

OSMANLI İSTANBULU

X

editörler

Feridun M. Emecen – Ali Akyıldız

OSMANLI İSTANBULU X

X. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri
25-26 Mayıs 2024, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

editörler

Feridun M. Emecen

Ali Akyıldız

Genel Yayın No: 2
Sempozyum Dizisi: 1

OSMANLI İSTANBULU

X. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu, Bildiriler

proje yönetimi
Mustafa Sinanoğlu

düzenleme kurulu
Feridun M. Emecen (başkan), Ali Akyıldız (başkan yardımcısı),
Cengiz Yolcu (akademik sekreter)
Ali Karabacak (idari sekreter), Alphan Akgül,
Özlem Çaykent

editörler
Feridun M. Emecen
Ali Akyıldız

yayın koordinatörü
Ali Karabacak

grafik tasarım
Coşkun Yıldırım Türk

kapak tasarımı
Ümit Ünal

basım tarihi
2025

ISBN 978-605-9437-64-6

basım yeri
TDV Yayın Matbaacılık
TDV Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl.
Ostim OSB Mahallesi, 1256 Cadde, No: 11
Yenimahalle / Ankara
Tel. 0312. 354 91 31 (pbx) Faks. 0312. 354 91 32
bilgi@tdv.com.tr
Sertifika No. 48058

Emecen, Feridun M. (ed.)
Osmanlı İstanbulu-X / Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız (ed.). - İstanbul : İstanbul 29
Mayıs Üniversitesi, 2025.
536 s. ; fot. ; 23,5 cm.
ISBN 978-605-9437-64-6
1. İstanbul (Türkiye)_Tarihçe 2. Osmanlı İmparatorluğu_Tarihçe
956.21 DC 20



İçindekiler

7	SUNUŞ • MUSTAFA SİNANOĞLU, REKTÖR
9	TAKDİM • FERİDUN M. EMECEN – ALİ AKYILDIZ
11	YUNUS EMRE AYDIN <i>Rus Oryantalist İ. N. ve Onun Osmanlı İstanbulu'nda Ramazan ve Ramazan Bayramı Hakkındaki Notları</i>
21	AHMAD GULİYEV <i>Reception, Display, and Representation: Exotic Animals in Early Modern Istanbul</i>
33	ALİ AKYILDIZ <i>30 Eylül 1913'te İstanbul'da Meydana Gelen Ölümcül Seller</i>
47	OĞUZ SATIR <i>Kaza mı, Sabotaj mı? 1917 Haydarpaşa İnfilâkı</i>
79	MEHMET DEMİRTAŞ <i>1189 (1775-1776) Tarihli Bir Narh Defterine Göre Sarayın Bir Senelik Mutfak Harcamaları</i>
93	MEHMET DEMİRYÜREK <i>Nizâm-ı Cedid İstanbulu'nda Sultan ve Kahve: “Bahaya Satılmasına Rızam Yoktur” (1789-1806)</i>
115	HASAN ALİ ÇAKMAK <i>II. Abdülhamid'in İkbali Behice Hanımefendi'nin İstanbul'da Yalnız Yaşama Emeli ve İttihatçılarla Amansız Mücadelesi (1909-1914)</i>
133	GALİP ÇAĞ <i>Klasik Çağın Sonunda Bir Toplu Taşıma Sorunu: Üsküdar- İstanbul Kayık Taşımacılığında Aksaklıklar ve Devlet Müdahalesi (1564-1596)</i>
143	LEVENT DÜZCÜ <i>Şirket-i Hayriye Vapurlarında Yolcular</i>
181	ONNİK JAMGOCYAN <i>Le Tarif Douanier Russo-Turc De 1782</i>

- 225 NEJLA DOĞAN
Üsküdar Mahkemesinde Vakıf Oluşturma Pratiği: Şer'iyye Sicilleri Işığında Bir İnceleme
- 243 AYHAN PALA
Osmanlı İstanbulu'nda Müslümanların Gayrimüslimlerle Evlenmeleri
- 253 NİLAY ÖZLÜ KARACA
Birinci Dünya Harbi'nde Medine'den İstanbul'a Getirilen Kutsal Emanetler ve Uluslararası Yankıları
- 267 ERGÜN HASANOĞLU
İstanbul Bulgar Kapıkethüdahğı (1879-1909)
- 291 ÖZDE ÇELİKTEMEL
Osmanlı İstanbulu'nda Savaş ve Sinema
- 305 SEMA KÜÇÜKALIOĞLU ÖZKILIÇ
Osmanlı Deniz Taşımacılığında Bir Islah Çabası Olarak Şirketleşme Meselesi
- 347 SADIK MÜFİT BİLGE
Osmanlı İstanbulu'nda Ev ve Mutfak Eşyası Üreten ve İşleyen Üç Esnaf Grubu (Bakırcı, Kazancı, Kalaycı Esnafı)
- 381 İLHAMİ YURDAKUL
Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketinin İmtiyaz Sahasına Göksu Bendi İçme Suyunun Dağıtımı (1894-1904)
- 407 SEVVAS E. TSILENIS
Aslen İstanbullu Bir Yunan Sefirinin Anılarında Osmanlı Başkentinde Sosyal ve Kültürel Hayat (1869-1871)
- 425 YÜKSEL KAŞTAN
Bazı Alman Gazeteleri ve Almanca Eserlerde İstanbul Algısı (1881-1922)
- 465 VURAL GENÇ
Osmanlı Payitahtında Bir Safevi Rehinesi: Haydar Mirza
- 497 HAVVA ÖNALAN
İstanbul'dan Lizbon'a: Sultan III. Ahmed'in Rüyası ve sair Hadiseler Üzerine Havadisler
- 505 KÜBRA FETTAHOĞLU
İstanbul Basımında Siyasi Anlatı Aracı Olarak Astronomi İmgeleri

Kaza mı, Sabotaj mı? 1917 Haydarpaşa İnfilâkı

Oğuz Satır

Marmara Üniversitesi

Hayat bir tabur vukuattır; kumandanı da tesadüf...

Cenap Şahabettin

Kâinatta, tesadüfe tesadüf etmek imkânsızdır.

Sokrates

6 Eylül 1917’de vuku bulan Haydarpaşa infilâkı hakkında olayın yaşanmasından hemen sonra başlayan sebep arayışları, genel anlamda -birçok olayda da olduğu gibi- insanları iki ihtimal arasında bırakmıştır: Kaza ya da sabotaj. Ancak doğal olarak, üç yıldır devam eden Dünya Savaşı şartlarında, sabotaj iddialarının ortaya çıkması ve kamuoyunun olayı böyle yorumlaması gayet olağan bir durumdur. Osmanlı hükümetinin infilâkı “kaza” şeklinde aktarması da kamuoyu tarafından, pek tabiidir ki, tatmin edici bulunmamıştır. Ayrıca olayla ilgili, hükümet tarafından kamuoyuna verilen bilginin kısıtlı olması, adeta hadisenin geçirtilmesi ve basına uygulanan sansür de, sabotaj iddiaları ve dedikodularının güçlenmesine yol açmıştır. Babıâli’nin resmi açıklamalarında infilâk, “kaza” şeklinde nitelendirilmişse de, dönemin tanıklıkları, yabancı basındaki haberler, istihbarat raporları ve savaşın genel stratejik bağlamı, bu açıklamayı sorgulanabilir hale getirmiştir.

İşbu çalışmada Birinci Dünya Savaşı sırasında Osmanlı İstanbul'unun ulaşım açısından en stratejik noktası olan Haydarpaşa'da yaşanan bu elim hadisenin yukarda zikredilen iki ihtimal açısından değerlendirmesi yapılacaktır. Bu bağlamda ilk olarak, istasyon, rıhtım ve limandan müteşekkil olan Haydarpaşa'nın, İstanbul'un Anadolu yakasında hem imparatorluğun Asya topraklarının hem de İstanbul'un iaşesini sağlamak için askeri ve ticari bir lojistik merkez olarak belirlenmesi ve bu amaca uygun olarak da 19. yüzyılın sonundan itibaren Birinci Dünya Savaşı'na kadar girilen inşa sürecinden kısaca bahsedilecektir. Ardından olayın, sabotaj ihtimali açısından savaş şartlarından bağımsız değerlendirilemeyeceği aşikâr bulunduğundan seferberlik döneminde Haydarpaşa lojistik kompleksinin, özellikle Filistin ve Irak Cephelerini ikmal bakımından gördüğü işlevin önemi vurgulayarak infilâkın yaşandığı 6 Eylül 1917 tarihinde savaşın gidişatı açısından hangi kritik rolü ifa ettiğini tespit ettikten sonra söz konusu infilâkı, etkilerinin ne boyutta olduğunu ifade edebilmek maksadıyla da tarihsel bir bağlam içine yerleştirmeye çalışılacaktır. Dolayısıyla söz konusu infilâkı yalnızca tekil bir olay olarak değil, 1917 yılının uluslararası siyasi ve askeri dengeleri içerisinde konumlandırarak olası nedenlerin çok yönlü biçimde irdelenmesi de amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, tanıklıklar, gazeteler ve resmi belgeler dikkate alınarak infilâkın arkasındaki muhtemel dinamikler yeniden değerlendirilecektir. Son olarak ise infilâkın, kaza mı yoksa sabotaj eseri mi olduğu sorusunun, ulaşılan delil ve iddialar etrafında cevaplanmasına gayret edilecektir.

1. Haydarpaşa'nın Stratejik ve Tarihsel Önemi

Haydarpaşa İstasyon binası, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki Alman nüfuzunun mimari plandaki tezahürü olarak kabul edilebilecek o tarihteki en önemli yapısıdır. Söz konusu bina, hem payitaht İstanbul'da Boğaz'a hâkim bir konumda bulunması, hem modern dönemin simgesi olan buhar çağı ulaşım tarzının -yani demiryolunun- başlangıç noktası olması, hem de Avrupa'daki ittifak dengelerini Yakındoğu'da Almanya lehine değiştiren Bağdat Demiryolu imtiyazı ile olan bağlantısı bakımından çok katmanlı sembolik anlamlar taşımaktadır.

İstasyon binası bu yönleriyle, bir yandan Osmanlı'nın iç iş ve ikmal sistemi açısından son derece işlevsel, diğer yandan Osmanlı-Alman siyasi ve ekonomik ittifakının sembolik temsili olarak ayrıcalıklı bir konumda yer almaktadır. Tam da bu nedenlerle, Birinci Dünya Savaşı sırasında Haydarpaşa'nın, yalnızca lojistik merkez değil, aynı zamanda İtilaf devletlerinin nazarında askeri bir hedef olarak da öne çıkması gayet doğaldır.

İmparatorluktaki Alman nüfuzunu simgeleyen bu yapının inşası, Almanya'nın ilk olarak 1899'da ve nihai olarak ise 1903 yılında Deutsche Bank aracılığıyla Konya'dan Bağdat'a uzanacak, Adana, Halep ve Musul üzerinden ilerlemesi planlanan bir demiryolu hattı için Osmanlı Devleti'nden 99 yıllık bir imtiyaz elde etmesiyle beraber planlanmıştı.¹ Bu tarihe gelindiğinde İstanbul'dan Konya'ya kadar uzanan mevcut hat, 1896 yılında tamamlanmış durumdaydı. Almanlar, bu hattı Bağdat'a kadar uzatma planını hem ekonomik hem de stratejik gerekçelerle ancak 1910 yılı itibarıyla hayata geçirecek olsalar da Haydarpaşa İstasyonu'nun inşa süreci yeni imtiyazın alınmasıyla başlayacaktı. Söz konusu imtiyazın gayri resmi sözü ise Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1898'de Osmanlı topraklarına yaptığı ikinci ziyaret sırasında bizzat II. Abdülhamid'ten alınmıştı.²

Esasında Haydarpaşa mevkiinde ilk istasyon binası 1872 yılında ahşap olarak inşa edilmişse de bu bina 1894 depreminde yıkılmıştır. Almanlar tarafından Bağdat demiryolu hattının Asya'daki ilk istasyonu olan Boğaz kıyısındaki Haydarpaşa'ya istasyon binasının yanı sıra bir liman inşası projesini gündeme getirilmiş ve Haydarpaşa limanı 1903 yılında açılmıştır. Artan ticaret ve yolcu trafiği, eskisinden daha büyük bir istasyon binasına duyulan ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Aynı zamanda yeni istasyon binası, yalnızca kapasite

.....

- 1 François Geogon, *Sultan Abdülhamid*, çev. Ali Berkay, İstanbul: Homer Kitabevi, 2006, s.398-399, aktaran Sibel Orhan, "Alman İmparatoru II. Wilhelm'in Weltpolitik Siyaseti Çerçevesinde Osmanlı Topraklarını İkinci Ziyareti (1898)", *Journal of History Culture and Art Research*, 7(5), s.662.
- 2 Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı", *OTAM*, 6, 1995, s.18; Remzi Avcı, "Die Bagdadbahn und ihre politischen Hintergründe vor dem Ersten Weltkrieg 1914", (yayınlanmamış yüksek lisans tezi), *Technische Universität Darmstadt*, 2010, s.52-53.

artırımı amacıyla değil, Alman nüfuzunu simgeleyecek görkemli bir yapı olarak da planlanmıştır. Bu bağlamda 1906–1908 yılları arasında, Alman sermayesi ve mühendisliğiyle Alman mimarlar Otto Ritter ve Helmut Conu tarafından inşa edilmiştir. Ne var ki yapının sembolik kaderini simgelercesine, henüz tamamlandıktan kısa bir süre sonra binada bir yangın çıkmış; bu nedenle resmi açılış 1909 yılına sarkmıştır.³ Bu talihsiz olay, bir bakıma Haydarpaşa'nın günümüze kadar geçireceği birçok felaketin habercisi gibidir.

Bu kapsamda Haydarpaşa yalnızca ulaşım altyapısının bir unsuru değil, aynı zamanda Osmanlı-Alman askeri ve iktisadi ortaklığının sembolik bir mekânı hâline gelmiştir. Garın hemen önündeki rıhtım, Almanların 1903 yılında başlattığı ve Osmanlı topraklarının içlerine kadar uzanacak olan demiryolu ağının denizle bağlantısını kurmak üzere genişletilmiş, yükleme-tahliye faaliyetlerine uygun bir lojistik merkez hüviyetine bürünmüştür. Nitekim Harbiye Nezareti'nin savaş sırasında burayı askeri nakliyat için yoğun biçimde kullanacak olması, Haydarpaşa'yı yalnızca İstanbul'un değil, aynı zamanda Filistin ve Irak'taki birlikler için de en kritik sevkiyat noktası ve lojistik merkezi hâline getirecekti.

Bununla beraber Birinci Dünya Savaşı arefesinde Babıâli gündemine, Bağdat demiryolu projesi imtiyaz sahibi Anadolu Demiryolu Şirketi'nin teklifiyle Haydarpaşa limanının genişletilmesini alıyordu. Mayıs 1913'te Sadaret, "Haydarpaşa mevkıfiyle rıhtım ve limanın tevsii için..." Dahiliye Nezareti'ne yazdığı yazıyla harekete geçiyordu.⁴ Proje için istimlâki ve satın alınması gereken mahallerin değerlerini belirlemek üzere Defter-i Hakani Nezareti, Şehremaneti ve Hazine-i Hassa Müdüriyeti'nden uzman memurlardan müteşkil bir komisyon kurularak çalışmalara başlanıyordu. Nafia Nezareti

3 Nevin Coşar ve Sevtap Demirci, "Haidar Pasha Station in World War I", *Stations At War 1914–1918*, Eylül 2014, s.9 ve dn.26.
https://www.researchgate.net/publication/281177814_Haidar_Pasha_Station_in_World_War_I

4 BOA.DH.İD. 208/1-2. H24 Cemaziyelahire 1331/31 Mayıs 1913. "Anadolu Demiryolu Şirketi'nce Haydarpaşa mevkıfiyle rıhtım ve limanın tevsii için Hazine-i Hassa-i şahaneye ait mahallerden 108.900 metre murabba mahallin mübâyaasına ve Pendik çifte hattının inşası için de 12.172 metre murabba mahallin istimlâkine lüzum gösterilmesine binaen..."

de inşaat devam ederken askeri ve ticari nakliyatın “sürat ve suhuletle” sağlanamayacağından hareketle inşaat mevsimi olan yaz aylarında “bir an evvel” çalışmalara başlanmasını tavsiye ediyordu.⁵ Ne var ki hem komisyonun istimlâk bedellerini belirlemesi hem de Haydarpaşa rıhtımının genişletilmesiyle ilgili mütâlaaları istenen kurumlar arasındaki farklı düşünceler projenin 1913’te başlamasına imkân tanımayacaktı. Zira İstanbul Şhremeni Cemil (Topuzlu) Paşa, Dahiliye Nezareti’ne, esasen Kadıköy ile Haydarpaşa arasındaki yola bir rıhtım gerektiğinden bahisle Kadıköy rıhtımının Haydarpaşa’ya kadar uzatılmasıyla hem semtin ihtiyacı hem de projenin maksadının karşılanacağını ifade ediyordu.⁶ Fakat bu düşüncenin hayata geçirilebilmesi için denizin bir miktar doldurulması gerekecekti. Bu nedenle de söz konusu sahili gösteren bir haritanın yapılması elzemdi. Cemil Paşa’nın önerisini kabul eden Dahiliye Nezareti, liman idaresinin de görüşünü alarak doldurulacak kısmın belirlenmesi için “resim ve krokisinin” Bahriye Nezareti’ne gönderilmesini Şhremaneti’nden istiyordu.⁷ Şhremaneti ise söz konusu haritayı ancak bir yıl sonra hazırlayarak nezarete gönderebilecekti.⁸ Fakat bu harita, Bahriye Nezareti’nce teknik açıdan kusurlu bulunduğundan lazım gelen tedkikâtın yapılmasına uygun olmadığı sebebiyle haritanın tekrar yapılması isteniyordu.⁹ Neticede inşaat çalışmaları başlayamadan Kasım 1914’te Osmanlı Devleti savaşa girince proje akamete uğruyordu.

Babîâli, Avrupa’da yaşanan gelişmeler karşısında 2 Ağustos 1914’te seferberlik ilan ediyor ve seferberlik koşullarında Haydarpaşa limanı ve istasyonunu yoğun bir şekilde kullanmaya başlıyordu. Bilhassa Haydarpaşa’da bulunan “Şimendöfer Kumpanyası”na ait siloların seferberlik nedeniyle Harbiye Nezareti’nce el konulma-

.....

5 BOA. DH.İD. 208/1-3. H27 Cemaziyelahire 1331/3 Haziran 1913.

6 BOA. DH.İD. 49/13-2. H16 Şaban 1331/21 Temmuz 1913.

7 BOA. DH.İD. 49/13-5. R24 Ağustos 1329/6 Eylül 1913.

8 BOA. DH.İD. 49/13-10. R30 Ağustos 1330/12 Eylül 1914.

9 BOA. DH.İD. 49/13-12. R8 Eylül 1330/21 Eylül 1914. “Şhrametince yapılan haritanın mikyasının küçük olması ve bundan mahall-i mezkûrun vaziyet-i hazırası tamamiyle irae edilememiş bulunması hasebiyle tedkikât-ı lazıme icra edilemeyeceğinden...1/1000 mikyasında cihât-ı asliyeyi müşîr pusulalı yeniden bir kıta haritanın ba tanzim heyet-i fenniyece tasdikinden sonra beray-ı tedkik irsal buyurulması babında...”

ısı, İstanbul'un zahire iaşesini müşkül bir duruma sokuyordu. Ayrıca Konya'dan gelen zahire vagonlarının tahliyesi için de Haydarpaşa limanında yeteri kadar mavna yoktu. Dolayısıyla hem siloların kullanım dışı kalması hem de mavna noksanlığı seferberliğin başında Haydarpaşa'da büyük bir tahliye krizine yol açmıştı.¹⁰ Savaş henüz başlamamışken halihazırdaki kapasitesiyle Haydarpaşa lojistik merkezinin, İstanbul'un iaşesi ile ordunun ikmalini kolaylıkla sağlayacak bir durumda olmadığı aşikârdı. Haydarpaşa üzerinden İstanbul'un iaşesi iyiden iyiye sıkıntıya girdiği 1915 yılının başında Şehremaneti bu hususta Harbiye Nezareti'nin siloları derhal boşaltmasını talep ediyor aksi takdirde vagonların zamanında tahliye edilememesi nedeniyle hem sevkiyatın aksaması hem de zahire fiyatlarının artması ihtimalinden yakınıyordu.¹¹ Dahiliye Nezareti, Şehremaneti'nin ısrarını Harbiye Nezareti'ne bildirse de nezaret siloları boşaltmayacaktı. Bu durumda savaş öncesi Haydarpaşa rıhtımının genişletilmesi projesi sorunu çözmek için tek çare olarak tekrar hükümetin gündemine gelecekti. 17 Şubat 1915'te toplanan Meclis-i Vükelâ, "Haydarpaşa demiryolu mevkiği ile liman ve rıhtımın hey'ât-ı hazırası nakliyat-ı askeriye ve ticariyeye gayri kâfi olması..." sebebiyle Harbiye Nezareti ve Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından uygun görülen "250 metrelik iki adet rampanın inşası ve mevkiğ ve liman ve rıhtımın tevsii..." kararını alıyordu.¹² Zaten Haydarpaşa, Anadolu'dan gelen tahıl, erzak, mühimmat ve insan gücünün toplandığı, İstanbul'un ihtiyaçları ve Almanya'dan gelen teçhizat ile mühimmat naklinin organize edildiği imparatorluğun en önemli lojistik merkezi konumundaydı. Liman ve rıhtımın genişletilmesi projesiyle de savaş zamanında Anadolu ile İstanbul arasında yoğun bir şekilde devam eden askeri ve ticari sevkiyatın aksamadan ve daha süratli bir şekilde yapılabileceği öngörülmüyordu. Bu özellikleri hasebiyle Haydarpaşa, aynı zamanda düşman istihbaratının ve sabotaj ihtimallerinin odağında olan strate-

.....

10 BOA.DH.SYS. 123/3-1. R22 Eylül 1330/5 Ekim 1914. "Anadolu'dan zahire yüklü olarak Haydarpaşa'ya gelen vagonlardan elyevm 420 adedi mavnaların eksikliğinden dolayı tahliye edilemediği ve zahire yükü daha birçok vagonun yolda bulunduğu anlaşılmış ve bu vagonlar Haydarpaşa'da süratle tahliye edilemeyecek olursa İstanbul'un ihtiyacı temin edilememiş yeniden zahire celbi kesb-i müşkülât edeceği tabi bulunmuş olmağla..."

11 BOA.DH.SYS. 123/3-6. R11 Kanunısani 1330/24 Ocak 1915.

12 BOA.MV. 196/99. R4 Şubat 1330/17 Şubat 1915 tarihli Meclis-i Vükelâ kararı.

jik bir hedef hâline de gelmiş oluyordu. Ne var ki, genişletme projesi çerçevesinde yapılması gereken istimlâk vb. çalışmalar hususunda savaştın özellikle Filistin ve Irak cephelerinde en kritik hal alacağı 1917 yazına kadar somut adımlar atılamayacaktı.

2. 1917: Uluslararası ve Askeri Konjonktür

1917 yılına gelindiğinde iki yılı aşkın beridir süregelen savaş, tarafların hiçbirine kesin zaferi getirememişti. Gerçekten de Almanya, bütün Belçika'yla Fransa'nın büyük bir parçasını, Rus Polonyasını ve Baltık ülkeleriyle Beyaz Rusya'nın bir kısmını işgal etmiş; Sırbistan'la Romanya'yı da tamamen ezmiş durumdaydı. Almanya'nın ilerlemesine karşılık İtilaf devletlerinin elinde ise sadece, Marne Muharebesi ile Rusların Avusturyalılara ve Türklere karşı kazandığı sınırlı başarılar vardı. Ayrıca, İngiltere, Türkiye'ye karşı Çanakkale ve Kut'ta ağır mağlubiyetler almıştı. Filistin cephesinde ise inisiyatif hâlâ Türklerin elindeydi. Bununla birlikte her iki taraf da savaşa son verme ihtiyacını duymaya başlamışlardı. Ayrıca Amerika da -her ne kadar tarafsız olsa da- savaştan devletlere verdiği kredilerle en büyük alacaklı konumunda olarak bir denge sağlamaya çalışıyordu. 1916 sonunda Amerikan ekonomisi, tamamen savaştan devletlere özellikle İngiltere ve Almanya'ya yapılan ihracata dayalı bir duruma gelmişti. Alman denizaltılarının bu ticareti engellemesi ekonomik durumu daha da kötüleştiriyordu. Keyfiyetin aynen devam etmesi hâlinde, Amerika'nın çok korktuğu savaşa girmek kaçınılmaz olarak görünüyordu.¹³

Bu nedenlerle, Amerika'nın öncülüğünde, 1916'dan 1917'ye girilirken Avrupa politikası ve diplomasisi, savaştan barışa doğru kaymış bir vaziyetteydi. Amerika'nın bastırması dışında, iki belli başlı neden, İtilaf ve İttifak devletlerini savaşı sonlandırmaya zorluyordu: Askeri ve insani kaynakların tükenmeye başlaması ve kamuoyunda görülmeye başlanan savaş bıkkınlığı. Ancak her iki taraf da ortak noktada buluşamadıkları ya da kendi barışlarını birbirlerine dayatamadıkları için bu girişim akim kalacaktı. Barış yapılamayınca Almanya, denizaltı savaşına ağırlık vererek İngiltere'yi barışa zorlama stratejisini benimsedi. Ancak bu karar, iki taraf arasında mümkün olduğunca tarafsız kalmaya çalışan Amerika'yı ekonomik olarak de-

.....

13 Pierre Renouvin, *Birinci Dünya Savaşı Tarihi*, Altın Kitap, 1969, c.II, s.36.

rinden etkiledi. Ayrıca, Rus devrimi nedeniyle Almanya'nın üstün duruma geçmesi ve Almanya'nın Amerika'yı tehdit eden yaklaşımları da Amerika'nın Nisan 1917'de İtilaf devletlerinin yanında savaşa dahil olmasını kolaylaştırdı.¹⁴

Bu süreçte İtilaf Devletleri için Osmanlı Devleti'ni savaş dışı bırakmak, stratejik ve siyasi hedeflerin başında yer alıyordu. Filistin ve Irak cephelerinde yürütülecek başarılı operasyonlarla hem Osmanlı ordusunun direnci kırılacak hem de Almanya üzerindeki baskı arttırılabilecekti. İngiltere için, Osmanlı Devleti'nin saf dışı kalması, savaşın genel stratejisi açısından, İngiliz yardımı olmaksızın savaş dışı kalmaları kuvvetle muhtemel müttefikleri Rusya ve Romanya'ya ulaşmayı mümkün kılacaktı. Üstelik, Balkanların kontrolünü de ele almak kolaylaşacaktı. Böylece Avusturya'ya beşeri coğrafya şartları bakımından en zayıf olduğu Tuna cephesinden saldırmak da mümkün olabilecekti. Osmanlı'nın savaş dışı kalmasının belki de en büyük faydası, İngiltere'yi iki yüz elli binin üzerinde askeri Irak ve Mısır'da; Rusya'yı da yüz elli binin üstünde askerini Kafkas cephesinde seferber etmekten kurtaracaktı. İlaveten, Britanya İmparatorluğu için Osmanlı Devleti'yle savaşın kendine has bir önemi daha vardı. Britanya İmparatorluğu dünyadaki en fazla Müslüman nüfusa sahip ülkeydi ve bu durum, Osmanlı sultanının halife unvanıyla Müslümanların başı olması nedeniyle son derece hassas bir sorun yaratıyordu. Ayrıca Britanya'nın karadan ve denizden Şark'taki sömürgelerine giden yol Osmanlı egemenliği altındaydı. Fakat en önemli olanı, 1916 sonunda Britanya başbakanı olan Lloyd George'un hatıralarında altını çizdiği "prestij ve imaj" meselesiydi. Lloyd George, hatıralarında şöyle diyordu:

"...önce Türkler bize karşı savaş ilan etti. Şark'taki prestijimiz açısından, onları hiç zaman kaybetmeden mağlup ve rezil etmemiz çok önemliydi. Onları, bizi eşit şartlardaki üç seferde yapılan savaş üstüne savaşlarda mağlup etmelerinden sonra ancak üstün kuvvetlerle mağlup edebilmemiz; Doğu'daki insanların zihinlerinde, kötü bir izlenim bıraktı. Britanya İmparatorluğu'nun güvenliği için, Türkler üstünde kazanılacak hızlı bir zaferin önemi inkâr edilemezdi."¹⁵

.....

14 Hew Strachan, *The First World War*, Londra: Penguin, 2005, s.241-245.

15 "...it was essential for our prestige in the East, that once the Turks declared war against us, we should defeat and discredit them without loss of time. A final

Bu yüzden Türkler mutlaka mağlup edilmeliydi. Çanakkale’de Türklere ve “şarklı zihniyete” verilemeyen “hızlı” ders, Filistin ve Irak’ta verilmek isteniyordu.

Almanya için ise Osmanlı Devleti’nin önemi; mümkün olduğunca çok sayıda İngiliz ve Rus askerini meşgul etmekte. Lloyd George’un Filistin cephesindeki İngiliz ilerlemesinden sonra ifade ettiği gibi¹⁶ Almanya’yı rahatlatmak için Osmanlı bir blöftü. 20 Ocak 1917’de Bordeaux’da yayınlanan *La France* gazetesinde çıkan Miralay Verdo’nun hazırladığı bir askeri rapor aslında her şeyi açık bir şekilde özetliyordu:

“...Demek oluyor ki Osmanlı orduları hiçbir tarafta muvaffak olamadıkları hâlde düvel-i merkeziyeye gayet kıymetdar hidematda bulunmuşlardır. Bu suretle Osmanlı orduları düvel-i merkeziyenin Romanya’ya karşı icra edecekleri harekât için tahşidatda bulunmalarına büyük yardım eylemişlerdir. Sâlifü’z-zikr Osmanlı orduları sair cebhelerde pek nâfi sûretde istimâl edilmeleri kâbil olan İngiliz ve Rus kuvve-i askeriyelerini Asya’daki cebhe-i harblerde işgal eylemeye muktedir olmuşlardır.”¹⁷

1917’ye gelindiğinde özellikle İngilizlerin strateji güncellemesi sonucu Filistin ve Irak cephelerinde taarruza geçerek 11 Mart’ta Bağdat’ı ele geçiriyor ve fakat Filistin Cephesi’nde Mart ayındaki I. Gazze ile Nisan ayındaki II. Gazze muharebeleri cereyan etse de Türk birlikleri İngiliz taarruzlarını püskürtmeyi başarıyordu. İngiliz

.....

defeat of the Turkish armies by overwhelming numbers, after they had on equal terms beaten us in battle after battle for three campaigns, left a bad impression on the Oriental mind. The importance of a speedy victory over the Turks for the security of the British Empire was undeniable.” Lloyd George, *War Memoirs of David Lloyd George 1917*, Londra: Little, Brown and Company, 1934, s. 67.

- 16 “...bütün operasyon kanıtladı ki, birliklerimiz Çanakkale ve Mezopotamya’da gerçek Türk orduları tarafından mağlup edilirken, Türkler bizi, boşu boşuna sefil bir blöfle, iki yıldan uzun bir süre Kanal’da tuttu.”

“...the whole operation proved with what a miserable bluff we had been held in impotent futility on the Canal for over two years, whilst our troops in the Dardanelles and Mesopotamia were being defeated by the real Turkish Armies.”. *A.g.e.*, s.85.

- 17 BOA, HR. MA, 1189/59, 9-14 aktaran Uğur Ünal (ed.), *Osmanlı Belgelerinde Birinci Cihan Harbi*, İstanbul, 2013, s.96-97.

genelkurmayı da bu iki muharebeden istenilen neticenin alınamaması nedeniyle komuta değişikliğine giderek Batı Cephesi'nden General Edmund Allenby'yi İngiliz Seferi Kuvvetleri Komutanlığı'na tayin ediyordu.¹⁸ Bununla beraber savaşın genel seyri içinde gelişen şartlar, barış görüşmeleri ve Batı Cephesi'ndeki öncelikli durum, Filistin ve Irak cephelerini ikinci plana itiyordu. Zaten 1917 yazı da barış görüşmeleri için savaşın büyük oranda durduğu bir mevsim şeklinde geçiyordu. Ancak bu duruma rağmen ve İngiliz genelkurmayının savaşın öyle ya da böyle sadece Batı Cephesi'nde kazanılabileceği fikrine karşın Başbakan Lloyd George, Filistin cephesinde kazanılacak bir zafer ve ilerlemenin Türkiye'yi savaş dışı bırakıp savaş kısıltacağı ve hatta bunun Alman Cephesi için sonun başlangıcı olabileceği görüşünü savunuyordu.¹⁹ Sonuçta Savaş Bakanlığı'nın fikri uygulandı ve 1917 sonbaharı beklendi. Bu arada, Batı Cephesi'ne gelen Amerikan birlikleri İngilizlerin elini rahatlatınca Filistin Cephesi için gerekli olan kuvvet de gönderilmeye başlanacaktı. Ayrıca 6 Eylül'de vuku bulan Haydarpaşa infilâkı da Filistin müdafaası için yapılmakta olan Osmanlı-Alman sevkياتına büyük bir darbe indirerek İngilizlerin taarruz planına yardımcı olacaktı. Savaş Kabinisi'nin Türkiye'yi "tek hamlede" savaş dışı bırakılması konusundaki kararlılığı 5 Ekim'de Genelkurmay Başkanı William Robertson tarafından General Allenby'ye iletiliyordu.²⁰ Allenby de "Noel'den önce Kudüs"²¹ parolasıyla taarruza geçecekti.

3. Yıldırım Ordular Grubu ve Sevkيات Mekanizması

Osmanlı Devleti'nin 1917 yılı yazında Filistin ve Irak Cephe-lerinde yoğunlaşan İngiliz taarruzlarına karşı direnç gösterebilmesi için hem askeri hem de lojistik yönden yeniden yapılanması zaruri hâle gelmişti. Alman ve Türk askeri otoriteleri, öncelikle Bağdat'ın kaybının yarattığı travma neticesi Bağdat'ın yeniden ele geçirilmesi için harekete geçmişlerdir. Bu amaçla Alman genel karargâhında

.....

18 Anthony Bruce, *The Last Crusade: The Palestine Campaign in the First World War*, Londra: Thistle Publishing, 2013, s.240.

19 George, s.92.

20 Bruce, s.262.

21 *A.g.e.*, s.94.

Başkumandan Vekili Enver Paşa, Hindenburg ve Ludendorf'la görüşerek Bağdat'ın istirdadı için yeni bir planlama üzerinde anlaşıyor ve Yıldırım Ordular Grubu'nun (Ordu Grubu F) kurulmasına karar veriliyordu. Bu ordunun başına da Alman Genelkurmay Başkanı Erich von Falkenhayn'ın getirilmesi kararlaştırılıyordu. Enver Paşa bu planı 24 Haziran'da Halep'te topladığı ordu kumandanlarına açacaktı. Böylece 1917 yazı, Bağdat'ın alınması maksadıyla Yıldırım Ordular Grubu'nu teşekkülü için çalışmalarla geçecek fakat durumun Filistin Cephesi'nde daha nazik ve acil olduğu anlaşılınca Yıldırım'ın hedefi hazırlık için çok değerli aylar kaybedilmiş olarak Filistin Cephesi olarak belirlenmek mecburiyetinde kalınacaktı.²²

Yıldırım Ordular Grubu'nun ikmali için ayrılan kaynaklar dikkat çekiciydi: 1917 yılı yazında bu birliklerin donatılması ve iâsesi için 5 milyon Osmanlı lirası tahsis edilmişti ki bu meblağ devrin şartlarında oldukça yüksekti.²³ Söz konusu askeri planlamanın başarıya ulaşabilmesi, doğrudan doğruya Anadolu içlerinden başlayıp Suriye'ye kadar uzanan demiryolu ağına ve bu hattın ilk büyük istasyonu olan Haydarpaşa'ya bağlıydı. Galiçya ve Makedonya cephelelerinden çekilen Osmanlı birlikleri -örneğin 19., 20., 24. ve 50. Tümenler-trenlerle İstanbul'a, oradan da Haydarpaşa üzerinden Halep'e sevk ediliyordu. Haydarpaşa bu noktada yalnızca bir aktarma merkezi değil, aynı zamanda cephe, erzak ve mühimmat depolarının da bulunduğu bir toplanma ve sevkiyat üssü vazifesini tam anlamıyla görmeye başlamıştı. Liman von Sanders hatıralarında yaşanan trafiği "1917 yılında, bütün zorluklara rağmen Anadolu demiryollarının bu kadar birliği Suriye'ye taşıyabilmesi hayrete değer"²⁴ şeklinde ifade edecekti. Ancak yine de Yıldırım birlikleri, Ekim ayında başlayacak İngiliz taarruzundan hemen önce cepheye konuşlanmasını tamamlayabilecek ve 6 Eylül'deki Haydarpaşa infilâkı da Yıldırım'ın geciken ikmaline büyük darbe vuracaktı.²⁵

.....

22 Mesut Uyar, *The Ottoman Army and the First World War*, New York: Routledge, 2021, s.304-306.

23 Liman von Sanders, *Türkiye'de Beş Yıl*, (çev. Örgün Uğurlu), İstanbul: Yeni Gün Haber Ajansı, c.II, 1999, s.76.

24 *A.g.e.*, s.86.

25 Uyar, s.307.

Tam da sevkியatın yoğunlaştığı bu ortamda 1913 yılında başlayan, fakat savaşın başlaması ve teknik hazırlıkların gecikmesi nedeniyle akamete uğrayan Haydarpaşa liman ve rıhtımının Kadıköy cihetine doğru genişletilme projesi tekrar gündeme geliyordu. 16 Ağustos 1917'de proje için istimlâk edilmesi gereken arazilerin bedelleri Hazine-i Hassa-i Şahane Müdüriyeti tarafından belirlenerek Meclis-i Vükelâ'ya sunuluyordu. Söz konusu rapor infilâktan bir gün önce 5 Eylül'de Meclis-i Vükelâ'da görüşülerek istimlâk edilecek mahallerin padişah iradesinin çıktığı 1913 yılındaki değerlerine göre istimlâki kararlaştırılıyordu. Fakat ertesi gün vuku bulacak infilâk projesi yine rafa kalkmak zorunda kalacaktı.²⁶

Özellikle Almanya'dan gelen mühimmat ve savaş malzemeleri, Berlin'den başlayarak Sirkeci'ye ulaşmakta, oradan mavnalarla Haydarpaşa'ya taşınmakta ve buradan trenlerle cepheye sevk edilmekteydi. Asya Kolu (Asien-Korps) adı verilen üç taburdan oluşan Alman birliklerinin büyük kısmı, uçaklar, telsiz istasyonları, sahra hastaneleri ve ağır silahlarıyla birlikte Haydarpaşa'da toplanmış, buradan cepheye nakilleri planlanmıştı. Fakat Alman Asya Kolu'nun bir taburu, hemen hemen bir Türk tümeninin teçhizatına sahip olarak ağır bir şekilde donatılmıştı. Dolayısıyla Alman taburlarının teçhizat ve malzemelerinin Haydarpaşa'dan cepheye nakli tek hatlı demiryolunun kapasitesine büyük bir yük bindirmiş ve Türk birliklerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapılan sevkiyatları da sekteye uğratmıştı. Ayrıca söz konusu yığınak, Haydarpaşa'da ciddi bir trafik yoğunluğu yaratmış, yükleme ve boşaltma işlemleri büyük zorluklara düşürmüştü.²⁷

İşte bu durum, Haydarpaşa'yı yalnızca lojistik bir merkez değil, aynı zamanda düşman saldırılarına karşı savunmasız ve son derece hassas bir hedef olarak görülmesine yol açıyordu. İnfilâkın yaşandığı 6 Eylül 1917 günü, istasyonda sadece mühimmat değil, aynı zamanda çok sayıda askeri personel ve stratejik malzeme de bulunmaktaydı. Filistin Cephesi'nde 7. Ordu kurmay başkanlığı yapan Mirliya Sedat (Doğruer) de hatıratında "Asya Kolu'nun büyük bir kısmının Halep'e

.....

26 BOA.MV. 209-46. 5 Eylül 1917.

27 Uyar, s.310 ve özellikle dn. 61 ve 62. Ayr. bkz. Mirliya Sedat Doğruer, *Yıldırım Ordularının Bozgunu: Filistin'e Veda*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2009, s.80-81.

nakli için haftalar ve aylarca beklemesi ve 1917 Ekimine kadar Haydarpaşa ordugâhlarında kalmasını gerektirdi”²⁸ diyerek patlamanın bu denli büyük etkiler doğurmasının temelinde, Haydarpaşa’da biriken Asya Kolu’nun malzemelerinin yarattığı bu yoğunluğun yattığına işaret ediyordu.

4. Kaza Tezi: Belgeler Işığında Resmi Görüş

6 Eylül 1917 Haydarpaşa infilâkının ardından Osmanlı hükümeti tarafından yapılan açıklamalar, olayın tamamen ihmalden kaynaklanan bir “kaza” olduğu yönündeydi. Hükümet tarafından “bilumum matbuata” hitaben kamuoyuna yönelik yapılan, infilâkla ilgili ayrıntıların yer almadığı ve olayı kısaca kaza olarak niteleyen resmi tebliğ, patlamadan iki gün sonra 8 Eylül 1917 tarihinde İttihat ve Terakki’nin bir nevi resmi yayın organı hüviyetindeki *Tanin* gazetesinde yayınlanıyordu:

“Bilumum Matbuata: Haydarpaşa istasyonunda bulunan benzin fiçilerinden birinin kazaen iştiali neticesinde istasyon binalarının bir kısmıyla birkaç vagon ve o civarda bulunan mavnalar muhterik olmuştur. Nüfusça telefât cüzidir.”²⁹

Dâhiliye Nezareti tarafından “bircümle vilayetler ile müstakil mutasarrıflara” gönderilen 8 Eylül tarihli tamimde ise, infilâk yine kaza olarak niteleniyor ve fakat olayla ilgili daha ayrıntılı bilgiler veriliyordu:

“Şehr-i halin 6. Perşembe günü badezzeval beş buçuk radde-lerinde Haydarpaşa’da yeni istasyon siloları arasındaki sevkıyat iskelesinde bulunan benzin fiçilerinden birinin sarf-ı eser-i kaza olarak iştiali neticesinde yeni istasyonun bir kısmı ile istasyona ait elektrik fabrikası silolar sevkıyat iskelesinde bulunan mavna ve vagonlar muhterik olmuş ve mavnalar derunundaki mühimmat-ı harbiye infilâk etmiş ve istasyon gerisinde bulunan külli miktardaki mühimmat tamamen kurtulmuştur. O aralık istasyon ve rıhtımda yolcu treni ile yolcu vapuru bulunmadığından ahaliden hiç zayıat olmadığı gibi istasyonda bulunan memurinden ağır mecruh olan liman müdürü ile

.....

28 Doğruer, s.82.

29 BOA.DH.KMS. 45/36-2; *Tanin*, 8 Eylül 1917.

kâtipten maadası tamamen kurtulmuş ve nüfus zayıyatı vazifeten seviyat iskelesinde bulunanlara inhisar etmiştir ki bunların da yekunu ölü ve mecruh olarak yüze karib bulunmuştur. Eski istasyon binalarıyla yeni istasyon arkasındaki binalar ve şimendöfer fabrikasıyla depolar ve bütün edevat-ı müteharrike kurtulduğu gibi Haydarpaşa ve Kadıköy'ündeki hanelerden hiçbirisi yanmamış ve hiçbir hasara uğramamıştır. Anadolu trenleri dünden ve banliyö trenleri bu günden itibaren tekrar işlemeye başlamıştır. Vakanın oralarda ahar surette şayi' olması ihtimaline binaen hakikat-i hal tamimen tebliğ olunur.”³⁰

Sadrazam ve Dahiliye Nazırı Talat Paşa imzalı tamimde olayın farklı biçimlerde anlatılmasının önüne geçilmesi gerektiği “vak'a-nın oralarda ahar tarzda şayi olması ihtimaline binaen hakikat-i hâl tamimen tebliğ olunmuştur” ifadesiyle yayılan dedikodulara ve iddialara karşı olayın, gerçekleştiği haliyle, yani kaza neticesinde ya da “hükümetin istediği” şekilde anlaşılması olduğu görülmüyordu. Ayrıca insan ve malzeme kaybının da cüzi olduğu vurgulanmakta ve istasyonun infilâktan önce olduğu gibi işlemeye devam ettiği bildirilmekteydi. Bu belgeden hareketle hükümetin, kamuoyunda savaş azmini kırarak ve hükümetin itibarını sarsacak bu büyük infilâk karşısında sabotaj iddialarının yayılmasını özellikle engellemeye çalıştığı ileri sürülebilir.

Talat Paşa'nın tamiminden dört gün sonra yani 12 Eylül tarihli bu sefer Enver Paşa imzalı raporda ise askeri nakliyatın kaldığı yerden devam etmekte olduğu ve Talat Paşa'nın “yüze yakın” şeklinde verdiği ölü ve yaralı sayısının “şimdiye kadar asker ve şimendöfer mütehadimininden olmak üzere 23 mecruh ve 5 vefat zuhur eylediği ve enkaz altında kalması melhuz ecsadın taharrisine başlanıldığı” ifadesinden hareketle toplamda 28 olduğu, fakat enkaz altında kaldığı düşünülen cesetlerin çıkarılmasına çalışıldığı bilgisi yer almaktaydı. Ayrıca “Haydarpaşa Kadıköy iskelelerine henüz seyrüsefer icra edilmemekte olduğu” ve “kazadan dolayı yolcu vagonlarından 40 adedinin kısmen kabil-i tamir olmak üzere düçar-ı hasar olduğu gibi 190'ı kabil-i tamir ve 18'i gayri kabil-i tamir olmak üzere ceman 208 yük vagonunun harap olduğu” belirtilse de Yıldırım Ordular Grubu için hazırlanan mühimmat ile teçhizatın ne kadarının kaybedildi-

.....

30 BOA.DH.ŞFR. 79/58. 8 Eylül 1917.

ği bilgisine değinilmiyordu. Dolayısıyla bu rapora göre ne savaşın seyrini değiştirecek derecede bir maddi zararla karşılaşmıştı ne de istasyonun işlemesine mani olacak bir zayıat söz konusuydu. Bundan başka raporda infilâkın etkisini gösterecek başka ilginç bilgiler de mevcuttu. Örneğin patlama nedeniyle denize düşen bazı mühimmat sandıkları Moda sahiline kadar gitmiş ve “Moda cihetinde denizden toplatılan 8 sandık el bombasının memur-ı mahsusuna teslim ettirilmiş” idi. Diğer bir olay da patlamanın yarattığı kaos ortamında Haydarpaşa Hastanesi’nde bulunan savaş esirlerinin firar etmesiydi. Ancak firar eden esirler hemen yakalanmışlardı.³¹

5. İnfilâkın Tanıkları, İngiliz Sabotajı Şüphesi ve Yabancı Basın

6 Eylül 1917 günü Haydarpaşa Garı’nda meydana gelen büyük patlama, sadece İstanbul halkı arasında değil, Osmanlı askeri ve siyasi yapısı içinde de büyük bir sarsıntıya neden olmuştu. Olayın gerçekleştiği an, yukarıda zikredildiği gibi, Osmanlı ve Alman orduları, Yıldırım Ordular Grubu’nu Filistin Cephesi’ne sevk etmek üzere büyük bir lojistik hazırlık içerisindeydi. Bu nedenle, Haydarpaşa’da binlerce ton mühimmat, askeri malzeme ve erzak birikmiş; sevkiyat için bekleyen tren vagonları, mavnalar ve silolar istasyon sahasında yoğunluk oluşturmuştu.

Patlamanın en yakın tanıklarından biri, olay sırasında Haydarpaşa’ya yakın bir teknede bulunan Alman subay Hans Guhr’dur. Hans Guhr anılarında infilâkı şöyle tasvir eder:

“6 Eylül’de Schraudenbach, Rauch ve deniz binbaşı Schneider’i veda kokteyli için Corkvado’ya davet etmiştim. Binbaşıyla saat 10.00’a doğru hâlâ derin bir sohbete dalmış olarak güvertede oturduk ki, aniden eski geminin tüm köşe bucağının titremesine sebep olan, gök gürültüsüne benzer şiddetli sesler duyduk. Herkes çok şaşırılmıştı; Haydarpaşa’daki mühimmat depoları ile mazot ve benzin stoklarının havaya uçtuğu haberi rüzgâr süratiyle yayıldı. Schneider bana istimbotuyla hemen olay yerine gitmeyi teklif etti. Birkaç dakika içinde oraya doğru yola koyulmuştuk. Karşımızda korkunç bo-

.....

31 BOA.BEO. 4484/336243-2. 12 Eylül 1917.

yutta bir manzara vardı; tren garı, 12 devasa mühimmat deposu ve 300 kadar yük vagonu alev alev yanıyordu. Binlerce top mermisi ve piyade mühimmatıyla dolu sayısız sandık yaylın ateşi açılmışçasına infilâk ediyordu. Patlayan mermilerin dolu gibi yağdığı için su üstünde uzak bir yerde durduk. Bu yangının stratejik önemi hiç göz ardı edilecek gibi değildi. Anadolu'daki birliklerin mühimmat ikmali tehlikeye düşmüş ve gelecekteki saldırı hareketleri akamete uğramıştı. Yok olan malzemenin değeri 18 milyon markı buluyordu. Bu felaketin suçlusu açığa çıkmadı. Doğruluğu belirlenemeyen her nevi rivayet hemen ortalığa yayıldı. Muhtemelen harp karşıtı unsurlarla işbirliği içindeki casusların eli vardı.”³²

İnfilâkın sebebinin kaza mı sabotaj mı olduğu belli olmadığını ve kamuoyunda her türlü söylentinin hemen yayıldığını belirten Guhr, olayın müsebbibinin “harp karşıtı unsurlarla işbirliği içindeki casuslar” olabileceğini belirterek sabotaj ihtimalinden yana yorum yapıyordu.³³ Guhr ayrıca infilâkın Filistin Cephesi'ne verdiği hem stratejik hem de maddi zararın ne boyutlarda olduğunu da belirtiyordu.

Patlamanın bir diğer tanığı da Falkenhayn'ın emrine girecek Paşa II adlı karargâhında görevli 65 Alman subaydan birisi olan Dr. Werner Steuber idi. İstanbul'a gelmiş bulunan Paşa II karargâhına 4 Eylül gecesi cepheye hareket emri verilmişti.³⁴ Yani Paşa II karargâhı infilâktan iki gün önce Halep'e hareket etmişti. Ancak Alman Asya Kolu'nun bütün malzeme ve teçhizatı henüz Haydarpaşa'da bulunuyordu. Zira ideal koşullar altında tam mevcutlu bir Alman tüme-

.....

32 Hans Guhr, *Anadolu'dan Filistin'e Türklerle Omuz Omuza*, (çev.) Eşref B. Özbiçen, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007, s. 123.

33 Guhr'un olayı casusların işi şeklinde yorumlaması altı boş bir itham değildi. Zira olay öncesinde “Haydarpaşa İstasyonu Baş Memuru Konstantin Penaropulos isminde bir Yunan”ın İngiliz Sefareti'ne Haydarpaşa'dan yapılan askeri sevkیاتlar hakkında bilgi verdiği tespit edilmişti. ATASE, BDH. 303/1231/A/8-5; BDH. 303/1231/A/8-8; BDH. 303/1231/A/8-9 ve ATASE, BDH. 303/1231/A/8-10 aktaran Abdullah Lülecı, *I. Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Devleti'nde Casusluk Faaliyetleri (1914-1918)*, (yayınlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014, s.180-181.

34 Werner Steuber, *Cihan Harbinde Yıldırım*, İstanbul: Ötüken Neşriyat, 2021, s.53.

ninin nakli iki aydan fazla sürüyordu.³⁵ Dolayısıyla Asya Kolu'nun teçhizatı karargâhın intikalinden sonra başlayacaktı. 6 Eylül'deki infilâkın tam da söz konusu sevkiyat hazırlıkları sırasında meydana gelmesi sabotaj şüphelerini artırıyordu. Steuber infilâk haberini, 60 saat süren bir yolculukla 7 Eylül'de Halep'e varmalarından sonra alacaktı.³⁶ Bu nedenle olayı İngilizler için "daha ziyade şayanı arzu bir hadise olamaz" şeklinde ifade etse de infilâkın doğrudan tanığı olmadığı için hatıratında resmi açıklamayı esas alarak kaza tezini desteklediği söylenebilir:

"Hareketimizden tam 48 saat sonra Haydarpaşa İstasyonu, üzerindeki cephanesini trenleri ve benzin depoları ile beraber havaya uçtu. Pek mühim neticeleri olan bu yangında mesuliyetin kime ait olduğu anlaşılamadı. Söylendiğine göre cephaneye dikkatsiz bakıldığından lakaydi sonucu infilâk meydana gelmiş. Herhalde düşmanlarımız için bundan daha ziyade şayanı arzu bir hadise olamazdı. Çünkü mühim miktarda Alman cephanesi ve telafisi imkânsız diğer malzeme harap olmuştur."³⁷

Olay sırasında Kadıköy'e gitmekte olan bir vapurda bulunan Alman Doktor Wilhelm Feltman ise yıllar sonra 18 Ekim 1931 tarihli *Berliner Morgenpost* gazetesine, infilâk anında yaşadıklarını anlatacaktı:

"6 Eylül 1917 günü öğleden sonra tanıdığım bir Türk subayıyla birlikte Galata Köprüsü'nden vapurla Asya sahilindeki Kadıköy'e geçiyordum. Yanımdaki subay ile bir kelime konuşmaya vakit bulmadan müthiş bir infilâk beni sarstı. Gemimizde bir kargaşa oldu ve infilâklar birbirini izlerken dört tarafımızdaki denize öteberi düşmeye başladı. Herkes sahildeki cephanenin havaya uçtuğunu anlayarak kanepelerin altına saklanıyordu. Kaptan şaşırarak kalmış, gemiyi infilâkların olduğu yere doğru sevk ediyordu. Bir Türk deniz subayı hemen kaptanı defederek kumandayı ele aldı ve vapuru tehlikeli bölgeden uzaklaştırdı. Demiryollarındaki vagonlar birbirini müteakip patladığı için infilâklar gece yarısına kadar devam etti."³⁸

.....

35 Uyar, s.310.

36 Steuber, s.59.

37 *A.g.e.*, s.55.

38 *Berliner Morgenpost*, 18 Ekim 1931, aktaran Ertan Ünal, *Atlas Tarih*, 2011 (5), s.120-125.

Ardından Doktor Feltman, olayın “kaza” sonucu meydana geldiğini, buna tanık olduğunu iddia ediyordu:

“...Eğer binaya sabotaj yapan kişiler taltif edilmiş ise kendilerine verilen para geri alınsın. Çünkü infilâkın bir kazadan ileri geldiğine ben bizzat şahidim. Vapurda, yanımdaki subay bana bir yerde cereyan eden bir ateş düellosuna ait uzunca bir hikâyeyi anlatırken ben Haydarpaşa’ya bakıyordum. İstasyonun önünde birçok mavna tahliye ediliyordu. Birdenbire bir hamalın tam karaya çıkarken sırtındaki büyük bir sandığı yere düşürdüğünü gördüm. Akabinde bir şey parladı. Yanımdaki subay ile bir kelime konuşmaya kalmadan müthiş bir infilâk bizi sarstı...”³⁹

Feltman’ın bu kendinden emin kaza anlatısı, hükümetin resmi tebliğiyle uyumlu olmakla birlikte, şüpheleri tümüyle ortadan kaldıracak nitelikte değildir. Zira Osmanlı ordularında komutanlık yapmış Liman von Sanders de hatıratında, resmi tebliğ ile Feltman’ın ileri sürdüğü gibi mühimmat sandıklarının kaza eseri olarak düşürülmesiyle patlayacak kadar “hassas” olmadıklarını vurgulayarak kaza tezini tatmin edici bulmuyordu:

“... 6 Eylül’de Haydarpaşa garındaki büyük cephaneliğin havaya uçması ve bu esnada liman ve demiryolu tesislerinin, ambar ve erzak depolarının tahrip olması, Ordu Grubu F için önemlidir. Avrupa’nın yarısını kat edip getirilen cephane, muhakkak ki bir cephane sandığının düşürülmesi ile -iddia edilen buydu- infilâk edecek kadar hassas değildi. Bu nedenle bunun, büyük bir ihtimalle Türklerin savaş gücünü kırmak için düşman tarafından düzenlenmiş bir sabotaj olması daha güçlü bir olasılıktır.”⁴⁰

Bu tanıklıklara ek olarak, Osmanlı Harbiye Nezareti’nde görevli yedek subay A. Baha Özler’in *Yıllarboyu Tarih* dergisinin Ekim 1980 tarihli sayısında yayımlanan “Haydarpaşa Garı’nı Havaya Uçuran Adamı Tanıdım” başlıklı röportajında dile getirdiği iddia, infilâkın sabotaj olduğuna dair güçlü bir ima taşımaktadır. Özler’e göre, Alman ordusunda görevli olarak çalıştığı dairede tercümanlık yapan bir kişi olan Georg Mann, aslında bir Fransız ajanıdır ve infilâkın

.....

39 *A.g.e.*

40 Sanders, s.87.

hemen ardından kendisiyle birlikte Haydarpaşa'ya giderek yangın alanını fotoğraflamıştır. Savaş sonrasında, bir birahane de karşılaştıklarında Mann, Özler'e savaş sırasında Fransız casusu olarak görev yaptığını, kimliğini göstererek gerçek adının "Georges Mann" olduğunu ve Haydarpaşa'yı havaya uçurduğunu bizzat itiraf etmiştir. Özler, Mann'ın itirafını röportajında şu şekilde aktarır:

"Ben bu işi ta Bağdad demiryolundaki Philips İnşaat Şirketi'nde çalıştığım günden beri yapmaktaydım. Bütün savaş sürecinde de yapmaya devam ettim. Çok da başarılı oldum. Beni hatırlıyor musun Haydarpaşa infilâkında bir motorbotla oraya gittiğimi, fotoğraf çektiğimi ve sonra sana da bir kopya verdiğimi? O infilâk ben ve arkadaşlarım gerçekleştirdik."⁴¹

Belki de sabotaj iddialarını en çok güçlendirecek belge ise İngiliz Akdeniz Donanması'na bağlı Ege Filosu komutanı Tümamiral Sydney Robert Fremantle'in İngiliz Donanması İstihbarat Direktörü Tümamiral William Reginald Hall'a hitaben H.M.S. *Triad* savaş gemisinden yazdığı resmi yazı gibi görünmektedir. 13 Kasım 1917 tarihli istihbarat raporunun sonunda Fremantle el yazısıyla "bütün raporların müttefik olduğu üzere etkileri muazzam olan Haydarpaşa yangınına ajanlarımız neden olmuştur" şeklinde bir ifade kullanmıştır.⁴² İnfilâkla ilgili herhangi bir detay verilmese de bu ifadeyle olayın İngiliz istihbaratı tarafından planlandığını doğrudan ima etmesiyle sabotaj tezi için birincil kaynak niteliği taşıdığı söylenebilir. 1987'de basılan, Paul G. Halpern (ed.), *The Royal Navy in the Mediterranean 1915-1918* adlı kitapta yer alan, "Filistin ve Mezopotamya'da Türklerle karşı yürüttüğümüz büyük operasyonlar göz önüne alındığında, Donanmanın burada oynadığı rolden hiç memnun değilim" ifadesiyle başlayan bu belgede Fremantle, Ege'deki İngiliz filosunun Filistin ve Irak cephelerindeki İngiliz harekâtına nasıl destek verebileceğiyle

.....

41 *Yıllarboyu Tarih*, Ekim 1980, aktaran Ertan Ünal, *Atlas Tarih*, 2011 (5), s.120-125.

42 "[Added in holograph] Our agents did cause the Haidar Pasha fire, as to the great effects of which all reports agree." Paul G. Halpern (ed.), *The Royal Navy in the Mediterranean 1915-1918*, Londra: Temple Smith, 1987, s.298.

ilgili önerilerde⁴³ bulunduktan sonra söz konusu itiraf niteliğindeki ifadeyi el yazısıyla raporun sonuna iliştiirmiştir. Bu rapora göre Ege'deki İngiliz Donanması da özellikle Türk-Alman ittifakının ana iletişim ve ulaşım hattı olan demiryollarını hedef aldığı veya alınması gerektiği konusunda müteyakkız ve hatta Fremantle da ifadelerine

.....

43 Söz konusu raporun tercümesi şu şekildedir:

"Fremantle'den Tümamiral [Rear Admiral] W. R. Hall'a
Triad, 13 Kasım 1917

Filistin ve Mezopotamya'da Türklere karşı yürüttüğümüz büyük operasyonlar göz önüne alındığında, Donanmanın burada oynadığı rolden hiç memnun değilim.

Onlara iki önemli konuda yardımcı olabiliriz:

(i) Demiryolunun bir bölümü, Almanya için ana iletişim hattıdır. Bu hat Kuleli-Burgaz-Huradlı şeklindedir ve uzun menzilli uçaklarla buraya erişebiliyoruz. Handley Page uçaklarını talep ettim, mümkün olmayınca Capronileri istedim, o da reddedildi. Şimdi D.H.4'lerle elimden geleni yapıyorum ama bu uçaklar sadece 2 bomba taşıyabiliyor.

(ii) Deniz gücünün klasik kullanımı, yani büyük düşman birliklerini oyalamak üzere küçük bir askeri kuvvetle kara operasyonu yürütme planı da devreye alınabilir. Bu doğrultuda Küçük Asya kıyılarında harekâta girişilmesi düşünülebilir. Bu konuda elimden geleni yaptım, ancak buradaki General, Hindistan'dan gelen savaş yorgunu bir komutan, teşebbüs ruhundan yoksun, yanlış bir pozisyonu işgal ediyor ve neredeyse tamamen deniz piyadelerinden oluşan bir kuvvetin başında olmasına rağmen bu operasyonu gerçekleştirmeye niyetli görünmüyor.

Deniz piyadesi bir general 6 haftadır bekleniyor ve eğer gerçekten girişimci ve hevesli biri çıkarsa bir şeyler yapabileceğiz. Aksi takdirde, ben kendi başıma çok sınırlı hareket edebiliyorum.

Karşılıklı bombardımanların pek bir anlamı yok. Türkler bu tür saldırılara alışık; kıyıya yakın topçu avantajları onların lehine ve özel bir hedef olmadan Monitör tipi gemilerle yapılan saldırılar haklı gösterilemez. Bu saldırılar ise çoğu zaman kalabalık Yunan yerleşimlerini (Midilli, Sakız, Sisam gibi) tehlikeye atıyor.

Başkomutan bana 55 denizaltıdan daha azı ile çalışmam gerektiğini bildirdi ve etkin denizaltı karşıtı hareket umutlarıma son verdi. Ancak hâlâ harekete geçilebilecek başka faaliyet alanları var. Umarım birliklerin bir kısmı başka bir bölgede iyi işler başarır ama bana kalırsa, en azından sınırlı sayıda kuvvetlerin etkili olabileceği alanlarda bile donanma destek vermekte yetersiz kalıyor. [El yazısıyla yazılmıştır] bütün raporların müttefik olduğu üzere etkileri muazzam olan Haydarpaşa yangınına ajanlarımız neden olmuştur..." *A.g.e.*, s.298.

bakılırsa İngiliz harekâtına yeterli şekilde destek olunamadığı için hayıflanır bir vaziyettir. Dolayısıyla Fremantle'in raporu dikkate alındığında, bu hattın en önemli ve stratejik noktası olan Haydarpaşa'ya İngiliz ajanları marifetiyle sabotaj düzenlenmesi son derece kuvvetli bir ihtimal haline gelmektedir.

Benzer şekilde, İngiliz ajanı Edwin Woodhall'un 1932 yılında yayımlanan anılarında da Haydarpaşa'daki infilâk, açıkça "başarılı bir casusluk operasyonu" olarak anılmaktadır. Woodhall, Türk-Alman Sahra Kuvvetleri için ayrılan altı aylık mühimmat stokunun yok edildiğini ve bunun, Osmanlı ordusunun operasyonel kabiliyetini büyük ölçüde etkilediğini iddia etmiştir.⁴⁴ Elbette bu ifadelerin olaydan yıllar sonra dile getirilmiş, kısa ve bağlamdan kopuk bir şekilde hatıratıta yer verilmiş olması, ihtiyatla değerlendirilmesini gerektirir; ancak İngiliz savaş hedefleriyle uyumlu bir anlatı sunduğu da göz ardı edilemez. Ayrıca sabotajın Türk ticaret gemisi kılığına girmiş bir yelkenli tarafından yapılması da yine ihtiyatla ele alınması gereken ama yine de ajanların Haydarpaşa'ya nasıl geldiklerini belirten bir ifade olarak dikkate alınabilir.

Son olarak olay hakkında İngiliz ordusunda Cheshire Alayı, 4. Taburu ve İmparatorluk Deve Birliği'nde görev yaparak Filistin Cephesi'nde Gazze muharebelerinde Osmanlı ordusuna esir düşerek İstanbul'a getirilmiş James Irwin'in hatıratında yer alan bir ifade de zikredilebilir. Irwin Mondros Mütarekesi imzalanmadan bir süre önce Haydarpaşa Hastanesi'nden kaçmayı başarmış bir savaş esiriydi. Dolayısıyla cepheden İstanbul'a tren yoluyla gelmişti. Yolda yaşadığı sıkıntılardan bahseden İngiliz esir, son bir engelle daha karşılaşmıştı. "Bir yıl önce İngilizlerin başarılı sabotaj eylemi" neticesinde Haydarpaşa'nın harap olduğunu, "Haydarpaşa Garı'nın bitişiğinde, doğu cephesine gönderilmeyi bekleyen devasa mühimmat yığını ve beş savaş uçağı" yaşanan patlamada yok edildiğinden Haydarpaşa istas-

.....

44 "Bir İngiliz casusu tarafından başarıyla gerçekleştirilen bir başka cüretkâr başarı da, Türk ticaret gemisi kılığına girmiş küçük bir yelkenlinin Çanakkale Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne açılmasıydı. 'Haydar Paşa'yı, Türk-Alman Sahra Kuvvetleri için tasarlanan altı aylık mühimmat stokuyla birlikte havaya uçurmayı başarmıştır.' Edwin T. Woodhall, *Spies of the Great War: Revelations of the Secret Service*, Londra: Mellifont Press, 1935, s.86.

yonuna demiryolu ulaşımında sıkıntılar yaşandığını ifade ediyordu.⁴⁵ Ancak infilâkı, İngiliz sabotajı olarak niteleyen James Irwin de olay hakkında detay vermiyordu.

Yabancı basında çıkan haberler de sabotaj ihtimalini desteklemektedir. Özellikle savaşta tarafsız konumda olan İsviçre ve Danimarka'da yayınlanan gazeteler Cenevre Başkonsolosluğu ve Kopenhag Sefareti tarafından merkeze bildirilmiştir. Ancak arşivde Haydarpaşa infilâkına dair İsviçre basınından bir haber yoktur. İsviçre basınında infilâkla ilgili Selanik Basın Ajansı [Agence de presse de Salonique] kaynaklı ilk haber 25 Eylül'de *La Sentinelle* adlı sosyalist bir gazetede çıkıyordu. İlerleyen günlerde *Le Nouvelliste*, *Gazette du Valais* ve *L'ami du Peuple* gibi birkaç gazetede daha bu haberin içeriğiyle hemen hemen aynı olan haberler yapılıyordu. "Haydarpaşa'da Korkunç Patlama" başlığıyla verilen haberde *La Sentinelle* gazetesinin ulaştığı bilgiler şöyleydi:

"Agence de presse de Salonique, İstanbul'dan gelen kişilerden, şiddetli bir patlama ve ardından çıkan büyük bir yangının Bağdat demiryolu hattının başındaki Haydar-Paşa istasyonunu tamamen tahrip ettiğini öğrenmiştir. Tüm demiryolu teçhizatı, Bağdat seferi için biriktirilen mühimmat, 200.000 mermi, çok sayıda otomobil ve son teknoloji ürünü ambulanslar da dahil olmak üzere tüm tıbbi teçhizat yok olmuştur. Alman subaylara göre, Bağdat seferi bile bu olay nedeniyle en az üç ay gecikmiştir."⁴⁶

Kopenhag Sefareti'nin Hariciye Nezareti'ne gönderdiği Danimarka basınında Osmanlı Devleti'yle ilgili haberlerin özetini muhtevi belgede Haydarpaşa infilâkı hakkında sadece *Berlingske Tidende* adlı gazetenin 26 Eylül ve 3 Ekim tarihli sayılarında bahsediliyordu. Cenevre'den aldığı haberlere göre *Berlingske Tidende* gazetesi, "Şiddetli bir patlama ve ardından çıkan yangın, Bağdat demiryolunun başlangıç noktası olan Haydar Paşa istasyonunu tamamen tahrip etti" diyordu.⁴⁷ 3 Ekim'de ise aynı gazetede "İsviçre gazeteleri Haydarpaşa

45 <https://www.levantineheritage.com/pdf/The-story-of-James-Irwin-the-Great-War.pdf>, s.81-82.

46 *La Sentinelle*, 25 Eylül 1917, s.3; *Le Nouvelliste*, 27 Eylül 1917, s.2; *Gazette du Valais*, 27 Eylül 1917, s.3; *L'ami du Peuple*, 29 Eylül 1917, s.4.

47 BOA.HR.SYS.2885-14-1.3 Ekim 1917.

istasyonunda meydana gelen patlamanın korkunç bir felaket niteliğinde olduğunu bildirmektedir. İstasyon Alman askerleriyle doluydu ve bunların 20.000'i burada depolanan büyük miktarda mühimmatın patlaması sonucu öldü"⁴⁸ şeklinde 20.000 Alman askerinin patlamada hayatını kaybettiği gibi abartının ötesinde absürt bir haber yapıyordu.

İngiliz basınında ise savaşın gidişatını değiştirecek ve İngiltere'yi doğrudan etkileyen bir olayı, savaş şartlarıyla açıklanabilecek şekilde son derece yüzeysel haberler yer alıyordu. Danimarka basınında olduğu gibi İngiliz basınına da haberler tarafsız ülke İsviçre üzerinden geliyordu. İngiliz gazetelerinden infilâkla ilgili ilk haber, 17 Eylül'de *Daily Telegraph* ve *Derby Daily Telegraph* gazetelerinde yer alıyordu. Reuter ajansından aldıkları haber şöyleydi:

"Konstantinopolis'te Yangın

Bağdat Demiryolu İstasyonu Yandı"

İsviçreli sigorta şirketi 'Helvetia' Konstantinopolis'ten aldığı bir telgrafta, yeni tren istasyonu ve iki büyük deponun yangın sonucu tamamen tahrip olduğunu ve hasarın dört milyon franktan (160.000 pound) fazla olduğunu tahmin edildiğini bildirdi. İstasyon Almanlar tarafından Bağdat Demiryolu'nun son noktası olarak inşa edilmişti. -*Reuter*."⁴⁹

İsviçreli sigorta şirketinin hesabına göre 160.000 poundluk hasar bugünkü satın alma gücüyle yaklaşık 14 milyon pound, yani 675 milyon Türk lirası gibi ciddi bir meblağa tekabül etmektedir. *Daily Mail* gazetesi de 26 Eylül'deki "Büyük Türk Üssündeki Yangın" başlıklı haberinde patlamanın "Bağdat'ın yeniden fethini amaçlayan büyük bir seferde kullanılmak üzere burada toplanmış olan muazzam miktardaki savaş malzemesini yok etti" diyordu.⁵⁰ Haydarpaşa'ya yığılan askeri malzemenin Bağdat'ın geri alınması için yapılan hazırlıklar olduğu inancı İngiliz basınında da vurgulanıyordu. Buna mukabil *Hull Daily Mail* gazetesinde ise "...Bu patlamada, Almanların ve Türklerin Mezopotamya ve Filistin'deki kış operasyonları için

48 BOA.HR.SYS. 2441-60-1. 12 Ekim 1917.

49 *Daily Telegraph*, 17 Eylül 1917, s.4 ve *Derby Daily Telegraph*, 17 Eylül 1917, s.2.

50 *Daily Mail*, 26 Eylül 1917, s.3.

biriktirdikleri depoların çoğu yok olmuştur. Enver Paşa'nın (Türk Savaş Bakanı) geçen hafta Berlin'e yaptığı yolculuğu bu nedenle gerçekleştirdiğine inanılmaktadır" deniliyordu.⁵¹

İngiliz basınında infilâk hakkında çıkan haberler sadece yukarıda zikredilen haberlerden ibarettir. Bunlar da İsviçre kaynaklı, ajansların geçtiği kısa haberlerdir. İngiltere'deki en büyük tiraja sahip *Times* gazetesinde herhangi bir haberin yer almaması da dikkate şayandır. Bu durum savaş ortamında haber akışının ne kadar zayıfladığını gösterir. Örneğin 20 Eylül'de Londra'da Haydarpaşa'ya benzer şekilde bir mühimmat fabrikasının infilâk etmesi, hemen bütün İngiliz gazetelerinde savaş ortamında sansüre uğramadan ayrıntılarıyla haberleştirilmiştir.⁵² Bu çerçevede, düşman bir ülkenin başına gelen bir büyük felaketin, İngiliz kamuoyunun moralinin yükseltilmesi için kullanılmaması, İngiliz sabotajı iddialarını bir bakıma boşa çıkaran bir durum olarak da düşünülebilir.

6. Değerlendirme ve Sonuç

Haydarpaşa'da 6 Eylül 1917 tarihinde gerçekleşen büyük patlama, bir yandan savaşın olağanüstü koşullarında yaşanmış ciddi bir lojistik kriz olarak değerlendirilebilirken, öte yandan dönemin istihbarat savaşlarının ve siyasi dengelerinin bir tezahürü olarak da yorumlanmaya açık bir olaydır. Bu nedenle, infilâkın nedenine dair yürütülen tartışmalar, yalnızca kazanın mı yoksa kasıtlı bir sabotajın mı söz konusu olduğunu araştırmanın ötesinde, uluslararası konjonktür ve savaş dengelerini analiz etmeyi de gerektirmektedir.

Kaza tezi, Osmanlı hükümetinin resmî belgeleri ve açıklamaları ile desteklenmektedir. Dönemin Harbiye Nezareti ve Dâhiliye Nezareti tarafından yayımlanan raporlar, olayın bir benzin fiçisinin tutuşması sonucu meydana gelen bir yangından ibaret olduğunu savunmuş, kamuoyunda olası paniği engellemek amacıyla ölü ve yaralı sayısı da "cüz'i" olarak sunulmuştur. Bu açıklamalar, doğrudan tanıklıklardan olan Wilhelm Feltman'ın anlatımıyla da örtüşmektedir.

.....

51 Hull Daily Mail, 1 Ekim 1917, s.4.

52 Örn. "The Great Explosion in London", Derby Daily Telegraph, 21 Eylül 1917, s.2; "Fire and Explosion in London Factory", Dundee Courier, 21 Eylül 1917, s.3; "Serious Explosion", Evening Telegraph, 20 Eylül 1917, s.3.

Ayrıca, istasyondaki mühimmatın bir kısmının kurtarılmış olması, olayın askeri açıdan telafisi mümkün bir kayıp olarak değerlendirilmiştir.

Bununla birlikte, bu tezin zayıf noktası, olayın zamanlaması, büyüklüğü ve vuku bulduğu stratejik alan göz önüne alındığında, sıradan bir kaza veya ihmalkârlıkla açıklanmasının güçlüğüdür. Haydarpaşa Garı, savaşın en yoğun lojistik merkezlerinden biri olarak sadece Osmanlı için değil, Almanya için de hayati öneme sahipti. Böyle bir merkezin, yoğun mühimmat ve insan sevkiyatı sırasında Amiral Sydney Robert Fremantle'in da raporunda vurguladığı gibi Filistin ve Irak cephelerindeki İngiliz birliklerine yardımcı olmak üzere Türk ordusunun ikmal hatlarındaki stratejik mevkilere karşı bir saldırı düşüncesinin de İngiliz otoritelerinde mevcut olmaması mümkün değildir. Bu nedenle sabotaj ihtimaliyle alakalı doğrudan ve somut bir belge elimizde mevcut bulunmasa da olayın kaza neticesinde gerçekleşmesi, Liman von Sanders'in de yorumuna paralel olarak düşük olasılıktır.

Sabotaj tezi ise çok daha geniş ve karmaşık bir bağlama sahiptir. İngiltere'nin, özellikle Lloyd George'un başbakanlığa gelmesiyle Osmanlı Devleti'ni mümkün olan en kısa sürede savaş dışı bırakma stratejisi, bu tür lojistik merkezlere yapılacak operasyonları rasyonel kılmaktadır. Fremantle'in yazdığı el yazısı not ve Edwin Woodhall gibi eski istihbaratçıların ifadeleri, olayın doğrudan İngiliz casusluk faaliyetlerinin bir sonucu olabileceğini göstermektedir. A. Baha Özler'in tanıklığı ise olayın bir Fransız ajanı tarafından planlandığına dair oldukça spesifik bir anlatım sunmaktadır. Yalnız bu noktada sabotajın nasıl düzenlendiğiyle ilgili farklı anlatımların yarattığı kafa karışıklığını ve Türk-Alman savaş çabalarına bu tarzda büyük bir zarar veren bir infilâk meydana geldikten sonra olayı üstlenme psikolojisini de göz önünde bulundurmak gerekir.

Bundan başka infilâktan sonra çekilen fotoğraflara bakıldığında ise patlamanın şiddeti ve yol açtığı hasarın boyutu daha iyi anlaşılabilir. Bu bağlamda resmi hasar kaydının, infilâkın neden olduğu tahribatı düşük gösterme eğiliminde olduğu görülmektedir. Haydarpaşa limanı gerisindeki elektrik fabrikası, depo ve siloların bulunduğu binaların yıkıldığı veya ağır hasar aldığı fotoğraflardan açıkça

belirlenebilmektedir. Ayrıca infilâkla çıkan yangının, Haydarpaşa yeni istasyon binasının gerisinden gelen dumandan da anlaşılacağı üzere geniş bir alanı kapladığı da müşahede edilebilmektedir. Ancak savaş koşullarında başkentte ve en önemli ikmal noktasında meydana gelen böyle bir olayı kamuoyu motivasyonunu kıracağı aşikâr olduğundan hükümet tarafından gerçek hasar ve zayıtın saklanması da gayet doğaldır.

Bununla birlikte, elimizdeki veriler olaya dair tek ve mutlak bir hüküm vermeyi olanaksız kılmaktadır. Kaza ile sabotaj arasındaki sınır, savaş gibi karmaşık bir ortamda sıklıkla bulanıklaşır. Özellikle “topyekün savaş” koşullarında, cephenin gerisi ile önü arasındaki fark giderek silinir; lojistik merkez ve üsler, aynı zamanda stratejik hedeflere dönüşür. Haydarpaşa bu dönüşümün en net örneklerinden biridir. Dolayısıyla Haydarpaşa infilâkı, tarihçiliğe yalnızca “kaza mı, sabotaj mı?” gibi bir soru değil, aynı zamanda savaşın doğasına, bilgi kontrolüne, istihbarat operasyonlarının görünmez yüzüne ve savaş ortamında ikmal hatlarının hayati önemine dair daha geniş bir perspektif sunmaktadır.

EKLER

EK1: İnfilâktan önce ve sonra çekilen fotoğraflar.

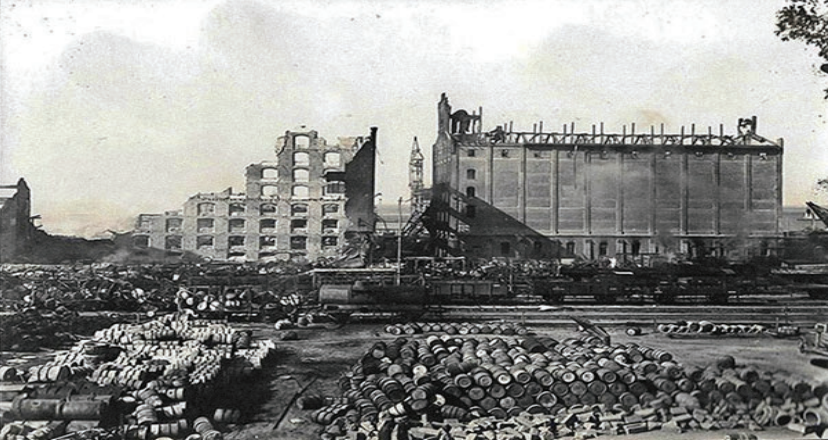


EK2: İnfilâktan sonra Haydarpaşa istasyon binası



KAZA MI, SABOTAJ MI? 1917 HAYDARPAŞA İNFİLÂKI

EK3: Yanan vagonlar ve yıkılan binalar



EK5: Gazete haberleri (La Sentinelle, 25 Eylül 1917)

Terrible explosion à Haïdir-Pacha

GENÈVE, 25. — L'agence de presse de Salonique apprend par des personnes arrivant de Constantinople qu'une forte explosion suivie d'un immense incendie a détruit complètement la gare de Haïdar-Pacha, tête de ligne du chemin de fer de Bagdad.

Tout le matériel des chemins de fer, les munitions qui étaient accumulées pour l'expédition contre Bagdad, 200,000 obus, tout le matériel sanitaire, comprenant un grand nombre d'automobiles et d'ambulances du dernier perfectionnement, ont été anéantis.

Au dire des officiers allemands même, l'expédition de Bagdad est retardée par ce fait d'au moins trois mois.

EK5.1: Daily Telegraph, 17 Eylül 1917.

FIRE IN CONSTANTINOPLE.

BAGHDAD RAILWAY STATION BURNT

ZURICH, Saturday.

The Swiss Insurance Company "Helvetia" has received a telegram from Constantinople saying that the new railway station and two immense warehouses have been totally destroyed by fire, the damage done being estimated at over four million francs (£160,000). The station was built by the Germans as the terminus of the Baghdad Railway.—*Reuter.*

