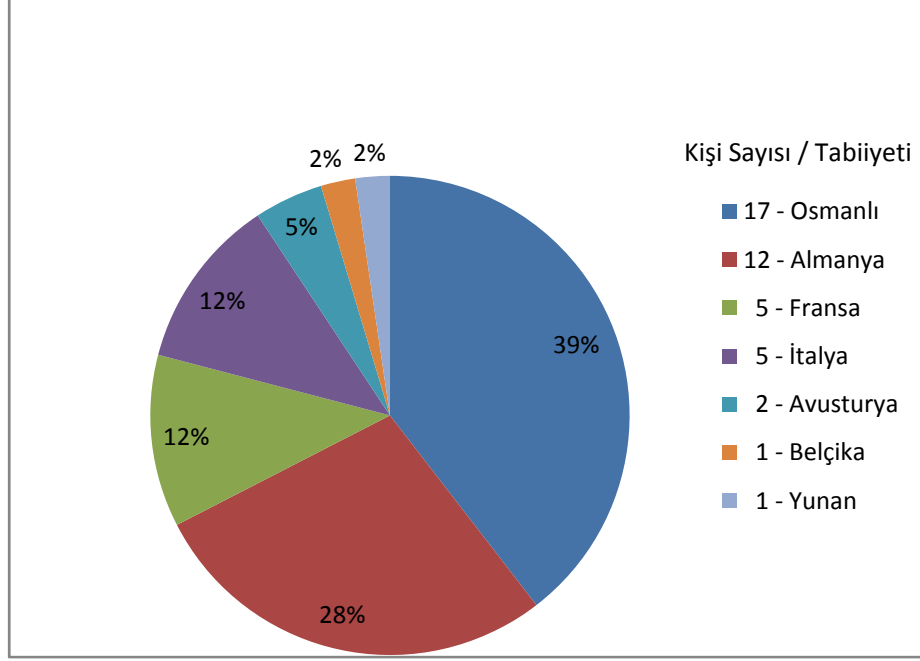
Hükümetin bu konudaki kararı açık olmasına rağmen uygulama imkânı bulmuş değildi. Bu sebeple her şeyiyle Osmanlı'ya ait olan Hicaz projesinde en azında bu kararı uygulamaya koyabilirdi. Ancak buna rağmen yine de, özellikle ilk yıllarda idari kısımda ve mühendis olarak birçok yabancı istihdam edilmiştir. Ancak zamanla Osmanlı tebaası kalifiye elemanların yetişmesiyle yabancı çalışan sayısında azalma görülmüştür.

Hicaz Hattı'nda çalışan yabancıların sayısı sınırlı olmakla birlikte önemli pozisyonlarda genelde yabancılar görevlendirilmişlerdi. Hicaz Hattı çalışmalarının ilk zamanlarında, Meissner Paşa'nın Sermühendis olarak işe alınmasıyla idari kısım çalışanlarının neredeyse tamamı Avrupalılardan oluşmaktaydı. Der'a'da 1903 yılından sonra seyrüsefer müdürü Almanlardandı, bakım ekibin müdürü de yine bir yabancıydı, 1904 yılında mali işler kontrolörü Avusturyalıydı. Sadece Şam, Der'a ve Maan istasyon şefleri Osmanlı tebaasıydı, lakin bunlar da daha önce demiryollarında çalışmış Hıristiyan tebaadandılar. Buna mukabil demiryolu idaresini teşkil eden yabancıların emrinde çalışan personelin çoğunluğu Osmanlı Ordusuna mensuptu. (Ochsenwald, 1980, s.94).

Hicaz Demiryolunun idare kadrosu önemli ölçüde yabancıardan oluşsa da mühendis kadrosunda yerli oranı oldukça yüksektir. (Hicaz Demiryollarında çalışmış

yabancı uzmanlar için bkz: Ek: 3) Mygind'in eserinde yer alan bilgilere göre Hicaz Demiryolları mühendis kadrosunun 1904 yılı için tabiiyete göre dağılımı şöyledir:

Grafik 6: Hicaz Hattı Mühendis Kadrosunun Tabiiyete Göre Dağılımı (1904)



Kaynak: Mygind, 1905, s.85.

Osmanlı idaresinin gerekli tedbirler alması neticesinde (öğrencilerin yurt dışına gönderilmesi, Şimendifer mektebi, Mühendislik okulu) hem teknik kısım hem de idari kısım da Osmanlı olanların sayısı zaman içinde artmıştır.

İnşa faaliyetlerinde tecrübe kazanılmış olmasına rağmen, hat tamamlandıktan sonra demiryolları işletmeciliği, nakliye ve hareket alanlarında uzmanlaşmış kişilere ihtiyaç hâsıl olmuştu. 1912 yılına kadar orta derece işletme memurlarından çoğu hala Avrupalı, genelde Almanlardan oluşuyordu. Demiryolları genel müdürü, hareket (seyrüsefer) müdürü, Şam manevra istasyonu müdürü ve iki yardımcısı, tesisatçı ve kazancı ustabaşı, tamirhane şefi ve üç kalifiye işçi Hicaz hattında çalışan yabancılardan sadece bazılarıdır.

Hicaz Hattında sadece idari kısımda yabancılar istihdam edilmiş değildi. Aynı zamanda ustalık gerektiren işlerde de yabancılar çalıştırılmıştır. İdari ve teknik kısımların dışında yabancı personelin çalıştırılması hattın köprü inşası vs işleri daha ziyade Avusturyalı ve İtalyalı müteahhitlere verilmesinden kaynaklanmaktaydı. İstasyon

binalarının yapımı, köprü, tünel, kanal gibi yapıların inşasında yahut kayaların kesilerek yol açılması gibi daha zor olan işlerde İtalyan, Karadağlı ve diğer bazı milliyetlerden 450 kadar yabancı işçi çalıştırılmıştır (Hülagü, 2008: 96).

Hicaz hattın değişik kademelerinde çalışan yabancıların kutsal topraklar dâhilinde çalıştırılmadıkları görmekteyiz. Harem dairesinde bulunan El-Ula (985. Km) ile Medine (1303. Km) arasındaki inşaat ve işletme işlerinde sadece Müslüman mühendis, müteahhit ve işçiler çalıştırılmıştır.

1904 yılında 27 olarak tespit ettiğimiz yabancı çalışan sayısı salnamelerden takip edildiği kadarıyla 1910 (1326) yılı için 3 kişi, 1911 (1327) yılı için 7 kişi (Devlet salnamesi s.466-474) ve 1912 yılı devlet salnamesinde de sadece 8 kişi kayıtlı görünmektedir (bknz: Tablo:6). Savaş yıllarında ise çalışan sayısının tekrar arttığını görmekteyiz. 1917-18 (1333-34) yıllarına ait salnamede ise 26 kişi tespit edilmiştir. Savaş dolayısıyla yaşanan olağanüstü halin yabancı personel sayısında etkili olduğunu düşünmekle beraber bu dönemde bir idarede toplanan Suriye, Lübnan ve Filistin'deki diğer demiryollarında çalışanlar yabancı sayısının yüksek olmasında etkili olmuştur.*

Genelde yabancılardan oluşan demiryolu idaresi, 1908 devriminden sonra İttihad ve Terakki'nin idaresi artık yabancılara ihtiyaç olmadığı düşüncesiyle Demiryolunda çalışan yabancıların sözleşmelerini yenilememe kararı almıştı. Ancak kısa bir tecrübenin ardından anlaşılmıştır ki Osmanlı'da henüz yabancı uzmanların yerine dolduracak kâfi miktarda teknik eleman ve mühendis bulunmamaktadır. Bunun üzerine yabancı uzman istihdamına devam edilmiştir (Schmidt, 1914, s.129).

1904'te kaynaklarda 27 olarak geçen yabancı sayısı 1912'ye gelindiğinde 12'ye düşmüştür. 1328 yılı salnamesinde kayıtlı olan Hicaz Demiryolu yabancı personelinin isim ve görevleri aşağıda tablo 6'da verilmektedir.

* I. Dünya Harbinde bütün demiryolları askeri idare altına alınmıştır. Almanlara ait demiryolları mukavele gereği askeri idare altına alınırken, Fransız ve İngilizlere ait demiryollarına el konulmuştur (Gülsoy, 1994: 224)

Tablo 6: Hicaz Demiryollarında Müstahdem Yabancı Kalifiye Personel, 1912

Ad/Unvan	Görevi	Müdürlük
Mösyö Dickman	Müdür Muavini ve Hareket İdaresi Reisi	İşletme Müdürlüğü
Mösyö Söşon (Cheuson)	Anbarlar İdaresi Reisi	İşletme Müdürlüğü
Mösyö Jan Balladi	Anbarlar İdaresi Reisi Muav.	İşletme Müdürlüğü
Mösyö Gottfried F. A. Corts	Umuru Cerriye İdaresi Reisi	Umur-u Cerriye İdaresi
Mösyö Miller (?)	Müfettiş/Kademi Şerif Fabrikası Müdürü	Umur-u Cerriye İdaresi
Mösyö Laurence	Kademi Şerif Fabrikası Müdür Muavini	Umur-u Cerriye İdaresi
Alfred Schumacher	Şube Mühendis Muavini	Heyet-i Fenniye
Mösyö Lonez(?)	Şube Mühendis Muavini	Heyet-i Fenniye

Kaynak: Devlet Salnamesi, 67.sene 1328, Dersaadet, Selanik Matbaası, s.490-94

Yabancı idareciler, istihdam edilecek yabancı uzmanlar için öncelikle Komisyondan onay almak zorundaydılar. Kadem-i Şerif'teki tamir atölyesi şefi İngiliz idarecinin hareketlerinin denetim altında tutulması için astlarına emirler verilmişti (Ochsenwald, 1980, s.97) (Genel itibariyle yabancılara itimadı az olan Osmanlı'nın İngiliz vatandaşı şefe karşı özel muamelede bulunması muhtemelen Osmanlı – İngiliz münasebetlerinden kaynaklanmaktadır).

Demiryolu inşaatı işlerinde ve 1908 – 1914 arasında işletme, hareket ve nakliye gibi kilit pozisyonlarda demiryolları idaresi yabancıları çalıştırmaya mecbur gibi gözükse de artan kalifiye yerli işgücü peyderpey yabancıların yerini almaktaydı.

Demiryolu inşa ve işletmesinde yabancı uyruklu kimselerin idarede yer alması bazı sorunları da doğurmaktaydı. Yabancıların gayri Müslim olması hasebiyle Müslüman personel arasında, ki bunların ekserisini Osmanlı Ordusundaki askerler teşkil ediyordu, hoşnutsuzluklara yol açıyordu. Müslüman çalışanlar gayri müslimlerden emir almayı kabullenemiyorlardı.

2.2.3. Uzman İhtiyacının Karşılanmasında Başvurulan Yöntemler ve İşe Başlama Prosedürleri

Demiryolu inşa ameliyesi için Osmanlı'da çalışanları iki grup altında toplamak mümkündür.

- Osmanlı devleti adına çalışanlar (Hükümetin inşa ve işletmesini yürüttüğü hatlarda İlgili demiryolu idaresiyle kendi nam ve hesabına mukavele imzalayanlar. (Haydarpaşa – İzmit hattı ve Hicaz Demiryolu)
- İmtiyaz sözleşmeleriyle inşa ve işletmesi yabancılara devredilen hatlarda çalışanlar. (İzmit – Ankara Hattı, Eskişehir – Konya Hatı, Bağdat Demiryolu Hattı ve diğer hatlar)

Hükümetin inşa ve işletmesini üstlendiği hatlarda çalışanlarla tek tek sözleşmeler imzalanırken diğer hatlardaki çalışanlar ilgili şirket ile mukavele imzalamaktaydı ve mukavenenin tekrar uzatıldığı da görülmüştür. (Hicaz Demiryolu mukavele örnekleri için Bakınız: BOA.İ.A.,21 Z.1329; BOA.İ.A.,27 Ra.1330; BOA.İ.TNF.23 R. 1330; BOA.İ.TNF., 28 Ra.1328; BOA.İ.TNF., 17 Ra. 1327; BOA.İ.TNF.,17 Ra.1327; BOA.İ.TNF., 5 Ra.1327; BOA.İ.MMS.,138/1329-R-25, 12 R. 1329/12 Nisan 1911).

Osmanlı'da ihtiyaç duyulan uzmanların temini için çeşitli yöntemler kullanılmıştır

- Alman Büyükelçiliği ve Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla yurtdışındaki gazete ve dergilerde Osmanlı İdaresi adına ilana çıkmak
- Demiryolu inşaat ve işletmesini yüklenen firmaların çeşitli yollarla ihtiyaç duydukları elemanların temini
- Şahsi başvuru (bu gruptakiler Büyükelçiliklere, Dışişleri Bakanlığına ya da doğrudan ilgili Osmanlı mercilerine başvuru şeklinde olmaktadır).

Osmanlı giriştiği altyapı faaliyetleri ya da ileri teknoloji yatırımları için uygun vasıfta uzman bulmak için çeşitli yöntemler kullanmıştır. Bunları iki farklı kategoride değerlendirmek mümkündür. Evvela Osmanlı'da ileri teknoloji gerektiren yatırımlar, demiryolları gibi, genelde yabancı şirketlere ihale edildiğinden gerekli elemanların temini de bu şirketler tarafından sağlanmıştır. Buna “Phillip Holzman A.G.”yi (P.H) örnek gösterebiliriz. P.H. ihtiyaç duyduğu vasıfta elemanlar için Almanya, İsviçre gibi

ülkelerde ihtisas dergileri ya da bazı gazetelerde ilanlar vermek suretiyle Frankfurt'taki merkezinde mülakata tabi tutmakta ve akabinde istihdam edilecekleri yerlere göndermektedir.

Yabancı şirketlere ihale edilen bu tür yatırımlarda Osmanlı hükümeti adına hareket eden uzmanlar da bulunmaktaydı. Daha çok denetleme (mali ve teknik) işlerinde istihdam edilen bu kişilerin işe alımı biraz daha farklı olmaktadır. İlgili bakanlık (Nafia ve Ticaret) ihtiyaç duyulan vasıftaki elemanları Alman konsolosluğuna bildirmek suretiyle süreci başlatmış oluyordu. Alman konsolosluğu bu isteği Dışişleri Bakanlığına bildirmekte ve ardından gazete ve dergilerde ilan yoluyla uygun vasıftaki personel aranmaktadır (Bund Arc. R.901-6688).

Osmanlı'ya çalışmak için gelen yabancı uzmanlarla hak ve görevlerini içeren bir mukavele imzalanmaktadır. Mukavelede kişinin yapacağı iş, nerede görevlendirildiği, mukavelelenin süresi, kişinin alacağı maaş ve harcırah gibi konular belirtilmekteydi. Aşağıda transkripsiyonunu verdiğimiz Hicaz Demiryolu inşaatında çalışan iki mukavele sureti bu bilgileri teyid etmektedir.

“Hicaz Demiryolu işletme idaresi umuru ceriye sermühendisi Mösyö Nötel'in terk-i memuriyet eylemesine mebni yerine Şimendifer Kumpanyalarında ve hizmet-i muteferrikada bulunmuş olan Fransız Mösyö Runol'un (?) sabık-ı vechile şehri 5.000 kuruş maaş ve bir defaya mahsus 600 Frank masarifi seferiye ita edilmek ve 2 sene müddetle istihdam kılınmak ve kendisi istifa edeceği takdirde 6 ay evvel tahriren i'ta-yı muamelat eylemek ve idarece istihdamından sarfi nazar olunduğu halde kendisine kezâlik 6 ay mukaddem haber verilmek yahut 6 aylık maaş tesviye olunmak şartıyla icray-ı memuriyeti Hamidiye-Hicaz Demiryolu nazırı devletlü paşa hazretlerinin tezkeresi leffen arz ve takdim ...” (BOA.Y. A. RES.158/119, 21 Safer 1327/14 Mart 1909)

Hicaz Demiryolu İnşaatında çalışan yabancı mühendisler için farklı ücret uygulamaları olduğunu görmekteyiz.

“Bir tarafta ba-irade-i seniye-i hazreti Padişahî hükümeti seniyesi nâm-ı aliyesine hareket eden sadrazam fehâmetlü devletlü Ferid Paşa hazretleriyle diğer tarafta Romanya devleti teba'asından Mösyö Mazur Racinski beyinde mevâd-ı a'tiye karar görülmüştür.

1. **Madde:** Mösyö Mazur Racinski Hamidiye-Hicaz demiryolu şube mühendis muâvini sıfatıyla hizmet-i hükümet-i seniyye alınmış olup başmühendis maiyetinde bulunacaktır.
2. **Madde:** Muma-ileyh Mazur Racinski mübâşereti tarihinden itibaren Şam'da tediye olunmak üzere mÂhiye 650 Frank maaş ita edilecektir. Mösyö Mazur Racinski bundan ma'ada zatı için harcırah ve ikâmet ücreti vesaire namına bir şey i'ta edilemeyecektir. Muma ileyh mösyö Mazur Racinski Dersaadet'ten... Hareketinde harcırah olmak üzere yalnız bir defa 200 Frank ita edilecektir.
3. **Madde:** İş bu mukâvelenamenin müddeti Mösyö Mazur Racinski mahalline vürudıyla me'muriyetine mübâşereti tarihinden itibaren bir sene tayin edilmiş, şayet hükümet-i seniye işbu kontrato müddetinden akdem feshine lüzum gördüğü halde bundan dolayı muma-ileyh mösyö Mazur Racinski'ye tazminat nâmıyla hiçbir şey ita edilmeyecektir. Ancak avdet-i harcırahı olmak üzere muma-ileyhe 200 Frank tediye edilecektir.” (BOA.Y. MTV. 268/65, 10 Ramazan 1322/18 Kasım 1904)

Hicaz Demiryollarında mühendis sıfatıyla ancak farklı görevlerde çalışan mühendislerin bu derece farklı şartlarda çalışmasının nedeni sahip oldukları bilgi ve beceri düzeyi farkından olabileceği düşünülmeyle birlikte farklı nedenlere bağlamak da mümkündür. Fransa tebaası bir mühendis Romanya tebaası mühendise göre her zaman daha çok tercih edilir. Ayrıca bir Fransız'ın pazarlık gücü daha fazladır. İlaveten Osmanlı'daki Fransa vatandaşlarının haklarını Fransız büyükelçiliği korumaktayken Romanya vatandaşı için aynı şeyler söz konusu değildir.

Bunları bize düşündürten sadece maaş farkı olmamaktadır. Mösyö Ronol'un sadece maaşı yüksek değil, aynı zamanda kendisine tahsis edilen harcırah da Racinski'nin harcırahına göre daha yüksektir. Ayrıca Racinski'nin sözleşme süresi daha kısa ve işine son verilmesi halinde de kendisine tazminat da ödenmeyeceği mukavelede açıkça belirtilmektedir.

Bu suretle uzman istihdamı her zaman için mutlu sonla neticelenmemiş, bazen talep eden taraf olarak gelenlerin yeterli vusfa, bilhassa Fransızca eksikliği, sahip olmadıkları görülmekte olup kısa zamanda geri gönderildiklerini görüyoruz. Ancak bu duruma rıza göstermeyip mağdur edildiklerini iddia edenler de olmuştur.

7 Aralık 1910 tarihinde İstanbul'daki Alman konsolosluğuna İnşaat ustası Richard Buch'un avukatları tarafından gönderilmiş olan bir yazıda bahis mevzusu olay hakkında bilgi verilmekte ve Osmanlı Hükümetinden tazminat talebinde bulunmaktadır (BArch. R.901-6688/s.61). Belgede belirtilene göre Osmanlı Ticaret ve Nafia Bakanlığının isteği üzerinde Alman Dışişleri Bakanlığı gazete ve dergilerde 1910 yılının yaz aylarında ilan yoluyla istenilen kalifiye elemanları bulmaya çalışmış. Bu ilanlar üzerine Bremen'den başvuran Richard Buch, kabul edildikten sonra 1910 Eylül ayında İstanbul'a gitmiştir. Ancak mali yetersizlik yüzünden Osmanlı makamlarının kendisini haftalarca oyaladıkları ifade edilmekte ve bunun üzerine Buch Almanya'ya geri dönmek zorunda kalmıştır. Richard Buch'da gidiş ve dönüş masraflarına ek olarak İstanbul'da bekletildiği süre için 2000 Mark tazminatın Osmanlı Hükümeti tarafından kendisine ödenmesi için İstanbul'daki Alman Başkonsolosluğu'na başvuruda bulunmuş. Avukat'ın ifade ettiği duruma bakılırsa bahis mevzuu kişinin konsolosluğa başvurusu ile avukat tutması arasında bir süre geçmiştir. Avukat'a sonradan başvurma gereği muhtemelen avukat aracılığıyla Alman konsolosluğuna, dolayısıyla Osmanlı hükümeti üzerinde baskı oluşturmak istemesinden kaynaklandığını düşündürmektedir.

Richard Buch'un başvurusunun reddedilmesinin asıl sebebini 15 Aralık 1910 tarihinde İstanbul Alman Konsolosluğu'ndan gönderilen cevabi mektuptan öğreniyoruz. (BArch. R.901-6688/s.59-61) Cevabi mektupta Richard Buch'un işe alınmaması Fransızca bilgisinin olmamasına bağlanmaktadır. Belgeden anlaşıldığına göre gelenler teste tabi tutulmuştur. Fransızcaya vakıf olmadığı konsoloslukça da teyit edilen Buch bu sebebe binaen istihdam edilmemiştir. Osmanlı hükümetinin bu konuda herhangi bir sorumluluğu kabul etmediğini ifade eden konsolosluk, söz konusu kişinin sahte belgelerle konsolosluk ve Osmanlı hükümeti yetkililerini kandırmaya çalıştığını ifade etmektedir. Bu sebeple sorumluluğun kendisine ait olduğunu yazmaktadır. Buna mukabil Richard Buch ile beraber İstanbul'a gelen Köhler, Beutner ve Weise'nin (BArch. R.901-6688/s.47) ise işe alındığını belirtmektedir. İkinci bir mesele olarak da konsolosluk Buch'un İstanbul uygun davranmadığı ve hatta kaldığı otelin ücretini vermeden geri döndüğünü bildirmektedir.

Belgede ortaya çıkan bir başka sonuç ise, işvereni imtiyaz sahibi sözleşme olsa dahi Osmanlı'da çalışacak olanların asgari bir kaulifikasyona sahip olmaları istenmekte ve ilgili kişilerin bizzat Osmanlı idaresi yetkililerince denetlendiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı'da demiryolları inşaatında sadece yabancı mühendis ve ustalar çalışmamakta aynı zamanda savaş esirlerinin de çalıştırıldığını görmekteyiz. Savaş esiri olarak çalışmalarına rağmen kendilerine yevmiye verilmekteydi. Aşağıda metnini aktardığımız belgeye bakılırsa söz konusu yevmiye esirlerin ihtiyaçları karşılığında geri alınmaktaydı.

Başkumandanlık Vekâleti Celilesine

Bağdat Demiryolu inşaatında çalışmakta olan İngiliz usera-i harbiyesinin yevmine mikdar ücret almakta oldukları ve mezkûr demiryolu inşa'at şirketi tarafından bedeline mukabil kendilerine ita kılınan erzak... i'ta olunan... mikdar-ı hakikiyesi hakkında malûmât i'tası... Felemenk Sefaretinden ba-takrir iltimas olunmaktadır. Mâlumatı matlûbenin iş'ar buyrulması ... (BOA. HR. SYS. 2227/62, 3 Kanun-ı evvel 1333/28.Kasım.1917)

Savaş dolayısıyla demiryolları idaresi kalifiye eleman bulmakta sıkıntı çekerken diğer yandan savaş esirleriyle bu açığı kapatmaya çalışmaktaydı.

Savaşın başladığı sırada Osmanlı'da çalışan İtilaf devletleri tebaasının ülkelerine dönmelerine müsaade edilmediğini görmekteyiz. Hicaz Demiryollarında çalışan Fransa Vatandaşı Söşon bunlardan sadece biridir. Hicaz hattında çalışan Söşon'un savaşın başlamasıyla Burdur'a nakledildiği anlaşılmaktadır. Söşon'un hastalığı sebebiyle memleketine gitme başvurusu yaşından dolayı reddedilmiştir* .

“Sene nihayetinde elli yaşına gireceğinden ve... İletine mübtela olduğunda bahisle seneleri dolayısıyla ve karar-ı ahire mucibince bukra memleketlerine iade edilecek arkadaşları mebanine ve şu surette mümkün olmadığı takdirde de berây-ı tedavi... İsviçre'ye azimetine müsa'ade.... esna-yı harbiyeden ve Fransa teba'asından ve Hicaz Demiryolu Memurlarından Mösyö Söşon tarafından verilip Burdur Mutasarrıflığından gönderilen

* Seferberlikte askere alınma üst sınırı 50 yaştr.

Arzuhalde istirham kılınmış ve mezkûr istida' leffen takdim kılınmış olmağla..." (BOA.DH.EUM.SSM.5. Şube. 68/27, 23 Şevval 1336 /1 Ağustos 1918)

"Nezaretten Konya vilayetine

1 Ağustos 1334 ve 843 numaralı tahriratı aliyelerine cevabdır: Fransa Tebasından Mösyö Soşon'un mübadele suretiyle memleketine azimet edebilmesi için elli yaşını ikmal etmiş olmalı..." (BOA.DH.EUM.SSM.5. Şube. 68/27, 4 Z. 1336/29 Eylül 1918)

Osmanlı'da çalışmak için gelenlerin evvel emirde yerine getirmek zorunda oldukları bir prosedür mevcuttu. Her şeyden evvel Osmanlı'da çalışacak olanın sağlıklı olması şartı aranıyordu. Bilhassa olağanüstü iklim koşullarına dayanma kabiliyeti sözleşmenin ön şartlarındandı. Yapılan sağlık taramasında bu testi geçenlerle Demiryolu idaresinde çalışmak üzere sözleşme imzalanmaktaydı. Yurtdışında çalışacaklar için ilkin şart pasaport ve vize uygulamasıydı. İlgili ülkenin makamlarından alınan geçerli bir pasaport gerekmektedir. Pasaport temin edildikten sonra o ülkedeki Osmanlı Büyükelçiliğinden vize başvurusunda bulunmak gerekmektedir. Belgelerden anlaşıldığına göre vize vermekle yetkili birim Berlin'deki Osmanlı Büyükelçiliğidir. Ancak daha sonraki uygulamalarda Hamburg Konsolosluğundan vize alanlara da rastlanmaktadır.

"Emniyet Umumiyet Müdüriyetine

Bağdat demiryolu inşaatında istihdam edilmek üzere Dersaadet'e gelecek memurların pasaportları bir defaya mahsus olmak üzere Frankfurt şehbenderliği tarafından vize edilmesi için Hariciye nezareti celilesi nezdinde ita edilen... Muvafakat alınarak memurları Memaliki Osmaniyeye gelmek üzere hareket etmişlerse de pasaportları Berlin Sefaretinden vize edilmediğinden dolayı Edirne'de hudut memurları tarafından tevkif oldukları Nezareti Müşarünileyh'den bildirilmekte olduğundan Muma İleyhanın serbest bırakılmaları hususunda evamiri lazime i'ta ve enba/ibna buyrulması haber olunur. Şimendifer şubesi müdürü (imza)" (BOA.DH.EUM.SSM.16/21, 22 R. 1336/5 Şubat 1918)

Bu belgeden anlaşıldığı kadarıyla Almanya'da Frankurt Şehbenderliği'nin vize verme yetkisinin bulunmadığı, asıl yetkili mercinin Berlin sefareti olduğudur. Ancak bir kereliğine mahsus olarak Frankfurt'tan verilen vizenin cari usullerin dışında bir

uygulama olması sebebiyle Osmanlı'ya gelenler Edirne sınır kapısında tevkif edilmişlerdir.

Osmanlı'da çalışmak için gelen yabancıların emniyet sorgusundan geçtiğini anlıyoruz. Emniyetçe hakkında olumlu rapor verilmeyen kişi veya kişilerin istihdamı mümkün olmamaktadır. Nitekim Rusya vatandaşı Robin adındaki şahsın emniyetteki tahkikat neticesi çıkan olumsuz raporu, Robin'in sözleşmesini başlamadan bitirmiştir. (BOA. DH. EMM. SSM. 33/33).

Osmanlı'da çalışmaya gelen yabancı uzmanların tabi olduğu prosedürlerden biri de, Osmanlı vatandaşları gibi yabancılar da '*Mürur tezkeresi*'yle seyahat etmesiydi. Mürur tezkeresi çalışanlar için olduğu gibi, çalışanların aileleri için de gerekliydi. Yine hastalık durumlarında tedavi için yolculuk edenler, iş sözleşmesinin nihayete ermesi neticesinde Osmanlı'dan ayrılmak isteyen kimseler veya görev yeri değişikliği durumunda emniyetten mürur tezkeresi almak zorunluluğu vardı. (Bknz: DH.EUM.SSM.26/24 2 Ağustos 1334/2 Ağustos 1918; DH.EUM.SSM. 9/91, 28 R. 1335/21 Şubat 1917; DH.EUM.SSM. 24/6, 21 Ş.1336/1 Haziran 1918; DH.EUM.5. Şube. 41/38, 9 Ağustos 1337/9 Ağustos 1921; DH.EUM.5. Şube.58/25., 13 B. 1336/24 Nisan 1918)

Osmanlı gümrüklerinde kişiler için olduğu kadar muzır yayın olarak algılanan kitap, dergi v.s neşriyat sebebiyle her türlü basılı yayın denetlenerek yurda girişine izin veriliyordu. Ancak buradaki kontrol zor olmaktaydı. Özellikle yabancı dilde yayınlanan kitap ve dergiler kontrol memurlarının yabancı dil sorunu yaşamalarından dolayı kontroller yapılamamaktaydı. (Bknz Ek: 1)

2.2.4. Çalışan Personelin Sosyal Hakları ve Sağlık

Hicaz Demiryollarında çalışan yabancıların bir nevi iş güvencesine sahip olduğunu söyleyebiliriz. Hükümet ile bu kişiler arasında imzalanan mukavelelerde kişilerin sözleşme süresi belirtilmekteydi. Mukaveledeki bu madde kişilere iş güvencesi verildiği şeklinde yorumlanabilir. Osmanlı hükümeti bu süre zarfında ilgili kişiyi çalıştırmakla mükellefti. Osmanlı, şayet mukavelenin süresi dolmadan sözleşmeyi fesh eder veya demiryolu hattını özel şirketlere devrederse kişilerin uğrayacağı zararı tazminle kendini mükellef tutmuştu. Şayet bu kişiler kendileri istifa ederlerse bunun için 6 ay evvelden yazılı olarak başvurmaları gerekmekteydi.

“.... Kendisi istifa edeceği takdirde 6 ay evvel tahriren itayi muamelat eylemek ve idarece istihdamından sarfı nazar olunduğu halde kendisine kezalik 6 ay mukaddem haber verilmek yahut 6 aylık maaş tesviye olunmak şartıyla icrayı memuriyeti Hamidiye Hicaz Demiryolu nazırı devletlü paşa hazretlerinin tezkeresi leffen arz ve takdim” (BOA.Y. A. RES .158/119, 21 Safer 1327/14 Mart 1909)

Şahıslarla yapılan sözleşmelerde yer alan bu tür maddeler hem çalışanları korumakta hem de Osmanlı’da işlerin daha planlanabilir olmasını sağlamaktaydı.

Osmanlı’da çalışan yabancıların karşılaştıkları sorunlardan en mühimi sağlık problemi oluşturmaktadır. Bilhassa demiryolu inşaatının sürdüğü Güney Anadolu ve Suriye gibi sıcak yerlerde özellikle kuzey ülkelerden gelen yabancıların intibakı daha zor olmaktaydı. Ayrıca hijyen ve tıbbi donanım eksikliği zor şartlarda çalışan demiryolu personelini olumsuz etkilemekteydi. Demiryolu çalışanları arasında rahatlıkla yayılan bulaşıcı hastalıklar bazen işleri durdurma noktasına getirmekteydi. Bu tür problemlere çözüm kabilinden Bağdat Demiryolu Şirket’i kendi bünyesinde hastaneler kurmuştu.

“Bağdat demiryolları inşaatında çalışan personel için özel bir sağlık hizmeti devreye sokulmuştur. Her inşa kısmı için emrinde birçok bölüm doktoru, hastabakıcı ve hemşirenin bulunduğu bir Alman Baştabibi (hekim) talep edilmiştir. Bu amaca müteallik olarak hat boyunca da bir dizi hastane kurulmuştur” (Heigle, 2004, s.56).

Dört ayrı etapa ayrılan Bağdat Demiryolu hattında her etap için müstakil bir sağlık ekibi de kurulmuştu. “*Sağlık işlerinin hizmetinde toplamda bir Baştabip, 4 Bölüm doktoru ve Eregli ve Tosunali’de eczanesi dâhil olmak üzere birer büyük hastane ve hat boyunca birçok küçük hastane bulunmaktaydı.*” (Heigle, 2004, s.56)

Hicaz Demiryollarında da çalışanların en çok şikâyetçi oldukları sorunların başında aşırı sıcaklar, iklim değişikliklerinin getirdiği intibak sorunu ve susuzluktu. Bu sorunların sebebiyet verdiği bulaşıcı hastalıklar çalışanlar arasında kolaylıkla yayılmaktaydı. Bazen felaket derecesine varan durumlar vahim neticeler doğurmaktaydı. “*1902–1903 yılları arsında Der’a ile Amman arasında çalışan işçilerden 400’ü koleradan ölmüştü*” (Ochsenwald, 1980, s.37), Bunun üzerine birçok kişi inşaat alanını terk etti.

Alınan sıhhi önlemlerle hastalık sorunu zamanla asgariye indirilmiş ve ardından kanuni düzenlemelerle demiryolu personeli sağlık güvencesine kavuşturulmuştur. 13 Aralık 1904 tarihinde yürürlüğe giren nizamnameye göre, Hicaz Demiryolu İşletmesi bünyesinde daimi ve muvakkat kadrolarda çalışan bütün personel sağlık hizmetlerinde parasız faydalanacak; demiryolu çalışanları ve ailelerinin muayene ve tedavileri görevli tabiplerce yapılacaktır. İlaçlar için de çalışanlar herhangi bir ücret ödemeyeceklerdi (Gülsoy, 1994, s.121).

Hicaz Demiryolları'nda çalışan yabancı uyruklu personelin sözleşmelerinden anlaşıldığı kadarıyla her çalışandan yıllık maaşının %1'i sağlık hizmetleri için kesilmekteydi. “*Umuru sıhhiyeye aylığın %1'ini tenkis edilecek*” ibaresi iş sözleşmelerinin önemli maddelerindedir. (Bknz: BOA.İ.MMS/12 R. 1329/12 Nisan 1911; BOA.İ.TNF./17 Ra.1327; BOA.İ.TNF./28 Ra.1328; BOA.İ.A./27 Ra. 1330; BOA.İ.A./21 Z. 1329).

Demiryolu çalışanlarının tedavisi, mümkünse ayakta veya evinde yapılmaktaydı. (Gülsoy, 1994, s.121). Ancak ileri vakıalarda hasta kişiler hat boyunca açılacak hastanelere sevk edilirdi, yeterli olmaması durumunda Şam ve İstanbul'a tedavi için gönderildiklerini de görmekteyiz. 1318 yılında işe alınan *Eugene Chamberlein*, beygirden düşmesi neticesinde kolunu kırmış. Önce Şam'da tedavi görmüşse de iyileşmemiş olmasına binaen tedavi maksadıyla İstanbul'a gönderilmiştir. (BOA. Y.PRK.KOM.12/84, 21 Şevval 1321/10 Ocak 1904).

Demiryolu inşaatında çalışanların bir nevi sigortaya sahip olduklarını görüyoruz. İş kazası sonucu hayatını kaybedenlerin ailelerine ya da bakmakla yükümlü oldukları kimselere aylık (dul ve yetim aylığı) bağlanmaktadır.

“16 Safer 1325 tarihli ve 111 numaralı tezkire-i devletlerine cevabdır. Hamidiye Hicaz Demiryolu makinisti iken kazara vefat eden İtalyalı Mikaili Kampayina'nın ailesine mahsus ceman 300 kuruş ... için muhtaciye tertibin caizül tahsis kısmından karşılık bulunarak maaşı mahsuse-i mezkurun bu suretle tesviyesine...” (BOA.BEO.3022/226645, 16 Safer 1325/ 31 Mart 1907)

Sadece çalışanların değil, aynı zamanda yolcuların aile efradına da muhtacin tertibinden maaş bağlandığını görülmektedir.

“Hamidiye Hicaz Demiryolu Makinisti iken kazara vefat eden İtalyalı Mikaili Kampayina'nın İzmir'de bulunan zevcesi Maria ve mahdumu Nikolai ve kerimleri Anna ve Anura ve Maria Antonet ve Paulina ile vefat eden yolcu saidin zevcesi Emine ve dul validesi Fatıma ve hemşireleri Hatice ve Emine hanımlara muhtaciye tertibinden şehri “*ellişer kuruş*” ... tahsisi ve itası...” (BOA. BEO.3022/226645, 16 Safer 1325/ 31 Mart 1907)

Hicaz Demiryolu personeline 1904 yılından itibaren emeklilik hakkı tanınmaya başlanmıştır. Emeklilik hakkından sadece Hicaz Demiryolu'nda daimi statüde bulunan memur ve müstahdemler faydalanabiliyordu.

Bağdat hattında çalışanların sağlık sorunları şirket bünyesinde yapılandırılmış sağlık kurumları tarafından giderilmekteydi. Bağdat hattının etap merkezlerinde hat boyunca değişik yerlerde çeşitli büyüklükte hastaneler kurulmuştur. Ayrıca bir tabip, iki hat boyunca seyahat ederek sağlık sorunları olanları muayene etmekteydi.

2.2.5. Ücret ve Diğer Ödemeler

Osmanlı'da çalışan yabancıların başka ülkelerde muadil işlerde çalışanlara nispetle daha fazla ücret aldıkları birçok kaynakta (Bknz: Arhengelos, 1327) ifade edilmektedir. Ancak durum gerçekte nasıl olduğunu tespit etmek yapılacak uluslararası bir kıyasla mümkün olacaktır. Ancak çalışanların iktisadi durumlarını sadece parasal olarak karşılaştırmak bazı sakıncaları içerdiğinden, ücretle beraber hayat standartlarını da mukayese etmek daha doğru sonuçlar verecektir.

1910 yılında Osmanlı hükümetinin verdiği ilanda bir sonraki sene için işe başlatılmak üzere deneyimli mühendisler aranmaktadır. (Bund Arc. R.901-6688/s.53-54). Ücret olarak 2500 ile 3500 Piaster (yaklaşık 460 – 640 Mark tekabül etmektedir) teklif edilmektedir. Aynı ilanın Baden Württemberg eyaletine tabliğ edilen belgede sözkonusu ücretin evliler için yeterli olmadığı, ancak bekâr mühendisler için bir sıkıntı olmayacağını ifade edilmektedir, zira talep edilen mühendislerin istihdam edilecekleri yerlerde para harcayacak olanakları olmadığından söz konusu meblağla tasarrufta dahi bulunabilecekleri belirtilmiştir. (Stuttgart E40/8-141).

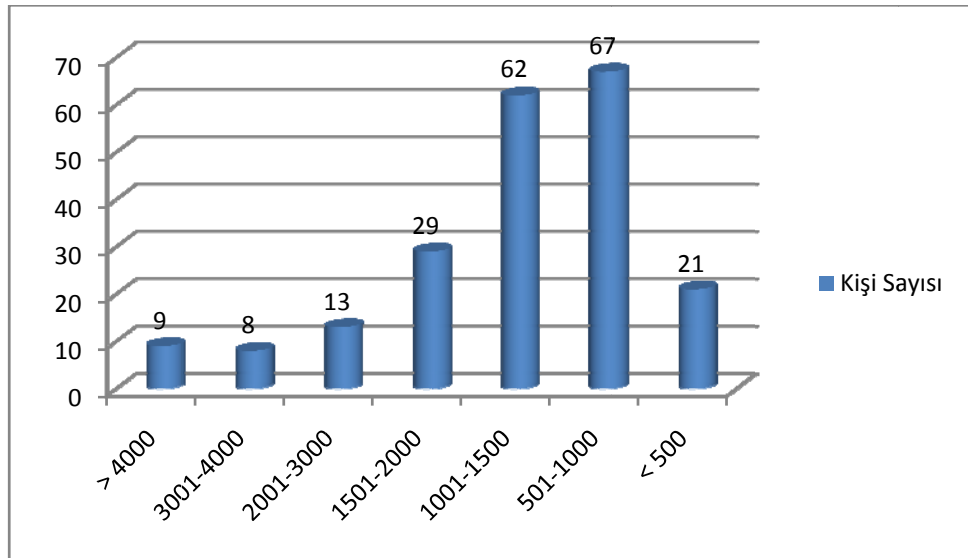
Bu ilanın akabinde, Alman konsolosluğundan gelen ikinci bir mektupta, bakanlığın sözkonusu maaşla kimseyi Osmanlı ülkesinde çalıştırmaya razı

edemeyeceğinin farkında olduğu ifade edilmekte ve bunun üzerine aylık maaşın 3500 kuruşa (takribi 640 Mark) yükseltildiği belirtilmektedir (Barch. R.901/6688).

Yine İstanbul'daki Alman konsolosluğuna ücret seviyesi hakkında bazı sorular yöneltildiği anlaşılmaktadır. Nafia Nezareti'nde yol yapım mühendisi olarak çalışacak olan Jäckel adında bir mühendise maaş olarak 3500 kuruş (takribi 640 Mark, 750 Frank) verileceği bildirilmektedir. Ancak devamında bu maaşla bir Avrupalının ailece geçinmesi zor olduğundan, söz konusu kişiye Osmanlı'da çalışmayı kabul etmemesi yönünde tavsiyelerde bulunulmaktadır. (Barch. R.901/6688 s.81) Benzer sorularla çokça karşılaştığı anlaşılan İstanbul Alman Büyükelçiliği (Mühendis Hugo Frenz'in Barch. R.901/6688 s.93) başbakanlığa yazdığı cevabi mektupta bu gibi durumlarda ilgili makamların bilgilendirilmesini tavsiye etmektedir. Böylece hem büyükelçilik hem de başbakanlık şahsi meselelerle uğraşmayacaktı.

Aşağıda (Grafik 7) Osmanlı'da çalışan yabancıların ücret düzeyleri hakkında bilgi verilmektedir. Çalışanların istihdam edildikleri alanlara göre farklı ücret aldıklarını görmekteyiz. İstihdam edildikleri pozisyon yelpazesi geniş olduğundan, bu durum ücretlere de yansımaktadır. En kalabalık ücret aralığı, 500 ile 1500 arasındadır. Az sayıda da olsa 500'ün altında ücret alanlar da bulunmaktadır. Mühendislerin bile 350 Frank aylıkla işe başladıkları (Bknz: Ek:4) bir dönemde bu durum normal karşılanmalıdır.

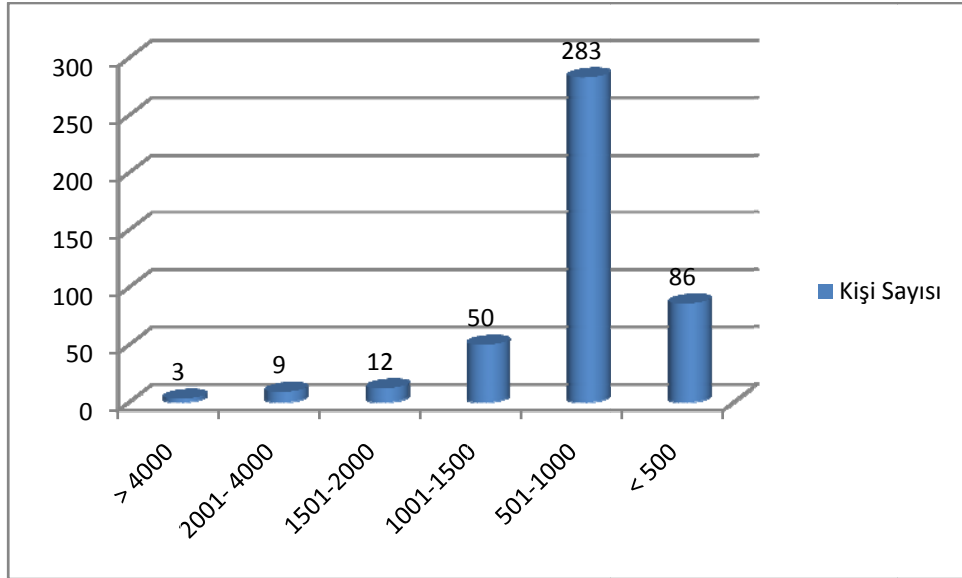
Grafik 7: Bağdat Hattı, Yabancı Personel Ücret Dağılımı, Frank (1908)



Kaynak: Barch; R. 8119F/P 8049 nolu belgedeki kayıtlar esas alınarak oluşturulmuştur.

Yabancı personel ile yerli çalışanların ücretleri karşılaştırıldığında (Bknz: Grafik 8) Osmanlı tebaası kişilerin daha çok düşük ücret seviyesindeki işlerde çalıştırıldığı görülmektedir. Yüksek ücret düzeyi grupla karşılaştırıldığında ise Osmanlı tebaası çalışanların sayısı yabancı çalışanlara nispeten daha azdır. 2000 ve üzeri ücret alan yabancı sayısı 30 iken, yerli çalışan sayısı sadece 13'tür, bunlardan da sadece birinin Müslüman tebaadan olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca uyruğu Osmanlı olarak belirtilmesine rağmen isimlere baktığımızda bunlardan bir kaçının Avrupa orijinli isimler (Le Baron Henri de Hübsch gibi) taşıdığı görülmektedir

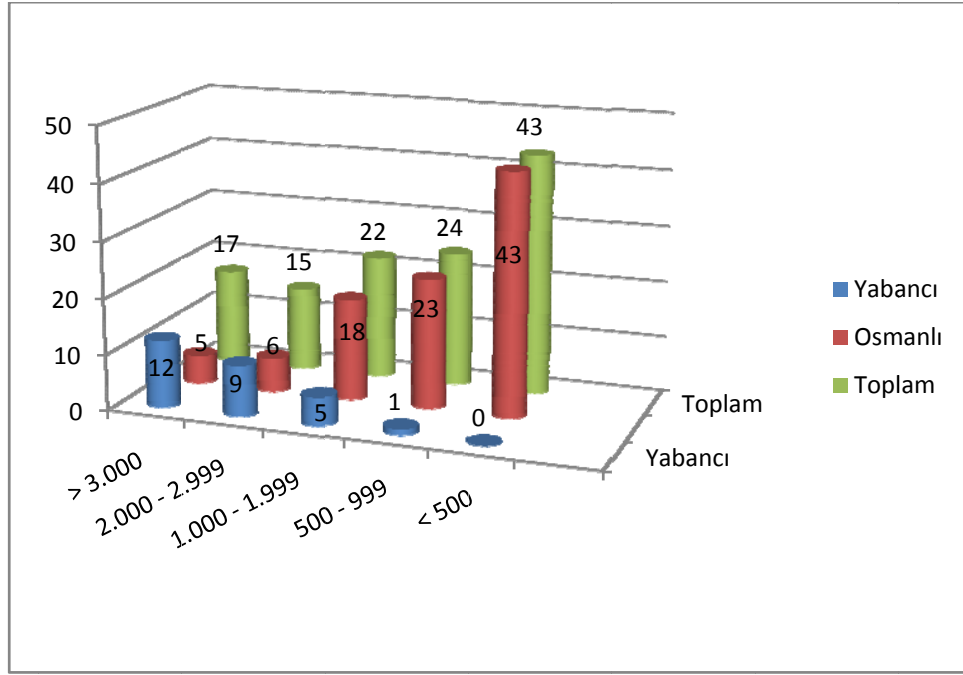
Grafik 8: Bağdat Hattında Osmanlı Tebaasının Ücret Dağılımı (1908)



Kaynak: Barch; R. 8119F/P 8049 nolu belgedeki kayıtlar esas alınarak oluşturulmuştur.

Bağdat Demiryollarına nazaran Hicaz Hattında daha ziyade sadece kalifiye yabancı elemanlar çalıştırıldığından ücretler daha yeknesak olarak görülmektedir. Osmanlı tebaası ile yabancı çalışanlar karşılaştırıldığında yabancılar, yüksek kalifiye gerektiren işlerde çalıştıklarından daha yüksek maaş aldıkları görülmektedir. Maaş düzeyi yüksek memurların çoğunluğunu yabancılar oluştururken, Osmanlı tebaası olan çalışanların daha düşük ücret seviyelerinde toplandığı görülmektedir. Osmanlı tebaası ile yabancı uyruklu çalışanların ücretler seviyesi birbirine ters orantılıdır.

Grafik 9: Hicaz Demiryolu Personeli Ücret Sınıflandırması (Kuruş/Kişi Sayısı), 1904



Kaynak: BOA. Y. MTV.258./121

Osmanlı'nın özellikle önem verdiği Toros ve Amanos tünelleri Bağdat Hattı'ndan yararlanmayı kısıtlayan iki önemli engeldi. Savaş döneminde demiryolunun kesintisiz bağlantısı önemini daha da arttırdı. Denizlerdeki abluka sebebiyle Suriye, Irak ve Filistin cephelerine lojistik destek ancak demiryolu vasıtasıyla yapılabilmekteydi. Amanos tünelleri savaş sırasında açıldıysa da Toros tünelleri ancak savaşın sonuna doğru açılabilirdi. Toros tünellerinin henüz açılmamış olması malzeme ve asker sevkiyatında zorlukların yaşanmasına neden olmaktaydı. Toros Tünelleri ancak savaşın sonlarına doğru açılabilmiş ve Nusaybin'den İstanbul'a ilk kesintisiz sefer de yine aynı tarihte düzenlenmişti.

Büyük harp sona erdiğinde ve Osmanlı ordusu çözüldükten sonra Torosları geçen tüneller ancak tamamlanmıştı. Nusaybin-İstanbul arasını geçen ilk tren, 9 Ekim 1918 tarihinde demiryolu inşaatının en uzak noktalarında çalışan mühendisleri ve ailelerini Almanya'ya taşıyan bir nakil treni idi. Genelde çiçekler ve kurbanlarla ilk seferine başlayan trenlerin aksine bu defa daha farklı bir amaç için sefere çıkılmıştı. (Hüber, 1943, s.48).

Osmanlı'da istihdam edilen yabancılardan Almanya ve Avusturya vatandaşı olanlar savaşı müteakip günlerde sınır dışı edilmişlerdi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun da içinde bulunduğu ittifak devletleri savaştan yenik ayrılınca Osmanlı da İtilaf devletleri ile 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Ateşkes Antlaşmasını imzaladı. Antlaşmada demiryolları ve demiryolu personelinin ilgilendiren maddeler de bulunmaktaydı:

“Madde 8. Osmanlı demiryollarından İtilaf Devletleri istifade edecekler ve Osmanlı ticaret gemileri onların hizmetinde bulundurulacaktır.

Madde 10. Toros Tünelleri, İtilaf Devletleri tarafından işgal olunacak

Madde 15. Bütün demiryolları, İtilaf Devletlerin zabıtası tarafından kontrol altına alınacaktır.

Madde 19. Asker ve sivil Alman ve Avusturya uyruğu, bir ay zarfında Osmanlı topraklarını terk edeceklerdir.” (Çevrimiçi: <http://www.ataturkdevrimleri.com/yazi-609-mondros-ateskes-antlasmasin-maddeleri.html> Erişim Tarihi:31.05.2011)

Özellikle 19. Madde Osmanlı'da çalışan demiryolu personelinin de ilgilendirmekteydi. Buna göre 1 Kasım 1918 tarihi itibarıyla bütün Alman, Avusturya uyruğu taşıyan demiryolu çalışanları da Osmanlı ülkesini terk edeceklerdi. Ancak F. E. Mielke'nin hatıratında aktardığına göre Alman Konsolosluğundan kendilerine 30 Aralık 1918 tarihine kadar Osmanlı'yı terk etmeleri gerektiği bildirilmiştir (Bknz: Ek I, Mielke). Bunun üzerine Osmanlı'daki Alman vatandaşları bir gemiyle Almanya'ya gönderildiler (Fotoğraf için; Bknz: Ek:7.)

Böylece bir devrin rüyası da sona eriyor ve bu rüyanın unsurları da geldikleri yolları geri yürümeye başladılar.

3. BÖLÜM: OSMANLI'DA YABANCI İSTİHDAMININ FARKLI AÇILARDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Osmanlı'da bulunan yabancıların Osmanlı ve Türkler hakkında neler düşündüğü, yaşadıklarını nasıl yorumladıkları bizim için önemlidir. Yabancıların genel kanısı Türklerle iş yapılmaz, Türkler genel itibariyle tembel ve inatçıdır, buna rağmen isteklerinin sonunu gelmez ve bununla birlikte hayli kibirlidirler. (Genel kanılar için Bknz: Hermann Bücher, BArch. R1001/7845)

Bazı örnekler çerçevesinde mevzunun fotoğrafını çekmek istersek Osmanlı'da çalışanların muhatap oldukları Osmanlı'yı nasıl gördüklerini daha iyi anlayabiliriz. Bunlardan 1906 – 1908 seneleri arasında Bağdat demiryolları çalışmaları için Osmanlı'da bulunan Karl Helfferich'in günlükleri bu konuda kısmen fikir vermektedir. 1906'da İstanbul'a gelen Helfferich o sırada devam eden '*Konya Ovası Sulama Projesi*' vesilesiyle Osmanlı idarecileriyle muhatap olmuştur. Helfferich'in kendi günlüklerinde yazdığına bakılırsa Osmanlı idarecilerinin kendisinde olumlu bir intiba uyandırmadığı görülmektedir. "*Türklerin genel itibariyle oldukça aptalça olan isteklerinden bunalmıştık*" (Helfferich, t.y: 17) diyen Helfferich'in cümlelerinden bıkkınlık okunmaktadır. Üstelik Osmanlı idarecilerinin isteklerini aptalca bulmaktadır.

Osmanlı'ya gelenlerin Osmanlı idari işleyişlerini garipsedikleri gibi Osmanlı toplumunda alışık olmadıkları bazı ritüellere tanık olurken şaşkınlıklarını gizlememişlerdir. İnşaatın temel atma törenleri ya da hattın işletmeye başlama töreni gibi Osmanlı için olağanüstü durumlarda uygulanan seremonileri garipsemişlerdir. Vossische Zeitung'da çıkan aşağıdaki haber küpürü hayretler içinde etrafına bakınan birinin haline benzemektedir.

"Trenin hareketinden evvel ilginç bir dini ritüel/seremoni düzenlendi: 11 koç her şeyden habersiz peronun yanında duruyorlardı, akabinde beyaz türbanlı, siyah cübbeli iki

hoca bir kasapla birlikte göründüler. Ardından kurbanlar kesildi ve derileri soyuldu... Davul zurna eşliğinde iki köçek oyun oynuyordu. (Bir davulcu ile bir zurnacı çalgı çalıyor ve iki köçek (soytarı) oynuyorlardı.) yarım saatlik bir gecikmenin ardında tren artık hareket edebilirdi.” (Vossische Zeitung, 17 Şubat 1913 (Bremen Üniversitesi Kütüphanesi)

3.1. Yabancılar Gözüyle Osmanlı’da Çalışma Hayatı

Osmanlı’da çeşitli vesilelerde çalışanların karşılaştıkları sorunların başında intibak problemi gelmektedir. Bunların başında iklim koşullarına uyum sorunu gelmekteydi. Diğer bazı sorunlar çevreyle kurulan ilişkiler üzerinde ortaya çıkarken, değişen iklim çalışanların bünyeleri üzerinde doğrudan bir etkiye sahipti. Özellikle Kuzey Avrupa’nın soğuk ülkelerinden gelenlerin sıcak iklim şartlarına sahip olan Osmanlı ülkesine intibakı daha zor olmaktaydı. Bilhassa çöl şartlarının aşırı sıcaklık farkı hastalıklara sebebiyet vermekteydi.

İkinci olarak alışageldikleri hayat tarzı alışkanlıklarını tatmini yeteri derece mümkün olmamaktaydı. Örneğin Halep’te Alman birası bulmak hem zor hem de daha pahalı olmaktaydı. Her ne kadar yabancıların yoğun olarak yaşadığı yerlerde bu tür ihtiyaçlar için zamanla bazı işletmeler (otel, pansiyon, lokanta v.s) açıldıysa da sayılarının sınırlı olması ve belli merkezlerde bulunmuş olmaları hasebiyle ihtiyaç duyulan şeylerin tedariki zor olmaktaydı. Buna ek olarak bu mallar genelde pahalı olduğundan ihtiyatlı davranmak gerekmekteydi. Almanlar özelinde devam edersek, Alman mutfağının vazgeçilmezi olan patates ve domuz eti gibi ürünleri Osmanlı’da bulmak hayli zordu. Ancak yerli halk yabancıların bu ihtiyaçlarını bildiklerinden avladıkları yaban domuzlarını demiryolu inşaatında çalışanlara satmaktaydılar. Genelde koyun etinin yer aldığı menüde böyle bir değişiklik başlı başına bir mutluluk sebebi olarak telakki edilmekteydi (Bknz: Ek: 1, Mielke).

Yabancıların kaldığı yerler de herkes için olmasa da çoğunluğu için alıştıkları standartların altındaydı. Demiryolu’nda yüksek memurluklarda çalışanların ailelerini de yanına aldıklarını görülse de çoğu kimse baraka yahut çadırlarda, demiryolu hattının tamamlanmasıyla sürekli ileri taşınan şantiyelerde ise genellikle çadırlarda yaşamaktaydılar. Özellikle savaş yıllarında bu uygulamanın daha yaygın hale geldiğine tanıklık etmekteyiz. Ancak havaların soğuduğu kış mevsiminde çadırlar barınmaya pek uygun değillerdi.

Çalışma şartlarının uygun olmamasının yanında yabancı personelin bazı yerlerde can ve mal güvenliğinin olmadığı da görülmektedir. Ankara hattında çalışan Avusturya tebaası iki kişi eşkıyalar tarafından kaçırılarak öldürülmüş, (BOA.Y.HUS.243/17, 5 Kanun-i Sani 1306/17 Ocak 1891) yine demiryolu mühendislerinden bir kişinin hırsızlığa maruz kaldığını (BOA.Y.HUS.239/30, 8 Safer 1308/23 Eylül 1890) belgelerden anlaşılmaktadır. Güvenlik güçlerinin çabaları neticesi hırsızlık olayın faileri yakalanmıştır.

Osmanlı istihdam ettiği yabancıların can ve mal güvenliğinin sağlamak için her ne kadar hat boyunca kolluk kuvvetleri görevlendirmişse de bazı belgelerden bu tedbirlerin yeterli olmadığını anlaşılmaktadır. Adana vilayeti dâhilinde Bağdat Hattı II. etap inşaatında görevli Mösyö Erik silah taşımak için başvuruda bulunmuş ve kendisine silah taşıma ruhsatı verilmiştir.

“Demiryolu İnşaatında müstahdem mühendislerin hat bekçilerine kıyasen zabıt-i mahalliyenin malûmâtı tahtında islahı memnu'e taşımalarına müsaade ede... Olduğundan iş bu muhtırada beyan olunan mösyö Erik daire-i memuriyeti olan Tarsus havalisinde zabitanın malumatı tahtında silah taşımaya müsa'ade edilmesinin Adana vilayetine tebliği buyrulması...” (BOA. DH.İD.94-2/7, 6 Ağustos 1328/19 Ağustos 1912)

Demiryolu inşaatında çalışanların hazırladığı raporlarda Osmanlı'da çalışmanın bir yabancı için ne gibi sıkıntıları okunabilmektedir. Çalışmayı seven Avrupalılar için Osmanlı'da resmi tatil günleri çok fazla gelmektedir. Fazla tatilden şikâyetçi olan bir yönetici, “... 1910 yılının 4. çeyreğinde 92 işgününden 23 yani %25'i tatildi” (Heigl, 2004:76) diyerek konudan rahatsızlığını dile getirmektedir

Osmanlı'da çalışanların yakındığı bir diğer mevzu can güvenliği meselesidir. Can güvenliğinin olmadığı gerekçesiyle işinden istifa eden mühendisler bulunmaktaydı. 4.Ağustos 1912 tarihinden görevinden istifa eden F.X. Beck istifasını şu gerekçelerle açıklamaktadır. 19 Temmuz tarihinde maaşlarını alamayan yerli işçilerin saldırısına uğraması, taşlanıp ölümlle tehdit edilmesi hatta arkadaşı mühendis Köppel'in attan indirilip yerlerde sürüklenmesi Beck için bardağı taşıran son damla olmuştur (Heigl, 2004: 78)

“Son zamanlarda yaşanan olaylar bir daha şunu göstermektedir ki biz Almalar daima en büyük tehlikelerle karşı karşıya kalmamıza rağmen tehlike anında maalesef ne Alman makamlarından ne de türk makamlarında hiç kimseden yardım ya da koruma bekleyemiyoruz.

Bu şartlar altında, sevinçle ve iyi bir netice ve başarı elde etmek umuduyla başladığım, zorluk ve sıkıntıyla devam ettiğim bu ağır işi bırakmaya karar verdim. 1. Mart 1913 itibariyle buradaki görevimden istifa edip Almanya’daki eski görevime dönmek istiyorum”. (Aktaran: Heigl, 2004: 78)

Osmanlı’da çalışan teknik uzmanların şikâyetçi oldukları mevzuların başında Osmanlı idarecileri gelmektedir. Hicaz demiryolu inşaatı hakkında rapor veren çeşitli konsolosluk mensuplarına göre Osmanlı idarecileri, teknik heyetin işlerini zorlamaktadır. Gözlemlere dayanan raporlar, örneğin Hicaz hattı için, Hicaz Demiryolu Komisyon-u Ali üyesi Kazım Paşa’nın yetkilerinin kısıtlanması halinde teknik heyetin daha sağlıklı bir çalışma ortamına kavuşacaklarını (Özyüksel, 2000, s.129) ifade etmektedirler.

Vossische Zeitung’un 14 Ocak 1911 sayısında Osmanlı’daki demir inşaatından bahsederken, Almanların Osmanlı çalışma şartlarını göz önünde bulundurmaları gerektiğini söyler. İnşaat alanını tasvir eden yazıda gazete Almanlar için en çok sorun teşkil eden şeyin dil konusu olduğunu vurgular (Vossische Zeitung, Morgenblatt Nr. 24, 14 Ocak 1911/Bremen Üniversitesi Kütüphanesi)

Sayısız cana mal olan I. Dünya savaşı demiryolu çalışanlarını da boş geçmemiştir. Philip Holzman adına Osmanlı’da demiryollarında çalışan 25 kişi I. Dünya savaşı sırasında ölmüştür. Savaş süresince şirket Osmanlı imparatorluğu dâhil olmak üzere 100 çalışanını kaybetmiştir (Pohl,1999, s.162)

3.2. Yabancı Uzmanların Bilgi ve Becerileri Üzerine bir Değerlendirme; Hermann Bücher

Osmanlı’da teşrii mesaide bulunmuş yabancılar bir taraftan kendilerine tevdi edilen vazifelerini icra ederken öbür taraftan edinmiş oldukları tecrübeleri de kendi ülkeleriyle paylaşmak suretiyle iki taraflı bir bilgi aktarımını mümkün kılmaktaydılar. Bunlardan Hermann Bücher 1914 – 1918 yılları arasında Osmanlı’da Tarım Bakanlığı

bünyesinde İstihdam edilmişti. Bu süre zarfında edindiği tecrübeyi şümulü bir rapor halinde Nisan 1918 tarihinde Alman makamlarına (Reichskolonialamt) sunmaktadır.*

Giriş kısmında Osmanlı tarımını değerlendiren Bücher, ikinci kısımda Osmanlı'nın yurtdışına öğrenci gönderme meselelerini ele almakta ve üçüncü bölümde de Osmanlı'da istihdam edilen yabancı uzmanlar hakkında görüşlerini dile getirmektedir. Bu bölümde Bücher'in raporunu esas alarak Osmanlı'da yabancı istihdamını bir yabancının gözüyle sunmaya çalışacağız. Her ne kadar çalışmamızın sınırları dışında bir alanda elde edilen tecrübelerle dayanarak oluşturulmuş bir rapor olsa da karşılaştığı ve dolayısıyla tecrübe ettiği Osmanlı çalışma hayatı yani Osmanlı zihin dünyası olması hasebiyle farklı alanlarda istihdam edilenlerin yaşadıklarının birbirine yakın olduğu varsayımından hareket ediyoruz.

Osmanlı'nın yabancı istihdamı yöntemiyle kalkınmayı gerçekleştirme deneyimi yeni bir mevzu olmadığını belirten Bücher, birçok alanda yabancı uzman istihdamının getirisinin yerli unsurların yaptıklarından daha iyi durumda olmadığını tespit

etmektedir. Bücher'e göre yabancılardan başarısız olmalarının temelinde iki ana faktör rol oynamaktadır. Bunlar;

- Maddi/Fiziki Engeller
- Zihinsel algıdan kaynaklanan sorunlar



Fotoğraf 1: Herman Bücher (1882-1951)

Ancak Bücher iki ana kategori altında topladığı sorunlara eğilmeden önce farklı bir probleme, lisan sorunu işaret etmektedir. Sorunları tek tek ele alan Bücher ilk sırada dil sorunu saymaktadır. *“Osmanlıya gelenler, her şeyden önce, kendi mesleğinde ilerleme kaydetmek ve ilerde Osmanlı makamlarında bir memuriyet elde edebilmek için Türk dilini*

* Bakınız; Bundes Archiv: R1001/7845. Bu bölüm, tamamıyla Hermann Bücher'in Reichskolonialamt'a sunduğu rapor a dayanarak oluşturulmuştur. Başka bir kaynak belirtilmediği takdirde atıflar bu rapordur. Metin tamamını tercüme etmek yerine önemli bulduğumuz kısımları hülasa edilmiştir.

öğrenmelidir” diyen Bücher’e göre ancak bunlardan çok az bir kısmı Türkçeyi belirli bir derece ilerletmiştir. (BArch. R1001/7845, s. 84)

Bu tespiti yaptıktan sonra bir cevap arayan Bücher sorunu Türk dilinin zorluğuna bağlamaktadır. Başka ülkelerde bu derece uyum sorununun yaşanmamış olmasını buna bir kanıt olarak ileri sürmektedir. Ancak söz konusu başka ülkelerin hangileri olduğu konusunda bir açıklama yapmamaktadır. Bücher, Türk dilindeki temel zorlukları ise kısaca şöyle sıralamaktadır.

- Türk yazınında sesli harflerin belirtilmemiş olması. Bir kelimeyi ancak biliyorsanız okuyabilirsiniz.
- Türk dilinin Farsça, Arapça ve Türkçe karşımı bir dil olması hasebiyle, Türkçeyi öğrenmek bu dillerin bilgisine de vakıf olmayı gerektirmektedir. Ayrıca halkın kullandığı dil ile üst tabakanın kullandığı dil arasında çok büyük farklar vardır.
- Bilimsel bir dil için vazgeçilmez olan teknik terimler mevcut değildir. Kullanılan dil henüz hiçbir şekilde tespit edilmiş değildir*.

Bilimsel bir dilin oluşmasını her şeyden elzem gören Bücher, bu şartlar altında gerek talebeler ve gerekse öğreticiler için gerekli olan bilimsel yazının oluşturulmasını hayli zor görmektedir. Daha önce bu konuda çalışmalar yapıldığını ifade eden Bücher, mevzuyu İslam dininin kırılğan yapısına bağlamaktadır. İslam’ın hassas olduğu bu konularda bir karar vermenin imkânını konusunda ümitvar da değildir. Yine de kendisince bu konuda yapılması gerekenleri maddeler halinde sıralar.

- Yazın anlaşılır ve kesin olmalı
- Yazılı ve sözlü dil birbiriyle uyumlu hale getirilmeli
- Mesleki/Teknik terimlerin tanımlanıp halk dilinde yerleşmesi sağlanmalı.

Bu tespitlerin ardından Bücher biraz cılız bir tonla da olsa Latin alfabesini kullanmanın yanında dilde sadeleştirmeye gidilmesi gerektiğini de ifade etmektedir, Böylece daha yararlı sonuçlar elde edileceğine inanmaktadır. Bu değişiklikler yapılmadığı sürece Osmanlı’ya gelen yabancı uzmanların Türk dilini öğrenmeleri mümkün olmayacağından, yabancı uzman istihdamından murad olunan gayenin de hâsıl

* Bücher burada genel bir ifade yerine, sadece tarımla ilgili alanlarda teknik terimlerin olmadığını ifade etmekte. Bu sınırlama muhtemelen tecrübe sınırlarının dışında kalan bir sahada sarf-ı kelam etmek istememesine bağlanabilir.

olmayacağını ifade eder. Bücher'e göre, "*Başka alanlara oranla lisan bilgisinin sınırlı kullanıldığı ziraat alanında dahi büyük sorunlarla karşılaşılırsa diğer alanlarda durum daha vahimdir. Ziraat daha çok uygulamalı bir alan olduğu için getirilen uzman lisan bilgisine ihtiyaç duymadan da işini yapabilir.*" (BArch. R1001/7845, sayfa 85)

Bücher'in bu tespitlerine değerlendirecek, Osmanlı'da istihdam edilen bir uzmanın geldiği topluma yaklaşımının emarelerini bulmak mümkündür. Bücher sadece bir teknik uzman değil aynı zamanda başkaca meziyetleri olan ve bu meziyetlerini sergilemekten geri durmayan biridir. Kendisinden beklenilenden fazla olarak ve de gönüllü Osmanlı toplumunun gelişmesi için reçeteler de yazmaktadır.

Fiziksel şartlardan kaynaklanan sorunlar/ Uyum Sağlama Problemi:

"*Osmanlı'da çalışan yabancıların büyük bir çoğunluğu ülkenin koşullarına uyum sağlamakta sorunlar yaşamaktadır* (BArch. R1001/7845, s. 85). *Bu yüzdellik dilim başka yerde olduğundan daha fazladır*". Bücher'e göre sonucun böyle olması doğaldır, zira burada olduğundan başka hiçbir yerde toplumsal ilişkiler veya diğer türlü gündelik hayat Avrupa'daki hayatın tam aksi istikametinde yaşanıyor değildir. Ancak herkese bu ekstrem şartlara uyum kabiliyeti verilmiş değildir.

Osmanlı bürokrasisi yabancıların uyum sağlamanın önünde en büyük engel olarak telakki edilmektedir. Bu sistemin değişmesi hem yabancılar hem de Osmanlı için iyi olacağını düşünen Bücher, ancak hükümetin bir türlü bu bozuk düzeni ıslaha cesaret edemediğini ifade eder.

Alanında otorite olarak kabul edilen bir bilim adamlarının bu şartlar altında uyumu doğal olarak mümkün olmamaktadır. Bu sebeple genç uzmanların istihdam edilmesinin daha mantıklı olduğunu savunur. Zira gençler yaşlı ve mesleğinde kariyer sahibi birine göre daha uyumlu çalışabilirler. İkinci olarak da bu uzmanlarla evvel emirde kısa süreli sözleşme yoluna gidilmeli, zira bu suretle daha kolay hedefe ulaşmak mümkün olacaktır.

Finansal sorunlar da uyum problemlerinin başka bir yönünü oluşturmaktadır. Osmanlı'nın bozuk mali yapısı birçok işin parasal nedenlerle yürütülememesine sebebiyet vermektedir. Böylece başlanılan birçok iş yarıda kalmakta ve yapılan masraflar da boşa gitmektedir.

Başlanılan işlerin çeşitli sebeplerle yarıda kalmasından ötürü Bücher'in dışarıda (İngiltere) Türkler için söylenen klişe sözleri sarf etmesine yol açıyor. İngilizlere göre *“bu tür ülkelere yardım edilmez ve Türkler ancak iktisadi değerlerin yok edilmesinde maharet sahibidirler”*. Bücher bu yargıyı destekleyecek şekilde ifadelerini sürdürür *“Ne Osmanlı idaresi ne de Osmanlıdan birileri geçmişte ülke menfaatine yarar herhangi bir iktisadi teşekkülü zor şartlar altında idare etmeyi becerebilmiş değildir”* (BArch. R1001/7845, s. 86). Bücher'e göre Osmanlı toplumunun karakter yapısı bu sonucu hazırlamaktadır. *“Bu sebeple ülkenin iktisadi kalkınması için nereden başlanması konusunda da tecrübeden yoksunlar. Eğer deneme yapılmadan ziyade kendilerini deneyimli ve çalışkan yabancıların rehberliğine bırakılırsa daha olumlu sonuç alırlar”* (BArch. R1001/7845, s. 86).

Hicaz Demiryolları yapımında Ziya Paşa'nın yabancılar tarafından cahil ve her şeye burnunu karıştıran bir tip olarak temayüz etmesi Bücher'in yakındığı birinci tip Osmanlı'yı temsil ederken, Hicaz Demiryollarında Haram mıntıkası dâhilindeki demiryolu yapımını üstlenen Muhtar Bey maiyetindeki Osmanlı mühendisleri ikinci grup Osmanlı'yı temsil ettiği söylenebilir. Ancak bu durum yine de yabancıların sadece işlerini icra eden saf kişiler olduğuna inanmamızı gerektirmez.

Bücher, Osmanlı aydınlarının da bu durumun farkında olduğunu belirtir. Bu durumu Bücher'e itiraf eden biri *“Bizim; halk nezdinde itibarlı, dokunulmaz olan ve iktisadi olarak geri kalmış bu ülkenin nasıl kalkınacağını bilen bir büyük adama, bir lidere ihtiyacımız var, bu olmadan bir yere varamayız”* (BArch. R1001/7845, sayfa 86) demektedir. “Buna ek olarak” diye devam eder Bücher, *“Böyle bir adam, eğer bu olağan üstü meziyetlerinin berhava edilmesini istemiyorsa çalışkan ve işten anlayan uzmanların yardımına ihtiyaç duyar.”* demek suretiyle yabancı uzmanların gerekliliğini vurgulamakta ve böylece yabancıların uyum olasılığını arttırmak için tedbirlere başvurulması gerektiğini ifade etmektedir.

Zihni Formasyondan Kaynaklanan Problemler:

Bücher, maddi şartların sebep olduğu sorunlara ek olarak zihni formasyondan kaynaklanan sorunların da varlığına işaret etmektedir. Bücher'e göre asıl sorun teşkil

eden unsur maddi koşulların yetersizliğinden ziyade mantalite/zihni formasyon problemidir. Maddi engeller bir türlü hal yoluna koyulup Türkiye'nin iktisaden gelişmesini sağlamak mümkündür ve bunun örnekleri de başka yerlerde tecrübe edilmiştir. Ancak yabancı uzmanların işlerini zorlaştıran ve verimli netice elde edilmesini imkânsız hale getiren zihniyet problemleridir (BArch. R1001/7845, s. 88). “*Öğrenmenin ilk kuralı öğrenmeye istekli birilerinin olmasıdır. Ancak bütün yabancıların ittifak ettiği şey, Türklerin öğrenmeye pek az istekli olduklarıdır*” (BArch. R1001/7845, s. 88) diyen Bücher, tezini kuvvetlendirmek için Osmanlı memuriyet sistemini raporuna konu edinir.

Devlet Personeline Dair Bir Değerlendirme

Bücher, Osmanlının temel sorunlarını şöyle sıralar;

- Mutlakîyetçi rejim,
- Osmanlı idari sistemindeki bozukluk
- Yabancılara karşı tarihi siyasi arka planı olan bir husumet,
- Kibir ve böbürlenme (yabacılara karşı)

Osmanlı tarihini ikiye ayıran Bücher 1908 tarihini bir dönüm noktası olarak değerlendirir. Osmanlı imparatorluğunun milliyet unsuru olmadığı, ancak 1908'den sonra bir milliyet ve milli tarihten bahsetmenin mümkün olduğunu düşünen Bücher bundan önceki zamanı Halife ya da Sultanın tarihi olarak değerlendirir. Sultanın başarılı/verimli olmasına göre memur/kul ahlaki değer olarak yücelir ya da batar. Ancak 17 yy.dan beri yaşanan güç kaybı moral değerlerin kaybını da beraberinde getirmiştir. Bu süreçte padişahın bütün çabası idari erkin siyaset dışı ayakta tutulması olmuştur.

Bücher, Osmanlı memuriyet sisteminin değerlendirdiği raporunda, memurların en karakteristik özelliğini kibir olarak niteler. Osmanlı memurlarının cehaletten kaynaklanan cesaretle her şeyi bildiklerini, bilgiçlik tasladıklarını ileri sürer. Başka zaman ve yerde çok alçak gönüllü olanların dahi kendilerini üstün gördüklerini ifade eden Bücher, büyüklenme/kibrin Türk halkının bir özelliği olduğu kanısına varır. (BArch. R1001/7845, s. 90). Bu durumun sebeplerine inmek isteyen Bücher bunun yanlış eğitim sistemiyle paralel giden bir çeşit şovenizmden ileri geldiği teşhisini koyar. Bu konuda fazla yorum yapmadan sözü Osmanlı'da görevlerin ehil olmayan kişilere

verildiğinden bahseder. Türk yetkililerin anlayışsızlığından yakınan Bücher “*Allah mansıb vediğine, akıl iz’an da versin*” sözünün en çok Osmanlı için dilediğini söyler.

Türklerin aslında zeki olduğunu belirten Bücher, sorunu teorik bilginin pratiğe aktarılmasında görür. Zira bu bilgi genelde eksik olduğundan uygulama olanağı da olmamaktadır. Bu nakıs bilgi, Turancı ve milliyetçilerin şovenist tahrikleriyle desteklenmiş kibirle birleşince yabancılarla olan münasebetler problemlere sebebiyet vermektedir. En küçük bir harekette bulunduğu sanki otoritesine karşı yapılmış bir hakaretmiş gibi algılanmaktadır.

Osmanlı yetkililerinin yabancı uzmanları denetleme işlerinden rahatsız olduğu gözlenen Bücher’in Osmanlıların doğruyu bilmesine sadece tesadüf derken yabancıların eksikliklerini normal görmekte ve bunun sözleşmenin feshi için bir sebep olarak görülmesini eleştirmektedir. Bu türden meseleleri Osmanlı yetkililerin cehalet ve kibrine bağlamaktadır. (BArch. R1001/7845, s. 91). Yukarda bahsedilen şartlar altında yabancıların olumlu netice verecek çalışmalarda bulunması Bücher’e göre mümkün değildir. Kibirlik ve çokbilmişlik hali teorik bilginin pratiğe aksettirilmesi miktarınca ortadan kalkacaktır. Zira kitabi bilgi üzerine yapılan tartışmalarla iktisadi gelişmişliği sağlamak mümkün değildir. Yabancı uzmanların başarısı Bücher’e göre yerli unsurların güveniyle paralellik göstermektedir. Ancak güven şarkta ender rastlanan bir şeydir.

Memurların aksine şahsi teşebbüs sahiplerinde bahsi geçen olumsuz karakter özelliklerinin görülmemesi sorunun Osmanlı memuriyet sisteminden kaynaklandığı kanısına vardırır. “*Buraya gelen yabancı uzmanların her şeyden evvel moral değerlerin iflas ettiği bir ülkeye gelmiş olduklarının farkına varmalı ve bugün kendisine itimat edenlerin yarın aleyhinde olabileceğini aklından çıkarmamalıdır*” (BArch. R1001/7845, s.92) diyerek Osmanlı yönetimi hakkında olumsuz kanaatlerini en doruk noktaya vardırır.

Yabancılar karşı itimatsızlık sebebiyle Osmanlı’da birilerinin güvenini kazanmak hayli zordur. Güven eksikliğinin haklı tarihi sebeplerini olduğunu ifade eden Bücher, yabancıların Osmanlı’ya neler kazandırdığını sorgular. Kapitülasyonlar, Duyunu Umumiye vb şeyler Osmanlı’nın tahammül sınırını zorlayan büyük güçlerin dayattığı birer tehdit unsuru olarak varlığını sürdürmektedirler. Genel olarak Avrupalı

devletlere karşı duyulan güvensizlik bu sebeple tek tek kişilere de teşmil edilmektedir. Osmanlıların gözünde Türkiye'ye gelen yabancı uzmanların tek amacı uygun şartları kullanıp zengin olmaktır. Ve haklı olarak, Osmanlı yetkilileri (memurlar) dışarıdan gelen bu uzmanlara karşı temkinlidirler, zira bilgi ve becerisi dolayısıyla hem kendisinden daha fazla maaş almakta, hem de kendi konumu tehlikeye atılmaktadır. (BArch. R1001/7845, s. 93)

Bücher, yabancı uzmanların Osmanlı'ya bağımlı olmadıklarını ifade ettikten sonra bu durumun Türk hükümeti tarafından düşünülmesi gerektiğini belirtir. Çünkü *“Yabancılar sahip oldukları bilgi ve beceriyle başka yerlerde de kolayca iş bulabilirler. Ancak bu uzmanlar Türkiye'yi terk ederlerse, durum Osmanlı için kötü sonuçlar doğuracaktır. Zira yabancıların ülkeyi terk etmeleri halinde, Türkler başlanan reform çabalarını devam ettirebilecek durumda değildir”* (BArch. R1001/7845, s. 94) şeklindeki ifadesiyle yabancıların Osmanlı'ya bakış açılarını açıkça ortaya koymaktadır.

Üzerine düşünülmesi gereken mevzulardan biri de yabancı istihdamının yerli unsurların istihdamına nispetle hayli masraflı olmasıdır. Daha ileri bir toplumdan geliyor olmaları yabancı uzmanlara daha geniş alanlarda uğraşı imkânı sunmaktadır ve buna bağlı olarak ihtiyaçları da artmaktadır. Sunulan imkânlar oranında yabancıardan daha fazla verim beklentisi vardır. Lakin yabancılar, ancak iş için gerekli ön şartlar sağlandığı takdirde bu beklentileri karşılayabilirler. O sebeple bu şartları yerine getirmek için gereken her şey yapılmalıdır (BArch. R1001/7845, s. 94).

Geri kalmış bir ülke olarak Osmanlı İmparatorluğu'nu yabancı uzmanları karşılıklı bağımlılık ilişkisi içerisinde olmasını doğal olarak değerlendiren Bücher, Osmanlı'yı *'eli mahkûm'* bir şekilde algılamakta, uzmanların daha geniş imkânlarla sahip olduğunu ima etmektedir. Bu ilişkiden Osmanlı'nın yararına olumlu bir sonuç elde edilmesi için Osmanlı gerekli adımları atması gerektiğini savunmaktadır. Bu ifade zımnen bir tehdit unsuru da içermektedir. Yukarıda aktardığımız pasajlarda yabancı uzmanların ülkeyi terk etmeleri halinde yerli unsurlarla kalkınmanın mümkün olmadığı savunulmaktadır. Bu durumda Osmanlı hep geri kalmış bir ülke olacaktır iddiası bulunmaktadır.

Bücher, bu sözlerinin, “*yabancıların Osmanlı memurları için bir örnek olarak gösterilmeli*” şeklinde anlaşılmasını istemediğini ifade etmekte, ancak meselenin olumlu neticelenmesi için “*yabancılara karşı daha düşünceli hareket edilmeli ve düşüncesine saygı gösterilmelidir*”. Hedeflere ulaşmak için herkes kendi payına düşeni yerine getirmeli ayrıca Türk meslektaşların bu uzmanları bir rakip olarak değil de bir arkadaş olarak görmeleri gerektiğini düşünmektedir.

Türklerin yabancılara şüpheyle yaklaşmasını bu yolla eleştiren Bücher, bütün bu güvensizliğin tarihi tecrübelerle dayandığını itiraf etmektedir. Bücher izlenimlerinde Osmanlı’da bazı çevrelerin yabancılara itimat etmemelerinde bir işgal/istila korkusu yattığını ifade etmektedir. “*Onlara göre yabancılar ülkenin her tarafına yayılarak uygun zamanı beklemekte ve vakti geldiğinde Osmanlı’yı politik olarak boğmayı hedeflemektedir*”. Bir Osmanlının böyle düşündürmeye iten haklı sebeple olduğunu belirten Bücher, İngiliz, Fransız ve Rusları örnek vermekte ve “*Almanların bunlardan daha iyi kimseler olduğunu kim iddia edebilir ki?*” diye sormaktadır. Zira Osmanlı geçmişte hep yardım maskesi altında batılı büyük güçlerin ihanetine uğramıştır. “*Ancak Almanların savaş süresince Osmanlı’ya gösterdiği yakınlık (yazar Osmanlı’nın savaştığı cephelerdeki Alman yardımlarını hatırlatmakta), Almanlara olan güveni arttırdığını, Hindenburg ve Ludendorff gibi isimlerin Anadolu’nun en ücra köylerinde dahi hayırla yâd edildiğini belirtmektedir.*” (BArch. R1001/7845, s. 94).

Bücher devamında Osmanlı – Alman münasebetlerini farklı bir pencereden değerlendirerek Almanların fedakârlıklarını ön plana çıkarmakta ve Almanların, sırf müttefiklerinin faydasına Çanakkale, Irak, Suriye, Kafkasya ve Balkanlar’da çarpıştığına vurgu yapmaktadır. Bunun dışında “*Almanya, Çanakkale savaşlarında kurtarılmıştır*” ifadesini şovence bir yaklaşım olarak değerlendirmektedir.

Bütün bu yakınlaşmalara rağmen Osmanlı, Almanlara karşı yine de temkinli davranmaktadır. Osmanlı’da hüküm süren genel kanı “*Almanya savaştan galip olarak ayrılırsa Osmanlı’yı hal edecektir*” şeklindedir. Türk – Alman ortaklığının sempati ya da daha başka hissi faktörlerle açıklamaya çalışmanın doğru olmadığı, bu tür birliklerin karşılıklı menfaate dayanması gerektiğini savunan Bücher, Osmanlı’nın Almanlarla birlik olmasının en temel nedenini Osmanlı’nın varoluş kaygısı olduğunu belirtir. (BArch. R1001/7845, s. 95).

Almanya'nın Osmanlıyı kolonileştirme ya da bağımlı bir devlet haline getirmek istemesi için bir neden bulunmadığını ifade eden Bücher, böyle düşünenlerin milli iktisadi anlamadığını söyler*. Kısa sürede kültürel gelişimini gerçekleştirecek güçte olan milletlerin bağımlı hale getirilmesi uzun dönemde masraflı ve lüks iştir. Örnek olarak Alman endüstrisinin en büyük müşterisinin İngiltere olduğunu ve bunun uzun dönemde de böyle kalacağını savunur. Ona göre İngiltere kolonilerin ihtiyacını karşılamaya muktedir değildir (BArch. R1001/7845, s. 96). Kolonileştirmektense karşılıklı ticaret yoluyla ilişkileri ayakta tutmanın daha faydalı olduğunu düşünür. Çünkü bu yolla geliştirilen münasebet Almanya için kolonilere göre daha avantajlı olmuştur.

Türkiye ile olan ticari münasebetlerin bilançosu kaa'le alınmayacak derecede azdır ve bu savaştan sonra da bir süre böyle kalacaktır. Almanya'nın hammadde kaynaklarına ihtiyacı vardır, hakeza ürettiği endüstri ürünlerini ihraç edecek yerlere de ihtiyacı vardır. Bu sebepten ötürü Almanya üçüncü ülkelerle bu türden ticari ilişkileri korumak zorunda olduğunu söyleyen Bücher, Almanya için Osmanlı'yla olan ticari münasebetleri bu minvalde seyredeceği kanısındadır. (BArch. R1001/7845, s. 96).

Bücher'e göre siyasi ve iktisadi geri kalmış ülkeler belli derecelerde bağımlı olması doğal bir sonuçtur, çünkü artan ekonomik trafik ticari alanların birleşmesini zorunlu hale getirmektedir. Bu durumda sözkonusu ülkeler gelişmiş bir ülkeye bağımlı hale gelmekten ziyade uluslararası sermayenin bağımlısı haline geleceklerdir. Uluslararası sermayeye karşı en iyi çözüm ülkenin eğitim ve iktisadi seviyesini yükseltmesidir. Osmanlı'da ise, ülkenin omurgasını oluşturan çiftçilerin iktisadi olarak durumları iyileştirildiği takdirde ülke uluslararası sermayeye karşı daha korunaklı hale gelir**.

Netice olarak Osmanlı'da tarımın geliştirilmesi, yeterli yerli uzman yetiştirilmediği sürece, yabancı uzmanlar eliyle olmak zorundadır. Ancak Türkler yabancılar yerine yerli unsurlarla bu kalkınmaya girişirse uzun vadede bağımlı hale gelmekten kurtulamayacaktır. Osmanlı'nın durumunda bir ülke için, yerli personeli yetiştirene kadar yabancı uzmanlardan mümkün mertebe çok şey öğrenmesi gerektiğini

* Bücher aynı zamanda bir ekonomist olduğundan düşüncelerinin ekonomik temellerini de sağlam tutmaya çalışmıştır.

** Bücher Tarım bakanlığında istihdam edildiğinden verdiği örnekler de bu çerçevede olmaktadır. Ancak tarım Osmanlı ekonomisinin omurgasını teşkil etmektedir.

söyler. Bu duruma örnek olarak Japonya gösterilebilir. Japonya bir nesil boyunca batılı uzmanları memur olarak istihdam ettiği gibi, batıya sayısız öğrenci göndermiştir. Bu bilinçli tercih sayesinde Japonya bugün bağımlı olmadan gelişmesini sürdürmektedir. Ancak Osmanlı'da yabancıların değil memur olarak istihdam edilmesi teklifi bile dahi gayr-ı mümkündür.

Devamında ise Bücher, Osmanlı'ya farklı bir teklifte bulunmaktadır. Osmanlı büyük güçlere karşı temkinli ve güvensiz olduğundan, gelişmiş küçük, tarafsız ülkelerden uzman istihdamı yoluna gidebilir. Zira bu ülkeler işgal gibi bir politika güdememektedirler. Ancak Bücher'e göre bunun dezavantajı, bu ülkelerden getirilen yabancılar Almanların gösterdiği özveriyi gösteremez. Bücher devamında; Almanya, savaş sonrasında uğradığı kayıpları telafi edebilmek için bütün kalifiye vatandaşlarına ihtiyaç duyacağından, Osmanlı çalıştıracak Alman uzman bulamayacaktır. İkinci bir sorun da, bu gibi tarafsız küçük ülkelerde her alanda uzmanlaşmış personel bulma sıkıntısıdır.

“Bücher tezini bir adım daha ileri taşıyarak, Osmanlı'da çalışan uzmanları kastederek, *“Osmanlı'da çalışan hiçbir Alman kendi şahsi menfaati peşinde koşarak daha fazla kazanmak için burada değiller. Bu uzmanlar vatanperverliklerinden Türk-Alman ittifakını güçlendirmek, bu ittifaka katkıda bulunmak için emek sarfetmektedirler”* (BArch. R1001/7845, s. 97).

Osmanlı'da istihdam edilen yabancılar, bu sebeple sadece çalışkan verimli uzmanlar olmamalı aynı zamanda iyi karakter sahibi kimselerden seçilmelidirler ki iş dolayısıyla karşılaştıkları zorluklarda geldikleri ülkenin hükümetince desteklenebilmeli. Bücher devamında Alman uzmanların vazifeshinaslığından bahsederek, Osmanlı'da karşılaşılan sorunlarla Alman uzmanların daha dirayetli davrandığını, buna mukabil diğerlerin başı sıkıştığında işi bıraktıklarını söylemektedir. Bu özverili çalışma Almanların kendi ülkelerine karşı olan sorumluluklarından kaynaklanmaktadır. Burada Almanlar için söylenenler Avusturya ve Macaristanlılar için de geçerlidir. Macaristan ve Avusturyalılar hem idare dallarında ve pratik işlerde kendilerini iyi yetiştirdiklerinden hem de uyum kabiliyetleri Kuzey Almanlara nazaran daha iyi olduğundan bunların tercih edilmesinde fayda vardır. Ancak uyum kabiliyeti beraberinde bir sorunu da doğurur, başlatılan reform çalışmalarının neticeye varmasını

olumsuz etkiler, zira bunların yerel unsurlara uyulması, reformlardan vazgeçmesine sebep olabilirler (BArch. R1001/7845, s. 98).

Bücher'in cümleleri birbiriyle tezat teşkil eden ifadeleri barındırdığı görülmektedir. Bir taraftan Almanya'nın Osmanlı üzerinde emellerinin kolonileştirmek olmadığını ifade ederken, öbür taraftan Alman uzmanların kendi şahsi menfaatleri peşinde koşan kişiler olmadığını, bir misyonun temsilcileri olduğunu ifade etmektedir. Ancak çok fazla iyi niyetle bu birlikteliğin Türk-Alman ortak menfaatleri yararına olduğunu ifade etmektedir. Bu ifade bugün dahi insanın aklında soru işaretleri uyandırmaktadır.

Devamında Bücher, Osmanlı'nın sahip olduğu miras ve bulunduğu konum itibariyle kendi başına bırakılmayacağını ifade etmektedir. *“Eğer Türkiye ilkel bir ülke olsaydı, gelişimi kendi yerel unsurlarının inhisarına terk edilebilirdi. Ancak Türkiye geçmişinde bir dünya imparatorluğunun kalbi ve kültür merkezi olmuş bir mirasa sahiptir ve iktisaden geri kalmış olmasına rağmen, Osmanlı aynı zamanda uluslararası arenada bir varoluş savaşı vermektedir”* (BArch. R1001/7845, s. 98). İktisadi gerilik daha geniş bağlamda siyasi olarak olumsuz şartları beraberinde getirmektedir. Meşrutî dönem de dâhil olmak üzere Osmanlı'da sadece dış politikaya önem verilmiş ve ülke içinde gelişme ihmal edilmiştir. Bu sebeple Osmanlı'da İstanbul, İzmir gibi büyükşehirlerle Anadolu'nun geri kalan kısmı arasında ve Memurlarla diğer tebaa (çiftçiler) arasında büyük farklar oluşmuştur. Yine Osmanlı'nın Gayr-ı Müslim (Rum, Ermeni ve Yahudi) ve Müslüman tebaası arasında hem ekonomik olarak hem de bilgi ve beceri bakımından büyük farklar oluşmuştur. Osmanlı idaresi daha bu farklı milliyetli vatandaşları sisteme nasıl dâhil edeceği konusunda bir fikre sahip değildir.

Bücher'e göre Osmanlı'da yerel unsurların eğitim olarak geri kalmasında ve idarecilerin yetersizliğinin başlıca müsebbibi mutlakıyetçi rejim ve paşa-ekonomisidir. Türkiye'de bulunduğu sürede çok yönlü ilişkiler ağına oluşturan Bücher, Osmanlı'da aydın, idareci ve basit çiftçilerden çoğu kimsenin sorunu doğru teşhis ettiğini Ancak bunların yanlış süregelen düzene karşı mücadele edecek güç ve heyecanlarının olmadığını söylemektedir. Bücher, yabancı uzmanların neredeyse istisnasız Osmanlı'yı umutsuz bir vaka olarak değerlendirdiğini dile getirmekte ve kendisinin de bu kanıyı

kısmen paylaştığını ifade etmektedir. Ancak vatandaşı Almanların Osmanlı'da yaptıklarına bakarak hala ümitvar olduğunu söylemektedir.

Bücher'e göre Osmanlı için yegâne kurtuluş dışarıdan gelen yardımdır. Ancak Osmanlı bu yardıma şüpheyle yaklaştığından istenilen sonuç hâsıl olmamaktadır. Türkler yabancıların sadece rehber gibi davranmasını istemekte olduğunu söyleyen Bücher, bilgi beceri ve tecrübe gerektiren bu türden işlerin tarif yoluyla yapılmasını gayr-ı mümkün olarak değerlendirmektedir. Osmanlı'nın kendisinin yapamadığı işleri yabancılara bırakmaya da yanaşmadığını dile getiren Bücher, Osmanlı'nın yabancı uzmanları doğrudan yetkili kılarak istihdam etmeleri halinde daha başarılı sonuçlar alınacağı kanısındadır. (BArch. R1001/7845, s. 99 - 100).

Bücher, Osmanlı'da yerleşen yanlış/muzır yabancı kanısı Osmanlı yetkililerin savaş yıllarında yeni başlattığı danışmanlık uygulamasından kaynaklandığını ileri sürer. Ancak Osmanlı'nın yabancı unsurlara şüpheyle yaklaşımı Almanlarla başlamış olmadığından bu kanının yanlış olduğunu düşünüyoruz. Zira Osmanlı'nın yabancı uzmanlara karşı tutumu dünya savaşı sırasında şekillenmediği gibi sırf “danışman” tiplmesi de bunda başat unsur olmamıştır. Bücher'in de ifade ettiği gibi Osmanlı – Batı münasebetlerinin tarihi ve siyasi bir arka planı Osmanlı'nın yabancılara karşı tutumlarını belirleyen ana etken olmuştur.

Danışmanlık Müessesesi:

Osmanlı, yabancı uzman istihdamında ilerleyen dönemlerde (raporda tarih belirtilmemiş) farklı bir forma yönelmiştir. Bücher'in ifade ettiğine göre yeni dönemde yurtdışından getirilen uzmanlar “danışman” olarak istihdam edilmişlerdir. Almanya'nın gönüllü olarak taliplisi olduğu bu yeni istihdam şeklinde de aynı sorunlarla karşılaşmıştır. Danışman olarak istihdam edilenlerin başarılı olabilmesi için işin bütün süreçlerinde aktif olarak katılıp işleri yönlendirmesi gerekirken yukarıda bahsedilen sebeplerden ötürü danışmanlar, Osmanlı idarecileri tarafından sürecin dışında tutulmaya çalışılmıştır. Bücher'e göre müdahale edip yönlendirmeden işlerin istenilen düzeyde gerçekleşmesi mümkün olmadığından, danışmanların da başarılı olması mümkün olamamaktadır. (BArch. R1001/7845, s. 101) Bücher, Osmanlı yetkililerin sadece sorun çıktığında danışmanlara başvurduğunu, bir sonraki soruna

kadar danışmanların fikri sorulmadığından yakınmaktadır. Hakeza uygulamaya konulan projelerde de Osmanlı yetkilileri, işin yürütülmesini kendileri üstlenmekte ve danışmanları atıl durumda bırakmaktadırlar.

Bücher'e göre Osmanlının talihsizliği memurların herhangi bir işi yürütecek kabiliyete sahip olamamalarından kaynaklanmaktadır. Bücher bu durumun ise kualifikation gerektiren bir işi yapmak için Osmanlı memurlarının yeterli eğitimi almamış olmalarından ve de yeteri pratiğe sahip olmamalarından kaynaklandığını düşünür. En güzel projeler dahi bilgisizlik ve diğer bazı sebeplerden ötürü başarıyla sonuçlandırılmaz. Osmanlı'da en büyük sorunlardan biri de başlanılan işin bazı sebeplerden ötürü başarıyla sonuçlandırılmaması durumlarında projenin bir kenara itilip, yenisine başlanmasıdır. Büyük bir heyecanla başlanan projeler netice elde etmeden Uygulama eksikliğinin sebep olduğu bu durum Osmanlıyı zayıflatmaktadır. Avrupai ülkelerden alınan pek çok yasa uygulamaya dahi konulmamış hakeza pek çok proje yarıda kesilerek bir tarafa itilmiştir.

Böyle bir durumda, danışmanlar hak ettiği saygıyı görememektedir ve danışmanların da mesleğine ilgi duyan bir insan olduğu gözden ırak tutulmaktadır (BArch. R1001/7845, s. 101). Hiç kimse emek verdiği işin tamamlanmadan yarıda bırakılmasını istemez. Danışmanlar bu durumda heba olan emeklerine bakarak çalışma motivasyonunu kaybedeceklerini belirtir. Bu ilişkide Bücher, danışmanların bir makine konumuna indirildiğini savunur, zira burada Osmanlı yetkilileri danışmanları, sadece ihtiyaç halinde düğmesine basılıp üretime sokulan bir makine gibi algılandığını savunur.

Bu ilişkiden hayli rahatsız olan Bücher, danışman ve memurlar arasındaki ilişkiye tasvir ederken makinelere hasredilen öğeleri kullanır.

“İlgili bakan ya da herhangi bir memur düğmeye basar. Sayın danışman çıkagelir. Bakan kendisini en kısa zamanda, mümkünse yarın sabaha hazır olması gereken, herhangi bir projeye vazifelendirir. Danışman projeyi hazırlayıp teslim eder ve sayın bakan kendisine hatta teşekkür eder. Ancak projenin hazırlanmasını isteyen bakan, kendisini bu işe sevk eden saikleri çoktan kaybetmiştir. Böylece bin bir zahmetle yapılmış olan bir çalışma, bakanın masasının üzerinde unutulmaya terk edilmiş birçok dosyanın arasında kaybolur” (BArch. R1001/7845, s.102).

Bücher yabancı uzmanlar/danışmanların karşılaştıkları bu durumu aşağılayıcı olarak görmektedir. Oysa eğitilmiş birinin maruz kaldığı muamelenin bu olmaması gerektiğini düşünür. Devamında danışmanların Osmanlı yetkilileri gözünde bir ansiklopediden öte değer taşımadığını ifade eden Bücher, başarısız olan projelerde işin sorumluluğu tamamen uzmanlara yüklenildiği halde, başarı halinde ismi bile hatırlanmadığından şikâyetçi olmakta ve Osmanlıları kadir bilmezlik, vefasızlık ile itham etmektedir.

Dışlanmış bir şekilde iş akışından uzakta tutulan danışmanlar bu şekilde izole edilmelerinden dolayı iş işleyişini kavramaktan da uzak oluyorlar. Bu çalışma şartları altında uzmanlar işlerin işleyişinde kesinlikle etkiye sahip değillerdir. Osmanlı yetkililer korkularından danışmanların işlerin işleyişine dair bilgi edinmelerini de engellemeye çalışmaktadırlar.

Bu hastalıklı tutumun nedenlerine eğilen Bücher, Türklerin, bilhassa yüksek makamlarda olanlar başkalarının duygularına bigânedirler. Bu davranış şeklinin başlıca sebepleri olarak, raporda sık sık dile getirdiği kibir, çokbilmişlik, makam korkusu ve kendi vatandaşlarından duyduğu korkudur. Devamında Bücher, Osmanlı'da bir bakan ya da yüksek rütbeli bir memurun yabancılara bağımlı olduğunu fark edildiği takdirde, kendisini aşağılanmış olarak hissetmesine sebep olduğunu söyler. Türklerin nesnel/tarafsız olarak düşünmeyi beceremediklerini ifade eden Bücher'e göre Osmanlı idarecilerinde "*kişisel konum*" anahtar kavram niteliğindedir, bu sebeple her idari tedbir nesnel hareket eden yabancı danışmanların anlamakta zorluk çektiği karışık bir sorun olarak ortaya çıkar ve danışmanlar genelde bu tedbirlerin saiklerini anlayamamaktadırlar (BArch. R1001/7845, s.102).

İmparatorluğun kötü durumda olduğu bütün Türklerde aşikârdır ve hatta eğer reformlara gidilmediği takdirde, savaşın kazanılması durumunda dışa karşı kendinden daha emin olsa dahi, Osmanlı'nın yıkılacağına da farkında olduklarını ifade eder. Bücher'in hayret ettiği durum ise, herkes durumun vahametinin farkında olduğu halde, kimsenin şartları iyileşmesi için ortaya çıkmaya cesaret edememektedir. (BArch. R1001/7845, s.103). Danışman konumundaki yabancılara, kendilerinden beklenilene verememesinin, ilerlemenin sağlanamamasının nedeni olarak danışmanlar için gerekli

ön koşulların yokluğundan kaynaklandığını belirten Bücher, sürecin böyle devam etmesi halinde Almanların da Türk memurlara benzeyeceğini ifade eder.

Osmanlı'nın içinde bulunduğu koşullarda süreklilik arz eden bir değişimin mümkün ama zor olduğunu belirten Bücher, genel geçer kanıların aksine sahip olduğu zenginliklerle Türkiye için kurtuluşun mümkün olduğunu savunarak, pozitif düşünceler besler. Bücher'e göre kurtuluşun tek çaresi "yabancı uzmanların gerekli yetkilerle donatılıp aktif olarak devlet kadrosu bünyesinde istihdam edilmesi gerektiğini bir kez daha ifade eder. Asıl mühim olanı da yabancıların yerli memurlara nazaran genel olarak işleri daha iyi yürüttükleri konusunda Osmanlı'nın yabancılardan şüphe duymadan onlara güvenmesi gerektiğidir.

Osmanlı'nın ve de Osmanlı memurlarının yabancılara güvenmeleri hem devlet hem de tek tek bütün memurlar için zor bir durum ancak gerekli bir adım olduğunu düşünen Bücher, Osmanlı'nın geçmiş tecrübelerinden şüphe duymaktadır. "Almanya ve müttefiklerinin Osmanlı'ya karşı samimi olacakları mı?" sorusunu haklı olarak dile getirmektedir. Ancak Bücher bu konuda Almanya tecrübesinin diğer tecrübelerden farklı olduğu yineler ve Türkiye'nin gerekli reformları yapması ve gelecekte güçlü bir müttefik olabilmesi için Almanya'nın her türlü desteği verdiğini/vereceğini tekrar eder.

Osmanlı'nın asıl meselesinin güven olduğunu vurgulayan Bücher, eğer Osmanlı yabancılara güven duyulmayacak ve kendi yerli kaynaklarıyla kalkınmayı gerçekleştireceğini düşünüyorsa, o halde yabancı uzmanlara hiç gerek kalmayacaktır. Ancak Osmanlı'nın yabancılara şüpheyle bakmalarında ve de iktisadi olarak çökmüş olmasında yabancı devletler de büyük bir paya sahiptir. Son yıllarda çıkan savaşların Osmanlı kaynaklarını tükettiğini hatırdan tutan Bücher, yabancı devletlerle girişilen savaşlar, Osmanlı'nın mevcut durumunda önemli bir paya sahiptir.

Osmanlı'ya tavsiyelerinin yanında bu ilişkinin sağlıklı sürebilmesi için Almanya'ya da tavsiyelerde bulunan Bücher, Almanya'nın her şeyden evvel bu tecrübeden ders çıkarması gerektiğini savunur. Bunu hem gönderdiği vatandaşlarının menfaati hem de Türk siyaseti adına bu soruna dikkat atfedilmelidir ki Osmanlı'ya gönderilen memurlar kendi niteliklerine uygun yerde çalışma imkânı bulabilsinler. Ayrıca sayıları sınırlı olacak olan bu nitelikli memurların her yönden desteklenmeleri

gerekmektedir. Gönderilenlerin seçimi dikkatle yapılmalı ki, belirlenmiş görevler için en iyi derece yetkinlik sahibi olan kimselerden seçilmelidir. Ki böylece önemli konumlarda Alman uzmanların istihdamı Türkiye’den talep edilebilsin.

Osmanlı’ya gönderilecek memurların seçimi çok önemlidir. Kendi ülkesinde becerikli olsa dahi herkes Türkiye’de çalışmak için uygun olmayabilir. Yeterli uzmanlık bilgisi bir ön şarttır, ancak yeterli değildir, her şeyden önce, Türkiye’ye gelen uzmanlar kendi başına iş yapabilme kabiliyetine sahip olmalı ve de fazlaca bir yardım görmeden çalışabilecek nitelikte olmalıdır.

3.3. Osmanlı İdarecilerinin ve Halkın Gözünde Yabancı Uzmanlar

Osmanlı modernleşme, sanayileşme çabası neticesi ülkeye davet ettiği yabancı menşeli sermaye, teknik ve uzmanların Osmanlı’ya neler kazandırdığını değerlendirdiğimizde evvela yüklüce bir borç karşımıza çıkmaktadır. Ancak söz konusu yatırımları gerçekleştirmek için yeteri sermayeye sahip olamayan Osmanlı’nın başka çıkış yolu da yoktu. İkinci olarak, bhusus demiryolu yatırımlarına baktığımızda Osmanlı asyasında demiryolu uzunluğunun 20 kattan fazla arttığını görmekteyiz. Ancak önemli bir kısmı savaş sonucu kaybedilen topraklarda kalan demiryollarının yeni kurulan cumhuriyete az bir kısmı miras olarak kalmıştır. Ekonomik olarak özellikle verilen kilometre garantisi sebebiyle ilk zamanlarda Osmanlı maliyesine artı yük oluşturan demiryolları proje daha tamamlanmadan hazineye gelir olarak katkıda bulunduğunu görmekteyiz. (Ortaylı, 2006; Abdülhamit, 2010)

Demiryollarının insan kaynaklarına baktığımızda ise, asıl inceleme alanımızı oluşturan bu kısımdır, farklı yönde miras bıraktıklarını görürüz. Evvela, istenilen düzeyde olmasa da, Osmanlı’da ulaşım konusunda ihtisaslaşmış tecrübe sahibi uzmanların yetişmesine imkân sağlamıştır.

Ancak yüksek ücret verilerek Osmanlı'ya getirilen bu grubun Osmanlıya maliyeti ile kazanımları karşılaştırıldığında demiryolunun beklenen düzeyde verimli olmadığı söylenebilir.

Osmanlı'da bir bütün olarak Avrupalılara karşı bir tedirginlik, güvensizlik söz konusuydu. Uzun yılların verdiği tecrübe ile yabancılara yaklaşan Osmanlı havas ve avamı hem dini sebeplerden hem de Avrupalıların Osmanlı toprakları üzerindeki emellerinden ötürü Avrupalılara karşı temkinli olmuşlardır. Ancak bununla birlikte icbar edildikleri durum karşısında yine Avrupalılardan medet ummak zorunda kalmışlardır.

Hem Osmanlılar hem de Avrupalılar bu durumun farkında olmalarına rağmen menfaatleri gereği, Osmanlının “temeddün” emeli, batılıların da” kolonizasyon”, en iyi halde “ticari işbirliği” emeli bu ilişkiyi başlatan ve devam ettiren asıl sebep olmuştur.

Osmanlı'da Avrupalılara karşı genel kanı bu olmakla beraber demiryolu çalışanları, bilhassa milli bir dava olarak yürütülen Bağdat Demiryolu hattı çalışanlarına karşı birbirine muarız farklı tavırlar geliştirilmişti. Eskişehir- Konya – Bulgurlu hattı başmühendisi Mackensen'in Bağdat Demiryolu için ikinci defa Osmanlı'ya geldiğinde Konya civarında adeta kahraman havasında karşılanmıştır. Mac Murray Mackensen'in karşılanması olayını eserinde şöyle dile getirmiştir.

“Anadolu Demir Yolları ve Bağdat Demiryolunun Konya – Bulgurlu hattı çalışmalarıyla ünlü olan Mackensen Anadolu'nun uzak yerlerinde bir halk kahramanı gibi karşılanmaktaydı. Onu ve beraberindekileri taşıyan tren 10 Haziran 1908 günü Konya istasyonuna vardığında Mackensen'i karşılamak için gelen yüzlerce şehir sakini istasyona akın etti ve kısa bir süre sonra yeri göğü inleyen sevinç naraları duyulmaya başlamıştı” (Mac Murray, 2001, S.71)”

Yine Osmanlı idaresinin işlerinden memnun kaldıkları demiryolu müstahdemlerini madalya ile taltif ettiklerini de görmekteyiz.

“Bağdat Demiryolu inşaatında müstahdem sermühendis Almayalı Mösyö Winkler'e ikinci ve Sermühendis muavini Avusturyalı Mösyö von Berheim /Perheim (!) ile Sermühendisi İsvicreli Mösyö Morfa ve Sermakinist Avusturyalı Mösyö Picardi (!) ile Almanyalı mösyö Robert'e dördüncü rütbeden mecidiye ve Mühendis İsviçreli Mösyö Köpl(!), Mayer, (!) ile Avusturyalı Mösyö Flauvest ve Almanyalı Mösyö Sebuled(!) Schmidt ve Avarel'e rütbei mezkureden osmani nişanları ita olunmuştur.” (BOA.I.DUİT.70/36, 11 Şevval 1335 /31 Temmuz 1917)

Yapılan hizmetin taltifi kabilinden olan madalya itası Hicaz demiryolu çalışanlarına da verilmiştir. Verilen nişanlar kişinin konumuna bağlı olarak değişmekteydi. Aşağıdaki iki örnekte görüldüğü gibi yüksek rütbeli olan çalışanlara daha yüksek dereceden nişan verilmiştir.

“Hicaz demiryolu Meclisi idaresi azasından Mösyö *Falikat Karabi* ile Mösyö George Jan ...de Frederich ve Mösyö Costa ve Hayer'in hesen hizmetlerine mebni ikinci dereceden Meicidiye nişan-ı zişani itasına “ (BOA. I. TAL. 293/1230L-082, 24 L. 1320/24 Ocak 1903)

“İfayı vazife hususunda say u gayreti meşhur olan Hicaz Demiryolu işletme idaresi umuru ceriye Sermühendisi Mösyö Kurtis'e dördüncü rütbeden bir kıt'a Nişan-ı Ali Osmani ita olunmuştur. ” (BOA. I. TAL. 505/1333Z-037, 19 Zülhicce 1333/28 Ekim 1915)

Osmanlı yöneticilerinin Alman mühendislere, en azında bazılarına olan güvenini belirten şu cümleler de önemlidir. Helmuth Cuno 1914 yılında Bağdat Demiryolları İstanbul Bürosundaki görevinden ayrılıp Almanya'ya döndüğünde dönemin Nafia Bakanı “*Helmuth Cuno tarafından imzalanmış herhangi bir belge önüme konulduğunda hiç kontrol etmeden onaylardım*” diyerek H. Cuno'ya olan güveni ifade etmiştir (Cuno, 1949, s.266).

Demiryolu çalışmaları vesilesiyle Osmanlı'ya gelen yabancı uzmanlardan memnuniyetinin en doruk noktası Meissner Paşa'ya kayd-ı hayat şartıyla verilen maaş

olutmaktadır. Osmanlı'da demiryolu inşaatının en belirgin simalarından olan Meissner Paşa'ya ba-kayd-ı hayat maaş bağlanmıştır.

“Hicaz Demiryolu Sermühendisi Meißner'e hattı alii mezkurun inşaatında meşhur olan mesaisine binaen hazinei celilei maliyeden ba-kaydı hayat 30 Lira maaş tahsisi şeref sudur buyruklan irade-i seniyei c.h.p. icabı aliyesinden bulunmus olunmak ol babda emru ferman” (BOA.I. ML.67/1323/B-01, 3 Receb 1323/3 Eylül 1905).

Meissner Paşa'ya gördüğü teveccühat, paşanın ölümünden sonra çocuklarına devredilecek kadar büyüktür. Kayd-ı hayat şartıyla Meissner Paşa'ya bağlanan 30 Liralık maaş iki yıl sonra alınan bir kararla 20 lira arttırılarak çocuklarına devredilemesi kararlaştırılmıştır.

“Hicaz Demiryolu Sermühendisi Meißner paşanın hazine-i maliyeden mutehassis olan 30 lira maaş 20 lira zammıyla evlada intikal etmek üzere 50 Liraya iblağı şeref sudur. 27 teşrin-i evvel 1323” (BOA. I. ML.79, 26 Şevval 1325/2 Aralık1907)

Buna mukabil aynı zamanda Bağdat Demiryollarında doktor olarak çalışan Rum asıllı Gabriel Ahrengelos ise Bağdat Demiryolu idaresine ve İsviçre ve diğer ülkelerden gelenlere âdete ateş püskürmektedir (Ahrengelos, 1327, s.191-201)

Arhengelos'un dışında demiryolunun geçtiği yerlerdeki ahalinin demiryolunun yabancı çalışanları hakkında izlenimlerini aşağıdaki satırlar ifade etmektedir. Demiryolunun geçtiği yerlerdeki ahalinin genelde yabancılara karşı tepkili olduklarını söyleyebiliriz. Ancak bu tepkinin kaynaklandığı sebepler birinden farklıydı. Birincisi demiryolunun geçtiği yerlerde zarara uğrayanların tepkisidir. Bu kişiler yerel halkı demiryolu inşaatına karşı kışkırtmaktadır. Buna örnek olarak Fırat kenarındaki tepkiyi gösterebiliriz.

“Çalışmalar işçilerin mobilitesi, gerek savaş sebebiyle gerekse keyfi iş bırakmadan dolayı yüzünden aksamaktaydı. Bunun dışında bölge halkının karşı çıkmaları da demiryolu çalışmalarını engelliyordu. Örneğin Fırat kenarında demiryolunun tarlalarından geçeceği bir

toprak sahibi bütün çalışanları tehditlerle kovduğundan çalışmalar 3 gün kadar durmak zorunda kaldı.” (Heigle, 2004, s.98)

İkinci olarak da yerel halk ve yabancı mühendisler arasındaki husumetten kaynaklanan tepkileri sayabiliriz. Yerel halk mühendislerin davranışlarını kabul edilemez bulmakta, cüretkârlıklarını küstahlık olarak değerlendirmekteydi. Buna mukabil yabancı mühendislerde bilgi ve becerilerinin kendilerine sağladığı üstünlüğü yerel halka karşı kullanmak niyetindeydiler. Yabancılara gösterilen hoşnutsuzluğu Heighl eserinde ayrıntılı bir şekilde dile getirmiştir. Heighl'e göre;

“Genel olarak yerel halk ile Alman mühendisler arasında husumet/çekişme mevcuttu, öyle ki bu husumet bazen o derece artıyordu ki çatışmalar/çekişmeler güç kullanılarak bastırılıyordu. Halep işletme (müdürü)nden 3 Aralık 1913 tarihli bir raporda, Halep istasyonu damına çekilen Alman bayrağı sebebiyle Türk mahallelerinde arzulanmayan/istenmeyen kargaşa/isyanlar sebebiyle cerayan eden olaylardan şikâyet etmektedir. Halep İşletme Kontrol Memuru'nun Berline geçtiği bir haberde Suriye halkının Halep ile Fırat arasında çalışan Bağdat Demiryolları Memurlarının tavırlarından kuvvetli rahatsızlık duyduğunu belirtilmektedir” (Heigl, 2004, s.98).

Üçüncü bir sebep de çalışan yerli işçilerin sömürüldükleri düşüncesinden kaynaklanan husumettir. Yerli çalışanların genel de kalifiye olmayan işlerde düşük ücretlerle çalıştırmaları ve buna mukabil yabancıların yüksek ücretler almaları çalışanlar arasında huzursuzluk doğuruyordu.

“20 Mart 1914 yılında Jarablus (Carablus -Karkamış) şehrinde isyan en doruk noktaya tırmandı. İşçiler taşeron firmaların kendilerini sömürdüklerini düşünüyorlardı, bunlar da suçu İnşaat firmasına atmaktaydı. Bunun üzerine 500 kadar Kürt işçi kısım idari binalarını basıp taşlarla harabeye çevirdiler. Toplam olarak 6100 kadar Kürt işçi bu isyana katılmıştır. Silah, taş ve dövülmek suretiyle pek çok işçi ve mühendis yaralanmış, aynı şekilde makineler de tahrip edilmiştir. Yetersiz güvenlik sebebiyle Mühendis ve memurlar istifa etmekle tehdit ediyorlardı. Bunun üzerine 22 Mart 1914 tarihinde 6 subay ve 87

güvenlik görevlisi bölgede görevlendirilmiştir. Kolluk kuvvetleri olaylara karışan 15 kişiyi tevkif etmişlerdir.” (Heigl, 2004, s.98)

Bu karşılıklı husumetten demiryolu idaresinin haberi olmakla beraber ne tür tedbirlere başvurduklarını bilemiyoruz. Ancak demiryolu çalışanlarının güvenliğini arttırmak için Osmanlı idaresi nezdinde girişimde bulduklarını görüyoruz. Osmanlı da hattın ve çalışanların güvenliğini sağlamak için askerler görevlendirmiştir. İnşaat sahasında güvenliği sağlamak çok önemliydi, zira güvenlik konusundaki zaaf işleri durma noktasına getirmekteydi.

Halkın tepkisinin yanında demiryolunun yerli ve yabancı personeli arasında da çekişme, husumet söz konusu olabiliyordu. Hicaz Hattında bu tavrın aşlıca sebepleri arasında batı tasallutundan kurtulma ve hattın Müslümanlarca inşa edilmesi isteği olduğu vurgulanmaktadır (Hülagü, 2008, s.92). Bunun yanında yabancı personelin ülkenin örfünü hiçe saymaları da yabancılara karşı tepkinin artmasına sebep olmuştur. Örnek olarak, demiryolu inşaatının Rayak kısmında istihdam edilmiş olan İtalyan işçiler oldukça olumsuz tavırlar göstermeleri yerli işçilerle sürekli ihtilaflar yaşamalarına sebebiyet vermiştir. Yabancıların uygun olmayan tutumları bir sonraki sene mukavelelerinin yenilenmemesi riskini doğuruyordu. Bu risk Osmanlı için de sakıncalıydı, genellikle kalifiye işlerde çalışan İtalyan işçilerin ikame edilmesi hayli zordu. Zira Osmanlı tebeası işçilere nazaran yüksek kalite hizmet sunmaktaydılar. Buna rağmen 1906 yılında Rayak civarında çalışan “1500 kadar işçinin çalışma izinlerinin iptal edilmesi kaçınılmaz gözüküştür”. Kaliteli iş sunmalarıyla birlikte “İtalyanların mesai saati biter bitmez aşırı derecede içki içmeleri, kavgaya hazır bulunmaları, hafifmeşrep olmaları ve buldukları ülkenin diline vakıf olmamaları dolayısıyla üç noktada zafiyet içerisinde olmuşlardır.” (Hülagü, 2008, 92).

Osmanlı çalışmak yerli örf ve adetlere uygun davranmayı gerektiriyordu. Bunun yanında yabancıların Osmanlı tebaasını ve Osmanlı idaresi aleyhine olduklarını düşündükleri yayınların içeriye sokulması da yasaktı. Bu yasağa uymayanların işlerinden olduklarını görmekteyiz. Viyana’dan Üsküp’e getirilen muzır kitaplardan

sorumluluğu tutulduğu için Florin adındaki kişinin çalıştığı demiryollarında kovulması ön görülmüştür (, BOA.MV.79/93, 9 Şevval 1314/15 Nisan 1894)

Osmanlı'da demiryollarında çalışanlar içinde İtalyanlar ve Rumlar toplam yabancı işgücü içinde önemli yer tutmaktaydı. Ancak her iki devletle olan savaş hali demiryolu personelini de etkilemiştir. Özellikle 1897 Osmanlı – Yunan harbiyle Osmanlı'da çalışan Rumların Osmanlı ya da Yunan vatandaşlıkları arasında tercih yapmaları istenmiş ve Yunan vatandaşlığını tercih edenlerin işlerine son verilerek Osmanlı sınırları dışına çıkarılmaları Hükümetçe emredilmiştir.

“17 Nisan 1313 tarihli ve 5 numaralı tezkireyi aliyeyi asafaneleri arıza-i ... demiryolları hizmetinde bulunan tebeayı yunaniyeden şimdiye kadar bir iki kişiden maada müracaat eden olmadığı cihetle içlerinden tabiiyeti osmaniyeye duhulet edecek olanların vakt ve zamanıyla komisyona müracaat eylemeleri ve tabdili tabiiyet etmeyenlerin mahalli resmiyenin inkizasından bila istisna tard ve tab'id olacaklarının kendilerine te.... hususunun cevaben arz ve ezbari komisyonu mahsusesinden ba-derkenar ifade kılınmış olmağla olbabda emru ferman h. m. l. emrindir.” (BOA. T. 979/19, 17 Nisan 1313/29 Nisan 1897)

Yunan tebeası çalışanların işleri bırakmaları sonrasında demiryolu idaresi çalıştıracak kalifiye eleman sıkıntısı çekmiştir. Ancak bu durum sonraki yıllarda İtalya'nın Trablusgarp'a saldırması ve ardından Balkan savaşları Osmanlı'da çalışan İtalya ve diğer Balkan Ülkeleri vatandaşlarının da yurtdışı edilmeleri sonucunu getirmiştir.

SONUÇ

Osmanlı'da 19. yy.'ın ikinci yarısından itibaren yoğun bir şekilde yaşanan yabancı personel istihdamı hukuk, yönetim, eğitim, askeriye, ulaşım gibi hemen hemen her alanda görülmüştür. Yeni bir bilgi – değer anlayışı ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan tekniklerle çalışılan her alanda Osmanlı için yeniliğin mümkün olması yabancı uzmanlara bağlıydı. Osmanlı, geç kalmışlığın telafisi olarak algıladığı yabancı istihdamından beklentisi yeni teknik bilgi ve beceriye ihtiyacı oranında büyüktü.

Osmanlı'da yabancı işgücüne olan talebin bu denli yüksek olmasının pek çok sebebini saymak mümkün olsa da en önemlisi varlığını sürdürme çabasıdır. Çok sayıda devletin yerküre haritasından silindiği, sayılı yerler dışında dünyanın bütün parçalarının Avrupalı devletlerce paylaşıldığı bu çağda Osmanlı da aynı akibete uğramamak için güçlü olmak zorundaydı. Bunun da yolu sanayileşmeden geçmekteydi.

Osmanlı'nın endüstrileşmenin doğduğu kültürel ortamı içselleştirmesi doğal olarak zaman alacaktı ve üstelik başka devletlerin tehditi sürekli olarak varlığını hissettirmekteydi. Bu sebeple Osmanlı bir taraftan ihtiyaç duyduğu personeli yurtdışına öğrenci göndermek suretiyle eğitime yoluna giderken, öbür taraftan yabancı uzmanların bilgi ve becerelerinden faydalanmak amacıyla yabancı uzman istihdam etmiştir. Osmanlı'da istihdam edilen yabancılar acil çözüm bekleyen sorunların çözümünde görevlendirilmişlerdir.

Osmanlı gibi az gelişmiş ülkelerde çalışan yabancı uzmanlar memur oldukları görevlerinin dışında birçok işlevi de yerine getirmekteydiler. Bir taraftan Osmanlı'nın ihtiyaç duyduğu alanlardaki gereksinimler karşılanmaya çalışılırken, öbür taraftan kendi ülke menfaatlerinin birer misyoneri olarak Osmanlı'da görev yapmaktaydılar. Kalifiye personelin önemli kısmı idari karar mekanizmalarında ya da karar mekanizmalarını etkileyen pozisyonlarda görev yapmakta olduklarından kendi ülkelerinin Osmanlı'da nüfuzunun artmasına katkıda bulunmaktaydılar.

Osmanlı İmparatorluğunda demiryolları inşa ve işletme çalışmalarında bulunan yabancı personelin sadece kendi menfaatleri peşinde koşan bireyler olarak algılanması mümkünse de “kalifiye işgücü” propagandasıyla Osmanlı’da kendi ülke misyonunun birer uygulayıcıları, menfaatlerinin garantisi olduklarını da söyleyebiliriz.

Yabancı sermaye ile yapılan demiryolları sadece kâr amacı güdülen bir yatırım olarak değil aynı zamanda Osmanlı’ya nüfuz etmenin de bir aracı olarak görülmüştür. Demiryolu vesilesiyle bilhassa Almanya’nın Osmanlı nezdindeki itibarı artarken, aynı zamanda Alman sanayisine hammadde sağlanması ve Alman sanayi ürünleri için bir pazar oluşturması da bu sürecin bir sonucuydu.

Demiryolu yapımı sömürge yarışında geç kalan Almanya’nın yeni taktikler deneyerek ihtiyaç duyduğu pazarları oluşturmanın bir gayreti olarak tebellür etmiştir. Bu serüvende, demiryolları yapımının asıl aktörleri yabancı işgücü de sözkonusu ülkelerin menfaatinin koruyucuları ve yeni ufuk açıcıları konumundaydılar.

Osmanlı’da demiryolu yapımı genel itibarıyla yabancı sermayeyle gerçekleştirildiğinde Osmanlı’nın imtiyaz verdiği şirketler üzerine etkisi azdı. Bunun dışında mali ve siyasi koşullar Osmanlı idaresinin bu şirketlere karşı tedbir almasını gayr-ı mümkün kılmaktaydı. İmtiyaz mukavelelerinde açıkça Osmanlı tebaasının çalıştırılması şart konulmuşsa da, demiryolu inşaatını üstlenen şirketlerin kendi vatandaşlarını çalıştırmalarında ısrar etmeleri, çalışanlara bir misyon yüklediklerinin de bir göstergesi olarak yorumlanabilir.

Şirketlerin inşa ettiği demiryollarının aksine Osmanlı’nın önemli oranda bağışlarla inşa ettiği Hicaz Hattı’nın Osmanlı’nın beşeri sermayesine önemli katkıları olmuştur. Müslüman işgücüyle inşası kararlaştırılan Hicaz Hattında bu karar zoraki olarak uygulamadan kaldırılmışsa da Osmanlı teknik adam ve mühendislerinin kendi başlarına demiryolu inşa edecek seviyeye ulaşmasını sağlamıştır. Ancak bu biricik tecrübe Osmanlı için tabii ki sadra şifa olmayacaktı.

Yabancı kalifiye personel propagandasıyla Osmanlı’da iş yaban yabancı devletler demiryollarından elde ettikleri Osmanlı’nın kazanımlarıyla karşılaştırılırsa Osmanlı’nın bu aliveriştten karlı çıkmadığı düşünülebilir. Zira Demiryolu yapımıyla

başlayan Osmanlı – Alman yakınlaşması Osmanlı için felakete neticelenmiştir. Ancak aksi durumun daha kârlı olacağı sonucuna da varmak mümkün değildir.

Nihayet, Osmanlı Demiryollarında istihdam olunan Alman uyruklu kişilerin işine, 1918 yılında imzalanan Mondros mtarekesiyle son verilmiş; itilaf kuvvetlerinin yabancı menşeli çalışanları sınır dışı etme kararıyla bir devrin rüyası da sona ermiştir.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

A. Almanya Arşivleri

a. BArch. Bundesarchiv, Deutsches Reich, 1871 – 1918

BArch. R.1001Reichskolonialamt

BArch. R. 901Auswärtiges Amt

b. HSTAS HauptstaatsarchivStuttgart (Stuttgarttaki Devlet Merkez Arşivi)

E 40/18, Bü 141;V40/18, Bü 142; E 40/18, Bu 144

B. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BEO.	Bâb-ı Âlî Evrak Odası
DH. EUM. SSM.	Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrüsefer Kalemî
HR. MKT.	Hariciye Nezareti Mektubî Kalemî Belgeleri
HR. SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi Kısım
İ.A.	1310 Sonrası İrade Sadaret
İ.DUİT.	İradeler, Dosya Usulü
İ. ML.	İradeler, Maliye
İ.MMS	İradeler, Meclis-i Mahsusa
İ.TNF.	İradeler, Ticaret ve Nafia
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
Y. A. RES.	Sadaret Hususi Marûzat Evrakı
Y. HUS	Yıldız Hususi
Y. MTV.	Yıldız Mütenevvi Marûzat Evrakı
Y.PRK.KOM.	Yıldız Komisyonlar Marûzâtı

(Belge numarları metin içinde dipnotlarda verilmiştir.)

II. Salnameler

- Devlet Salnamesi; 1326, 1327, 1328, 1333 - 34

III. Süreli Yayınlar

- Archiv für Eisenbahnwesen
- Schweizerische Bauzeitung
- Şehbal Dergisi
- Vossische Zeitung

IV. Yayınlanmış Eserler

- Abdülhamit **Siyasi Hatıratım**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2010.
- Albayrak Mustafa *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı*, **OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)** Sayı: 6 Sayfa: 001-038, 1995.
- Akyıldız, Ali **Anka'nın Sonbaharı, Osmanlı'da iktisadi modernleşme ve Uluslararası Sermaye**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.
- Arhengelos, Gabriel **Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Osmaniyesi İdaresinin İçyüzü I-II**, İstanbul, 1327.
- Auler, Karl (Pascha) *Die Hicazbahn, Auf Grund einer Besichtigungsreise und nach amtlichen Quellen*, Gotha, 1906.
- Balcı, Ercüment "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Maden İşletmeleri (Bulgardağı Maden İşletmesi Örneği) 1825-1908", (Yayınlanmamış Doktora Tezi), **İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Anabilim Dalı**, İstanbul 2001.
- "Türkiye Madenleri: Mühendis Eduare Coulant'a Göre "Menâbi-i Ma'deniyemiz"", **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, sayı 145, Temmuz-Ağustos 2003, s. 93-112, 2003.
- Bauman, Zygmunt **Verworfenes Leben – Die Ausgegrenzten der Moderne**, Bundeszentrale für politisches Bildung, Bonn, 2005.
- Burak, Durdu Mehmet *İttihat ve Terakki Partisi'nin Demiryollarını Millileştirme Politikası ve 1917 Tarihli John Robert Pilling'in Şikâyeti ve Mahkeme Tutanaqları*, **G.Ü. Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi**, Cilt 5, sayı 1, 71-89, 2004.
- Civelli, Jgnaz **Deutsche Schienen in osmanischem Boden. Eine virtuelle Reise mit der Anatolischen und Bagdadbahn durch Geschichte, Wahrnehmungen, Raum und Zeit**. Norderstedt, 2010.

- Cuno, Helmuth “*Hochbauten in der Türkei*”, Der. Meyer-Heinrich, Hans, Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von Hundert Jahren 1849-1949, Frankfurt, 1949.
- Edward Mead Earle, **Bağdat Demiryolu Savaşı**, çev: Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972.
- Eldem, Vedat **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK, Ankara, 1994.
- Engin, Vahdettin **Rumeli Demiryolları**, İstanbul, 1993.
- Genç, Mehmet **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000.
- Gülsoy, Ufuk **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1994.
- Heeser *Die Anatolischen Eisenbahnen und ihre fortsetzung bis zum persischen Golf, Archiv für Eisenbahwesen*, yıl 26, 1903, s.75-90, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1903.
- Heigl, Peter **Schotter für die Wüste - Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure**, Amberg, 2004.
- Helfferrich, Karl **Die Deutsche – Türken Politik**, Verlag Vossische Buchhandlung, Berlin, 1921.
- *Tagebuch Aufzeichnungen während seines Türkei-Aufenthaltes in den Jahren 1906-1908*. Yayına hazırlayan Manfred Pohl, *Beiträge zur Wirtschafts- und Währungsfragen und zur Bankgeschichte* içinde. Nu:19 (t.y.)
- Hüber, Reinhard **Die Bagdadbahn**, Berlin, 1943.
- Hülagü, Metin **Bir Umudun İnşası Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine yayınları, İzmir, 2008.
- Kaynak, Muhteşem “*Osmanlı Demiryolları ve Demiryolu Araç ve Malzemeleri İthalatı*”, H.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C.3 Sayı 1-2, s. 263-273, 1985.

- *“Sanayi Devrimi ve Demiryolları”*, UTA, **Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi**, Sayı: 11, s.1-5, İstanbul, 1996.
- Kornrumpf, Hans-Jürgen **Fremde im Osmanischen Reich 1826 – 1912-13 Bibliographisches Register**, Stutensee, 1998
- Mackert, Jürgen **Staatsbürgerschaft, Eine Einführung**, Wiesbaden, 2006
- Mielke, Freidrich IV. **Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn** (Yayınlanmamış hatırat).
- Mygind, Eduard **Vom Bosphorus zum Sinai, Erinnerungen an die Einweihung der Hamidié Pilgerbahn des Hedjas**, Verlag von Otto Keil, Leipzig ve İstanbul, 1905.
- Ochsenwald, William **The Hijaz Railroad**, Univerty Press of Virginia, Virginia, 1980.
- Ortaylı, İlber *“Batılılaşma Sorunu”*, Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi. Cilt 1, 134-138, İletişim Yayınları, İstanbul, 1983.
- **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Alkım Yayınları, İstanbul, 2006.
- Önsoy, Rifat **Türk – Alman İktisadi Münasebetleri (1871 – 1914)** Enderun Yayınları, İstanbul, 1982.
- **Türkiye'deki Almanya 1914-1918, Almanya'nın Türkiyedeki Kültürel Etkinliği ve Robert Bosch**, Atlas Yayıncılık, İstanbul, 2004.
- Öz, Mehmet **Osmanlı'da Çözülme ve Gelenekçi Yorumcuları**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2005.
- Özbay, D. R., Y. Bülbül *Osmanlı Devleti'nde Bir Teknoloji Transferi Yöntemi Olarak Yabancı İstihdamı*, Tülin Aren Armağanı içinde (ss. 189-

- 218). Ed: İ. Keskin, M.H. Kutluğlu, S. Pamuk. İstanbul, 2009.
- Özyüksel, Murat **Anadolu ve Bağdat Demiryolu**, Arba Yayınları, İstanbul, 1988.
- **Hicaz Demiryolu**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- Pohl, Manfred **Philipp Holzmann. Geschichte eines Bauunternehmens; 1849 – 1999**, München, 1999.
- Pohl, M.; A. Raab-Rebentisch; **Von Stambul nach Bagdad: die Geschichte einer berühmten Eisenbahn**. Mainz, 1999.
- Rathmann, Lothar **Berlin – Bağdat. Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Giriş**, İstanbul, Belge Yayınları, 1982.
- Richter, Otto *Die Anatolische Bahn und die Bagdadbahn*, Der: Hans Meyer-Heinrich, Philipp Holzmann Aktiengesellschaft im Wandel von Hundert Jahren 1849-1949 (.), Frankfurt 1949.
- Schmidt, Herman **Das Eisenbahnwesen der Asiatischen Türkei**, Berlin, 1914.
- Speitkamp, Winfried **Deutsche Kolonialgeschichte**, Stuttgart, 2008.
- Şit, Banu *Modern vatandaşlık kavramına Bir bakış* TBB Dergisi, Sayı 76, 2008, (s. 64-82), 2008.
- Yavuz, Mehmet **Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im deutschen Reich**, Bochum (Doktora Tezi), 2005.
- Yıldırım, İsmail *Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış*, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt: 12, Sayı: 1, S: 311-324**, Elazığ, 2002.

Yurdaydın, H. Gazi Düşünce ve Bilim Tarihi, **Türkiye Tarihi Cilt: 3 Osmanlı Devleti 1600-1908**, (Yayın yönetmeni: Sina Akşin) içinde, sayfa: 249-320, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995.

V. İnternet Kaynakları

- Atatürk Devrimleri <http://www.ataturkdevrimleri.com/yazi-609-mondros-ateskes-antlasmasinin-maddeleri.html> (Erişim Tarihi: 31.05.2011.)
- Deutsches Auswandererhaus <http://www.dah-bremerhaven.de/german/german.html> , Bremenhaven, (Erişim Tarihi: 18.03.2011).
- Ergün, Mustafa *Türk Eğitiminin Batılılaşmasını Belirleyen Dinamikler*, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 17, Cilt: VI, Mart 1990.
<http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=860> (Erişim Tarihi: 03.05.2011).
- Özel, İsmet <http://ismetozel.wordpress.com/2010/01/12/bu-is-bildiginiz-gibi-degil/> . Erişim Tarihi: 27.05.2011.)
- Şahin, Mustafa *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları*,
<http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/143/11.htm> (Erişim Tarihi: 07.05.2011).
- Yıldırım, Seyfi *Türkiye Demiryollarında İstihdam Edilen Yabancı Uzmanlar (1925-1950)*, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı 67-68-69, Cilt: XXIII, Mart-Temmuz-Kasım 2007
<http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=1117>.
Erişim Tarihi: 01.05.2011).

EKLER

Ek 1: Freidrich IV. Mielke (1887-1960) Günlüğünden Seçmeler* Türkiye’de 1912-1919 yılları arasında Demiryolları İnşaatındaki Çalışmalarım

Nisan 1911 tarihinde Eifel’de yeni yapılan Ahrendorf – Blankenheim demiryolu hattında çalıştığım sırada uzun zamandır saklı tuttuğum yurtdışında çalışma isteği tekrardan uyandı. İşin nihayete ermesinden sonra 1912 Mayıs’ının ilk günlerinde



Fotoğraf 2: Friedrich Mielke iş arkadaşlarıyla; (Fotoğrafta sağ tarafta) Kaynak: Heigl, 2004: 16

Hamburg’a, kız kardeşimin yanına döndüm. Burada “Deutschen Bauzeitung”da (Alman İnşaat Gazetesi) Frankfurt merkezli Philipp Holzmann& Co. Şirketinin bir ilanına rastladım. Bağdat Demiryolları için tünel inşaatında ihtisas sahibi personel aranıyordu. İş başvurusunda bahusus tünel çalışmalarındaki tecrübelerimden bahsettim. 15.05.1912 tarihinde Holzmann Şirketi tarafından şahsıma bir soru formu gönderildi, soruları ayrıntılı olarak

* Freidrich IV. Mielke (1887-1960): **Meine Tätigkeiten in der Türkei 1912-1919 beim Bau der Bagdadbahn** (Yayınlanmamış hatırat).

cevapladım. Bunun üzerine iş görüşme için Frankfurt'a çağrıldım. Tasarruf tedbirlerinden dolayı dördüncü sınıf bir biletle neredeyse 24 saat sürdü. Frankfurt'ta Obermainstr. 51 numaralı adresteki P. Holzmann şirketinin merkez bürosuna gittim. Firmanın Hukuk müşaviri ve Personel Şefi Herr Dr. Piper beni (huzuruna) kabul etti/karşıladi. Uzmanlık alanı da dâhil uzun bir mülakat'tan/ görüşmeden sonra, şayet sağlık muayenesi ve Tropendienstfähigkeit sıra dışı hava koşullarında çalışmaya uygun olursa Suriye'nin Halep şehrinde devam eden Demiryolları inşaatında, Bağdat hattının III. Etap inşaatında işe başlamak üzere anlaştım. İşe başlama tarihi 1 Temmuz olmak üzere 24 Mayıs 1912 tarihinde sözleşme imzalandı.

Hamburg'tan İstanbul'a ve Beyrut'tan Şam'a kadar II. Sınıf tren bileti, gerekli donanım tedariki ve yolculuk sırasındaki masraflar için harcırah firma tarafından karşılandı. Maaş, aylık 350 Frank, oldukça düşüktü. Şimdilik saklı tutulmak kaydıyla ücret artırımını mümkün olacaktı. Yurtdışında çalışma isteğim yerine gelmiş olacağından verilen maaşla şimdilik yetindim. (o zamanlar iş talebi hayli yüksekti/işgücü arzı fazlası söz konusuydu.)

Yolculuk hazırlıklarının biran önce tamamlanması için Hamburg'a geri döndüm. İlk önce, Mecklenburg nüfusuna kayıtlı olduğum için, Schwerin'deki Hükümet nezdinde pasaport başvurusu yapmalıydım. Masrafların karşılanması için 25 Mayıs tarihinde firmadan 512,10 Mark havale edildi. Ekipmanları, kız kardeşimle birlikte sıcak bölge koşullarına uygun donanım konusunda uzmanlaşmış bir mağazadan satın aldık. 4 Haziran'da pasaportum hazırlanmıştı ve seyahat için Hamburg'daki Türk konsoloslüğundan onaylanıp mühürlenmesi gerekiyordu. Bu arada babam benle vedalaşmak için Lübtheen gelişmişti. 3 yıl için ayrı kalmak (sözleşme süresi 3 yıld) bana çok ağır gelmişti.

Bazı gecikmelerden dolayı ancak 15 Haziran tarihinde yola çıkabildim. Para sıkıntısından dolayı Hamburg – Viyana arası için yine III. sınıf bir bilet almak zorunda kaldım. Hayli dolambaçlı bir yolculuktan sonra sonraki gün öğleden sonra Viyana'ya ulaştım. İstanbul'a ilk tarifeli tren bir sonraki gün hareket edeceğinden otelde geceleme zorundaydım.

Öğleden sonra ve akşamı şehri biraz görmek için gezintiye çıktım. Sonraki sabah tramvayla tren garına gittim ve İstanbul'a bir bilet aldım. Kabin bavulum gümrüklü alan muhafazasında olduğundan hayli korktum, bilmediğimden sınırda gümrük kontrolünü ihmal ettim. Avusturya gümrük memurları işi ağırdan aldılar, ancak bir bahşiş işleri hal yoluna koydu. Şimdi acele etmeliydim, tren hareket için hazırды. Son anda, İstanbul'a gidecek olan vagona yetiştim, vagonda bütün yerler doluydu. Yabancı memlekete yolculuk dar bir koridor aralığında bir iskemlenin üstünde böylece başlamış oldu. Tren, saatler süren bir yolculuktan sonra açık alanda durdu, birçok vagon katardan çözüldü, bunların yerine başka vagonlar bağlanacaktı.

Şark'a dair ilk izlenimler

Bu arada şans yüzüme güldü oturacak bir koltuk buldum. Yol arkadaşlarım, kendileriyle sohbet edebileceğim İsviçreli bir beyefendi ile üniformalı bir demiryolu memuruydu. Yolculuk, Budapeşte üzerinden Belgrad'a kadar hiçbir aksilik oluşmadan devam etti. Dışarıda manzara sürekli olarak değişiyordu, aynı şekilde yolcular da değişmekteydi. Belgrad'ta uzun bir mola verdik. Gardaki lokantada ufak bir şeyler yedik, yanında da Sliwowitz (yöresel bir tür içki) ve Türk usulü kahve (mocca à la Turqa) içtik.

Bunun sonucu kompartımda uykusuz bir gece oldu. Bulgar sınırını geçtiğimizde bagaj kontrolü yapıldı. Burada sıkı disiplin kuralları uygulandığı izlenimi bırakılıyordu. Bilhassa bizimle beraber kompartımda seyahat eden subaylar iyi giyimli devlet memurlarıydı. Sofya ve Filibe üzerinden Edirne'ye doğru yolculuk devam etti. Yolculuk sürdükçe yeni izlenimler, çıplak sıradağlar vadiler, geçitler, rengârenk tarlalarla ve şarkın doğasıyla yer değiştiriyor. Garlarda pitoresk kıyafetler içindeki yerli halk meyve, çörek v.s şeyler satıyorlardı. Gece yarısında Türk sınırına ulaştık. Bu sıralarda Türkiye İtalya ile Libya, Kuzey Afrika ve Ege Adaları sebebiyle savaş halindeydi. Tren durur durmaz bütün kapılar Türk askerler tarafından tutulmuştu. Bütün bagajlar ve pasaportlar kontrol edildi. Yolcuların sayısı önemli ölçüde düşmüştü.

Tren lokantasında 8 yaşındaki çocuğuyla birlikte Metz'den gelip Adana'ya giden bir bayanla tanıştım. Kocasını Adana'da II. Etapta mimar olarak çalıştırmış. Bir sonraki gün, İstanbul'a vardıktan sonra, Fransız menşeli bir gemiyle liman şehri Mersin'e

yolculuğa devam edecekti. O an aklıma gelen şey: muhtemelen ben de onunla beraber yola devam edeceğim. Bir sonraki gün tren İstanbul'a garına vardı. Şimdiye kadar bütün gördüklerim renkli ve curcunalı bir hayat tarzının gölgesinde kaldı. Gerçek Şark kendini renk ve lisan cümbüşü içinde göstermeye başladı. Devingen bir kalabalık vardı, çiçeği burnunda, tecrübesiz biri için korkutucu görünebilir.

Yolculuk sırasında tanıştığım bayan kocasının bir arkadaşı tarafından karşılandı, akşam için bir otelde buluşmak ve yolculuğun geri kalan kısmına dair konuşmak için sözleştik. Bu arada iyi görünümlü, başında fes olan biri bana yaklaştı ve isimle bana hitapta bulundu. Bir an için şaşırđım, adam Holzmann firmasının İstanbul bürosu görevlisi olduğunu ve beni karşılamak için geldiğini söyledi. Aslen bir Levanten olan ve bütün dilleri bilen bu adam beni kalabalık arasından gümrüğü doğru götürdü, valizimi de bir el işaretiyle oradaki, hamallardan birine caddeye çıkarmak için tevdi etti. Burada faytoncularla bir pazarlık başladı ve kısa bir süre sonra bütün valizlerle birlikte bir arabanın içinde kendimizi oturmuş bulduk. Arabacı, dört nala, diğer arabacılarla yarış halinde limanın yanındaki Galata semtinden yukarda Pera'daki otele doğru arabayı sürdü. Bu enfes yolculuk sırasında arabadan düşme korkusundan dolayı sıkı sıkıya tutundum, beni korkuyla karışık bir kaygı sardı. Rehberimin dudaklarında alayvari hafif bir tebessüm belirdi.

O zamanlar İstanbul'da iki büyük Alman oteli bulunmaktaydı. Holzmann firmasının seferi çalışanları Germania otelinde konaklıyorlardı. Otele yerleştikten sonra rehberim beni firmanın İstanbul bürosuna götürdü. Burada bana, ancak dört gün sonra hareket edecek olan bir İngiliz gemisiyle Beyrut'a gidebileceğim söylendi. Ellerinde kullanılmadıkları takdirde iptal olacak olan iki bilet bulunuyormuş. Otel konaklama ücreti ve günlük harcırahım ödendi. Bu ilk anda pek hoşuma gitmedi. Ancak daha sonra bu süreyi şehri gezmek için kullanabileceğimi düşündüm. Otele geri döndüm ve hazırlanıp yemeğe çıktım. Orada farklı milletlerden müteşekkil bir grup insanı bir arada gördüm. Bütün öğlenden sonrasını şehrin mükemmel manzarasına nazır olan odamda geçirdim. Şehirde yeni olan birisi için kulakları sağır edecek derecede yüksek olan sokak gürültüsü ve envai çeşit şey satan satıcıların bağrıışmaları sarhoş edici nitelikteydi.

Akşam yolculuk sırasında tanıştığım bayanla buluşacaktım. Otelin kapıcısı bana gideceğim oteli tarif etti, randevulaştığımız otele yürüyerek gittim, karanlık çoktan çökmüştü. Birkaç sokağı geçip, sağa sola saptıktan sonra “Cohut Otel”ni buldum, ancak bayan orada yoktu. Şimdi geri dönmeliydim, ama nasıl? Kime soracaktım? Otele gidilecek yolu kafamdan tahmin ederek bulmaya çalıştım. Ancak yolu şaşırılmışım. Durum gittikçe içinden çıkılmaz bir hal alıyordu. Bu arada şalvarlı, kısa ceket giymiş, başında fes olan bir adamın beni takip ettiğini fark ettim. Bu durum beni rahatsız etti. Ne yapmalıyım? Kimseyle konuşup anlaşabilecek durumda değildim. Yürümeye devam ettim, bir müddet sonra uzaktan Alman “Kröcker Otel”ni gördüm. Şimdi artık emindim, kaldığım otel yan sokakta bir merdivenden yukarı çıkınca hemen oradaydı. Peşimde olan adam beni otelin girişine kadar takip etti. Adamı tam olarak görebilmek için geri dönüp ona baktım. Adam sırtarak bana baktı. Bunun üzerine otelin kapıcısına gittim ve durum ona anlattım, kapıcı da sadece sırtarak baktı.

Ertesi gün öğleden sonra otelin holünde bir rehber, yabancıları gezdiren bir adam belirdi, müşteri arıyormuş. Kapıcının da tavsiyesi üzerine, muhtemelen rehberle beraber çalışıyordu, adamla beraber şehri gezmek, eski şehrin kültür alanlarını görmek için çıktık. İlk önce Pera’nın ana caddesinde bir tur attık. Ana cadde tamamen Avrupalı bir tarz üzere bina edilmişti, Berlin’deki “Leipziger Strasse”ıyla mukayese edilebilirdi. Oldukça eğimli yer altı metrosuyla (tünel)* Haliç’in girişinde, bayağı aşağıda kurulmuş Galata semtine indik. Alman bir firma tarafından yapılmış olan demir bir köprü Haliç’in üzerinden tamamen Türk olan İstanbul’a uzanıyordu. Bu köprünün yanında uzun zamandan beri iki yaka arasındaki trafiği taşıyan dubalı bir köprü bulunuyordu.

İstanbul’da Ayasofya’yı ziyaret ettik. Bu yapı, inşaatı 5 yıl süren bu yapı, 537 yılının üçüncü Noel gününde imparator Jüstinyen tarafından açılmıştır. İnşaat masrafı 320.000 altın, yaklaşık 130 milyon dolar tutmuştur. Akabinde aynı şekilde muhteşem bir yapı olan Sultan Ahmet Camisine gittik. Hala korunan at meydanında, biri M.Ö. 479 yılında kalma Delfi’den getirilmiş bronz bir sütun ve diğeri M.Ö. 1500lerden kalma Mısır’ın Heliopolis şehrinden getirilmiş bir obelisk olmak üzere iki büyük anıt bulunmaktadır. Konstantin zamanında kalma, söylentilere göre binbir direk

* Parantez içindeki açıklamalar tarafımızdan konulmuştur.

desteklenmiş ve aralarında kubbelerle bağlanmış bir yer altı sarnıcına bir hanın içinden girdik. Haliç duru suyunu bir kayıkla geçerek geri döndük.

Ertesi gün buharlı bir gemiyle şehrin diğer yakasında bulunan Haydarpaşa'ya gittik. Orda Bağdat hattının başlangıç noktası yeni yapılmış olan Haydarpaşa gar binasını ve akabinde de meşhur Üsküdar (Karaca Ahmet) mezarlığını ziyaret ettik. Bir derviş tekkesinde dini ritüelleri uygulayan Müslüman dervişlerin yanında kaldık biraz. Duvar diplerinde izleyenler için konulmuş sıraların bulunduğu boş bir odada başlarında şeker pancarı stilinde fôtresüz başlıklar olan dervişler toplanmıştı. Dervişler sıraya dizilmiş halde ilahi söylüyor, daha doğrusu inleyerek ses çıkarıyorlardı, sonra baştaki imamı takip ederek Kuran'dan sureler okuyorlardı. Uluma/ inleme sesleri gittikçe kuvvetleniyordu, vücutlarının üst kısmı öne arkaya doğru sallanıyordu, çığlıklar cezbe halini alıyor, ağızlarında köpükler çıkıyordu, dizlerinin üzerine çökmüş Kaflarını yere vuruyorlardı. Bu seremoni en az 2 saat sürdü, sonra her biri kendinden geçmiş bir şekilde yere uzanmıştı. İmam olarak adlandırılan kişi trans halinde yerde yatanların arasından bir sütun gibi doğruldu ve yerde uzanan bedenlerin üstünden geçerek dışarı çıktı. Bütün bu davranışlar bende bir taraftan mide bulandırıcı bir his uyandırmış öbür taraftan da aynı zamanda İslam'ın fanatikliğine karşı hayranlık doğurmuştu.

Ertesi gün, rehber benim için pahalıya mal olduğundan, bütün gün otele kaldım, elimdeki parayla hesaplı davranmalıydım. İstanbul'da oluşumun dördüncü gününde İngiliz gemisinin güvertesindeydim. Bana I. sınıf bir kamara tahsis edilmişti. Ara güvertedekiler ve II. sınıf yolcularını saymazsak gemide benden başka kimse yoktu. Bu durum hiç hoşuma gitmemişti, zira anlayabileceğim kimse olmayacaktı.

Güverteden baktığımda, Karlsruhe'den getirilmiş büyük bagajların kayıkla gemiye yüklendiğini gördüm. Rahat bir nefes aldım, gemide başka Almanların bulunacağı anlamı taşıyordu. Bir genç çift güverteye çıktı ve kendilerini tanıttılar. Bağdat hattının II. etabında çalışan adam yıllarca batı Afrika'da Holzmann firması için çalışmıştı. Kadın ise Schwarzld'da Murgtal'a bağlı Gernsbach şehrindeydi.

İskenderun'a gideceklerdi. Bir diğer yol arkadaşı kendini Dr. Illis Kâldor olarak tanıttı. Aslen Macar olan bu adam her dilde mahir /görmüş geçirmiş biriydi. Meslek olarak bankacı olan bu adam Deutsche Orientbank adına bir teftiş görevi münasebetiyle

yoldaydı. İzmir, Mersin, Adana ve diğer bazı yerlerde bu görev süresince gideceği şehirlerden bazılarıydı. Mahirane bir üslupla dostça bazı konularda bize tavsiyelerde bulundu. Akşam yemeği sırasında bize tercüman oldu. Yemek salonunda sadece küçük bir topluluktuk. Kaptan ve I. Subayın dışında I. sınıf yolculardan 7 kişi daha vardı. Kaptan ilk olarak, “Wien is fri” (Wein ist frei/ Şarap bedava) diyerek bize şarap ikram etti. Almancaya dair bütün bildiği muhtemelen sadece bu cümleden müteşekkildi. Mukabelede bulunmak gayesiyle biz de ikramı kabul ettik. Bol ve oldukça güzel olan yemek çok hoşumuza gitmişti. kızıl adalar (Prinzen-Inseln/Prens adaları) Marmara denizinde devam eden yolculuk unutulmaz yeni intibalar uyandırıyordu. Ertesi günün sabahın erken saatlerinde güvertedekeyken Çanakkale boğazına gelmiştik. Sağ ve sol kıyılarda yeşiller içindeki pitoresk yerleşim yerlerine baka baka İzmir’e kadar geldik. Gemi uzunca süre orda kalacaktı, biz de bir kayıkla karaya çıktık. Şehir bir kanyonda kurulmuştu, caddeler ve evler amfi tiyatro misali yukarı tırmanıyorlardı. Hava çok sıcaktı, almanca konuşan bir rehber bize doğru yaklaştı ve bizi çarşıya götürdü. Burada satılan her şey çok etkileyiciydi. Genç çift bir halı almak istediler. Eşyalar orijinal oldukları nispette pahalıydılar. Satıcı gerçek bir şarklı gibi müşterilerini süzüyordu. Nihayetinde daha ucuz olan ithal alman malı halıları getirdi. Halıyı almaktan vazgeçtiler ve bizde bir şey almandan tekrar gemiye döndük.

.....

Bahçelerle çevrili, yeşile bürünmüş, güzel bir yerde bulunan manastır; fransız hükümetinin koruması altındaydı. Rahip ve rahibelerin tamamı fransız idiler. Akbesten biraz uzakta olan Maidan manastırında konuşmayı meneden Trapist rahipleri vardı. Bu rahiplere gizlilik emredilmişti ki kendi aralarında da konuşmuyorlardı. Keşiş kardeşler genç Ermenileri farklı mesleklerde eğitiyorlardı. Bu keşişlerden bir alman hariç hepsi fransızdı. Güney Fransalı, uzun bıyıklı ve saygın kişiliği olan manastırın başrahibi zeki ve yardımsever bir görünüş içinde sıklıkla yanımızdaydı ve bize karşı misafirperverdi. Başrahip sonra sıklıkla bir meneden rahibini de beraberinde getirdi, ki kendisi yolculuk yaptığı esnada bu meneden rahibi konuşma özgürlüğüne sahipti ve bu özgürlüğünü de iyi bir şekilde kullanıyordu.

İnşaat şubesindeki işler bitirilmişti. Şube mühendisi ki kendisi bir hükümet mimarı (Regierungsbaumeister) idi, ikinciye şubeye tayin edilmişti. Gürültülü geçen bir veda gecesi düzenlenmişti. Derviş bey iyi konuşmadığı almanca ile 'ben bir enayiyim' ile başlayan bir konuşma yaptı. Bizim kahkahalarımızı da tasdik olarak kabul etti ve “bu kadar kötü gülmeyin” diye devam etti konuşmasına. Bizim rehber muhasebecimiz çok çalışmıştı ve bizim için bir kaç keyif verici gece düzenledi. Yağmur zamanı gelmişti ve Noel günü yaklaşmıştı. Bir grup Noel ağacı getirmek için tepelerin karşısına bir yolculuk yaptılar. Ve bir hafta süren bu yolculuktan sonra bir miktar ağaç ile geri geldiler. Ağaçların bir kısmı Halep'teki tanınmış ailelere götürüldü.

.....

Şehir ve çevresi bir kamptı. Türk askeri haricinde Alman ve Avusturyalı birlikler de mevcuttu. Buradan Kafkas, Bağdat ve Sina cephelerindeki operasyonlar yönetiliyordu.

İnşa biriminde bazı tanıdıklara rastladım. Şef ile görüşme neticesinde teknik büroya verildim. Tekrar yola düşme isteğimi geçici olarak ertelemek durumundaydım, gazino seyahat etmekte olan görevliler tarafından doldurulmuştu. Ermeni bir ailenin yanında özel bir oda aradım. Kısa bir süre sonra Radjau istasyonundaki su oranlarını araştırma görevi tarafıma tevdi edildi. Danimarkalı olan sondaj ustası çok uzun zamandan beri orada çalışmaktaydı ve daha önce hastane olan yerde yerleşmişti. Şimdi ıssız ve boş olan tüm o tanıdık yer ve yapıları tekrar görmek bir çok hatırayı anımsattı. Daha önce olduğu gibi tüm sondaj denemeleri menfi sonuçlanmıştı. Tüm araziye bir kez daha beraber yürüdük. İstasyondan 1200 m. Uzaklıkta 2 nolu demiryolunun sağ ve solunda çok eski sarnıçlar (Zysternen) bulunmaktaydı. Yağmur suları ile dolarak uzun yaz aylarında civarda bulunan köy sakinlerine su taşımaktaydılar. Demir yolunun yakınına bir kazı yapılmasını teklif ettim. 2x2 m ölçülerinde bir çukur kazıldı. 2 metrelik bir derinlikten sonra su kendini gösterdi. Biraz daha fazla kazı ile birikmeye başladı ve kaybolmamaya başladı. Bir kaç gün boyunca aynı seviyede durmaya devam eden su seviyesini gözlemledik. Aynı şekilde sarnıçları da gelen su onlardan mı geliyor diye gözlemledik. Ancak bu olamazdı zira onlar arazide daha derindeydiler. Bu söz konusu olsaydı halkın öfkesini üstümüze çekmiş olurduk.

Sondaj hattı ve pompalama düzeneği sayesinde istasyonun su ihtiyacı karşılanmış oldu. İki sene boyunca çalıştığım yeri yürüme fırsatını değerlendiriyorum. Çalılıkta yine Ermenilerin katlini gösteren insan kafatası ile kemiklerine rast geliyorum. Halep'ten itibaren ve aşağıda belirtilen Fırat nehri üzerindeki Djarabulus'ta da çeşitli vazife seyahatlerinde bulundum. Burada köyün en yaşlısı olan şeyhin konuğuydum. İngilizler tarafından gerçekleştirilmiş olan Fırat nehrinin sol tarafında yer alan kazıya yakından bakıldı. Bir kaç günlük seyahat beni Fırat'ın doğusunda yer alan Tell-Ebiad istasyonuna götürdü. Kapalı olan bir taş ocağı işletmesi demiryolu hattına çakıl çıkarmak için muhtemelen tekrar açılmalıydı.

Halep'teki merkez büro tarafından demir yolu hattının inşasının devamı projelendirildi ve yönetildi. Resuleyn istasyonundan, 976 km., Nusaybin istasyonuna kadar olan 120 km. inşa halindeydi. İnşa hattı 4 bölüme ayrılmıştı. Kasımda 2. bölümdeki bir meslektaşın hastalanmıştı ve ben onun halefi olarak belirlenmiştim. Halep'te satın aldığım bir binek atı da ekipmanıma dâhildi. Seyahat esnasında difteri hastalığına yakalandım. Resuleyn'de bir meslektaşın yanında hasta olarak yatmak zorunda kaldım. Missaka'dan daha önceden eski bir tanıdığım olan doktor beni derhal geri göndermek istedi. Günler sonra seyahatin devamını düşünebilecek duruma gelmiştim. Valizimle bir atlı arabada, at da arabaya bağlı vaziyette seyahat devam etti. Gözün alabildiği ve ondan da uzağı boyunca ağaçsız bir bozkır. Ne bir köy, ne bir yerleşim sadece sararmış otlarla kaplı tepelik araziler.

Bölüme akşam varıldı, benim için getirilmiş olan çadır kuruldu. Bölümde bulunan herkes, personel, çalışan herkes çadırda kalıyordu. Bir yeraltı sığınağı toplanma ve ortak kullanım alanı olarak hizmet veriyordu. Bölümün yapısı ile birçok hastane binası kerpiçten yapılmıştı. Kerpiç tuğlalarının hazırlanması Hintli savaş tutsakları tarafından yerine getiriliyordu. Bozkırdaki otlardan elde edilmiş saman ile killi toprak karılarak ahşap kalıplarda şekil verilmekte ve güneşte kurumaya bırakılıyordu. Yapı kerestesi ve çatıyı kapatacak herhangi bir kaplayacak materyal olmadığından her şey bu şekilde isimlendirilen taşlarla yapılmalıydı. Her daim 4x4 m ölçülerinde olan kare formunda bir odanın üzerine kurşun bir kubbe örtülürdü. İtalyan bir mimarın talimatları doğrultusunda yerli duvarcılar bu işte büyük bir istidat gösteriyorlardı. Halep civarındaki fellahların arı kovanı formundaki yapıları örneklik teşkil ediyorlardı.

Mevcut kusur ise kerpiç tuğlaların hazırlanmasına geç başlanması ve çoğunun henüz kurumamış olmasıydı. Tren ve binek atlarını alması beklenen daha uzun bir in hazırlandı ve bir kemerle kapatıldı. Daha yor olanı ise çalışanlar ile savaş tutsağı Hintlileri barındırmaktı. Barakalar bulunmuyordu. Mevcut çadırlar ise yeterli değildi. Göçebe bedevilerin büyük siyah çadır brandaların başvuruluyordu. Bu çadırlar keçi yününden yapıldığı için su geçirmemek gibi avantajı bulunmaktaydı. Çoğunlukla yaşlı ve askerlik yükümlüsü olmayan gençlerden oluşan çalışanlar uzak bir yerlerden alınıyorlardı. İaşenin temini de aynı şekilde kötü yerine getiriliyordu. Yapılan bir fırın tarafından ekmek ihtiyacı giderilmekteydi, bir kasap da ihtiyaç duyulan eti tedarik ediyordu. Acil olanı bile yerine getirmek çoğunlukla çok zor oluyordu. Aynı şekilde herhangi bir ısıtıcı materyal da bulunmuyordu. Fırın bozkırdaki otlarla yakılıyordu. Demiryolu hattındaki işlerde özel bir zorluk bulunmuyordu, genelde yerişleri. Köprü ve geçitler geçici olarak yapılıyordu. Büyük yarma ve yüksek setler söz konusu olduğunda etraftan dolaşılıyordu. Söz konusu olan demir yolunun biran evvel döşenmesiydi, ki bu sayede Kafkas ve Bağdat cephesindeki birliklerin ikmalî hızlı bir şekilde sağlanabilirdi. Yağmur vakti bozkır geçilmez oluyordu. Yağmur vakti kapıdaydı ve beraberinde büyük hayal kırıklıkları getiriyordu. Kuzey dağlarında kereste kesilerek arabayla getiriliyordu. Bizim korunmamız ve demiryolunun gözetimi için bir Türk piyade bölüğü yakınımıza konuşlandırılmıştı. Noelin hemen öncesinde yapılar neredeyse bitmişti. Taşınmak için hazırlanıyorduk. Noel günü yağmur başladı, fırtına koptu, çadırlar parçalandı, yollar harap, demiryolu sonu daha epey bir uzaklıktaydı. Yapılardaki bağlantılar aralıksız yağın yağmurdan dolayı yıkıldılar. İlk olarak ahırın tavanı çöktü. Şansa ki hayvanlar henüz içerisinde bulunmuyordu. Yapıdaki bazı bağlantılar ayakta kalabildi, böylece bazı bölümlerin üstü örtülü kalabildi. Bizim çadırımızda bulunmamız gerekiyordu. Demiryolu taşıma kabileleri gelmediler. Gıda eksikliği bulunmaktaydı. Çalışanlar çadırlarında ısınma olmaksızın, battaniyesiz, zemin üzerinde herhangi bir sıcak bakım olmaksızın geçiniyorlardı. Bu şekilde günler hatta haftalarca devam etti, ta ki bir veba salgını gelip de birçok kurban alana kadar. Bölüm hastanelerindeki yerli doktorlar çaresizdiler. Savaş tutsağı bir İngiliz doktor da aynı şekilde fikir sahibi değildi. Halep'ten alman başhekim tifüs ateşi teşhisinde bulundu. Hastaların sağlıklı olanlardan ayırt edilerek hususi olarak muhafaza edilmesi gerekiyordu. Zorluk üstüne zorluk. Bu şartlar altında özellikle savaş tutsağı Hintliler

ağır acılar yaşıyorlardı. Çoğu öldü. Fark edilir bir düzelme demiryolunun bulunduğumuz durak Arada'ya 01.03.1917 tarihinde, 1017. Km, varması ile görüldü. İhtiyaçlar giderilip, bakım gerçekleştirildi. Havaalar değişmeye başladı, baharla birlikte tüm bozkırda çiçekler açmaya başladı. Bu çorak topraklarda renkli bir halı döşenir gibi oldu. Çiçeklerin arasında tüm renkler içerisinde hâkim olan leylaktı.

Demiryolunda sürekli bir hareket vardı. Günde bir Halep'ten bir tren geliyor ve birçok yolcu getiriyordu. Cepheye gelip giden askerler yoğunluktaaydı. Yapılarımız oluklu sacdan yeni bir çatıya sahipti, kubbelerin yarısı yıkılmıştı. Nihayet çadırları terkedip kendimizi ev düzenine sokabildik. Hayat kendisini farklı bir yüzle göstermekteydi. Babulah adında Hintli bir hizmetçim vardı, yaşlı lakin güvenilir biriydi. Aynı şekilde bir Hintli olan aşçımız da mutfakta hayranlık uyandırıyordu. Yemek odamız da sanatçı yetenekleri olan bir meslektaşımız tarafından güzelce boyandı ve dekore edildi, hatta bir piyanomuz bile vardı, sadece bize değil oradaki tüm misafirlere güzel bir dinlenme imkânı sağlıyordu. Dağlardan kereste taşımacılığını desteklemek amacıyla demiryolu uzatıldı. Meslektaşlardan biri bu işin yönetimini aldı ve 8 km. uzunluğunda dağ eteklerine kadar yol uzatıldı. Yüzlerce yük taşıyan hayvan vasıtasıyla keresteler önce yolun olduğu yere kadar taşındı, ardından da istasyona getirildi. Burada testerelerin hareketi için bir lokomobil hazır edildi. Kömür eksikliğinden dolayı lokomotiflerin yakıtı olarak odun kullanıldı. Bir su istasyonu kuruldu, yüksek bir konteynır konuldu, uzak bir dereden su boru hattı ve pompalama sistemi ile buraya getirildi. Binek ve yük atlarının taze ot ihtiyacını gidermek için geniş bir alandaki arpa biçildi. Alan korkunç derecede verimliydi. Göçebe bedeviler sığır sürüleri, develeri, koyun ve keçileri ile bir otlaktan diğerine göç halindeydiler. Sıklıkla etrafta konaklanarak, süt, koyun peyniri ve diğer ürünlerini satmaktaydılar. Bizim çiftlik hayvanlarımız, inek, keçi, tavuk, hindi, mutfak ihtiyacımızın bir kısmını gideriyordu. Çalışanların ihtiyacını gidermede çok büyük zorluklarla karşılaşılıyordu. Savaş zamanıydı gıda eksikliği hissediliyordu, aynı şekilde kıyafet ihtiyacı da hissediliyordu. Hintliler için Amerika'dan kızıl haç vasıtasıyla yardımlar geliyordu. Aynı zor durum savaş halindeki Kafkas bölgesinden gelen işletmeciler ve aileleri için de sözkonusuydu.

Birçok kadın ve çocuk gıda yardımı alabilmek için çalışmak zorundaydılar. Patates bu insanlarca bilinmiyordu. Tadına alışmaları için uzun bir zaman geçmesi

gerekti. Etin özellikle inek eti ile diğer etlerin birlikte taşınması sözkonusu olduğunda Hintliler açlık grevine giriyorlardı. Sağ kalan Ermeniler bizden barınak ve koruma talebinde bulunuyorlardı. Özellikle el zanaatkârları işimize yarıyorlardı. Temiz ve çalışkan ermeni kadınları çamaşırlarla ilgileniyorlardı. Yağmur zamanından sonra nisan sonları sıcak hava dalgası hüküm sürmeye başladı. Ay boyunca termometre gün içerisinde gölgede 40-45 dereceyi gösteriyordu. Geceleri özellikle sabaha karşı çok serin oluyordu. Kırsağımın bir tay doğurması temmuzun aşırı sıcak bir günündeydi. Yeni doğan tay komşu yerleşim yerinden yardım için aldığım Arapları o derece cezpetti ki, sevinçten alkışlayıp onu kollarında taşıdılar. Maalesef hayvancık bir kaç gün sonra öldü.

Göçerler askerlik ile yükümlü değillerdi ancak onların hizmet işlerinde kullanılması istendi. Bunun için pek gönüllü olmadıklarından Türk askeri tarafından zorla toplatılıyorlardı. Hayatları boyunca iş yapmamış olan bu çöl çocukları her defasında iki elinden bağlı halde yaklaşıyorlardı. Askeri gözetim altında yapacakları işlerin başına getiriliyorlardı. Ne kazma ne kürek tanyıyorlardı, bu sebeple de pek beceremiyorlardı. Gerekli kavrama hareketlerini öğrendikten sonra büyük bir cesaretle işe koyuldular. Kısa süre sonra elleri nasır tuttu, ancak iş günü uzundu daha. Şarkılar ve teşvik eden naralar kayboldu kısa sürede. Özellikle Kiplorlardan etkilenmişlerdi. Rayda hareket halinde olup sonra da boşalttırdıklarında kırıntı kırdılar. Bir kaç gün sonrasında karanlık çöktüğünde biz akşam yemeğindeyken kampta bir gürültü koptu bir izdiham yaşandı, silah sesleri duyuldu, göçerlere denk gelmişti. Bir tanesi feci yaralanmıştı. Diğerleri ortadan kayboldular. Onlar bir daha görülmediler ve bir daha da göçerlerden kimse getirilmedi.

Çalışmalar Nusaybin'e doğru devam etti. Komşu bölüm Derbeziye'den, (1038. km.) Mardin'e doğru 24 km. uzunluğunda tali bir demiryolu yapıldı. Şehir dağda 950 m. yükseklikteydi, demiryolu ancak birçok keskin virajlı dar kıvrımlı bir demiryolu olarak yapılabilirdi. Bu bağlantı Diyarbakır'daki Arghana/Ergani madenindeki bakır madenlerinden getirilen bakır külçelerin taşınması için önemliydi. Her bir bakır külçenin bir ton kadar ağırlığı mevcuttu.

1916 sonbaharında Halep'teki bir küçük deneyimimi de burada dile getirmem gerekiyor. Bir sabah gazinoya geldiğimde, 3 nolu salonda uzun elbiseleri ve türbanları ile saygın üç bedevinin alman yetkililer ile bir görüşme halindeydi. Bedevilerden biri çok akıcı bir almanca konuşuyordu. Kulaklarıma inanamıyordum. Kahvaltı esnasında sormam üzerine onun Karl Neufeld olduğu söylendi ve adını daha önce duyup duymadığım soruldu. Onlarca sene Mısırda yaşamış, bir İngiliz karşıtı olan Mehdi'nin 12 sene esiri olarak kalmış. İslama geçmiş ve görüntü itibariyle de tam bir bedevi görünümündeydi. O ve diğer bedevi prensleri Alman komuta kademesi ile temas halindeydiler ve görevleri de inançlıları kutsal savaş için harekete geçirmektir. Ancak bu gerçekleşmedi. Bu savaştaki büyük karşı oyuncu İngiliz Thomas Lawrence senelerce yaptığı ajitasyon ile Araplar ve bedevileri Türkler ve müttefiklerine karşı isyan ettirmiş ve bu şekilde İngilizlerin galibiyetine yardımcı olmuştu.

Halep'teki bir ziyaretimde Türk Hükümetinin inşa bölümü tarafından bana 'Eisernen Halbmond' (Demir Hilal) ödülü verildi.

Gazino'da daha önceki bir seyahatte yoldaşlık yaptığım Macar görevli Dr. Illis Kaldor'u selamlama imkânı buldum.

Nusaybinde yeni bir inşa bölümü açıldı. Hattın Musul'a doğru devam ettirilmesi gerekiyordu. Bölümden iki meslektaş oraya doğru yol aldılar.

Bu vakitte savaştaki karşıtlarımızdan olan Millih bedevilerine karşı bir seferde olan Bağdat'ın kuzey bölgesinden Scharmar bedevileri geldi. Develer üzerindeki savaşçılar resmedilmeye değer bir görüntü arz ediyorlardı. Ülkedeki askeri güçlerin savaşı onları en ufak bir şekilde endişelendirmiyordu. bir grubun liderleri bizleri ziyaret etti. Genelde yaşlı kimseler, tabancalarla ve eğri kılıçlar silahlanmış. Peygamber Muhammed zamanından kalma bir görüntüdediler. Sessiz, hemen hemen hiç konuşmanın olmadığı ve mütercimim sürüklemesinde kahve ve sigara eşliğinde geçen bir sohbet. Yanımızda konuk olan bulunan ve senelerce Ninova ve Babil'deki kazıları yöneten bir arkeolog, çöl oğullarının sessizliklerinde bir dili kullandıklarını ve bunu gören her yabancı için sadece anlaşılmaz değil aynı zamanda da o derece şaşırtıcı olduğunu ifade etti. Bu davetsiz misafirlerin ayrılmasından sonra gidiş yolundaki çeşitli çadırların da beraber gitmiş olduğunu fark ettik. Yaz sonu daha sosyal geçti, herşey daha bir

normalleşti. Gelecek olan yağmur vakti için daha iyi hazırlık yapıldı. Günlük gelen tren sayesinde seyahat halindekiiler çoğunlukla askerler vesilesi ile dış dünya ile bağlantı kurabiliyorduk. İklimi karasal, mayıstan aralığa kadar kurak, kuru bir sıcak, görece sağlıklı. Sıtma gibi hastalıklar bir kısmı hasta olan bir çok insanın kümelenmesinden dolayı yayılmakta. En sık dokunmuş cibinliğin bile engel olamadığı minik bir sineğin sebep olduğu ‘üç günlük ateş’ hastalığı en başta gelenlerinden. Ateş üç gün devam ettiğinden bu isimle anılmaktaydı. Sonrasında yorgun hissediliyordu. Draisine sayesinde tren yolunun her iki tarafına doğru da yol alabiliyorduk. Bu fırsat mutfakta da çeşitliliğe imkân sağlıyordu. Gün ışımadan evvel Fırat ve Habur’un bir koluna doğru yaklaşık 20 km mesafede balık yakalamak için yol alıyorduk. Suda patlatılan patlayıcılar sayesinde epeyce ganimet elde ediliyordu. Bu hususta herkes mutluydu özellikle de Hintliler. Aşçımız harika balık yemekleri yapmaktan iyi anlıyordu. Rees-el-Ain istasyonuna bir kaç km uzaklıkta bedevilerin yeri olan Tell-Halap bulunmaktaydı. 1914 yılından evvel burada alman Baron von Oppenheim önderliğinde kazılar gerçekleştirilmişti,

Burada bulunmuş ve meşhur olan en eski Aramice yazıt i.ö. 9. Yüzyıla aittir. Heykellerden bir kısmı birinci dünya savaşından sonraki yıllarda Berlin Brandenburg Charlottenburg, Helmholzstrasse’de sergilendi. Fırat ve Dicle arasındaki bu sonsuz bozkırlarda bir zamanlar büyük bir kültür ve medeniyet olduğuna dair herhangi bir emare yok. Demiryolu inşası ile bölge açık hale geldi. Sulama kompleksleri ile muhteşem tarım arazisine dönüşerek tüm orta doğunun tahıl ambarı olabilecek ve iskâna tekrar açılacak bir görüntü arz ediyor.

Sadece Halep ve Bağdat’ta rastlanan bir hastalıktan da bahsetmek gerekiyor. Söz konusu olan hastalık genelde yüzde olan ve bir böcek ısırığı nedeniyle oluşan Halep ve Bağdat şişliği hastalığıdır. Uzun süreli bir deri yanması oluşuyor, iyileşmesinde yine yanık yarasının geriye bıraktığı iz gibi bir iz kalıyor geriye.

Güzergâh boyunca tüm çalışmalar sona eriyor. Yağmur zamanı kapıda. Noel kutlaması için Halep’ten bir çam ağacı elde ettik. Tatil günlerini beraber geçirdik. En nihayetinde bölümümüz dağıldı. Bölüm mühendisi Halep’e geri döndü. Ben de ekibimle beraber 995.km’de I. Bölüme dâhil oldum. Yine Arada’da oturmaya devam ettim. Artık daha sık I.Bölümde bulunuyordum. Bir yunanlı olan Bölüm mühendisi ailesi ile beraber

hepsi almanca konuşuyor olduğu gibi mahalli tüm dilleri de konuşabilmekteydiler. Tam anlamıyla beynelmilel bir topluluk sözkonusuydu, meslektaşlardan biri Avusturyalı, biri İtalyan, doktor bir Arap, büroda akdenizli ve ermeni, yine savaş tutsağı Hintli doktorlar. Bazı sohbet akşamlarında beraber kalıyorduk. Savaştan direk olarak etkilenmiş değildik. Memleketlerden gelen haberler gün geçtikçe iç karartıcı hale geliyordu. Her şeyden evvel gıda eksikliği hissediliyordu. En nihayetinde varmayan postaya verdiğimiz paketlerle durumu iyileştirme gayretindeydik.

Çalışanların bakımında hep zorluklarla karşılaşılıyordu. Sıklıkla gelen tüm vagonlarda un yerine sınırlı olarak verilen incir, hurma, kuru üzüm, kuş üzümü, mısır ve darı bulunuyordu. Yine kıyafet eksikliği görülüyordu. Vagonların bir kısmında Almanya'dan eski üniformalar dağıtılmak üzere geliyordu. Yerliler maskeli balodan çıkmışçasına çeşitli renkli üniformalar içerisindeydiler. Bedevilerden sadece madeni para karşılığı gıda alınabiliyordu. Kağıt para madeni paraya oranla beşte bir oranında bir kur değerindeydi ve yine haftadan haftaya düşüyordu. Doğuya doğru gidildikçe kâğıt paranın kuru daha da düşüyordu. İnşa bölümü yetkilileri bedevilerle deve pazarlığı yapıyorlardı. Toros dağlarında taşımada kullanılmak üzere 100 kadar devenin pazarlığı sözkonusuydu. Bedeviler sadece altın para karşılığı develeri vermeye razı oldular. Nesiller boyu kuzey Afrikadan kaçırılarak köle edilen ve bedevilerin yanında yaşayan zenciler tarafından günler süren bir yoldan getirildi develer. Bu küçük siyah çocuklar ile develer birleşmiş gibiydiler. Hayvanlar her türlü sese itaat ediyorlardı. Sadece bize itaat etmek istemiyorlardı. Bizim işimiz yük vagonlarını yüklemektir. Gün boyunca en tecrübelilerimiz zahmetini çektiler.

Binek ve yük atlarımız, katırlarımız için önceki seneye göre daha büyük bir alanı biçtik. Tüm gün ve gece hayvanlar yeşil otun tadını çıkardı. Bir aydan fazla süre boyunca sadece saman ve arpa karışımı olan bir kuru beslenmeden sonra bir iyileşme sanatoryumu gibiydi hayvanlar için. Ay ışığının aydınlığında kırktan fazla hayvan arasından ve o derece sıkı gözetim altında bir gece atım bedevilerce çalındı. Çerkezler, askerler ve jandarma tarafından anında takip başlamasına karşın herhangi bir ize rastlanmadı. Tüm çetenin bir yerde saklandığı kesindi. At bir yarış atı olarak biliniyordu ve böyle bir atın değeri bedeviler için bir silah yahut bir kadından daha değerliydi.

Kısa bir süre sonra uzakta yer alan bir yerleşim yerinden bir şeyh beni ziyaret etti. Saman ve arpa getiriyordu ve sözü çalıntı ata getirdi. Mütercim vasıtasıyla ona atın tam olarak nerede olduğunu bildiğini ifade ettim. Bunun üzerine Allah ve Muhammed adına yemin ederek bilmediğini ifade etti. Bu benim için duygusal bir kayıp demektir.

Yine bir başka deneyimim çadır kampı gezintisi esnasında oldu: baş çavuşumuz beni yanına çağırdı. Ailesi ile tek odalık küçük bir barakada kalıyordu. Orada sansar yahut kokarcaya benzer iki küçük hayvancık sürünüyordu. Sorularımı Arapça cevapladı ancak ben anlayamadım. Bunun üzerine yardımına mütercimim koştum: bunların bozkırda bulunan yavrukurtlar olduğunu ifade etti. Bunun üzerine benim sorum onların nasıl beslenebileceği oldu. Yaşlı bir Kürt kadın çağrıldı, o hayvanlardan her birini birer göğsüme gelecek şekilde emzirme pozisyonunda önüme koydu. Ertesi gün bunu bölümde anlattığımda ilkin kimse inanmak istemedi. Şef mühendis derhal gelip bir kayıt alma teklifinde bulundu. Maalesef gelişim iki gün gecikti ve o ana kadar hayvanlar ölmüştü. Bozkırda çok sayıda kurt, bunun dışında çakallar, az sayıda sırtlan ve antiloplar mevcuttu. Vahşi domuzlar senenin soğuk vakitlerinde dağdan gelirdi. Bir meslektaş Resuleyn tarafından bazı hayvanı güzergâha getirdi, mutfağımız için her zaman memnuniyet duyduğumuz bir değişiklik.

Bölüm mühendisi bir kaç aylığına ailesi ile beraber tatile gitti. Onun konumu için bana yetki verildi. Ekibim ve hayvanat bahçem ile taşınmam nerdeyse bir yük trenine ihtiyaç hissediyordu. Personelimi hizmetçimi, aşçımı vs. de yanıma aldım. Derbeziye'deki 3. Bölüme eklemelendik. Oraya olan mesafe 45 km.'ydi. Esas vazifem Djürdjip köprüsündeki kalan duvar çalışmasını nihayete erdirmektir, böylece montaja başlanabilecekti. Köprü şantiyesinin etrafını geçici olarak kurulmuş olan tahta köprü ile dolanmak tam bir tehlike kaynağıydı. Burada bazı istenmeyen kazalar da vuku buldu.

Çok sayıdaki çalışanın gıda ve kıyafet ihtiyacının tedarikinde yine her zamanki gibi büyük zorluklar mevcuttu^{*}. Büyük sayıda madeni paralarla bedevilerden alım onayı

* 1917 inşaat planına göre

I. Şube'de	4100 işçi çalışmaktaydı
II. Şube'de	500 "
III. Şube'de	600 "
IV. Şube'de	200 "
Toplam'da	5400 işçi

gerçekleştirildi. İleriki zamanda oluşacak olan ihtiyaçların temini için büyük gayret sarf ediliyordu. Resuleyn'den Nusaybin'e kadar olan tüm güzergâh yeni kurulmuş olan inşa bölümünün emrine verilmişti. Bu değişiklik yeni kurumları da beraberinde getirdi. Bu zamanda hizmetçim Babbula öldü. 18 ay boyunca bana iyi hizmette bulundu. Cephelerden de rahatsızlık verici haberler geliyordu. Filistin cephesinde İngilizler oradaki bedevi kabilelerinin desteği ile sıkıştırıyorlardı. Fark edilir düzeyde bir rahatsızlık ve sinirlilik görülüyordu. Küçük ve büyük kazalar oluyordu. Doğum günüm olan 26 Temmuz'da Halep'ten gelen tren hareket halindeydi. İstasyona varmasından hemen önce lokomotif bir çalışana çarptı ve feci şekilde parçaladı. Bir kaç gün sonrasında iş treni raydan çıktı, ölü ve ağır yaralı vardı. Ardından Derbeziye 'deki 3. Bölüm mühendisine destek için benim tayinim çıktı. Yeniden büyük bir taşınma. Konut koşulları burada pek uygun değildi. Büro işleri haricinde Mardin'e kadar ki demiryolunu birlikte gözetim görevimden dolayı çoğu zaman yollardaydım. Büyük gıda stokları yapıldı. Tatilciler memleketten rahatsızlık verici haberler getiriyordu. Kafkas cephesinden Türk firariler Mardin'in kuzeyindeki dağlarda toplanıyorlardı. Takip edilip yakalanarak, genelde aç halde, sefil bir şekilde bir araya getirilerek gönderiliyorlardı. Bunlardan çoğu yolda kaldı. Sonra İngilizlerin Halep'e doğru yol aldıkları haberi geldi. Cephe geri alınıyordu.

Ekimin ilk günlerinde gelen emirle kadın ve çocuklardan oluşan tüm aile bireylerinin kapalı bir vagona taşınacağı bildirildi. 15 Ekim'de telgraf ile geri çağrıldığım esnada Mardin tarafında kereste kesilen bölgeye doğru yoldaydım. İnşaat idaresinden gelen pusulada ertesi gün hattı terk etmemiz gerektiği bildiriyordu. Gece boyu bütün eşyalar toplandı, ertesi günün öğlenden sonrası için bir yük vagonu transport için hazır hale getirildi, nevaleler hazırlandı, trende yatma süngerleri ve battaniyeler koymak ve uyumak için bir ara bölme oluşturuldu. Nusaybin'den gelen trende büyük bir vagon bizimkisi gibi yüklenmişti. 16. Ekim günün bilinmeyene doğru yolculuk başladı. Bağdat cephesinden gelen İngilizler sadece iki günlük yürüme mesafesindeydiler. Yolda istasyonlarda birçok iş arkadaşı daha bize katıldı. Halep'e vardığımızda her şey karmakarışıktı. Bizim vagon bekleme peronuna alındı, çünkü ilk önce askerler taşınacaktı. İki günlük bir beklemeden sonra tekrar yola koyulduk.

...

Yavaş yavaş son durak olan Haydarpaşa garına yaklaşıyorduk. Hyadarpaşa'ya 22 Kasım günü yağmurlu bir gece yarısında vardık. Fransız askerler peronlarda gözetleme yapıyor ve trafiği kontrol ediyorlardı. Sonunda varmıştık, ama şimdi ne olacak? O geceyi vagonda geçirdik. Tam 5 hafta bize yatma v oturma yeri olmuştu.

.....

... Alman Konsolosluğu'ndan 31 Aralık tarihine kadar Türkiye'yi terk etmemiz gerektiği bize bildirildi. ... Haliçte bir zamanlar alman Güney Amerika hattına ait olan ve savaş sırasında Karadeniz'de asker transport için kullanılmış büyük bir gemi demirlemişti. Bu gemi Almanları transport etmek için hazırlanıyordu. Alman deniz kuvvetlerinden bir komando bununla ilgileniyordu. Gemi terk edilmiş bir durumda olduğundan, dört buhar kazanından sadece biri çalışıyordu, hareket zamanı belli değildi ve gizleniyordu. Ta ki bir arkadaş günün birinde bir bilet almak için İsveç konsolosluğuna gitmemi bana tavsiye edene kadar. Savaş öncesi dönemde tanıştığım bir arkadaşla oraya gittim. Burada birçok tanıdıkla karşılaştık. Israrlarımız neticesinde izin koparabildik. Ardından derhal limana gittik ve bir sandalcı bizi gemiye kadar götürdü. Gemiye varınca yolcular listesine kaydedildik. Hayret ettiğimiz şey geminin neredeyse dolmuş olmasıydı. Tavan arasında iki katlı ranzalar yerleştirilmişti, bu odada neredeyse 200 kişi kalacaktı. Kadın ve çocuklar geminin ön tarafındaydılar. Gemide 800 yolcu bulunmaktaydı, bunların arasında büyükelçilik ve konsolosluk personeli, profesörler ve öğretmenler de vardı.

Yolculuğun son günlerinde bakım çok zayıftı. Bu sebepten ötürü büyükelçilik personelinden biri mutfak yönetimiyle kavga etti. Bunun üzerine Bağdat demiryolları şirketinin yüksek dereceden bir memuru olan Meissner Paşa yönetimi devraldı.

.....

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar

Sıra	ADI / Unvan	MESLEĞİ	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
1	ABBEG-ARTHET, H.	Bankacı	Bağdat Demiryolları Denetleme Kurulu Üyesi	1903		İsviçre	Bank für Orientalische Eisenbahnen	Demiryolu İdari	Kornrumpf
2	ARNOUX, G. Comte d'	Duyun-u Umumiye Başkanı	Osmanlı Bankası Genel Müdürü	1903	İstanbul	Fransa	Anadolu Demiryolu Hattında Temsilci Bağdat Demiryolu Denetleme Kurulu Üyesi - 1903	Demiryolu İdari	Kornrumpf
3	AUBOYNEAU, Gaston	Osmanlı Bankası Müdürü	Duyunu-u Umumiye Temsilcisi 1892	1903		Fransa	Bağdat Demiryolu Şirketi Kurucularından - 1903	Demiryolu İdari	Kornrumpf
4	BATTEN, George Henry Maxwell		Anadolu Demiryolu	1899		Britanya	1899 yılına kadar Anadolu Demiryolu Şirketi İdare Kurulu Üyesi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
5	BAUER, Moritz		Bağdat Demiryolları Denetleme Kurulu Üyesi	1903	İstanbul	Almanya	Wiener Vereinsbank Ve Bank Für Orientalische Eisenbahn Temsilcisi A. KAULLA İle Birlikte 1894 Yılında Demiryolları Demiryolu Tahvilleri Görüşmelerine Katıldı.	Demiryolu İdari	Kornrumpf
6	BIEDERMANN, de		İzmir - Aydın Demiryolu İdare Hayeti Üyesi			Almanya	G. Siemens'in Arkadaşı	Demiryolu İdari	Kornrumpf
7	BOLTON, H. H.		Suriye - Osmanlı Demiryolu Şirketi İdare Üyesi			Britanya		Demiryolu İdari	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
8	BOSDARI		Anadolu Demiryolu Denetleme Kurulu Üyesi			İtalya		Demiryolu İdari	Kornrumpf
9	BRAUNFELS, Otto	Diplomat	Bağdat Demiryolu Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi			Almanya	J.S.H. Stern Firması ve Ph. Holzman Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf
10	CAILLARD, Sir Wincent	Diplomat	Anadolu Demiryolu Yönetim Kurulu Üyesi	1883 - 93	İstanbul	Britanya	1883 -98 arası Duyunu-u Umumiye Temsilcisi Osmanlı Bankası İdare Heyeti Üyesi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
11	CASSEL, Sir Ernest	Finans Spekülatörü				Britanya	Bağdat Demiryolları Planlama Görüşmelerinde Taraf	Demiryolu İdari	Kornrumpf
12	CHENUT, L.		Bağdat Demiryolları Denetleme Kurulu Üyesi	1903		Fransa		Demiryolu İdari	Kornrumpf
13	COCH, Georg Theodor	Milli İktisatçı / Toptancı Tüccar		1888			1888, Fırat Demiryolu Şirketi Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf
14	COLLAS						"Sté. des Pares" müdürü / 1890 Yaffa Kudüs Hattı yöneticiliği / Alt ve Seefelder ile Birlikte İzmit - Ankara Hattı İmtiyazı için Uğraştı.	Demiryolu İdari	Kornrumpf
15	ESTERLO, Carlo		Bağdat Demiryolu Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi	1903		İtalya	Milan Elektrik Şirketi Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf

Ek2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
16	GESCHER		Bağdat Demiryolu İdare Heyeti Kurulu				1883-90 Duyun-U Umumiye Almanya Temsilcisi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
17	GÜNTHER, Franz		Anadolu Demiryolu Şirketi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	1911 - 1926				Demiryolu İdari	Pohl, s.92
18	GWINNER, Arthur von	Banker	Anadolu / Bağdat Demiryolu Yönetim Kurulu Başkanı Haydarpaşa Liman Şirketi Yönetim Kurulu Üyesi		İstanbul	Alman	1894 -1919 Deutsche Bank Yönetim Kurulu Üyesi Bağdat Hattı nihai sözleşmesini imzaladı, Bağdat demiryolu Yönetim Kurulu Başkanı	Demiryolu İdari	Kornrumpf
19	HELFFERICH, Karl Theodor	Banker ve Siyaset Adamı	1906 Bağdat Demiryolu Şirketi Genel Müdürü	1906 - 1908		Almanya	Huguenin'in Halefi olarak A.D.Ş. Gen Mdr 1908 Deutsche Bank Gnl Müd. Duyun-u Umumiye'de Almanya Temsilcisi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
20	HOENE Efendi		1903 Bağdat Demiryolu Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi				Osmanlı Postane Nezaretinde Çalıştı.	Demiryolu İdari	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
21	HUGUENIN-VUILLEMIN Paşa, Jules Edouard	Genel Müdür	Anadolu ve Bağdat Demiryolu Şirketi Genel Müdürü Haydarpaşa Liman Şirketi Yönetim Kurulu Üyesi	1879 - ?	İstanbul	İsviçre	Haydarpaşa - İzmit Hattı Ankara Hattı İmtiyaz Sahibi / Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü, Bağdat Demiryolu Şirketi Kurucularından	Demiryolu İdari	Kornrumpf
22	KAULA, Alfred v.	Banker	Württembergische Vereinsbank Müdürü			Almanya	Pressel Aracılığıyla Siemens'i Anadolu Demiryolu İnşa İşine İkna Etti.	Demiryolu İdari	Kornrumpf
23	LAW, Sir Edward Fitzgerald	Subay	Anadolu Demiryolu Şirketi Yönetim Kurulu Üyesi	1897 - 1902?		Britanya	Britanya, Belçika ve Hollanda Duyun-u Umumiye Temsilcisi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
24	NAVILLE, P	Banker	Bağdat Demiryolu Denetleme Kurulu Üyesi	1903		Fransa	Osmanlı Bankası Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf
25	NEUFLIZE, Baron de	Banker	Bağdat Demiryolu Denetleme Kurulu Üyesi	1903		Fransa	Osmanlı Bankası Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf
26	PILLING, J. Robert	Londra Finans Grubu Şefi	Osmanlı Suriye Demiryolu Şirketi Genel Müdür ve Başkanı				Hayfa - Şam Demiryolu İmtiyazı, 1895 Yılına Kadar HILLS'in Halefi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
27	PURSER, E.		Osmanlı Demiryolları Genel Menajeri	1888				Demiryolu İdari	Kornrumpf
28	SCHRADER, K.		Haydarpaşa Liman Şirketi Yönetim Kurulu Üyesi		İstanbul			Demiryolu İdari	

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
29	SCHRADER, Karl	Milletvekili	Bağdat Demiryolları Denetleme Kurulu Üyesi	1903		Almanya	1983 Yılından İtibaren Deutsche Bank'ta Çalıştı.	Demiryolu İdari	Kornrumpf
30	SIEMENS, Johann George von,	Banker	Anadolu Demiryolu İdare Kurulu Başkanı	1888 - 1901	İstanbul	Almanya	Deutsche Bank Genel Müdürü 04.10.1888 İzmir- Ankara Hattı İmtiyazı Sahibi 24.12.1898 Bağdat Demiryolu Hattı İmtiyazı Sahibi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
31	STEINHAL, M.	Bankacı	Bağdat Demir. Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi	1893		Almanya	Deutsche Bank Müdürü	Demiryolu İdari	Kornrumpf
32	VERNES, A.	Osmanlı Bankası Müdürü	Bağdat Demiryolları Şirketi Başkan Yardımcısı		İstanbul	Fransa	1903, Bağdat Demiryolları Şirketi Başkan Yardımcısı 1906, Bağdat Demiryolları Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi	Demiryolu İdari	Kornrumpf
33	WHITWORT, G. H.		Osmanlı Suriye Demiryolu Şirketi İdarecisi	1893	İstanbul - Londra	Britanya		Demiryolu İdari	Kornrumpf
34	ZANDER, Dr. Kurt		Anadolu Demiryolu Genel Müdürü Haydarpaşa Liman Şirketi Yönetim Kurulu	1897 - 1903?	İstanbul	Almanya	1903 Yılında Kurulan Demiryolu Şirketinin Genel Müdürlüğünü Yaptı.	Demiryolu İdari	Kornrumpf
35	Albrecht	Mühendis	Bağdat Hattı Şube Mühendisi					Demiryolu	
36	ALLEN	Mühendis	Demiryolu İnşaatı Mühendisi			Britanya	Hayfa - Şam Hattı İnşaatında Mühendis Olarak Çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf
37	ALTER, Albert	Mühendis	Bağdat Hattı İnşaatı			Fransa	Julius Berger Konsorsiyumunda	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
38	ARNOLD, Georg	Mühendis	Bağdat Hattı 17. Şube Şef Mühendis	1911		Almanya	1912 Yılında Meydana Gelen Bir Kazada Öldü.	Demiryolu	Heigle 52
39	AUBLÉ, Emile	Mühendis	Bağdat Hattı IV. Kısım Şube Mühendisi		Bağdat	Fransa		Demiryolu	
40	AUGIER, P.	İş Adamı / İşletme Sahibi	Haydarpaşa Liman İnşaatı		İstanbul			Demiryolu	
41	AULER, Karl Paşa	Subay, Mühendis Kolordu	Hicaz Demiryolu	1901 - 1908		Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
42	AXT, Konstantin		Şube Şefi, Bilecik Bağdat Hattı 20. Şubede çalıştı.		Bilecik	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
43	AXT, Otto	Tekniker	Bağdat Hattı II. Kısım Teknikerliği		Adana			Demiryolu	Heigle 76
44	BACKHAUS	Mühendis	Anadolu Demiryolu Şirketi Vilayet Mühendisi	1900 civarı	Eskişehir	Almanya		Demiryolu	Yavuz 227
45	BAEHR	Mühendis	Bağdat Hattı Köprü Bölümü Şefi			Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
46	BAUDOUY, René	Stambol Gazetesi Redaktörü	Dedeoğaç - Selanik Hattı İnşası			Fransa	Fener Topluluğu (Leuchtfeuer Gesellschaft) Üyesi VİTALİ'yle Dedeoğaç Selanik Hattını İnşa Etti. 1898 Yılı Olayları İçin Osmanlı'dan Tazminat Talebinde Bulundu.	Demiryolu	Kornrumpf
47	BAUER, Wilhem	Tüccar	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 266

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
48	BECK	Muhasip	Bağdat Hattı/ Muhasebe Bölümü Şefi			Almanya		Demiryolu	Yavuz 227
49	BECK, F. X.	Mühendis Yüksek Mühendis	Bağdat Hattı Toroslarda Tünel İnşaatında Çalıştı.	1911 - 1918	Ereğli			Demiryolu	
50	BEHNİNG		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
51	BEİLHARZ, Christian Jun.	Duvarcı Ustası	Hicaz Demiryolları İnşaatında Çalıştı.	1905	Hayfa	Almanya	Hayfa'da Duvarcı Ustalığı, Pross Otel (Hayfa), Hastane (Tiberias Teberiyeye), 1898 Baraj (Hayfa), 1905 Bina (Şam), 1910 Tuğla ve Kiremit Fabrikası Yapımında Görev Aldı.	Demiryolu	Kornrumpf
52	BETY	Mühendis	Hicaz Hattı /Hayfa - Der'a Kısım Mühendisi	1895 - 99		Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
53	BISCHOF	Mimar	1915'e kadar P.H. Şirketinin Osmanlı'daki İnşaat İşlerini Yönetti	? - 1915				Demiryolu	
54	BİLS	Mühendis	Anadolu Demiryolu /Tamirhane -Atölye Şefi		Konya	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
55	BONGIOVANNI, Maxime	Mühendis	Anadolu Demiryolu ve Hicaz Demiryolu Mühendisi			Fransa	Hicaz Demiryolu Anadolu Demiryolu Konya Ovası Sulama Projesi	Demiryolu	Kornrumpf
56	BOSSERT		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
57	BOX, Alfred	Mühendis	Hicaz Hattı / Hayfa - Der'a Hattı Mühendisi			Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
58	BRAND, Friedrich	Tekniker Kanalizasyon ve Yer altı İnşaat Teknikeri	Bağdat Hattı Yangın Teknisyeni, Adana 1910-1913	1910 - 1918	Adana Halep	Almanya	Bağdat Hattı III. Kısım İnşaat Sorumlusu Halep 1913-14 Bağdat Hattı, Toros Kısım Depo Memuru 1914-1918	Demiryolu	
59	BRETTREICH, von	Dok tor	Konya Ovası Sulama Projesi	1912	Konya			Demiryolu	
60	BRUNNER, Max	İnşaat Mühendisi	Bağdat Hattı Mühendisi	1911 - 1914		İsviçre	1911 - 1914 Arası I. Dünya Savaşına Kadar Bağdat Hattında Çalıştı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.71/72 (1918) S. 177
61	BUHL		Bağdat Hattı II. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
62	COCATRİX	Mühendis	Anadolu Demiryolları				Anadolu Demiryolları İnşaatında Mühendis Olarak Çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf
63	COMMINOS		Anadolu Demiryolları Temsilcisi		İznik			Demiryolu	Kornrumpf
64	COTTARD, Ch.	Mühendis	İzmir - Kasaba Demiryolu Şirketi Üyesi		Beyrut	Fransa	1898 Beyrut/Trablusşam - Basra Körfezi Hattı İçin Girişimlerde Bulundu.	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam))

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
65	CUNO, Hellmuth	Mimar	P.H. İstanbul Bürosu / Yüksek Mimar	1905 - 1915	İstanbul	Almanya	1905 - 1914 İstanbul P. H. İnşaat Bürosu İdarecisi Haydarpaşa Gar Binası Projelendirme ve İnşaat İdaresi	Demiryolu	Kornrumpf
66	DANCKELMAN, Frh. von					Almanya	Güzergâh Belirleme, Hesaplama Ve Yükselti Ölçümlerinde Danışmanlık Yaptı.	Demiryolu	Kornrumpf
67	DENICKE, August	Mimar	Bağdat Hattı	1899 - 1903	Eskişehir		Anadolu Demiryolları, Eskişehir'de Başmühendis	Demiryolu	Kornrumpf
68	DIECKMANN, Peter	Demiryolu Mühendisi	Hicaz Demiryolu Müdürü	1911-18		Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
69	DUERKOP		Bağdat Hattı I. Kısım İnşaatı İdarecisi		Belemedik			Demiryolu	
70	EBERTH		Bağdat Hattı III. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
71	ENSSLIN		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
72	EPERIN	Mühendis	Demiryolu Mühendisi		Sarıköy		Eşyle Birlikte Sarıköy'de Meskûn	Demiryolu	Kornrumpf
73	FLEIG, Arthur	Tüccar	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 266

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
74	FOELLNER, H.	Mühendis	Bağdat Hattı Yapı ve İşletme Müfettişi 1911 Meissner Paşanın Resmi Halefi Bağdat Hattı II. Kısım İnşaat Sorumlusu	1911	Adana Halep			Demiryolu	Heigle, 74
75	FOLTZ, Ludwig	İnşaat Mühendisi	Konya Ovası Sulama Projesi Bağdat Hattı Toros Kısım İnşaat sorumlusu	1912 - 1917	Konya Adana	Almanya	1912-1913 Konya Ovası Sulama Projesi İnşaatı 1916 Bağdat Hattı Toros Kısım İnşaat Sorumlusu 1917 Aynı İşleri Mezopotamya'da da üstlendi.	Demiryolu	Yavuz, 221
76	FREUDİNGER		Anadolu Demiryolları Ambar Şefi		İzmit	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
77	FÜRET	Mühendis	Anadolu Demiryolu Hattı	1890	Ankara		OSSET'in Yardımcısı	Demiryolu	Kornrumpf
78	GAEDERTZ, Alfred	Mühendis / Yüksek Mühendis	Selanik - Manastır ve Selanik - Dedeoğaç Hatları 1880 Anadolu Demiryolu Şirketi	1880 - 1888?	İstanbul	Britanya	1880'de Baron Hirsch'ın Maiyetinde Şark Demiryollarında Çalışmaya Başladı. 1888 'De Anadolu Demiryolu Şirketinde Çalışmaya Başladı.	Demiryolu	Mehmet Yavuz, Sayfa: 221, 228(foto)

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
79	GALEWSKI, Hermann	Mühendis / Mimar Bilirkişi	Anadolu Demiryolu Makine ve Atölye Dairesi Baş Mühendisi Bağdat Hattı İşletme Müdürü	1904			Makine Mühendisliği Alanında Uzman Kişi Baurat, Regierungsbaumeister. Meissner Paşanın Maiyetinde Hicaz Demiryollarında Çalıştı.	Demiryolu	Yavuz, 221
80	GALITZER		Ambar Şefi		Afyon	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
81	GAUDIN, Paul	Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme Müdürü	1901-?			1901 İzmir - Kasaba Hattı Müdürü 1904-1905 Afrodiasias'ta Kazı, Daha Sonra Hicaz Demiryollarına Geçmiştir.	Demiryolu	Kornrumpf
82	GERHARD, Ludwig	Mimar	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 266
83	GERHARDT	Bilirkişi Mimar	Konya Ovası Sulama Projesi		Konya			Demiryolu	Heigle, 62
84	GERSON, F. von		Demiryolu ve Transport Uzmanı	?	Anadolu			Demiryolu	Kornrumpf
85	HABISCH	Mimar	Eskişehir - Konya Hattı	1896	Konya (Ilgın)	Almanya	Bağdat Demiryolu Projesi İnceleme Komisyonu Üyesi	Demiryolu	Yavuz, 222
86	HAFNER, Fritz	Mühendis	Anadolu Demiryolu	1900	Eskişehir			Demiryolu	Kornrumpf
87	HAGENBECK	Yapı ve İşletme Denetçisi	Anadolu Demiryolu İdari Kısım	1897 - 1899,		Almanya		Demiryolu	Yavuz, 222
88	HAGENBECK	Şef Mühendis	Anadolu Demiryolu	1899				Demiryolu	Kornrumpf
89	HAMM, Gottfried	Mimar	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
90	HASENFRATZ		Bağdat Demiryolu Şirketi İdarecisi / Müdür			Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
91	HAZLAIRE	Mühendis	Anadolu Demiryolu	1889	Sapanca	Almanya	Anadolu Demiryolları Şirketi Bölüm Mühendisi	Demiryolu	Kornrumpf
92	HEESER	Yapı Denetçisi	Eskişehir Konya Hattı İnşaatında çalıştı	1893-1896	Eskişehir	Almanya		Demiryolu	Yavuz, 222
93	HERKNER	Mimar	Konya Ovası Sulama Projesi		Konya		Regierungsbaumeister	Demiryolu	Heigl, 62
94	HERRMANN, Richard	Bahçecilik / Müfettiş	Anadolu Demiryolu	1900?		Almanya	Anadolu Demiryolu Şirketinde Çalıştı. "Anadolu Tarımı" Adlı Eseri Yazdı.	Demiryolu	Kornrumpf
95	HERZOG, Johann		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267
96	HESS	Mühendis		1903	Halep	Almanya	Halep'te Mühendis ve Tüccar	Demiryolu	Kornrumpf
97	HEUBUSCH, Emil	Mühendis	1910 - 1919 Arası Bağdat Hattında Değişik Yerlerde Görev Yaptı.	1908 - 1909	Adana Halep	Almanya	1 Haziran 1908 – 31 Temmuz 1909 Adana - Bahçe ve Halep - Hammam Ön Çalışmalarına Katıldı.	Demiryolu	Heigl
98	HOFFMAN		Bağdat Hattı III. Kısım	1914	Halep		Halep'te Müdür?	Demiryolu	Kornrumpf
99	HOLZMANN, Philip	P.H Şirketi Sahibi	Anadolu Demiryolu Genel işletmecisi			Almanya	Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürlerinden Biri	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
100	HOSSBACH	Mimar	1912 İskenderun'da İnşaat işleri Amiri	1912	Adapazarı İskenderun		18 Ağustos 1911 Geçici Olarak Adapazarı - Zonguldak Hattı İncleme Çalışmaları Sorumluluğunu Üstlendi.	Demiryolu	Yavuz, 222
101	HUBER			1890	Eskişehir			Demiryolu	Kornrumpf
102	HUBL		Bağdat Hattı II. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
103	HUMANN, Carl	Mühendis	Eskişehir - Ankara Hattı		Eskişehir			Demiryolu	Hiegle 115 - 120
104	HUNZIKER, Guido	Mühendis	Bağdat Hattı II. Kısım	1913	Adana			Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.61/62 (1913)
105	ILLGEN		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
106	IMHOFF, Emil	Mimar	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya	Albert JENKE'yle Birlikte	Demiryolu	Helmut Cuno 267
107	JACHMUND	Mimar	Sirkeci Garı Mimarı	1887	İstanbul	Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
108	JENKE, Albert	Mühendis	P. H. İstanbul İnşa Bürosu Yöneticisi		İstanbul	Almanya	1918 - 1926	Demiryolu	Helmut Cuno 266
109	JUNG, Christian		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	ADI / Unvan	MESLEGI	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
110	KADO, Albert	Mimar	Bağdat Demiryolları	1911 - 1914	İstanbul	Almanya	Bayındırlık Bakanlığına Başvurusu Neticesinde 18 Eylül 1915'te Tekrar Türkiye'ye Gönderildi.	Demiryolu	Yavuz, 222
111	KAPP von GÜLTSTEIN, Otto	Bilirkişi / Uzman	Izmit-Ankara hattı İnşaat Komisyonu Yöneticisi Selanik-Manastır, Selanik-Dedeağaç, Selanik-İstanbul ve Alaşehir-Afyon Karahisar.	1889 - 1907		Almanya	1889-1899 Anadolu Demiryolu Şirketi İnşaatı 1899-1900 Bağdat Hattı Güzergâh Belirleme Komisyonu 1901-1914 Rayak-Homs-Halep ve Humus-Trablusşam Hatlarını Yönetti. 1906-1907 Kömür Transport Hattı İçin İncelemelerde Bulundu.	Demiryolu	Mehmet Yavuz, Sayfa: 222-3 (229, Foto)
112	KAWERAU, Georg	Mimar,	Eskişehir Konya Hattı Üzerindeki İstasyon Binalarını Yaptı	1893 - 1896	Eskişehir Konya			Demiryolu	Yavuz 223
113	KELLERMANN, Karl	Mimar	Philipp Holzmann & Co. - Büro Bağdat Hattı Yüksek Binalarının Projelerini yaptı.	1912	İstanbul			Demiryolu	Yavuz 224
114	KERN		Şube Şefi		Ankara	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
115	KERN, Karl	Mühendis	Bağdat Hattı	1889	Bağdat	Almanya	1899'dan Beri P. Holzman Firması Adına Demiryolu ve Liman İnşaatında Çalıştı, Daha Sonra Julius Berger Adına İstanbul'da Çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
116	KESSELHEIM	Mühendis	Derince Limanı ve Derince Liman Hattı Sorumlusu	1895	İzmit	Almanya	Philipp Holzman Şirketi Müdürü	Demiryolu	Richter, 1949, s.250
117	KIRSCHNER		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
118	KLAMMT, Karl	Mimar	Bağdat Hattı	1911 - 1914		Almanya	1911 - 1914 Bağdat Hattı Regierungsbaumeister	Demiryolu	Yavuz 224
119	KLEIN		Bağdat Hattı III. Kısım		Halep			Demiryolu	Yavuz 228
120	Kloovekorn, Wilhelm	Mimar	20. Kasım 1911 Dem Foellner 'in Yardımcılığına Getirildi.	1912 - 1914	Halep		1912 - 1914 Bağdat Hattı	Demiryolu	Yavuz 224
121	KOBER, L.	Jeolog	Hicaz Demiryolu	1904			Hicaz Demiryolu İnşasında Araştırmalarda Bulundu.	Demiryolu	Kornrumpf
122	KOERNER		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
123	KOPPEL, Franz	Mühendis İnşaat Mühendisi	Bağdat Demiryolları Amanos Hattı Şube Mühendisi	1912	Halep		1912 Bağdat Demiryolu İnşaatı, Adana (Entilli)	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.109/110 (1937) S:165-166
124	KOPTSCHINSKY	Bölüm Şefi	Anadolu Demiryolu	1889	Lefke	Polonya	Polonyalı İsyancı	Demiryolu	Kornrumpf
125	KREBS	Müfettiş / Baş Müfettiş	Anadolu Demiryolu Şirketi Yapı ve İşletme Baş Müfettiş Bağdat Hattı I. Kısım Baş Müfettişi	1904 - 1905	Ereğli	Almanya	1904 Anadolu Demiryolu Şirketi Yapı ve İşletme Baş Müfettiş 1905 Bağdat Hattı I. Kısım Baş Müfettişi	Demiryolu	Yavuz 224

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
126	KREBS	Mühendis	Bağdat Hattı, Teknik Personel			Almanya		Demiryolu	Yavuz 227
127	KUHN	Mühendis	Eskişehir - Konya Hattında çalıştı.	1896	Eskişehir	Avusturya		Demiryolu	Yavuz 224
128	KÜHLMAN, Otto, Ritter von	İdare Hukukçusu	Anadolu Demiryolu Müdürü			Almanya	Baron Hirsch'in Danışmanı Kapp Ve Vitalis'le Birlikte Şark Demiryollarında Bayr. Vereinsbank Müdür 1889 Anadolu Demiryolu Şirketi Genel Müdürü 1903 Bağdat Demiryolu Şirketi Denetleme Kurulu Üyesi	Demiryolu	Kornrumpf
129	KÜHNEL		Merkez Tamirhane / İmalathane Şefi			Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
130	LAMB, Howard K.	Mühendis	İzmir Aydın Hattı İdareci Mühendisi	1906		İskoçya	Dinar - Eğirdir Hattı Sorumlusu	Demiryolu	Kornrumpf
131	LAPORTE	Mühendis		1874			MİRİBEL'le Mudanya - Bursa Hattı için Planlamalar Yaptı.	Demiryolu	Kornrumpf
132	LAPORTE, D.	İş Adamı / İşletme Sahibi	Haydarapaşa Liman İnşaatı		İstanbul			Demiryolu	
133	LAZARUS	Cilacı / Zımparacı	Bağdat Hattı, Taş Kesme Atölyesi Yöneticisi					Demiryolu	
134	LEANE	Şef Mühendis	Hayfa Şam Hattı	1890		Britanya		Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
135	LEUTENEGGER, Karl	Mühendis / Tünel Mühendisi	Bağdat Hattı - Toros Tünelleri	1911 - 1918	Belemedik	İsviçre	1912 Belemedik'te Toros Tünellerinde çalıştı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.81/82 (1923) S.181-182
136	LINK, Erwin	Mühendis, Hükümet Mimarı	B. Demiryollarında Bahçe Şube Mühendisi Mart 1911 Adana Bölüm Bürosu Bağdat hattı II. Kısım 12. Şube Mühendisi	1910 - 1912	Adana		4. Kasım 1910 - 31. Mart 1912 Arası Bağdat Hattında „Gesellschaft Für Den Bau Von Eisenbahnen In Der Türkei“ Şirketi Adına Çalıştı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.61/62 (1913)
137	LISTOPAT	Mühendis	Demiryolu Mühendisi	1874		Polonya		Demiryolu	Kornrumpf
138	LİON, Franz		Eskişehir - Konya Hattı Müdür Yardımcısı	1893	Eskişehir			Demiryolu	Richter, 1949, s.249
139	MACK	Demiryolu Mühendisi	Bağdat Demiryolu	1917	Karapınar	Almanya	1915'te Fraulein ZAPF'la Evlendi.	Demiryolu	Kornrumpf
140	MACKENSEN, Friedrich Anton Ernst	Mimar Denetçi / Müfettiş Yapı ve İşletme Müfettişi	Eskişehir Konya Hattı Bağdat Hattı Projesi İnceleme Komisyonu Üyeliği Konya - Ereğli Demiryolu Şirketi Genel Müdürü	1893 - 1909	Konya	Almanya	9 Mart 1893'te Eskişehir - Konya Hattı İnşaatında Çalışmak İçin 6 Yıl İzne Ayrıldı. 1899-1900 Bağdat Hattı Projesi İnceleme Komisyonu Üyeliği 1903-1904 Konya - Ereğli Demiryolu Şirketi Genel Müdürlüğü 1909 Bulgurlu - Halep Hattı	Demiryolu	Heigle, 28 - 29 Mehmet Yavuz, Sayfa: 224-5 (229,Foto)

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
141	MALINOWSKI	İşletmeci	Varna-Ruşçuk Hattı		Şeytancık	Polonya	Varna-Ruşçuk Hattın Üzerindeki Şeytancık Garı İşletmecisi	Demiryolu	Kornrumpf
142	MANKIEWITZ	Doktor	Cenup Hattı Baş Hekimi	1911		Almanya		Demiryolu	Yavuz, 227
143	MATKOWITCH	Ekip amiri	Anadolu Demiryolu	1895		Avusturya		Demiryolu	Kornrumpf
144	MAUOKORDATOS	Mühendisi		1890	Lefke			Demiryolu	Kornrumpf
145	MAVROGORDATA, Nicholas	Mühendis	I. Kısım / Ereğli - Beledemik Müdürü	1900?	Beledemik	Yunanistan	1900'lerin Başından İtibaren Toros Kısımında İdareci Mühendis	Demiryolu	Yavuz 225
146	MEIBNER, Heinrich August (Paşa)	Mühendis	1888-90 İzmit - Ankara hattı, Selanik - Manastır, Selanik-Dedeağaç Hicaz Demiryolları Şef Mühendis	1887 - 1918	Şam, Bağdat	Almanya	1887 Osmanlı D. Göreve Başladı. 1896 Demiryolları Bilim Kuruluna Atandı. 1890 - 1909 Hicaz Demiryolu 1909 - 1918 Bağdat Hattına Geçti. 1915 Filistin Demiryollarına Atandı. (Askeri Amaçlı Demiryolu)	Demiryolu	Kornrumpf
147	MEISSNER, M. PAUL	İdari Müdür	Anadolu Demiryolu Haydarpaşa Limanı	1886-?	İstanbul	Almanya	Mersin - Tarsus - Adana Hattı	Demiryolu	Kornrumpf
148	MENZ, Reinhold	Hükümet Görevlisi				Almanya	"Deutsche Arbeit In Kleinasien" Eserinin Yazarı	Demiryolu	Kornrumpf
149	MEYER, Albert	Yüksek Mühendis	Bağdat Hattı II. Kısım Mühendisi Yardımcısı	1913 - 1919		İsviçre	1913 - 1919 Arası Bağdat Hattı Şube Mühendisi Olarak Çalıştı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.119/120 21. Kasım 1942

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
150	MIELKE, Friedrich Emil August	Mühendis	Bağdat Hattı III. Kısım	1912 - 1919	Missaka Nusaybin Halep	Almanya	1 Haziran 1912 – 31 Ekim 1914 Bağdat Hattı, Missaka, 21. 08,1916 - 28. 02,1919 Nusaybin	Demiryolu	Heigl, 16
151	MIRIBEL	Mühendis	Mudanya - Bursa Hattı	1874		Fransa	LAPORTE ile Birlikte Mudanya - Bursa Hattını Planladı.	Demiryolu	Kornrumpf
152	MİLOSEWİTZ	Mühendis	Rota Mühendisi / Cenüp Hattı	1911		Srbistan		Demiryolu	Yavuz 227
153	MORDTMANN	Tekniker	Bağdat Hattı Elektrikli Tesisat Şefi			Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
154	MORF, Walter	Mühendis	Bağdat Demiryolları Amanos Dağları Bölümü İnşa Sorumlusu	1913 - 1918	Halep		1913 - 1918 Yüksek Mühendis / Tünel İnşa Uzmanı	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.93/94 12. Oktober 1929 S.189-190
155	MÜLLER, Otto	Mühendis	Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267
156	NARI, Edouard de	Demiryolu Mühendisi		1894'ten beri		İtalya	Eski Donanma Subayı Cami ve Çeşme Restorasyonu (Evkaf Bakanlığı)	Demiryolu	Kornrumpf
157	NAUMANN, Edmund	Haritacı					"Vom Goldenen Horn Zu Den Quellen Des Euphrat" Kitabının Yazarı	Demiryolu	
158	NÖTEL, Felix	Mühendis	Hicaz Demiryolu	1907		Almanya	Hicaz Demiryolu Tamirhane Müdürü	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
159	OSSENT	Mühendis	Yüksek Mühendis Eskişehir Konya Hattı	1893 - 1896	Eskişehir		1893-1896 / Eskişehir-Konya Hattı	Demiryolu	Yavuz 227
160	OSSENT	Mühendis	Anadolu Demiryolları Şirketinde Mühendis	1890	Ankara	İsviçre		Demiryolu	Kornrumpf
161	PANCIER(N)A	Mühendis	Bağdat Hattı III. Kısım	1909 - 1910	Halep		1909-10 Halep	Demiryolu	Yavuz 227
162	PEARSON, George C.		Haydarpaşa -İzmit Hattı Müdürü				İdareci	Demiryolu	Kornrumpf
163	PEISER / PEIZER		Anadolu Demiryolu İstasyon şefi	1886	İzmit	Avusturya	1886 İzmit / 1892 Adapazarı	Demiryolu	Kornrumpf
164	PENSEL	Mühendis	Liman İdaresinde Mühendis	1893	İstanbul			Demiryolu	Kornrumpf
165	PFISTER, Ernst		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267
166	PIEROTTI, Ermete	Mühendis / Mimar			Filistin		1876 yılında Papa'nın himmetiyle Kudüse Demiryolu Hattı inşa etmek istedi.	Demiryolu	Kornrumpf
167	POEHLAND		Bağdat Hattı II. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
168	POLLINI, de	Mühendis	Anadolu Demiryolu Mühendisi	1899	Eskişehir			Demiryolu	Kornrumpf
169	PORTMANN		Bağdat Hattı 3. Etap Şube Müdürü	1902		Almanya		Demiryolu	Ahregelos, s.43
170	POST, Heinrich Konrad		Bağdat Hattı			Almanya	I. Dünya Savaşı Yıllarında Bağdat Demiryollarında Çalışmıştır.	Demiryolu	Heigl, 15

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
171	POUILLAUDE	Mühendis	Anadolu Demiryolu Mühendisi				Rainer ile Birlikte 1899'da Adapazarı Düzce Tarçasında Araştırmalarda Bulundu	Demiryolu	Kornrumpf
172	PRESSEL, W. von	Mühendis, Demiryolu	Osmanlı Demiryolları Genel Müdürü	1869 - 1902	İstanbul	Almanya	Baron Hirsch Adına Şark Demiryolları Hazırlık Çalışmalarını Yürüttü. 1872 Yılında Sultan Abdülaziz Emriyle Anadolu - Bağdat Demiryolları Hattı İçin Çalışmalara Başladı.	Demiryolu	Kornrumpf
173	PREUSCH		Bağdat Hattı II. Kısım		Adana			Demiryolu	Yavuz 228
173	RAINER	Mühendis	Anadolu Demiryolu Hattı	1899				Demiryolu	Kornrumpf
174	RAUCH	Montajcı	Bağdat Hattı Baş Montajcı			Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
175	REINER		Bağdat Hattı / Tren Bakım Şefi			Almanya	Chef der Bahnunterhaltung	Demiryolu	Yavuz 227
176	RETTICH	Mühendis	Bağdat Hattı II. Kısım		Adana			Demiryolu	Heigle 76
177	RICHARD	Mühendis					1893 - 1895 Yılları Arasında MACKENSEN'le Birlikte İzmir Şehri Yol Çalışmalarında Bulundu.	Demiryolu	Kornrumpf
178	RICHTER, Otto	Mimar	Bağdat Hattı İnşaat Müdürü	1918?		Almanya	31 Mayıs 1918 İnşaat Müdürü	Demiryolu	Yavuz 227

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
179	RIESE, Otto	Bilirkişi Mimar	P. Holzmann Şirketinin Kurulu Üyesi	1907			Bağdat Demiryolu Toros Kısmı İçin Şirket Adına Baurat 1903 Yılında WALDROP'la Birlikte Konya Ovası Sulama Projesinde Çalıştı	Demiryolu	Kornrumpf
180	RITTER, Max	İnşaat Mühendisi	Bağdat Hattı Ereğli - Adana Kısmı Hazırlık Çalışmalarına Katıldı.	1908 – 1909	Adana	Almanya	Haziran 1908 - Haziran 1909 Bağdat Hattı Ereğli - Adana Kısmı Hazırlık Çalışmalarına Katıldı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.113/114 S. 103-104
181	RITTER, Otto	Mimar	Philipp Holzmann & Co. - Büro	1909		Almanya	Cuno ile Birlikte Haydar Paşa Garı Projesini Çizdi.	Demiryolu	Kornrumpf
182	ROTHSCHUH	Mühendis	Eskişehir - Konya Hattında çalıştı.	1893 – 1896	Eskişehir Konya	Almanya		Demiryolu	Yavuz 227
183	RUHTZ	Bilirkişi Mimar	Adana Ovası Sulama Projesi		Adana			Demiryolu	(Heigle, 64)
184	RUTZ	Mühendis / Mimar	İskenderun Liman İnşaatı Yönetici	1911-1912.	İskenderun			Demiryolu	Yavuz 227
185	RÜCKGAUER, Eugen	Mimar	P. H. İstanbul İnşaa Bürosu Yöneticisi		İstanbul	Almanya	1914 - 1918	Demiryolu	Helmut Cuno 266
186	SANTAROSA	Mühendis	Bağdat Hattı			İtalya		Demiryolu	
187	SARROU	Mühendis	Anadolu Demiryolu Hattı	1900	Ankara			Demiryolu	Kornrumpf
188	SCHMIDT	Mühendis	Bağdat Hattı IV. Kısım Şube Mühendisi	1918	Nusaybin			Demiryolu	Yavuz 227

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
189	SCHNELLER	Memur	Anadolu Demiryolları Şirketinde Memur		Eskişehir			Demiryolu	Kornrumpf
190	SCHRÖDER	Mühendis	Hicaz Demiryolları Mühendisi			Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
191	SCHRÖDER, Louis	Mühendis	Bağdat Hattı III. Kısım Müdür Yardımcısı		Halep	Fransa	Yüksek Mühendis	Demiryolu	Heigle, 94 - 129
192	SCHUMACHER, A.	Mühendis	Hicaz Demiryolu Mühendisi	1913	Nablus	Almanya	Suriye ? / G.S. Schumacher'in Oğlu	Demiryolu	Kornrumpf
193	SCHUMACHER, Gottlieb S.	Mühendis	Suriye Osmanlı Demiryolları Şef Mühendisi			ABD	Alman Asıllı Akka Kaymakamlık Mühendisi	Demiryolu	Kornrumpf
194	SCHÜTT, Otto	Mühendis	Bağdat Demiryolları		Halep	Almanya	1877 Rumeli Demiryolları Bağdat Demiryolları Güzergâh Belirleme Çalışmalarında Bulundu.	Demiryolu	Kornrumpf
195	SCHÜTZ, Renatus	Mühendis	Bağdat Hattı	1911		Almanya	1911, Bau der Bagdadbahn	Demiryolu	Yavuz 227
196	SCHWENGER		Bağdat Hattı III. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
197	SCHNEIDER, Siegmund					Almanya	Osmanlı'da Alman Yerleşimciler için Aktivist Bağdat Demiryollarında Çalışan Alman Milislerinin Silahlandırılmasında Çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
198	SIGRIST, Fritz	Mühendis	Bağdat Hattı Halep ve Amanos Kısımında Şube Mühendisi	1910 - 1915	Halep	İsviçre	1910-1918 Arası Değişik Zamanlarda Bağdat Demiryolu İnşaatında Çalıştı.	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.81 (1963)
199	STACHEL		Bağdat Hattı II. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
200	STEEG, Willi		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267
201	STEINTHAL, M.		Haydarpaşa Liman Şirketi Yönetim Kurulu Üyesi		İstanbul			Demiryolu	
202	STEMRICH, Wilhelm von		Bağdat Demiryolu Güzergâhı Keşif Grubu Başkanı	1897	İstanbul	Almanya	1895 - 1905 Almanya Başkonsolosu, İstanbul	Demiryolu	Kornrumpf
203	STRIEDER, Kurt	Mühendis / Şimendifer Mühendisi	Bağdat Hattı / Kitle Halinde Dağıtım Planlarını Hazırlama	1910 - 1913	Halep	Almanya?	1910-1913 Arası Bağdat Hattı III. Kısım'da Çalıştı Anfertigung Von Massenberechnungen Und Massenverteilungsplänen	Demiryolu	Yavuz 227
204	STUTZ, JACQUES	Mühendis	Yüksek Mühendis / Bağdat Hattında Çizim İşlerini Yürüttü (Hattın Güzergâh Sınırlarını Belirleme İşİ)	1908 - 1909		İsviçre	1908 - 1909 Arası P.H. için Anadolu'da Çalıştı Ausführung D Absteckungsarbeiten	Demiryolu	Schweizerische Bauzeitung, Vol.105/106 12.01.1935

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
205	STYLIANIDES, Cleonymos	Mühendis	1909 -1913 Bağdat Demiryolu Proje ve İnşaatında çalıştı	1909 1913		Yunanistan / Osmanlı	1897'ye Kadar Selanik - İstanbul ve İzmir - Kasaba Hatlarında Çalıştı.	Demiryolu	
206	SZEGEDINSKI	Mühendis	Demiryolları Mühendisi	1891 - 1894	Anadolu	Polonya		Demiryolu	Kornrumpf
207	T....	Başmühendis	Liman İnşaatı Şefi					Demiryolu	
208	TAYLOR	Mühendis	Demiryolları Mühendisi	1890		Britanya	1890 Yılı Civarında Hayfa - Şam Hattında Çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf
209	THOLENS	Mimar	Bağdat Hattı III. Kısım	1912- 1914	Halep		Regierungsbaumeister	Demiryolu	Yavuz 227
210	THURN	Mühendis	Demiryolu Şirketi Başmühendis	1895	Kütühya	Almanya	Ailesiyle Birlikte Kütahya'da İkamet Etti.	Demiryolu	Kornrumpf
211	TRIA, G.	Demiryolu Enspektörü	Ankara Hattı	1900	Polatlı		Polatlı Garında Gar Ustabaşı?	Demiryolu	Kornrumpf
212	TRÜB	Kontrolör	Bağdat Hattı / Yüksek Makine Kontrolörü			Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
213	V. ZABLOCKI	Mühendis	Bağdat Hattı IV. Kısım Müdür Yardımcısı		Bağdat			Demiryolu	Heigle 124
214	VALLAURI, Alexander	Mimar	Haydarpaşa Liman İnşaatı		İstanbul			Demiryolu	
215	VETTE, Georg		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267
216	VIOLLINI	Mühendis	Anadolu Demiryolu Şirketi Bölüm Mühendisi	1889		İtalya	Sektionsingeniuer	Demiryolu	Kornrumpf
217	VITALI, Georges Graf		Anadolu Demiryolu Şirketi Müdürü	1890- 1900		Fransa	1900 İzmit - Ankara hattı 1895 İstanbul Dedeoğlu Hattı	Demiryolu	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
218	VOIGHT, Ernst	Mühendis	Akka-Hayfa Hattı Güzergâh Belirleme Çalışmaları	1890		Almanya	Hicaz Hattına Dâhil Edildi.	Demiryolu	Kornrumpf
219	VOPLER	Mühendis	Demiryolları Hat Mühendisi	1895	Ankara	Almanya	Prusya Avcı Birliği Subayı (Şimendifer Mühendisi)	Demiryolu	Kornrumpf
220	WALDORP, H.	Mühendis	Konya Ovası Sulama Projesi Müdürü Haydarpaşa Liman İnşaatı Anadolu Demiryolu	1900 - 1907	İstanbul		Haydarpaşa Liman İnşaatı 1900-1902 Anadolu Demiryolunda Çalıştı. Konya Ovası Sulama Projesi	Demiryolu	Heigle,35, 62
221	WALKER	Mühendis	Şef Mühendis	1888		Britanya	Anadoluda Şef Mühendis Olarak çalıştı.	Demiryolu	Kornrumpf
222	WECKMANN		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
223	WEIDNER	Mimar	Konya Ovası Sulama Projesi		Konya			Demiryolu	Heigle, 62
224	WEILER, Luis	Mühendis	Hicaz Demiryolu, Hayfa - Der'a Hattı'nda çalıştı.	1903 - 1904	Hayfa	İspanya		Demiryolu	Po
225	WEISS, Paşa	Mühendis	Hicaz Demiryolları Mühendisi	1904		Almanya	1904'de Hicaz Demiryolu Açılışında Paşa Rütbesi Verildi.	Demiryolu	Kornrumpf
226	WIEBROCK, Heinrich		Philipp Holzmann & Co. - Büro			Almanya		Demiryolu	Helmut Cuno 267

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
227	WINKLER, Johan Lorenz	Mühendis/ Yüksek Mühendis	Bağdat Hattı Durak - Adana Kısmı Bağdat Hattı II. Kısım Amiri Bağdat Hattı Halep Kısmı Yüksek Mühendisi	1893 1918	Adana Halep		1893-1896; Eskişehir Konya Hattı Anadolu ve Bağdad Demiryolu İnşaatında Çalışmıştır. Bağdat Demiryolu Hattı İnşaatı II. Kısım Yönetim Kurulu Üyesi	Demiryolu	Yavuz 227 Kornrumpf
228	WINTER, D.	Mimar	İskenderun Hattı / İskenderun Liman İnşaatı		İskenderun			Demiryolu	Heigle, 94
229	WIRTH	Mühendis		1890	Ankara		E. Naumann'a Refakat Etmektedir.	Demiryolu	Kornrumpf
230	WOMBERG		Anadolu Hattı / Ambar Şefi, Eskişehir		Eskişehir	Almanya		Demiryolu	Yavuz 228
231	WRONECKI	Mühendis	Anadolu Demiryolu Hattı Başmühendisi			Almanya		Demiryolu	Kornrumpf
232	ZAHN		Bağdat Hattı I. Kısım					Demiryolu	Yavuz 228
233	GRAGES	Mimar	Bağdat Hattı İstanbul Müdürü		İstanbul		Savaş Yıllarında Frankfurt ile İstanbul Arasındaki İletişimde Zorluklar Yaşandığından P. H. İstanbul'da Bir İdare Merkezi Kurmak Zorunda Kalır.	Demiryolu	
234	PREUSSER, R.		Haydarpaşa Alman Okulu Müdürü	1914	İstanbul	Almanya		Demiryolu Eğitimci	Kornrumpf
235	COUYOUNGIAN, Joseph	Mühendis	Anadolu Demiryolu Şirketinde Asistan ve Dragoman					Demiryolu Tercüman	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
236	BÜGE, Eugen Hans Friedrich	Yaffa Kons. Yardımcı Naibi	Halep Konsolosu	1902 - 07?	Yaffa, Halep, Konya, Adana	Almanya	Halep, Konya ve Adana'da Konsolos Olarak Görev Yaptı.	Diplomat	Kornrumpf
237	CHRİST	Doktor		1894	Urfa	İsviçre		Doktor	Kornrumpf
238	CORRADO	Doktor		1903	Halep	İtalya	Halep'te Kolera Salgını Sırasında Görev Yaptı.	Doktor	Kornrumpf
239	CURADO	Doktor	Sıhhiye Doktoru ve Eczacı	1897	Halep			Doktor	Kornrumpf
240	ENDRUCKS	Doktor	Bağdat Hattı'nda Çalıştı.	1910 - 15	Bağdat			Doktor	Kornrumpf
241	GABRIEL	Doktor	Bağdat Demiryolu Hattı	1908		? Osmanlı		Doktor	Kornrumpf
242	GRÜNFELD	Doktor	Belediye Hekimi	1881	Bağdat	Almanya		Doktor	Kornrumpf
243	LEACH, Harry	Doktor	Köstence Demiryolu Hattı			Britanya	Britanya Donanmasında Doktor	Doktor	Kornrumpf
244	LORENZ	Doktor		1903-12	Halep	Almanya	Annesi Arap	Doktor	Kornrumpf
245	MACKINNON	Doktor	İngiliz Hastanesi	1914	Şam	Britanya		Doktor	Kornrumpf
246	PIPER	Doktor	Misyon Doktoru	1899	Halep			Doktor	Kornrumpf
247	PIPER	Doktor		1910	Halep	Britanya		Doktor	Kornrumpf
248	SCHEUER	Doktor		1910	Halep	Almanya	Halep'te Doktor Olarak Çalıştı.	Doktor	Kornrumpf
249	SCHMIED	Doktor	Tapınakçılarn Doktoru	1908	Hayfa			Doktor	Kornrumpf
250	STAVRACKİ	Doktor	Belediye Hekimi	1894	Karaman			Doktor	Kornrumpf
251	ZACRZEWSKY, Joseph	Doktor	Doktor / Eczacı		Halep	Polonya	Uzun Süre Halep'te Doktor Ve Eczacı Olarak Çalıştı.	Doktor	Kornrumpf
252	ZREICK	Diş Doktoru		1912	Şam		Avrupalı	Doktor	Kornrumpf
253	CHRİSTİE, Emerson B.	Öğretmen	St. Paul Enstitüsü	1896	Tarsus			Eğitimci	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
254	MORAWITZ, Karl von	Banker	Osmanlı Bankası / Paris			? Avusturya	Baron HIRSCH'in Sekreteri, Osmanlı Bankası'nı Yeniden Organize Etti. Demiryolu İnşaatı Finansörü	Finans	Kornrumpf
255	RECNITZER, E.	Banker		1899		Macar	Londra Finans Grubu Tarafından Bağdat Hattı İmtiyazı İçin Desteklendi.	Finans	Kornrumpf
256	SEEFELDER, Robert	Komisyoncu			İstanbul	Avusturya	1887 Yılında ALT İle Beraber İzmir - Ankara Hattı İmtiyazı için Uğraştı.	Finans	Kornrumpf
257	HARENTZ	Fotoğrafçı		1912	Şam			Fotoğraf	Kornrumpf
258	THENEVET, Clovis	Fotoğrafçı		1910	Halep / Antakya			Fotoğraf	Kornrumpf
259	BARTISOL	İşletmeci / Unternehmer		1901		Fransa	Bağdat Demiryolu Hattını Kilometre Garantisi İstmeden İnşa Etmeyi Teklif Etti.	Girişimci	Kornrumpf
260	BERGHAUS, Walter	Rhein Fabrikası Temsilcisi		1899		Almanya	1899'dan Beri Rhein Makine Fabrikası Daimi Temsilcisi	Girişimci	Kornrumpf
261	BERK, Carl	Tüccar		1906	Bağdat	Almanya	1906'dan İtibaren Belçika Bağdat Konsolosu	Girişimci	Kornrumpf
262	BÜLOW, Friedrich von		Krupp Firmasında	1904		Almanya	Almanya Şansölyesi Bülow'un Kardeşi Aralık 1904'te Krupp Adına Türkiye'ye Hareket Etti.	Girişimci	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
263	CAZALET, Sir Edward			1882 /83		Britanya	1882/3 Kuzey Suriye'den Basra Körfezine Kadar Olan Demiryolu Projesini Planladı. Plan Hattın Her İki Tarafında Yahudi Göçmenlerin Yerleştirilmesini Öngördü.	Girişimci	Kornrumpf
264	COHN	Tüccar			Eskişehir	Almanya	Eskişehirde Lületaş İşletmesi Sahibi	Girişimci	Kornrumpf
265	DERNBURG, Friedrich	Gezgin		1902		Almanya	Büyük Şirketler Yararına Türkiye'de Bulundu.	Girişimci	Kornrumpf
266	FLECHSIG	Tüccar		1897 -- 1971	Halep	Almanya	Halep'te Oturan Tüccar Ailesi	Girişimci	Kornrumpf
267	FORBES			1897	Yaffa		Demiryolu İşletmecisi	Girişimci	Kornrumpf
268	GRUSON, Herman	Tüccar				Almanya	Ön Asya'da Silah Tüccarı / Krupp	Girişimci	Kornrumpf
269	HILLSMANN, Al	Mühendis				Almanya	Siemens Temsilcisi	Girişimci	Kornrumpf
270	HUBER	Ticari Temsilci		1903	İstanbul		Krupp ve Mauser fabrikalarının İstanbul Temsilcisi	Girişimci	Kornrumpf
271	LA VALETTE St. George	Binicilik Ustası	Rhein Fabrikası Temsilcisi	1905	İstanbul		Rhein Metal ve Makine fabrikası temsilcisi	Girişimci	Kornrumpf
272	LOEVE, Isidor	Fabrikacı	Loeve Konzern	1887		Almanya	1887'den beri Mauser'le Birlikte Osmanlı'ya Silah Satmaktaydı.	Girişimci	Kornrumpf
273	LÜTHİ	Tüccar		1897- 1905	Halep	İsviçre	Halep'te Yerleşik Tüccar Ailesi	Girişimci	Kornrumpf
274	PAULING	İşletme Sahibi	P. & Co Şirketi sahibi	1893			1893 yılında Osmanlı Suriye Demiryolu Şirketi'nden Hayfa - Şam Sözleşmesini Devraldı.	Girişimci	Kornrumpf
275	SCHUEP, Oskar	Tüccar		1897, 1905, 1914	Halep	İsviçre	İsviçreli Tüccar Ailesi	Girişimci	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
276	STANIFORTH	Demiryolu İşletmecisi		1893	İstanbul	Britanya	1893 Yılında Ereğli - Bağdat Hattı İmtiyazı İçin Başvurdu.	Girişimci	Kornrumpf
277	WÖNKHAUS	Ticari Firma		1903	Bağdat / Basra		Önce Bağdat'ta Kurulan Firma 1902 Yılından İtibaren Basra'ya Taşındı.	Girişimci	Kornrumpf
278	GROTHER, Hugo					Almanya	Türkiye'ye Çok Defa Geldi. Alman Yerleşimcilerin Ön Asya'da Yerleşmeleri için çalıştı.	Kolonyalist	Kornrumpf
279	HIMMIGHOF(F)EN		İstanbul Alman Kolonisi Üyesi			Almanya	SCHNELLER için Tercüman	Kolonyalist	Kornrumpf
280	LAYTON, Ralph	Yerleşimci		1878	Yaffa	ABD	Telgraf Dairesinde Memur Olabilmek İçin Osmanlı Vatandaşlığına Geçmek İstedi	Kolonyalist	Kornrumpf
281	HENRIQUES	Lokanta İşletmecisi		1915	Bağdat	İtalya	Alman Asıllı Karısıyla Birlikte Lokanta İşletti.	Konaklama	Kornrumpf
282	KANTHACKE	Terzi			Bağdat	Almanya	Bağdat'ta Terzi	Konaklama	Kornrumpf
283	BARON	Otel İşletmecisi		1912	Halep	Almanya	Halep'te Otel İşletmecisi	Konaklama	Kornrumpf
284	BITZER			1912		Almanya	Hayfa'da Bira Üreticisi	Konaklama	Kornrumpf
285	BORITZER, M.	Çamaşırhane		1902	İstanbul	Avusturya	"Wiener Waschanstalt"	Konaklama	Kornrumpf
286	DADIA(N)	Otel ve Restoran İşletmecisi			Eskişehir	Almanya	Eskişehir'de Alman Otel Ve Restoran İşletmecisi Dul	Konaklama	Kornrumpf
287	EVARD	Otel İşletmecisi	"Hotel de Chemin de Fer" sahibi		Bilecik	Fransa	Bursa'da Fransız Kolonisi Üyesi	Konaklama	Kornrumpf
288	HOL(T)ZER	Otel İşletmecisi	Hotel Europa	1890	Ankara	İtalya		Konaklama	Kornrumpf
289	KUTSANI, Atanas	Otel İşletmecisi		1902	Eskişehir			Konaklama	Kornrumpf
290	PAVLICEVIC, Pietro	Hotel İşletmecisi		1883	Şam		Şam'da" Otel Victoria"nın Sahibi	Konaklama	Kornrumpf
291	SCHAPIRER		Çamaşırhane İşletmecisi		İstanbul			Konaklama	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
292	THÜRMESS	Büfe İşletmecisi			Afyon	Macar	Afyon-Karahisar Garı Büfe İşletmecisi	Konaklama	Kornrumpf
293	ALFRED	Agustin Papaz		1894	Eskişehir		1894 Yılından İtibaren Eskişehir'de Agustin Rahibi	Misyon	Kornrumpf
294	BERTİN	Misyoner		1895	Eskişehir	Fransa		Misyon	Kornrumpf
295	BESSET, Andéol	Agustin Papaz			Eskişehir		1907 - 1913 Başrahip	Misyon	Kornrumpf
296	BONNEL, Joachim	Agustin Papaz		1891-15	Eskişehir		1891 - 1895 Başrahip	Misyon	Kornrumpf
297	ECKAR(D)T	Misyoner		1897		Almanya	Urfa'da Halı Fabrikası Kurdu.	Misyon	Kornrumpf
298	JAUSSEN, J. A.	Papaz		1904'ten beri			Hicaz Demiryolu İnşa Çalışmaları Sırasında SAVİGNAC'la Birlikte Yazıtları Toplayıp Harabelerin Fotoğraflamıştır.	Misyon	Kornrumpf
299	JULES	Agustin Papaz		1908	Eskişehir			Misyon	Kornrumpf
300	KAYSER, Cesaire	Agustin Papaz		1895 - 1905	Eskişehir			Misyon	Kornrumpf
301	MOLL	Agustin Papaz		1904	Eskişehir			Misyon	Kornrumpf
302	PASCAL, Saint Jean	Agustin papazı					1899 Yılından İtibaren Türkiye'de Olan Pascal, Eskişehir, Konya, Kudüs ve Zonguldak'da Görev Yaptı (1913 Yılından İtibaren Baş Rahip)	Misyon	Kornrumpf
303	SAVIGNAC, R.	Katolik Papaz		1904			Hicaz Demiryolu İnşa Çalışmaları Sırasında JAUSSEN'le Birlikte Yazıtları Toplayıp Harabelerin Fotoğraflamıştır.	Misyon	Kornrumpf
304	SILBERMANN, Antoine	Papaz	Agustin Papazı	1905 - 1907	Eskişehir			Misyon	Kornrumpf
305	TARDY, Léonard	Papaz	Agustin Papazı	?-1905	Eskişehir		Kayser'le Birlikte Elsaß'a Gitti.	Misyon	Kornrumpf
306	VISCHER	Doktor		1907-1908	Urfa	Almanya	Alman Şark Misyonu Temsilcisi	Misyon	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
307	ZACHARIAS		Misyoner	1895	Eskişehir	Fransa	Eskişehir'de 1895 Civarında Misyoner Olarak Çalıştı.	Misyon	Kornrumpf
308	GROOTH	Mimar				Almanya	1893 Yılında Protestan Kilisesini İmar Etmek İçin Geldi. Regierungsbaurat	Serbest	Kornrumpf
309	HARDEG	Mimar / Baurat					Tapınakçılara Yakın	Serbest	Kornrumpf
310	MERTEN	Tüccar						Serbest	
311	SCHULZE	Mekanist Teknisyen		1879	Filistin	Almanya	Filistin'de Makine İnşa Atölyesi Kurdu.	Serbest	Kornrumpf
312	SMITH			1900	Halep	LEVANTE N	Halep'te Mukim Levanten Bir Aile	Serbest	Kornrumpf
313	VOGT, Bayan						1905 Yılında Hayfa'da Mukim 1915 Yılından İtibaren Halep'te İkamet Etti.	Serbest	Kornrumpf
314	VİDAL			1900		LEVANTE N	Halep'te Mukim Levanten Bir Aile	Tüccar	Kornrumpf
315	COLMAN	Mühendis	Yol Yapım Mühendisi	1883	Şam / Müzeyrib			Ulaşım	Kornrumpf
316	CHERADAME, André	Araştırmacı Gazeteci Yazar				Fransa	"La Chemin De Fer De Bagdad" Kitabının Yazarı / 1903	Araştırmacı	Kornrumpf
317	CRAİLSHEİM, F.A.E.G.Ch. Krafft, Graf von		Bavyera Demiryolları Bakanı			Almanya	Friedrich August Ernst Gustav Christoph Krafft, Graf Von CRAILHEIM Anadolu Demiryolu Gezisi	Araştırmacı	Kornrumpf
318	DEHN, Paul	Araştırmacı Yazar		1883		Almanya	"Almanya ve Şark Demiryolları" nın Yazarı	Araştırmacı	Kornrumpf
319	DINGLER, H.	Prof. Dr. Fen Bilimleri		1890		Almanya	Uzun Bir Süre Bilecik'te Araştırmalarda Bulundu.	Araştırmacı	Kornrumpf

Ek 2: Demiryolu İnşa Sürecinde Osmanlı'da Bulunan Yabancılar (devam)

Sıra	Adı / Unvan	Mesleği	Görevi	Görev Tarihi	Görev Yeri	Tabiiyeti	Açıklama	Sınıflama	Kaynak
320	ENDERS, Franz Karl	Subay, Yazar		1905	Halep	Almanya	"Land Der Träume" Yazarı /1912-15'de Türkiye'de Bulundu.	Araştırmacı	Kornrumpf
321	JÄCKH, Ernst	Redaktör	Neckarzeitung			Almanya	Dışişleri Bakanlığı Türkiye Politikası Danışmanı	Araştırmacı	Kornrumpf
322	MARESCH	Arkeolog		1908	Asur	Almanya		Arkeolog	Kornrumpf
323	OPPENHEIM, Max Freiherr von	Arkeolog		1892-1913		Almanya	Arkeolog ve Aynı Zamanda Alman Gizli Servisi Adına Çalıştı.	Arkeolog	Kornrumpf
324	COULON, de	Askeri Mühendis						Asker	Kornrumpf
325	GOLTZ, Colmar, Frh. Von der	Asker		1882'den beri		Almanya	1892'den Beri Osmanlı Hizmetinde Müşir	Asker	Kornrumpf
326	HASSE, Ernst	Prof. / Subay				Almanya	1896 "Türk Mirası Üzerinde Alman Hakları" ve "Türkiye'nin Mısırlaştırılması" Adlı Broşürleri Yayımladı. Kolonizasyon Taraftarı	Asker	Kornrumpf
327	KEIL, Otto	Kitapçı			İstanbul	Almanya	İstanbul'da Alman Kitapevi Sahibi	Yayıncı	Kornrumpf

Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918

Ad / Unvan	Tabiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
DICKMANN, Peter	Almanya	Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Hareket ve Münakalat İdaresi Reisliği	Hayfa	27 T.S. 1327	60 lira	60 Lira harcırah	Görev yeri olan Hayfa'da isbatı vücut ile mukavele geçerli olur ve ilk aylığını alır. Umuru Sıhhiye'ye Aylığın %1'ini tenkis edilecek Senede 1 ay maaşlı izin hakkı	3 yıl	Osmanlı isterse 2 ay önceden haber vermek suretiyle sözleşmeyi feshedebilir P.D. İsterse 3 ay önceden haber verecek
WALTER, Eric	Almanya	Fen Memuru	Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Umur-u Ceriye Kısmında Fen Memuru	Hayfa	12 K.S. 1327	2500 Kuruş (19 Mecidiye) 450 Mark thmnen	2.500 Kuruş	Hayfa'ya vardıktan sonra maaş hesaplanacak Senede 1 ay izin hakkı Umuru Sıhhiye Aylığın %1'i tevkif edilecektir	3 yıl (iki yıl daha uzatılabilir)	Müdüriyetçe fesh halinde 2 ay önceden ve 2.500 kuruş harcırah verilecek walter fesh ederse 3 ay evvel mal. Verecek
CORTS, Gottfried Friedrich Adolf	Almanya	Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Umur-u Cer Sermühendisi	Hayfa	26 Mart 1328	6000 Kuruş	10.000 Kuruş Harcırah, Altona'dan Hayfa'ya	Harcırah ve maaş Hayfa'da verilecek. Curtis'e iş esnasındaki seyahatlerinde harcırah verilecek. 1 ay maaşlı izin	3 yıl (iki yıl daha uzatılabilir)	Müdüriyetçe fesh halinde 2 ay önceden ve 10.000 kuruş harcırah verilecek Corts fesh ederse 3 ay evvel bildirecek
ZAERİNGER, R.		Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme Müdürü	Hayfa	30 Mart 1326	120 Osm. Lira	bir defaya mahsus 10.000 kuruş	Umuru Sıhhiye'ye Aylığın %1'ini tenkis edilecek. 1 ay maaşlı izin Memuriyeti süresince harcırah verilmeyecek ve mesken kirası karşılanmayacaktır.	4 yıl (sözleşme süresi bitmeden uzatılabilir)	Fesih ya da demiryolunun şirkete devri halinde bir senelik tazmin maaş verilir. Kendisi ayrılırsa 6 ay önceden bildirmeli

Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918 (devam)

Ad / Unvan	Tabiiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
LAURENCE	Almanya	Mühendis	Hicaz Demiryolu Kadem-i Şerif Elektrik Mühendisi	Kadem-i Şerif	2 K.S.1909	2000 Kuruş		Umuru Sıhhiye'ye Aylığın %1'ini tenkis edilecek.	2 sene	Müdüriyetçe fesh halinde 3 ay önceden Lorenz fesh ederse 3 ay evvel bildirecek (Çıkarıldığı takdirde itiraz hakkı yoktur.)
ŞÖŞON (?)	Fransa		Hicaz Demiryolu Ambarlar Riyaseti		23 Şubat 1324 15 safer 1327 8 Mart 1909 1912'de hala görevde	2500 Kuruş (19 Mecidiye)	Bil-cümle masarifi rahiyesi bu meblağa dâhildir.	Umuru Sıhhiye'ye Aylığın %1'ini tenkis edilecek.	2 sene	Demiryolu idaresi ve M. Soşon için fesih süresi 3 aydır. Çıkarıldığı takdirde itiraz hakkı yoktur.
ROTEL	Fransa	Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi Şimendifer Sermühendisi		12 Mart 1325 25 Mart 1909	5.000 Kuruş	600 Frank	Kendisi feshederse 6 ay evvelden bildirilmeli	2 sene	Demiryolu İdaresi fesh ederse 6 ay evvelden bildirir veya 6 aylık maaşını verir

Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918 (devam)

Ad / Unvan	Tabiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
NÖTEL, Felix	Almanya	Mühendis	Hicaz Demiryolları Edavat ve Umur-u Ceriyye Ser mühendisi 1911 yılında Hicaz Demiryolu Başmühendisliğine getirilmiştir	Hayfa	? 16 Mart 1911 tarihinde tekrar görev için başvuruda bulundu. 11 Nisan 1911 tarihinde kabul edildi.	60 Osmanlı Lirası	125 Osmanlı Lirası (Hayfa'da verilecek)	Umuru Sihhiye'ye Aylığın %1'ini tenkis edilecek. Senede 1 ay izin 1. Heyeti fenniye, Muhasebe kalemi, umuru cer'iyye 2.	5 sene	Vaktinden evvel fesh veya hattın şirkete devri halinde bir senelik maaş tazminat olarak verilecek. Mukavele müddeti 1 senden az kalmış ise kalan ayların maaşı ödenir. Eğer şirkette çalışmaya devam ederse tazminat verilmez. Kendisi istediği takdirde 6 ay evvelden bildirmeli
GAUDIN, Paul		Mühendis	Hicaz Demiryolu İşletme Genel Müdürü	Hayfa	26 T.S. 1324 9 Aralık 1908	Senelik 30.000 Frank 12 aya bölünerek verilecek 1 Osmanlı Lirası 23 Frank olarak hesaplanacak		Talepleri. Hâsılatı safiyeden %3 ikramiye verilmesi Demiryolunun Medine'ye ulaşmasında verilecek mükâfat Kullanılmayan 1,5 aylık iznin tazmin edilmesi Mukavele sona ermesinden sonra		mukavele-i mezkurenin tecdidü hattı alinin menafii noktai nazarından gay-r caiz bulunmuş olduğundan ... Senelik 1.5 aylık izin

Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918 (devam)

Ad / Unvan	Tabiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
MEİSSNER (?)	Fransa	Mühendis	Hicaz Demiryolu Sermühendisi		3 Şubat 1318 ikinci sözleşme tarihi	24.000 Frank km başına 60 Frank Mükâfat	1000 Frank Harcırah 2. Sözleşmede 2000 fr harcırah	Maaşını Osmanlı Bankası vasıtasıyla alacak	2 sene 3 Şubat 1318 yılında mukavelesi uzatılmıştır.	
MİLOSEVIÇ		Mühendis	İşletme Müdürü Feriştat Mühendisliği	Hayfa						
MONUTUVA (?)		Mühendis	Feriştat Mühendisliği		21. C.Ahir 1321	22 Osm. Altını		Hama - Rayak Hattı Mühendislerinden / İşe mübaşereti tarihinden itibaren maaşını alır.		
LA BELLA	İtalya	Mühendis	Hicaz Demiryolları Sermühendisi		7 C.A. 1316 muhtemelen yanlış okunma bu tarih 1898e denktir	20.000 Frank senelik -Km başına mükâfat teklifi kabul edilmemiş.		İki sene müddetle kontrat imzalanan mumaileyh'in sözleşme kendisinin tecrübeye vakıf olmaması sebebiyle süresi 1 yıl ile sınırlandırılmıştır. Eğer hasen hizmeti görülürse hizmet süresi 1 yıl daha uzatılacak ve km başına 40 Frank mükâfat verilecektir	2 sene	Sonraki değişiklikle bir yıllık deneme süresi öngörülmüş oluyor. / 6 ... 1318 BOA. Y. MRZ. d. 9080 / 5128

Ek 3: Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918 (devam)

Ad / Unvan	Tabiiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
BİVEN (?)	Fransa	Mühendis	Hicaz Demiryolu Baş Mühendisi		13 ... 1318 4 Şubat 1318'de istifa etmiştir (17 Şubat 1903)	24000 Frank Km başına 60 Frank mükâfat	1000 Frank		2 sene	
RİŞAR (?) (RICHARD)		Mühendis		Suriye vilayeti	16 Şevval 1318 (6 Şubat 1901)	900 Frank (aylık)	400 Frank	Osmanlı Bankası aracılığıyla maaşlarını alacaklardır.	2 sene	
MİKORSKY (?)		Mühendis		Suriye vilayeti	16 Şevval 1318 (6 Şubat 1901)	900 Frank (aylık)	400 Frank	Osmanlı Bankası aracılığıyla maaşlarını alacaklardır.	2 sene	
CHAMBERLEİN, Eugene (Kamberliyen Ojen)	Belçika	Mühendis		Şam	28 K.E. 1319 / 10. 01. 1904			Beygirden düşmesi neticesinde kolunu kırmış. Evvel Şam'da tedavi görmüşse de iyileşmemiş olmasına binaen İstanbul'a tedavi amaçlı gönderilmiştir.		
MİLLER	İngiltere		Müfettiş / Kademi Şerif Fabrikası Müdürü							
SCHUMACHER, Alfred	Almanya	Mühendis	Hicaz Demiryolu İnşaat İdaresi		1911 - 1912					
LUTEZ (?)		Mühendis	Hicaz Demiryolu İnşaat İdaresi		1911 - 1912					

Ek 3: Hicaz Hicaz Demiryolu İdari ve Teknik Kadrolarında İstihdam Edilen Yabancılar, 1900 – 1918 (devam)

Ad / Unvan	Tabiyeti	Meslek	Görevi	Görev Yeri	Görev Tarihi	Maaş	Harcırah	Açıklama	Sözleşme Süresi	Sözleşme Şartları
DELVER (?)		Mühendis	Hicaz Demiryolu İnşaat İdaresi		1911					
BALLADİ, Jan			Hicaz Demiryolu İşletme İdaresi, Anbarlar İdaresi Reisi Muav.		1912					

Kaynak: BOA.İ.A./1329 Z. 21, BOA.İ.A./1330.Ra.27, BOA.İ.TNF./1330.R.23, BOA.İ.TNF./1328.Ra.28, BOA.İ.TNF./1327.Ra.17, BOA.İ.TNF./1327.Ra.17, BOA.İ.TNF./1327.Ra.5, BOA.İ.MMS/1329.R.12, BOA.İ.TNF./1326.Za.16, BOA. Y. PRK. BŞK. 63/53, BOA. Y..MTV. 257/43, BOA. Y. MRZ. d. 9080 / 4344, BOA. Y. MRZ. d. 9080 / 5968, BOA. Y. MRZ. d. 9302 / 7421, BOA. Y. MRZ. d. 9302 / 7421, BOA. Y.PRK.KOM.12/84

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908

Personel Komisyonu					
Emekli Sandığı Üyeleri					
Anadolu - Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı - 1908					
Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
FERRARIO, Joseph	İtalya	?	1.150	200	1.350
CONSTANTİN, A?	Yunanistan	?	1.400	300	1.700
PESTA, Fernand	Avusturya	Arşivci	3.100		3.100
WİLKE, Max	Almanya	Asistan?	950		950
UTZINGER, Edwin	İsviçre	Asistan?	950		950
SCHMİDT, Antoino	İsviçre	Asistan?	950		950
GARTNER, Jules	Macaristan	Asistan?	900		900
?	Yunanistan	Ateşe / Ticari	1.800		1.800
NEUMANN, Georges	Almanya	Chef du Plantations	1.800		1.800
RAUCH, Joseph	Almanya	Chef Monteur / Chefredakteur	1.700		1.700
LEUTNER, Joseph	Almanya	Denetmen / Gözetmen	1.000		1.000
KRİLL, Theodore	Almanya	Denetmen / Gözetmen	950		950
AXT, Jean	Almanya	Denetmen / Gözetmen	750		750
BLAZEK, Anton	Almanya	Denetmen / Gözetmen	800		800
ALPHONSO Matcovich	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	1.100		1.100
MEDİNİ, Antoino	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	1.200		1.200
SİDERİDES, Georges	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	1.050		1.050
JACONOVİCH, Alexandro	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	1.100		1.100
QUINTAVALLLO, Rodolphe	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	900		900
BRATİNA, Alois	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	750		750
KRÖLL, Joseph	Avusturya	Denetmen / Gözetmen	750		750
GASTON, Charles	Belçika	Denetmen / Gözetmen	650		650
TUCK, Raphael	Britanya	Denetmen / Gözetmen	700		700
MERCURIAN, Alexandre	Fransa	Denetmen / Gözetmen	750		750
SPADACCİNİ, Lorenzo	İtalya	Denetmen / Gözetmen	750		750
PEDROLLİ, François	İtalya	Denetmen / Gözetmen	1.150		1.150
ERANPUİLLO, E.	İtalya	Denetmen / Gözetmen	1.150		1.150

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam)

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş/ Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
URİNOS, Paul	Macaristan	Denetmen / Gözetmen	750		750
MİTROVİCH, Jean	Sırp	Denetmen / Gözetmen	1.000		1.000
CAPOBIANCO, Carlo	?	Denetmen / Gözetmen	750		750
POLEMY, Michel	Yunanistan	Denizci	400		400
MUTTER, Christian	Almanya	Depo Şefi / Eskişehir	1.400	200	1.600
ERNEST Schwager	Almanya	Derince Liman Müdürü	2.000		2.000
CAGLIAS, Dominique	İtalya	Distribütör	900		900
FREDRİCH, Blumo (Blume)	Almanya	Distribütör	1.600	100	1.700
CHESNEL, Gaston	Fransa	Grandt	2.000	150	2.150
WEILNAUER, Walter	İsviçre	Grandt	1.800	150	1.950
KERN, Paul	Almanya	Grant de Section / Bölüm Yöneticisi	2.200	150	2.350
KREBS, Michel	Almanya	Haydarpaşa Limanı Müdürü	11.733		11.733
MASTROYENİ, Francois	İtalya	İşaretçi	500		500
CANTARONL, Georges	İtalya	İşaretçi	450		450
HİLBERT, Charles	Almanya	İşçi	1.250		1.250
LÜCKİNG, Willy	Almanya	İşçi	700		700
BACHMAN, Alfred	Almanya	İşçi	1.000	300	1.300
NİCOLAS Marinovich	Avusturya	İşçi	950		950
AGNİENOVİCH, Demetre	Avusturya	İşçi	950	200	1.150
BELLİS, Emilio	Avusturya	İşçi	900		900
FİNKE, Emil	Avusturya	İşçi	1.000		1.000
SİPOVİCH, Michel	Avusturya	İşçi	750	50	800
VUCCOSOVİCH, Georges	Avusturya	İşçi	700	100	800
ZORZİ, Joseph	Avusturya	İşçi	600	200	800
VUSCANOVİTSCH, Phlipppo	Avusturya	İşçi	700		700
ROSENBERG, Benjamin	Avusturya	İşçi	550		550
De DOMAZETOVİTSCH, Joseph	Avusturya	İşçi	500		500
MARTİNUZZİ, Eugene	Avusturya	İşçi	450		450
MERCENİER, Louis	Avusturya	İşçi	450		450
RAUSİN, Arthur	Belçika	İşçi	1.050		1.050
SCHPEERS, Clement	Belçika	İşçi	500	50	550
ANTİ?, Gulillaume	Britanya	İşçi	700		700
ANTİ?, Geroges	Britanya	İşçi	500		500
THEODORİDES, Theodore	Bulgaristan	İşçi	450		450
AUBLE, Ewald	Fransa	İşçi	1.500		1.500
GAMET, Eduard	Fransa	İşçi	500	50	550

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam)

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş/ Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
GOBAT, Charles	İsviçre	İşçi	1.000	100	1.100
FRİEDLİ, Alexandro	İsviçre	İşçi	1.000		1.000
STUSSY, Alfred	İsviçre	İşçi	900		900
OLGUİ?, Michalowsky	İsviçre	İşçi	700	100	800
MAİRE, Ami? Fritz	İsviçre	İşçi	2.566		2.566
SANDOZ, Axmand	İsviçre	İşçi	1.050		1.050
MORETTİ, Frederic	İtalya	İşçi	1.100		1.100
SEBASTİANİ, Romulus	İtalya	İşçi	1.000		1.000
EDUARD, Lorio	İtalya	İşçi	950		950
BUCALLO, Gaetano	İtalya	İşçi	800	150	950
FRAGGİ, Isaac	İtalya	İşçi	750	50	800
BRAGİOTTİ, Vincent	İtalya	İşçi	650	100	750
ANSALDO, Adolpho	İtalya	İşçi	650		650
DEMARCHİ, Gilbert	İtalya	İşçi	550		550
DEMARCHİ, Gaston	İtalya	İşçi	500		500
ERAİANO, Louis	İtalya	İşçi	400		400
MİCHAELİAN, Jean	?	İşçi	650		650
ARABİAN, Mergher	?	İşçi	500	50	550
SORGO, Nicolos	?	İşçi	500		500
PETRİDES, Parasko	?	İşçi	500		500
CEMAL, Basri	?	İşçi	500		500
DAVİDİAN, Paul	?	İşçi	500		500
NİCOLİADES, Agafis	?	İşçi	500		500
KALFA, Theodore	Yunanistan	İşçi	1.050		1.050
DENİS, Seraphimides	Yunanistan	İşçi	800	360	1.160
CONSTANTİN, Grimaldi	Yunanistan	İşçi	600	200	800
BOUROUNSOUZ, Achillo	Yunanistan	İşçi	700	100	800
ZACHARİADES, Basile	Yunanistan	İşçi	900	108	1.008
JEANNAXOPOULOS, Constantine	Yunanistan	İşçi	800		800
LEONTİDES, Menelas	Yunanistan	İşçi	650	50	700
PROCOS, Constantin	Yunanistan	İşçi	500		500
TRENGA, Nasri	Yunanistan	İşçi	500		500
WOSCO, Emmanuel	Yunanistan	İşçi	500		500
MARİONOVİCH, Antoino	Avusturya	Kapıcı	900		900
HADJOGLOU, Constantin	Yunanistan	Kaptan	1.000		1.000
ZORZY, Dyonisses	Avusturya	Kondüktör	800	50	850
ANTOİNO?, Yan	Avusturya	Kondüktör	650	50	700
EORENT, Vincent	Avusturya	Kondüktör	500		500
GRUNVALD, Ernest	Avusturya	Kondüktör	450		450
JAQUES, Pesarini	İtalya	Kondüktör	650		650
HADEMOGLOU, Kimon	Rusya	Kondüktör	500		500

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam)

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş/ Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
MÜLLER, Emilo	?	Kondüktör	1.000	200	1.200
?ANTONİ, Guido	?	Kondüktör	1.000	200	1.200
AGAPOPOULOS, Achilo	?	Kondüktör	400		400
SPANOPOULOS, Anastaso	?	Kondüktör	400		400
SİDHERİS, Elia	Yunanistan	Kondüktör	500		500
MEİER, Gabriel	Almanya	Kontrolör	1.600	150	1.750
GEORGES, François	Belçika	Kontrolör	2.400	200	2.600
HOSZOWSKY, Adam	Polonya	Kontrolör	2.400	450	2.850
VAN-BELLE, Gustave	Belçika	Kontrolör / Teknik Kontrolör	2.000		2.000
JACOBY, Johannes	Almanya	Kontrolör?	1.000	550	1.550
?, Fritz	İsviçre	Kontrolör Müdür Yardımcısı	2.200		2.200
CABARADJIAN, Krikor	?	Lostromo	450		450
İBRAHİM, Aziz	?	Lostromo	450		450
MARTİNOLİTCH, Emile	Avusturya	Makine Tamircisi (Sabit Makine)	950	100	1.050
CARLİCH, Emmanuel	Avusturya	Makinist /Makine Tamircisi	1.000		1.000
JEAN, Galitzer	Avusturya	Makinist /Makine Tamircisi	1.100	200	1.300
DEMİK, Romoto	Britanya	Makinist /Makine Tamircisi	850		850
HLİLLE, Michel	Fransa	Makinist /Makine Tamircisi	1.100		1.100
PEPİLON, Eugene	İtalya	Makinist /Makine Tamircisi	850	200	1.050
FARAGGİ, Emilo	İtalya	Mimar	1.700	300	2.000
BECK, Albert	Almanya	Muhasebe Şefi	5.500		5.500
PALUKA, Felix	Almanya	Muhasip	1.200		1.200
WAHL, August	Almanya	Muhasip	800		800
MİNİKA, Joseph	Almanya	Muhasip	850		850
MAUCLER, Paul d.	Almanya	Muhasip	1.200	100	1.300
GALLİTZİ, Constantin	Avusturya	Muhasip	1.200		1.200
BELLİS, Maurice	Avusturya	Muhasip	850		850
MATTİCH, Marius	Avusturya	Muhasip	1.200		1.200
CALİCH, Etiene	Avusturya	Muhasip	1.100		1.100
ALFRED, De Domazetovic	Avusturya	Muhasip	1.500		1.500
WALTHER, Julos	Avusturya	Muhasip	1.500		1.500

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam)

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş/ Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
BOUTİN, Adolph	Fransa	Muhasip	1.400	50	1.450
GUERBOİS, Frederic	Fransa	Muhasip	1.050		1.050
PİOS, Paul	Fransa	Muhasip	1.500		1.500
PİOS, Thomas	Fransa	Muhasip	1.400	100	1.500
GRANOFEAN, Joseph	İsviçre	Muhasip	1.250		1.250
JUCOMMUR, Maurico	İsviçre	Muhasip	1.400	50	1.450
ANTOİNO, Molinari	İtalya	Muhasip	1.250	150	1.400
MARİNENGO, Leonardo	İtalya	Muhasip	1.150		1.150
CASTELLİ, Michel	İtalya	Muhasip	950		950
OTTONE, Henri	İtalya	Muhasip	900		900
LANZA, Joseph	İtalya	Muhasip	1.100		1.100
ROSENTHAL, Alexandro	Macaristan	Muhasip	1.400		1.400
CSEKEY, Adolpho	Macaristan	Muhasip	1.200		1.200
ROSENTHAL, Emil	Macaristan	Muhasip	2.400		2.400
JUGOVİCH, Voin	Rusya	Muhasip	1.100	300	1.400
PLESSOS, Georges	Yunanistan	Muhasip	1.400	100	1.500
MOLFESSİS, Hippocrate	Yunanistan	Muhasip	800		800
VUCCİNO, John	Yunanistan	Muhasip	1.300		1.300
GEORGES, Foscolo	Yunanistan	Muhasip	1.100		1.100
SCHNELLER, ?	Avusturya	Müfettiş	4.840		4.840
BRİDEL, Charles	İsviçre	Müfettiş? Şef	9.166		9.166
GALEWSKY, Herman	Almanya	Mühendis	7.333		7.333
ELSNER, Franz	Almanya	Mühendis	1.850	100	1.950
DEFİLİPPİ, Pelfo	Fransa	Mühendis	3.500		3.500
DE SUSİ, Frederic	Romanya	Mühendis	2.800	150	2.950
?İDDECKE, Max	Almanya	Mühendis	2.200	300	2.500
BÄHR, Erich	Almanya	Mühendis	4.400		4.400
EBELİNG, Hugo	Almanya	Mühendis	3.666		3.666
REİTGER, Georges	Almanya	Mühendis? Sectriune	1.800		1.800
LEOPOLD, Reiner	Almanya	Mühendis Yardımcısı	4.400		4.400
LİEBSCH, Karl	Almanya	Saatçi	950		950
JAN – DER, Hagen	Belçika	Sekreter	3.750		3.750
FELDER, Paul	İsviçre	Sekreter Yardımcısı	1.400		1.400
BURGİS, Andreas	Almanya	Montaj Müdür Yardımcısı	1.400		1.400
GUERİCİCH, Antoine	Avusturya	Sürücü / Şoför	1.050		1.050
MARTORA, Spiro	Britanya	Sürücü / Şoför	600		600
CAGLIA, Pierre	İtalya	Sürücü / Şoför	500		500
KASSİM, Abdi	?	Sürücü / Şoför	550		550

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam))

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş / Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
VLBAKİS, Jean	Yunanistan	Sürücü / Şoför	450		450
LOUIS, Capitaine	Fransa	Şef	1.600		1.600
HASENFRATZ, Charles	İsviçre	Şef	5.866		5.866
GRENİER, Claudes	Fransa	Şef	1.600		1.600
AXT, Otto	Almanya	Şef / 3. Bölüm Şefi	2.700	150	2.850
CHARLES, Emile	Belçika	Şef / Ambar Şefi	1.700		1.700
TRÜB, Joseph	Almanya	Şef / Atölye Şefi?	2.000	200	2.200
HILFEKER, Ernest	İsviçre	Şef / Harekât Şefi	2.200		2.200
PORTMANN, Louis	İsviçre	Şef / Kontrol Şefi	3.300		3.300
MONNİES, Alexandro	Fransa	Şef / Magazin Şefi	3.600		3.600
PALUMBO, Pietro	İtalya	Şef / Şantiye Şefi	1.500		1.500
ELİAS, Novakovitsch	Avusturya	Şef İşaretçi	700	200	900
ZAPHİREAS, Calphoglou	Yunanistan	Şef Muhasip / Muhasebe Şefi	4.400		4.400
DAUDRİX, Jean	Fransa	Şef Mühendis	7.333		7.333
REBOL, Timolhei	Fransa	Tasarımcı	1.175		1.175
RAUCHAN, Ludwig	Macaristan	Tasarımcı	1.300		1.300
SCHLEİBERT, Karl	Almanya	Teknik Görevli	1.300		1.300
KÜTER, Johannes	Almanya	Teknik Görevli	1.300		1.300
HÄMMERLO, Rudolf	Almanya	Teknik Görevli	1.200		1.200
WİTTLİCH, Louis	Almanya	Teknik Görevli	1.200		1.200
LOPİNOL, Leon	Almanya	Teknik Görevli	1.800		1.800
SCHENEİDER, Rudolph	Almanya	Teknik Görevli	1.400	300	1.700
BİTZ, Wilhelm	Almanya	Teknik Görevli	1.500	100	1.600
HENNEKEİSER, Herman	Almanya	Teknik Görevli	1.300	250	1.550
TRENSE, Max	Almanya	Teknik Görevli	1.400	100	1.500
PUTZE, Carl	Almanya	Teknik Görevli	1.350		1.350
DAUDRİX, Henri	İsviçre	Teknik Görevli	1.500	300	1.800
BELLE, Joseph	Fransa	Teknik Görevli	1.800	200	2.000
CHARLİE, Albert	Fransa	Teknik Görevli	1.800		1.800
LAVAL, Jean	Fransa	Teknik Görevli	1.200		1.200
DAUDRİX, Roger	Fransa	Teknik Görevli	1.200		1.200
TSCHUDİN, Eduard	İsviçre	Teknik Görevli	1.100	200	1.300
LANDİS, Felix	İsviçre	Teknik Görevli	1.000		1.000
WUSCHER, August	İsviçre	Teknik Görevli	1.350	100	1.450
SANTAROSA, Luigi	İtalya	Teknik Görevli	1.900		1.900
SOGNO, Alped	İtalya	Teknik Görevli	1.600	150	1.750
ROSAZZA, Cesar	İtalya	Teknik Görevli	1.000		1.000

Ek 4: Bağdat Demiryolu Şirketi Personel Kaydı ve Maaş, 1908 (Devam))

Soyisim, İsim	Tabiiyeti	Görevi	Maaş / Ücret	Çeşitli Ödenekler	Toplam
RACİNSKY, Mazur Vel.	Romanya	Teknik Görevli	1.400	300	1.700
SCANAVY, Europides	Yunanistan	Teknik Görevli	2.000		2.000
HOSZOWSKY, Louis	Polonya	Telgrafçı / Asistan	450		450
De Simone	İtalya	Ticari Görevli	650		650
SİMONİDES, Simon	?	Ticari Görevli	500		500
ANDREADİS, Christo	Yunanistan	Ticari Görevli	700	100	800
DROMOCOATİS, Demetre	Yunanistan	Ticari Görevli	500		500
GUERBOİS, Jean-Baptiste	Fransa	Veznedar	2.700	500	3.200
KÜHNLE, Johann	Almanya		600		600
KAUDER, Alfred	Avusturya		2.100		2.100
MİCHİELS, Eugene	Fransa		950		950
SCHAFFNER, Robert	İsviçre		4.000		4.000
DUMONT, Marc	İsviçre		900		900
VALESTY, Auguste	Romanya		1.200		1.200
DESTRAZ, Louis	?		1.050		1.050
STYLIANOS, Georges	?	Müstafi	-		
GEORGİDAS, Charilaos	Yunanistan		1.600	100	1.700

Kaynak: BArch.R. 8119F / P 8049

Ek 5: Hicaz Demiryolu İdaresi Merkez Personeli (8 Nisan 1904)

Hicaz Demiryolu ve Hayfa Şubesi elyevm maaşla müstahdem yekun Memurini Fenniye ve Hesabiye vesairesinin Miktarı maaş ve Esamisini mübeyyin Cedvell (4 Mart 1322)		
Ad / Unvan	Memuriyet / Görev	Maaş (kuruş)
Hatt-ı Kebir - Fen Memurları		
Mösyö Meissner	Sermühendis	8.696
Mösyö Schröder	Heyeti Fenniye Kalemi Müdürü	5.218
Hacı Muhtar Bey	Şube ve Fen Müşaviri	4.500
Mösyö Rişar (Richard)	Şube Mühendisi	4.000
Mösyö Ravetti (?)	Şube Mühendisi	4.000
Mösyö Jeliloz (Galileusz.)	Şube Mühendisi	4.000
Mösyö A?	Şube Mühendisi	4.000
Mösyö Eugene Chamberlein	Şube Mühendisi	3.478
Mösyö MARDİR	Şube Mühendisi	3.478
Mösyö Bon Giovanni	Şube Mühendisi Muavini	3.200
Viktor Zabludovsky	Şube Mühendisi Muavini	3.200
Ahmet Efendi	Şube Mühendisi Muavini	3.200
Cevdet Efendi	Şube Mühendisi Muavini	3.200
Necib Efendi	Şube Mühendisi Muavini	3.200
Mösyö ?	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.826
Mösyö S?	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.826
Viktor ?	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.826
Mösyö D?	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.826
Mösyö David	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.826
Ali Rıza Efendi	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.500
M. Nuri Bey	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.176
Viktor Ma	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.000
Eşref Efendi	Şube Mühendis Muavin Vekili	2.000
Mösyö Miller	Operatör	2.000
İlyas Efendi	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.852
Muhammed Galip Efendi	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.750
Salih Efendi	Operatör Muavini	1.500
Nuri Efendi	Operatör Muavini	1.500
Mösyö L. K.	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.500
Abdullah Efendi	Operatör Muavini	1.250
Bolulu Ragıp Efendi	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Selanikli Eşref	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Selanikli M. Eşref	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Ayıntaplı Remzi	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Denizlili M. Tevfik	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Üsküdarlı M. Rıfki	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000
Kilisli Mehmed	Şube Mühendis Muavin Vekili	1.000

Ek 5: Hicaz Demiryolu İdaresi Merkez Personeli, 8 Nisan 1904 (Devam)

Ad / Unvan	Memuriyet / Görev	Maaş (kuruş)
Hüseyin Neşet	Ressam	370
Rüştü	Ressam	278
Haydar	Ressam	278
Ömer Zeki	Ressam	278
İsmail Hakkı	Ressam	278
Hasan M.?	Ressam	278
Ahmet Cemal	Ressam	278
Halil	Ressam	278
Aziz	Ressam	133,1
Muhammed Salihüddin	Ressam	133,1
Toplam		101.110,20
Hatt-ı Kebir - İşletme Memurları		
Mösyö Schäfer	Umur-u Ceriyye Sermühendisi	4.347
Mösyö Mikhailovich	İşletme Müdürü	3.898
Halil Efendi	Makinist	1.400
Mösyö Herman Laneigh	Makinist	1.200
İzmirli Emin	Makinist	1.200
Tevfik Efendi	Makinist	800
Osman Ahmet	Makinist	800
Rıza	Makinist	800
Safvet Efendi	Makinist	800
Osman İbrahim Efendi	Makinist	800
Hacı Aziz Efendi	Makinist	800
R?'li Şakir	Makinist	700
Mustafa ?	Makinist	400
Ahmet Muhtar	Tornacı	300
Edip	İstasyon Memuru	800
Muharrem	Chef de Train	800
Nikola Emanuelidi	Mevkif Memuru	800
Jan. ?	Mevkif Memuru	800
İrfan Efendi	Chef de Train	650
Ohannes Topuzyan	Chef de Train	600
Hasan Efendi	Ğar de F ?	500
Es'ad Efendi	Mevkif Memurları Muavini	400
Çarkçı Mülazımı Şami İzzet Efendi	Tesviyeci	100
Çarkçı Mülazımı K?	Tesviyeci	100
K.? Ali Efendi	Tesviyeci	100
Toplam		23.895

Ek 5: Hicaz Demiryolu İdaresi Merkez Personeli, 8 Nisan 1904 (Devam)

Hattı Kebir - Hesap ve İdare Memurları		
Ad / Unvan	Memuriyet / Görev	Maaş (kuruş)
Fevzi Paşa	İdare Müdürü	2.000
Kaymakam Ali Rıza Bey	Nezareti Celile Muavini	1.000
İzzet Bey	Ameliyat Taburları Kumandanı	2.000
İzzet Efendi	İnşaat Nezareti Kâtibi	1.000
Said Efendi	Muhasebeci	2.500
Tahir Efendi	Muhasebeci Başkâtibi	500
Subhi Efendi	Katib-i Sani	450
Hamdi Efendi	?	300
Zeki Efendi	?	200
Necib Efendi	İnanat Kâtibi	150
İbrahim Efendi	Heyeti Fenniye Türkçe Kâtibi	750
Yusuf ? Efendi	Heyeti Fenniye Fransızca Kâtibi	700
Ahmet Faik Efendi	Vilayet Komisyonunda Memur	556
Hasan Ağa	Odacı	139
		12.245
İlhami? Bey	Şube Mühendis Muavini	3.000
Mösyö Altmann	Şube Mühendis Muavini	2.826
Ernest F.	Şube Mühendis Muavini	2.000
Mösyö Masara	Şube Mühendis Muavini	1.304
Mösyö Schön ?	Baş Ressam	782
Selahaddin Efendi	Ressam	133,1
M.İzzet Efendi	Ressam	133,1
Hamdi Efendi	Ressam	133,1
		10.311,30
Hayfa Hattı - İşletme Memurları		
Mösyö Martini	Ser Makinist	1.304,00
Mösyö Jan İspurlati	Makinist	1.000,00
Arif bin Ahmet Efendi	Makinist	1.000,00
Şakir Efendi	Makinist	800
Antuan Efendi	Makinist	800
Said Efendi	Şef ?	800
Sami Efendi	Şef ?	300
Cevdet Efendi	Telgraf Memuru	300
Mülazım? M. Emin Efendi	Telgraf Memuru	100
Samsunlu Hakkı Efendi	Kalıp Kömürü İmaline Memur	100
		6.504,00
Hayfa Hattı - Hesap ve İdare Memurları		
Binbaşı Hasan Efendi	? Komisyon Azasından	800
Ahmet Muhtar Efendi	İşletme Muavinliği, Sermühendis Tercümanı	500

Ek 5: Hicaz Demiryolu İdaresi Merkez Personeli, 8 Nisan 1904 (Devam)

Ad / Unvan	Memuriyet / Görev	Maaş (kuruş)
Kolağası Zühtü Efendi	?Komisyon Azasından	400
Yüzbaşı Ahmet Fehmi Efendi	?Komisyon Azasından	400
Mülazım Tevfik Efendi	?Komisyon Azasından	400
İsmail Hakkı Efendi	?Komisyon Azasından	400
Mülazım Cemil Efendi	?Komisyonu Kâtibi	250
Taburlar Kâtibi Kazım Efendi	?Komisyonu Kâtibi	200
Emin Efendi	Muhasebeci	370
Hasan Efendi	Muhasebe Başkâtibi	370
Corci / Georgi Efendi	Kâtip	278
İbrahim Efendi	Kâtip	185
Şakir Efendi	Hayfa Nakliyat Komisyonu Kâtibi	300
Ayetullah Efendi	Hayfa Nakliyat Komisyonu Kâtibi	250
Mülazım Sadık Efendi	Sermühendis Tercümanı	200
Sıtkı Efendi	Ambar Memuru	200
Şükrü Efendi	İnşaat Nezareti Kâtibi	139
Toplam		5.642

Kaynak: BOA. Y. MTV.258./121

Ek 6: Sermühendis Mavrogardato, çalışma odasında



بفرد انشاءت خطی قسم اول سرمهندسی موسیو ماردوگورداتو، هجره اشتغالند
موسیو ماردوگورداتو، کربک مهندسلکندهکی و ترک امور ادارهدهکی اقتدار و تجربیسی ایله تمیز ایشدر.
Monsieur N. Mavrogordato, ingénieur en chef de cette division, dans son cabinet
de travail à Eregli.

Kaynak: Şehbal Dergisi, Sayı 22, sayfa: 25

Ek 7: Türkiye'den Dönüş. Akdeniz gemisinin Güvertesinde, Wilhelmshaven Limanı



Kaynak: Heigl, 2004, s.157

Ek 8: Hicaz Demiryolu Hattı Haritası



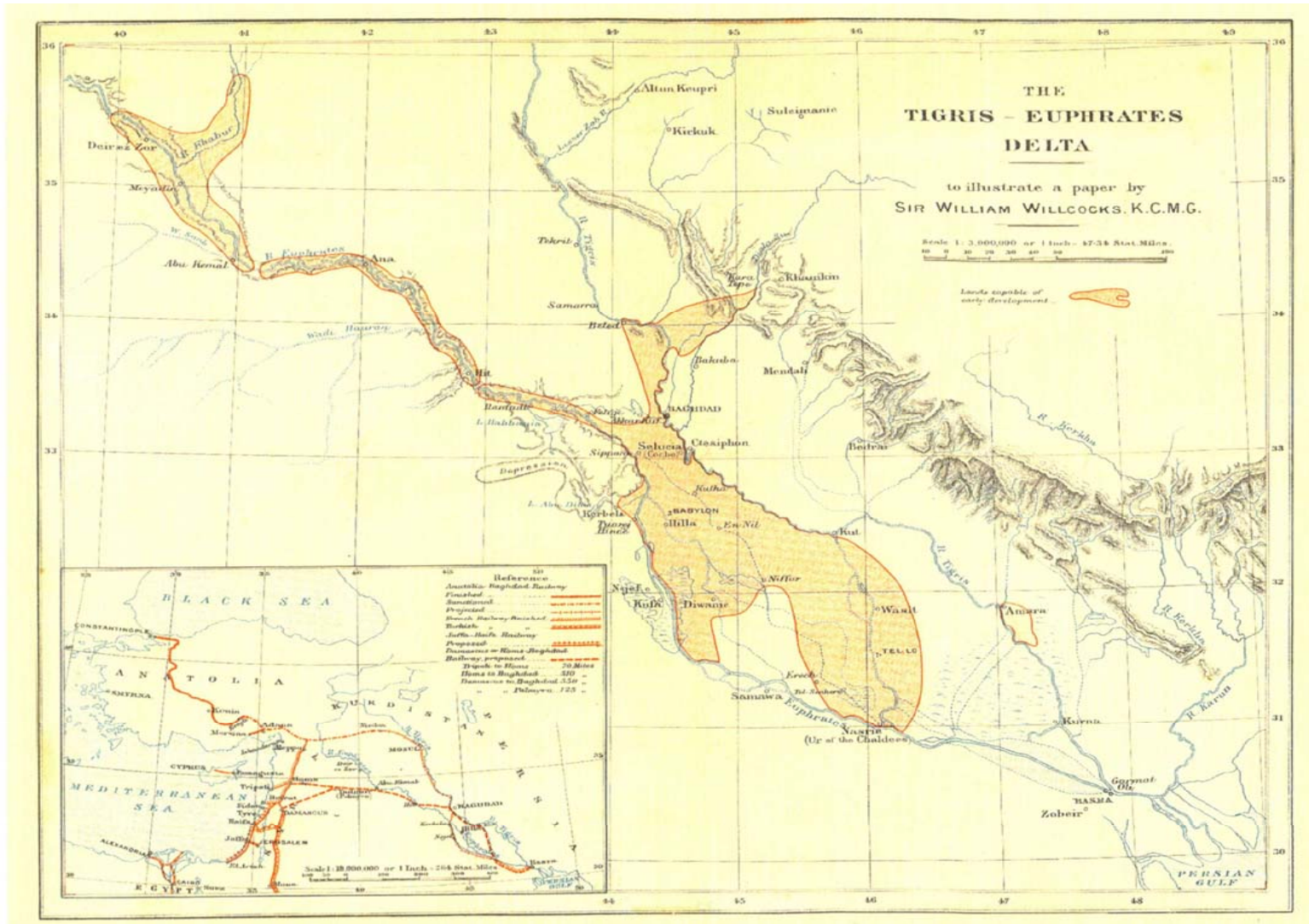
Kaynak: Auler, 1904,

Ek 9: Ön Asyada Demiryolları - 1920



Kaynak: Pohl, Raab, 111

Ek 10: Sir Wiliam Willcocks'un Mezopotamya Sulama Projesi Planı / 1909



Kaynak: Pohl, Raab-Rebentisch, 1999: